



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## 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 Danskernes Historie Online - 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>

Lars Bjørn Madsen og Kenno Pedersen

# Mellem Helsingør og Kronborg





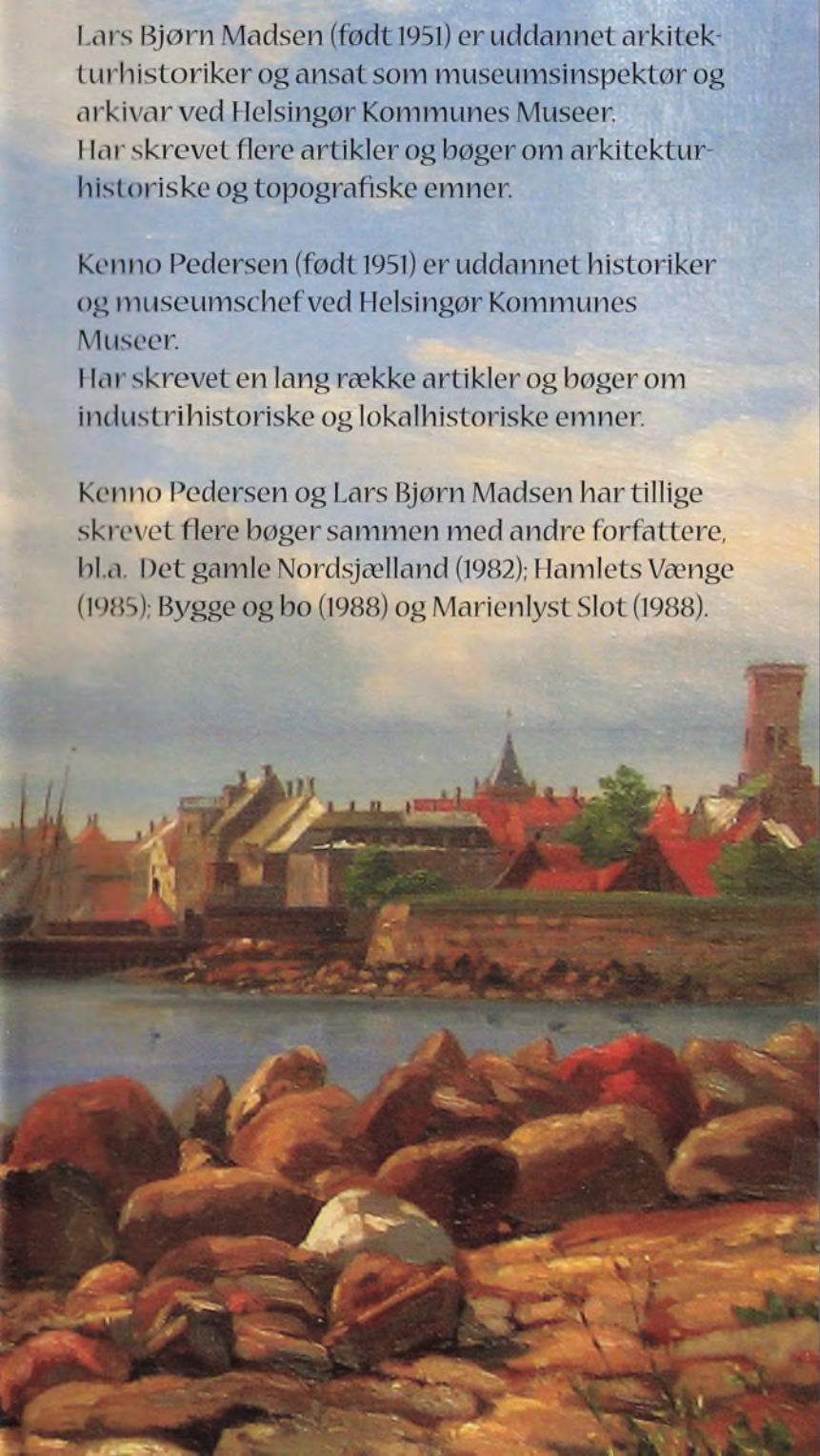
Lars Bjørn Madsen (født 1951) er uddannet arkitekturhistoriker og ansat som museumsinspektør og arkivar ved Helsingør Kommunes Museer.

Har skrevet flere artikler og bøger om arkitekturhistoriske og topografiske emner.

Kenno Pedersen (født 1951) er uddannet historiker og museumschef ved Helsingør Kommunes Museer.

Har skrevet en lang række artikler og bøger om industrihistoriske og lokalhistoriske emner.

Kenno Pedersen og Lars Bjørn Madsen har tillige skrevet flere bøger sammen med andre forfattere, bl.a. Det gamle Nordsjælland (1982); Hamlets Vænge (1985); Bygge og bo (1988) og Marienlyst Slot (1988).





*Lars Bjørn Madsen og Kenno Pedersen*

# Mellem Helsingør og Kronborg





Lars Bjørn Madsen og Kenno Pedersen

# Mellem Helsingør og Kronborg

71 historier i tekst og billeder



Helsingør 2005



Lars Bjørn Madsen  
og Kenno Pedersen:

## Mellem Helsingør og Kronborg

71 historier i tekst og billeder

Udgivet af  
Helsingør Kommunes Museer

Redaktion og grafisk tilrettelægelse:  
Lars Bjørn Madsen,  
Helsingør Kommunes Museer

Fotografier og scanninger:  
Bendt Petersen  
Helsingør Kommunes Museer

Udgivet med støtte af  
Fonden Realdania

ISBN nr. 87-89120-53-1

## Indhold

|                                       |       |
|---------------------------------------|-------|
| Forhistorien                          | 6-7   |
| De byggede Skt. Olai Kirke på Ørekrog | 8-9   |
| Valdemarernes by og Flynderborg       | 10-11 |
| Helsingør bliver sundtoldsby          | 12-13 |
| Krogen og Kronborg                    | 14-15 |
| Helsingørs fortov                     | 16-17 |
| Lille Amsterdam                       | 18-19 |
| Kronborgs egen havn                   | 20-21 |
| En mur omkring byen                   | 22-23 |
| Da Kronborg lå i byen                 | 24-25 |
| Kronborgs Kronværk                    | 26-27 |
| Den omstridte Scholtens Ravelin       | 28-29 |
| De hemmelige gange under Grønnehave   | 30-31 |
| Garnison i by og på slot              | 32-33 |
| Kronborg som kaserne                  | 34-35 |
| Øresunds Toldkammer                   | 36-37 |
| Skibsklarererne                       | 38-39 |
| Brokapere og karantænefolk            | 40-41 |
| Færgemændene                          | 42-43 |
| Helsingørs første havn                | 44-45 |
| Helsingør 1824                        | 46-47 |
| Havnen bliver statshavn               | 48-49 |
| Helsingørs første skibsværft          | 50-51 |
| Barfoed & Rohmanns skibsbyggeri       | 52-53 |
| Øresundstoldens ophævelse i 1857      | 54-55 |



|   |         |  |         |
|---|---------|--|---------|
| Helsingør 1857                          | 56-57   | Værftet vokser, byen vokser              | 106-107 |
| Den helt store havneudvidelse           | 58-59   | Helsingør 1898                           | 108-109 |
| Helsingør Patentophalingsbedding        | 60-61   | Rammerne sprænges                        | 110-111 |
| En nød- og tilflugtshavn                | 62-63   | Industri og københavnerbyggeri           | 112-113 |
| De hårde isvintre                       | 64-65   | Hornbækbanen på havnen                   | 114-115 |
| Drømmen om en giganthavn                | 66-67   | Havnegade                                | 116-117 |
| Sundets sejlere                         | 68-69   | Da Helsingørs ansigt mod verden ændredes | 118-119 |
| Parloir'et på søndre mole               | 70-71   | I klemme mellem værft og færgefart       | 120-121 |
| Havnen udvides atter                    | 72-73   | Frilageret på nordre mole                | 122-123 |
| Helsingør 1880                          | 74-75   | Havnens kunstværker                      | 124-125 |
| Jernskibsværftet                        | 76-77   | Bryggerens danserinder                   | 126-127 |
| Træskibsværftet                         | 78-79   | Kranerne på værftet                      | 128-129 |
| Et værft af imponerende størrelse       | 80-81   | Drømmen om en Nordhavn realiseres        | 130-131 |
| Det industrielle gennembrud i Helsingør | 82-83   | Vejen til Nordhavnen og Kronborg         | 132-133 |
| Kulpladserne ved havnen                 | 84-85   | Helsingør 1948                           | 134-135 |
| Pillede kul under løbebroerne           | 86-87   | Da man cyklede til arbejde               | 136-137 |
| De store kulkraner                      | 88-89   | Helsingør Værfts storhed og endeligt     | 138-139 |
| Havnebanen                              | 90-91   | Da Kronborg atter kom til syne           | 140-141 |
| Toget kører jo lige ind på Kronborg!    | 92-93   | Kronborg i morgen                        | 142-143 |
| Havnen og dampskibsfarten               | 94-95   | Nye forslag og planer                    | 144-145 |
| Damp på HH-overfarten                   | 96-97   | Den endelige løsning?                    | 146-147 |
| HH-overfarten bliver skandinavisk       | 98-99   | Fortegnelse over illustrationerne        | 147-152 |
| Værftets første tørdok                  | 100-101 |  |         |
| Den store udvidelse af værftet          | 102-103 |  |         |
| Værftets kontorbygning                  | 104-105 |  |         |



## Forord

Helsingør og Kronborg har i deres historiske eksistens altid hørt sammen. Begge blev de skabt ved deres beliggenhed. Kronborg ved Øresunds smalleste sted og Helsingør ved Kronborg. Kronborg sikrede kongen gode og faste indtægter af Øresundstolden og Helsingør nød godt af den blomstrende handel, de mange toldpligtige skibe førte med sig. Kronborg fik ganske vist aldrig vist sit sande værd som fæstning, men slottet vandt internationalt ry som Hamlets Castle og blev samtidig et nationalsymbol, som vel bedst kan udtrykkes i begrebet »Kronborg om styrbord«. Mellem Helsingør og Kronborg var den usynlige grænse mellem statsmagten og bystyret, og kun langsomt, men støt og roligt blev denne grænse udvisket ved havnen og værftet.

Anlæggelsen af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri i 1882 markerede det industrielle gennembrud i Helsingør og dermed en klar afslutning på godt 400 års sundtoldstid. Værftet blev som et termometer på byens videre udvikling. Direkte som indirekte blev byens liv - økonomisk, socialt og kulturelt - i meget høj grad præget af den store arbejdsplads, som på det nærmeste udviklede sig som »en by i byen« mellem Helsingør og Kronborg.



Intenst og komplekst har samspillet været mellem værft og by i de godt og vel 101 år, værftets nybygningsafdeling eksisterede. Værftsfløjten har på en måde været et fælles omdrejningspunkt i værft-by-relationen. Ikke alene styrede dampfløjten værftet som arbejdsplads, men i nok så høj grad også livet i byen. I 1983 var det slut. Ordrebogen var tom, og mellem Helsingør og Kronborg blev der atter stille. Stat og Kommune arbejdede intenst sammen om at finde en løsning for den sammensmeltning mellem slot og by, som kunne forene alle interesser. Kulturhistorien har været et fundamentalt udgangspunkt i dette samarbejde, og den her foreliggende bog er et håndgribeligt resultat af dette. Jeg håber at bogen kan være med til at inspirere og give næring til det fortsatte arbejde for alt det spændende, der kommer til at ske mellem Helsingør og Kronborg.

*Per Tærnsbøl*  
borgmester





## Forhistorien

Første gang Helsingør nævnes, er det som købstad i kong Valdemars jordebog fra år 1231, men købstadsrettighederne kan meget vel tænkes at være ældre. Måske var der dengang i virkeligheden tale om to byer, der senere voksede sammen, nemlig én mod øst omkring St. Olai kirke, der var opført allerede i 1200-årene, og en strandkøbing omkring Flynderborg, hvis imponerende voldsted i dag er gennemskåret af jernbanen. Det ældste kontrolpunkt for Øresundstrafikken og overfartsstedet var Helsingborg, der var opført allerede i 1100-årene som en tårnborgh med en rund mur 30 meter over havet. Omkring 1310 bygger Erik Menved på samme sted det store tårn Kærnan (Kærnen). I 1370 afsluttedes krigen mod lybækkerne, efter at borgen i Helsingør var erobret og helt eller delvis brudt ned. Om det har været Flynderborg eller måske en forgænger for Krogen, ved vi desværre ikke.

Når der ved Helsingborg, og senere også Helsingør, fandtes så omfattende borganlæg, hænger det sammen med stedets geografiske placering ved det smalleste sted i Øresund. Storebælt og Lillebælt bevogtedes ganske vist ved borganlæg, men disse farvande var usikre for middelalderens stadig større skibe med tunge laster, hvorfor Øresund blev den foretrukne passage til og fra Østersøområderne, ikke mindst i forbindelse med Skånemarkedet.

På det her gengivne maleri fra 1873 af Chr. Berthelsen ser man udsigten over den gamle købstad fra resterne af Flynderborgs anlæg; et bakke drag som man kaldte Borrevold. I dag er det meste af området optaget af jernbaneanlægget.









## De byggede Skt. Olai Kirke på Ørekrog

På billedet ser vi noget af det ældste murværk i Skt. Olai Kirke. Det kan henføres til første halvdel af 1200-årene. Der er tale om et murstykke på godt og vel 19 meter, markeret ved to fremspringende endelisener med små, skråhuggede rifler i murstenene. Murstykket er særegent, idet der er anvendt munkesten i en mindre størrelse end ellers i bygningen, ligesom der er spor efter 3 små, rundbuede vinduer. På facaden mellem Sakristiet og Johan Oxes Kapel ses endvidere resterne af en gesimsfrise af små, svagt fremspringende rundbuer. Alle de sirlige og fint formede enkeltheder stemmer overens med, hvad vi finder i Danmarks ældste teglstensbygninger fra Valdemarernes tid.

Hvem kirkebyggerne har været, vides ikke. Dristigt er den lille kirke blevet rejst på den åbne forstrand uden oprindelig at være lokaliseret i en bebyggelse. Velsagtens et vidnesbyrd om, at kirken er blevet rejst med sigte på søens folk. Det var på den tid, hvor det store sildemarked på Skanør i det sydlige Øresund var på sit højeste. Et øjenvidne fortæller, at hvert år samledes 40.000 fiskerbåde, 500 større handelsskibe og hen imod 300.000 mennesker på Skanørmarkedet i den sydlige del af Øresund. En forbindelse har der muligvis også været til norske

sildefiskere, der har gjort brug af »Ørekrog« som et fiskeleje. De fastboende har givetvis også været engageret i kirken, som blev deres sognekirke.

Det praktiske arbejde med at rejse selve kirkebygningen og hele dens indretning har selvfølgelig været overladt til en bygmester og hans hjælpere. Hvem disse var, vides heller ikke. Men deres arbejde har øjensynligt været gedigent og holdbart. Byggeriet har strakt sig over flere år, om end man har haft stor hast med at få bygningen tæt på tag og fag således, at de kirkelige tjenester kunne begynde og dermed give mulighed for indtægter.

Den lille romanske kirke har stået kullet, formentlig med en prydelig vestgavl. Øst for skibet har der været et smallere og lavere kor, muligvis med apsis på østgavlen. Små, smalle vinduer med tragtformede lysninger har givet sparsom belysning til rummene, der har været dækkede af bjælkeloft. Skibet har haft to døre, en mandsdør mod syd og en kvindedør mod nord.

I henved 200 år stod den lille enskibede kirke på Ørekrog. Men i begyndelsen af 1400-årene fordrede menigheden en udvidelse af kirken, hvis areal blev øget til omtrent det dobbelte.









## Valdemarernes by og Flynderborg

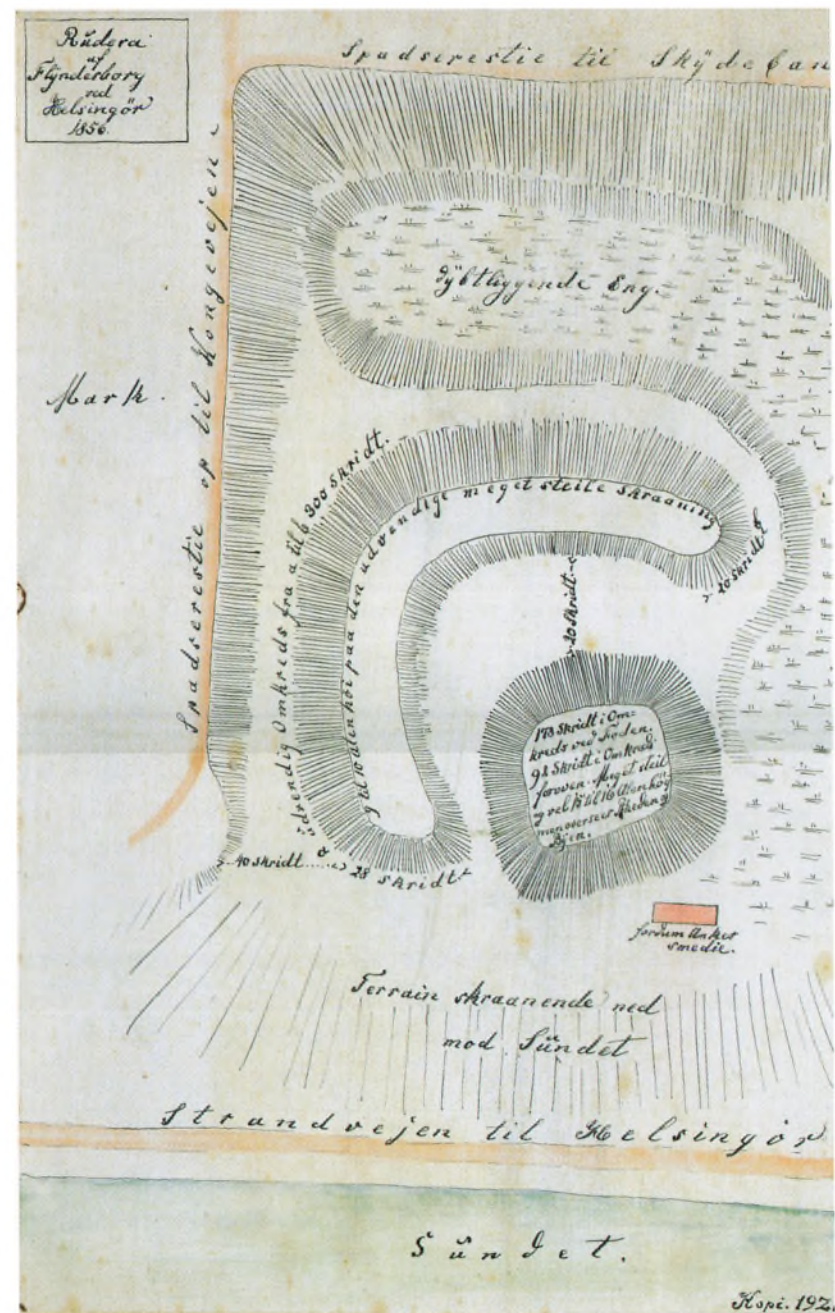
Hvor »Valdemarernes Helsingør« lå, vides ikke. Ydmygt har byen formentlig krympet sig ved stranden foran de skovklædte bakker. Indbyggerne har sikkert taget del i tidens mægtige sildefiskeri i Øresund samtidig med at de har sørget for en del af færgefarten over Sundet. Men noget stort bysamfund har der ikke været tale om. I Kong Valdemars Jordebog fra 1231 opregnes Helsingør således blandt de mindre byer på Sjælland, men er dog købstad. I den følgende tid dukker byens navn tid efter anden frem, men mest i forbindelse med forhold, som afspejler dens strategiske betydning som endemål for en adelvej op gennem Sjælland og som færgested over til Skåne. Helsingør blev således hyppigt gæstet af konger og stormænd på rejse, og den nævnes tid efter anden i sammenhæng med vigtige møder og beslutninger. I forbindelse med den store kirkestrid, der pågik i 1200-årene, lagde Helsingør plads til et møde i 1257. I 1285 lod kong Erik Glipping hertug Valdemar af Sønderjylland pågribe i Helsingør, og i 1310 husede byen både Erik Menved og hans svoger, kong Birger af Sverige.

Helsingør lå, som alle strandkøbinger, åben for sørøvere og fjendtlige overfald. Således blev byen i 1289 hjemsøgt og afbrændt af den norske kong Erik med tilnavnet Præstehader. I 1312 blev Helsingør påny lagt i ruiner. Denne gang repræsenterede krigsfolkerne hanseaterne. Men forbløffende hurtigt må byen have rejst sig af asken. Allerede året efter, og atter i 1318 og 1332, danner byen ramme om flere vigtige møder blandt konger og stormænd.

I 1369 blev helsingoranerne på ny vidner til, at deres by blev hærget og ødelagt. Da de hanseatiske krigsfolk samtidig lod Flynderborg eller »Helsingørs Stenhus« jævne med jorden, havde helsingoranerne ingen anden mulighed end at søge til skovs, når krigeriske fremmede truede byen.

Destruktionen af Flynderborg var øjensynlig effektiv. Borganlægget blev således ikke genrejst. Man stod da også på tærsklen til en ny tid. Flynderborg tilhørte armbrøsternes tid, og kun beregnet til forsvar og observationspost havde den ligget på toppen af de stejle bakker. Snart oprandt kanonernes tidsalder, hvor der kunne sættes anderledes magtbud bag krav. Vi ved ikke meget om Flynderborg, da den forsvandt så tidligt og arealet allerede i 1890'erne for størstedelen blev optaget af jernbane- og vejanlæg. Borganlægget, eller måske rettere voldstedet, findes imidlertid indtegnet på et kort fra 1799 over Helsingørs markjorder, og i 1851 blev stedet nærmere undersøgt og beskrevet af J.G. Burman Becker og efterfølgende skitseret på det her gengivne kort. Her ser man, at borganlægget er åbent ud mod vandet og mod nord. I midten lå »en Banke, der har Skikkelse af et Trapezium og formodentlig har baaret eller skjuler Grundvolden af et Taarn, Borgens Midtpunkt«. Mod land var banken omgivet af en grav, og uden om denne fandtes i vest og syd en »bred halvmaaneformig Banke«, hvis udvendige side var omkring 7-8 m høj.

Fotografiet side 11 viser udgravningen i 1937 af en mur i den vestlige del af borganlægget. Undersøgelsen blev foretaget af Nationalmuseet i forbindelse med anlægget af Flynderborgvej. Det er nok museets Roar Skovmand, der står til venstre, mens folkene til højre er ved at sigte jorden for eventuelle genstande. Det sker i soldet, der ligger på trillebøren.









## Helsingør bliver sundtoldsby

Når Helsingør i 1420'erne blev en by, som kongemagten ofrede en ikke ringe opmærksomhed, skyldtes det hverken sildefiskeriet eller færgeriet, men derimod ændringen af handelstrafikken, som fandt sted i denne periode. Handelen mellem de baltiske lande og Vesteuropa var indtil da gået over Slesvig, og var i høj grad domineret af de nordtyske hansestæder. Men omkring år 1400 trængte hollændere og englændere sig på. Nye og større skibstyper havde gjort »ommelandsfarten« nord om Skagen mere givtig og sikker. Med klart syn for de muligheder, der lå i at beherske forbindelsesvejen mellem Østersøen og »Vestersøen«, pålagde kong Erik af Pommern i slutningen af 1420'erne handelsskibene, som passerede gennem de kongelige danske farvande, en afgift på en Rosenobel. Denne »bæltold« blev fortsat og videreudviklet under efterfølgerne. Opkrævningen af »Øresundstolden«, som blev den gængse betegnelse for denne særegne afgift, blev henlagt til Helsingør. Pengene gik i kongens kasse indtil 1771, hvorefter tolden tilfaldt statskassen. Helsingoranernes fortjeneste lå i det forretningsliv, som fulgte i kølvandet på handelsskibene, der i mere end 400 år pligtskyldigt under Kronborgs kanoner måtte ankre op på byens rhed for at klare Øresundstolden.

Med en skattefrihed på fem eller ti år, alt efter om der byggedes i bindingsværk eller i grundmur, søgte mange til sundtoldsbyen, der har været som én stor og vedvarende byggeplads. Man må forestille sig, at der fra begyndelsen har foreligget en slags be-

byggelsesplan, da den plan vi kender i dag, næppe kan være opstået af sig selv. Såvel i helheden, som i detaljerne bærer byen da også tydeligt præg af en ordnende hånd, der klart respekterer, men på ingen måde underlægger sig tilstedeværelsen af den gamle sognekirke, der blev indlemmet i den nye købstad som bykirken. Byen blev tydeligvis orienteret mod havet.

Helsingør udviklede sig efterhånden til en kosmopolitisk og internationalt kendt by; også fordi et stigende antal udlændinge tog mere eller mindre permanent ophold i byen. På grund af sundhandelen var der ofte gode penge at tjene i byen, hvadenten man var håndværker, handelsmand eller ernærede sig på anden vis. Helsingør var da også en tid landets største og vigtigste provinsby, som på mange måder var på højde med hovedstaden København.

Byens klart kosmopolitiske præg gav den da også sit eget navn ude i verden - Elsinore. Det kobberstukne kort til højre fra 1585-86 viser sundtoldsbyen strategisk placeret på Øresunds smalleste sted og godt beskyttet bag Kronborg. Indsejlingen til sundet er yderligere bevogtet ved borgen Kærnen (Kärnan) i Helsingborg, der ses øverst på kortet.

På et af de fornemme Kronborg-tapeter, som blev vævet for Frederik den Anden af nederlænderen Hans Knieper, ses på udsnittet til højre Erik af Pommern stående på en bakke med udsigt over sundet. På rheden ligger tre af kongens krigsskibe for anker med rebede sejl.









## Krogen og Kronborg

Ved Øresunds smalleste sted - på »Sjællands yderste øre« - blev der muligvis allerede i begyndelsen af det 14. århundrede bygget en borg, der i 1346 kaldes »Ørekrog«. Er det tilfældet, må den være bygget af Erik Menved som afløser for det oprindelige Flynderborg, der lå længere mod syd. Vi ved intet sikkert om dette, men da kongen omkring 1312-13 havde påbegyndt opførelsen af tårnborgen Kærnen (Kärnan) i Helsingborg, har en borg på den anden side af Øresund måske været et naturligt led i den udenrigspolitisk ambitiøse konges krigsstrategi, nemlig at beskytte det snævre farvand mod sine mange fjender.

Mere end et århundrede senere - i 1423 - holdt kong Erik af Pommern et møde i København med de magtfulde hanseatiske købmænd, hvor han meddelte, at han agtede at indføre en særlig told for hvert skib, der sejlede gennem Øresund. Denne helt særegne Øresundstold skulle naturligvis opkræves ved sundets smalleste sted, der var let at bevogte. Erik Menveds borg i Helsingborg stod der jo allerede, og uanset om også Ørekrog var selvsamme konges værk eller ej, så var denne borg - der snart kaldtes Krogen - en realitet, da Erik af Pommern i 1429 satte Øresundstolden i værk.

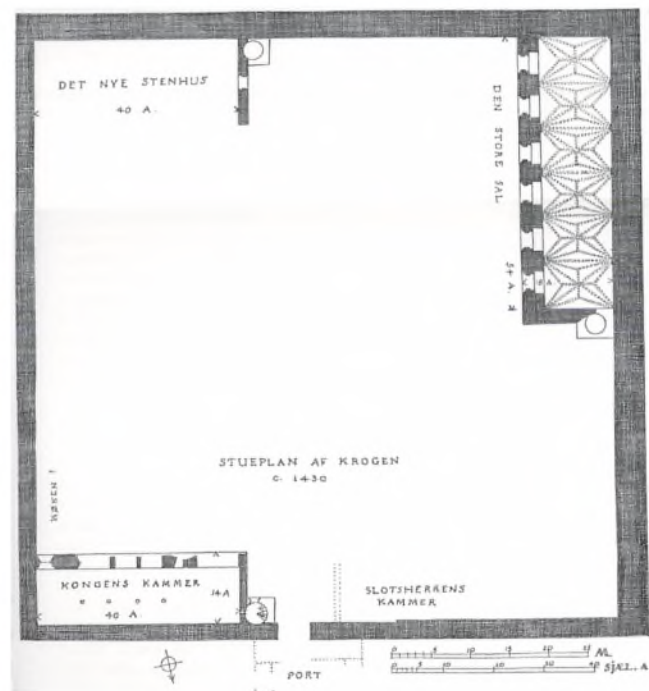
Krogen var en bastant middelalderborg, hvis tre spredtliggende bygninger lå beskyttet op mod den kvadratiske, afvisende 3-6 alen tykke mantelmur, alt i røde munkesten. Hver bygning havde sit trappetårn, opført ind mod muren, således at man herfra kunne komme op til murens vægtergang. Til højre ses et forsøg på rekonstruktion af grundplanen til Erik af Pommerns Krogen, som borgen

må have set ud ved sundtoldens indførelse. Til venstre for porten til slotsgården ligger kongens kammer, hvis bevarede indre i dag betegnes som »Erik af Pommerns Kammer«. De store træsjøler er nok fra Christian den Tredies tid, men i en cirkelrund vinduesblænding i muren sidder kalkmalerier med bl.a. kong Eriks og dronning Filippas våbenskjolde. Overfor kongens kammer ligger »Det nye Stenhus«, dér hvor Frederik den Anden senere opførte kirken. Til højre ses den store bygning, der kaldes »Den store Sal« eller palatiet. Her under det hvælvede loft har kongen, der havde »et skønt lege-me, guldgult hår, et rødmosset ansigt og en lang og smal hals« utvivlsomt holdt mange af sine betydelige møder, ligesom han sammen med sin dronning har kunnet sidde i de høje, indvendige vinduesbænke og betragte de ridderlige spil i slotsgården.

Noget, der forekommer mærkeligt, er at Krogen tilsyneladende mangler et tårn. Tårnet var jo det centrale i Erik Menveds borg Kærnen, og uagtet hvem af de to konger, der er mester for Krogen, ville det have været naturligt at udstyre denne borg på den anden side af sundet med et ligeså stort, fast tårn - en donjon. Kunne man forestille sig, at lybækkerne i så fald har nedbrudt tårnet, da de indtog Krogen i 1535? I hvert fald er det sikkert, at Kronborgs store tårn ikke, som så ofte påstået, er en rest af Krogen.

Krogen fik i lang tid lov til at stå ret uforandret, men efterhånden groede bygningerne og muren sammen til et firefløjet anlæg, der skulle ende med at blive til Kronborg. Det var Frederik den Anden, der med uvurderlig hjælp fra bygmesteren Antonius van Opbergen forvandlede den gamle middelalderborg til et prægtigt renæssanceslot. Navnet Kronborg fik det ved kongens befaling den 24. januar

1577, otte år inden slottet stod færdigt i sin ny skikkelse. På side 15 får man et indtryk af, hvordan Frederik den Andens Kronborg så ud, inden det ved en brand i 1629 blev totalt ødelagt, men pietetsfuldt genskabt i sin nuværende skikkelse af sønnen Christian den Fjerde. Billedet er et udsnit af Isaac Isaacsz' maleri »Øresund«, som han udførte i Antwerpen i juni 1622, og selv om udsnittet, hvor man også ser Kærnan til højre, kun indtager en beskedent baggrundsplads i det store maleri, har det mange interessante detaljer, omend de naturligvis må tages med et vist forbehold. Markant er det store tårns kuppel og spir, der ligesom den åbne vægtergang foran de tilbagetrukne kviste ikke blev reetableret efter branden. Mens Krogen, i hvert fald til at begynde med, var opkrævningssted for Øresundstolden, blev toldforretningerne snart henlagt til et dertil opført toldkammer. Den store bygning til venstre med dobbeltgavle og en kikkenborg på taget, er efter alt at dømme Øresunds Toldkammer på det tidspunkt, men det bliver skammelig skudt i grus under svenskernes belejring i 1658.









## Helsingørs fortov

Som udgangspunkt må man forestille sig, at der har været en plan for Helsingørs bebyggelse, da borgerne i forbindelse med modtagelsen af nye vægtige købstadsprivilegier i 1426 fik bud på, »at de der på Krogen skulle flytte at bo og der en ny købstad bygge«. Den regelmæssighed, som vi ser i dag, bærer såvel helheden som detaljerne tydeligt præg af. De bærende linier i bybilledet har været de gamle adelveje eller hærstræder - viae regis, viae regales. Sproghistorisk betyder »hærstræde« blot et meget befærdet strøg. I Helsingør løb de to veje fra nord, Esrum- og Søborgvejene sammen i »Nørre Hærstræde«, og de to veje fra syd, Strandvejen fra København og den gamle Gurre-

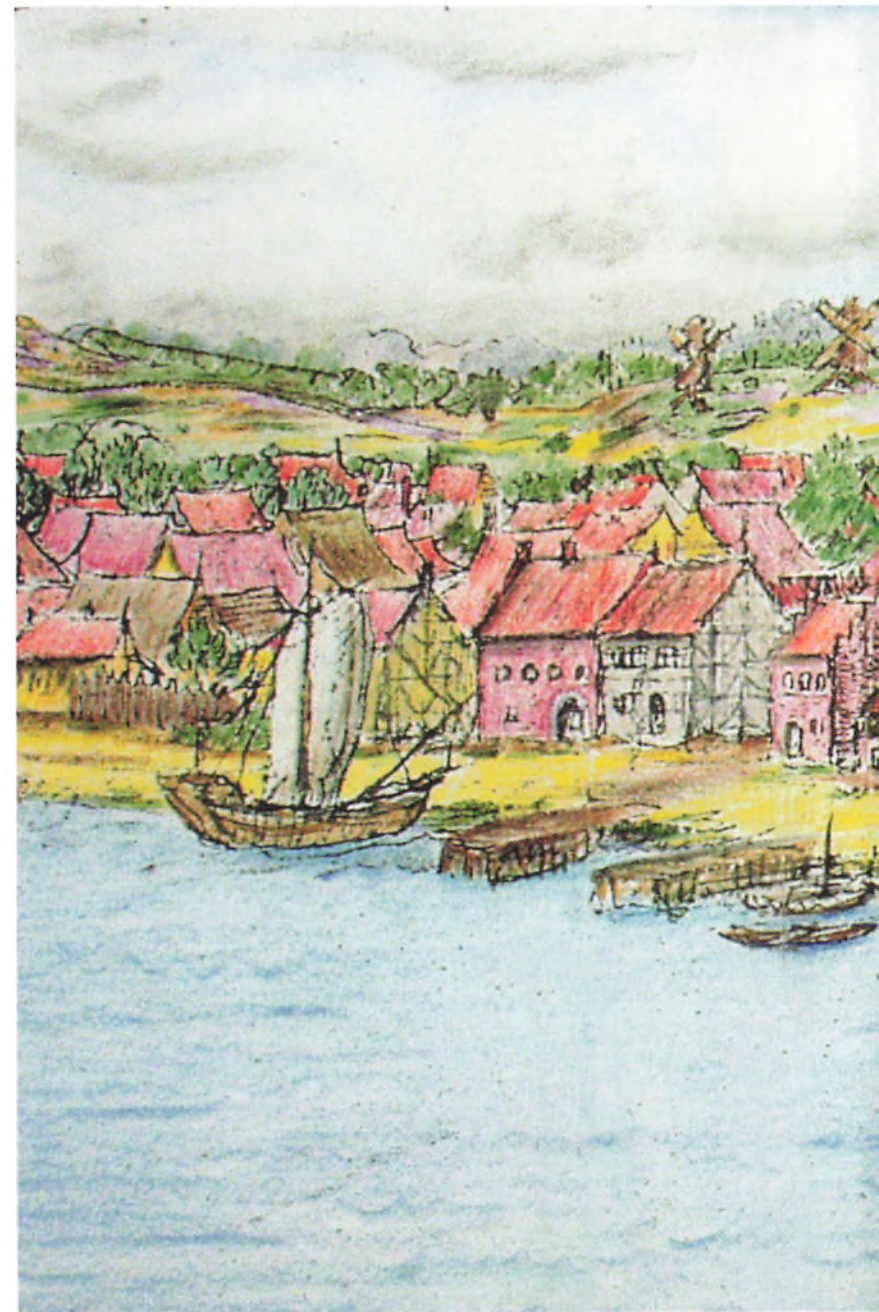


vej, sammen i »Søndre Hærstræde« eller Adelvej.

Gennem hele sin byplan henvender Helsingør sig mod havet. Smalle og mørkladne er stræderne og gårdrummene med de lange, høje sidelænger ned mod stranden. Så mange som mulig skulle have del i pladsen ud til hovedgaden, men samtidigt også direkte adgang til den økonomisk attraktive strand.

Den åbne plads, der oprindeligt fandtes mellem Stengadebebyggelsen og stranden benævntes »fortorvet«. Dette tjente oprindeligt både som oplagsplads og som handelsplads en gros. Detailhandelen foregik fra boderne ud til Stengade og på torvet.

Oprindeligt var fortorvet udparcelleret under Stengade-grundene, der havde indkørsel herfra. Tværdelingen af de langstrakte parceller og det efterfølgende forhusbyggeri på fortovets nordøstside fandt antagelig sted i årene 1570-1600. Billedet på disse sider, der er tegnet omkring 1582 af den nederlandske maler Hans Knieper, viser netop rækken af de huse, der efterhånden lukkede Stengades langstrakte parceller af ud mod stranden og skibbroerne og kom til at danne den senere Strandgades sydvestlige side. Sammen med det skidt og mæg, som blev hældt ud på stranden, lagde færgevæserne og skibbroerne, som fungerede som en slags sandfang, gradvist areal til fortovets nye landvundne areal, hvorpå en bymur blev rejst i 1620'erne. Snart lænede de første huse sig op ad bymuren overfor Stengadeparcellerne strandhuse, og dermed var Strandgade dannet. I 1704 var hele fortorvet foran den såkaldte »Sundtoldskarré« bebygget - en bebyggelse, der blev nedrevet i 1939-40.





ELSENOR by Schiedamsdyk, op de Eem

Deusche Kerck.

Düitsche kerck.





## Lille Amsterdam

Tiden omkring år 1600 var på mange måder en overdådig og bombastisk tid. En tid, der ikke sådan lod sig begrænse for meget i sin udfoldelse, åndeligt eller materielt. Det var en tid, der var højtravende, overspændt, svulmende og barok. Storslåede og prægtige festligheder med teater, fyrværkeri og ridderespil udspilles på det gamle, middelalderlige slot Krogen, der i ombygget stand i sag fremstår som et prægtigt renæssanceslot i rød mur med sandstensdekorationer. Også navnet blev moderniseret. Kronborg hedder slottet fra 1577.

På »byens slot« blev gesandter og andre fornemme fremmede modtaget med pomp og pragt. Kongens instrumentalister spillede op til dans i dansesalen, og fra galleriet på det store tårn gjaldede trompeterernes horn, medens klokkerne i Skt. Olai og Sct. Mariæ kirker ringede til samling. Kongens hofsinder og drabanter fylkedes i gader og stræder og blandede sig livligt med borgere og andre fremmede i byens mange brogede værtshuse og horehuse. Helsingør var overfyldt af fremmede søfolk og håndværkere, der lod pengene rulle og øllet og vinen flyde.

Byen ved Sundets port levede støjende og højt på trods af kirkens tugtende ord og evindelige trussel om døden, djævelen og sjælens evige fortabelse. I de mørkladde stræder og gårde, hvor løsgående svin gryntede i snavset dag og nat, trivedes den mørkeste overtro. En uoverlagt bemærkning var tilstrækkeligt til, at en kvinde blev mistænkt for hekseri og for at være i ledtog med djævelen.

Det var dette Helsingør, William Shakespeare havde hørt om fra gode landsmænd, der i betydeligt antal frekventerede Helsingør på

Frederik den Andens tid. Nu var det dog i stigende grad nederlændere, der prægede det udenlandske islæt i byen, og især i 1600-årene var nederlænderne så dominerende et element i byens liv, at byen ligefrem fik tilnavnet »Lille Amsterdam«.

»Helsingør er en åben, svinsk, tæt befolket handelsplads, men der er rigeligt med alt til livets ophold«. Sådan skrev den hollandske købmand Abraham van der Meersch, da han i 1674 passerede gennem Helsingør, og han har set byen omtrent som på Cornelius Vrooms maleri til højre. Han skriver videre: »Under overfarten over det berømte farvand Sundet, så jeg det høje, trodsige slot Kronborg, der er langt anseligere end Tower i London. Sundet er den fornemste kanal i hele verden på grund af de mangfoldige fartøjer, der bestandig sejler derigennem, og som forskaffer kongen af Danmark et fedt køkken, mest vel af Amsterdamske penge, som her bliver betalt i told af talrige skibe, der med svære fragter i store flåder bestandig vender hjem ude fra Østersøen. Sundet siger jeg: den eneste, snævre passage til Østersøen, hvor årlig hundrede, ja mer end tusinde tunge skibe, mest hjemmehørende i Amsterdam, lastede så de er synkefærdige, passerer ind og ud og vender hjem igen fra alle havnene ved Østersøen«. Meersch påpeger med rette, at langt størstedelen af de skibe, der i 15- og 1600-årene passerede Øresund og betalte Øresundstold, var fra Nederlandene - oftest over 50, ja, helt op til 70 procent. Det skal anføres, at Vrooms maleri er udført godt 50 år efter Meersch's besøg, og dermed inden Kronborgs store tårn mistede sin karakteristiske, kuppelprydede overdel.









## Kronborgs egen havn

Da admiral Peder Skram i 1536 på Christian den Tredies befaling beskød og indtog Krogen, der året før havde overgivet sig til den lybske overmagt, lå han med sine skibe i den til slottet hørende havn. Det ved vi fra en senere beretning af hans datter, der skriver, at »den havn for Kronborg, som hr. Peder Skram lå samme tid, der han samme hus beskød, kaldes endnu på denne dag Hr. Peder Skrams Havn«.

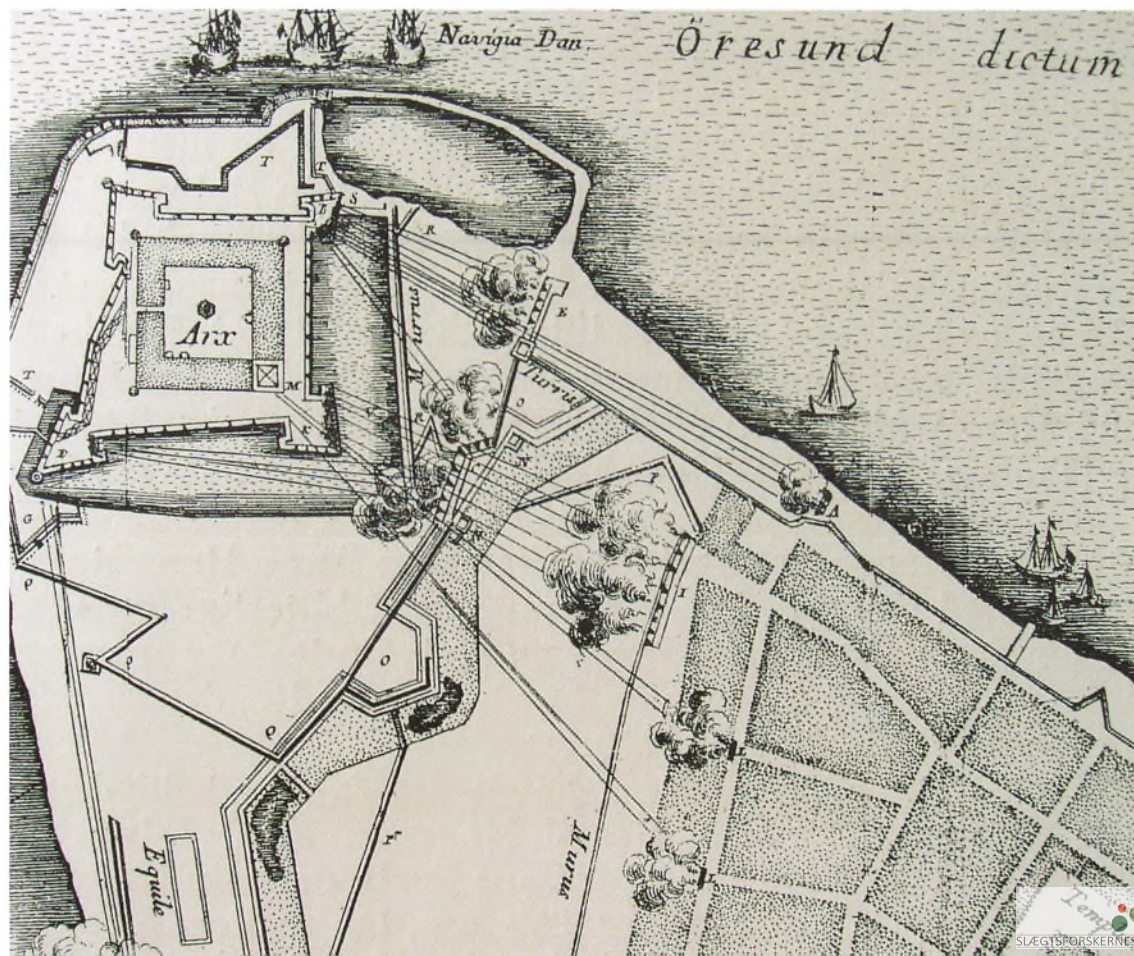
Der er formentlig tale om den havn, der senere kaldes Slotshavnen. Det er i Christian den Fjerdes tid, vi hører om denne. Da Helsingør ingen havn havde, men kun en række skibbroer, faldt mange helsingoranere for fristelsen til at lægge deres skuder ind i Slotshavnen, hvilket ikke just faldt i god jord hos lensmanden på slottet. Han meddeler i 1602, at »de, der har skibe liggende i Slotshavnen, skal sejle dem ud inden i morgen aften«. Det synes dog ikke at hjælpe synderligt, hvorfor han året efter truer med at skibene skal »gøres løs og udsættes for bommen«. Kongen havde jo brug for sin havn, ikke mindst i forbindelse med diverse arbejder på Kronborg, hvortil behøvedes materialer, som skulle sejles hertil. Endvidere havde han i første halvdel af 1600-årene etableret såvel et gethus ved Kongensgade som en kobbermølle i Hellebæk, og ikke mindst fra Hellebæk var der således en livlig sejlads til Slotshavnen og Helsingørs skibbroer.

Det var derfor såre naturligt, at kongen, foruden at lade opføre en bymur, der i 1629 stod færdig mod stranden, også satte gang i et egentligt havneprojekt for byen. Det skete omkring 1617, hvor han lod sin værkmeister Adam de Freisz forfærdige tegninger til en

havn. Arbejdet blev påbegyndt, bl. a. ved nedsettelse af brokar og sænkning af de to vel-tjente skibe »Gideon« og »Josaphat« til formålet, og den 10. februar 1627 var kongen i Helsingør, og en samtidig skildring af begivenheden meddeler, at han »lod sig samme dag ro ud omkring havnen og gik op til slottet langs ad stranden og fulgte prinsen hannem«. Hvorvidt havnen blev helt færdig, ved vi ikke med sikkerhed, men efter Christian den Fjerdes død i 1648 sker der i hvert fald ikke noget videre med havnen, og helsingoranerne kan fortsætte deres drømme om en havn.

Slotshavnen ser ud til at have eksisteret i resten af Christian den Fjerdes regerings-tid, og det synes sikkert, at han ofte bruger denne havn, når han besøger byen og slottet. I regnskaberne for hammermøllen i Hellebæk finder vi for den 17. maj 1636 følgende usædvanlige post: »Til en stige, som bruges naar hans kongelige majestæt går til skibs; hænger på stenkisterne med enden neden i vandet, ganske beslagen med 2 kæder og adskillige jernfang«. Formuleringen lader antyde, at der er tale om Slotshavnen, idet den anden havn ikke synes færdig på det tidspunkt.

Vi har ingen samtidige tegninger af Slotshavnen, men det må være den, man ser på det her viste stik af Kronborgs belejring i 1658. Siden sandede den til, og dens plads blev snart optaget af slottets udenværker. Antagelig i forbindelse med en udrykning af søbatterierne i 1777 overvejede man at lave en ny slotshavn ud for Prinsessens Bastion og Schnitters Kontregarde (se side 26) og ved inddragelse af en del af arealet i Scholtens Ravelin til nye bygninger. Tegningen på side 21 viser dette forslag fra 1777, hvor havnen ligger helt beskyttet bag de udrykkede og helt ændrede søbatterier. Dengang var Helsingørs egen havn kun 10 år gammel og var såvel fysisk som administrativt ganske fjernt fra Kronborg. Det kunne have været spændende om planerne for en ny slotshavn var blevet realiseret, men det blev ved tegningen.







N → S

*See Side*

v. Sulten



## En mur omkring byen

Helsingør har aldrig været en fæstningsby som f. eks. København, Nyborg og Fredericia. Ganske vist havde kong Hans i 1508 befalet Helsingørs borgere af hensyn til eventuelle fjender, at »bestærke og befæste« deres by med grøfter og andre spærremidler. Om det blev til noget, ved vi desværre ikke, men efter flere forsøg får Christian den Fjerde i 1627 opført en bymur mod vandet; et ganske anseligt forsvarsværk med to fornemme porttårne. Bymuren skulle naturligvis have omgivet Helsingør helt, men mod land blev det aldrig til andet end en simpel indhegning. På det store stik til højre ser vi i forgrunden til venstre en del af denne bymur med det ene af porttårnene ganske tæt ved Kronborg.

Det ser ud, som om muren her er ved at bestå sin hårdeste prøve, men der er nu blot tale om et royalt besøg, idet Sveriges kong Carl Gustav her ankommer til byen den 5. marts 1658 efter fredsftalen i Roskilde, inden han lader sig befordre til sine nyerhvervede landsdele hinsidan. Til højre i billedet ser man kongen gå fra borde til salut fra Kronborgs kanoner, der lægger et dramatisk røgslør ud over slot og bymur. Op mod muren holder den ventende vogn, der formentlig skal bringe kongen op på slottet, mens nogle helsingoranere sidder på toppen af muren og betragter skuet. De kunne jo ikke vide, at selvsamme konge allerede i august samme år ville bryde fredsftalen og vende tilbage til Helsingør; denne gang for at erobre Kronborg!

Store dele af bymuren blev ødelagt under krigshandlingerne og siden forfaldt den, så kun de fine grundmurede porttårne stod til-

bage - og det gjorde det ene af dem helt op til 1786. Det var Strandporten eller Toldbodporten ud for nuværende Brostræde. Den beskrives af Helsingør-historikeren Ludvig Boesen i 1757 således: »Den fornemste Port er uden Modsigelse Strand-Porten. Den er imod sønden og mod Sundet. Er den eeneste af de 6 porte, som her i forrige Seculo vare bygde langs med Stranden, og er det en mørk og muuret Port af Størrelse og Anseelse, som et Huus af Grund-Muur og tvende Etager«.

Interessant er det, at magistraten allerede i 1732 var opmærksom på begge portbygningers kulturhistoriske værdi. Således fandt man, at da »ikkun de 2de Taarne, som i fordums Tid har staaet langs Stranden og de høisalige Konger Frederik II og Christian IV, høylovlig lhukommelse, haver ladet opsætte - om det da ikke skulde være bedre, at samme Reliqvie blev staaende til en Antiquitet og høi Æresminde af allerhøjest bemeldte Konger, som dem har ladet bygge hos Posteriteten [efterkommerne] ikke mindre end som de og fra Søkanten repræsenterer en Parade, Prydelse og Zirat for Byen, helst som de ligge i lige Distance fra hinanden, mest i Midten paa den til Stranden vendende Kant af Byen, ligeledes og at samme til den Ende blive reparerede og forbedrede«.

Man tog dog ikke synderligt hensyn til magistratens ønsker. Strandporten var dog den sidste, der faldt. Det skete som nævnt først i 1786, hvor den ved en auktion den 29. april blev bortsolgt til nedbrydning. Højstbydende blev købmand Joachim Lund med 31 rigsdaler!



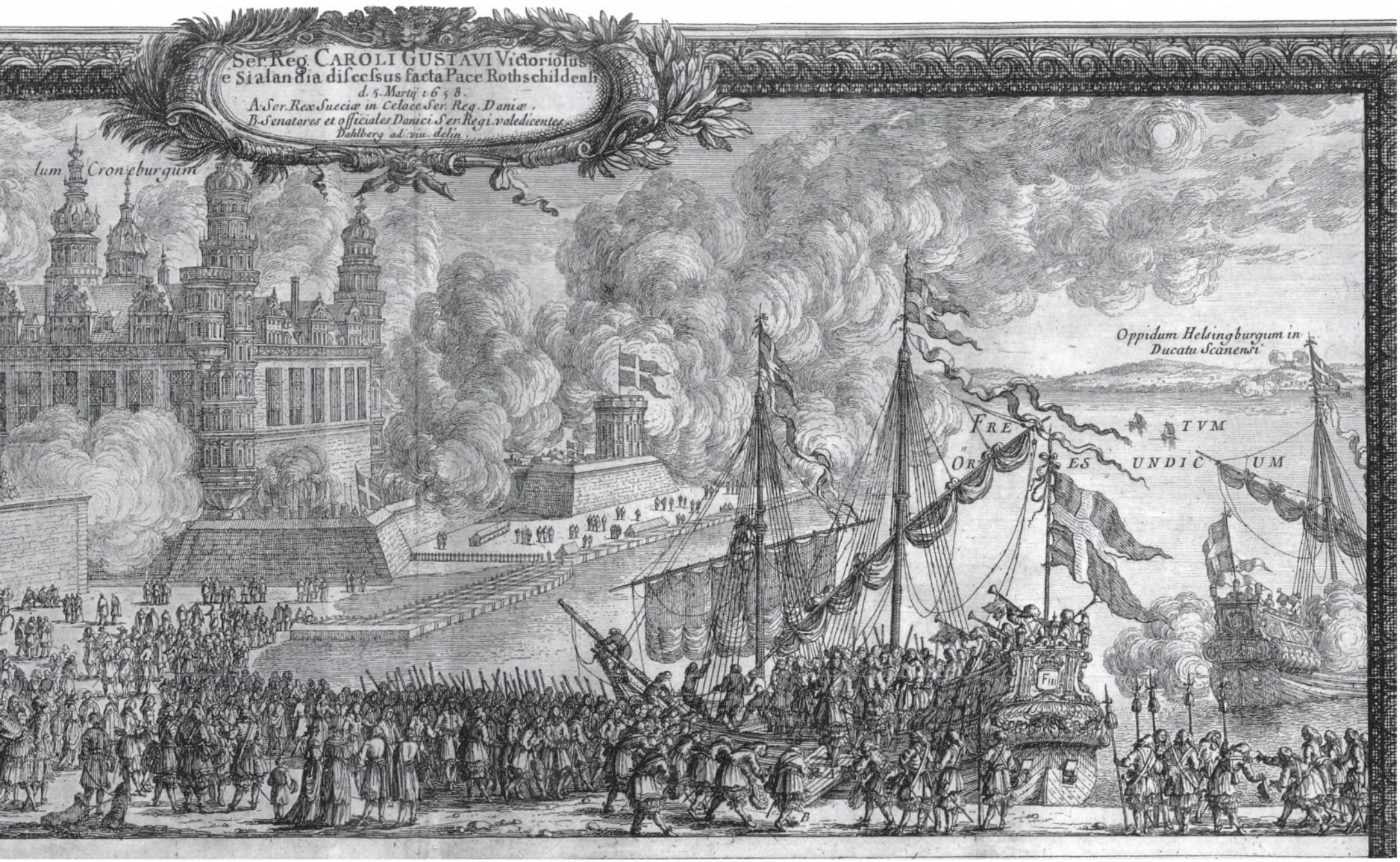


Ser. Reg. CAROLI GUSTAVI Victoriosus  
e Sialandia discessus facta Pace Rothchildeni  
d. 5. Martij 1658.  
A. Ser. Rex Suecia in Celoe Ser. Reg. Dania  
B. Senatores et officiales Danici Ser. Regi valedicentes  
Dahlberg ad viv delin

lum Cronenburgum

Oppidum Helsingburgum in  
Ducatu Scanenensi

FRE  
" OR  
ES  
UNDIC  
TVM  
UM





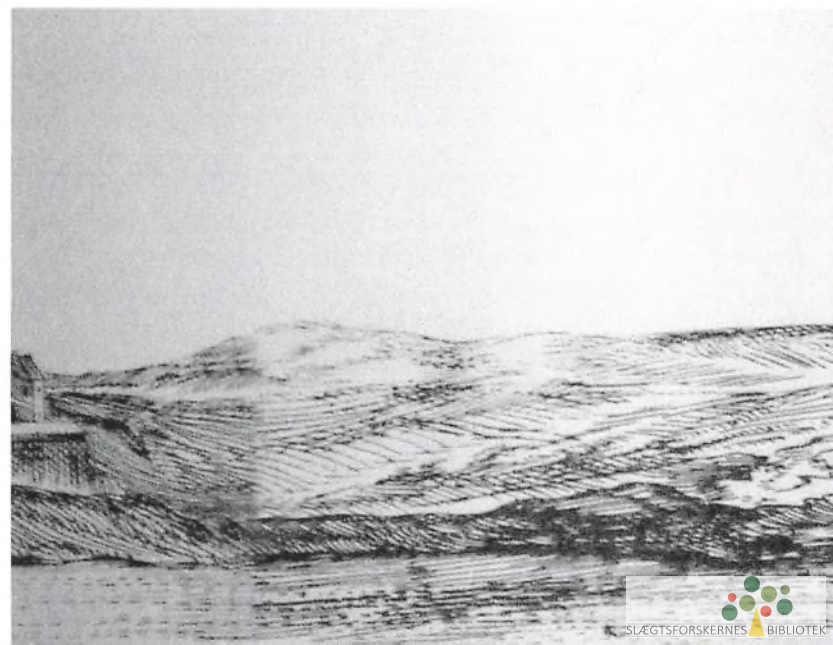
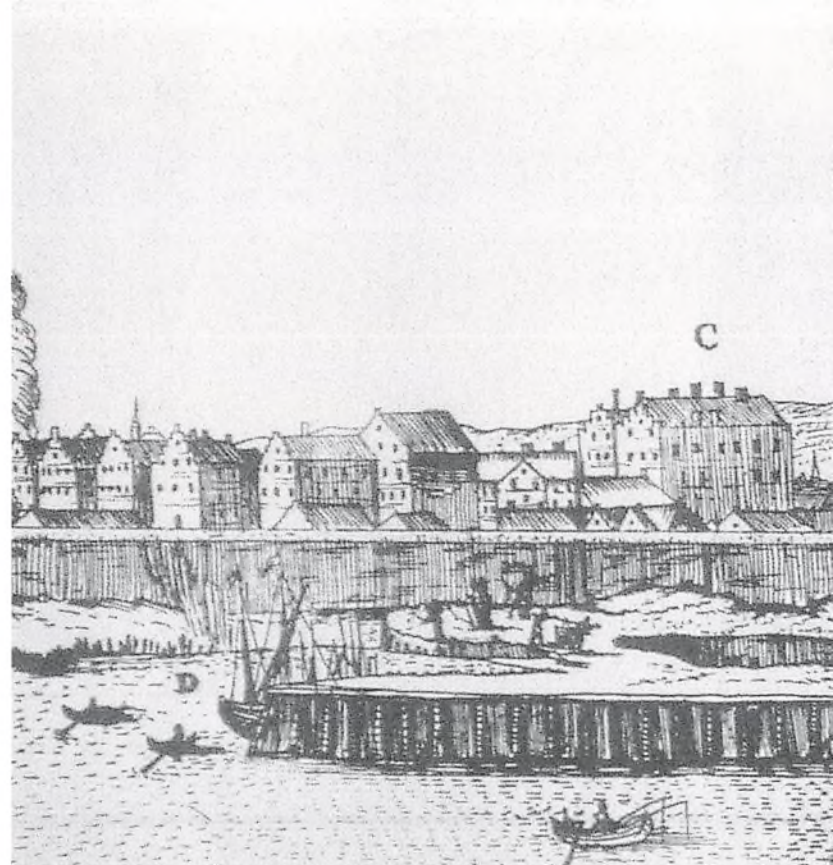
## Da Kronborg lå i byen

Der var engang, hvor Helsingørs huse og gader bredte sig længere mod øst - helt ud til Kronborg. Vi ved ikke meget om denne østligste del af byen, der blev brændt af i 1658 under krigen mod Sverige, da alle spor er forsvundet, dels ved udbygningerne af Kronborgs udenværker og dels ved udvidelserne af Helsingør Havn. Troligt nok ligger der bygningsrester i Øresund og i Kronborgs volde, og under udgravningen til det ny havnebassin i 1860 fandt man ifølge redaktør M. Galschiøt en mængde knappenåle i sammenrustede klumper - og givetvis meget andet - der kunne stamme fra den gamle bydel.

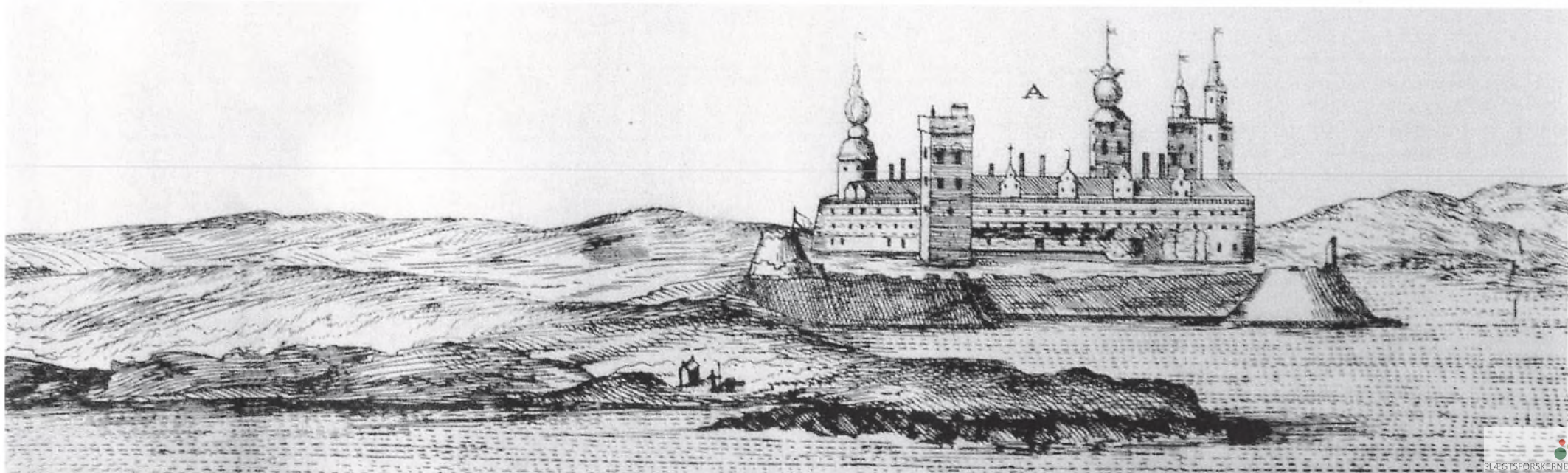
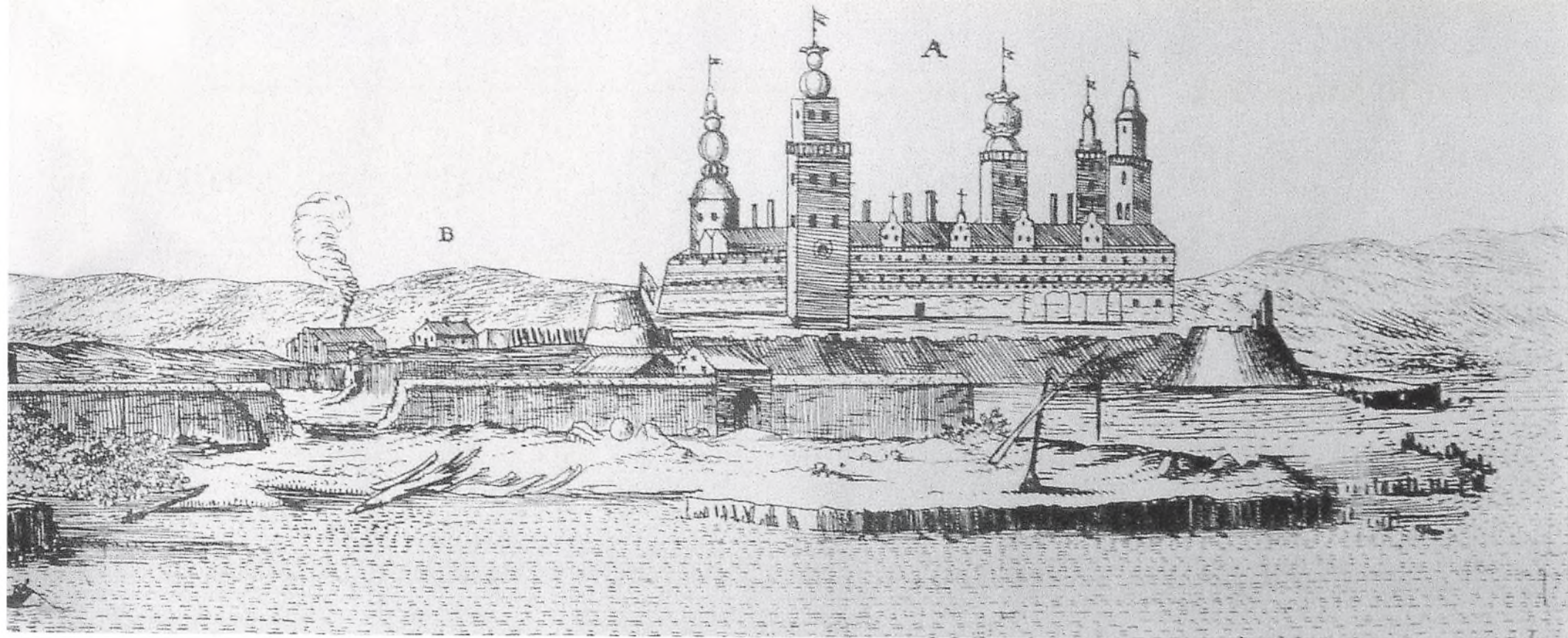
Herunder ses et billede af de næsten rygende ruiner af den nedbrændte østlige bydel. Billedet er et udsnit af den svenske ingeniør-officer Erik Dahlbergs projekt til Kronborgs

befæstning, hvor ruinerne nok skulle skabe en overbevisende kontrast til et styrket fæstningsværk.

Topografen Peder Hansen Resen lavede i 1660'erne en lang række prospekter af danske byer, og disse blev omsat til kobberstik omkring 1675. Resens kobberstukne gengivelser af Helsingør kan ikke just betragtes som pålideligt topografisk kildemateriale, men de på side 25 viste to stik giver alligevel et dramatisk indtryk af forholdene før og efter svenskekrigen. Det øverste stik viser byens østligste del før ødelæggelserne, og det nederste stik giver fornemmelsen af, at en enorm flodbølge har efterladt et helt øde og omrodet landskab mellem by og slot, et landskab, der til gengæld ved århundredets slutning lagde jord til Kronborgs imponerende udenværker.





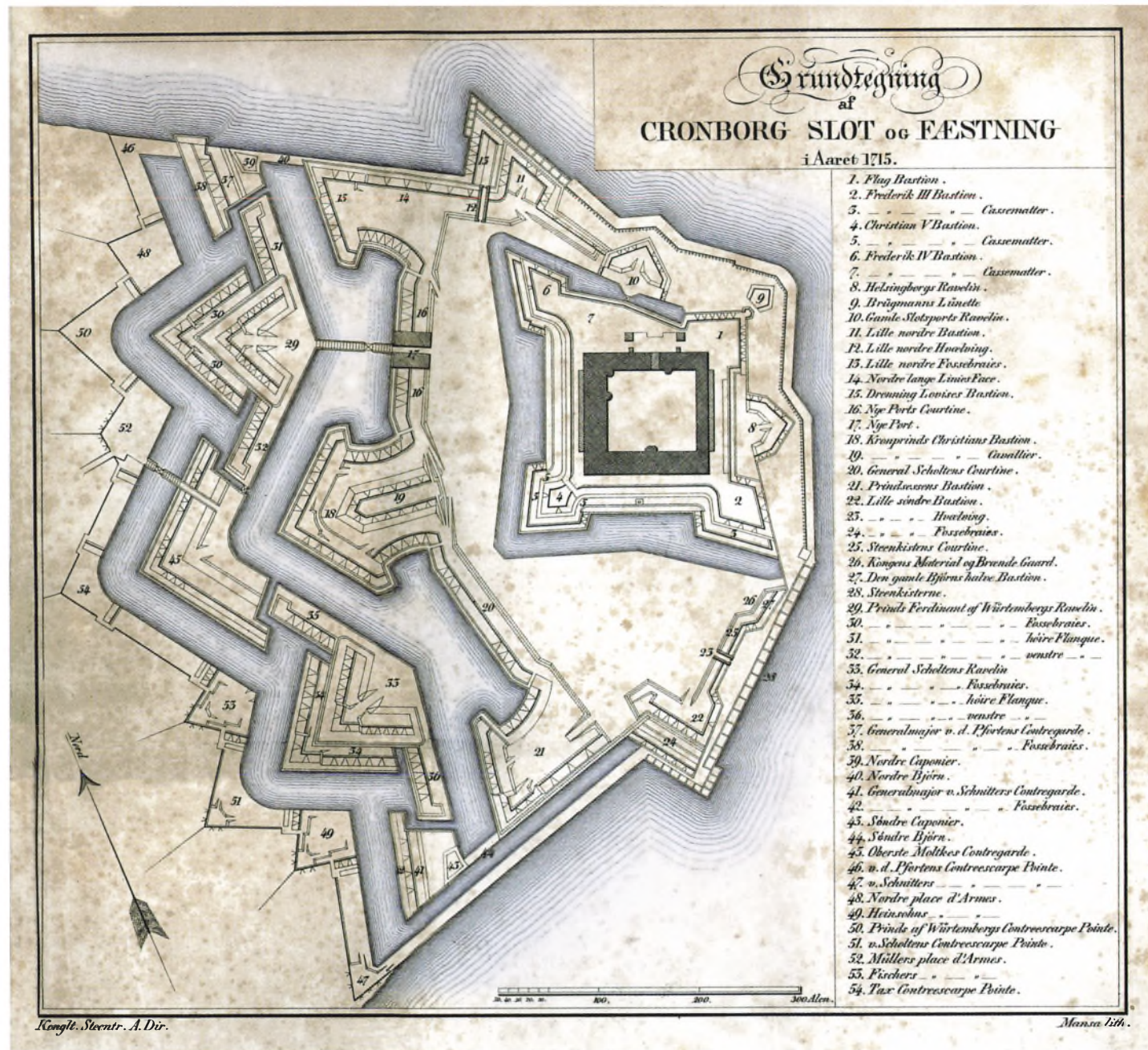




# Kronborgs Kronværk

I august 1690 kom Christian den Femte til Kronborg for at besøge slottets nye fæstningsværk. Belært af svenskernes angreb godt 30 år forinden, havde kongen nemlig i 1688 besluttet sig for at opføre et helt nyt kronværk til befæstning af Øresundstoldens slot. Den svenske ingeniørofficer Erik Dahlberg havde ganske vist allerede under krigen forelagt storstilede planer for et kronværk, der endog blev publiceret i Pufendorffs store værk »De rebus a Carolo Gustavo gestis«, men de kom næppe til udførelse. Et kronværk er betegnelsen for et bastionært fæstningsanlæg med en hel og to halve bastioner, og ser man dette i grundplan, ligner det netop en stor tretakket, åben krone!

Det gamle Krogen havde kun sin ringmur som beskyttelse mod fjendtlige angreb, hvilket gav anledning til et forslag fra den dygtige sachsiske bygmester, Hans von Dieskau, om en nybefæstning af slottet i form af to murede bastioner på borgens sydvestlige og nordøstlige hjørner. Forslaget blev næppe realiseret, idet Frederik den Anden valgte at omdanne det middelalderlige slot til den moderne renæssanceborg Kronborg. Kongen og hans arkitekt Hans van Paeschen lod det renoverede slot forsyne med de længe ønskede udenværker, bestående af fire hjørnebastioner forbundet med lige kurtiner. Det var omkring 1577, hvor Krogen samtidig blev omdøbt til Kronborg. Det var dog ikke Hans van Paeschen, men derimod efterfølgeren, flamlænderen Antonius van Opbergen, der fik æren for det nuværende renæssanceslot og tilhørende ændring af udenværkerne til stort set den form, de har i dag, og som man ser efter at være kommet gen-





nem Kronværksporten.

I 1688 indkaldte Christian den Femte efter indledende undersøgelser sin mest betroede fæstningsplanlægger, brigadér Jobst Scholten, for at lade ham forfatte en plan til en ny fæstning. De 1.200 soldater, der skulle til for at udføre det omfattende arbejde, blev ledet af prins Ferdinand Wilhelm af Württemberg. Voldene var nederst beklædt med et to meter højt kampestensfundament, der kunne modstå vandet i graven, og øverst de velkendte røde mursten. Selve kronværket bestod af de nævnte to halve bastioner, nemlig Dronning Louises Bastion og Prinsessens Bastion, og i midten Kronprins Christians hele bastion. Kronværkets kurtiner beskyttedes af to raveliner, der passende blev opkaldt efter Württemberg og Scholten.

Ikke uden grund kunne Christian den Femte den dag i 1690, da han ankom til Kronborg, med stolthed lade et vers, forfattet af Thomas Kingo, indhugge over den nye Kronværksport: *»Trin ind om Du est værd, jeg lader op min Bue at Aabne Pladsen til det kroned' Slot at skue.....«*

Efter den store nordiske krig, fra omkring 1717, foretog man en del forandringer og forbedringer ved disse udenværker. Bl. a. blev ravelinerne forbundet med en hel og to halve kontregarder foran bastionerne. Foran disse igen blev de såkaldte kontrescarper og places d'armes (våbenpladser) forbedret. Resultatet ses på de her viste grundplaner fra henholdsvis 1715 og 1749. Det blev ikke fjenden, men havet, der gang på gang angreb Kronborg med bekostelige ombygninger af udenværkerne til følge. I 1818-23 besluttede man at fjerne kontregarderne mellem ravelinerne og rykke de yderste værker tilsvarende ind. Dette lidt forenklede fæstningsværk stod indtil den store havneudvidelse i 1859, hvor også Scholtens Ravelin etapevis måtte fjernes.





## Den omstridte Scholtens Ravelin

Scholtens Ravelin er kendt af de fleste helsingoranere som det kontroversielle midtpunkt i debatten om den fremtidige udformning af Kronborgs omgivelser.

Ravelinen, der var en del af Kronborgs kronværk, er opkaldt efter hollænderen Jobst von Scholten. Han kom tidligt til Danmark og gjorde sig ikke alene heldigt bemærket som ingeniørofficer og brigadér, men også som general i den store nordiske krig. Da Scholten må tilskrives æren for det meste af kronværket, var det ganske relevant, at man opkaldte den sydlige ravelin efter ham. Kronborg fik aldrig brug for sine imponerende udenværker, og naturligt var det derfor at bruge det voldsbeskyttede indre af Scholtens Ravelin til køkken- og lysthave for kommandanten på Kronborg.

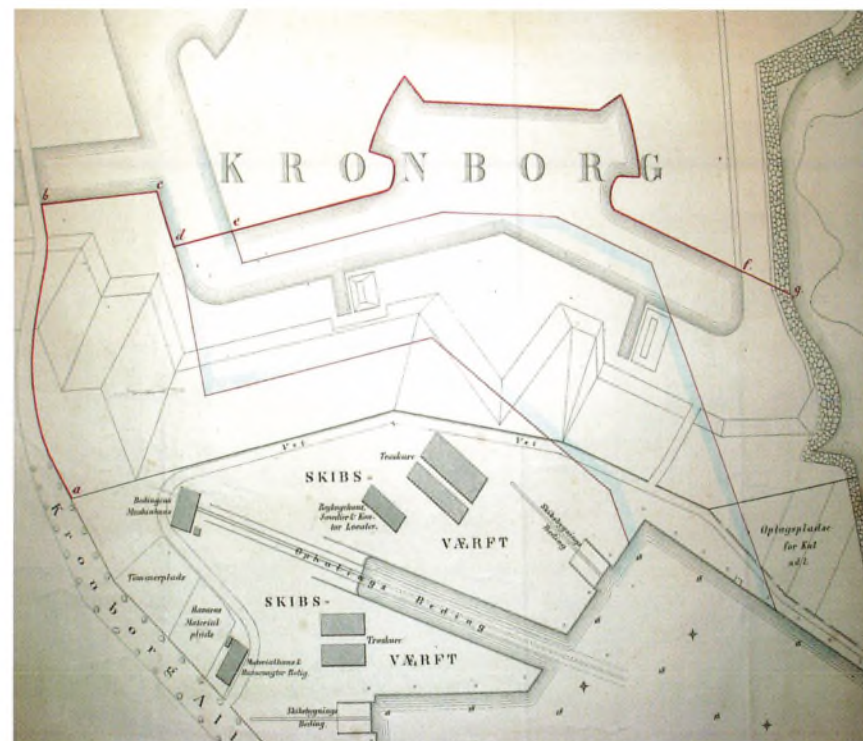
Da havnen i årene 1859-62 blev udvidet med et bassin og værftareal mellem byen og Kronborg, måtte fæstningen give afkald på det ydre af Scholtens Ravelin. Det var ikke til synderlig glæde for Kronborgs kommandant, generalmajor Niels Christian Lunding, der da også krævede erstatning for tabet af sin embedsjord. Et brev i sagen giver en god beskrivelse af situationen:

»Arealet af Scholtens Ravelin udgjorde inden Fæstningsværkernes Omformning ca. 18.000 Kvadratalen, der for Størstedelen var beplantet og cultiveret som Have. Ved den i Anledning af Helsingørs Havns Udvidelse foretagne Forandring af Fæstningsværkerne, er Ravelinen omdannet til en Vaabenplads, idet Graven paa dens tvende Sider ere tilkastede, Brystværet paa Rave-

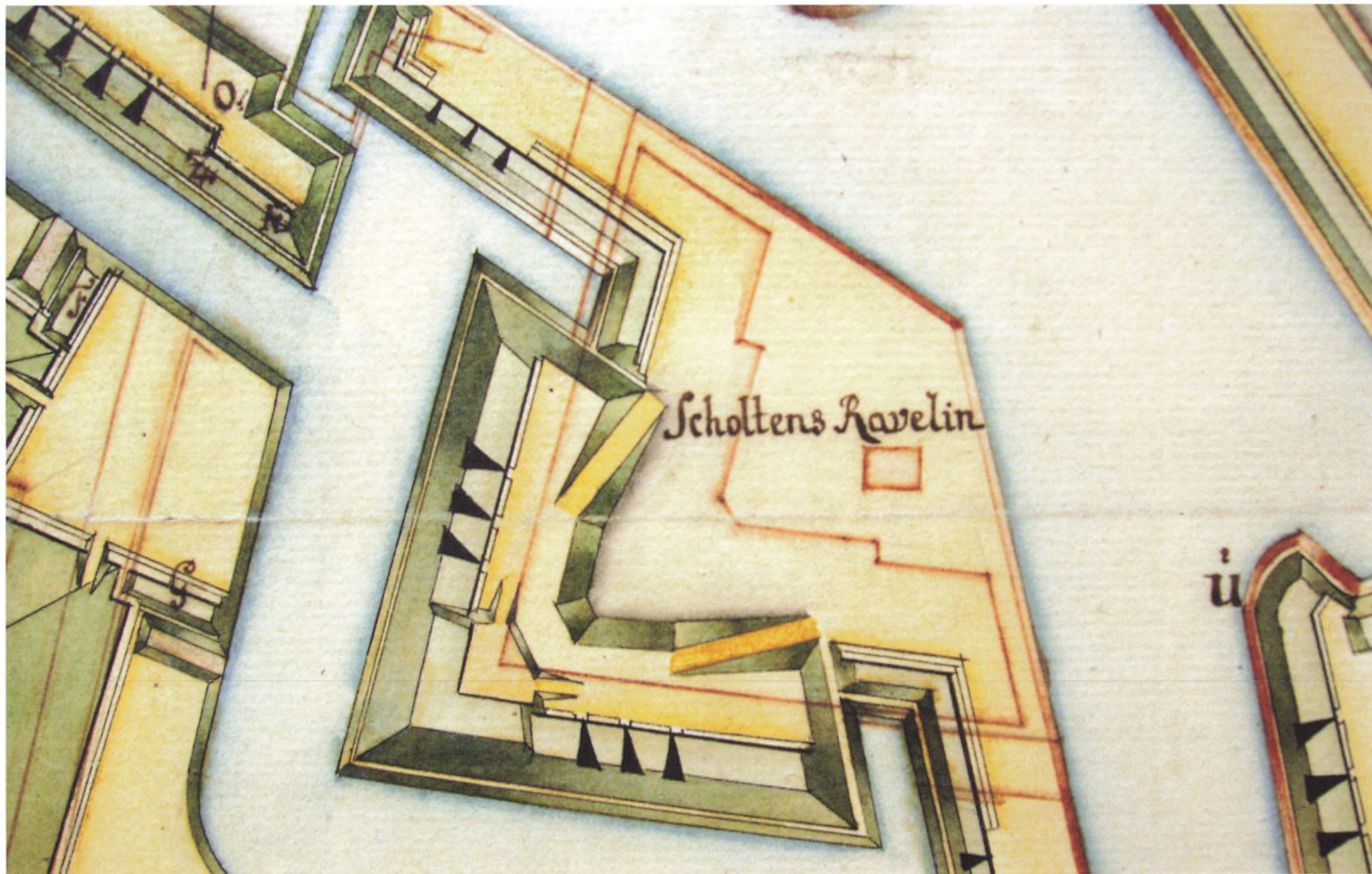
linens Volde sløjfet og Voldenes ydre Enders afskaarne. Ved disse Forandringer er Arealet reduceret til 9.600 Kvadratalen, idet kun den indre Deel er forbleven urørt. Foruden dette Arealtab, har Haven med Gravenes Tilkastning mistet sin isolerede Beliggenhed, og er der, ved Brystværets Sløifning og Rydningen af Glacisernes Træer berøvet en Deel af dens Beskyttelse imod de fremherskende Vinde. Istedetfor det tidligere naturlige Hegn bliver det nu nødvendigt at anbringe og vedligeholde et kunstigt Hegn imod Glaciserne«.

Kommandanten fik sin erstatning på 200 rigsdaler årligt - så længe han ellers var kommandant på Kronborg - og ravelinen fik lov til at ligge som en åben, forblæst place d'arme de næste 17 år.

På side 29 er gengivet et udsnit af en opmåling af Kronborgs udenværker, foretaget af S.C. Gedde i 1749 i forbindelse med en kritisk gennemgang af disse. Scholtens Ravelin ses her i sine velmagts dage. Inde i ravelinen er opført et lille vagthus, der i øvrigt blev fornyet i 1773. Det øverste af de mindre kortudsnit på denne side er i virkeligheden et projekt fra 1860 til en storhavn nord for Kronborg, men udsnittet illustrerer med al tydelighed, hvorledes ravelinen ved havneudvidelsen i 1859-62 er blevet beskåret. Ved sammenligning med Würtembergs Ravelin til venstre ses det nemlig tydeligt, at såvel voldene som vandgraven blev fjernet - ikke til fordel for det udvidede havnebassin, men for at give plads til et udvidet værft. Kortudsnittet nederst viser projektet til den næste havneudvidelse i 1877-78, hvor et nyt havnebassin (blå farve langs strengen) blev gravet ind mellem værftet og fæstningsterrænet. Det betød Scholtens Ravelins totale endeligt.









## De hemmelige gange under Grønnehave

Et mystisk, og meget spændende fund blev i 1926 gjort på Grønnehavefælleden. Dette område - mellem den nuværende Nordhavn, Kronborgskoven og Kronborgvej - skulle lægge jord til en række festligheder i anledning af det storlåede byjubelæum i juni 1926, og da man under arbejdet med at lægge en vandledning fra vejen ind til jubilæumsfestpladsen, stødte på nogle murede, tøndehvælvede gange lige under jordoverfladen, tilkaldte man Helsingørs historiker, overlærer Laurits Pedersen, der med bistand fra Nationalmuseet gik i gang med at foretage en nærmere undersøgelse af fundet. Gangene, der havde en indvendig højde på blot 72 cm og en bredde på halvanden meter, var indvendigt pudsede og udvendig dækket af blåler. Man afdækkede to af disse forholdsvis velbevarede løbegange - én ud mod vejen og én længere inde på festpladsen - og hurtigt fik man nogle »unge modige Mænd med elektriske Lommelamper« til at krybe ned i dem for at se, hvad der gemte sig nede i mørket.

Spændende var det unægtelig for de mange tilstrømmende helsingoranerne, og fundet gav rige muligheder for udfoldelse af fantasien. At gangene, eller rettere sagt nogle af dem, havde retning mod Marienlyst Slot bestyrkede opfattelsen af, at det var hemmelige gange mellem de to slotte. At de underjordiske gange var anlagt af kongen var selvfølgelig, og at de i påkommende tilfælde skulle fungere som flugtvej for de kongelige under en belejring stod ligeså klart. Laurits Pedersen var da også, som sin kolle-

ga, magister Hermansen fra Nationalmuseet, i tvivl om gangenes funktion. I hvert fald til at begynde med. Var de bygget af Frederik den Anden til vandledninger eller var det virkelig løngange? Efter et par dages undersøgelser blev de kyndige herrer dog enige om, at det kun kunne være minør- eller minegange og dermed en del af Kronborgs forsvar. Da Kronborgs udenværker i sidste halvdel af det 18. århundrede var fuldt udbygget med alle raveliner, fossebrais'er, kontrescarper og kontregarder m.v., blev disse minørgange bygget ud for alle kontrescarpe-spidsene, der vendte ind mod land. Dermed kunne man sikre fæstningsværkernes forterræn med sprængladninger. Fotografiet til højre viser udgravningen af disse murede, tøndehvælvede gange i 1926, og på fotografiet herunder ser man den nærmest Kronborgvej beliggende minørgang, der i sin tid var byg-



get ud for den nordlige side af Prins af Württembergs kontrescarpe. Beliggenheden af de ialt 10 minørgange er vist på luftfotografiet til højre, hvor de er indtegnet med rød streg i forbindelse med en ny undersøgelse foretaget i 2005 med georadar af geologen Poul Falkenberg.

Det er heldigvis aldrig kommet til nogen prøve på disse forsvarsanlægs duelighed, men de har utvivlsomt været fortræffelige, i hvert fald indtil man fik mere moderne skyts, men da havde Kronborg for længst udspillet sin rolle som fæstning.

Minegangene på Grønnehavefælleden fik derfor lov til at ligge ubenyttede hen. I tusindvis har intetanende soldater i årenes løb ekserceret på fælleden uden at kende til, hvad jorden skjulte under deres fødder. Først i 1926 dukkede de for en tid frem i dagens lys, som et spændende pust fra en svunden tid, og trods Laurits Pedersens og Nationalmuseets kyndige redegørelse for de underjordiske ganges historie og anvendelse, foretrak helsingoranerne stadig de lidt mere mystiske forklaringer. Og det gør de måske stadig!









## Garnison i by og på slot

Indtil Roskildefreden i 1658 tjente Kronborg nærmest som en markering af den danske konges højhedsret over Øresund. Med afståelsen af de skånske provinser blev Helsingør grænseby, og Kronborg blev rigets yderste forpost mod øst. Fæstningen blev som sådan flere gange udfaldsport, når Danmark forsøgte at generobre de tabte landområder.

Kronborg måtte som grænsefæstning selv i fredstid have tilknyttet en betydelig garnison, der i høj grad kom til at præge, ikke alene gadebilledet, men nok så meget bylivet. Garnisonens folk var en særdeles broget flok, der nok har kunnet sætte yderligere kolorit på livet i den i forvejen så kosmopolitiske sundtoldstad. Oprindeligt var garnisonen indlogeret hos borgerne i byen, hvilket skabte en særegen samhørighed, der blev mindre intens efterhånden som garnisonen fik domicil på Kronborg. Men indtil da levede man tæt sammen, og hyppigt kom det til kiv og spektakel. Officererne kunne til adspredelse ty til vinhusene, de menige soldater til øl- og brændevinskipperne med deres kælderpiger og løsagtige kvindfolk, og når de havde drukket tæt, huserede de i gaderne, løb grassat, hujede og skreg med blottede kårder i hånd, og der vankede brådne pander. Byens vægterkorps blev af samme årsag udvidet.

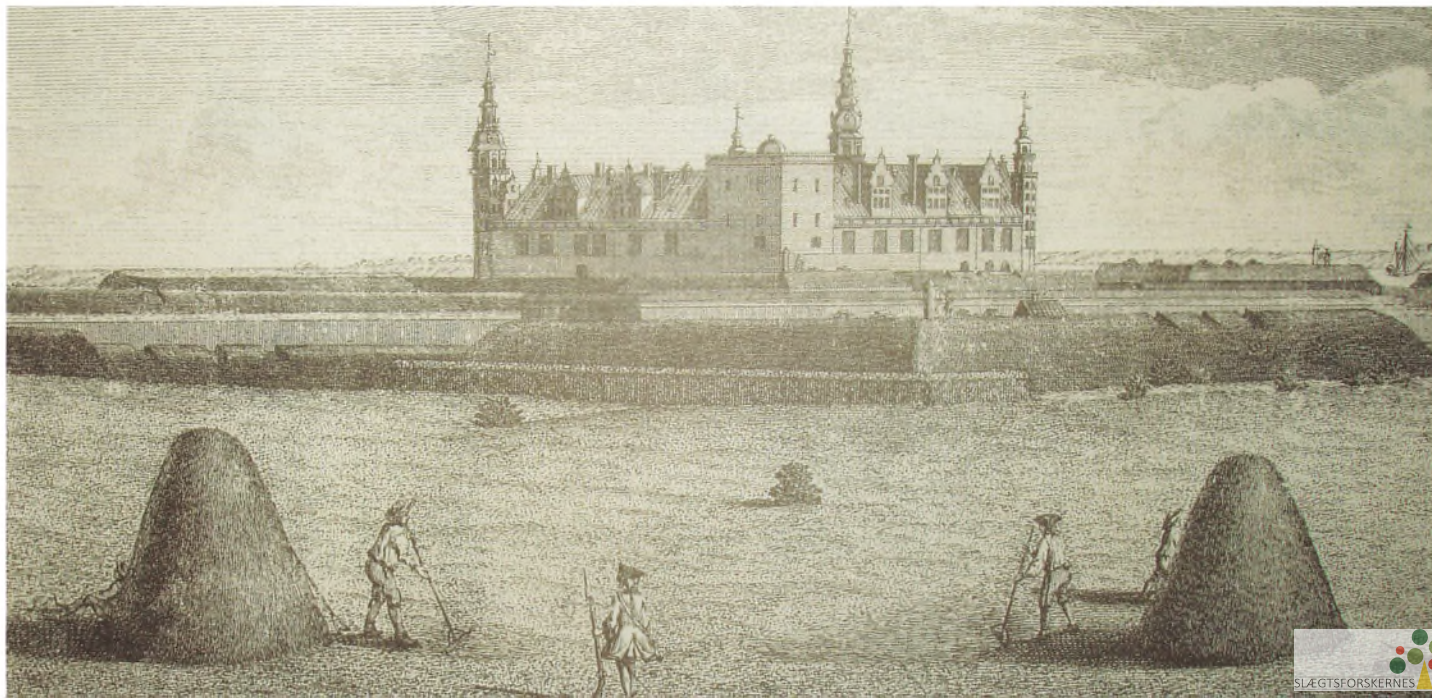
Når det i 1700-årenes svulstige udtryksform siges, at Helsingør som følge af almindelig stagnation og den øgede indkvarteringsbyrde efter al sandsynlighed ville »blive underkastet total ruin og forvandlet til en bondeby eller fiskerleje«, skal det tages med et

gran salt. Men at indkvarteringen opfattedes som særdeles byrdefuld, er en uomtvistelig kendsgerning. Antalsmæssigt udgjorde garnisonens folk en forholdsvis stor del af byen, nemlig hen ved hver sjette indbygger. Med hyppige omplaceringer og suppleringer af de enkelte hærenheder var garnisonen ikke en fast stok, endsige størrelse. Ualmindeligt var det heller ikke, at byen stod tilbage med de efterladte koner og børn ved en pludselig afmarch.

Evindelige var borgernes besværelser over indkvarteringsbyrden indtil 1799, hvor misfornøjelsen tog en bemærkelsesværdig vending. Hvad enten dette nu skyldtes, at man efterhånden var kommet til den erkendelse, at en stor garnison i økonomisk henseende kunne være en fordel for byen og navnlig dens småborgere, eller at man ønskede at have en stærkere militær beskyttelse under den truende krigstid, så ansøgte byen i 1799 ligefrem om at måtte få forøget garnisonen

eller i det mindste få et helt regiment.

Det kom som noget af et chok for byen, da det ved forsvarsloven i 1909 blev bestemt, at Helsingør for fremtiden skulle være foruden en garnison. Flytningen af garnisonen begrundedes fra militærets side med, at det var for risikabelt at have en så stor styrke liggende i en kystby. Selv om forskellige af de militære skoler, kornetskole og korporalskole, skulle knyttes til Kronborg, ville ophør som garnisonsby være et hårdt tilbageslag ikke mindst for handelslivet. I Helsingør oplevede man oven på denne meddelelse en sjælden enighed, ikke alene i byrådet og organisationerne imellem, men i det hele taget. Alle gik ind for, at garnisonen skulle forblive i Helsingør. Der blev dannet en ny borgerforening med garnisonens bevarelse som eneste programpunkt, og det lykkedes virkelig at få regeringens løfte om et par års udsættelse. Det blev til flere år. Men i 1925 var det definitivt slut.









## Kronborg som kaserne

Om det ærede Krigsministerium i sin tid har godkendt opførelsen af en keglebane på Kronborgs volde, er ikke godt at vide, men fotografiet til højre vidner i hvert fald om den simpelt byggede banes popularitet hos Kronborgs militære personel.

Med fredsslutningen i 1660 og afståelsen af de skånske landsdele, blev Kronborg ændret fra kongebolig til grænsefæstning og måtte som sådan have en større garnison selv i fredstid. Det kom i høj grad til at sætte sit særlige præg på livet i Helsingør, idet garnisonens soldater ikke boede på Kronborg, men var indkvarteret hos byens borgere. Kronborgs fæstnings-

værker blev udbygget gennem næsten hele det 18. århundrede, og i 1785 tog man skridtet fuldt ud og omdannede Kronborgs østre fløj til regulær kaserne for Ingeniørkorpset med plads til 4 officerer og 132 mand. Uden større pietet blev kirken i 1788 taget i brug som krudtmagasin, og i 1810 indrettedes den til fægtesal for Kronens regiment.

I oktober 1854 var Kronborg med undtagelse af kirken, Kongens værelser og slotsforvalterboligen blevet stillet til landmilitæretatsens rådighed, og i løbet af vinteren blev også søndre og en del af vestre fløj indrettet til kasernebrug. Man for ret hårdhændet frem mod de prægtige interiører. Riddersalen blev således delt i to etager for at skaffe soveplads til to gange hundrede mand. Det er resterne af denne etagedeling, man ser på fotografiet af salen herunder, da den blev genskabt

i forbindelse med Kronborgs restaurering i 1925-38. I østfløjen indrettedes små underofficerslejligheder med et utal af træskillerum, hvorigenennem komfurere og kakkelovnes aftræksrør viklede sig på det sindrigste for at nå en af de få store skorstene. Med de utallige petroleumslamper og gasblus brændende lystigt mellem bræddevægge og trægulve kan man undre sig over, at Kronborg ikke brændte ned endnu engang.

Kasernen blev i slutningen af 1800-årene udbygget med opførelse af en række bygninger på arealerne bag Scholtens Kurtine og Prinsessens Bastion, hvor hovedbygningen, der dengang stod i blank mur og med de for militærarkitekturen så typiske hjørnekvadre, ses på fotografiet nederst til venstre.

Helsingør følte sig på mange måder knyttet til garnisonen på Kronborg, da soldaterne var blevet en naturlig del af byens liv, og det kom derfor som lidt af et chok for byens borgere, da det ved forsvarsloven i 1909 blev bestemt, at Helsingør for fremtiden skulle være foruden sin store garnison, noget der dog først blev realiseret i 1922-25. Militæret forsvandt dog først helt fra Kronborg i 1991.









## Øresunds Toldkammer

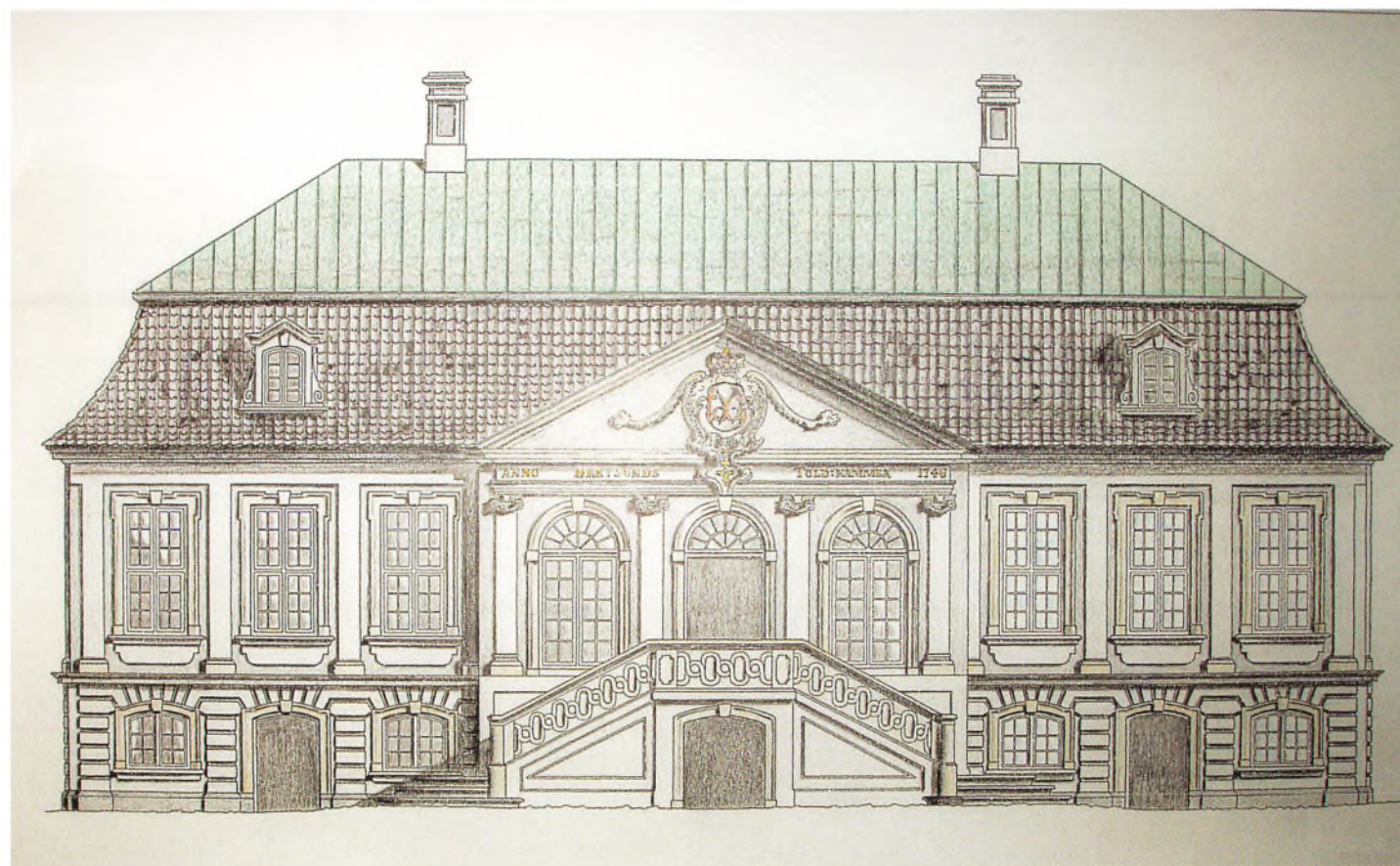
Når man står på Wiibroe Plads, er det endog meget svært at forestille sig, hvor helt anderledes, der så ud på dette sted i de glade sundtoldsdage. Dengang var arealet optaget af det verdenskendte Øresunds Toldkammer med direktørbolig, have og staldbygninger. Øresunds Toldkammer er den bygning, vi ser nederst på denne side. Den var nabo til Stephen Hansens Palæ, Strandgade 95, og ville således have haft adressen Strandgade 97 om den havde eksisteret i dag. På modelbilledet side 37 ser vi bygningen med sin rigt dekorerede facade vendende ud mod Øresund.

Øresunds Toldkammer blev opført i 1740 efter tegninger af den til formålet kongeligt udnævnte bygningsinspektør Nicolai Basse, der besynderligt nok havde udkonkurreret så store arkitekt-navne som Laurits Thurah, Niels Eigtved og Philip de Lange. Den erstattede nogle faldefærdige, senmiddelalderlige bygninger på stedet og fremtrådte nu som en lys, ståtelig barokbygning med mansardtag og en bred frontispice prydet med kong Christian den Sjettes monogram.

Billedet side 37 viser også de øvrige bygninger i det prægtige toldkammerkompleks. Op mod Stengade - lige overfor den nuværende Færgegaarden - ses således tolddirektørens privatbolig med den store have ud mod Kronborgs fæstningsterræn. Langs Sophie Brahes Gade lå tolddirektørens lange staldbygning med en portgennemkørsel, og ud mod haven var toldkammerets staldbygning, opført i 1789. Imponerende var det store lysthus i haven med sit kuppelformede tag og fire udbygninger. Det blev desværre revet ned i 1801 og erstattet af et mindre lysthus.

I 1830-31 blev toldkammerbygningen udvidet med to store sidefløje, der gav bygningen et noget klodset udseende, men udvidelsen var nødvendig for at gøre de besværlige toldforretninger lettere for alle parter. Da Øresundstolden blev ophævet i 1857, bekymrede man sig ikke om det bevaringsværdige toldkammerkompleks, da ønsket om en større havn vejede tungere, hvilket vi vel næppe kan bebrejde vore forgængere. Toldkammerbygningen solgtes til nedrivning

ved auktion i 1859, mens tolddirektørboligen foreløbig blev anvendt som kontorbygning for havnefolkene. I 1860 havde man udgravet det nye havnebassin, hvorved det meste af den store have var forsvundet. Da bolværkerne var bygget og vandet ledt ind i bassinet, regulerede man det stykke af grunden, der endnu var tilbage og afgravede den helt op mod Stengade, hvorfor tolddirektørboligen i foråret 1862 måtte nedrives. Det eneste minde om Øresunds Toldkammer var i mange år havens store platan, som fik lov at blive stående på en udsparet høj, der viste det oprindelige niveau for den gamle have.









## Skibsklarererne

Stort set alle større søfartsnationer var repræsenteret ved en konsul i Helsingør, hvilket der utvivlsomt nok også kunne være behov for i den travle og kosmopolitisk prægede sundtoldsstad. De respektive konsuler bistod deres hjemlands skippere med blandt andet den besværlige og komplicerede klarering ved Øresunds Toldkammer.

I 1604 nævnes både Willum Adriansen og senere Bertel Olfertsen som »de hollandske Staters Commissarius her udi Sundet«. Det viser, at den nye stat hurtigt tillagde Helsingør stor betydning i forbindelse med handelen med landene omkring Østersøen. Holland var det første land, der officielt benyttede herboende landsmænd til at hjælpe hollændere med klarering af Sundtolden. Flere andre lande fulgte efter, og af disse kommissariater og agenturer opstod efterhånden den for Helsingør så karakteristiske sundklaringsvirksomhed.

Sundklareren ordnede told- og skibspapirerne, betalte tolden, afgifter, sportler og hvad der i øvrigt kunne være af udgifter. Ofte forstrakte de også skipperne med rede penge. Selv blev klareren betalt med en veksel eller kreditbrev trukket på rederi eller et andet handelshus. Hvis fordringen var tvivlsom, var det klareren, der måtte bære tabet. Øresunds Toldkammer var sikret betalingen gennem de penge eller værdipapirer, klareren skulle deponere som sikkerhed. Klarererne blev i virkeligheden de faktiske opkrævere af Øresundstolden og et uundværligt mellemlid for de fremmede skipper og Øresunds Toldkammer.

Skibsklarererne beregnede sig kun en mindre provision for deres arbejde og risiko,

men forventede til gengæld, at skipperen købte alle sine fornødenheder gennem den respektive skibsprovianteringshandler. Det var her, den store fortjeneste lå.

Det blev efterhånden almindeligt, at klarererne betænkte skipperne med de såkaldte »kaptajngaver«. Når et nyt samarbejde etableredes, kunne gaven blandt andet være en punchebowle af porcelæn, som vist på fotografiet herunder, med et billede af et skib ud for Kronborg og med skibets, skipperens og klarerens navne i guldbogstaver på siden - »Helsingørboller« kaldtes de populært. I nær tilknytning til klareringsvirksomheden opstod der i sidste halvdel af 1700-årene et helt korps af såkaldte brokaper.

Engageret af de enkelte klareringsfirmaer forsøgte brokaperne at kapre nye kunder blandt de fremmede skipper, når de ankom til skibsbroen. Dette kunne i øvrigt gå livligt til blandt kaperne med tumulter hen ad gaden.

Alt imedens der handlede og provianteredes i butikken, der var meget alsidig og kunne levere mange mærkelig ting fra olietøj, islandske trøjer, Helsingørhuer, skrå, til tobak, kridtpiber, genever, tjære, tjærekoste, malervarer, sejldug, tovværk, søkort, lanterner og meget mere, gik snakken i skipperstuen om vind og vejr og alskens nyt ude fra den store verden. Her blev lyttet med store øren, og her blev den nyankomne skipper modtaget med behørig interesse, og selvfølgelig med den obligatoriske velkomstskænk i genever, og her dækkedes frokostbord. I Strandgade 91 har skipperne fra »siddelserne« i Skipperstuens vinduesnicher haft et glimrende udsyn over gaden nedenfor og det meste af havnen.

Umiddelbart bag butikken og skipperstuen sad kontoristerne ved deres høje skrivepult,

som ses på fotografiet til højre, og i det allerbagerste lokale havde skibsprovianteringshandleren sit lidet prætentiose kontor. Familien boede på første sal, hvor husets fineste stue, »Søsalen«, var. Et såkaldt skipperherberge var indrettet i forhusets øverste etage. Her kunne skipperen bo, medens han var i land, ventende på ordre eller bedre strøm- og vindforhold. Matroserne var henvist til de utallige knejper og herberghuse rundt i de mindre gader og stræder. Allerede før 1704 havde den unge, driftige købmand og skibsreder Johan Daniel Burghoff indrettet sig her i Strandgade 91 med »octroyeret værts-hus«, hvor han også selv boede, og hertil »logerer skipper og andre fremmede, tapper øl, vin og brændevin og brygger til skibsfornødenhed«.

Skibsklarerergårdens grovvarer lå i kælderen, i gården eller var hejst op på loftet. I dag er gårdrummet tomt for oplag og alene karakteriseret ved de bindingsværksbygninger, som er så almindelige og typiske i de helsingørske gårdrum. Bindingsværk var både en billig og praktisk byggeform. Forhusene er derimod ofte i grundmur, som var finere og skulle ses.









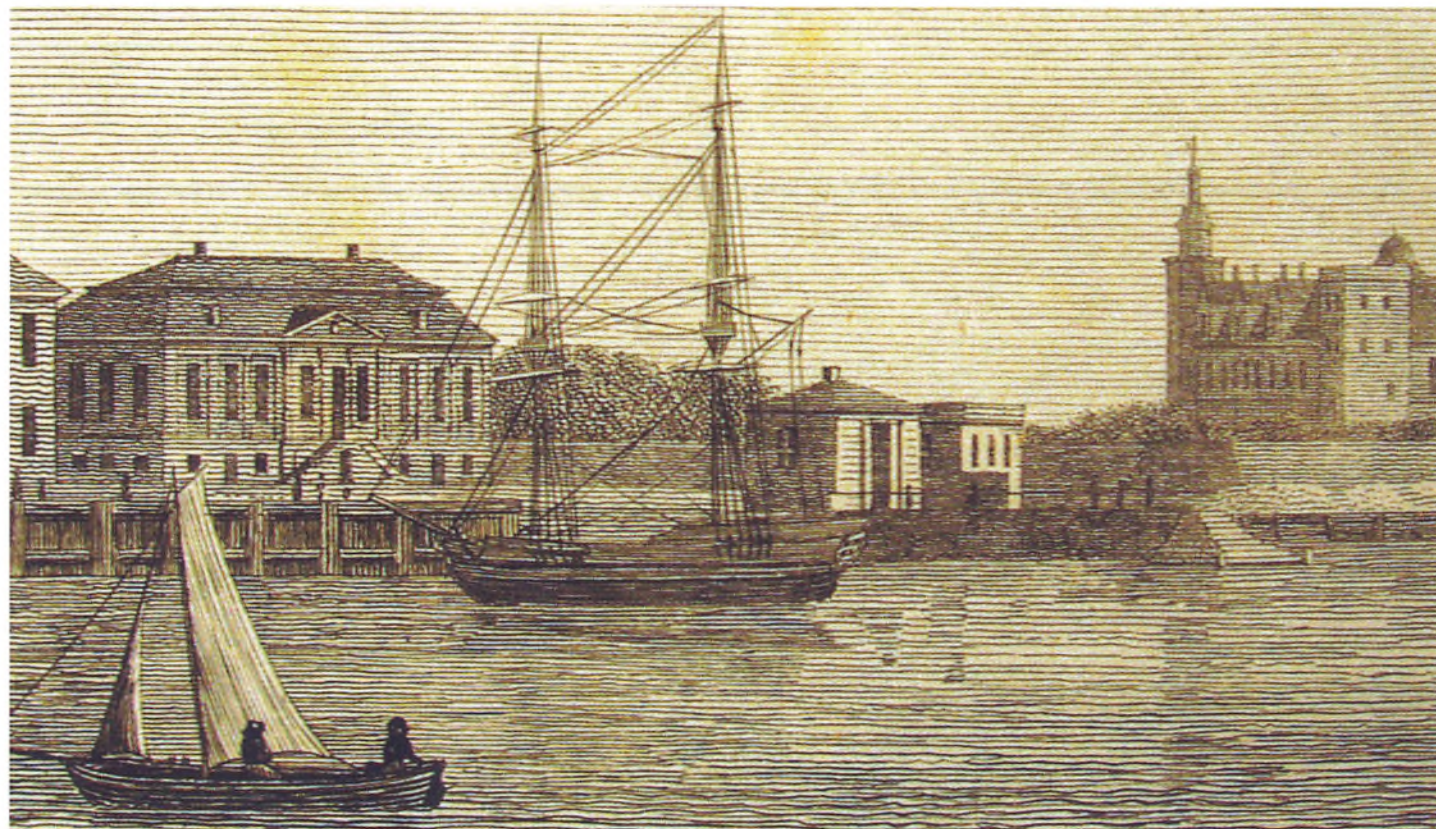
## Brokaperere og karantænefolk

På de her viste billeder af Helsingør Havn udført af S.H. Petersen i 1830'erne ser man ud for Øresunds Toldkammer en bro med en stensat trappe gående ud fra brohovedets 3 sider. Broen, der kaldtes Karantænebroen, blev opført i 1827-28 i forbindelse med havneudvidelsen. Ved denne står to små, kvadratiske bygninger. Den ene står midt for broen, således at man skal gå gennem bygningen for at komme fra broen ind på pladsen foran toldkammerbygningen. Den har et pyramideformet tag og en indgang flankeret af to søjler. Denne bygning blev opført til brug for karantænevæsenet. Det var dengang, man ikke havde mange andre midler mod de værste smitsomme sygdomme som pest, kopper, kolera m. fl. end at isolere eventuelle smittebærere. Især i Helsingør, hvor alverdens skippere mødtes for at klarere øresundstold, var det vigtigt at sikre, at ingen bragte smitsomme sygdomme med sig. Derfor skulle alle skippere, der ankom, passere karantæneofficianten i søndre molehoveds »parloir« og, efter at være gået i land på Karantænebroen, gå igennem karantænehuset. Begge steder blev den søførende udspurgt om sundhedstilstanden ombord, og var der grund til mistanke, måtte karantænekommissionen vurdere, om den smittede skulle i isolation, eller om hele skibet med besætning skulle ligge i karantæne på rheden i mindst fire dage.

Ved siden af karantænehuset ses en lidt mindre bygning med fladt tag. Den blev opført i 1829 til brug for skibsklarerernes handelsbetjente, de såkaldte »brokaperere«. Det

var nemlig oprindeligt således, at skipperen, når han kom i land, havde pligt til at aflevere sine papirer på Øresunds Toldkammer inden han kunne gå til sin konsul eller skibsklarerer. Når skipperne ankom til den gamle Toldbodbro ud for Brostræde, hvilket de jo gjorde indtil 1828, skulle de derfor ledsages til Øresunds Toldkammer af en af de to brovagter, som færgelaugsinspektøren havde udstationeret der. Imidlertid havde de førnævnte brokaperere taget opstilling på skibbroen for at kunne føre skipperne hen til de respektive handelshuse, og var det skippere, der ikke i forvejen havde en aftale med et bestemt

skibsklarererefirma, så blev de på det nærmeste overfaldet af brokapererne i kampen om at redde en ny kunde til firmaet. Og da der let ankom 8-10 skippere i den halve time, det kunne tage en brovagt at følge en skipper til Øresunds Toldkammer, var det svært at sikre, at reglementet blev overholdt. Derfor opførte man Karantænebroen lige ud for toldkammeret, og snart måtte toldtaten indse, at de kunne drage nytte af skibsklarererne, der bedre kendte til skibenes last og dermed kunne gøre toldforretningen langt mere smidig. Et hus for brokapererne blev derfor resultatet af samarbejdet med klarererne.









## Færgemændene

Ydmygt har Valdemarernes Helsingør krøbet sammen ved stranden foran de skovklædte bakker. Herfra har byen i stigende grad taget del i det mægtige sildefiskeri i Øresund, samtidig med, at man har sørget for en del af trafikken over Sundet. Til gengæld var byen afskåret fra et frugtbart opland ved sit vildnis af lyngklædte bakker, skov- og kratbevoksning og utallige søer og moser, der først langt senere lod sig opdyrke.

Færgeriet ved Helsingør fik med Sundtoldens indførelse et nyt og langt større erhvervsmæssigt grundlag. Stadig flere handelsskibe passerede gennem Øresund, og måtte i den forbindelse ankre op på Helsingørs rhed for at klarere den pålagte Øresundstold. Med omlægningen i 1567 fra simpel skibstold til lastetold, måtte skibene gøre endnu længere ophold på rheden, da lasten skulle visiteres. Meget naturligt benyttede mange skippere det tvungne ophold til almindelig proviantering, hvilket selvsagt øgede behovet for transport af personer og varer til og fra de opankrede skibe. Det skabte gradvist grundlaget for et anderledes færgevæsen.

Det frie initiativ rådede, og konkurrencen indbyrdes mellem bådholderne var skarp, hvorfor et behov for ordnede og regulerede konkurrencevilkår snart opstod. I 1630 dannede færgemændene i Helsingør deres eget laug med vedtægterne nedfældet i laugsskråen og behørigt godkendt af borgmester og råd. Færgelaugget fik ikke alene privilegium på den almindelige færgefart over Sundet, men også på at bringe personer og post, samt forsyninger og varer til og fra skibene. Laugets medlemmer havde til gengæld pligt til

at gå ud til enhver tid undtagen i stormvejr. Det stod selvfølgelig fortsat enhver skipper frit at lade egne både og mandskab besørge transporten. Færgelaugget blev hurtigt byens største laug, og dets medlemstal var en tid oppe på 80-100. De ejede selv deres både, som skulle have en given størrelse. Laugget skulle endvidere selv råde over mindst 8 større, såkaldte mellemjoller. Alle færgebådene var kendelige på to store FF'er øverst i sejlet. Selv optrådte færgemændene og deres karle i en slags sømandsuniform.

For at få større kontrol med det ofte ret egenrådige færgelaug, udnævntes en særlig færgelaugsinspektør, der typisk var forhenværende søofficer og skulle sikre, at færgereglementet blev overholdt.

Bjærgning af forliste ankre var en udbredt bi-beskæftigelse blandt færgefolkene, der iøvrigt ofte var ret velstillede folk. Indtil »Det allernådigst privilegerede Lodsselskab udi Helsingør« blev oprettet i 1778, havde færgemændene tillige fungeret som lodser. De havde grundigt kendskab til Sundet, og det er da også karakteristisk, at lodsselskabet i vid udstrækning rekrutterede medlemmer fra færgemændenes kreds.

Færgelaugget mistede efter Sundtoldens ophævelse i 1857 en del af sin berettigelse, og da dampskibene efterhånden overtog færgefarten over Sundet, blev laugget ophævet ved lov af 12. maj 1882 fra 1. juli samme år at regne. Hvert laugsmedlem blev bevilget en livsvarig årlig pension på 500 kr, enker efter laugsmedlemmer fik 300 kr og færgekare med over 20 års tjeneste fik 100 kr årligt. Et særegent og spændende kapitel af Helsingørs historie - og i høj grad også Danmarkshistorien - var hermed slut om end en ny æra i færgeriet oprandt, betinget af de ny tiders udvikling.



På Helsingør Bymuseum kan man se færgemændenes skilt fra 1832, der viser en færgebåd i forgrunden, måske på vej til det opankrede skib i baggrunden. På side 43 ses Otto Baches fine maleri fra 1907 af Helsingørs berømte færgemand Lars Bache på vej ud til et skib i hårdt vejr.







## Helsingørs første havn

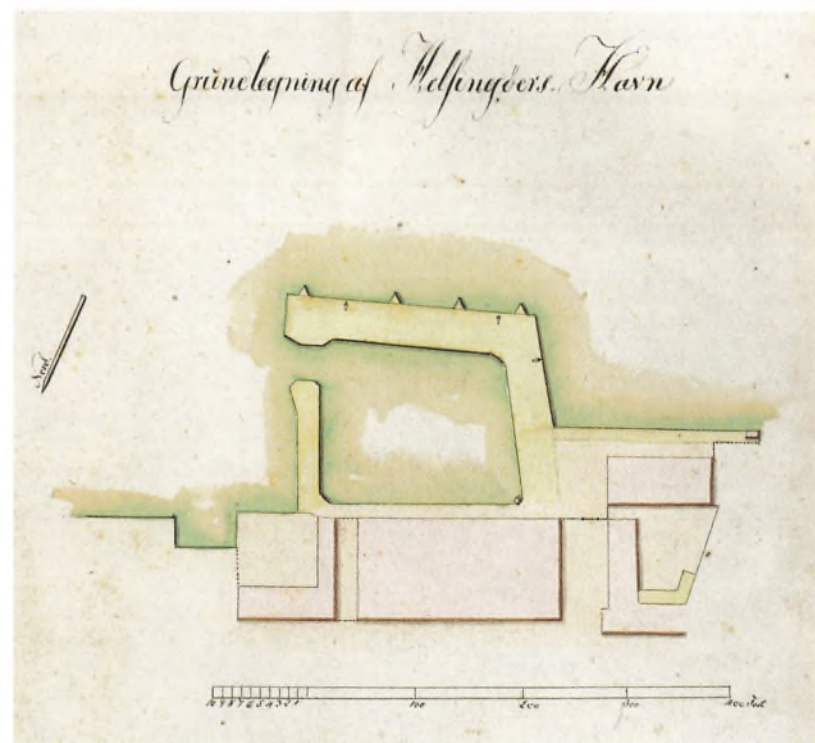
Oprindelig havde Helsingør ingen havn. En række anløbsbroer, hvoraf kun to var af acceptabel størrelse, var alt hvad verdensstanden kunne byde de fremmede på. Den vigtigste af broerne var Toldbroen, der lå ud for det nuværende Brostræde, og som ses på kortet øverst på denne side. En beskrivelse af broen fra 1757 fortæller at broen »er liden, bygt paa Pæle udi Søen, og Breden eller Broe-Hovedet er ikke større end at et Skib af maadelig Størrelse og Dybde kand ligge langs med det.«

I slutningen af 1767 havde Helsingør endelig fået en rigtig havn. En meget lille havn sammenlignet med, hvad byen kunne have fået, hvis et af de mange forslag, der årene forinden var indgivet, var blevet realiseret. Det var til gengæld en billig havn, idet der egentlig blot var tale om en udbygning af den gamle Toldbro, der var blevet for brøstfældig til blot at reparere.

Havnebyggeriet begyndte i 1774, hvor 4 underofficerer og 90 soldater fra garnisonen blev udkommanderet til at deltage i arbejdet under ledelse af kaptajn løjtnant Bille, der også havde udført tegningerne til den nye havnebro. Toldbroen blev nu forlænget til 186 fod og forsynet med en 150 fod lang arm i nordøstlig retning. Ud mod vandet var broarmen forsynet med triangulære udbygninger, der skulle værne den ellers ganske solide træbro mod havets grådige bølger og vinterens is. I slutningen af august 1766 stod broen færdig og fik allerede i oktober national betydning i forbindelse med færgeoverfarten. Da fik Bille nemlig travlt med at forsyne broen med stakitværk og porte dekoreret med »Capitalier og Vaser af nye opmalede«,

samt jernrækværk på trappen, på broarmen og meget mere. Hendes kongelige højhed kronprinsesse Sophia Magdalene var nemlig blevet gift med Sveriges kronprins, den senere Gustav den Tredie, og brylluppet blev holdt på Christiansborg Slot, hvor hendes bror, Christian den Syvende, som Danmarks nye konge var vært. Kongen ledsagede det nygifte par sammen med et stort følge til Helsingør, hvorfra de kunne sejle til deres nye hjem i Sverige. Sundtoldsbyen havde selvsagt stået på den anden ende flere dage i forvejen, hvor forberedelserne med udsmykningen af den nye havnebro blot var en del af arbejdet.

Disse festligheder kunne imidlertid ikke skjule den omstændighed, at byens magistrat var særdeles utilfreds med ikke at være blevet taget med på råd om den nye havn, så den kunne blive helt, som man ville have det. At Helsingør allerede nu var blevet langt bedre stillet end de fleste andre købstæder, der først fik havne i løbet af 1800-årene, var sagen ganske uvedkommende. Lidt bedre blev det da også næste år, idet man fuldførte en nordre, 136 fod lang havnearm, der gik fra vinhandler Spuncks endnu ubebyggede strandgrund (Strandgade 94; nu nedrevet) i retning af toldbroens hoved. Den 21. december 1767 kunne Bille således aflevere Helsingørs nye havn i den form, den har på det samtidige kort nederst på denne side (vendt på hovedet i forhold til kortet øverst). Bygget på statens regning, men afleveret til Helsingørs magistrat til fremtidig vedligeholdelse! Akvarellen side 45, udført af H.G.F. Holm en stille sommerdag i 1821, viser denne lille havn i al sin datidige idyl med den forlængede, knækkede søndre toldbro til højre og den nordre korte havnearm til venstre, bag hvilken man ser Øresunds Toldkammer.









## Helsingør 1824

Helsingør og nærmeste omegn ses her på et udsnit af et af de ældste nøjagtige topografiske kort, opmålt i sommeren 1824, da man netop havde truffet beslutning om at udvide den alt for lille havn ud for Brostræde. Byen ligger som en overskuelig størrelse nedenfor bakkerne og afgrænset fra Kronborgs fæstningsterræn ved den træbevoksede Allé, der sender sin stikvej - Kronborgalléen - ind til slottet via Prins Ferdinand af Württembergs Ravelin. Alléen førte fra Øresunds Toldkammer til Lappeporten, hvor den mødte nuværende Lundegade og Sct. Annagade uden det knæk, den har i dag. Man ser også Claessens reberbane (nuværende Reberbaneparken med hovedbiblioteket) og Marienlyst Slot med køkkenhaven for enden af denne.

Byen var afgrænset mod markjorderne ved Svingelport, Fiolgade og Marienlyst Allé, og her var de eneste dominerende bygninger de mange stubmøller og en enkelt hollandsk mølle. De vigtigste indfaldsveje til sundtoldsbyen var Hammermøllevejen (Gl. Hellebækvej), hvoraf en del ses øverst til højre. Syd for denne Esrumvejen (kortets øverste del) og Gurrevej, der passerer Kronborg Ladegaard med sine mange søer og damme, og endelig Kongevejen, der anes i kortets nederste højre hjørne, hvor den møder Svingelporten. Mellem Gurrevej, Esrumvej og Hammermøllevejen ses nuværende Bjarkevej og Rolfsvej, der dengang var en del af den gamle Kongevej fra Frederik den Andens tid mellem Frederiksborg og Kronborg. Mark- og overdrevsjorderne er delt ved stengærder i store lodder, der for markjordernes vedkommende ofte var ejet af byens velhavende skibsklarerere og købmænd.







Byens grænse op mod Tegstrup Hegn

Byens grænse

Byens grænse

Marientyst Slot  
Gronne Have

Helsingør

Standscore Batterie

Bergmandsdal Teglværk  
Teglbrænderie

Kronborg Teglværk  
Teglbrænderie

Kortene



## Havnen bliver statshavn

Øresunds Toldkammer er den direkte årsag til, at den 60 år gamle havn blev udvidet betydeligt i årene 1826-29. Allerede i 1817 havde admiralitetskommissær og inspektør ved Øresunds Toldkammer Louis de Tuxen foreslået anlæg af en skibbro ud for toldkammeret for at komme »det for Øresunds Toldkasse saa skadelige Brokaperi« til livs. Det satte gang i en større udvidelse af havnen, idet havne- og fyrinspektør, kommandørkaptajn Henne fik til opgave at forfærdige en plan til en ny havn ved at forlænge den søndre havnearm helt ud for Kronborgs fæstningsteræn og forlægge den nordre arm »saa langt mod Nord, at den derved dannede Havn kan rumme og bjerge 40 til 50 Skibe til 11 á 12 Fods Dybgaaende foruden 20 á 30 Jagter og Slupper«. Udgifterne til anlæg af en sådan havn ville beløbe sig til 70.000 rigsbankdaler, en ikke ubetydelig sum, som byen slet ikke ville kunne magte. Selv om en række nye afgifter for de søfarendes og skibsklarerernes brug af havnen blev foreslået til finansiering af anlægsudgifterne, ville det ingenlunde kunne dække fremtidige vedligeholdelsesarbejder.

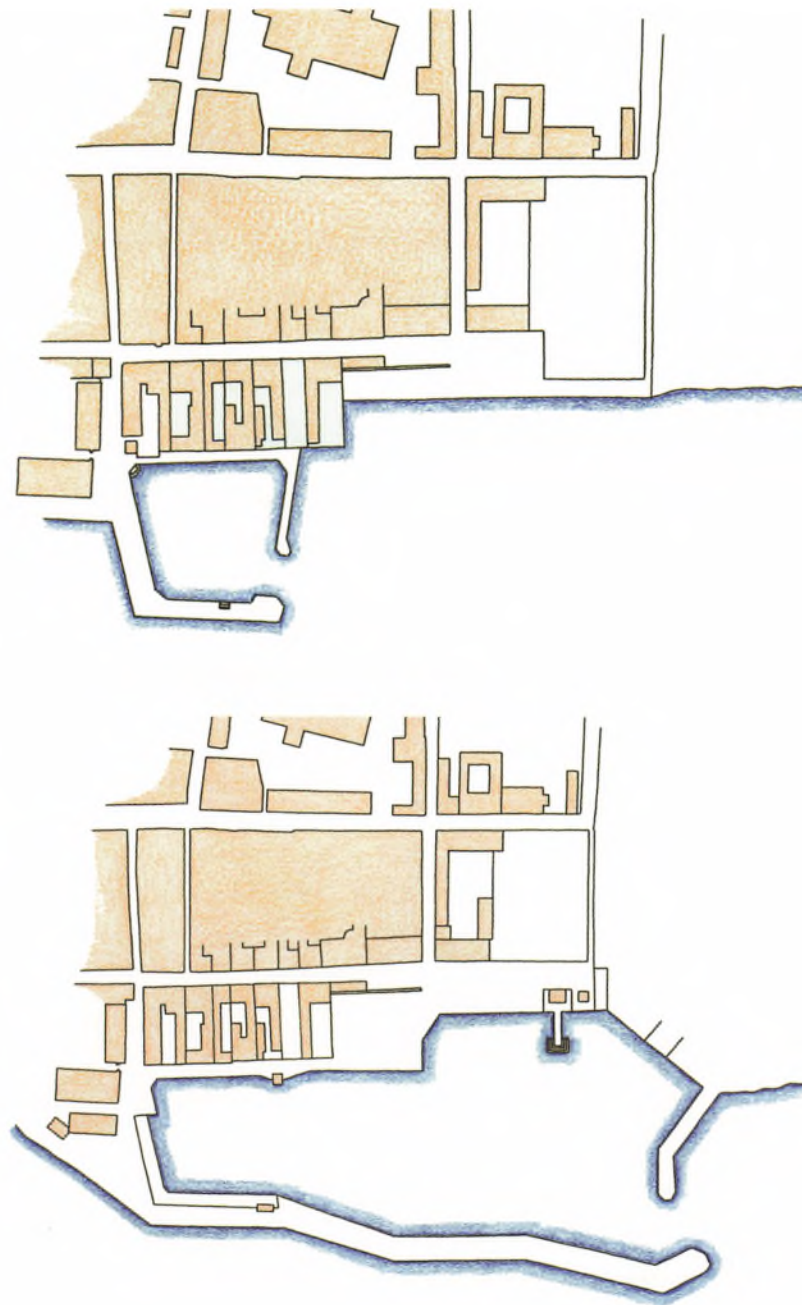
En udvidelse af havnen blev imidlertid af såvel byen som staten betragtet som en bydende nødvendighed. Ikke kun på grund af brokaperiet, men også for at forbedre mulighederne for et effektivt karantænevæsen ved opførelsen af det på side 40 nærmere omtalte karantænehus. Dertil kom de ubetingede fordele, Helsingør ville nyde ved en udvidet havn, nemlig et reparationsværft for de skibe, der hidtil havde måttet ty til værftet

i Landskrona, og - hvad meget værre var - inden for en nær fremtid primært ville vælge genboen Helsingborg, der havde storstilede havneplaner. Og endelig ville havnen »vorde et sikkert Tilflugtssted for mangen i Livsfare værende Sømand, der ellers i Efteraarstormene maatte finde sin Grav i Nærheden af Byen, ligeledes at den i Krigstider kan vorde den vigtigste Station for smaae Krigsfartøier, sikre under Kronborgs Kanoner«.

Det blev derfor ved kongelig resolution af 19. maj 1824 besluttet, at den gamle havn overgik fra kommunen til staten, der således bestod udvidelsen og den fremtidige vedligeholdelse af Helsingør Havn.

Kortene til højre viser havnen før og efter udvidelsen. På side 49 er gengivet et håndkoloreret kort fra omkring 1835, der viser havnen, inden den i årene 1838-39 fik forlænget den søndre havnearm med 38 m i østlig retning og gjort sit indløb 6 m bredere. Yderligere blev havnebassinets dybde samtidig øget fra 5 til 5,7 m for at gøre havnen i stand til at modtage de største skibe, som dengang besejlede Østersøen. Til højre ses Karantænebroen ud for Øresunds Toldkammers have og det for enden af broen opførte karantænehus, og ved siden af dette skibsklarerernes brokaperhus. Ud for toldkammerbygningen er en fontæne angivet. Her stod det løvespringvand, som i dag er opstillet på Wiibroe Plads. Lidt sydvest for denne, ud for kranen, ses toldvæsenets lille vagthus og bag dette resterne af Christian den Fjerdes gamle bymur. Den gamle havns søndre mole anes stadig, idet denne er belagt med brædder og forlængelsen med store sten.

Kortet er udarbejdet til brug for de søfarende, og derfor er byens mange konsulater og skibsklarerergårde angivet, men kortets signaturforklaring mangler desværre.





# KORT ÖVER HJELSIGÖRS-HAVN





# Helsingørs første skibsværft

I en handels- og søfartsby som Helsingør skulle man umiddelbart mene, at der tidligt i byens historie var blevet anlagt et skibsværft.

Selvom der foreligger oplysninger om bygning af mindre fartøjer i Helsingør i 1700-årene, er det imidlertid et faktum, at byen først fik et regulært skibsværft i 1825, som man iøvrigt kaldte »Helsingørs Skibsbyggerplads«.

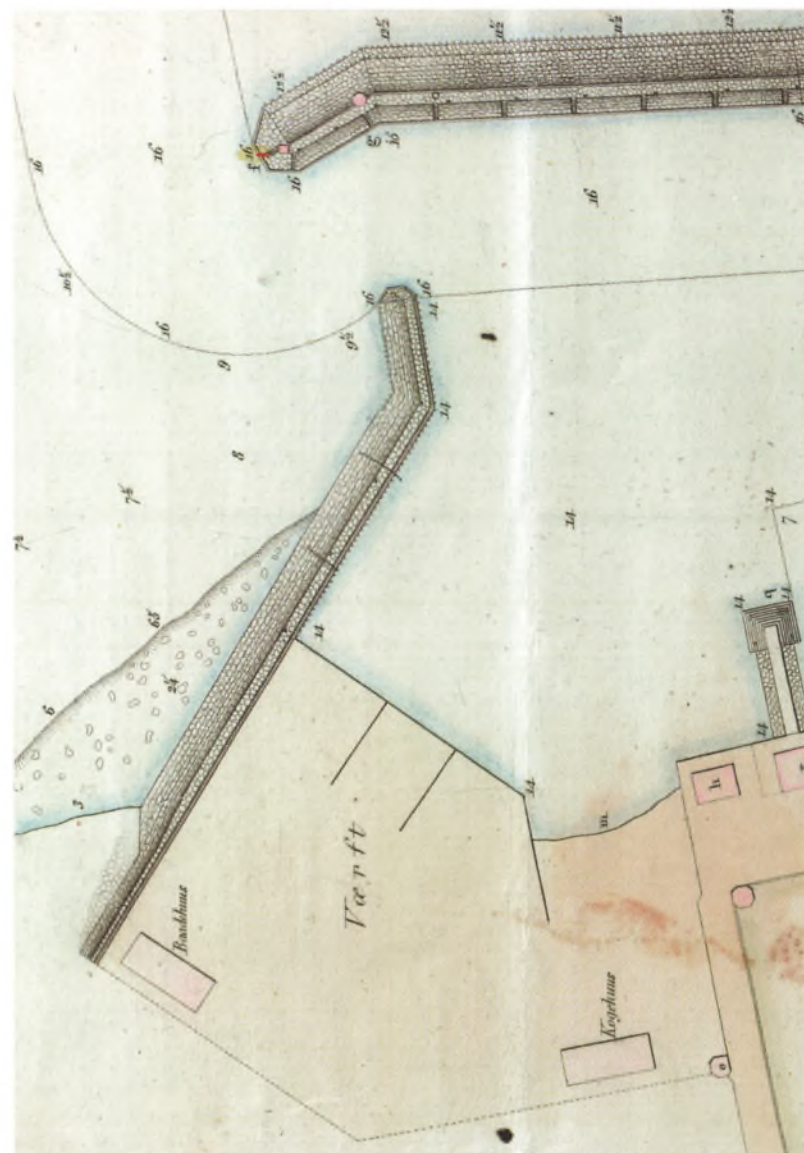
I slutningen af 1700-årene havde der været planer fremme om et skibsværft, men på grund af uenighed om placeringen af en ny havn ved Helsingør blev disse skrinlagt.

Da byen fik løst sit havneproblem i 1824, lykkedes det Jacob Hansen Løve, der siden 1816 havde været engageret med reparation og bygning af både for lodsselskabet og færgelaugene, at få en skibsbyggeplads lidt øst for Øresunds Toldkammer. Værftet blev anlagt i 1825 med reparationer og bygning af mindre skibe for øje. Det ses på kortet til højre og på maleriet side 51. I modsætning til det værft, vi kender, bestod Løves værft kun af få bygninger og frem for alt rigelig plads til at kølhale skibene. Det første større skib, som Løves træskibsværft byggede, var skonnerten »Søridderen« i 1841. Skonnerten, der var på 31 læster, var ifølge Helsingørs Avis det første skib, der var bygget i Helsingør. Men hovedarbejdet og det, der betalte sig bedst, var dog reparation af havarister, der naturligt søgte til Helsingør, hvor rederierne havde deres forretningsforbindelser. Havneudvidelsen i 1824-29 havde bibragt et vandareal på 51.700 kvadrat-

alen og en dybde på ca. 5 m. Imidlertid viste det sig at være forbundet med vanskelighed for større skibe at anløbe havnen, når det blæste hårdt af sydlige og østlige vinde med svær sø. I 1838-39 forlængede man derfor den søndre havnearm med ca. 38 m samtidig med, at indløbet blev opmudret fra 5 til 5,7 meters dybde. Dermed blev havnen i stand til at modtage de største skibe, der dengang befarede Østersøen.

I 1840 havde Jacob Hansen Løve optaget sønnen Jacob Vilhelm i virksomheden, som han overtog i 1860, og under ham nåede værftet sit højdepunkt i og med at sejlskibsperioden kulminerede. Fra 1875 og til 1882, hvor træskibsværftet blev opkøbt af det nye Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri A/S, blev det ledet af Jacob Vilhelm Løves to sønner Jacob Orlík og Vilhelm.

Emanuel Larsens billede side 51, der kan sammenholdes med kortet t.h. fra ca. 1835, er malet i krigsåret 1848, hvor alt ånder idyl og fred på den store skibsbyggerplads mellem Kronborg og Øresunds Toldkammer. Kunstneren har med stor omhu skildret alle detaljer og lagt vægt på den lyse, venlige farve, så man må tro, at det er Løve selv, der har bedt denne dygtige marinemaler om at forevige hans livsværk. Centralt i billedet er det blåmalede træskrog af en nybygning, støttet af stolper og stilladsværk. I baggrunden lukkes horisonten af den lange, søndre havnearm med sit parloir yderst. Til venstre bag båden med det røde sejl anes en del af den korte, nordre havnearm.







Christian Lortzen  
København 1870



## Barfoed & Rohmanns skibsbyggeri

Med klart syn for de muligheder som bød sig for skibsværftsindustri i Helsingør grundlagde skibsbygmester Poul A. Barfoed i 1843 byens andet træskibsværft. Barfoed havde lært træskibsbygning i Falsled og på et værft i Troense på Taasinge, hvorefter han havde frekventeret flådens konstruktionsskole på Nyholm i København. I 1843 slog han sig ned i Helsingør med 1300 lånte rigsdaler på lommen, lejede plads ved havnen, købte materialer og byggede et materialskur der, og i 1852 optog han sin yngste broder Magnus i virksomheden. Da han nogle år senere tiltrådte en stilling ved den nyoprettede søassurance i København, overdrog han værftet til broderen, der i mellemtiden havde været i England for at sætte sig ind i nyere skibsbygning og til den da 23 år gamle skibsbygger Chr. Rohmann, som havde fået sin uddannelse hos den bekendte skibsbygmester Bendzen i Nykøbing Falster og senere i Greifswald.

Barfoed & Rohmanns træskibsværft nød ligesom Løves godt af de mange skippere, der søgte nød- og vinterhavn i Helsingør og lod deres fartøjer reparere ved samme lejlighed. Der var god fortjeneste på reparationsarbejde. Op gennem 1860'erne og 1870'erne byggede Barfoed & Rohmanns Træskibsværft en række skibe for I.S. Pontoppidan, der på dette tidspunkt var landets og dermed også Helsingørs største sejlskibsreder. I.S. Pontoppidan var medejer af træskibsbyggeriet. Ved oprettelsen af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri kom Rohmann & Barfoeds træskibsværft til at hedde Helsingør Træskibsbyggeri I/S.

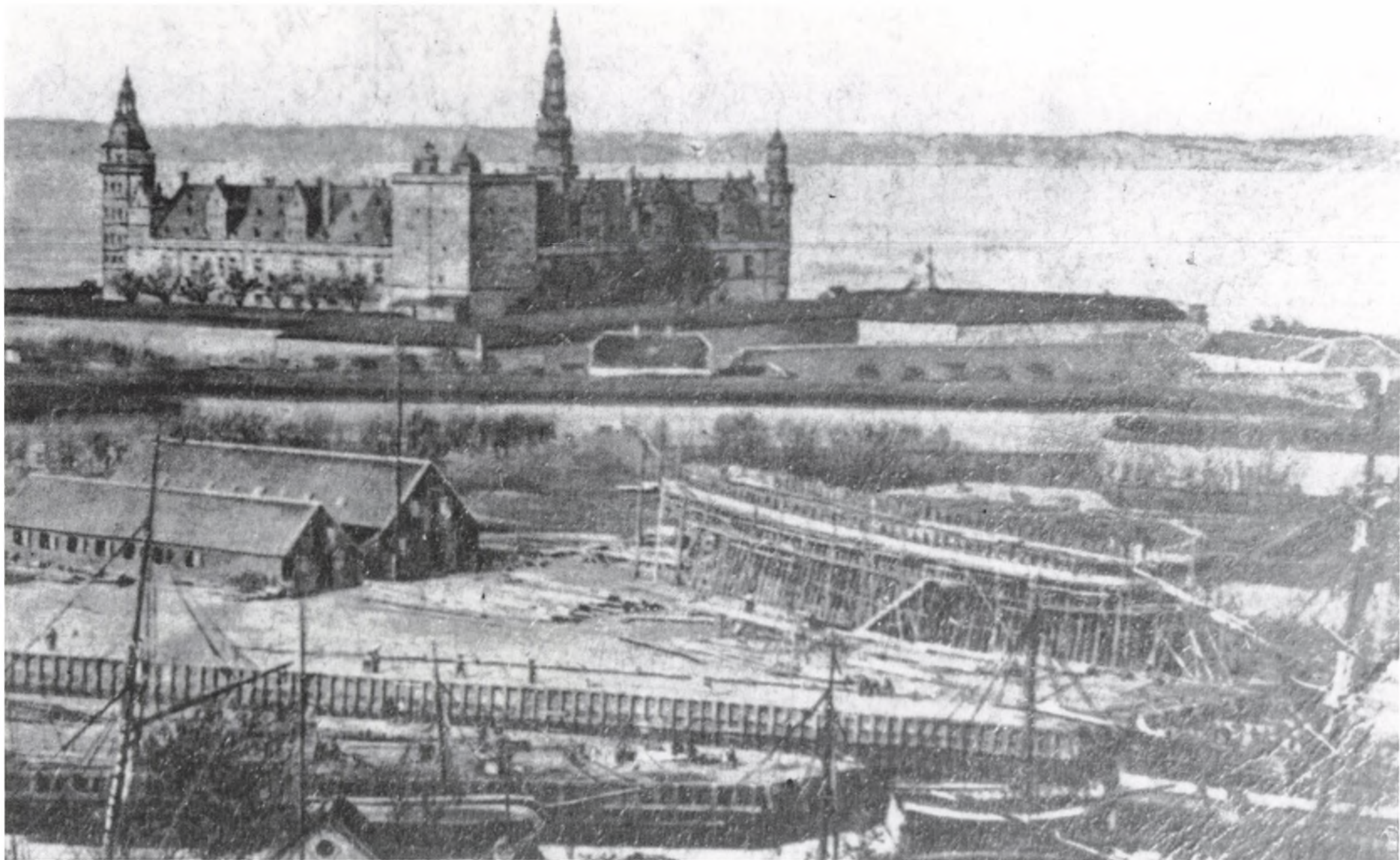
Chr. Rohmann blev i øvrigt fra begyndelsen valgt til revisor i aktieselskabet, som drev jernskibsværftet. I 1892 indtrådte Chr. Rohmann i bestyrelsen og blev samme år valgt til formand.

Helsingørs Træskibsbyggeri var da kun en afglans af svunden storhed. Det gamle træskibsbyggeri, »som nu og da benyttedes til mindre reparationer og aldrig til nybygninger, optog et forholdsvis betydeligt areal med gode bolværksstrækninger, hvor en tørdok mest passende kunne anlægges«. Det lå med andre ord ligesom patentophalingsbeddingen i vejen for jernskibsværftets udvikling. Der havde da også flere gange været tanker fremme om at erhverve de to virksomheder. Da Chr. Rohmann i 1892 indtrådte i værftets bestyrelse og kort efter blev dets formand, var vejen banet for en overtagelse af træskibsbyggeriet som led i en større udvidelse og modernisering af værftet.

På fotografiet til højre er værftet fotograferet fra Olai Kirkes tårn omkring 1870. Til højre ses et skib på den lille skibsbygningsbedding, og ud for denne ses to lange parallelle træskure og ved siden af disse en mindre, lys bygning indrettet til begkøgehus, smedie og kontorlokaler. Foran bygningerne og skibet ses den lange patentophalingsbedding og helt til højre endnu to parallelt liggende træskure, mens maskinhuset for enden af beddingen ikke er med på billedet. Helt i forgrunden til venstre anes endnu en skibsbygningsbedding, hørende til Løves værft. I baggrunden anes den endnu ikke helt sløjfede Scholtens Ravelin.









## Øresundstoldens ophævelse i 1857

Skønt det gennem en lille snes år var blevet stadig tydeligere, at opkrævningen af Øresundstolden måtte ophøre, kom det alligevel som noget af et chok for Helsingør, da traktaten om Øresundstoldens ophævelse blev underskrevet i 1857. Man havde til det sidste stilet på, at uvejret også denne gang ville drive over. Den 31. marts 1857 om aftenen klarerede den sidste skipper formelt Øresundstold.

Med Øresundstoldens ophævelse var grundlaget for al klareringsvirksomhed med ét slag borte, men det betød på ingen måde, at det forretningsliv, der stod i forbindelse dermed, også straks blev fjernet. Tværtimod. Så længe de store sejlskibe sejlede, var der stadigvæk behov for at standse i Helsingør for at tage ferskvand og proviant ombord. Maleriet af C.F. Sørensen side 55 skildrer netop travlheden omkring vandaftapningshuset, omend to år før sundtoldens ophør, men der kom fortsat mange skibe til byen for at proviantere i årene efter 1857, og Helsingør vedblev længe med at være ordrehavn for fragter til og fra Balticum. Men det gik uafvendeligt tilbage for Helsingørs søhandel. Dampskibene var større og kunne medføre mere proviant og var samtidig uafhængige af vind og vejr. De havde derfor reelt ikke noget behov for at standse ved Helsingør, og antallet af disse dampskibe steg støt. Ønskede byen at tiltrække en del af den voksende skibsfart måtte først og fremmest havneforholdene forbedres, og der måtte etableres et reparationsværft. Imidlertid valgte byens borgere at investere deres rørlige formue i skibsanparter. Da investerin-

gerne kulminerede omkring 1874 omfattede den helsingørske handelsflåde otte aktieselskaber. Nogle så med stor betænkelighed på dette forhold og kritiserede åbent i byens aviser den måde, hvorpå borgerne investerede deres penge: »Der er i de sidste år oprettet talrige aktieselskaber, som i meget uegentlig forstand kommer byen til gode, men som vidner om, at her ingenlunde mangler kapital, der endog voves til foretagender, hvis rentabilitet er temmelig tvivlsom, medens et foretagende, der ganske anderledes ville tilføre byen direkte fordele, nemlig et jernskibsbyggeri endnu kun er et tågebillede«.

Helsingør var på dette tidspunkt en overskuelig enhed. På hovedstrøgene lå de store købmandsgårde, og i sidegaderne lå håndværkernes mere beskedne gårde side om side med de små huse, hvor byens arbejdskarle og andre småårsfolk ofte fristede en kummerlig tilværelse i udkanten af den danske købstad. Dette bymiljø blev under industrialiseringen omkalfatret. Købmandsgårdene indrettedes i stigende grad med butik og udstillingsvindue. Tilsvarende begyndte en del håndværk at få butiksudsalg eller blev til småindustri. Nye erhverv dukkede op, mens gamle bukkede under i denne udvikling. Helsingør havde omkring 1857 en forholdsvis stor og veludviklet industri.

Akvarellen til højre (udsnit af forlæg til xylografi af C. Nay i Illustreret Tidende, der skildrer Carl den 15.'s ankomst til Helsingør Havn den 17.7. 1862) viser Helsingør Vandkompagnis vandaftapningshus og bag dette en af de moderne hjuldampere.









# Helsingør 1857

Helsingør og nærmeste omegn ses her på et topografisk kort, opmålt i sommeren 1857, da havnen endnu ikke var udvidet. Korttegneren har dog sikret sig kortets aktualitet ved at indtegne det nye havnebassin mellem byen og Kronborg, men uden at fjerne Øresunds Toldkammer, der derfor ses med det ene hjørne helt ude i havnebassinkanten og en afskåret have. Også den Nordsjællandske Jernbane, der åbnede i juni 1864, er blevet indtegnet tillige med hestebanen videre ud til havnen. Man fornemmer tydeligt det amputerede fæstningsterræn med den nye, lange patentophalingsbedding som nabo. Stadig har Strandgades sydøstlige husrække deres haver attraktivt beliggende ned til vandkanten, og byen er tydeligt afgrænset mod sine vidtstrakte markjorder af Fiolgade og hestebanen (Trækbanen). Byportene - eller i det mindste portfløjene - var allerede fjernet umiddelbart efter konsumtionens ophævelse i oktober 1850, men der gik en del år før boligbyggeriet turde overskride den gamle konsumtionsgrænse og så småt begynde at indtage markjorderne og de fjernere beliggende overdrevsjorder.

Hvordan så der så ud omkring Helsingør dengang? Det giver guldaldermaleren C.F. Møller et godt svar på, ved det herover viste maleri, der skildrer udsigten mod Helsingør en sensommerdag omkring 1845. Maleren har antagelig stået et sted ved Klostermosen. Meget kunne i hvert fald tyde på, at vejen i forgrunden er Klostermosevej, der mod venstre rammer Gurrevej. Bygningerne yderst til højre kan være en gård, der lå, hvor nu Solbakkens kolonihavebebyggelse findes, eller det kan være et af de hedengangne teglværker. Billedet giver en god fornemmelse af et



landskab uden nævneværdig bebyggelse. Stadig er mange af bakkedragene dækket af lyng, og de århundredgamle veje har gnavet sig dybt ned i terrænet. Intet under, at byens velhavende købmænd valgte at opføre deres lystgårde her på bakkerne med vid udsigt til den gamle sundtoldsby - eksempelvis Montebello, der ses på kortet, og som meget vel kunne gemme sig midt i Møllers maleri, længere nede ad Gurrevej. I dag er hele det på maleriet viste areal bebygget.







R U P Skovfogedbolig

Godthardt

Lappestens Batteri

Tocarnhøj

Lappen

Grønnehave Gasværk

Kronborgvej

Marskello

Teglværk

Pindemose

Klostermose

Boisombel

Gul Søskenise

HELSING

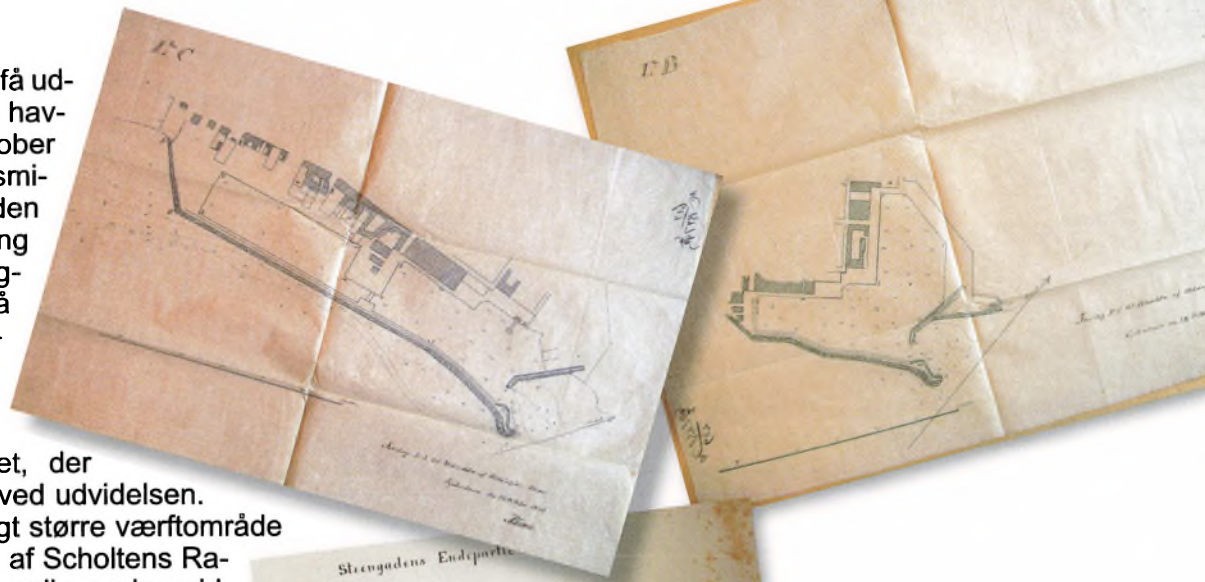


## Den helt store havneudvidelse

Havneudvidelsen i årene 1826-29 og 1838-39 kunne ikke tilfredsstille det stigende behov for en endnu større vintertilflugtshavn. I 1846 kunne Helsingørs Havnekomité fremlægge forskellige forslag fra M. Tuxen til havnens udvidelse. Fristende var det at grave et havnebassin ind mellem byen og Kronborg, hvis man ellers kunne få rådighed over en del af fæstningsterrænet. Alternativt kunne man udvide havnen ved forlængelse af søndre havnearm i modsat retning, så et havnebassin på det nærmeste dækkede hele byens front mod havet. To af Tuxens forslag fra 1846 ses øverst til højre. De er tegnet på transparent papir og ligger i Rigsarkivet, omhyggelig foldet og bilagt de ledsagende breve med beskrivelse af projekterne. På grund af krigen i 1848 blev planerne stillet i bero, men genoptaget i 1855 efter endnu et par strenge isvintre. Man besluttede efter nøje overvejelser, at den ønskede udvidelse måtte ske ved udgravning af terrænet mellem byen og Kronborg, da det var billigere end den sydlige udvidelse, og tillige ville man kunne forbinde det nye havnebassin med en eventuel kommende storhavn nord for Kronborg. Krigsministeriet accepterede afgivelsen af det nødvendige areal af fæstningsterrænet, og arbejdet kunne dermed begynde.

Tuxens her viste forslag til placering af havnebassinet tilgodeså en bevarelse af Øresunds Toldkammer, da øresundstolden jo ikke var ophævet på det tidspunkt. Den blev som bekendt ophævet i 1857 og man kunne derfor roligt skære hjørnet med toldkam-

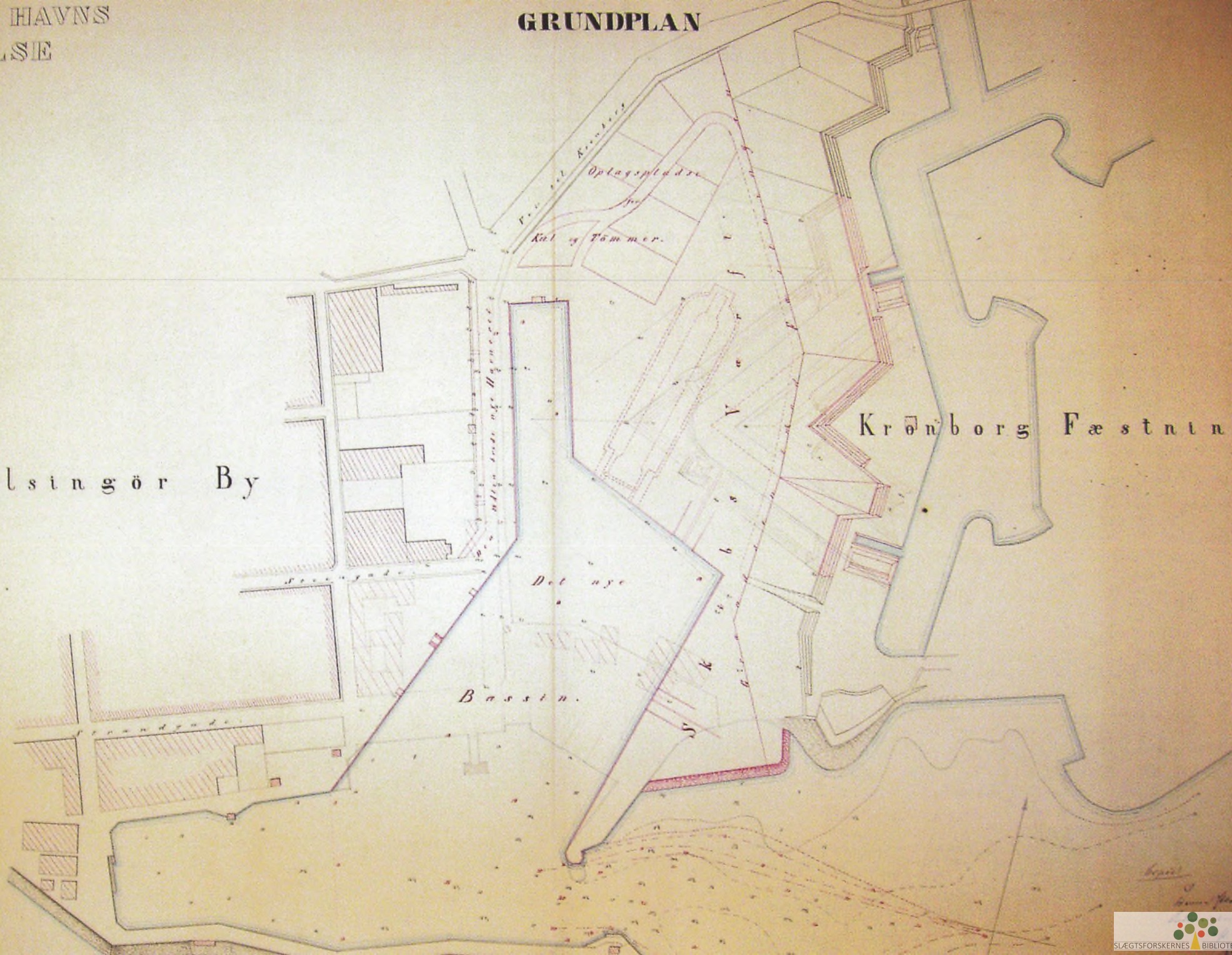
meret væk og dermed få udgravet et endnu større havnebassin. Den 4. oktober 1859 kunne Indenrigsministeriet godkende den på side 59 viste tegning til udvidelse af Helsingør Havn. Man kan på tegningen ane konturerne af den gamle havn med Øresunds Toldkammer, Karantænebroen og værftet, der alltsammen forsvandt ved udvidelsen. Til brug for det nu langt større værftområde afgravede man en del af Scholtens Ravelin og fyldte den foranliggende voldgrav op. På kortet er angivet den ændrede grænse for fæstningens areal. Den gamle havnekran blev udskiftet med den stadig eksisterende, karakteristiske buede kran, der ses på den herunder viste akvarel fra 1861. Den kunne - og kan vel stadig - løfte 10 tons og var fremstillet af W. Fairbairns maskinbyggeri i Manchester. På akvarellen ses også helt til venstre en del af det udvidede værft med et kølhalet skib. Også Stengades østlige ende blev markant ændret ved havneudvidelsen, idet arealet, hvor Øresunds Toldkammer, direktørboligen og øvrige dertil hørende bygninger stod, nu blev afgravet ind mod gaden, så denne kom til at ligge på et stensat glacis højt hævet over toldkammerpladsen, den nuværende Wiibroe Plads. På tegningen til højre ses det nye glacis med sit fine støbejernsrækværk. Dengang havde det en trappe flankeret af gaslygter ned til Havnegade, men nedgangen blev fjernet i 1893 i forbindelse med en forandring af havnesporet og gadebredden på dette sted.





Helsingör By

Krönborg Fæstning

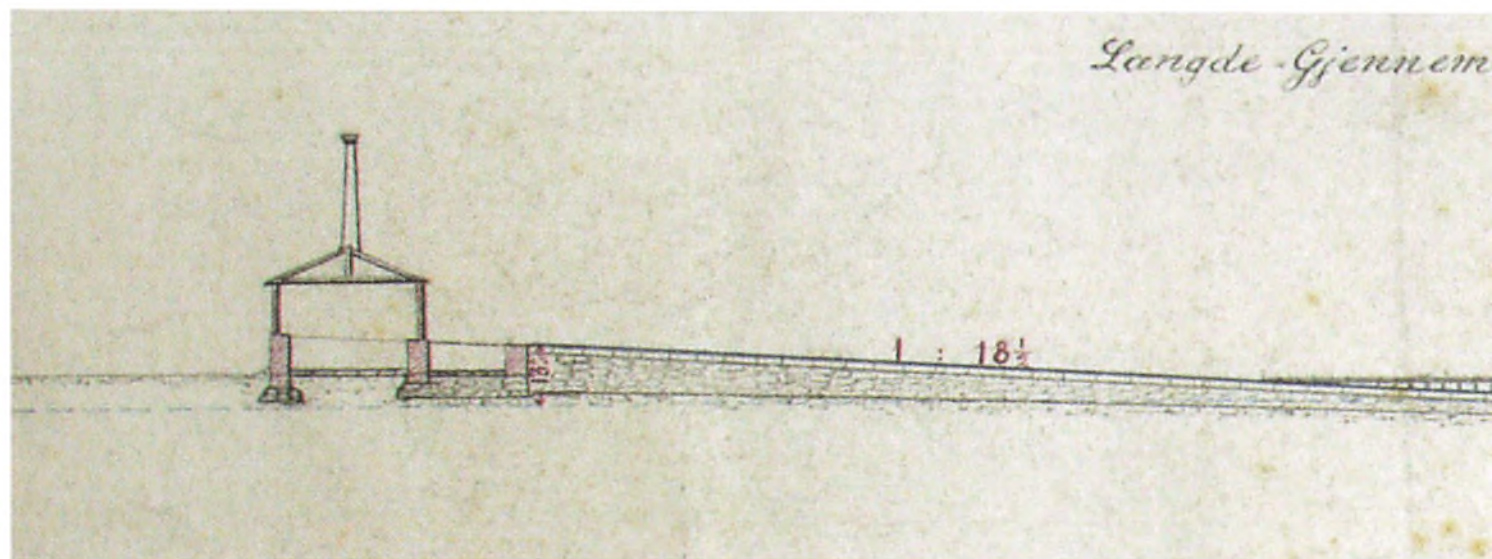
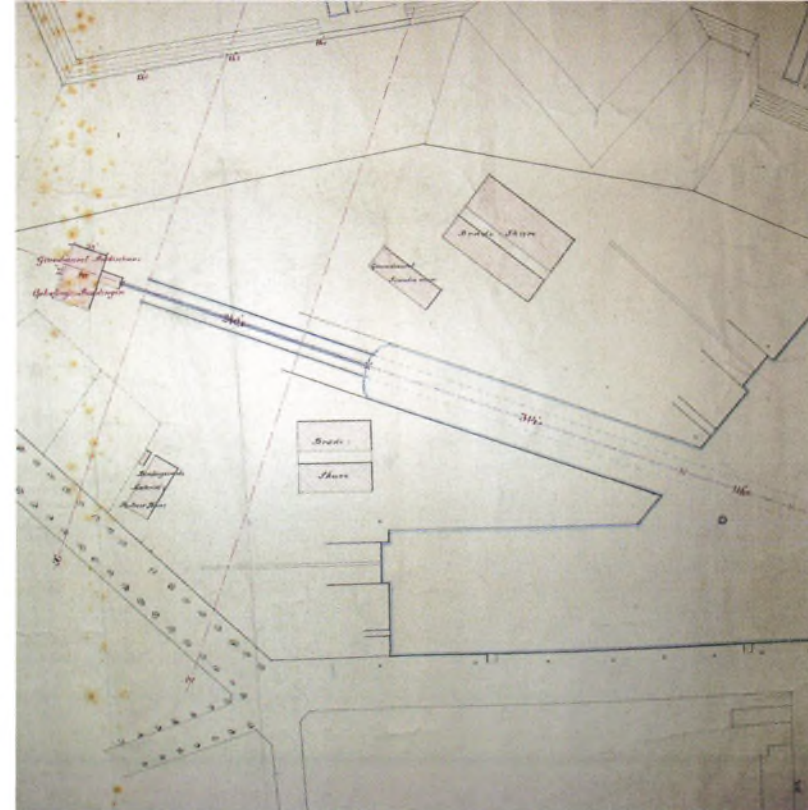




## Helsingør Patent-ophalingsbedding

Inden skibsbyggerne havde de optimale forhold, brugte man at »kølhale« skibene, når de skulle renses og repareres under vandlinien. Ved hjælp af et taljeværk blev skibet krænget over, indtil den ene side var helt over vandet, og når den var istandsat, krængedes skibet over til modsatte side - en højst besværlig fremgangsmåde, hvorved gamle skrog let kunne blive »kølbrudte«. Man havde derfor allerede i 1841 indsendt en ansøgning til Generaltoldkammer- og Kommercekollegiet om anlæg af en »helling« i lighed med, hvad Jacob Holms værft i København rådede over, hvor et skib på indtil 200 læster i stående stilling kunne hales op af vandet af 30-40 mand ved hjælp af spil. Kollegiet interesserede sig ikke for sagen. I forbindelse med Helsingør Havns udvidelse i 1860-63 og bestræbelserne for at få nogle flere skibe til at søge byen, nu hvor Øresundstolden var ophævet, dannedes i 1861 et interessentskab med det formål at anlægge og vedligeholde en ophalingsbedding i tilknytning til de to træskibsværfter. Arbejdet påbegyndtes i foråret 1862 efter de tegninger af havneingeniør L. A. Lønborg, som er gengivet på denne og følgende side, og afsluttedes planmæssigt i efteråret 1863. Beddingen, der var 692 fod lang, hvoraf de 265 fod var over vandet, blev anlagt på den nordre side af havnen, midt imellem de to træskibsværfter, hvor man oprindeligt havde planlagt en tørdok. Selve beddingen var, som det ses af tegningen nederst, et skråplan, der var forlænget så langt ud under vandfladen, at skibet, der skulle optages, kunne flyde over dens yderste del og en

vogn, som bevægede sig på skinner anbragt på skråplanet, føres ind under det. Efter at skibet var stillet på vognen, blev denne trukket op på land ved en trækanordning, hvorefter skibet blev afstivet. Det første år blev patentophalingsbeddingen benyttet af 16 sejlskibe, 13 dampskibe samt en dampmudmaskine. Patentophalingsbeddingen var i 1860'erne og 1870'erne i høj grad med til at sikre en stabil og god beskæftigelse ved træskibsværfterne på gennemsnitlig 85 mand, hvortil kom »Bedding-Selskabets Haandværkere til Skrabning, Maling og Eftersyn af Skibene«. Beddingen havde i de sidste 5 år (1891- 95) givet et gennemsnitligt overskud på cirka 8.500 kroner, hvilket svarede til 5 % af den akkorderede købesum, medens Helsingør Træskibsbyggeri i det samme tidsrum havde forrentet sin købesum med 10 %. Patentophalingsbeddingen blev i 1928 erstattet af en ny og mere moderne ophalingsbedding, der kunne optage skibe på op til 4.000 dwt.







*af Ophalings-Beddingen*



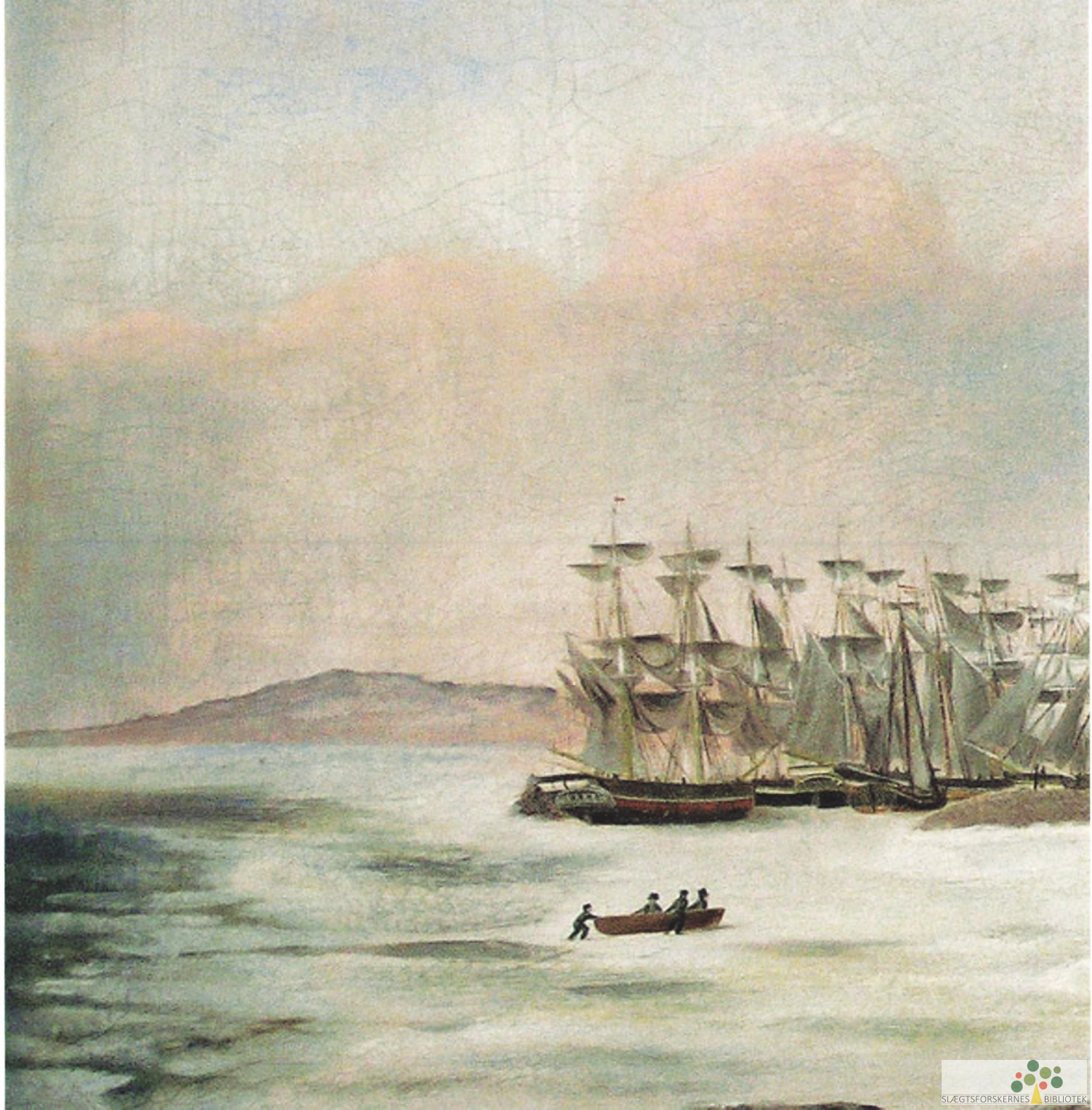


## En nød- og tilflugtshavn

Tanken om en tilflugtshavn i Helsingør var nærliggende, fordi havnen her sædvanligvis forblev isfri når Øresund frøs til og forhindrede sejlads på København og Østersøområderne. Resultatet var bl.a., at landbrugs-eksporten til England i en række vintre måtte dirigeres over Helsingør fra København, hvorfra udskibningen ellers skete i årene før Esbjerg blev anlagt.

Med den stærkt stigende trafik gennem Øresund blev ønsket om en stor og ordentlig havn, ikke mindst som nød- og vinterhavn, stadig mere udtalt.

Ved den første større havneudvidelse i årene 1826-29 var forholdene selvsagt forbedret betydeligt. At havnen dog aldrig kunne blive stor nok - og slet ikke, når vinteren åbenbarede sin værste side - viser maleriet til højre med al tydelighed. Kunstneren har stået på den søndre side af Kronborgs fæstningsterræn og skildret den nye havn en iskold dag i 1829 - så sent som den 1. april, hvor det burde være forår. Øresund er frosset, så folkene i forgrunden må slæbe deres båd over isen for at komme i land. Havnen er tæt pakket med skibe, der venter på mildere vejr med gunstig vind. Man ser den lille karantænebygning (eller også er det brokapernes vagtbus) foran Øresunds Toldkammer, og til højre for toldkammeret rækken af nøgne træer langs Alléen mellem fæstningsterrænets stakitværk og toldkammerets store have med lysthus. Til venstre for Olai Kirke ses von der Ostens og Trentwedels smukke gårde i Stengade, og foran disse skimtes den i 1862 nedrevne tolddirektørbolig.









## De hårde isvintre

Skibene lå tæt i Helsingørs havn i de mange isvintre, der mere var regelen end undtagelsen i 1800-årene. Kortet på denne side viser, hvor tæt bådene lå i april 1865, hvor vinteren endnu ikke havde sluppet sit tag. Fotografiet til højre, der er optaget omkring 1875, giver et godt indtryk af den tætte skov af master og sejl, der rager op over søndre moles solide stensætning og plankværk. Langt de fleste af skibene i havnen var sejlskibe, men også enkelte dampskibe (på kortet skraveret) har søgt havn for en tid. I modsætning til sejlskibene, som sædvanligvis blev oplagte for vinteren, kunne dampskibene mere frit anløbe og afgå fra havnen igen, når forholdene bød sig. Efterhånden som jerndampskibene vandt frem på bekostning af de gamle sejlskibe, mistede havnen derfor gradvist sin betydning som nød- og vinterhavn.

»I 1871 var man kommen saa vidt, at det med Sandhed kunde siges, at Havnen ved Helsingør i Grunden slet ikke spillede nogen nævneværdig Rolle som Nød- og Tilflugtshavn, idet det altid blev en ren Tilfældighed, om et faretruet Skib ved Vintertid kunde komme ind i Havnen eller ikke«, bliver det i 1872 fastslået i en betænkning, hvor det samtidigt oplyses, at antallet af skibe, der passerede Kronborg, fra 1840 til 1870 var mere end fordoblet. Det blev endvidere klart påvist, »hvor fuldkommen utilstrækkelig i Forhold hertil Helsingørs Havn da var, baade i Henseende til Størrelse og Dybde«.

Helsingørs rhed var om foråret og efteråret meget udsat og usikker som ankerplads. Værst var det vel nok i »Sundtoldstiden«,

hvor alle skibe skulle ankere op for at klare den pålagte Øresundstold. Med ophævelsen af tolden i 1857 kunne skibene frit passere gennem Øresund uden at gøre ophold ved Helsingør. Desuagtet var sejlskibene ofte nødsaget til at ankere op på byens rhed eller gå ind i havnen for at afvente bedre vejrlig og proviantere.

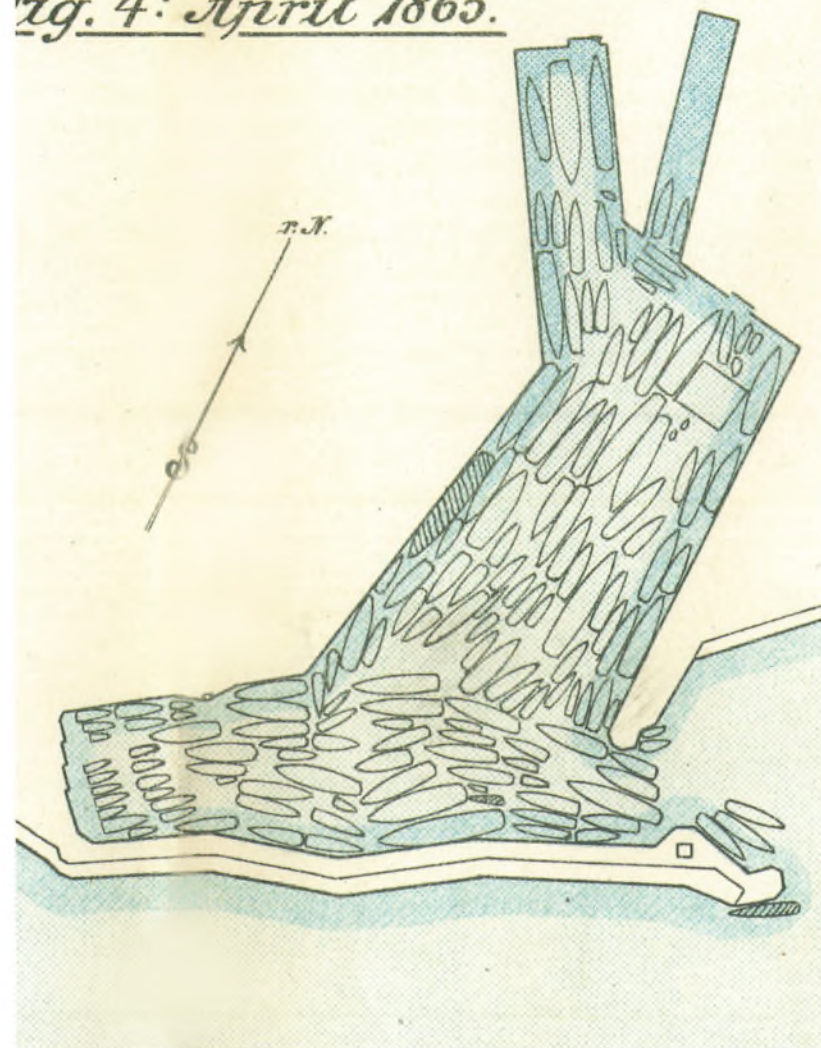
Om vinteren var havnen ofte så tæt pakket med skibe, at man i nutidens figurative sprogbrug kunne kalde det de søfarendes campingplads. Det ufrivillige vinterhi kunne selvsagt være en særdeles kold omgang for besætningen. På grund af brandfaren måtte der ikke varmes op eller koges mad om bord. Havnevæsenet havde derfor ladet opføre et lille kogehus, hvor blandt andet madlavningen skulle foregå.

Undertiden lagde Sundet helt til, så man kunne gå over isen til Helsingborg og løbe på skøjter helt til Hven og Landskrona. Der foregik således en livlig trafik over isen. Mange svenskere vandrede til Helsingør og forsynede sig rigeligt med den billige brændevin - tit så rigeligt, at de måtte kravle det sidste stykke i land. Der var rejst telte på isen, hvor man kunne få kaffepuncher. Meget populære var også de danske kommenskringler, som svenskerne transporterede hjem på en sejlgarnssnor i en krans om halsen eller over skulderen. En dag i 1895 skal der være blevet solgt 10.000 kommenskringler i Helsingør! Svenskerne betalte punktligt, hvad de skulle, og somme tider skrev de bag på pengesedlerne, hvad de havde fået, men de var tit uskikkelige og kom i slagsmål på isen med de ligeså uskikkelige helsingoranere.

*Havnen ved*

*(de skraveret)*

*Fig. 4: April 1865.*









## Drømmen om en giganthavn

I januar 1860, da udvidelsen af Helsingør Havn for alvor tog sin begyndelse, ankom den store flegmatiske franskmand, civilingeniør Louis Carlé med det spidse napoleonskæg til byen for at tilse arbejdet. Han blev hurtigt en kendt figur og borger i den forhenværende sundtoldsby, ikke mindst da han i februar 1865 for en umiddelbart begejstret kommunalbestyrelse forelagde et ambitiøst projekt til en gigantisk nordre havn, der skulle forbindes med den eksisterende havn ved en 120 fod bred kanal, der fik det ærværdige Kronborg til at ligge på en ø. Behovet for en sådan storhavn var oplagt, ikke mindst efter at den britiske regering havde gjort opmærksom på, at kulleverancerne til de forbisejlede dampskibe måtte flyttes til Helsingborg, hvis der ikke snart skete noget i Helsingør. Carlé tænkte sig, at Helsingør i sundtoldens fravær skulle være stabelplads for østersøhandelen med en stor, isfri havn, der kunne udkonkurrere Østersøens havne, bl.a. i forbindelse med den stærkt voksende russiske eksport.

Allerede ved havneudvidelsen havde man taget højde for en eventuel nordre havn, men det var først i 1866, Carlé af en begejstret regering fik koncession på sin store Øresundshavn, eller som den på hans modersmål er betegnet på kortet side 67: »Le Port du Sund«.

Havnen, der ville komme til at indtage store dele af det kommunalt og militært ejede Grønnehave, skulle anlægges umiddelbart nord for Kronborg og bestå af en gigantisk forhavn med den sydlige mole tilsluttet

fæstningens stenglacis og med en meget lang, krum nordre mole, der samtidig skulle dække inderhavnen. Carlé's ambitiøse projekt ses på side 67. Den store yderhavn beskytter inderhavnen, der består af en udskibningshavn og en værftshavn, begge med indsejling fra yderhavnen. Værftet skulle bestå af flere beddinger, en tørdok og en flydedok, adskillige tømmerskure, samt et helt fabriksanlæg. For at sikre en bekvem forbindelse til havnen, skulle den Nordsjællandske Jernbane naturligvis have sine spor ført helt ned til en nordhavnsstation og videre ud til begge havnebassiner. Til venstre på kortet ses kanalen, der skulle graves mellem de to havne og gøre Kronborg til en ø forbundet til sit gamle fastland ved en svingbro. Kortet viser også den eksisterende, i 1859-62 udvidede havn og giver et godt indtryk af, hvorledes det udvidede værft gjorde et stort indhug i Kronborgs udenværker, ikke mindst Scholtens Ravelin, der blev frataget sin V-formede vold og voldgrav og på kortet fremstår som en åben våbenplads med en lav træbeplantet skråning ned mod værftets skibsbygningsbedding og træskure. Nederst på kortet ses det af projektet uberørte areal omkring Lappen, Sct. Annagade og Alléen, hvor Carlé omhyggeligt har anført ejerne af de forskellige ejendomme. Han købte i øvrigt selv en del af dem.

Projektet til ikke mindre end 8 millioner guldfrancs blev imidlertid ikke til noget i første omgang, men sagen blev atter taget op i 1871, da indenrigsministeriet nedsatte en »Commission angaaende Helsingørs Havns Forbedring og Udvidelse«. Helsingørs gunstige beliggenhed ved det snævre farvand, hvor de mange skibe ville kunne anløbe »uden at afvige fra deres Vej« ville nemlig gøre en forbedret reparationshavn og kulstation særde-

les attraktiv. Kommissionen pegede derfor ivrigt på Carlé's genoptagne forslag til en Øresundshavn, der dog blev modereret til det herunder viste projekt, der således ikke, som anført af en tidligere ejer, er fra 1865. Her er det store værft og udskibningshavnen med tilhørende bygninger og anlæg gledet ud til fordel for en større yder- og inderhavn.

Carlé's projekt blev dog atter skrinlagt - for igen at blive taget op af Havneraadet i 1910 - og endnu engang lagt væk. I 1919 var Peder Christensen blevet Helsingørs første folkevalgte borgmester, og han rejste straks sagen i Folketinget, hvilket året efter resulterede i nedsættelsen af en statslig Kommission til Forbedring og Udvidelse af Helsingør Havn. Her blev Carlé's og hans forgængeres projekter bearbejdet i form af en sydhavn til 26,2 mill. kr. og en nordhavn til 16,1 mill. kr. Endelig fremlagdes tre forslag til udvidelse af den gamle statshavn, heriblandt værftets forslag fra 1917 til 4,5 mill. kr., der ville medføre en yderligere udgravning af havnebassinet, så også Würtemberg's Ravelin forsvandt fra landkortet. Det hele blev som bekendt ved drømmen!









## Sundets sejlere

Når vinteren havde sluppet sit tag, var Øresund domineret af sejlskibe af alle typer fra alverdens lande, som det ses af dette fotografi fra omkring 1870, hvor dampskibene endnu ikke har fået overtaget. Øresund, et af verdens tættest trafikerede farvande, har betaget mange af vore kunstnere og forfattere, netop på grund af skibene. Eventyrdigteren H.C. Andersen, hvis forhold til Helsingør og omegn vist er alle bekendt, lod sig ofte fascinere af sundet, uanset om han stod i Marienlysts have, kørte op langs Nordkysten eller da han som ung skoleelev havde besteget Odinhøj. Herfra hørte han havets evige dybe orgel og så, hvorledes skibene som store fugle med hvide vinger svævede forbi Kullens blålige bjerge. Da svulmede hans sjæl og hans udlængsel!

Historikeren og forfatteren Christian Molbech besøgte Helsingør i 1811 og lod sig betage af haven ved Marienlyst, som dannede »en skøn Forgrund, hvor det henrykte Øye stundom kan hvile; og naar Phantasien dertil opliver Havet, og i Stedet for enkelte Baa-de, fylder Sundet med en Skov af store Sejlere, da have vi et Skuespil, saa stolt og op-høiet, at vi behøve at reise nogle hundrede Mile, for i Bugten ved Neapel, i det calabriske Sund eller i Hellesponten ved Constantinopel at finde noget, som er værdigt at lignedes med dette«.









## Parloir'et på søndre mole

I 1858 var marine- og skibsportrætmaleren Carl Baagøe i Helsingør, hvor han på det her viste maleri (udsnit) skildrede indsejlingen til Helsingør Havn, året før man besluttede at udvide denne. Vi ser søndre mole med en hjuldampers på vej ind i havnen, måske for at samle nogle af de mange mennesker op, der har forsamlet sig på molen og synes at tage afsked med hinanden. Yderst ses en lille bygning med pyramidetag. Det var karantænevæsenets såkaldte »parloir«, opført 1839. Her var karantæneofficianten stationeret, og hans opgave var at udspørge alle de skippere, der i færgebåd eller egen båd sejlede ind for at ordne deres toldforretninger i Øresunds Toldkammer, om sundhedstilstanden om bord på skibet, der ventede på rheden. Var der grund til mistanke om smitsomme sygdomme ombord, blev det meldt til karantænekommissionen, der skulle tage stilling til det videre fornuddne. Maleriet viser, at det grønne karantæneflag er hejst, hvilket kunne tyde på, at karantæneofficianten har haft fat i en skipper, der ikke helt kunne se sig fri for sygdom ombord. Man ser også et skilderhus for den militære vagtpost, der blev udstationeret her under krigen i 1848-51 og atter i 1856 »til Ordens Overholdelse paa Helsingørs Skibsbro«. Fotografiet til højre er optaget den 8. maj 1865 og er således et af de ældste Helsingør-fotografier, vi har. Foran bygningen, der i forbindelse med havneudvidelsen blev forhøjet og omdannet til brug for både karantæne- og lodsvæsenet, er nogle af byens lodser og færgemænd opstillet i en os ubekendt anledning.







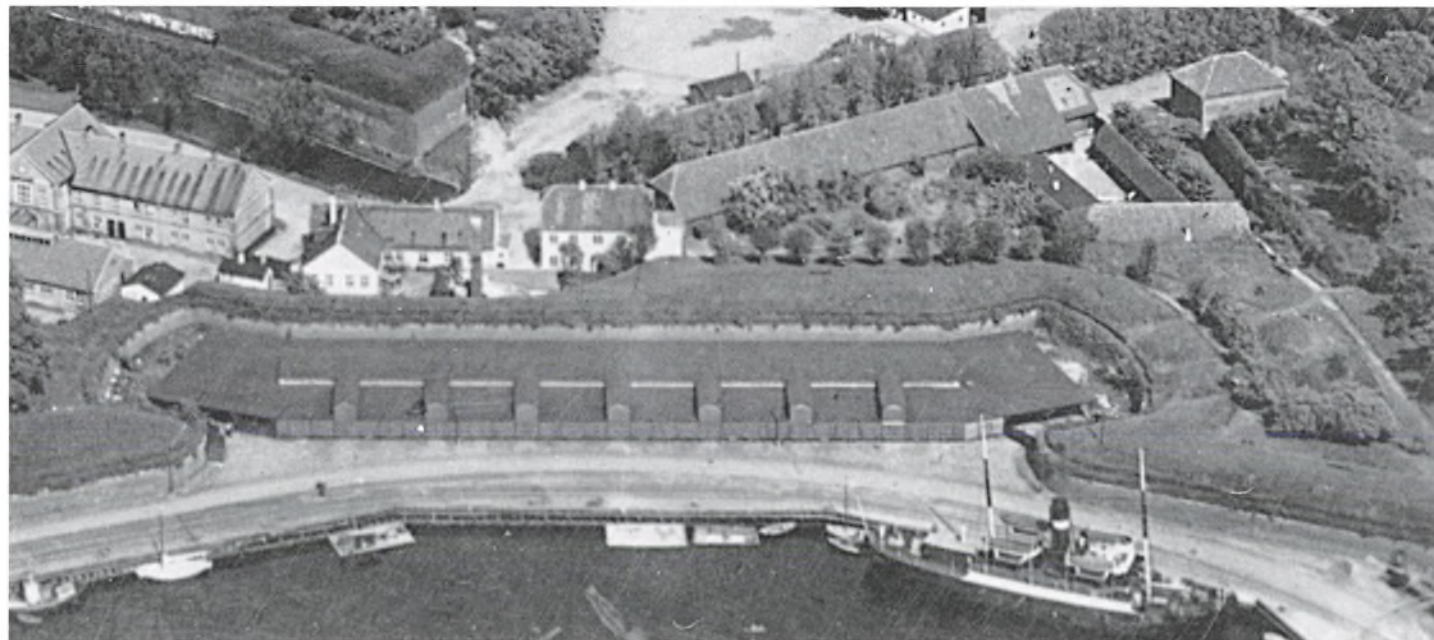
Carl Baagøe  
1858



## Havnen udvides atter

I årene 1877-85 gennemgik Helsingør Havn yderligere en række udvidelser. Mange af disse var de næsten obligatoriske ændringer af bassindybder og moler, der foretoges. Efterhånden var man dog nået til den opfattelse, at havnebassinet ikke kunne forøges uden endnu en forhandling med Kronborg om afståelse af yderligere et areal af fæstningsterrænet. Resultatet blev da også, at Helsingør Havn fik rådighed over den del af fæstningsterrænet, hvis nye grænse ses angivet med en kraftig rød linie (a-g) på tegningen side 73, der er den approberede plan fra 1878 til havnens udvidelse. Grænsen dannedes på strækningen e-f af de stadig eksisterende mure til Kronprins Christians Bastion og Scholtens Kurtine, mens strækningen a-b angiver den nordvestlige grænse mod den endnu ikke nedlagte Kronborg Allé. Kortet viser også, hvor det nye havnebassin skulle placeres (angivet med en tynd rød streg og en blå kontur langs denne), nemlig mellem værtarealet og nævnte del af Kronborgs udenværker, hvorved den nuværende, så omstridte, værtshalvø opstod. Dermed forsvandt, som man også kan se af kortet, de allersidste rester af Scholtens Ravelin. Voldgraven foran Scholtens Kurtine og de to sydligste bastioner blev samtidig fyldt op, hvorved murene pludselig kom til at stå på fast grund og delvis dækket af oplagspladsens nye skure, som man ser på det lidt senere fotografi øverst - et helt nyt syn for helsingoranere og garnison.

Samtidig med etableringen af det nye havnebassin, der fik et areal af 1,75 ha, blev den søndre mole rykket et væsentligt stykke ud og spidsen drejet lidt mere mod nord for at



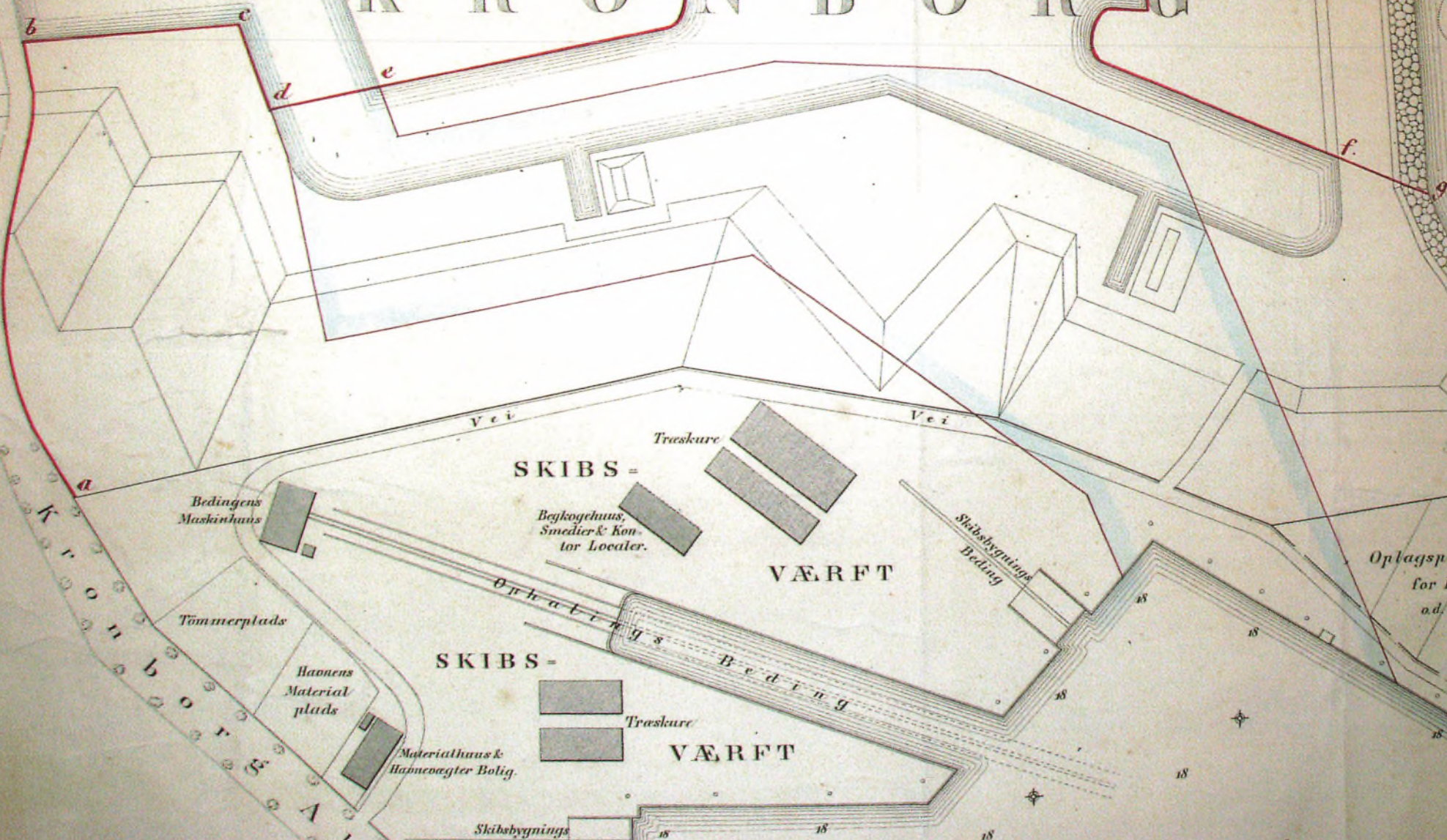
sikre indsejlingen. Samtlige disse arbejder blev udført i årene 1879-85 og sikrede ro på havnefronten endnu et stykke tid.

Kortet nederst på denne side er fra 1895 og viser tydeligt den opfyldte voldgrav foran Scholtens Kurtine. Havnen blev i forbindelse med anlægget af den nye jernbanestation i årene 1890-91 forsynet med det dampfærgeleje, der ses på kortet. Færgefarten belastede selvsagt havnen yderligere, ikke mindst i de hårde isvintre 1888, 89, 93 og 95, hvor skibene lå så tæt i havnen, at der kun kunne skaffes en smal rende til brug for færgerens ind- og udsejling. Det gav anledning til yderligere ønsker fra Helsingør Handelsforening, DFDS, Grosserer-Societetet og andre om forbedring af havnen og resulterede i endnu en lang række mere eller mindre ambitiøse forslag til en helt ny havn.





# K R O N B O R G



Bedingens  
Maskinhuus

SKIBS -

Bekogehuus,  
Smedier & Kon-  
tor Localer.

VÆRFT

Tømmerplads

Havnens  
Material  
plads

SKIBS -

Materialhuus &  
Hanneoagter Bolig.

Træskure

VÆRFT

Ophalingspladse  
for Kul  
ad.l.



## Helsingør 1880

Sammenligner man kortet fra 1857 (side 57) med det her viste kort fra 1880, ser man tydeligt, at Helsingør er begyndt at brede sig ud over markjorderne nærmest byen, mens overdrevsstederne længst ude mod kommunegrænsen (markeret med blå farve) ikke har oplevet nogen nævneværdig forandring. Herude ligger de ståtækte gårde og huse stadig i landlig idyl, omend der er blevet råd til at grundmure nogle af de oprindeligt lerstampede bygninger. På grænsen mellem mark og overdrevsstederne ligger Kronborg Ladegaard og Montebello i deres egen på kortet med blå grænselinie markerede verden. Her befandt man sig nemlig i Tikøb Kommune!

Endnu i 1870'erne var havnen handelshusenes domæne, for selv om Øresundstolden var afskaffet, blev sejlskibene ved med at søge ind til Helsingør for at fylde vandtønderne, proviantere og hente meddelelser fra rederne. Stadig havde Helsingør konsulater for en lang række lande, og konsulerne bestred ikke blot honorære poster, idet mange af dem var udsendte diplomater, og alle havde til opgave at fremme hjemlandets søhandel.

Skibsfartens gradvise overgang fra at betjene sig af sejlskibe til de større, og af vejrliget uafhængige dampskibe betød, at byen i stigende grad måtte se skibene passere forbi uden videre. Helsingør var for alvor blevet hægtet af udviklingen efter i århundreder at have lukreret på Øresundstolden. Byens beliggenhed og status som velrenommeret søfartsby lokkede imidlertid den driftige grosserer Mads Chr. Holm hertil, og hans jernskibsværft stod i 1882 klar til at redde byen.

1880'erne var da også tiden, hvor industri-

virksomhederne med jernskibsværftet i spidsen for alvor begyndte at skyde op i Helsingør og med dem fulgte arbejderboliger og begyndende villabyggeri.

Korttegneren har selvsagt ikke nået at få disse industriforetagender med, og det er to år før alléen til Kronborg blev fældet. Nordbanen er angivet med sin station ved Kongevejen og spor videre ned til havnen ad Trækbanen og Kongensgade. Den nordre Strandvej, der hidtil kun havde givet adgang til Lappestens Batteri og til byens ældste industriforetagende, Godthaab Glasværk, var i 1876-77 blevet forlagt og forlænget helt til Julebæk og Hellebæk og er indtegnet på kortet, men helt uden tilstødende villaer, thi det var dog sta-

dig alt for langt væk fra byen!

Fotografiet nederst giver et indtryk af udviklingen. I forgrunden ses Esrumvej med nyplantede træer, og til højre Christine Mølle med tilhørende tørrelade og høj skorsten. Den lå på Møllebakken indtil den brændte i 1928. Arealet ved mølledammen, der ses på kortet (ved betegnelsen M1), blev i 1944 omdannet til sportsplads for de to nærliggende skoler. Til højre for møllen ses taget af den endnu urestaurerede Sct. Mariæ Kirke, og foran møllen, lige nordvest for mølledammen, ligger en stor ladebygning med trægavl, opført i 1856. Til venstre ses en del af de villaer, der så småt er ved at skyde op på markjorderne omkring Marienlyst Allé.







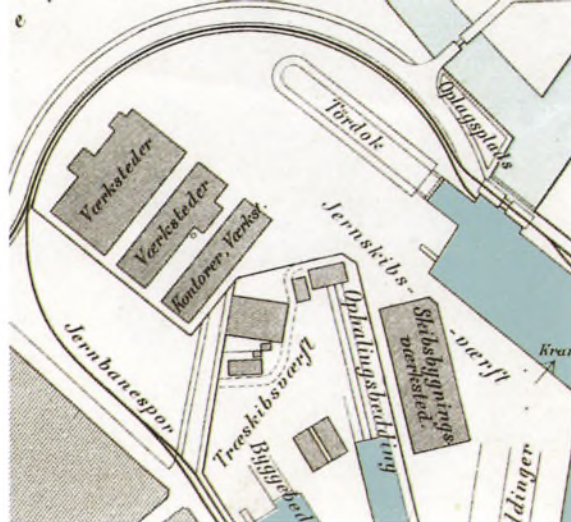


## Jernskibsværftet

I slutningen af 1870'erne begyndte grosserer Mads Chr. Holm at arbejde med planer om et jernskibsværft i Helsingør - »sundfartens naturlige reparationshavn«. Her var man i fuld gang med nogle omfattende havnearbejder, alt imedens der underhandlede med entreprenører i »udlandet om at overtage og gennemføre anlægget af et maskinværksted i havnen til bygning og reparation af jerndampskibe«. Først i morsingboen Mads Chr. Holm fandt man manden, der »magtede udførelsens vanskelige kunst«.

Men før tanken kunne virkeliggøres, måtte der imidlertid skaffes plads til anlægget. Da Grønnehave var den eneste mulighed, indledte man forhandlinger med Indenrigsministeriet og Krigsministeriet, idet fælleden var eksercer- og skydeplads for garnisonen på Kronborg. Efter pres fra Helsingør Byråd og indenrigsminister Skeel blev den modstand, der i begyndelsen rejste sig fra Krigsministeriets side med hensyn til Kronborgterrænet overvundet, og formaliteterne kom omsider i orden. Her til måtte Helsingør Kommune mageskifte med 53 tdr. land ved Teglstrup Hegn til anlæg af nye skydebaner og øvelsesplads for garnisonen. Koncessionen blev givet den 29. november 1881 til Mads Chr. Holm og skibsbygmester Vilhelm Dyhr, der var udpeget til at forestå opførelsen og driften af værftet. Bevillingen blev i begyndelsen af det følgende år overdraget til et aktieselskab med en aktiekapital på 1,6 million kroner under navnet Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Den 1. marts 1882 gik man i gang med bygge- og anlæggesarbejdet. Værftets første ledelse blev midlertidigt installeret i Karmeliterklostret, hvor man lejede kontorlokaler



for at være lige ved byggepladsen. Værktøj og redskaber anskaffedes, maskinerne indtegnedes på deres plads og regnskabsvæsenet lagdes an. Som noget af det første sørgede man for at få rejst en 45 tons kajkran, som blandt andet skulle bruges til at udlosse dampkedlerne og de væsentligste arbejdsmaskiner, som ankom med dampen »Nordstjernen«. I august blev der sluttet kontrakt med en entreprenør om anlæggelse af en tørdok. Den første september 1882 påbegyndtes indflytningen i de nyrejste bygninger - altså kun et halvt år efter fundamenternes påbegyndelse.

Fotografiet til højre, fra 1886, viser jernskibsværftets tre nye bygninger helt til venstre og det store, åbne skibsbygningsværksted med det tredelte tag til højre i billedet, mens Rohmanns gamle træskibsværft med patentopbyggingsbeddingen ses foran denne. Bygningerne og resterne af Kronborgalléen, der delvis måtte vige for nybyggeriet, ses også på det herover viste kort fra 1888. I forgrunden er en anden stor industrivirksomhed, nemlig C. Wiibroes Bryggeri med bryggerens kamtakkede privatvilla midt i billedet.



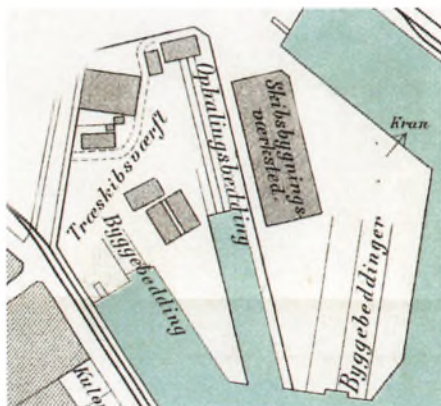






## Træskibsværftet

Mads Holms nye jernskibsværft lå til at begynde med fredeligt side om side med det gamle træskibsværft nærmest havnebasinet. På dette fotografi, optaget omkring 1885-90, får man en god fornemmelse af en arbejdsdag på Rohmanns træskibsværft. Til venstre i billedet ses det gamle materialhus og havnevægterboligen, og bag dette er en stor bygning, antagelig en værkstedsbygning, opført på havnens materialplads omkring 1880. For enden af denne anes patentophalingsbeddingens maskinhus med sin høje skorsten placeret ved siden af. På beddingen er færgen »Helsingborg« trukket op til reparation. Det store teglhængte træskur i billedets højre side er et materialskur, antagelig til tømmer. Bag træskuret aner man det delte tag på jernskibsværftets store åbne skibsbygningsværksted, der er opført på det sted, hvor der tidligere stod to store træskure og et begkøgehus til træskibsværftet med smedie og kontorlokaler. Skibsbygningsbeddingen i forgrunden synes - i hvert fald på det tidspunkt - at tjene som opbevaringssted for mindre træbåde.









## Et værft af imponerende størrelse

Det var til stor sorg for mange helsingorane, da den gamle allé, som i måske hen ved 200 år havde forbundet Helsingør by og Kronborg, måtte falde i 1882. De gamle, krogede træer, hvis tætte kroner gav alléen et ejendommeligt mørkladent, men alligevel hyggeligt præg med dens knudrede stenbro og de gammeldags lygter, faldt i fremskridtets nayn. Fremskridtet var det nye jernskibsværft, som skulle have plads til sine store værkstedsbygninger, der hvor Løves træskibsværft havde ligget, samt et stykke af den bagved liggende del af Grønnehave med Kronborgalléen. Træerne blev alle fældet med undtagelse af ét, som stod ud for kontorerne. Dette faldt først for øksen i december 1923, da der skulle lægges et jernbanespor til grovsmedjen.

Værftsanlægget var efter datidens forhold af imponerende størrelse, således som det også fornemmes af fotografiet på modstående side. Fotografen har stået på toppen af Kronborgs store telegraftårn med vid udsigt over havn, værft og by. Tørdokken, der ses i forgrunden, er blevet taget i brug, så tiden må være efter 1884. Det er kun en lille del af beddingsanlægget der er kommet med på billedet. Foruden tre byggebeddinge på hver 310 fod omfattede beddingsanlægget selve skibsbyggeriet med det store lager af pladejern. Fotografen har tydeligvis sat fokus på de tre store, centralt beliggende værkstedsbygninger, der var tegnet af arkitekt Gnutzmann i tidens historicistiske formsprog. Alle tre bygninger havde en længde på 224 fod. Bygningen nærmest havnen var

i to etager, hvor den nederste etage var indrettet med snedkerværksted, tømmerlager, savmølle, malerværksted og riggerværksted. I den vestlige ende lå kontrolkontoret. Øverste etage var indrettet til skibs- og maskintegnesteue, hovedkontor, direktørkontor og bestyrelsesværelse. Mellembygningen

blev indrettet til maskinværksted med en kleinsmedje i den vestlige ende. Her lå også det nye værfts kraftcentral, indrettet i en lille, særskilt tilbygning. Oven over denne lå modelsnedkeriet. Værftets grovsmedje (interiør fra denne herunder) var indrettet i den vestlige ende af den brede værkstedsbygning ind mod land. Denne rummede desuden en kedelsmedje, en kobbersmedje og i den østlige ende støberiet med tørreovne.









## Det industrielle gennembrud i Helsingør

Vil man tidsfæste et industrielt gennembrud i Helsingør, må det blive 1880'erne med anlæggelsen af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri. Med en arbejdsstyrke på godt og vel 700 mand allerede det første år blev jernskibsværftet med ét slag byens største virksomhed.

Det mismod og den stagnation, som i sidste halvdel af 1870'erne havde ramt Helsingør, blev med anlæggelsen af værftet vendt til fornyet fremgang og udvikling, der ganske vist var underlagt den internationale skibsfart og de vekslende konjunkturer indenfor verdenshandelen. Op- og nedgangstider for jernskibsværftet blev op- og nedgangstider for byen. Værftet var som et termometer på byens udvikling. Direkte som indirekte blev byens liv - økonomisk, socialt og kulturelt - i meget høj grad præget af den store arbejdsplads, som tillige blev en slags »stat i staten«.

Fotografiet til højre skildrer på bedste vis fyraften på værftet en sensommerdag omkring 1890. De ansatte strømmer ud af porten, der dengang var placeret nærmest havnen. Det er næppe lønningssdag, for i så fald havde der troligt været flere ventende hustruer end den ene, der ses i forgrunden.

Med sig har hun sit barn og en slags trækvogn. Muligvis står en tur ud på Grønnehavefælleden på programmet.

Det var langt fra alle fædre, der orkede dette, når de havde fri. Mange gik direkte fra værftsporten til stamværtshuset, hvor der kunne købes billig glemsel fra 10-12 timers slid i dokken, på byggebeddingen eller i et af værftets mange værksteder. Ikke uden grund lå udsænkingsstederne tæt i Kongensgade, Hestemøllestræde og ved havnen, men i øvrigt behøvede man ikke at gå mange skridt i byen, før man fandt et »bedsted«. Helsingør havde i 1880 ikke mindre end 49 beværtninger, hvortil kom, at man i enhver høkerforretning kunne få udsænket brændevin; man måtte blot ikke sidde ned og drikke den.

Omkring århundredskiftet var antallet af værftshuse dalet til omkring 30 eller godt og vel én beværtning for hver 450 indbyggere. Stigende lønninger samt forbedrede sociale og boligmæssige forhold har i den forbindelse haft en ganske afgørende betydning. Endelig vandt en afholdsbevægelse også kraftigt frem på dette tidspunkt, og den manifesterede sig blandt andet i en række afholdshoteller og caféer.







HELSINGØRS JERNSKIPS & MASKINBYGGERI



## Kulpladserne ved havnen

Stilheden bredte sig langsomt i kontorerne og i skipperstuerne i de gamle skibsprovi-  
anteringsfirmaer ved havnen. Endnu i 1867  
blev Helsingør Havn anløbet af 1595 sejl-  
skibe og 442 dampskibe. Men nådesløst vi-  
ste havnekontorets statistik samtidig den  
kendsgerning, at skibsfarten på havnen  
var i aftagende båd med hensyn til antal-  
let af ekspeditioner og godsmængde, eller  
det 'sædvanlige præg af en ringe og stagne-  
rende virksomhed', som det siges i bemærk-  
ningerne til byens skibsfartsforhold i 1890. I



1903 var tallene faldet til 69 sejlskibe og 256  
dampskibe.  
Småfartøjer samt »ledig retur-, havari- og  
dampskibstonnage, der har repareret her«  
udgjorde en betydelig del af skibene, som  
anløb havnen. Hertil kom, »at udskibningen  
af varer, når der ses bort fra anløbne damp-  
skibes forsyning med kul, er uden al betyd-  
ning«. Kulfyldernes søgning til havnen blev  
heller aldrig særlig stor.  
Kulhandlerne havde imidlertid ikke kun de  
forbisejlede dampskibe for øje. Helsingør  
Gasværk var storforbruger af kul, ligesom  
byens borgere også skulle forsynes med  
brændsel. Forbruget af kul og koks i de hel-  
singørske hjem var jævnt stigende fra midten  
af 1800-årene, og det er da også karakteri-  
stisk, at kulfirmaerne i stigende grad satse-  
de på dette lokale marked. De store, male-  
de firmaskilte med ordlyden »Coal-Depot«,  
som vist på fotografiet nederst til venstre, og  
»Coal-Bunkers«, som helt tydeligt var orien-  
teret mod søen, ses forsvinde lidt efter lidt.  
Efter anlæggelsen af værftet i 1882 vokse-  
de befolkningstallet og dermed boligernes  
antal markant. Med de mange nye boliger  
steg behovet selvfølgelig for brændsel, og  
der blev derfor også plads til nye brændsels-  
forretninger, deriblandt Wright & Svendsen,  
som i 1891 etablerede kulplads umiddelbart  
bag Stengade 83 med udkørsel til Havnega-  
de. Ved siden af havde Kaas & Sørensen  
deres kulplads, som det ses på fotografiet  
til højre, hvor man ser Stengade 83 til ven-  
stre, og bagerst til højre Kaas og Sørensens  
ejendom, Sophie Brahesgade 6 med kontor  
og privatbolig. I 1917 fik »Handelsselskabet  
Helsingør Fællesforretning« tildelt en plads  
på nordre mole til oplag af kul. Fællesforret-  
ningen var en udløber af »Arbejdernes Kul-  
forsyning«, som var oprettet i 1892.









## Pillede kul under løbebroerne

De store kuldepoter havde oprindeligt været beliggende på den nordre havnemole. Firmaet Kaas & Sørensen havde fra 1873 en mindre kulplads i Havnegade ud for Strandgade 93-95. Denne blev senere flyttet til Sophie Brahesgade 6-10, hvor Kaas & Sørensen anlagde en større kulplads på arealet ned til den kun ca. 4 meter brede Havnegade. Først i 1933/34 blev Havnegade udvidet - i øvrigt under voldsomme protester fra kulgrossererne, der måtte afgive det fornødne areal på strækningen mellem Hestemøllestræde og Stengade.

Ad smalle, gyngende løbebroer, hævet flere meter over Havnegades stenbro, måtte kul- og havnearbejderne på nærmest akrobatisk vis balancere frem og tilbage med deres store, klodsede trillebører af træ. En kærkommen pause i arbejdet indtraf, når Hornbækbanens lokomotiv med den høje skorsten fra 1906 skulle passere, og løbebrædderne for en tid fjernes. Frihøjden på løbebroerne var ellers nøje afstemt med højden på de åbne godsvogne på »havnebanen«. En del af kulleverancerne blev således videretransporteret med Nordbanen og senere Kystbanen.

Det var havnearbejderne, der som daglejere havde det lidet attråværdige arbejde at bringe kul, koks eller cinders fra et skibs lastrum til oplagspladsen eller omvendt, når en »kulfylder« skulle forsynes. Et sceneri, som har fæstnet sig i erindringen: »Højt oppe, under øredøvende spektakel på smalle brædder, løber kul- og havnearbejderne med fyldte trillebører fra skibet til kulpladsen. Luften er fyldt med kulstøv. Når formanden er væk, bliver der lindet lidt på trillebøren, så nogle ekstra stykker ryger ned på Havnegade, hvor kulstykkerne prompte blev samlet op af børnene, der pillede kul under løbebroerne«.

Med anskaffelsen af store kørekraner blev losningen af kul umådeligt meget lettere og hurtigere.







Helsingør, Havnegade.

28/12 04



# De store kulkraner

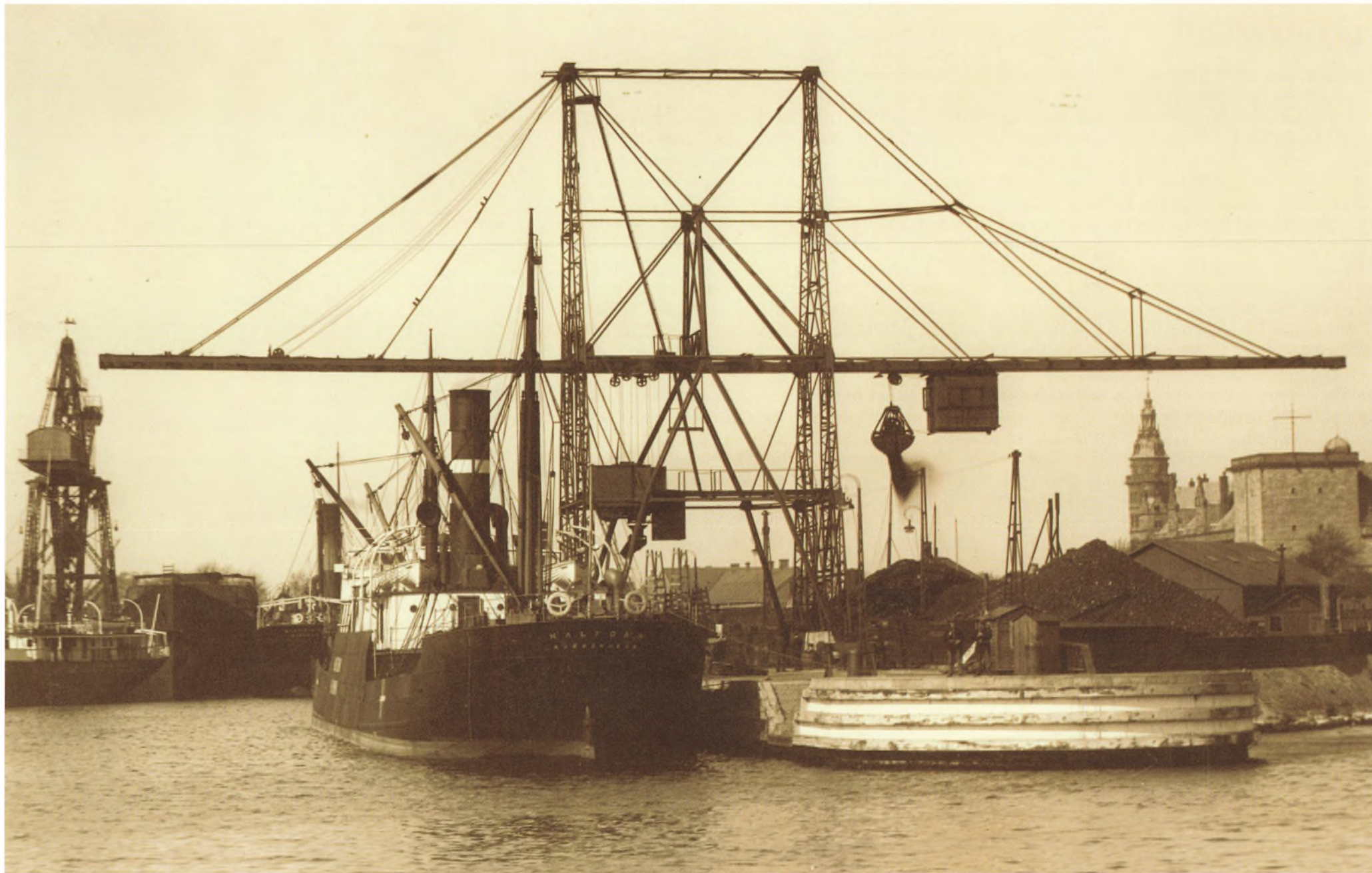
En kæmpestor kørekran med udlæggere blev i slutningen af 1920'erne opstillet på nordre mole. Her havde Havnerådet i 1916 stillet et areal til rådighed for »Handelsselskabet Helsingør Fællesforretning« til kuloplag. Da 'Fællesforretningen' i 1917 blev repræsentant for »Andelscementfabrikken Aalborg« blev oplagspladsen på nordre mole udvidet betragteligt. Kæmpekranen blev fjernet i 1980'erne, hvor det svenske selskab Linjebus International fik mulighed for at etablere et nyt færgeleje med tilhørende terminalbygninger og opmarchområde yderst på nordre mole til erstatning for det gamle færgeleje, der var blevet anlagt i 1955 på det tidligere voldgravsareal mellem Kronprins Christians Bastion og Prinsessens Bastion.

Kulfirmaerne Wright & Svendsen og Kaas & Sørensen anskaffede i begyndelsen af 1930'erne store kørekraner, som med deres grabbe i løbet af ingen tid kunne tømme lastrummene for kul, koks eller cinders. Men der forsvandt også en del arbejdspladser, og der blev i det hele taget mindre og mindre arbejde på oplagspladserne i denne periode, ikke fordi arbejdet blev mekaniseret, men fordi flydende brændsel vandt frem på bekostning af kul og koks. Navnlig i løbet af 1950'erne blev mange kul- og koksfyre udskiftet med oliefyre. Alt nybyggeri blev fra begyndelsen installeret med oliefyre og centralvarme, som krævede langt mindre plads og var langt mindre arbejdskrævende end de gamle kakkelovne.

Byens brændselsforretninger fulgte naturligt denne udvikling og omstillede gradvist virksomheden til de nye tider. Udviklingen gik imidlertid også i retning af større selskaber, og de helsingørske brændselsfirmaer måtte se sig overhalet. Endnu i 1960'erne lagde en del lastskibe til ved kajen i Havnegade, hvor de store kulkraner i løbet af nogle dage sørgede for losningen af de mange tons kul, koks eller cinders. Et efter ét ophørte brændselsfirmaerne i 1970'erne.



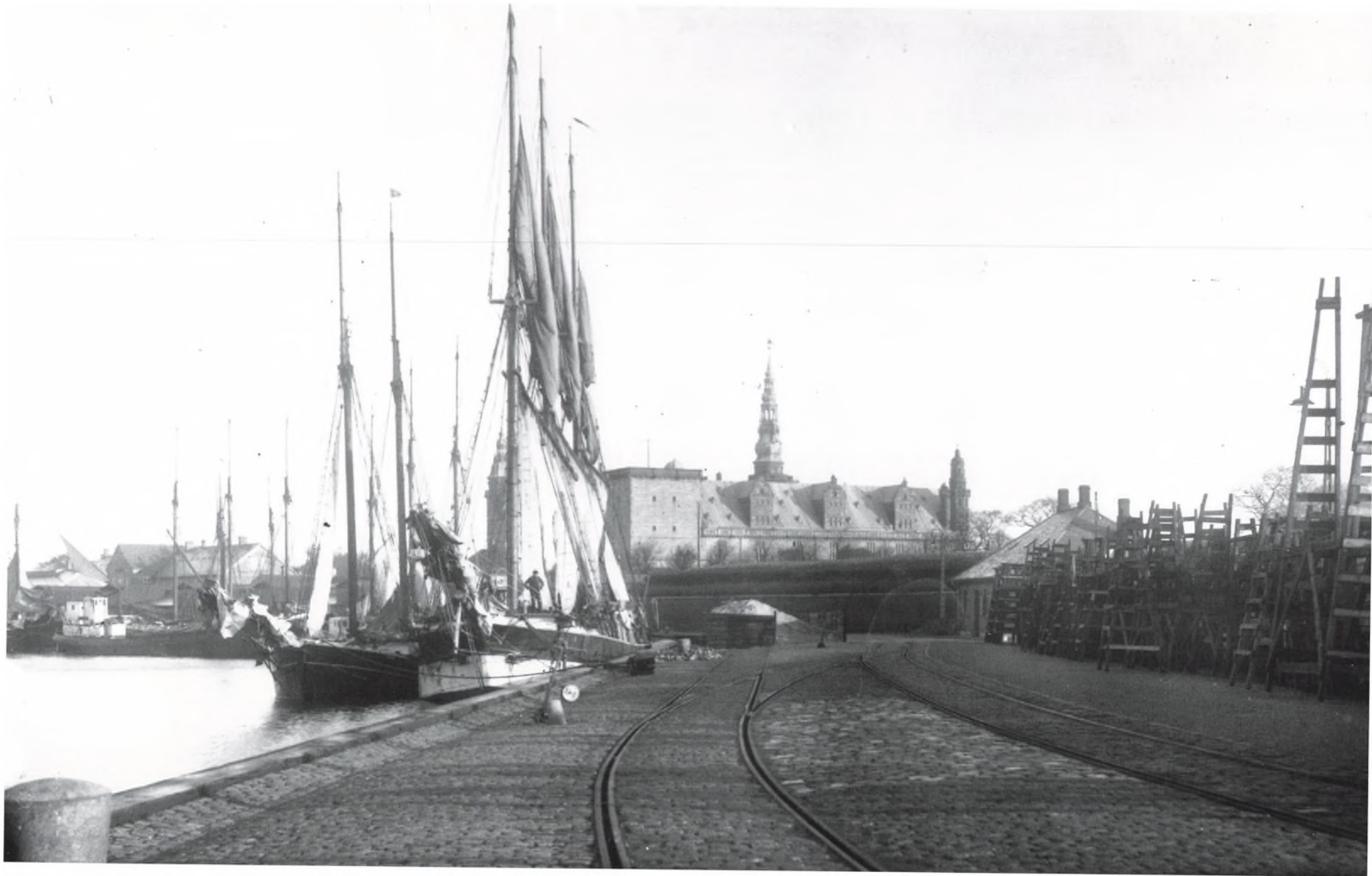














## Toget kører jo lige ind på Kronborg!

Nordbanen var i 1890/91 blevet omlagt på strækningen mellem Snekkersten og Helsingør, hvor »Landets flotteste Jernbanegaard« var blevet opført ved havnen. Et gevaldigt projekt. Først blev toldvæsenets pakhuse med udbygninger, havnemesterboligen, pakhuset, som var Helsingørs største bygning på den tid, DSB's og DFDS's ventelokaler og skure revet ned tillige med den populære »Strandpavillon«. Herefter blev 1600 pæle hamret ned i den gamle havnebund, og på disse grundpiller blev et betonfundament støbt. Først da kunne man begynde på selve opførelsen af den store bygning. Alt imedens var »jernbanebørsterne« i fuld gang med at grave sig ned gennem bakkerne fra Snekkersten til havnen. Stationsbygningen er bygget i såkaldt nederlandsk renæssancestil eller mere populært »Christian den Fjerde-stil«, der er karakteriseret ved den flittige anvendelse af sandsten som dekorativt element i den røde murflade. Således er stationsbygningens facade opdelt ved vandrette murbånd og vinduesindfatninger med trekantfrontoner i sandsten. Hertil kommer de smukt svungne gavle og tårne med spir belagt med kobber samt den imponante indgangsportal med de blankpolerede marmorsøjler.

Med sin størrelse og form dominerede »Landets flotteste Jernbanegaard« havnefronten. Det statelige i bygningen understøttes af den storladne stationsplads, der oprindeligt lå helt åben og uden forstyrrende elementer. Selv arkitekt J.D. Herholdts massive og borgagtige toldkammerbyg-

ning, der lå på den anden side af Jernbanevej, og som blev taget i brug i november 1891, forekommer at virke lidt trykket ved naboskabet. Den gamle bebyggelse på hjørnet overfor hævder sig derimod fortsat smukt i havnebilledet set fra søndre mole, hvor en af de gamle færgebåde ligger fortøjret ved bolværket. De nye jernbanefærger på HH-overfarten fordrede et specielt udformet færgeleje, som ses længere inde i havnen. Ved færgelejet ses toldvæsenets visitationshus, som desuden rummede en ventesal.

Arkitekturhistorikeren, dr. phil. Vilh. Lorenzen skrev i 1943 om jernbanens smukke entré til Helsingør:

»Det er ikke ligegyldigt, hvordan man udefra kommer til en By. Man kan komme med Jærnbanen. Hvem kender ikke baade fra Ind- og Udland den bundkedsommelige Maade, hvorpaa man ad Skinneveje kan glide ind i en By gennem uordnet og snavset Bebyggelse. Det første Indtryk bliver da af en By, som man ser paa Vranken. Og endelig sættes man af et mer eller mindre vilkaarligt Sted midt inde i Byen - og er ganske desorienteret! Her har Helsingør en uomtvistelig Fordel.. Jærnbanerne fører her nærmest udenom Byen, tæt ud mod Kysten og man bliver sat af paa Havnepladsen, straks med Overblik over en Del af Byen med den herlige frie Udsigt fra Havnen ud over Sundet. Det er ogsaa her man lander, naar man kommer søværts efter at have nydt Synet af Kronborg og bag det Byklumpen med de røde Tage og Olaikirkens høje Spir.«









# Havnen og dampskibsfarten

Dampskibsfarten indledtes i 1841, hvor »Det helsingørske Dampskibsinteressentskab« stiftedes, og i maj året efter blev dampskibet »Hamlet« sat i sundfart, hvilket ses af annoncen øverst til højre, som selskabet indrykkede i Helsingørs Avis. Det var ingen ubetinget succes. Skibet var ikke særlig bevendt og rullede slømt i søgang. Alternativet for datidens rejsende mellem Helsingør og København var imidlertid pakkeposten eller dagvognen, der populært bar det sigende navn »radbrækningsmaskinen«. Alligevel indsatte interessentskabet endnu et dampskib i sundfarten i 1847. Det var dampskibet »Caledonia«. Senere blev »Hamlet« suppleret med »Ophelia«, som annoncen fra 1854 underst til højre lader ane. Skibet ses på marieriet underst på modstående side.

Dampskibsinteressentskabet var uden egentlig konkurrence helt frem til 1855, hvor der i Helsingborg dannedes et »ångfartygs aktiebolag«, der satte dampskibet »Helsingborg« i fart mellem Helsingborg-Helsingør-København, men uden, som det helsingørske selskab, at optage passagerer undervejs ved fiskerlejerne.

Det helsingørske Dampskibsinteressentskab indsatte en ny »Hamlet« (fotografiet modstående side øverst), som i 1858 fik følgeskab af »Horatio«. De tre Shakespeare-hjuldampere besørgede derefter kysttrafikken i de følgende 30 år, suppleret med den lille dampbåd »Laertes«. Særlig stort blev dampskibsselskabet aldrig, men det drev en stabil og rimeligt givtig virksomhed og omfattede, da det var størst, fire hjuldampere på i alt 122 læs-

ter med en maskinkraft på tilsammen 237 hk.

Selskabet søgte at etablere et samarbejde med tilsvarende selskaber i Helsingborg, Landskrona og Malmö. Men i 1873 gav det op og solgte sine fire skibe samt ruterettighederne til »Det forenede Dampskibsselskab« for medelst 64.000 kr.

Større og bedre skibe blev indsat i sundtrafikken ved DFDS's overtagelse af ruten. Billetpriserne blev samtidig sat ned. »Gylfe«, »Gefion« og »Øresund« betjente samtidig en stor del af passagertrafikken og fragten på de mange små fiskerlejer langs Øresundskysten mellem Helsingør og København.

Koncessionen på Helsingør-Helsingborg-overfarten blev senere overdraget til et mindre selskab, der opretholdt ruten med det lille dampskib »Thunberg«. Det kunne ikke tage ret mange passagerer eller ret megen fragt. Selv det at få de rejsende og fragten om bord voldte stort besvær.

I 1888 overtog DSB koncessionen, og den otte år gamle dampfærge »Masnedsund« blev indsat på HH-ruten, uden at dette resulterede i nogen nævneværdig forbedring af overfartsforholdene ud over, at DSB nu lettere kunne koordinere ankomst- og afgangstider for færge og tog. Den noget ældre hjuldampere »Hermod« holdt man som reservefærge.

**Dampskibsfart i Sundet.**  
Førstkommende Søndag den 27. August vil Interessentskabets Dampskibe fare saaledes:  
**Dampskibet OPHELIA**  
til Helsingborg Kl. 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morgen  
og 7 Efterm.



**DAMP SKIBET "HAMLET"**

begynder Farten imellem Helsingør og Kjöbenhavn, anløber Humlebek og Vedbek og modtager Passagerer, som komme det imøde paa Kyststrækningen.

Fre dag den 13de Mai Kl. 8 Morgen til Kjöbenhavn, - 4 Eftermiddag til Helsingør.

Löverdag ligeledes.

|                           |                                     |                  |                                       |
|---------------------------|-------------------------------------|------------------|---------------------------------------|
| Hvis Veiret tillader det. | Söndag Kl. 5 Morgen til Kjöbenhavn, | - 8 - Helsingör, | } fra Helsingör til Hellebek Kl. 2, 4 |
|                           |                                     |                  |                                       |
|                           | Mandag - 8 Morgen - Helsingör.      | } Ligeledes.     |                                       |
|                           |                                     |                  | - 9 Aften - Kjöbenhavn,               |

Tirs dag og fremdeles indtil videre Kl. 8 Morgen fra Helsingör, Kl. 4 Eftermiddag fra Kjöbenhavn.

Förste og anden Pintsedag samt Tirs dag den 17de modtages intet Fragtgods, hvorimod saadant anmeldes de paafølgende Dage hos Hr. W. H. Latham, og afsendes med Dampskibet Tirs dag, Torsdag og Löverdag.

Passageer-Fragten imellem Helsingör og Kjöbenhavn 1 Rbd. for første Plads og 4 Mk. - anden do.

Billetter sælges ved Skibet. EXPEDITIONEN.

Mandagen den 25de ... som sædvanligt.

**Dampskibet „ØRESUND“**

afgaaer indtil videre hver Tirsdag, Torsdag og Löverdag:

- fra Malmö til Kjöbenhavn Kl. 7 Morgen.
- Kjöbenhavn til Helsingör - 10 -
- Helsingör til Helsingborg - 1 Efterm.
- Helsingborg til Helsingör tilbage strax efter Ankomsten.
- Helsingör til Kjöbenhavn Kl. 4 Efterm.
- Kjöbenhavn til Malmö den paafølgende Dag kl 2 Efterm.

Billetter erholdes ombord à 1 Rbd. første Plads og 4 Mk. anden Plads imellem Helsingör og Kjöbenhavn, og 2 Mk. imellem Helsingör og Helsingborg.

Restaurations findes ombord.

Helsingör, d. 10de Marts 1849.

C. G. Tauson.

**Dampskibet Ophelia**

... sædvanligt Eftersyn ...

den 31te August.

1ste Septbr. begynder ... regulaire Fart.

den 1ste September

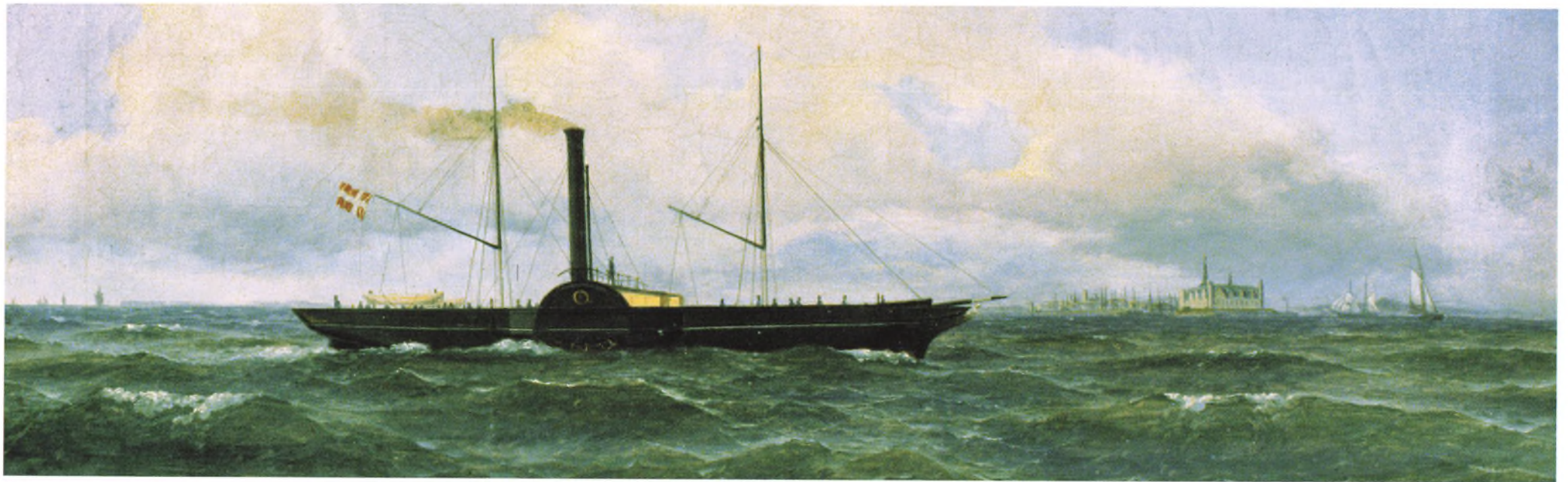
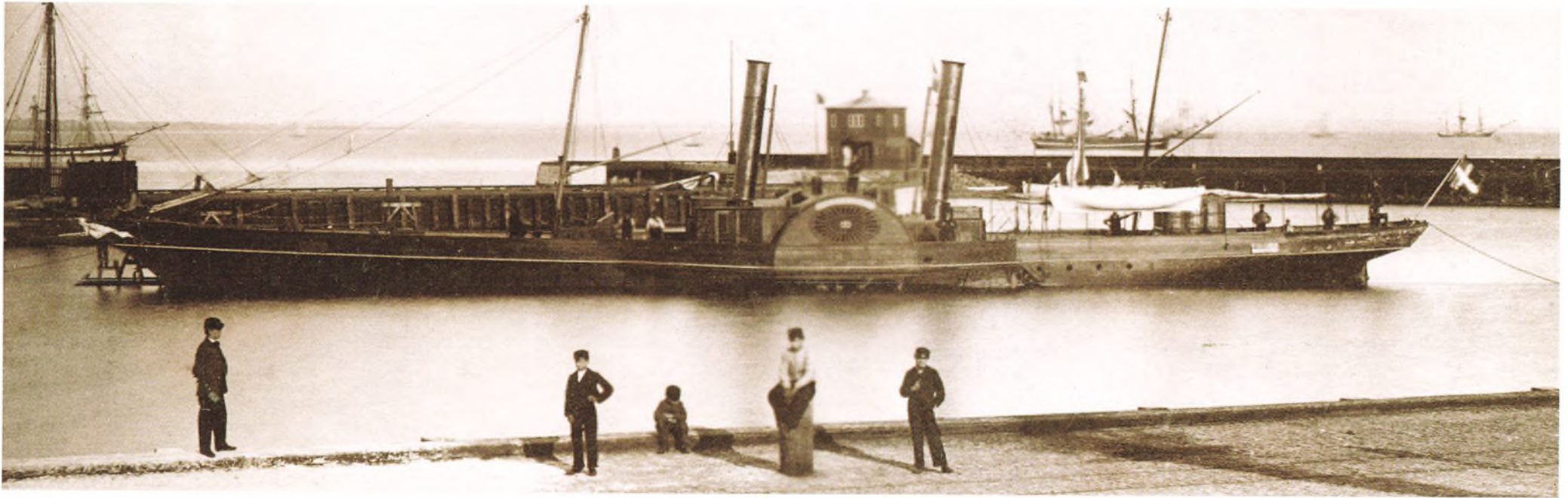
»OPHELIA«s Afgangstid

|   |  |
|---|--|
| Helsingör Kl. 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Efterm. |  |
| Helsingborg - 6 -                                   |  |
| Helsingör - 6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> -         |  |

»Fart paa Helsingör-Indeværende Saison med

d. 31. August







## Damp på HH-overfarten

Med indsættelsen af jernbanefærgen »Kronprinsesse Louise« på HH-overfarten i 1892 genvandt Helsingør Havn og dermed byen noget af sin tidligere position som et vigtigt og vægtigt led i landets handelsomsætning. »Sydhavnen« blev forbeholdt HH-overfarten. I de første mange år koncentreredes HH-overfarten om transport af jernbanevogne og passagerer; en trafik, der ikke var mere intens end at den kunne klares af én færge, med yderligere én i beredskab som reserve. I mellemkrigsårene vandt en anden transportform imidlertid indpas i danskerne hverdag: bilismen. Dette mærkedes også på HH-overfarten, hvor behovet for overførsel af biler blev stadig større. I 1922 overførtes cirka 1.000 motorkøretøjer, et tal, der i 1930 var vokset til cirka 11.000. Det nye transportbehov fik imidlertid ikke DSB til at ændre overfartsrytmen.

Situationen lettede for bilfolket, da en privatdrevne bilfærge blev indsat på HH-overfarten i sommeren 1931. Denne uvante konkurrencesituation provokerede DSB til nye initiativer i form af en ny motorbilfærge, der blev døbt »Kronborg«. Den nye færge fordrede samtidig et separat færgeløje, som etableredes mellem det gamle færgeløje og Havnegade.

»Kronborg« påbegyndte rutefarten den 15. maj 1935, hvor den til fulde levede op til det tilnavn, som færgen fik ved ankomsten til Helsingør, nemlig »Klods-Hans«.

I 1940 gav trafikministeriet tilladelse til en længe ønsket ombygning af færgeløjerne, der kunne gøre plads til »et nyt Leje til en

Sporfærge i Helsingør Statshavn«. Krigen forhalede imidlertid projektets gennemførelsen, så der skulle gå næsten fem år, inden færgeløjet kunne tages i brug. Etableringen af det nye færgeløje havde fordret en mindre havneudvidelse.

Bortset fra et par enkelte, kortvarige forsøg på fra anden side at tage konkurrencen op, havde DSB haft monopol på HH-overfarten, siden »Asa-Thor« i 1939 indstillede driften. Trafikken over Sundet voksede med forrygende hast. Overfarten omfattede i 1952 tre moderniserede jernbanefærger foruden bilfærgen »Kronborg«. Denne kapacitetsforøgelse viste sig dog meget hurtigt ganske utilstrækkelig, hvorfor DSB snart blev tvunget til nye initiativer. Denne gang blev det ikke til renovering eller overførelse af færger fra andre overfarter; denne gang blev det en nybygning, den første nybyggede jernbanefærge til HH-overfarten siden »Helsingborg« blev bygget i 1902. I oktober 1953 afgav DSB sin bestilling på nybygningen, og ordren blev givet til værftet i Helsingør - dets nybygning nr. 321. Stabelafløbningen fandt sted den 25. februar 1955; en bidende kold vinterdag, hvor isen i havnebassinet måtte brydes op, før den nye færge kunne søsættes under navnet »Helsingør«.

Fotografiet til højre, der er optaget omkring 1892, viser dampfærgeløjet med jernbandedampfærgen »Kronprinsesse Louise«. Den store fint udformede træbygning midt i billedet er toldvæsenets »Bygning til Toldetersyn af søværts ankommende Reisende samt deres Reisegods«. Toldvæsenet betingede sig, at jernbanevæsenet opførte denne bygning inden den nye jernbanestation blev taget i brug, da den skulle erstatte den gamle toldvisitationsbygning, der lå på det af jernbanen eksproprierede areal.









## HH-overfarten bliver skandinavisk

I maj 1955 indsatte det svenske selskab Linjebuss International AB bilfærgerne »Betula« i fast rutefart på HH-overfarten. Den fik sit eget færgeleje på havnens nordre mole med terminalbygning på det tidligere voldgravsareal mellem Kronprins Christians Bastion og Prinsessens Bastion. Voldgraven var fyldt op ved Havneudvidelsen i 1879-85, og arealet benyttedes til oplagsplads og pakhuis. »Betula« fik snart følgeskab af færgerne »Pendula« og »Primula«, og i takt med selskabets stigende andel i færgetrafikken byggedes endnu et færgeleje med tilhørende terminalbygninger yderst på nordre mole.

I 1958 blev HH-overfarten for alvor skandinavisk, da det norske rederi Moltzau oprettede en ren passager rute. Det var den norske skibsreder Ragnar Moltzau, der lod sine to sundbusser »Henrik« og »Pernille« tage sig af persontransporten over Sundet. Et dristigt alternativ til de etablerede tog- og bilfærger. De små både, »bygget for mennesker«, blev hurtigt et populært transportmiddel. De lagde til yderst på søndre mole, hvor færgemændenes skur i sin tid havde stået. Her blev nu opført nogle præfabrikerede elementbygninger til terminal. Rederiet fik så stor succes med sine sundbusser, at det i 1981 kunne pryde søndre mole med sin nye terminalbygning. Det var arkitekten Peter L. Stephensen, der her fik lejlighed til for en tid at berige havnen med et ganske smukt stykke arkitektur; en skærmformet bygning følgende molens bugtning og forsynet med et halvrundt kobbertag. Terminalbygningen blev nedrevet i 1995. Sundbusserne havde

allerede i 1993 fået ny anløbsplads længere inde i havnen, hvor en ny terminalbygning, ligeledes tegnet af Peter L. Stephensen, der i den arkitektoniske udformning havde ladet sig inspirere af en flyvende måge, var blevet opført med arkitekt John Krönlein som bygmester.

Den blev rejst i havnehjørnet ved Havnegade og Stationspladsen. Her havde de sidste af de gamle færgebåde deres faste plads nedenfor det lille træskur, som »Helsingørs Færgeselskab« havde stående på havnebroen. Her lå også lodsådene indtil Helsingør Lodseri i administrationens hellige navn blev lagt ind under Dragør. Den helsingørske fiskerflåde var allerede i 1934 i forbindelse med indvielsen af Helsingør Nordhavn blevet overflyttet hertil. I havnehjørnet havde »fiskehallerne« indtil omkring 1972 deres faste plads.

Alt imedens den fremtidige trafik på tværs af Øresund var til politisk drøftelse, trængte virkeligheden sig på i Helsingør, hvor den indre by nødvendigvis måtte aflastes for den gennemkørende trafik til og fra færgerne. Med etableringen i 1987 af et interimistisk færgeleje på sydsiden af søndre havnemole blev det første skridt taget på vejen imod en færgehavn udenfor den gamle havn. Dette blev en realitet i 1991, hvor ScandLines påbegyndte sejladsen på HH-overfarten.

På fotografiet til højre har alle tre rederier et af deres skibe repræsenteret i havnen. Til venstre Moltzaus sundbus, i midten Linjebuss' færge »Betula« og til højre DSB-færgeren »Kronborg«.







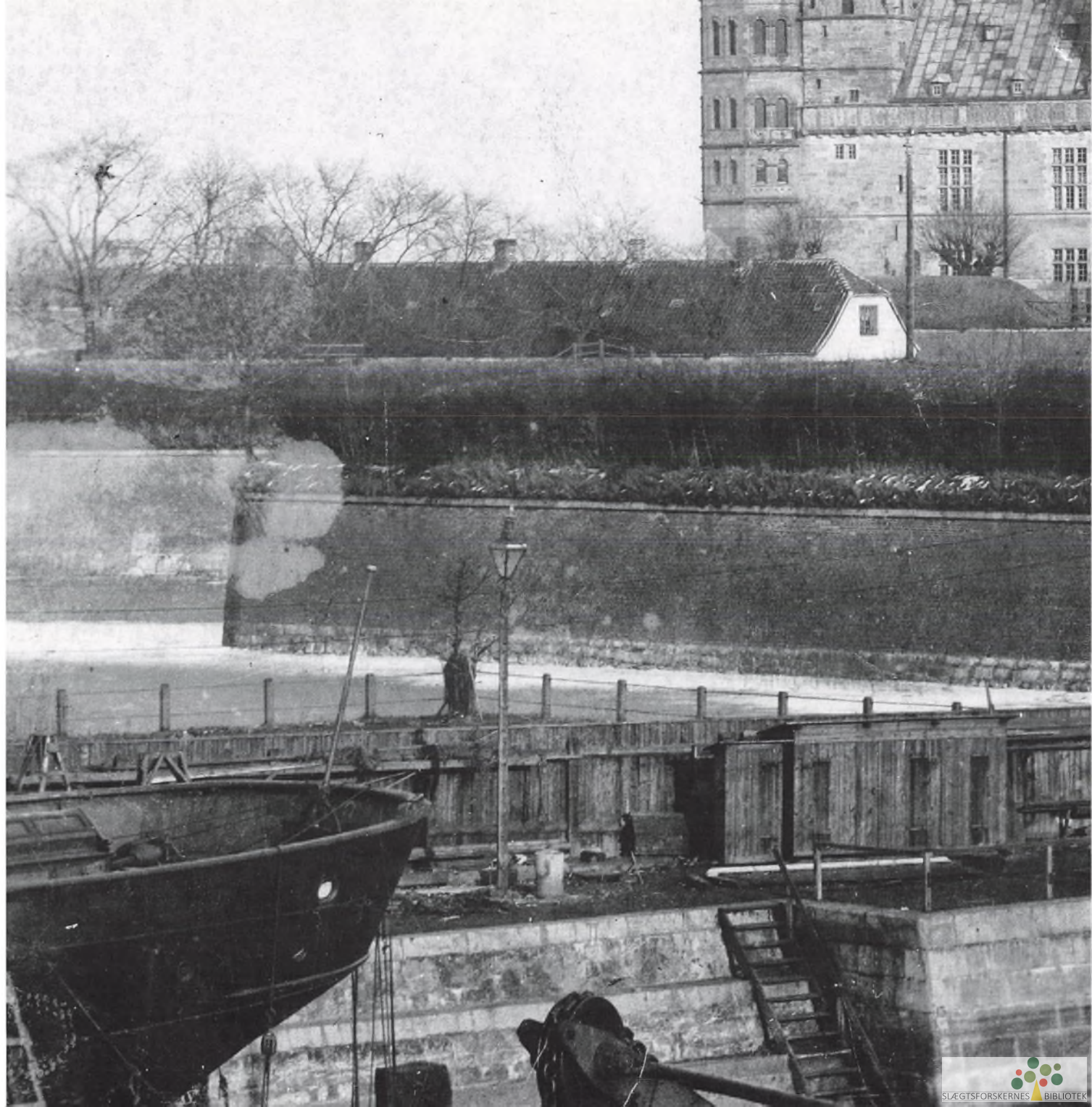


## Værftets første tørdok

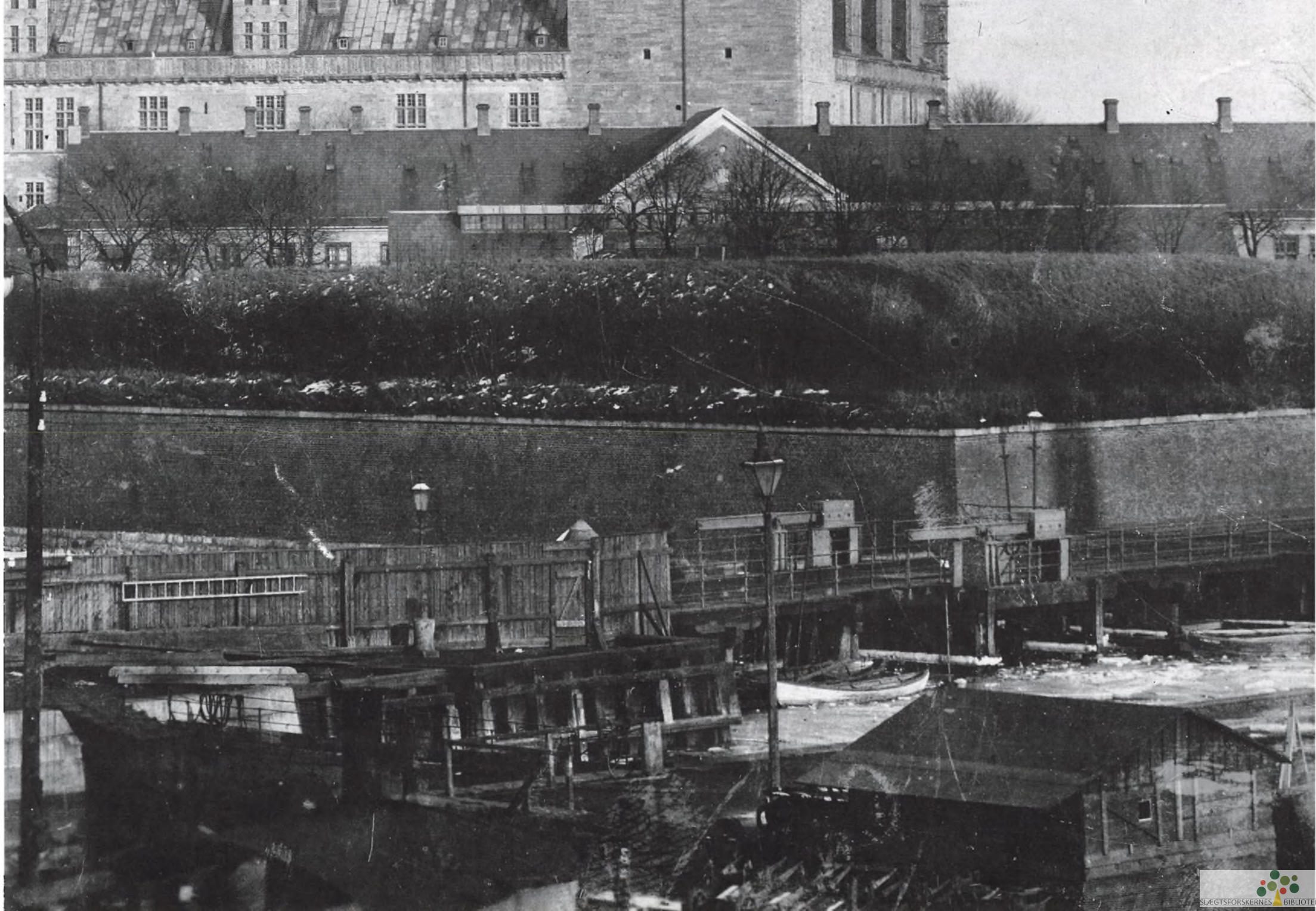
En tørdok var omfattet af de oprindelige anlægsplaner for Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri. Men først den 12. juni 1884 kunne tørdokken indvies. Den var på det tidspunkt Nordens største, og stor nok til at dokke selv de største skibe, som besejlede Østersøen. Denne rekord holdt imidlertid ikke mange år, men først i 1953 blev »dok I«, der var gravet ind i terrænet ved Würtembergs Ravelin, afløst af en ny og betydeligt større tørdok.

En usædvanlig konstruktion blev valgt. Normalt gjorde man dokkens vægge og bund så tykke og tunge, at vægten kunne modstå opdriften på den tomme dok. I den nye dok forlængede man bunden ud bag ved sidevæggene, således at jordfylden ovenpå forlængelserne af bunden gav tilstrækkelig vægt til at holde den tomme dok på plads. Arbejdet påbegyndtes i november 1953, og den 23. februar 1955 kunne det første skib dokkes. Den nye dok blev 147,1 m lang og 21,47 m bred og kunne dokke skibe op til ca. 12.000 tdw.

Fotografiet viser den første dok nærmest Würtembergs Ravelin. Midt i billedet ses muren til Kronprins Christians Bastion og til højre den smalle bro, der fører havnebanen langs bastionens sydvestre side ud til nordre moles oplagspladser.









## Den store udvidelse af værftet og endnu en tørdok

Med en ujævn og til tider svigtende ordretilgang på nybygninger var værftets hovedbeskæftigelse blevet reparationer. Gang på gang havde man imidlertid måttet afvise reparationer, fordi en havarist gennem længere tid optog tørdokken, og det var en stor ulempe, at patentophalingsbeddingen ikke sorterede under værftet.

En udvidelse af både areal og tekniske anlæg var blevet en tvingende nødvendighed. Værftet overtog i 1896 patentophalingsbeddingen fra Helsingør Træskibsbyggeri, og en ny tørdok blev i 1897 etableret mellem ophalingsbeddingen og »Vesthavnen«.

Den nye tørdok, som var 112 meter lang, og som stod færdig i 1897 satte endelig værftet i stand til virkelig at løse sin hovedopgave: at påtage sig dokning og eftersyn af tidens største skibe. Tørdokken blev et stort aktiv for værftet og en stor gevinst i arbejdsmæssig henseende.

På fotografiet ser man den nye tørdok under anlæg. Et kæmpearbejde var det dengang, hvor man kun havde et begrænset maskineri til rådighed for den slags anlægsarbejder. Til gengæld var der masser af billig arbejdskraft. I lange rækker transporterer arbejderne således jord til og fra dokken på deres tunge trætrillebører. Det synes at have været lidt af en begivenhed, således at blive fotograferet, hvorfor alle de tilstedeværende har stillet sig i den af fotografen ønskede position. Bemærk det

store træ midt i billedet. Det var det eneste af den gamle Kronborg Allés træer, som man valgte at lade blive stående, måske til glæde for direktionen, der havde kontor på øverste etage i bygningen bagved.

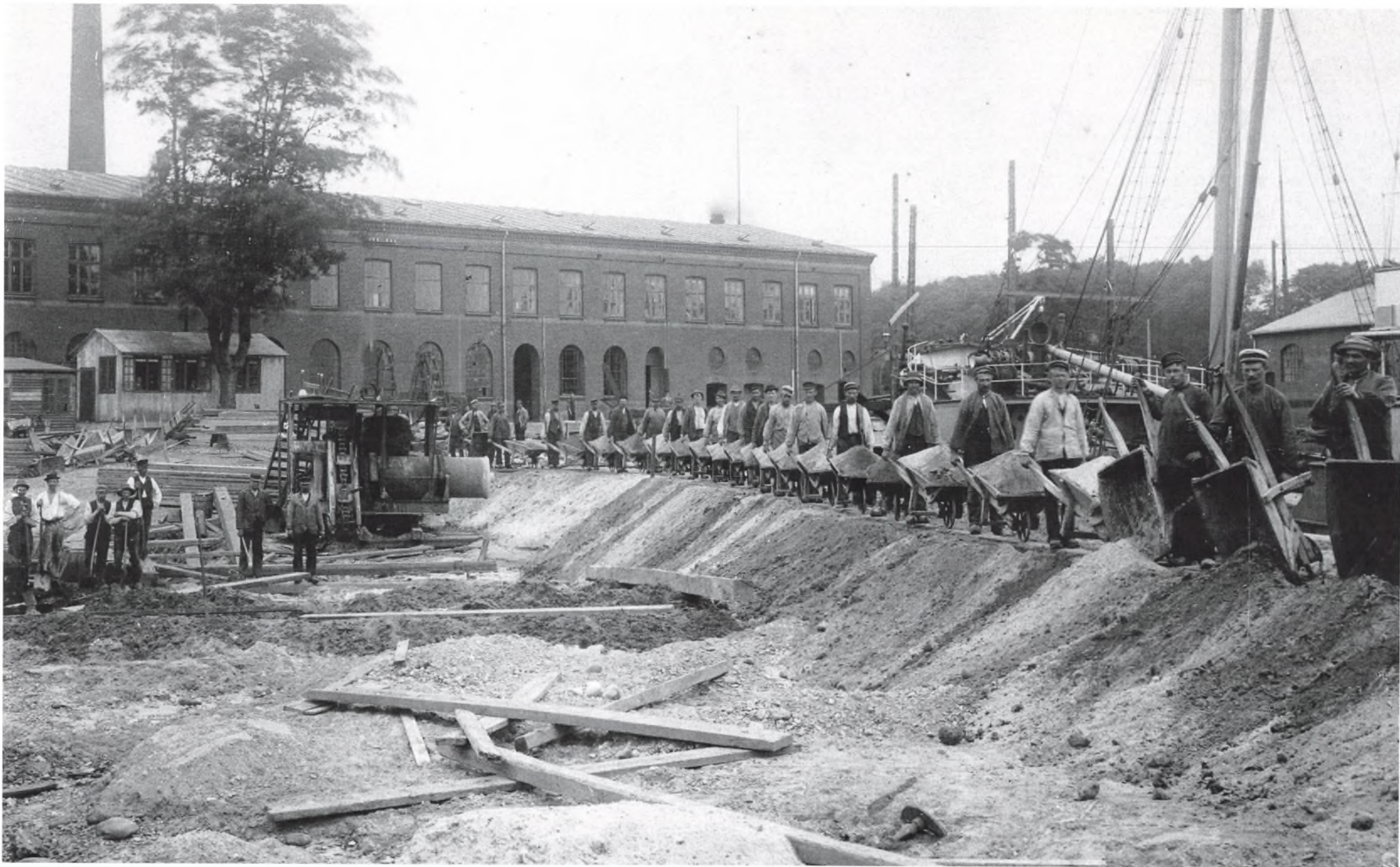
Den nye dok - dok II - var et led i en større udvidelse af værftet. Ved grundlæggelsen havde man fået rådighed over et grundareal på 37.312 m<sup>2</sup>, men pladsen var blevet for trang. Indeholdt i den store udvidelse af værftet var også »en Udvidelse af Maskinværkstedet med Flytning af Kleinsmedie og Modelsnedkeri samt Anskaffelsen af en Del nye Maskiner og en ny Bygning til Kleinsmedie«. Hertil kom 9.300 kvadratalen på Grønnehave, som værftet lejede af kommunen, »hvorved Værftet fik en naturlig Arrondering paa alle Sider omgivet af Bolværker og offentlig Vej«.

Havnearealet blev samtidigt udvidet, idet ministeriet som vilkår for sit samtykke til værftets anlægsplaner betingede sig »en af Havnekomiteen nærmere foreslaaet Udvidelse af Havnearealet. Dette Havneanlæg skulde da Værftet selv udføre for Statshavnen imod at faa en passende Reduktion i Lejeafgiften. Det nye Areal og de nye Bolværker skulde derefter blive Havnens Ejendom, men stilles til Disposition for Værftet, saa snart Lejekontrakt om samme var underskreven«.

Udvidelsen og moderniseringen af værftsanlægget kostede dengang den fabelagtige sum af 1,1 million kroner.









## Værftets kontorbygning

En kontorbygning indgik i udvidelsesplanerne for værftet i 1896/97, men blev udskudt til 1901, hvor en stor, ny bygning blev rejst ud til Allégade på et grundstykke, som blev lejet af Helsingør kommune. Bygningen blev indrettet med hoved- og kontrolkontor, bestyrelsesværelse, privatkontorer for lederne samt tegnestuer og arkiv. »Den oplyses overalt ved elektrisk Lys, ligesom alle Trapper og Skillerum er udførte i Monier og Beton, saaledes at enhver Brandfare er udelukket«. Efterfølgende blev al gasbelysning på værftet konverteret til elektrisk.

En rundbuet portgennemkørsel med trælukning i den nordlige ende af den nye to etager høje, grundmurede kontorbygning med helvalmet skifertag var selvfølgelig også udstyret med elektrisk belysning. Ved gavlmuren lå tillige en lille bygning med skorsten og pyramidetag. Den var domicil for portneren, der således kunne overvåge passagen såvel gennem den »fine port« som den mere simple træport i plankeværket på den anden side, som blev anvendt til varetransport.

Indenfor plankeværket lå en lille bindingsværksbygning samt et par træbygninger, som senest i 1930'erne måtte vige pladsen til fordel for opførelsen af en stor, grundmuret marketenderbygning til erstatning for den træbygning, værftet omkring 1900 havde ladet indrette til et slags marketenderi »med Varme og elektrisk Lys«. Den nye marketenderbygning fik senere påbygget en etage, men var oprindelig i to etager med høj kælder, som var indrettet til cyklestald. Udover kantinerne, som populært gik under be-



tegnelsen »Tutten«, var bygningen indrettet med store bade- og omklædningsrum. Den blev opført i forlængelse af kontorbygningen, om end lidt forskudt. Kontorbygningen var da blevet forlænget, først mod syd med fire vinduesfag og et par kviste i valmen, dernæst tilsvarende mod nord med en ny port, hvorigennem al trafik ind og ud fra værftet fremover skulle foregå. Samtidig var kontorbygningen blevet forhøjet med en etage. De

hvide vinduesmarkiser, som oprindeligt havde tegnet den historicistiske facade, var da forsvundet.

Kontorbygningen lå ud til Allégade eller Alléen som den oprindelig hed, dengang den bar sit navn med rette. På postkortet til højre ses den brolagte Allégade i sine velmagts dage, da den endnu var prydet af sine træer. Men ét for ét forsvandt træerne, først foran værftsbygningen og siden længere mod nord.



Helsingör

Jernskibsværftet





## Værftet vokser byen vokser

Med anlæggelsen og opkomsten af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri i 1880'erne skabtes igen nye arbejdspladser i byen. En stor del af den nødvendige arbejdskraft måtte imidlertid findes uden for byen, og navnlig fra Sverige og Nordtyskland kom der mange arbejdere til den nye virksomhed.

Værftets betydning for Helsingør i tiden omkring år 1900 kan vanskeligt overvurderes. Købstadens folketal havde i 1880 været 8978. Det var i 1890 vokset til 11.076,

i 1901 til 13.902 og i 1906 til 14.534. Befolkningstilvæksten kan fortrinsvis tilskrives de mange arbejderfamilier, der var flyttet til byen i denne periode, hvor værftet bød på gode beskæftigelsesmuligheder. I 1906 udgjorde arbejderstanden godt og vel en tredjedel af indbyggerne.

I et forsøg på at undgå en øjeblikkelig mangel på boliger til de mange tilflyttere, meddelte værftets bestyrelse gennem dagspressen byens hus- og grundejere, at der i løbet af efteråret 1882 kunne ventes omkring 300 arbejdere til byen. Bestyrelsen anbefalede, at boligerne indrettedes i bestående huse, enten i ledige husrum eller ved en »påbygning«. Husene i den nordlige del af Skt.

Annagade blev i den sammenhæng påpeget som særligt velegnede. Grundejere, der påtænkte at opføre nye ejendomme til arbejderboliger, fik en henstilling om, at den slags byggeri helst skulle finde sted inden for bygrænsen. Af hensyn til byens husejere, håndværkere og handlende, men også af hensyn til de tilflyttede arbejderes familieliv og børneopdragelse fandt man det nemlig mest gavnligt at undgå dannelse af helt nye arbejderkvarterer.

Ved at bosætte tilflytterne i den eksisterende boligmasse eller i det mindste inden for bygrænsen forudså man desuden en øget fortjeneste for byens næringsdrivende og en stigning i ejendomsværdien, ligesom





man ville undgå forøgede udgifter til brolægning, gadebelysning, kloakering og vægtervæsen. Værftsbestyrelsen erklærede ligeledes, at såfremt byens borgere ikke kunne stille det fornødne antal boliger til rådighed, måtte værftet selv lade opføre boliger på »en ny plads« og dermed grundlægge et egentligt arbejderkvarter. Dette by- og boligpolitiske engagement må først og fremmest tilskrives de lokale repræsentanter i værftets første bestyrelse, hvor de rent faktisk var i markant overtal.

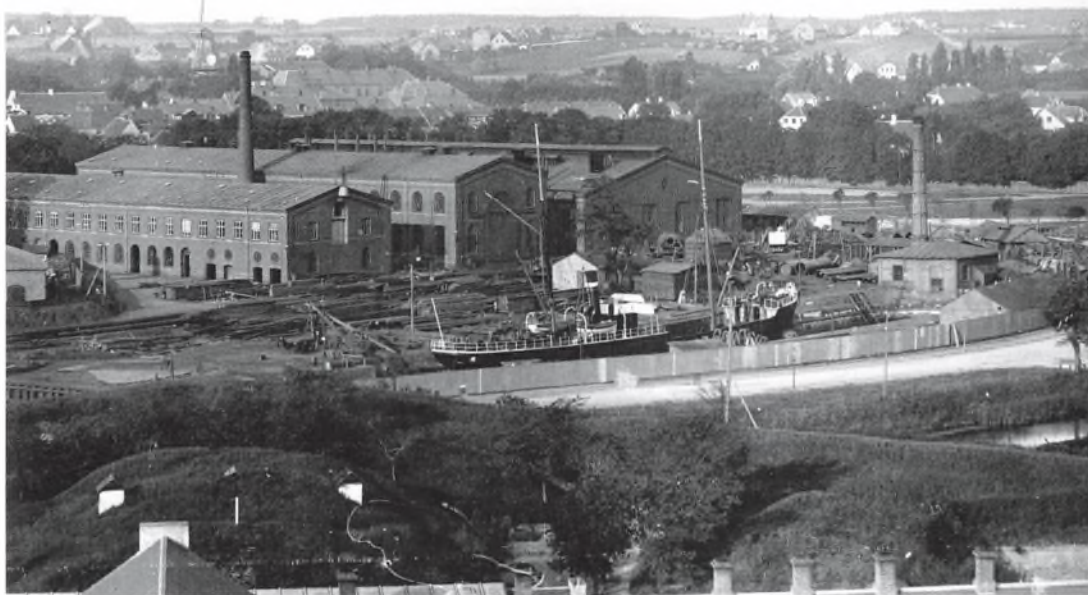
Overalt, hvor det var muligt, i side- og baghuse, i kældre og på lofter, indrettedes lejligheder. Boligerne var i reglen ganske små og usle. Forholdene blev selvsagt heller ikke bedre

ved, at det ofte var familier med mange børn, der rykkede ind i disse boliger.

Nybyggeriet blev imidlertid i stigende grad henlagt til de ubebyggede arealer udenfor bygrænsen. Her var byggegrundene både billigere og større og derfor langt mere attraktive i byggeøjemed. Etagebyggeriet lokaliserede sig især til området umiddelbart nord for bykernen: Kongensgade, Skt. Annagade, Allégade, Stenvinkelsvej, Grønnehavevej og Rostgårdsvej - tæt ved den store arbejdsplads, værftet. Boligbyggeriet i de vestlige områder blev især kendetegnet ved en lavere og mere spredt bebyggelse, fortrinsvis bestående af en- og tofamiliehuse og bungalows, småvillaer opført af håndvær-

kere, handlende og i enkelte tilfælde arbejdere. Boligbyggeriet stod imidlertid ikke mål med befolkningstilvæksten, hvorfor bykernen vedblev med at være overfyldt. Her trængtes også en stor del af det helsingørske erhvervsliv. Stærkest manifesterede de nye tider sig i havneområdet mellem by og slot.

Det herunder viste panoramafotografi, optaget fra Kronborgs store tårn, viser først og fremmest værftet, men også en by i vækst. På de endnu landlige markjorder i baggrunden trænger villaer og arbejderboliger sig på, og yderst til højre får det gamle gasværk (1854) selskab af industriforetagender som Netfabriken Danmark (1894) og Nordsjællands Svineslagteri (1897).





## Helsingør 1898

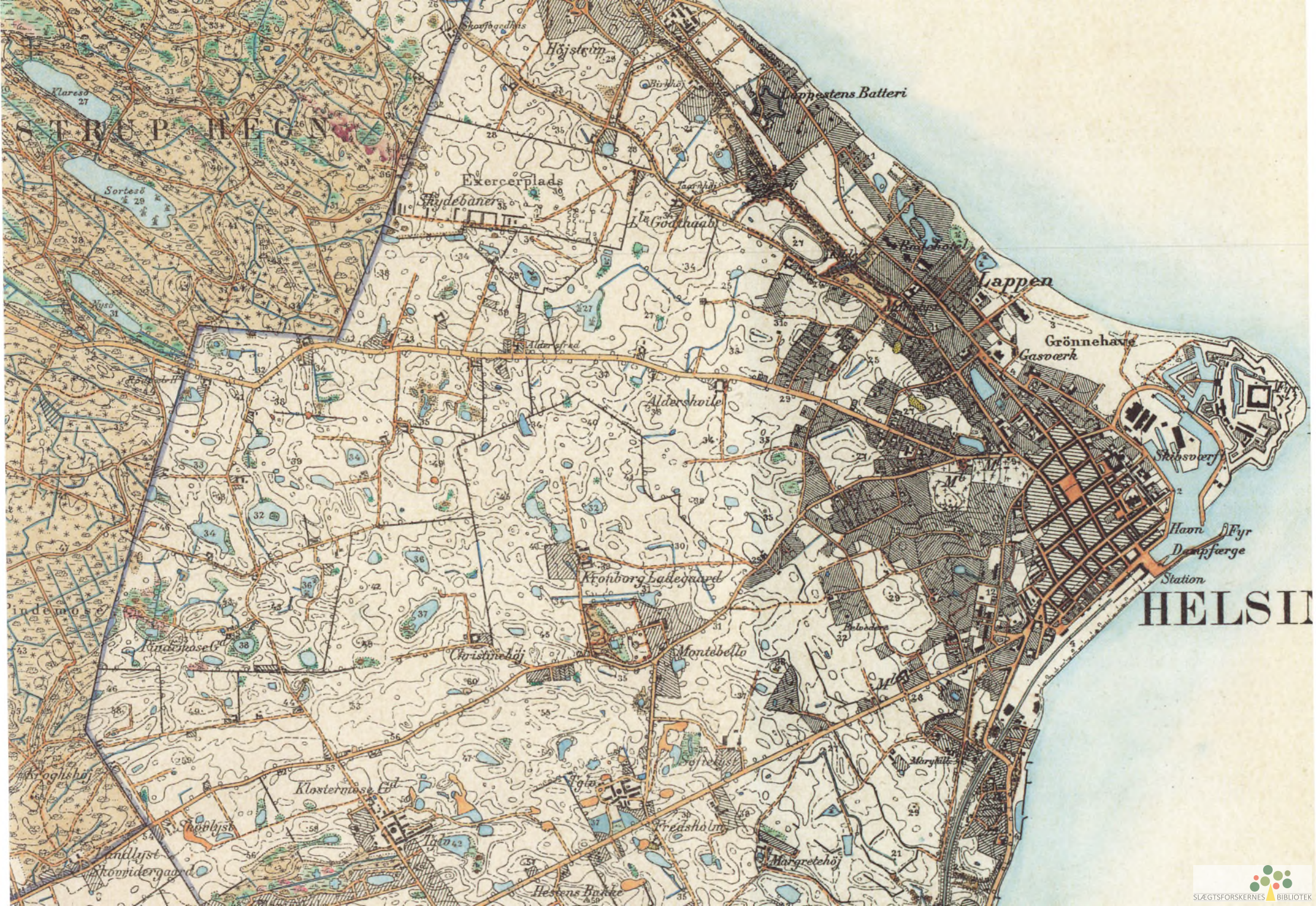
»De nye Tider«, der dukkede frem af røgen fra industrialismens skorstene, fordrede nybrud på alle områder; i politik, i økonomi, i teknik og i kunstopfattelse. Byfornyelsen skete med forrygende hast i tiden omkring århundredskiftet. Mere end 30 etagejendomme indrettet med lejeboliger blev indenfor en kort årrække rejst forskellige steder i Helsingørs gamle bykerne, og på markjorderne dannedes det ene villakvarter efter det andet. En sammenligning af kortet side 75 med det her viste fra 1898, anskueliggør den hastige byudvikling. Mens Nordre Strandvej er blevet godt bebygget af velhavere blandt såvel helsingoranere som kø-

benhavnere, så er Gurrevej, Esrumvej og Marienlyst Allé indtaget af byens egen middelklasse, hvor man typisk bygger stor villa og lejer størsteparten ud. De større villakvarterer længere ude på markjorderne lader stadig vente på sig. Vest for nuværende Thorsvænget og Belvederevej er det stadig landbruget, der råder. Bemærk den nye eksercerplads ved Teglstrup Hegn (i dag en del af golfbanen) og Mads Holms nye jernskibsværft ved havnen. De er det håndgribelige resultat af »De nye Tider«, idet værftet lagde beslag på en del af garnisonens øvelsesterræn ved Grønnehave, hvorfor man i stedet overlod Krigsministeriet arealet ved Teglstrup Hegn. Markant på kortet er også den nye Kystbane, der betød en radikal forandring af sydkysten.

Fotografiet herunder viser området omkring Marienlyst Allé og Grønnehave, hvor såvel villabyggeri som industri har sat sit markante præg. I forgrunden ses Esrumvej med nyplantede vejtræer, og nedenfor denne ses en del af de nybyggede villaer i Marienlyst Allé. Midt i billedet ses gasværket, og lige til højre for dette Garnisonssygehuset (nuv. skatteforvaltning), som blev opført i 1889. Lidt til højre for gasværket ses en stor, hvid villa, der i 1901 blev bolig for borgmester P. Rosenstand. Den blev i 2003 nedrevet til fordel for byggeriet af plejehjemmet Grønnehaven. I baggrunden til venstre skimtes svineslagteriet, der blev lukket i 1899 (det ses på kortet lige under andet p i ordet Lappen). Først i 1906 fik bygningerne atter anvendelse, dengang som vinduesglasværk.







STRØMPNEVN

Højstien

Excerplads

Ryttebaner

La Godthaab

Lappens Batteri

Lappen

Grønnehave Gasværk

Skibsværk

Havn Station

HELSINGØR

Krønborg Ladegård

Aldershoile

Christinehøj

Montebello

Klostermøse Gd

Tegl

Fredsholm

Margrethøj

Hestens Bælte

Indemose

Indemose Gd

Kyngeshøj

Andlyst Skovindergård

Søblyst

Klarsø

Sortesø

Nybo



## Rammerne sprænges

Samtidig med moderniseringen af værftets skibsbygningsafdeling blev der foretaget betydelige udvidelser og moderniseringer af maskinafdelingen, hvor driften af maskinerne blev ændret til enkeltdrift med elektromotorer med strøm fra NESA. En ændring, som var påbegyndt i 1917. Før den tid blev værktøjsmaskinerne udelukkende drevet ved remtræk fra et dampmaskineri i dampkraftcentralen, som lå i en sidebygning til maskinværkstedet.

I 1926 udførte tegneren Franz Sédivy en panoramategning af Helsingør, hvoraf et udsnit vises på side 111. Her fornemmer man med al tydelighed, at værftets areal allerede på det tidspunkt er udnyttet til noget nær bristepunktet. Man ser det store Grønnehaveanlæg mellem værftet og Rostgaardsvej, og i baggrunden er Grønnehaveområdet stadig stort set uudnyttet og Nordhavnen kun en fremtidsdrøm.

Værftet havde selvsagt et godt øje til disse frie arealer, der kunne skabe mere plads for den voksende produktion. Resultatet blev da også efter lange forhandlinger, at værftarealet ud mod Kronborgvej i 1941 blev udvidet med 7.100 m<sup>2</sup>. Det betød, at Kronborgvej for værftets regning måtte forlægges, således at den flyttedes fra sin udmunding i Kongensgade et godt stykke hen mod Rostgaardsvej på bekostning af størsteparten af Grønnehaveanlægget, der i mellemtiden var blevet prydet med Tegners Danserindebrønd, som nu måtte rykkes længere ud mod Rostgaardsvej. Markant ved denne udvidelse af værftets areal var den krumme mur, der blev

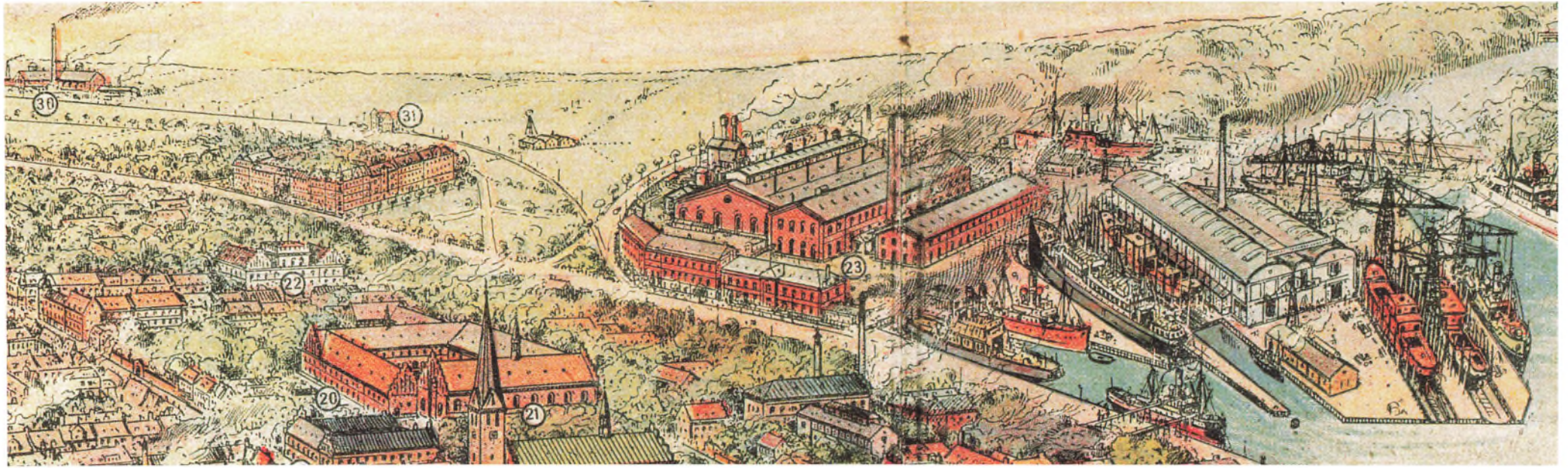
opført. Fotografiet øverst til højre er optaget den 8. oktober 1941 og viser den 2,5 m høje mur under opførelse. Stadig fører Kronborgvej ind over værftets nye område, markeret ved Hornbækbanens signalkilte. På billedet nederst, der er optaget i 1944, ses den nye ringmur med Hornbækbanens og havnebansens spor nedenfor. I forgrunden ses det afgartner G.N. Brandt reablerede anlæg med Danserindebrønden. Bag muren anes midt i billedet ruinerne af værftets ældste bygning, der brændte den 14. april 1944. Den bevarelsesværdige bygning indeholdt støberiet og smedierne.

Langs muren og indtil 15 m fra denne måtte der ikke opføres grundmurede bygninger, men kun skure af tømmer med en maksimal højde af 3,5 m.

Værftet måtte også acceptere, at der ikke kunne blive tale om flere udvidelser i dette område, hvorfor man opkøbte arealer andre steder, dels andetsteds på Grønnehavearealet, hvortil modelsnedkeriet og savmøllen blev flyttet, og hvor senere et moderne værksted for turbiner og turboladere blev opført, og dels nogle store arealer beliggende mellem Gurrevej og Kongevejen. Disse købte værftet af den Internationale Højskole og af Helsingør Kommune til meget gunstige priser, idet værftet forpligtede sig til selv at sørge for vejanlæg og elektricitetsforsyning. Samtidig var Helsingør Kommune meget interesseret i at udnytte disse grunde til industriformål. På disse arealer er senere opført værksteder for jernkonstruktion, landkedelanlæg og entreprenørmateriel, og værftets stållager med magnetkraner og lager for reservedele til dieselmotorer blev i 1964 og 1965 flyttet hertil. I 1968 opførtes på den sydlige del af arealerne ved Kongevejen bygninger for værftets nye jern- og stålstøberier.









## Industri og københavnerbyggeri

Området mellem Allégade og Grønnehavevej var først et vildt, sandet areal med spredt bevoksning af strandroser, marehalm og anden dertil hørende vegetation, officielt kaldet »Sanden«. Senere byens fæled og eksercerplads for garnisonen på Kronborg. Her opstod så fra midten af 1800-årene Helsingørs første egentlige industrikvarter med anlæggelsen af gasværket i 1854, oprindelig tiltænkt gadebelysningen. Så kom Fiskenetfabriken Danmark og en rørvævsfabrik og cementstøberi, der begge lå i det område, hvor nu plejhjemmet og ældrecentret er bygget. Senere kom et svineslagteri, et vinduesglasværk og en gummifabrik, tre virksomheder, der afløste hinanden på samme sted.

Det sydlige område mellem Allégade og Sct. Annagade lå i flere århundreder hen som lysthaver og kun få huse. En af de store grundbesiddere her var den engelske konsul B. Taylor, og arealet, der afgrænsedes af nuværende Grønnehavevej, Allégade, Stenwinckelsvej og Rostgaardsvej, blev i mange år kaldt »Taylors Have«. Et byggekonsortium købte den store ejendom i 1896, og det blev begyndelsen til Helsingørs nye »Nørrebro« med store, fantasifuldt udformede udlejningsbygninger repræsenterende snart sagt alle arkitekturhistoriens tidsperioder. I 1980'erne kom endnu mere boligbyggeri til.

På Rostgaardsvej finder man en række fine eksempler på disse historicistiske bygninger, bl. a. foreningen »Afhold«s logebygning, der markerer sig med sine kamtak-

gavle og en skønsom blanding af gotik og renæssance, »Rostgaardshus« med sin vasespydede attika, og »Mikkelsens Stiftelse« med stifternes initialer på det fremspringende midtparti med koblede rundbuede vinduer og det obligatoriske tårn.

Allégade, eller slet og ret Alléen, førte fra Øresunds Toldkammer langs Kronborgs fæstningsterræn og Grønnehave til byens Lappeport, hvor den mødte Lundegade og St. Anna Gade. Gadens vinkelrette knæk er en senere tilføjelse, idet den indtil omkring 1820 fortsatte ligeud. De første huse, der blev bygget i gaden var nuværende nr. 12 omkring 1790, nr. 34-40 i 1810 og endelig nr. 42-44 omkring 1850.

På pladsen overfor Rostgaardsvej findes billedhuggeren Rudolph Tegnors fine danserindebrønd omgivet af Helsingør Kommunes allersmukkeste og altid velholdte blomsteranlæg; en uvurderlig prydding for byen. Danserindebrønden blev opstillet her i 1934 efter at være flyttet fra Kongens Have i København. Det var pudsigt nok københavnerne indædte modstand mod brønden, der gav Helsingørs navnkundige borgmester Kong Peder en kærkommen lejlighed til hurtigt at skaffe vandkunsten til Helsingør. Fotografiet på side 113 viser Rostgaardsvej med sine københavnerhuse, fotograferet inden Danserindebrønden kom til Helsingør.

Kortudsnittene på denne side viser Rostgaardsvej-områdets udvikling; øverst i 1857, hvor Allégades første huse ses øverst og har hver sin store grund ud mod Grønnehave. På kortet derunder fra 1898 er Rostgaardsvej og Stenwinckelsvej anlagt og bygningerne under opførelse, men endnu ikke indtegnet. Nederste kort er fra 1942, hvor arealet er næsten helt udbygget og Grønnehavevej anlagt.







RUSTGAARDSHUS



## Hornbækbanen på havnen

Ved anlæggelsen af Hornbækbanen i 1906 blev banesporet ført forbi Grønnehavne Station og værftet til havnen, hvor det blev forbundet med statsbanernes havnespor i Havnegade. I Hornbækbanens første år udgik persontogene fra sporskiftet ved Sophie Brahesgade, hvor der anbragtes et yderligere sporskifte, således at lokomotiverne kunne løbe om. Da det var højst upraktisk, at de rejsende fra og til København skulle vandre til fods de 200 meter mellem dette punkt og statsbanestationen, og man tillige savnede en perron, undertegnede allerede den 14. september 1907 en overenskomst med statsbanerne, hvorefter privatbanens tog i månederne maj til september, og fra 1910 hele året, kunne fremføres til en holdeplads i gaden mellem statsbanestationen og toldbygningen, hvor der anlagdes en lav perron. Der var hverken ventesal eller læskur, hvorimod der senere opsattes billetssalgsskur, idet statsbanerne ikke overtog privatbanens billetssalg før under Anden Verdenskrig. Frysende og våde privatbanerejsende kunne dog, ligesom rutebilrejsende og andre søge ly i statsbanernes ventesal og i øvrigt benytte denne stations faciliteter.

Det forhold, at Hornbækbanen i Havnegade mere er en sporvej end en jernbane, idet sporene ligger i kajgadens brolægning, nødvendiggjorde strenge bestemmelser med

hensyn til kørslen. Men ser netop på fotografiet til højre et par med deres barnevogn spadsere på skinnerne, måske uden at tænke over, at de passerer en jernbane.

For lokomotivtog gjaldt således, at de ikke måtte fremføres med en hastighed af over 15 km/t, at der skulle afgives dampfløjtesignal ved værftsporten, at dampklokken skulle ringe uafbrudt under kørslen, og at en portør skulle tage plads på fodtrinet af lokomotivet for at hjælpe føreren med udkig. Hvis lokomotivet ikke var forrest, måtte der kun køres 7 km/t, og portøren skulle i så fald, hvis han ikke kunne stå på den forreste vogns forreste hjørne, gå ved siden af toget og uafbrudt ringe med en håndklokke. Ved kørsel forbi Toldbodgade, Bramstræde og Hovedvagtstræde gjaldt endvidere særlig strenge regler, blandt andet at hastigheden her aldrig måtte overskride 7 km/t.

Hornbækbanens havnespor har været et smertensbarn i bestræbelserne på at skabe en hensigtsmæssig og tilfredsstillende løsning på de trafikale forhold omkring havnen. Utallige har forslagene været. Senest har en linieføring udenom Helsingør med forbindelse til den nye trafikterminal ved Snekkersten station været foreslået. Men indtil videre har de trafikmæssige problemer fundet deres løsning i den trafikterminal, der i 1990'erne etableredes omkring Jernbanevej ud for Ankerbakken.









## Havnegade

Fotografierne på denne og de tre følgende sider viser et bybillede, der blev totalt forandret efter 1938, da Jernbanehotellet (fotografiet side 117) brændte. Ældre helsingørnere husker stadig rækken af huse ud til den brolagte Havnegade på strækningen mellem Brostræde og Sophie Brahes Gade. Hvor man kunne sidde på Jernbanehotellets, Færgegaardens eller Restaurant Plaza's fransk inspirerede fortovscaféeer og følge med i livet på havnen.

Havnegade opstod først i sin egentlige form ved den store havneudvidelse i 1859-62, hvor gadestrækningen langs det gamle havnebassin mellem Brogade og det i 1859 nedrevne Øresunds Toldkammer kunne fortsætte sit forløb langs det nye havnebassin for at dele sig i Allégade og Kronborg Allé ved Hestemøllestræde. I tidens løb har gaden gennemgået en lang række ændringer og udvidelser, bl. a. i forbindelse med havnesporenes varierende antal og linieføring.

Den i 1939 nedrevne karré mellem Brostræde, Strandgade, Sophie Brahes Gade og havnebassinet blev derimod allerede dannet i løbet af det 18. århundrede, hvor rækken af fine købmandsgårde med deres sidebygninger strækkende sig ned mod vandet efterhånden udfyldte Strandgades sydside - den oprindelige kystlinie. I løbet af det næste århundrede blev så havnefronten dannet af de huse, der lukkede hullerne mellem Strandgadegårdernes sidebygninger - præcis som den såkaldte »sundtoldskarré« mellem Stengade og Strandgade var blevet dannet et par århundreder tidligere.

»Skibet« på hjørnet af Brogade og Havnegade var gadens ældste bygning, opført

i 1783 og udvidet i 1830. Jernbanehotellet (Havnegade 9) og naboen mod øst (Havnegade 11), der ses på fotografierne på disse sider, var typiske århundredskiftehuse, hvor både renæssance og gotik præger de herlige detaljer. Fotografiet på denne og næste side viser Havnegade 11, der var opført i 1891 efter tegninger af arkitekt O. Mynster for henholdsvis lods- og havnevæsenet - med indgang i hver sin side af bygningen! Bygningen, der krones af en attika med regenten Christian den Niendes monogram, erstattede det statslige havnevæsens ellers

så smukke kontorbygning fra 1844, der måtte vige for den nuværende jernbanestation. Ved siden af nr. 11 ligger Wright & Svendsens kulplads og skibsmægler og konsul Martin Larsens lille kontorbygning, den tidligere kul- og koksforretning, ud mod havnetrekanten. Bag tønder og kasser skimtes toldvæsenets karakteristiske ottekantede, nygotiske tårnbygning - en slags kikkemborg, der i hvert fald dannede en glimrende tilskuerplads, da den tyske kejser Wilhelm den Anden med sit følge ankom til Helsingør Havn den 28. juni 1890.









## Da Helsingørs ansigt mod verden ændredes

I slutningen af 1930'erne blev Helsingørs havneprofil ændret markant. Natten til tirsdag den 1. marts 1938 opstod der nemlig ildebrand i Jernbanehotellet i Havnegade, og bygningen nedbrændte til grunden. Fotografiet side 117 viser Jernbanehotellet i dets velmagts dage, og på side 119 ser man den ryddede brandtomt som et gabende hul i hele rækken af Havnegadehuse. På baggrund af denne tragiske hændelse opstod en uventet mulighed for en løsning af de trafikale forhold i Havnegade, som følgelig omgående blev grebet af det kommunale apparat, der ikke alene eksproprierede brandtomten, men tillige karreens øvrige huse med henblik på nedrivning.

Havnegade var i 1880'erne anlagt som en smal kajgade langs havnen. Den var cirka fire meter bred. I 1933/34 fik borgmester Peder Christensen trods voldsomme protester fra politiske modstandere og kulgrossererne, der måtte afgive areal, gennemført en udvidelse af Havnegade fra Hestemøllestræde til Stengade. En fortsættelse kompliceredes imidlertid ved den lille, men tæt bebyggede karré mellem Strandgade og Havnegade, som foruden en række fornemme klarerergårde omfattede den navnkundige ejendom »Skibet«, lods- og havnevæsenets bygninger, restauranter, forretninger og endelig Jernbanehotellet, der var blevet opført i 1890. Skulle Havnegade udvides, måtte det nødvendigvis ske på bekostning af havnen eller den historiske bebyggelse. De to forslag, som Byrådet fik forelagt i 1935, forudsatte en rydning af karréen til

fordel for opførelsen af et moderne forretnings- og hotelbyggeri på den del af grunden, som ikke medgik til udvidelsen af Havnegade. Herom herskede der enighed i Byrådet endskønt medlemmerne »ikke følte sig beføjet til at foretrække det ene for det andet«. Kommunen fik i 1939 tilladelse til at nedrive hele karréen, og ved udbruddet af Anden Verdenskrig lå karréen som en stor åben plads, hvor kun Helsingør Fiskehus, som det ses af nedenstående farvefoto, havde fået en stakket frist til at fortsætte sin forretning i den sørgelige rest af det fordums tre-etages hus, der ses på billedet til højre. Palæerne i Strandgade var nu blevet byens nye, imponante havnefront. De 1360 m<sup>2</sup>. der resterede efter udvidelsen af Havne-

gade, blev i 1941 solgt til Hotel Prins Hamlet A/S, der havde store og begejstrede planer om et treetagers funkis-hotel. Byggeplanerne blev dog foreløbig stillet i bero, men aktuelle igen, da et nyt konsortium i 1945 planlagde et noget mindre hotelbyggeri. Byrådet lyttede dog til vælgerne, der ikke ønskede »hotelgrunden« bebygget og sagde behørigt nej tak. Forslag om at lade Toldkammeret ombygge til hotel eller lade husrækken fra Gl. Færgestræde til Strandgade 91 nedrive til fordel for et hotelbyggeri nød heller ikke fremme. Det gjorde derimod forslaget i 1951 om at flytte projektet til det mere fredssommelige hjørne af Grønnehavevej og Kronborgvej, hvor hotel Prins Hamlet endelig blev opført.









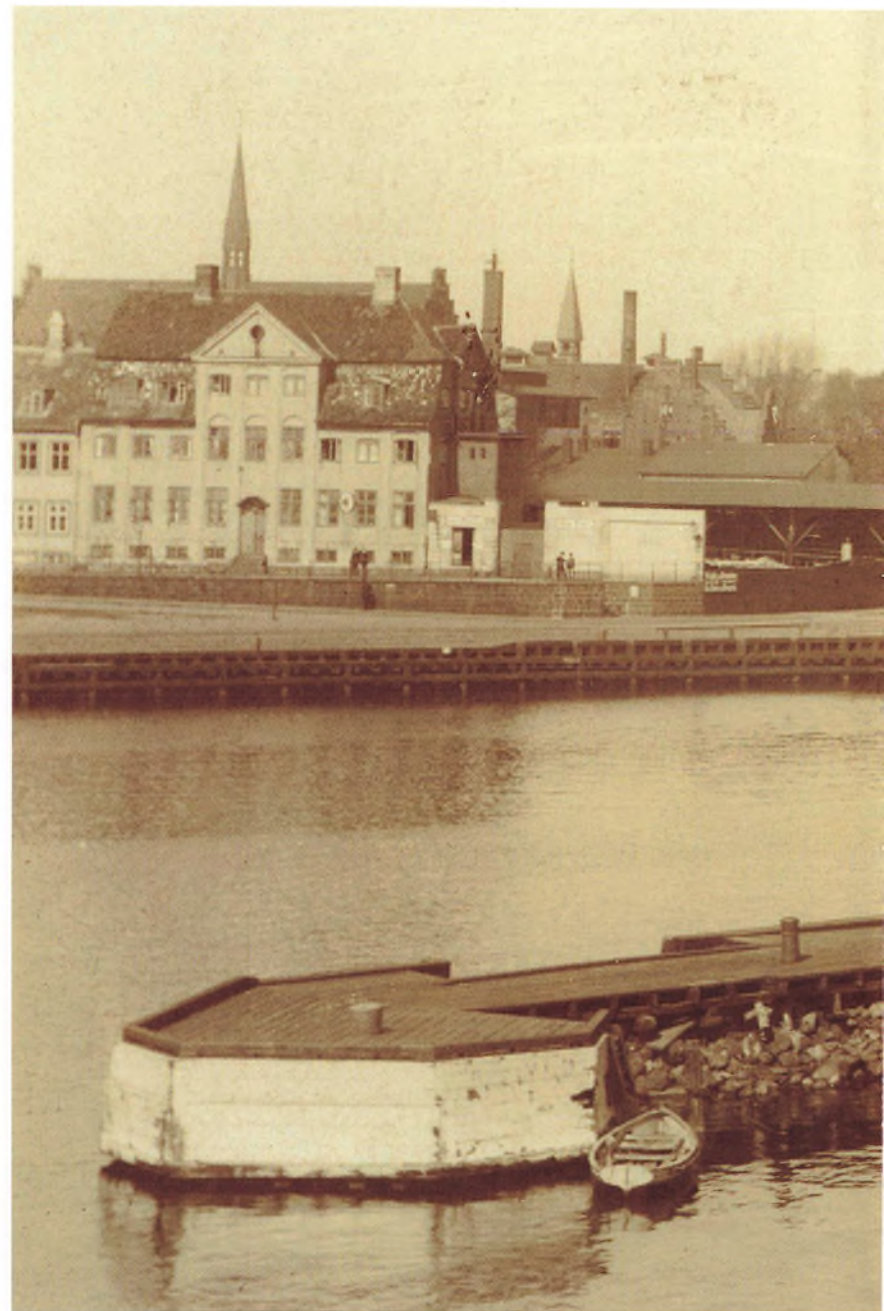
## I klemme mellem værft og færgefart

Helsingør kunne blive for Nordsjælland, hvad Helsingborg var for Nordvestskåne, blot byen fik en stor, moderne havn som basis for erhvervslivets vækst. Det, man ønskede og håbede på, var en Nordhavn. Handelsstandsforeningen gjorde i 1900 situationen op på følgende måde: »Den i 1879-82 stedfundne store udvidelse er bleven stærk begrænset, ikke alene ved, at det efter den tid byggede jernskibsværft lægger beslag på megen bolværksplads til dets nybygninger og reparationssøgende skibe, men også ved, at det, ligeledes senere tilkomne dampfærgeleje er lagt i yderhavnen bund. Den nødvendige hensyntagen til dampfærgens 20 gange daglige færden mellem leje og havnemunding kan volde stor forstyrrelse for de havnen søgende skibe, og forårsager, at den bolværksplads, den lange søndre mole afgiver, så at sige ligger dødt hen, alene af hensyn til færgens uhindrede fart«.

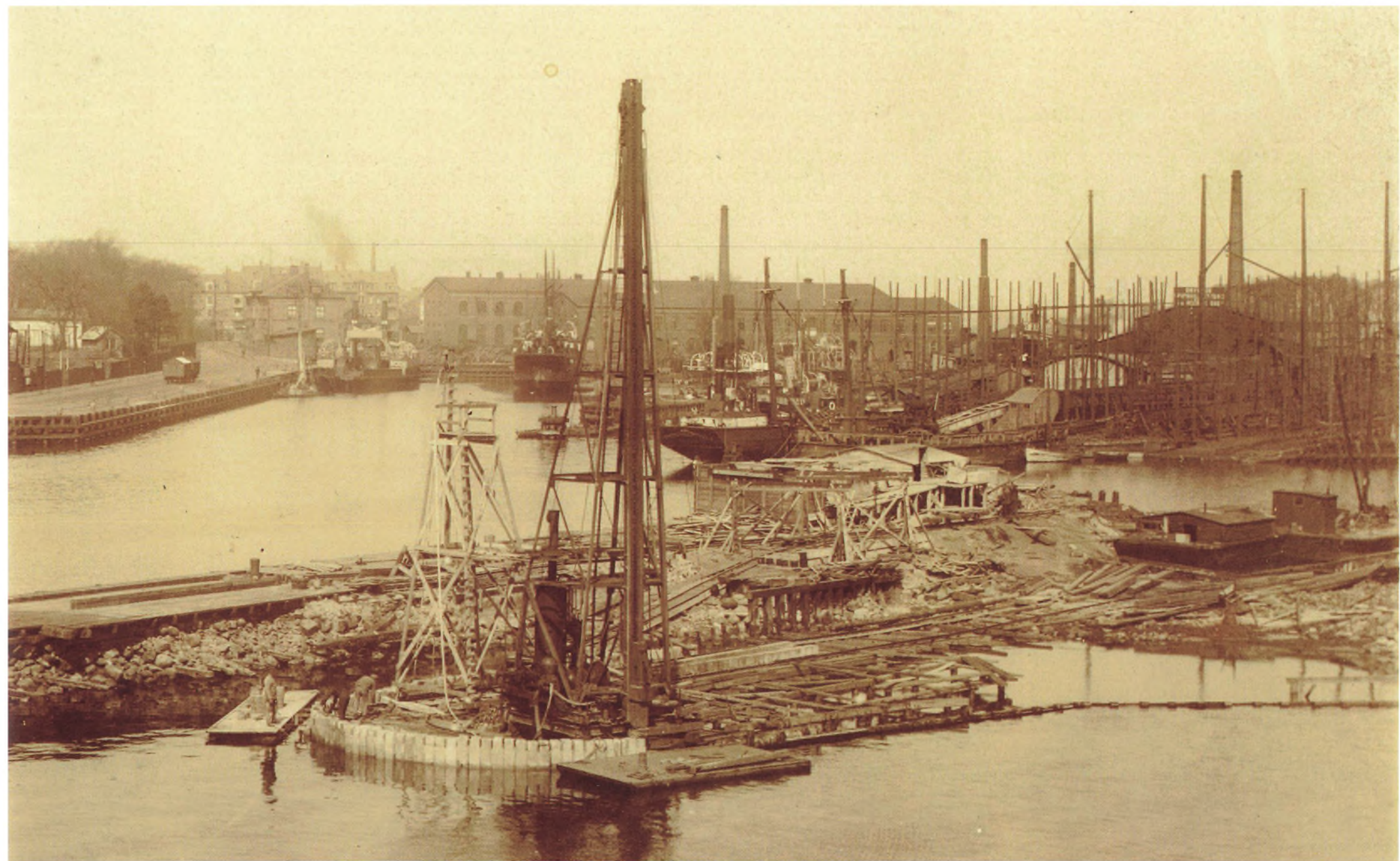
Med andre ord det, som Handelsstandsforeningen ønskede, var en ny, stor havn nord for Kronborg. Gammelkendte argumenter om økonomi, erhvervsliv og en isfri havn blev føjet til i 1907, hvor man på et stort anlagt borgermøde enedes om følgende ordlyd i en udtalelse: »Med stigende Bekymring har man set den almindelige Trafik paa Helsingørs Havn gaa tilbage Aar for Aar, grundet paa de mangelfulde For-

hold ved samme, medens vore Genbobyers større og langt mere tidssvarende Havne have forstaaet at drage den stedse stigende Trafik til sig. Ved denne Tilbagegang er der unddraget det danske Erhvervsliv, og derigennem i første Række Helsingørs Befolkning, betydelige Indtægter. Naar dertil føjes, at der i Hovedstaden har ytret sig stærke Ønsker om i paakommende Tilfælde at kunne benytte Helsingørs Havn som en isfri Forhavn, maa Forsamlingen paa det mest indtrængende anmode det høje Ministerium for offentlige Arbejder om snarlig at lade undersøge Betingelserne for Tilvejebringelsen af en tidssvarende, isfri Havn ved Helsingør, der kan fyldestgøre de Fordringer, der maa stilles til en moderne Trafik- og Vinterhavn«.

Der skulle gå mere end 25 år, før planerne realiseredes. I mellemtiden blev den gamle havn udvidet og forbedret i det små. I 1879-82 havde havnebyggeriet omfattet anlæggelsen af en ny, udrykket søndre mole, ligesom havnebassinet var blevet udvidet langt ind i Kronborgs fæstningsværker, hvor det sidste af Scholtens Ravelin blev bortgravet. I 1912 nøjedes man med en flytning af molehovedet, »udretning« af bolværket og opfyldning af det bagvedliggende areal, således som det også kan ses på fotografiet på modstående side, der er optaget den 22. april 1912.









## Frilageret på nordre mole

I hen ved 20 år havde Handelsstandsforeningen troligt indsendt ansøgninger og udtalelser for at få staten til at bygge et pakhuis, »hvor Havarister kunne oplægge deres Ladning under Skibets Reparation«. I et andragende i 1899 til regeringen og Rigsdagen havde foreningen i sin tid gjort opmærksom på, at et pakhuis var påkrævet som våben i »Konkurrencen med Sundbyerne, specielt da Helsingborg«, idet »Faren er for, at Havarister ville undgaa den Havn, hvor de ikke finde lukket Oplagsplads«. Bekymringen var i høj grad berettiget, for Helsingborg var i 1890'erne i rivende vækst som industri- og havneby. Indtil da havde de to byer været nogenlunde jævnbyrdige med hver ca. 9000 indbyggere, men nu voksede Helsingborg meget hurtigt efter at have været en stillestående, forsømt og gammeldags købstad i det svenske riges udkant. Den havde ved privat og kommunal foretagsomhed udviklet sig til en meget stor konkurrent til Helsingør, hvor man traditionelt havde regnet Nordvestskåne for en del af sit opland. Nu var det ikke blot skånske kadrejere, der dukkede op på Helsingørs rhed for at tilbyde proviant og skibsfornödenheder, men - som handelsforeningen påpegede i en konkret sag - helsingborgske skibe gik op i Kattegat for at praje franske dampskibe og gøre dem opmærksom på, »at Frekventsen med de svenske Sundhavne ikke - som Helsingør - hæmmes ved Foranstaltninger fra Karantænevæsenets Side«. I 1903 sendte Handelsforeningen fornyet ansøgning til ministeriet, men lige meget hjalp det.

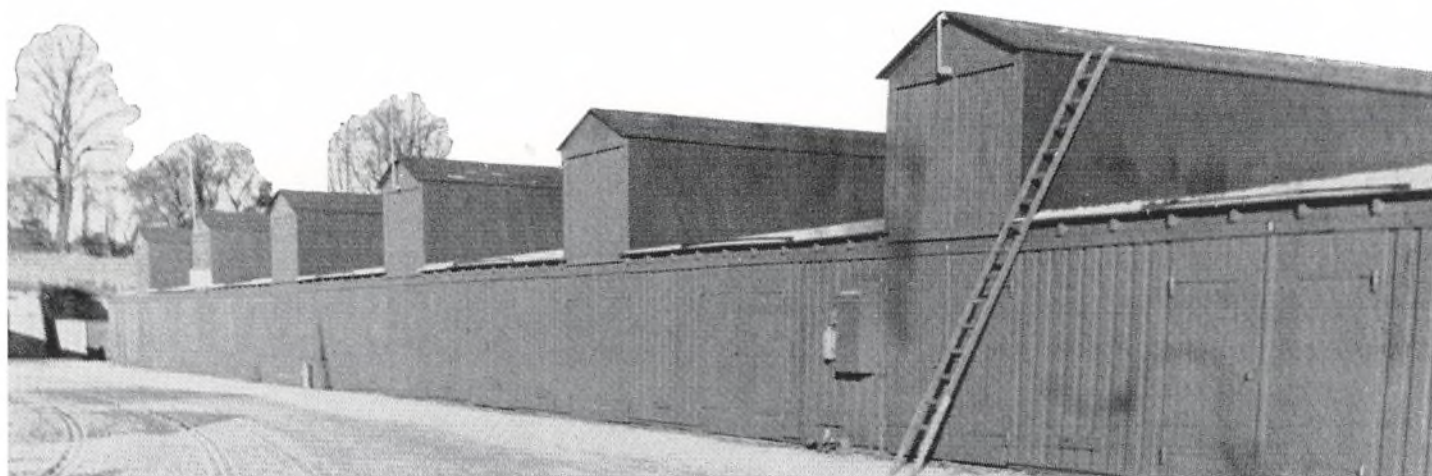
Under første verdenskrig var Københavns Frihavn fuldt udbygget, dels med egne pakhuse og dels med private virksomheder, og i denne gullaschtid anså man det for vigtigt og nødvendigt at udvide Frihavnen med flere bassiner og pakhuse, hvilket skete i 1915-22.

Denne udvikling smittede af på Helsingør Havn, der i 1916 med ministeriets billigelse langt om længe fik mulighed for at opføre et lukket pakhuis med 15 afdelinger på det tilkastede voldgravsareal foran Scholtens Kurtine mellem Kronprins Christians Bastion og Prinsessens Bastion. Arealet havde indtil etableringen af frilageret været anvendt som oplagsplads for værfterne.

Frihavnens pladsproblemer var imidlertid snart løst, og dampskibene var med årene blevet større og mere sikre, så antallet af havarister var dalet stærkt. Det pakhuis, handelsforeningen havde bedt om i så mange år, var dermed snart overflødig. Pakhusene stod imidlertid i mange år og blev først ned-

revet, da LB-færgerne i 1960'erne manglede plads til de ventende biler.

En pudsig historie fortælles i forbindelse med pakhuis 13, der var lejet af værftet. Heri stod nemlig en karet med Frederik den Syvendes kronede monogram på døren. Den var omkring 1918 købt ved en vognauktion på Christiansborg af Helsingør-historikeren Laurits Pedersen med plan om at lade den indgå i Helsingør Bymuseums udstilling, men da museet ikke havde plads, blev den efter nogle års opbevaring i klostret overflyttet til pakhuset. Pakhuis 13 var dengang udlejet til toldvæsenet, der åbenbart har set mildt på museets og klostrets pladsproblemer, og da værftet siden overtog lejermålet, fik vognen forlænget sit ophold i rummet, efterhånden godt skjult bag skibsmodeller og andet materiale. Den blev genfundet i efteråret 1959 af en journalist fra »Nyhedsbladet«, og da Bymuseet stadig ikke havde plads til karten, blev denne transporteret til Nationalmuseets vognafdeling i Brede.









## Havnens kunstværker

»Løvespringvandet« på Wiibroe Plads, som Helsingørs Vandkompagni i 1829 skænkede til Øresunds Toldkammer efter et uventet overskud i kassen, var byens første offentlige monument. Begejstringen var dog behersket for denne fine vandkunst, der blev opstillet på pladsen mellem toldkammeret og bolværket. Da Generaltoldkammeret således ikke ville bekoste en fortsat nødvendig vedligeholdelse af vandkunsten, blev den i 1841 solgt ved auktion - til den unge skibsbygger Jacob Vilhelm Løve! - og prydede sidenhen flere private haver inden den kom tilbage i offentligt eje i 1910 og genrejst uden sit bassin på »forrige Øresunds Toldkammers Plads«. I forbindelse med Wiibroes Bryggeri's 150 års jubilæum i 1990 bekostede bryggeriet ikke alene en nyindretning af pladsen, men også af vandkunsten, hvorved løven på ny kom til at spy sine tre vandstråler, symboliserende Øresund, Storebælt og Lillebælt.

I 1927, der var hundredåret for Mads Holms fødsel, bestilte Helsingør Byråd et mindesmærke over grundlæggeren af værftet. Mindesmærket udformedes som en søjle af granit med det på farvefotografiet her viste topstykke af bronze, udført af kunstneren professor Einar Utzon-Frank, forestillende en stærkt stiliseret galeon fra 1500-årene, omgivet af forgyldte, springende delfiner. Mindesøjlen blev oprindeligt opstillet i 1931 i et lille anlæg på trekanten ud for værftets markenderibygning. Ved værftets senere udvidelse og Kronborgvejens omlægning, blev søjlen flyttet derhen, hvor den står i dag.

Billedhuggeren Rudolph Tegnens prisbelønnede skulptur »Herakles og Hydraen« er ubetinget Helsingørs mest omstridte monument.

»Helsingør har før måttet bøje sig for et borgmesterligt diktat og kommer måske til det igen - jeg vil dog foreslå, at skal endelig byen påtvinges dette monument, så lad det blive anbragt på Grønnehave«. Sådan var en af reaktionerne, da monumentet i 1931 på Tegnens opfordring skulle opstilles ved havnen i Helsingør. En anden modstander af opstillingen bedyrede, at »dette særlige monument er et monstrum, der vil ødelægge stationspladsen, og som vi ikke kan lide og ikke vil prakkes på«. Hertil kom, at skulpturen distraherede udsigten mod Øresund fra de kongelige ventesale i »landets flotteste jernbanegård«. Den 20. november 1932 blev »Herakles og Hydraen« efter yderligere tekniske og personlige stridigheder afsløret i storm og regn - et passende vejrlig til det kontroversielle monument, men som Tegner citerede: »Hvem tæller vel de tabte slag på sejrens dag?«. Herakles og Hydraen - i folkemunde kaldet »Den lille Mands Kamp mod Skattevæsenet« eller »Houlberg og Medisterpølserne« - blev i slutningen af 1990'erne flyttet til den yderste plads på nordre havnearm efter at have været godt og grundigt overskygget af »Sukkenes Bro« til færgerne, som det ses på fotografiet til højre.

I september 1938 vedtog Magistraten borgmesterens forslag om et »Hamletmuseum« på Marienlyst Slot. Foran slottet skulle parterrehavens midtergang være en Hamlet-allé med fire Tegner-statuer af tragediens hovedpersoner og med en stor Shakespeare-statue. Men kun statuerne af Hamlet og Ophelia blev i årene 1938 og 1940 placeret i parken foran Marienlyst Slot. Herfra blev statuerne fjernet i 1980, og de har siden fristet en omskiftelig tilværelse, men står nu sammen foran Scholtens Kurtine, hvor de mest af alt minder om tidligere tiders billetsælgere.









## Bryggerens danserinder

Tre unge piger ikklædt dyngvåde gevandter, som klæber til deres veltrimmede kroppe, glædesdanser på kanten af en springvandsfontæne. Intet under, at Rudolph Tegnens Danserindebrønd, denne fuldbårne vandkunst midt i et prægtigt, altid velplejet anlæg, hvert forår inspirerer byens nyudklækkede studenter til at følge de tre piger i glædesdansen.

Danserindebrønden er et produkt af den navnkundige brygger Carl Jacobsens glæde over den kongelige ballets skønne, unge danserinder, ikke mindst Elna Lauesgaard, Emilie Smith og Grethe Ditlevsen, som kom til at stå model for Tegner. Man kan læse deres navne på brøndens kant, hvis man ønsker at lære dem nærmere at kende!

Det færdige monument blev opstillet i parterrehaven ved Rosenborg Slot den 6. juni 1913; dog uden det bassin, som skulle gøre den til en vandkunst. I 1915, året efter bryggerens død, flyttedes brønden til et andet, ganske ydmygt sted i haven og her stod den indtil 1933, hvor Tegner søgte at få den flyttet til Helsingør, hvor værket på et præsentabelt sted kunne opstilles som den vandkunst, han ønskede. Borgmester Peder Christensen var helt med på idéen og Ny Carlsbergfondet stillede hjertensgerne værket til byens rådighed. Den 20. marts 1934 var Danserindebrønden opstillet på sin nye plads i det såkaldte Grønnehaveanlæg, men det var dog først i 1937, at brønden endelig fik sit ydre granitbassin, hvis karakteristiske facon var dikteret af gartneren G.N. Brandt. Han tegnede nemlig haveanlægget



med et gangstisystem bestående af tre overlappende cirkelslag med brønden som centrum. Fotografiet fra 1938 herover viser det ganske store, endnu åbne og ligesom ned-sænkede haveanlæg mellem Rostgaardsvej og værftet, hvor Danserindebrønden indtager en nærmest beskedne plads i det ene hjørne.

Da værftet i 1941 skulle udvide sit areal, skete det ved inddragelse af en del af Grønnehaveanlægget og en forlægning af Kronborgvej. Derfor måtte Danserindebrønden flyttes for fjerde gang, idet den skulle rykkes 25 m længere mod nordvest til sin nuværende plads i et formidsket haveanlæg, der ligeledes blev tegnet af Brandt. Flytningen var et krævende stykke ingeniørarbejde, som det fornemmes af fotografiet til venstre.







## Kranerne på værftet

Noget af det første, som blev anskaffet i forbindelse med anlæggelsen af værftet i 1882, var en kajkran. Med løft op til 45 tons opfyldte kajkranen længe værftets behov. Men kedler og maskindele blev stadigt sværere, så i 1905 besluttede værftets bestyrelse at anskaffe en »tårndrejekran«, der, stående på et fundament, hvortil var medgået 2400 tons beton, kunne præstere et løft op til 80 tons, hvilket fuldt ud dækkede værftets daværende behov.

Værftet måtte i henhold til »Concession til anlæg og drift af et Jernskibs- og Maskinbyggeri« opstille de kraner, der var nødvendige. De tidligste kraner på beddingerne var høje jernrør med en svingbom, hvis aktionsradius var hæmmet af bardunerne, der holdt kranerne oprejst. Trækkraften til kranerne blev leveret af udrangerede dampspil fra skibe. Der var på et tidspunkt otte sådanne kraner. Udenfor kranernes rækkevidde foregik transporten af skibsbygningsmateriel med to- og firehjulede vogne.

I forbindelse med opførelsen af et nyt skibsbyggeri i 1924 blev byggebeddingerne forsynet med kørende tårnkraner, der var el-drevne. Beddingen nærmest byen blev nog-

le år senere udstyret med en højbane med en 8 tons kran.

I 1948 blev »strækning 9« og kranbanen mellem byggebeddingerne udstyret med to 37 tons kørende portalkraner, som værftet havde købt fra et amerikansk skibsværft, finansieret over »Marshallhjælpen«. Helt i overensstemmelse med den righoldige øge- og tilnavnetradition på værftet gik kranerne til deres dages end under navnene »Onkel Sam« og »Marshallkranen«. I 1962 erhvervedes endnu en brugt amerikansk kran af samme type som Marshallkranerne, og samtidig afløste en helt ny 20 tons kran, lavet på Århus Maskinfabrik, den ældre højbanekran på vestre byggebedding.

I 1980 anskaffede værftet to meget store kraner fra et nedlagt engelsk skibsværft, hvoraf den ene anes yderst til højre på billedet til højre. For at de to store rustrøde og højt opbyggede kraner ikke skulle genere udsigten til Kronborg, var det blevet aftalt med Haverådet og Helsingør Kommune, at kranerne, når de ikke var drift, skulle stilles så langt mod nord som muligt på den 150 meter lange udrustningskaj, også benævnt »strækning 14«.









## Drømmen om en Nordhavn realiseres

Fotografiet af det 10 m høje udspringstårn på Helsingør Nordhavns svømmestadion med Kronborg i baggrunden var ikke just det billede, hedengangne havneingeniør Louis Carlé så for sig, da han projekterede sin gigantiske nordhavn.

Det var Helsingørs populære og kontroversielle borgmester Peder Christensen, der på nærmest egen hånd og efter mange års hård kamp mod stat og politiske modstandere, skaffede byen sin Nordhavn - ikke af Carlé'ske dimensioner, men som en snedig løsning på kystsikringsproblemerne, idet sandet ville aflejre sig mellem havnen og Hotel Marienlyst, så sidegevinsten ville blive en sandstrand af kvalitet som den i Hornbæk. Hovedgevinsten var en Nordhavn, der primært skulle tjene rekreative formål i form af en søbadeanstalt og lystbådehavn, men samtidig kunne befri den travle statshavn for byens pladskrævende erhvervsfiskere.

Det var i virkeligheden et privat konsortium, der havde givet borgmesteren muligheden for at få Nordhavnsprojektet godkendt i byrådet. Konsortiet ville opføre en badeby - et Nordens Miami Beach - på Grønnehave mod erlægelse af en passende leje til Kommunen, opførelse af en gratis søbadeanstalt, fri adgang til badestranden og naturligvis bygge den altafgørende bådehavn, som efterfølgende skulle overgå til Kommunen. At det i sidste ende blev Kommunen, der måtte financiere foretagendet, ændrede ikke på, at borgmesteren den 3. juni 1934 kunne festlig holde indvielsen af Helsingør Nordhavn. På tegningen side 131, der er udført 2 år efter indvielsen,

får man et godt indtryk af, hvad der kom ud af konsortiet, A/S Kronborg Havbad's ambitiøse planer. Gummifabrikken Tretorn ses som et besynderligt appendix i den sammenhæng: En stinkende fabrik som nabo til en badeby, der skulle tiltrække turister fra nær og fjern! Forklaringen er, at borgmesteren i en tid med meget stor arbejdsløshed dårligt kunne sige nej til den svenske fabriks tilbud om en filial i Helsingør, men på den anden side heller ikke havde kunnet sige nej til badekonsortiets tilbud. Kronborg Havbad accepterede fabrikken, og Tretorn blev byens næststørste arbejdsplads. Badebyen blev derimod en fiasko. På tegningen ser man Nordhavnen delt op af en bred midtermole, hvor Kronborgsiden er fiskerihavn med ophalingsbedding, og Marienlystsiden er lystbådehavn. Ved fiskerihavnen fik Helgolandsværftet plads, Helsingør Fiskehus og en lille købmandshandel kom til ved ophalingsbeddingen, mens stejlepladsen og røgeriet, der ligeledes hørte til havnens egen lille verden, fandt deres pladser på landsiden af havnevejen. Svømmestadion yderst på nordre mole blev opført i 1935 af Helsingør Svømmeklub og udspringstårnet kom senere til. Kronborg Havbads særegne, nu nedrevne, art deco-bygning blev havnens arkitektoniske perle.

Forlystelsesparken med svingkarrusel, kastegegn, radiobiler, spillehaller og iscremebar blev aldrig nogen succes. Det gjorde derimod vandrutschebanen og den ved kystsikringen etablerede sandstrand, i folkemunde kaldet »Gummistranden«, som var behørigt udstyret med omklædningsrum, badekabiner, gymnastikredskaber og andre faciliteter, som man ikke skal være voldsomt gammel helsingoraner for at kunne huske. Alt er forlængst nedrevet, da helsingoranerne nu foretrækker Middelhavet og Thailand!







SKT. OLAV KIRKE

SKT. MARIE KIRKEN

WIBROES

BRYGGERI

KARMEliter KLOSTERET

DANSERINDEBRØNDEN

ANLÆGET

HELSINGØR

SKIBVÆRFT.

GASVÆRKS

PARKERINGS PLADS.

LEGEPLADS

GRØNNEHAVE STATION

GUMMI FABRIKEN

PARKERINGS PLADS.

FORLYSTELSE/PARKEN

BADE KABINERNE

STEJLE PLADS.

RESTAURANT

KRONBORG HAVBAD

KRONBORG SKOVEN

EXERCERPLADS

DEN NYE

FISKERI OG LYSTBAADE

HAVN.

SØMME-STADION.



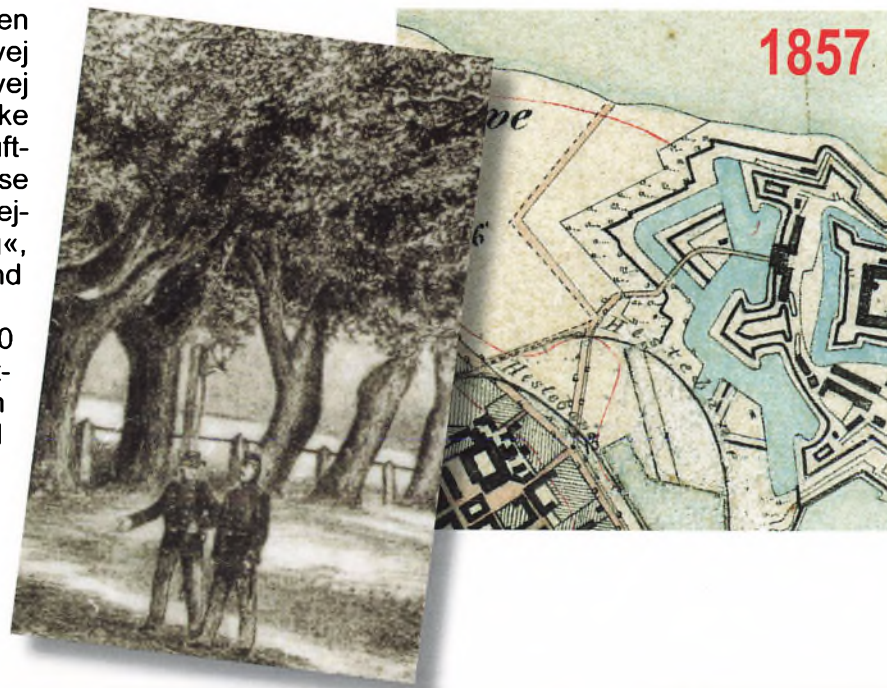
## Vejen til Nordhavnen og Kronborg

Den ældste vej til Kronborg fra byen var den såkaldte Kronborg Allé, der gik fra Hestemøllestræde skråt over fæstningens græsklædte udenværker via Würtembergs Ravelin til Kronværksporten, som det ses på det første af de her viste kortudsnit - fra 1857. Den træbevoksede allé i nærmest landlig idyl ses på træsnittet ved siden af kortet og gik, inden fæstningsværkets kontregarder i 1818-23 blev sløjfet, til Moltkes Kontregarde og derfra via en kort bro til Würtembergs Ravelin. Alléen var i sidste halvdel af det 19. århundrede en yndet promenade for helsingornerne, og følgelig var sorgen stor, da den del af alléen, der lå nærmest Kronborg, måtte vige til fordel for Mads Holms jernskibsværft og de store, gamle træer dermed måtte fældes. Alléen nærmest byen blev til gengæld de første år bevaret som adgangsvej til værfterne.

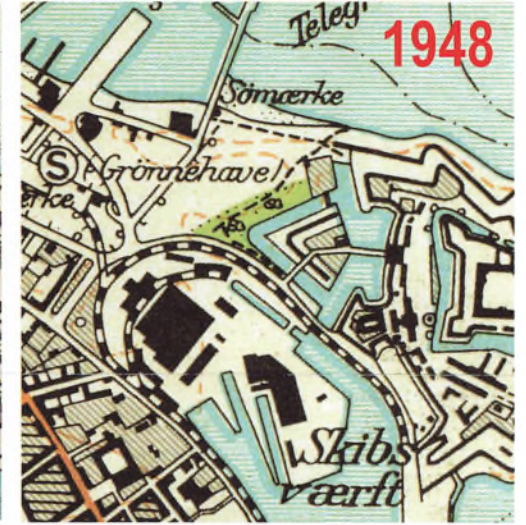
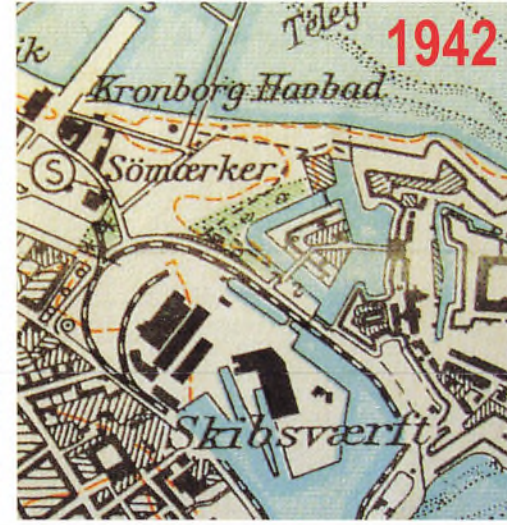
En ny vej til Kronborg var for såvidt allerede i 1865 etableret i forbindelse med Nordbanens videre forløb som hestebane via Kongensgade ud til begge sider af havnen og i slutningen af 1870'erne etableredes en egentlig vej, »den nye Kronborgvej« langs jernbanen til Kronborg fæstnings glacis, som det ses af kortudsnittet fra 1880. Den blev kort efter udvidet og fik et halvcirkulært forløb langs med jernbanen rundt om værftet og videre ud til spidsen af nordre mole, som det ses af kortudsnittet fra 1898, og kaldtes da også undertiden for »Cirkelvejen«. Vejen var rundt om værftet belagt med skærver, mens den på molen var brolagt med jernbaneskinne nedfældet i brolægningen.

I forbindelse med anlægget af Nordhavnen etableredes i 1933-34 en bred adgangsvej til denne, der sammen med Grønnehavevej gav det på fotografiet herunder viste ganske store vejkruds. Ved sammenligning med luftfotografiet fra 1935 på side 133 kan man se dette efter datidens forhold gigantiske vej anlæg og det store »Grønnehaveanlæg«, hvori Rudolph Tegnors Danserindebrønd var blevet opstillet i 1934.

I 1941 udvidede værftet sit areal med 7.100 m<sup>2</sup> ud mod Kronborgvej, hvorfor vejen måtte omlægges for værftets regning med en reduktion af Grønnehaveanlæggets areal til følge. I den forbindelse blev den tidligere omtalte ringmur opført, og langs denne anlagdes nye jernbanespor. På kortudsnittene 1942 og 48 ser man det udvidede værftsareal med det nye og det gamle jernbanespor som en god målestok.









## Helsingør 1948

»Saa vidt vides har der ingensinde foreligget nogen samlet Udstykningsplan for Helsingør og heller ikke Hovedretningslinjer for Udstykning. Man kan saaledes ikke tale om nogen kommunal Jordpolitik«, skrev Peder Christensen i 1941, da kommunen så småt var begyndt at arbejde på en byplan efter byplanloven fra 1938. En egentlig regulering af udstykningen var derfor ikke sket, men via vedtægter og især vej anlæg havde kommunen alligevel indflydelse på byggeriet, der spredte sig i alle retninger.

Når alt kommer til alt var det også kommunen selv, der ved jordkøb og udstykninger gjorde det hele muligt.

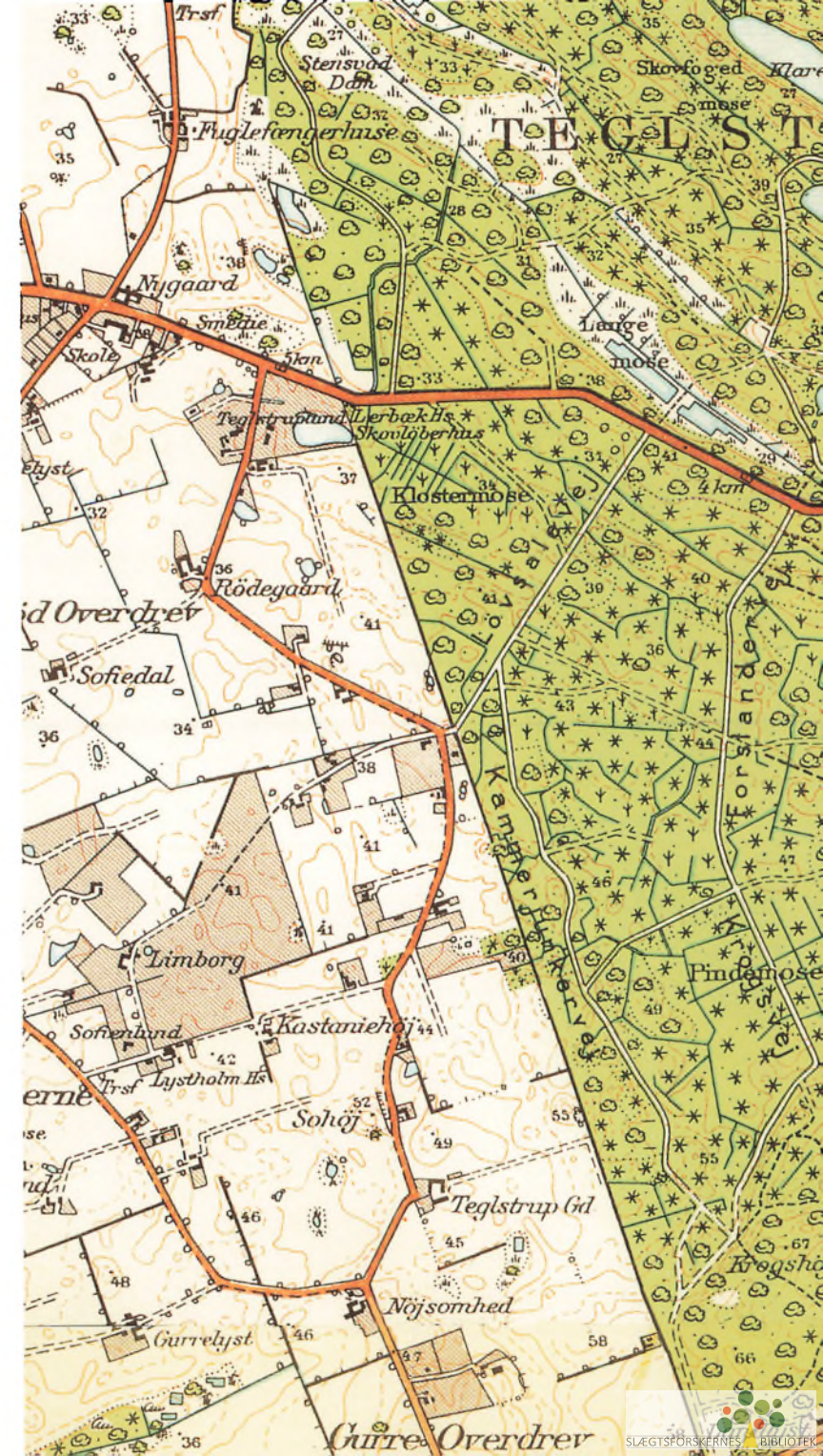
Den første kommunale udstykning fandt sted allerede i 1917, da arealer fra det nedlagte glasværk i Højstrup blev til villakvarteret omkring Mariavej og Magdalenevej, men det var kun en lille begyndelse. 1927-28 blev lystejeendommen Belvedere og de private haver i nærheden købt for i alt 170.000 kr eller 38 øre pr. kvadratalen. Området strakte sig helt ud til Kongevej, hvor det stod i forbindelse med arealer, som kommunen allerede ejede ved Flynderborgvej. Som led i beskæftigelsesarbejder for 350.000 kr blev Belvederevej i 1928 anlagt som ny forbindelsesvej mellem Kongevej og Gurrevej, og hele området blev byggemodnet og udstykket til huse på højest »to beboelseslag« og med forbud mod forretninger. Herved opstod kvartererne Hollandskevej, Belvederevej, Flynderborgvej, Vinkelvej, Pontoppidansvej, Rogertsvej, Mads Holmsvej og Chr. Rasmussensvej. Navnene skyldtes Peder Christensens byhistoriske sans.

Opfattelsen af »det at bo« var gennem

1930'erne blevet til mere end blot plads mellem fire vægge. I mange tilfælde blev de nye bebyggelser små samfund med egne, kollektive faciliteter. Dette var selvsagt mest udpræget ved etagebyggeri, men fandt også vej til boligforeningernes byggeri. Anderledes individuelt udformede boligtyper ønskede bygherrerne af villaer og bungalows. Byplanloven fra 1925 gav dog bystyret mulighed for at udstikke rammerne for blandt andet vejforløb, bebyggelsesarter og deres fordeling samt byggelinier - arbejdsredskaber, som flittigt og dygtigt blev anvendt af Helsingør Byråd.

På det her viste udsnit af et turistkort fra 1948, der er påtrykt enkelte rettelser i 1965, ses en klar udvikling af byen, når man sammenligner med kortet fra 1898 på side 109. Villakvartererne har bredt sig helt ud omkring Montebello med Kingosvej som yderste grænse til landbrugsjorderne mod vest. Korttegneren nåede at få denne vej med i sine rettelser, ligesom de øvrige adgangsveje til 1950'ernes store boligbyggeri Blicherparken og Grønningen (1952-59), der erobrede en stor del af Kronborg Ladegaards jorder. Gården blev nedrevet i 1957, og er da også fjernet på kortet. En anden ny gennemfartsvej, nemlig Gefionsvej, er under anlæggelse, men endnu er vejens store boligbyggerier Gefionsparken og Sundparken (1951-65) ikke med på kortet.

Det viste turistkort er iøvrigt også et herligt udtryk for datidens udflugter, der stadig foregik i adstadigt tempo på cykle eller til fods. De såkaldte turistkort fra Geodætisk Institut var nemlig farvelagte og falsede udgaver af tidens gængse topografiske kort i målforholdet 1:20.000, der gav mulighed for at vise de enkelte huse, markskel, træer og fortidsminder for den, der ville udforske sin omegn.







UPHÆGN

St. Rævmose

Mariesminde

Lappestens Batteri

Lundehave  
Alla Holthe  
Vandrerhøj

Badehotel

Lappen

Badehavn

Birkehøj Gd.

Tjømhøj

Søborgsminde

Grønhave

St. Grønhave

Skarbrynet

Bregnehøj

Bakkegaard

Skibsværft

Gravtofte Gd.

Moselund

Guldgravergaard

Havn

Toldsted

Dagtpfærg

Postkont og Tlgr

Dyresø Gd.

Marihøj

Montebello

Kristinehøj

Arnely

Solvang

Fredshavn

Margrethehøj

Løvdal

Skovlyst

Vandtaarn  
Klosterindsøgård

Hestens Bakke

HELSING



## Da man cyklede til arbejde

Et typisk kendetegn for byens værft var de mange cyklister, der hver morgen, i frokostpausen og ved fyraftenstide fyldte gader og veje. Cyklen var blevet et populært transportmiddel for danskerne, ikke mindst under krigen og op i 1950-60'erne, og det var til at begynde med ikke lige nemt for værftet at håndtere de mange cykler, som det ses af fotografiet herunder, der er optaget i begyndelsen af 1930'erne. Skiltet i baggrunden forkyn-der, at »Al Cyklekørsel paa Værftets Grund er forbudt«, og på skiltet i forgrunden har man yderligere meddelt, at »Henstilling af Cykler

er forbudt«. I 1936 opførte værftet således af gode grunde en cyklestald for arbejderne ved marketenderbygningen, og i efteråret 1954 fik værftet tilladelse til at opsætte cyklestativer langs fortovet ud for klosterhavens og trælasthandelens plankeværk, som det ses af billedet til højre, og det gav mere ordnede forhold. I september 1958 tog værftet en ny folkebygning i brug, der var opført på en del af klosterhavens areal ud mod gaden - et byggeprojekt, det ikke havde været nemt at få realiseret så tæt ved det fredede karmeliterkloster. I folkebygningens kælder var der indrettet nummererede pladser til 700 cykler for de medarbejdere, der havde mere end 750 meter til arbejdet og dermed havde opnået ret til et cyklenummer. Stadig benyttes stativerne udenfor dog flittigt.





HELSINGØRS  
**BRÆNDSLS & TRÆLASTHANDEL A/S**  
Brændsel. Trælast. Bygningsartikler  
Telefon 76 og 77

ROSK / Lid  
lakkert f  
LYNHJEN

Forsikring  
THE DANSKE  
af 1944

Forsikring  
THE DANSKE  
af 1944



## Helsingør Værfts storhed og endeligt

Perioden 1924-1983 blev Helsingør Værfts storhed og endeligt. Toppunktet blev nået omkring 1957, hvor værftet havde godt og vel 3600 ansatte. Hovedparten arbejdede på selve værftet; stort set indenfor de grænser, der var blevet udstukket i forbindelse med anlæggelsen i 1882.

Klemmt inde mellem by og slot var Grønnehavefælleden og havnebassinet reelt værftets eneste udvidelsesmulighed. Begge afgav da også areal til udvidelser, om end kun i beskedent omfang.

En flytning af værftet var på tale. De bestående rammer blev valgt. En skelsættende beslutning, som for så vidt den i sidste ende gjorde det umuligt at skabe en effektiv og rationel arbejdsplads. Udnyttelsen af værftsarealet intensiveredes.

Et vældigt bygge- og moderniseringsprogram tog sin begyndelse i 1924, hvor to nye, hypermoderne skibsbygningshaller blev opført i jernbeton udenom og ovenover det gamle skibsbyggeri, som var i funktion under byggeriet. De oprindelig tre byggebeddinge blev ombygget til to og forlænget ud i havnebassinet. I 1928 blev den gamle patentophalingsbedding ombygget. Herefter fulgte i 1930 en udvidelse og modernisering af kontorbygningen. En ny marketenderibygning blev opført i forlængelse heraf. En ny værkstedsbygning blev i 1932 rejst til erstatning for den gamle, som var nedbrændt. Værftets ældste bygningskompleks blev i 1944 ligeledes ødelagt ved en voldsom brand. Ved genopførelsen blev bygningerne opført i moderne jernkonstruktion. I 1950 fik elektrikerne domicil i en

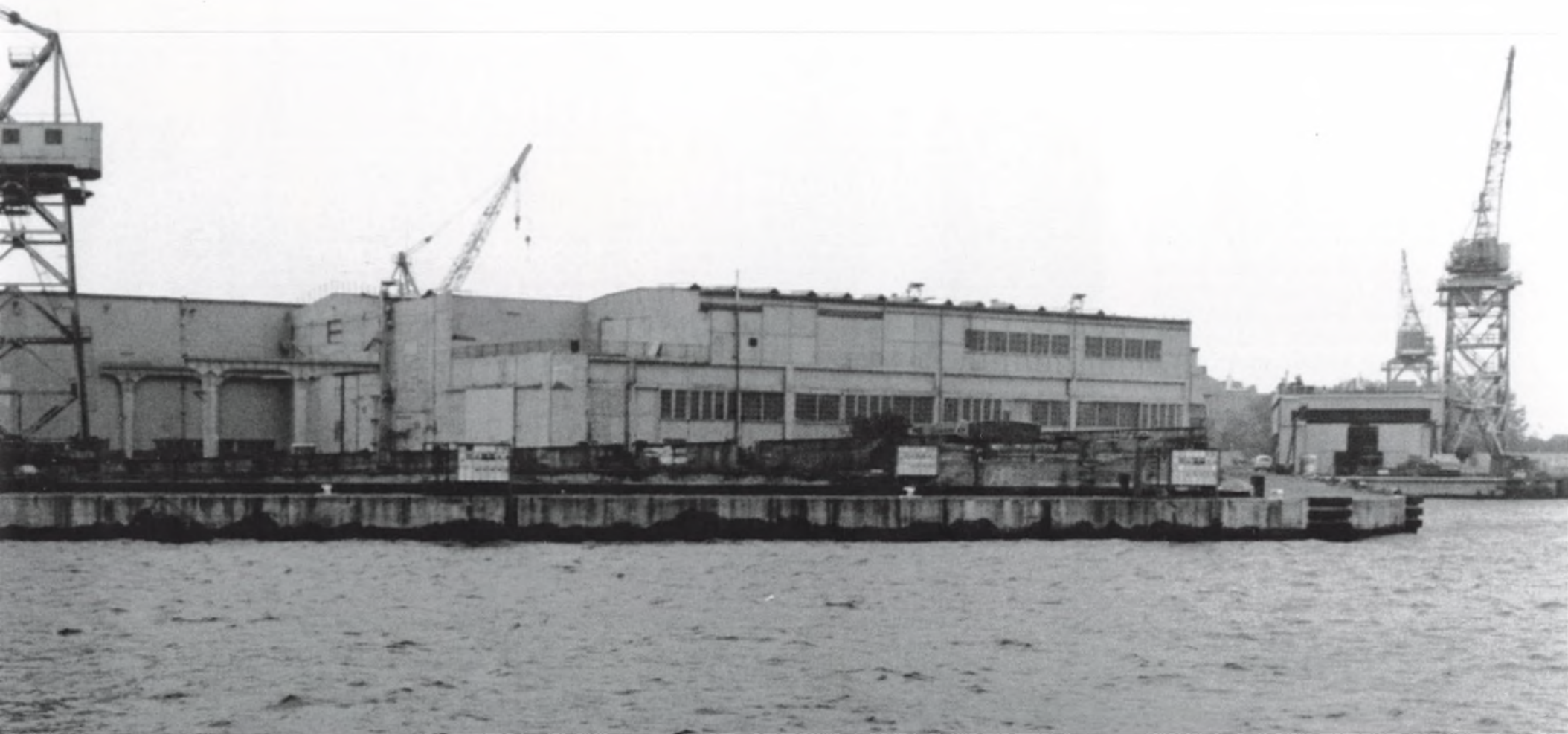
ny bygning, som blev rejst ud mod havnen mellem kontorbygningen og snedkeriet. Udover værftets elafdeling rummede bygningen lager og hovedmagasin. Den gamle dok fra 1884 blev i 1954 erstattet af en ny og større tørdok. Ved indvielsen var den Nordens største. Klos op ad denne lod værftet opføre en særlig bygning for spantebukning. Da plads efterhånden var blevet en mangelvare på værftet, blev bygningen konstrueret således, at det flade tag kunne udnyttes som lager for hen ved 2000 tons jernplader.

Det sidste store nybyggeri på værftet blev den 80 meter lange og 25 meter brede svejsehal, som ses på fotografiet. Den blev rejst i 1965 på den gamle ophalingsbeddings plads klos op ad den gamle svejsehal. Skibsbyggeriet fik dermed et samlet indendørs svejseareal på hen ved 3.500 kvm. »De grå haller« kaldte man disse mægtige bygninger, der effektivt skjulte udsigten til Kronborg for mange i byen.

I slutningen af 1960'erne begyndte nedturen så småt for de danske værfter. Moderne værfter i lande med nationale støtteordninger og ikke mindst nyopståede skibsbygningnationer i de fjernøstlige lavtlønslande, var umulige at konkurrere med, hvad angik konventionelle skibstyper. Helsingør Værft måtte i stedet koncentrere sig om nicheproduktion til kunder, der stillede særlige krav. Det gik forholdsvis godt i en del år, men i 1982 var ordrebogen tom, og året efter blev den tunge beslutning om at lukke værftets nybygningsafdeling truffet af ejeren, Lauritzen-koncernen.









## Da Kronborg atter kom til syne

Det hedengangne Helsingør Værfts areal var ejet, dels af Helsingør Kommune og dels af Trafikministeriet, og en lille del af Boligministeriet. I januar 1995 var hele værftområdet kommet i kommunens eje, hvilket banede vejen for nedrivning af de store, grå haller på værftsarealets sydøstre halvdel med henblik på at retablere et frit udsyn til Kronborg. Nedrivningen blev besluttet i september samme år og straks efter påbegyndt. Pludselig så man atter Kronborg fra en passende afstand, og man blev frem for alt opmærksom på den bebyggelse, der i tidens løb havde bemægtiget sig Kronborgs udenværker. Det gav anledning til alvorlige overvejelser om arealets fremtidige brug og satte sindene i kog. Skulle man udradere 100 vigtige år af Helsingørs historie ved at nedrive værftets tilbageværende bygninger, og skulle man ignorere Kronborgs endnu længere funktion som kaserne for garnisonen ved at nedrive kasernebygningerne, hvis tage man pludselig kunne se rage op bag fæstningsvoldene?









## Kronborg i morgen

Debatten om værftområdets fremtid tog sin begyndelse allerede i 1984, hvor arkitekt og professor H. Bonnesen luftede tanken om en genskabelse af Kronborgs udenvæker nu, da alt håb for byens værft syntes ude: »Blev Helsingør Skibsværft nedrevet, ville Helsingør miste en desværre døende arbejdsplads af format, men der ville til gengæld blive mulighed for at genskabe et af renæssancens fineste fæstningsværker, hvis mager ikke findes mange steder i verden«.

Da flere af byens havnenære erhvervsarealer var under forandring, og man samtidig ønskede at sammenlægge færgetrafikken i et fælles anlæg, foreslog Helsingør Kommune i 1987 at udskrive en idékonkurrence for hele det bynære kystområde. Den blev gennemført 2 år efter og resulterede i en række forslag, der primært tog afsæt i de byggemuligheder, der åbnede sig på den attraktive værftgrund. De statslige myndigheder lagde dog vægt på, at byggeriet skulle tilgodegive en eventuel retablering af Scholtens Ravelin, men Kronborgs enestående kulturmiljø interesserede ikke kommunen synderligt. »Man må lige tænke på, at det er Helsingørs bedst beliggende grunde, der her er tale om«, var borgmester Knud Axelsens kommentar.

Kommunen nåede dog ikke langt med byggeplanerne, idet miljøminister Lone Dybkjær i foråret 1990 greb ind i sagen med sit berømte nej til projektet på værftgrunden. I et brev til borgmesteren skrev hun bl. a., at »Kronborg er utvivlsomt vort væsentligste nationale monument, og jeg mener, at vi har en særlig forpligtelse til nøje at overveje sikringen af Kronborgs omgivelser. Vi må

derfor tage os tid til en bred offentlig debat, hvor hovedspørgsmålet må være, om vi også af hensyn til kommende generationer bør friholde værftsarealerne helt for bebyggelse og genskabe Kronborgs oprindelige omgivelser. Dette ville jo også være et væsentligt aktiv for kommunen«. Lone Dybkjærs forslag fik borgmesteren til provokerende at spørge, om det måske også var hendes tanke, »at der skal græsse får på voldene«! »Vi kan da ikke leve af Hamlet - og vi kan heller ikke tjene penge på at klippe de får, som vil kunne græsse på grønne arealer omkring Kronborg«.

Debatten gik højt og delte på det nærmeste helsingoranerne i to lejre, nemlig dem, der støttede miljøministerens forslag (illustrationen til højre) og dem, der ønskede at bevare havnen i sin fulde størrelse og en fortsat mulighed for at udnytte værftarealet. De store aviser gik med ind i debatten, og Berlingske kunne således i sin leder give Dybkjær ret i, at et storbyggeri udmærket kunne placeres andetsteds i byen, så vi kan få »en turistattraktion i verdensklasse«. Eller som en læser skrev: »Kronborg tilhører os alle, ikke en lille klike i sundbyen«! Helsingør Dagblad spurgte derimod i sin leder, om »det nu er radikal politik at hylde centralstyret og give pokker i det lokale selvstyre«. Dybkjærmodstanderne så tillige det problematiske i en genskabelse af fæstningsværkerne, som de mente kunne få et skær af simili, og hvor skulle tidsgrænsen for en genskabelse af Kronborg i sine velmagts dage gå? Menings-tilkendegivelserne var utallige, og da miljøministeren den 12. september 1990 inviterede til debat i værftets kantine, var lokalene nær sprængt af menneskemængden. Det bragte dog ikke de stridende parter nærmere hinanden.

# KRONBORG

## Græsengen

Foran glaci set var et stort åbent areal, så fjenden ikke havde mulighed for at overrumple Kronborgs forsvarere. I dag ligger værftsbygningerne her. Genskabes græsengen får vi mulighed for både at gense Kronborg i sin oprindelige skikkelse og Helsingør by med en smuk grøn afrunding mod nord.



# MORGEN

## Von Scholtens ravelin

Von Scholtens ravelin forsvandt med værftets og havnens udbygning. Nu har vi chancen for at genskabe denne del af Kronborgs ydre fæstningsværk.

nyttede vejen til Kronborg Slot.  
en del af Kronborgs ydre fæstnings-  
æg, som skabte Kronborgs rammer.  
formede sider kunne vejen – og en  
ende – beskydes.



## Nye forslag og planer

Lone Dybkjærs forslag, der i 1991 indbragte hende den europæiske guldmedaille for bygningsbevaring, havde for alvor sat gang i debatten om såvel Kronborgs som værftarealets fremtid, men »en minister sidder som bekendt ikke evigt«, som Helsingør Dagblad fortrøstningsfuldt skrev. Dybkjærs visioner blev dog ikke glemt, og i september 1994 fremlagde det såkaldte Kronborg-idéudvalg under organisationen Dania Nostra (nu Europa Nostra Danmark) en række forslag til forbedring af Kronborg som historisk monument og turistattraktion. Arbejdet blev naturligt overtaget af Slots- og Ejendomsstyrelsen, der i januar 1995 nedsatte en arbejdsgruppe, som fik til opgave at udarbejde forslag til en samlet overordnet plan for den fremtidige benyttelse af Kronborg med omliggende bygninger og fæstningsværker. Bemærkelsesværdigt var det, at arbejdsgruppen ikke skulle beskæftige sig specifikt med værftarealet, om end man skulle tage hensyn til den kulturmiljømæssige sammenhæng, de to områder havde. I udvalget sad bl. a. rigsantikvar Olaf Olsen og kommunaldirektør Flemming Jensen, hvorved både nationale og lokale interesser i princippet kunne tilgodeses. I slutningen af året var de store, grå haller nedrevet og værftthalvøen på vej til at blive omdannet til et græsklædt, bart anlæg, noget der pudsigt nok var stor enighed om. Bag Kronborgs volde sad »Olaf Olsen-udvalget« og planlagde, hvad der skulle ske på Kronborg, mens helsingoranerne udenfor diskuterede de mange muligheder, der til stadighed åbnede sig for værftarealets brug. Med lanceringen af »Tillæg til kommuneplan 1989-2001« i september 1996 brast er-

hvervslivets drøm om et storstilet nybyggeri på værftområdet. På baggrund af en aftale med daværende miljøminister Svend Auken blev områdets fremtidige anvendelse nemlig fastlagt til kulturelle formål med en samlet byggemulighed på 31.500 m<sup>2</sup>. Et udflyttet Handels- og Søfartsmuseum skulle være et af de bærende elementer. En arbejdsgruppe blev nedsat med henblik på at give et konkret bud på en fremtidig anvendelse af værftområdet indenfor de af kommuneplanen udstukne rammer. Overskriften blev et »Øresundscenter«, hvor værftområdet skulle omdannes til et multikulturelt formidlingscenter, der skulle give brugerne en »bredere forståelse for Øresundsregionens forudsætninger« og dermed bidrage aktivt i udviklingen og præge fremtiden. Handels- og Søfartsmuseet skulle være en del af dette, ligesom en bypark på værftshalvøen kunne tilgodeses lidt af Dybkjærs visioner. Væsentligt var det, at værftområdet ikke skulle ligge som en isoleret verden, men derimod i aktivt samspil med slot, by og havn. Værftets gamle bygninger, den gamle dok og dele af havnen skulle indgå i »Øresundscenret« som »et center for maritime aktiviteter«, et begreb, Handels- og Søfartsmuseet overtog ved deres eget spændende bud på en udnyttelse af værftgrunden ved en storstilet præsentation i 1997. I slutningen af 1998 besluttede byrådet at få fire anerkendte arkitektfirmaer til, ud fra kommuneplanen, at give deres her viste bud på den fremtidige udformning af værftområdet ud fra en helhedsplan. Fælles for forslagene, der blev udstillet for offentligheden i foråret 1999, var den i kommuneplanen krævede hensyntagen til Statens ønske om muligheden for en fremtidig genskabelse af bl. a. Scholtens Ravelin og muligheden for nybyggeri på HV-Turbos areal.





Arkos Arkitekter MAA m.fl.



landskabsarkitekt Jeppe Aagaard Andersen



Illustration af helhedsplanen, tegnet af Dan Hasløv Hasløv og Kjærsgaard Arkitektfirma I/S.



## Den endelige løsning?

Den 30. november 2000 blev Kronborg optaget på verdensarvslisten - UNESCO's World Heritage List - og kom dermed i selskab med så prominente fortidsminder som den kinesiske mur og Akropolis. Det var selvsagt en stor ære for byen. Den udløsende faktor var de planer, der nu lå for reetablering af voldgrave, glacier og ravelin. I den nye Kommuneplan 2000-2012 bevarede kommunen muligheden for nybyggeri på værftarealet, dog stadig udelukkende til kulturelle formål. Kort tid efter vedtagelsen af kommuneplanen indbød Europa Nostra Danmark til en stort opsat »høring om Kronborgs omgivelser« i Kronborgs Riddersal. En høring, hvor en fransk ekspert slog til lyd for, at hver historisk epoke skulle respekteres og dermed også industri- og værftskulturen. Det fik dog ikke umiddelbart den danske diskussion om fuld frilæggelse af Kronborgs omgivelser til at forstumme.

I marts 2003 besluttede byrådet at udarbejde to »parallelt kørende« lokalplanforslag for det omstridte areal, og disse blev endeligt vedtaget i april året efter. Den ene lokalplan tog sig af en »Frilægning af Kronborgs omgivelser og indretning af den bynære havn« og den anden af »Byggefeltet på Værftsområdet«.

Baggrunden for landskabsplanen var en helt ny udviklingsplan - et projekt - udarbejdet i tæt samarbejde med Kommunen, Slots- og Ejendomsstyrelsen og Fonden Realdania af landskabsarkitekt Jeppe Aagaard Andersen. Udgangspunktet for denne plan var kommuneplanen, der igen var baseret på en bearbejdning af de fire arkitektopdrag, som kommunen lod udarbejde i 1999. Planen skabte samtidig en sammenhæng mellem de to begreber, som de to lokalplanforslag havde affødt - »Kulturrummet« på den friholdte del af værftområdet og »Kulturværftet« på byggefeltet. Den hidtidige heftige debat om Kronborgs omgivelser anført af Europa Nostra var ophørt. Stat og kommune

dannede et partnerskab, der skulle sikre, at de enkelte områder udvikledes samtidig, afstemt efter hinanden; et fællesskab, der sigtede mod »at skabe de optimale rammer for en vellykket gennemførelse«.

En rundhåndet donation fra Fonden Realdania på 115 millioner kroner sikrede økonomisk denne »landskabsplan for havneområdet mellem Kronborg og Helsingør Værft«.

Der var tale om en samlet investering på ialt ca. 165 mill. kr., idet kommunen og staten ville bidrage med ca. 50 mill. kr.

I »Kulturrummet« valgte man at genskabe glaciset foran Würtembergs Ravelin og dermed - om man så må sige - kompensere for en moderne, arkitekttegnede tolkning af Von Scholtens Ravelin i form af en flad ravelin-formet ø med broforbindelse til den øvrige del af Kulturrummet - en udformning Fonden Realdania havde haft en væsentlig indflydelse på. Samtidig ville der blive anlagt en ny stor værftsplads foran Kulturværftet, der via pladsens materialer skulle understrege det maritime og fornemmelsen af det værft, der engang lå her. Pladsen ville forbinde byen med borgen og samtidig være centrum for treenheden, by, Kulturværft og Kronborg. Dette landskabelige flet mellem slot og by skulle på en gang understrege slottets historie og byens dynamiske udvikling, hvor havn og værft har haft sin tid, og hvor nye rekreative tiltag skulle gøre havnen til et multikulturelt rum med plads til byens udendørsliv.

»Kulturværftet« skulle blive resultatet af kampen mod Kronborg om kulturlandskabet. Her - i dels nyopførte og i dels genbrugte bygninger - skulle værftets og havnens lange kulturhistorie formidles. Kulturværftets vigtigste element skulle være et helt nyt hovedbibliotek med rum til foredrag, konferencer, udstillinger, og her skulle Handels- og Søfartsmuseet ind, ligesom en lang række andre kulturinstitutioner ville bidrage til en alsidig formidling af Helsingør.









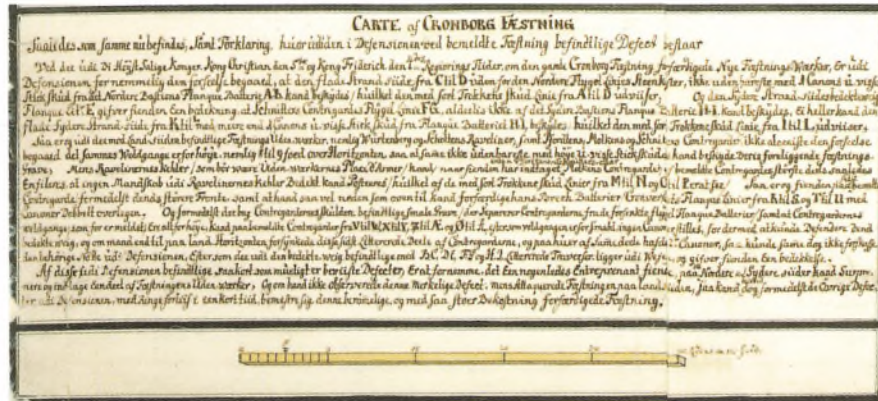
# Fortegnelse over bogens illustrationer

Illustrationernes proveniens er Helsingør Kommunes Museer (Helsingør Byhistoriske Arkiv), hvis intet andet er angivet.

- Omslag: Carl Frederik Emanuel Larsen (1823-1859): Udsigt fra Kronborg mod Helsingør Havn, 1859.
- Titelblad: Kronborg set fra et af kunstnerværkstederne på værftet. Billedet blev tildelt førstepræmien i fotokonkurrencen »Havnespor« (september 2005) på grund af »det særlige lys og den specielle stemning, der er i billedet. Billedet afspejler den selvskabte kunstnerkultur, der er vokset indefra, og som spejler sig mod noget af den fineste kultur vi har - Kronborg. Billedet binder de to kulturer sammen: Det monumentale renæssanceslot sammen med det individuelle og selvrealiserende.« Fotografi: Susanne Caspersen 2005.
- Side 5: Knud Ove Hilkier: Nybygning på Helsingør skibsværft. 1925.
- Side 6-7: C. B. S. Berthelsen (1839-1909): Udsigt fra Borrevold mod Helsingør. 1872. Yderst til venstre ses Nordbanens stationsbygning og bag volden Villa Augusta.
- Side 8-9: Fotografi: Bendt Petersen 2004.
- Side 10: Rudera af Flynderborg ved Helsingør 1856; kopi udført 1921. På det udsigtede originalkort (1856), der muligvis er udført af J.G. Burman Becker, findes navnet Flynderborg sandsynligvis nævnt første gang. Før den tid var navnet Borrevold og i sjældnere tilfælde Valdemarsbakken de gængse navne for stedet.
- Side 11: Fotografi optaget i 1937. Ubekendt fotograf.
- Side 12: Kobberstik fra Braunius' værk: Theatrum Urbium. Ca. 1585-86.
- Side 13: Udsnit af et af Kronborg-tapeterne forestillende Erik af Pommern efter tabet af kronen. Udført ca. 1580-85.
- Side 14: Grundplan af Krogen omkring 1430 tegnet af Vilh. Wanscher 1936 efter Magdahl Nielsen.
- Side 15: Detaille af Isaac Isaacsz's maleri: Allegori på Øresund. Udført i Antwerpen 2. juni 1622 jfr. bet. på maleriet. Statens Museum for Kunst. Maleriet ophængt på Kronborg.
- Side 16-17: Skitse udført omkring 1582 af den hollandske maler Hans Knieper. Kopi efter originaltegningen i Nationalmuseet, forsøgsvis farvelagt af Lars Bjørn Madsen 1995.
- Side 18-19: Hendrick Cornelius Vroom (tilskr.): Hollandske og danske orlogsskibe ved Kronborg. Ca. 1620.
- Side 20: J. le Pautre efter tegning af Erik Dahlberg: Kronborgs belejring 1658. På planen er foruden havnen angivet Kronborg (Arx), Slottets hestestald (Equile), bymuren (Murus) og et af tårnene i muren (Turris).
- Side 21: Forslag til havn ved Kronborg. Hærens Arkiv (Rigsarkivet) F II 62. Farvelagt tegning 1777. Fotografi: Torben Bill-Jessen.
- Side 22-23: Samuel Pufendorf: De rebus a Carolo Gustavo gestis. Nürnberg 1696. Kobberstik fra bogen, forestillende den svenske konge Karl Gustaf's hjemfærd efter freden i Roskilde den 5. marts 1568. Øverste halvdel af kobberstikket.
- Side 24: Samuel Pufendorf: De rebus a Carolo Gustavo gestis. Nürnberg 1696. Udsnit af kobberstik fra bogen forestillende projekt til befæstning af Kronborg, hvor ruinerne danner forgrund.
- Side 24-25: To kobberstik fra Peder Hansen Resen: Atlas danicus, København 1677. Antagelig fremstillet af Johan Husman.
- Side 26: Kobberstik fra M.C. von Arnholtz: Cronborg Slots og Fæstnings Historie, Helsingør 1836. Den blå farve indlagt til brug for denne bog af Michael Jensen, 2005.
- Side 27: Carte af Cronborg Fæstning saaledes som samme nu befindes, samt Forklaring huor udi den i Defensionen ved bemeldte Fæstning befindlige Defect bestaar. Opmåling foretaget af S.C. Gedde og dateret 16. december 1749. Rigsarkivet.
- Den øvrige tekst i rammen nederst til venstre (gengivet side 149) er følgende:
- Ved dee udi Di Høyst. Salige Konger Kong Christian den 5te og Kong Frederik den 4des Regierings Tiider, om den gamle Cronborg Fæstning forfærdigede Nye Fæstnings Værker, er udi Defensionen fornemmelig den Forseelse begaaed, at den flade Strand Siide fra C til D uden for den Nordere Flygel Linies Steen Kister, ikke uden bareste med 1 Canons uvisse Stick Skud fra det Nordere Bastions Flanque Batterie A-B kand beskydes, huilket den med sort Trokkene Skud Linie fra A til D udviiser, og den sydere Strandsiides bedeckte Weig flanque Litr. E gifver Fienden een Bedeckning, at Schnitters Contregardes Flygel Linie F-G aldeelis ikke af det sydere Bastions Flanque Batteri H-I kand beskydes. Ei heller kand den flade sydere Strand Siide fra K til L med meere end 1 Canons uvisse Stick Skud fra Flanque Batteriet H-I beskydes, huilket den med sort Trokkene Skud Linie fra I til L udviiseer. Saa er og udi dee mod Land Siiden befindtlige Fæstnings Udenværker, nemlig Würtemberg og Scholtens Raveliner, samt Pfordtens, Moltkes og Schnitters Contregarder ikke aleeniste den forseelse begaaed det sammes Woldgange er for høye, nemlig 8 til 9 Foed over Horizonten, saa at samme ikke uden bareste med høye u-visse Stickskudde kand beskyde deris foreliggende Fæstnings Grave. Mens Ravelinernes Kehler, somm bør være Udenværkernes Place d'Armes, kand naaar fiendenhar indtaget enten Pfordtens, Schnitters eller Moltkes Contregarde af bemeldte Contregardes største deels saaledes enfileres, at ingen Mandskab udi Ravelinernes Kehler bedekt kand posteeres, huilket af de med sort trokkende Skud Linier fra M til N og O til P er at see. Saa er og Fienden paa sidste bemelte Contregarde formedelst dends størere Fronte, samt at hand saavel neden som oven til kand forfærdige hans Brech Batterier, Cronværkets Flanque Linier fra K til S og T til U med Canoner dobbelt overlegen. Og formedelst dee bag Contregardernes Skuldere befindtlige smale Grave, der separerer Contregarderne fra de forsenkte flygel Flanque*



Batterier, samt at Contregardernes Woldgange, som for ermeldet, er alt for høye, kand paa bemeldte Contregarder fra V til W, X til Y, Z til Æ og Ø til A, efter som Voldgangen er for smahl, ingen Canoner stilles, for dermed at kunde defendere dend bedekte Weig, og om mand end til paa Land-Horizonten forsynkede disse sidst littererede Deele af Contregarderne, og paa huer af samme deele hafde 2de Canoner, saa kunde samme dog ikke forskaffe den behørige Nøtte udi Defensionen, efter som dee udi den bedekte Weig befindtlige med BC, DE, FG og HI littererede Traverser, ligger udi Wejen og gifuer Fienden een Bedekkelse. Af disse udi Defensionen befindtlige saa kort som mueligt er beviiste Defecter, er at fornemme, det een nogenledes entreprenant Fiende, paa de ordere eller sydere Siider kand surpranere og indtage en Deel af Fæstningens Uden-Wærker. Og om hand ikke observerede denne mærkelige Defect, mens attaquerede Fæstningen paa landsiiden, saa kand hand dog formedelst de øvrige Defecter udi Defensionen, med Ringe forliise en kort Tiid, bemestre sig denne berømmelige og med saa stoer Bekostning forfærdigede Fæstning.



- Side 28: Øverst: Le port du Sund et Plan general du Port d-Elseneur. Forslag udført af L. Carlé, ca. 1860. Kgl. Bibl. Afv. Sjælland 81-100. Rigsarkivet. Udsnit.
- Side 28: Nderst: Kort over Helsingør Havn med det approberede forslag til udvidelsen mod Kronborg. 1878. Kortet vedlagt overenskomst af 10. marts 1878. Rigsarkivet. Udsnit.
- Side 29: Udsnit af Geddes kort, gengivet ubeskåret side 27. Rigsarkivet.
- Side 30: Minegangene indtegnet på moderne fotografier af geolog Poul Falkenberg Hansen. Falkenberg A/S Miljørådgivning 2005.
- Side 31: Udgravningen af en af minegangene 1928.
- Side 32: Udsnit af kobberstik litr. XXX: »Prospect af det Kongel. Slott Cronborg imod Helsingøers Bye«; fra Thura: Den danske Vitruvius, Bind II, København 1749. I baggrunden ses Sveriges kyst med Kärnan.
- Side 33: C.B.S. Berthelsen (1839-1909): Kronborg set fra bakkerne nordvest for Helsingør. 1870. Udsnit visende soldater på øvelsesterræn mellem Kronborg og Grønnehave.
- Side 34: Kasernehovedbygningen på Kronborg. Ubekendt fotograf, udateret.
- Side 35: Soldater spiller kegler på Kronprins Christians Bastion. Koglebanen ser ud til at være bygget langs bastionens Cavallier, også kaldet kat, og det er formentlig en udluftningssskorsten fra dennes rum, man ser til venstre. Da kasernebygningen ikke ses i baggrunden foran Christian den Femtes Bastion, må det udaterede fotografi være optaget før 1887.
- Side 36: Øresunds Toldkammer. Facaden mod vandet. Rekonstruktionsforsøg. Lars Bjørn Madsen 1984.
- Side 37: Øresunds Toldkammer med have og direktørboligen mod Stengade. Del af model i 1:300 af Helsingør omkring 1801-03, udstillet på Helsingør Bymuseum. Fotografi: Lars Bjørn Madsen 2004.
- Side 38: Bowle på Handels- og Søfartsmuseet. Efter fotografi af Ole Færch-Jensen 1976.
- Side 39: Kontor i Strandgade 91. Ubekendt fotograf. Antagelig fotograferet omkring 1890 efter lukningen af T.F. Kierboe & G.A. Åhmans skibsklareringsvirksomhed. Det forklarer også den dengang så moderne telefon yderst til højre i billedet.
- Side 40: S.H. Petersen: Helsingøers Havn set fra den sydre Side. Udsnit af kobberstik i P.W. Becker og S.H. Petersens Dansk Atlas, København 1831-35.
- Side 41: S.H. Petersen: Helsingøers Havn set fra den nordre Side. Original akvarel benyttet som forlæg til kobberstik i P.W. Becker og S.H. Petersens Dansk Atlas, København 1831-35. Antagelig udført umiddelbart efter udvidelsen af Øresunds Toldkammer med to sidefløje i vinteren 1830-31. Den lille bygning med pyramideformet tag lige til højre for sejlbåden i billedets venstre side er toldvagthuset, opført omkring 1830.



- Side 42: Færgelaugets skilt er udstillet på Helsingør Bymuseum.
- Side 43: Otto Bache (1827-1927): Færgemand Lars Bache i sin båd »Makrellen«. 1907.
- Side 44: Øverst: Kort tegnet af Lars Bjørn Madsen 1984.
- Side 44: Nederst: »Grundtegnning af Helsingørs Havn«. Udat. og usign. Ca. 1790. Tegningen ikke helt nøjagtig. Bemærk de triangulære udbygninger på søndre mole. Bygningerne til højre (mod vest) er Helsingør Toldkammer med den store pakhusbygning yderst mod vandet. Langs havnen er karréen mellem Strandgade og havnen markeret. Øresunds Toldkammer længst mod øst (til venstre) er ikke indtegnet på kortet.
- Side 45: H.G.F. Holm: Helsingør Havn set mod øst med Øresunds Toldkammer (længst til venstre) og Kronborg i baggrunden. Akvarel 1821.
- Side 46-47: Generalkvartermesterstabens kort, opmålt og tegnet 1824. Udsnit, sammensat af 2 kortblade. Kort- og Matrikelstyrelsen.
- Side 48: Kort over Helsingør Havn før og efter udvidelsen, tegnet af Lars Bjørn Madsen 1984.
- Side 49: Håndkoloreret, trykt kort over Helsingørs Havn, udateret; ca. 1835. Rigsarkivet. »Forklaringen« over littereringen mangler desværre på Rigsarkivets beskårne udgave og andre eksemplarer findes tilsyneladende ikke, men et i 1850 udgivet tilsvarende kort over havnen (del af »Ny og forbedret Udgave af Generalkortet over Sundet og Kjøge Bugt«, udført af bogholder ved lodsvæsenet i Helsingør, Hjorth) giver i sin »Forklaring« oplysning om de »Skibsklarerere, Skipperhuusbestyrere, Consuler og Vice Consuler«, der fandtes i Helsingør omkring 1850. Det findes i Helsingør Byhistoriske Arkiv. Se også et tilsvarende kort fra 1842 i Laurits Pedersen: Helsingør i Sundtoldstiden, bd. 2, side 375.
- Side 50: Skibsbyggerpladsen ved Øresunds Toldkammer og Karantænebroen ca. 1850. Udsnit af håndtegnet, koloreret kort over Helsingør (Hele kortet gengivet side 49). Rigsarkivet.
- Side 51: Carl Frederik Emanuel Larsen (1823-1859): Løves træskibsværft, 1848. Privateje.
- Side 52-53: Udateret fotografi, ca. 1870.
- Side 54: C. Nay: Kong Carl XV's Ankomst i Helsingørs Havn paa Dampskibet Slesvig den 17de Juli 1862. Original akvarel brugt som forlæg for xylografi i Illustreret Tidende 1862, bd. 3, s. 349. Udsnit af akvarellens venstre del.
- Side 55: C.F. Sørensen (1818-1879): Helsingør Havn med udsigt til Kronborg, 1855. Til venstre ses taget af Øresunds Toldkammer. Skjult bag sejlet ses ligeledes til venstre vandkompagniets vandaftapningshus. Til højre ses en del af skibsbyggerpladsen. Bygningen midt i billedet (ud for Kronborgs venstre del) er det karantænehus, der stod for enden af den såkaldte karantænebro ved pladsen foran Øresunds Toldkammer. Den blev opført i 1828, og antagelig en gang i 1840'erne tilføjedes en overbygning - i kilderne benævnt et »udkig« - med kobbertag og jerngelænder. Det er denne overbygning, man ser på maleriet. Karantænehuset blev nedrevet i marts 1859. Helsingørs Kongelig Privilegerede Skydeselskab.
- Side 56: J.P. Møller (1783-1854): Udsigt fra vest over Helsingør og Kronborg, ca. 1835.
- Side 56-57: Generalkvartermesterstabens A kort 1:20000. Opmålt og tegnet 1857. Udsnit af upubliceret originalkort i Kort- og Matrikelstyrelsens arkiv.
- Side 58: Øverst: (de tre tegninger): Et udvalg af Tuxens i 1846 udarbejdede forslag til en ny havn. Rigsarkivet (Trafikministeriet 1849-68; udtagne gruppeordnede kanal- og havnesager. Helsingør Petition).
- Side 58: Nederst: Ubekendt: Helsingørs nye Havneanlæg. Original akvarel til xylografien i Illustreret Tidende 1861, bd. 2, side 202.
- Side 59: Grundplan over Helsingørs Havns Udvidelse. Nederst til venstre er følgende påskrift: Copie. Denne Plan approberes herved. Indenrigsministeriet den 4. October 1859. p.M.v. Larsen/Blechingberg. Kgl. Bibl. aflv. Rigsarkivet.
- Side 60: Øverst og nederst s. 60-61: Lønborgs tegninger til en ophalingsbedding, marts 1862. Kgl. Bibl. aflv. 81-100, Rigsarkivet.
- Side 61: Øverst: Ophalingsbeddingen i Helsingørs Havn. Træsnit (senere håndkoloreret) af Johan Fr. Damm. Illustreret Tidende 1864, bd. 6, side 13.
- Side 62-63: Ubekendt kunstner: Skibe i Helsingør Havn den 1. april 1829. Maleri på Helsingør Havnekontor.
- Side 64: Udsnit af kort i: Planer til Betænkning angaaende Forbedring og Udvidelse af Helsingør Havn afgivet den af Ministeriet for offentlige Arbejder under 3. Maj 1920 nedsatte Kommission. København 1920.
- Side 65: Isskruninger ved søndre havnemole. Havnevæsenet, udateret, ca. 1875.
- Side 66: Project til en Havn Nord for Kronborg. Håndkoloreret lithografi af Carlé's projekt. C.M. Tegners lithografiske Institut. 1871. Årstalsangivelsen 1865 er fejlagtigt anført.
- Side 67: Le port du Sund et Plan general du Port d-Elseneur. Forslag udført af L. Carlé, ca. 1860. Kgl. Bibl. Aflv. Sjælland 81-100. Rigsarkivet.
- Side 68-69: Skibe på sundet. Fotografi: Chr. Wismer, ca. 1870.
- Side 70: Ubekendt fotograf. Dateret 8. maj 1865.
- Side 71: Carl Baagøe (1829-1902): Indsejlingen til Helsingør. Detailfotografi af maleriets højre del, 1858. Fotografi: Lars Bjørn Madsen 2005.
- Side 72: Øverst: Udsnit af luftfotografi. Udateret.
- Side 72: Nederst: Kort over Helsingør. V.F.A. Berggreen 1895. I J.P. Trap Danmark 3. udgave 1898.
- Side 73: Kort over Helsingør Havn med det approberede forslag til udvidelsen mod Kronborg. 1878. Kortet vedlagt overenskomst af 10. marts 1878. Rigsarkivet. Udsnit.



- Side 74: Ubekendt fotograf. Udateret; optaget før 1907, inden Sct. Mariæ Kirkes vestgavl fik rekonstrueret sin øvre halvdel.
- Side 75: Udsnit af håndkoloreret målebordsblad 1880. Kort- og Matrikelstyrelsen.
- Side 76: Udsnit af Kort over Helsingør Havn 1888, udg. af den Kongelige Havnekomité i Helsingør. Vandbygningsdirektoratet. Rigsarkivet.
- Side 76-77: Udsigt over Wiibroes Bryggeri og værftet. Ubekendt fotograf. Dateret 1886.
- Side 78-79: Ubekendt fotograf. Udateret, ca. 1885-90. Nederst side 78: Bearbejdet udsnit af Kort over Helsingør Havn 1888, udg. af den Kongelige Havnekomité i Helsingør. Vandbygningsdirektoratet. Rigsarkivet.
- Side 80: Værftets grovsmedie. Udateret. Manden med hammeren (t.h.) er Enequist. T.v. i billedet Rasmus Pedersen og Hans Larsen.
- Side 81: Værftets bygninger set fra Kronborg. Ubekendt fotograf. Udateret. Ca. 1896.
- Side 82-83: Søndre værftport. Ubekendt fotograf. Udateret.
- Side 84-85: Wright & Svendsens kulplads. Fotografi: Rudolph Jørgensen, november 1921.
- Side 86: Havnegade. Fotograferet af havnevæsenet 28. december 1904.
- Side 87: Havnegade. Fotograferet af havnevæsenet 28. december 1904.
- Side 88: Wright & Svendsens kulfirma. Fotograf ubekendt. Udateret, ca. 1930.
- Side 89: Kuldepoter på nordre mole. Skibet »Halfdan« af København ligger ved molen. Fotografi: Rudolph Jørgensen. Udateret.
- Side 90: Udsnit af Kort over Helsingør Havn 1888, udg. af den Kongelige Havnekomité i Helsingør. Vandbygningsdirektoratet. Rigsarkivet.
- Side 91: Ubekendt fotograf. Udateret.
- Side 92-93: Stationen set fra søndre mole. Ubekendt fotograf. Udateret, ca. 1896.
- Side 94: Annoncer fra Helsingørs Avis.
- Side 95: Øverst: Fotografi af H/S Hamlet i Helsingør Havn. I baggrunden søndre mole med karantænebygningen. Nederst: H/S Ophelia i Øresund ud for Kronborg. H/S Ophelia blev bygget i London 1847 og var ejet af Det Helsingørske Dampskibs Interessentskab. Ombygget til skonnert i 1870. Maleri af Carl Julius Emil Olsen, udateret. Begge billeder tilhører Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.
- Side 96-97: Dampfærgelejet. Fotografi: Peter Christensen. Udateret.
- Side 98-99: Ubekendt fotograf. Udateret.
- Side 100-101: Den østre dok. Ubekendt fotograf. Udateret.
- Side 102-103: Den vestre dok. Ubekendt fotograf. Udateret.
- Side 104: Værftets kontorbygning. Ubekendt fotograf. Udateret. Affotografering efter originalfotografi.
- Side 105: Allégade med værftet til højre. Træerne er resterne af den oprindelige allé mellem Øresunds Toldkammer og Lappen. Ubekendt fotograf. Udateret. Postkort.
- Side 106-107: Havnen og værftet fotograferet fra det store tårn på Kronborg. Panorama sammensat af 4 fotografier. Ubekendt fotograf. Dateret 1896.
- Side 108: Ubekendt fotograf. Udateret.
- Side 109: Udsnit af håndkoloreret målebordsblad 1898. Kort- og Matrikelstyrelsen.
- Side 110: Øverst: Opførelsen af den ny værftsmur. Fotografi: Paula Dahl 8. oktober 1941.
- Side 111: Øverst: Helsingør set fra luften. Tegning af Franz Sédivy 1926 i anledning af Helsingørs købstadsjubilæum.
- Side 110-111: Den nye værftsmur fotograferet fra en af husene på Rostgaardsvej. Paula Dahl, april 1944.
- Side 112: Udsnit af målebordsblade 1:20.000. Kort- og Matrikelstyrelsen.
- Side 113: Fotografi: Rudolph Jørgensen. Udateret.
- Side 114-115: Kronprins Frederik i havnen. Ubekendt fotograf. Udateret.
- Side 115: Havnegade. Til venstre Jernbanehotellet (den høje bygning) og Havne- og lodskontorets bygning ved siden af. Ubekendt fotograf. Udateret.
- Side 116: Havnegades østlige ende med Jernbanehotellet (yderst til venstre) og havne- og lodskontoret. I baggrunden yderst til højre v. Ostens Gaard i Stengade. Til venstre for denne ses Stephen Hansens palæ, Strandgade 95. Ubekendt fotograf. Udateret.
- Side 117: Jernbanehotellet og havne- og lodskontoret. Ubekendt fotograf. Udateret.
- Side 118: Helsingør Fiskehus, Havnegade 5. Det 3 etager høje hus er under nedrivning som det sidste i karréen. Ubekendt fotograf. Udateret.
- Side 119: Ubekendt fotograf. Udateret, ca. 1938. Tomten efter det nedbrændte jernbanehotel, Havnegade 9, er her helt ryddet.
- Side 120-121: Nordre mole fotograferet af Havnevæsenet 22. april 1912.
- Side 122: Fotografi efter værftets kvartalsblad nr. 1, januar kvartal 1960, s. 16.
- Side 123: Pakhusene. Udsnit af udateret fotografi.



- Side 124: Herakles og Hydraen ved »Sukkenes Bro«. Fotograf ubekendt. Optaget 6. april 1988.
- Side 125: Mads Holms mindesøjle. Fotografi: Lars Bjørn Madsen, 30. april 2004.
- Side 126: Øverst: Fotograf ubekendt. Udateret, ca. 1938.
- Side 126: Nederst: Danserindebrønden flyttes. Fotograf ubekendt. Udateret, 1941.
- Side 127: Danserindebrønden. Fotografi: Lars Bjørn Madsen, 30. april 2004.
- Side 128: Værftets kraner. Fotograf ubekendt. Udateret, ca. 1980.
- Side 129: Værftet ved aftenstide. Fotografi: Arne Magnussen. Udateret.
- Side 130: Helsingør Svømmestadion. Udspringstårnet. Ubekendt fotograf. Udateret.
- Side 131: Udsnit af tegning udført af P. Haagen Jørgensen til Politikens »Magasinet« august 1936.
- Side 132: Øverst t.v.: Alléen til Kronborg. Udsnit af træsnittet »Den nu omhuggede Allé ved Kronborg« fra Illustreret Tidende, bind 23, s. 272, 1882.
- Side 132-133: Øverst: Udsnit af topografiske kort (Generalkvm. A-kort samt målebordsblade og turistkort 1:20.000. Kort- og Matrikelstyrelsen.
- Side 132: Nederst: Kronborgvej og Nordhavnen set fra værftet. Ubekendt fotograf. Udateret, ca. 1936. I baggrunden til venstre ses Kronborg Havbads markante art-deco-bygning.
- Side 133: Nederst: Udsnit af luftfotografi. Fotografi: Kai Brammer. Udateret, ca. 1935.
- Side 134-135: Udsnit af turistkort over Helsingør i 1:20.000. 1948; enkelte rettelser 1965. Geodætisk Institut 1967.
- Side 136: Cykler foran værftets marketenderibygning. Fotografi: Larsen. Udateret.
- Side 136-137: Cyklestativerne i Allégade langs klosterhaven. Ubekendt fotograf. Udateret.
- Side 138-139: Bygningerne på værftshalvøen. Fotograf ubekendt. Udateret.
- Side 140: De grå haller på værftet under nedrivning set fra St. Olaigade. Fotografi: Per Godtfredsen. Udateret.
- Side 141: Udsigten mod Kronborg fra Sct. Olaigade i dag. Fotografi: Bendt Petersen 2005.
- Side 142-143: Akvarel udført af Flemming Ålund. Efter folderen Kronborg nu eller aldrig. Miljøministeriet, udateret.
- Side 144-145: Illustrationer fra hæftet »Arkitektonisk undersøgelse af værftsarealets muligheder -en oversigt over udarbejdede forslag«. Helsingør Kommune, juli 1999.
- Side 146-147: Forslag til ændring af Kronborgs omgivelser, havnen og værftområdet. Jeppe Aagaard Andersens tegnestue, Helsingør. 2004.





ISBN nr. 87-89120-53-1



Helsingør og Kronborg har altid hørt sammen – begge blev de skabt ved deres beliggenhed; Kronborg ved Øresunds smalleste sted og Helsingør ved Kronborg. Mellem Helsingør og Kronborg fandtes den usynlige grænse mellem statsmagten og bystyret, og kun langsomt, men støt og roligt, blev denne grænse udvisket ved havnen og værftet. Bogens 71 fortællinger, hvoraf mange bygger på et hidtil lidet eller aldrig undersøgt kildemateriale, giver et samlet billede af denne matrikulært definerede, men nok så væsentlige del af Helsingørs århundredlange kulturhistorie. Fortællingerne kan læses uafhængigt af hinanden – som ren hyggelæsning eller som opslag i jagten på faktuelle oplysninger. Eller man kan nøjes med at falde i staver over bogens stort opsatte illustrationer, hvoraf mange aldrig tidligere har været publiceret.







ISBN nr. 87-89120-53-1