



# 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 almenyttige 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 Børn Madsen

# Svingelport

Historien om Helsingørs gamle hovedindgang



Simon Spies Fonden 1993

# Svingelport

Historien om Helsingørs  
gamle hovedindgang

Svingelport  
Historien om Helsingørs gamle hovedindgang af:  
museumsinspektør Lars Bjørn Madsen

Udgivet af Simon Spies Fonden  
på Frihedsmuseets Venners Forlags Fond  
Trykt hos Narayana Press, Gylling

ISBN 87 88214 397

# Forord

I december 1991 fik Simon Spies Fonden en forespørgsel fra Helsingør Kommune om at bidrage til en påtænkt forskønnelse af Svingelport Plads. Samtidig tilbød Kommunen at omdøbe selve pladsen til Simon Spies Plads.

I lyset af, at fondens stifter, nu afdøde Simon Spies, er født og opvokset i Helsingør og har trådt sine barnesko i netop den ende af byen, hvor Simon Spies Plads ligger, var Fondens bestyrelse ikke sen til at imødekomme opfordringen fra Helsingør Kommune.

I sommeren 1993 har vi haft fornøjelsen af at indvi den ombyggede plads, som nu fremstår som et attraktivt og rekreativt område – ja næsten en lille oase – midt i Helsingørs pulserende handelsliv.

Med kunstneren Peter Lundings levende og utraditionelle vandskulptur som pladsens centrum er der skabt en spændende kontrast til de mange gamle og smukke bygninger, som omgiver pladsen. Og pladsen vil utvivlsomt blive et samlingspunkt for helsingoranerne og et yndet udflugtsmål for byens besøgende i mange år fremover.

Det er endvidere hævet over enhver tvivl, at uden kommunens velvilje samt et fortræffeligt samarbejde primært mellem teknisk direktør Mogens Eeg, byplanchef Jørgen Eckhardt-Hansen, landskabsarkitekt Bente Mørch og kunstneren Peter Lunding, var resultatet ikke blevet så vellykket, som tilfældet er.

Det har samtidig været os en glæde, at museumsinspektør Lars Bjørn Madsen har påtaget sig hvervet at skrive en spændende, historisk redegørelse om Svingelports historie fra 1562 til idag. Den giver et godt indtryk af pladsens omtumlede tilværelse gennem de godt 400 år, pladsen har eksisteret.

Et omfattende researcharbejde er gået forud, og jeg vil gerne benytte lejligheden til udtrykke Simon Spies Fondens tak til Lars Bjørn Madsen for udarbejdelsen af dette historiske tilbageblik.

Direktør Henrik Specht  
Simon Spies Fonden

# Svingelport

## Historien om Helsingørs gamle hovedindgang

af Lars Bjørn Madsen

Engang var Helsingør i lighed med andre købstæder i landet lukket af med byporte ved alle de vigtigste indfaldsveje. Byportene var vel oprindeligt sat som en del af den mur, der ideelt set skulle sikre byerne mod uvelkomne gæster; det være sig mennesker eller markernes kvæg. Bymuren blev imidlertid de fleste steder ved tanken, og kun fæstningsbyerne med deres volde og gennemkørselsporte havde fulgt idealet. Byportene derimod forblev i århundreder en væsentlig del af købstædernes fysiognomi, den ene mere prangende end den anden, idet de autoritativt markerede den grænse, som toldvæsenet havde sat omkring byen for at sikre sig, at der rettelig blev betalt afgift af alle varer som førtes ind i byen; den såkaldte konsumtion. Grænsen lagde som en slags demarkationslinie sit snærende bånd om byerne, således også om Helsingør og hindrede den lille middelalderlige købstads naturlige vækst op over de omkringliggende bakker. Den knivskarpe grænse mellem by og mark fulgte omtrent den nuværende Rosenkilde sti og Trækbanen. Herefter langs Fiolgade til Kongensgade, hvor den gjorde en afstikker mod nord ad nuværende Marienlyst Allé og Claessensvej til Lappen og tilbage igen langs Sct. Annagade og Alléen til Havnen. Helsingør havde siden Erik af Pommerns tid, og måske før, fundet sit naturlige leje på pynten nedenfor bakkerne hvor den vendte sit ansigt mod havet, den nemmeste adgangsvej til sundtoldsbyen. Broen, og siden havnen, var derfor Helsingørs vigtigste indgang. Men selv med et særdeles magert opland, havde Helsingør en ikke uvæsentlig landværts trafik, ikke kun i kongeligt ærinde, men også fordi bønderne fra det store Tikøb sogn ofte måtte lade deres korn male på Helsingørs mange møller og samtidig fandt et stort marked i sundtoldsbyen, der gjorde den lange rejse profitabel. Desuden var der, trods søvejen, en væsentlig trafik fra København ad den gamle hovedvej langs vandet, den nuværende Strandvej. Byens landværts hovedindgang fandtes derfor i den sydvestlige del. Her mødte vejen langs vandet, og vejene fra markerne og overdrevet hinanden i Stengade, Helsingørs hærstræde, og dannede på dette sted en trekantet plads, hvor Svingelporten stod. Og det er dette, dengang så vigtige sted i Helsingør, der skal fortælles nærmere om i det følgende.

## Lidt om selve navnet

Navnet Svingelport er så kendt blandt Helsingoranere, at vel kun de færreste tænker på, hvorfor stedet egentlig hedder således. Den yngre generation vil måske straks tænke på det populære diskotek »Svingelport No. 1«, hvis mange unge og glade gæster i de sidste årtier har givet stedet liv.

Den ældre generation tænker vel snarere på det gamle hus, der lå på »Øen« midt på den trekantede plads, ved hvis sydgavl byens farligste mand »Wienerbarnet« blev likvideret af modstandsfolk under Anden Verdenskrig. Dette gamle militære vagthus og konsumtionsbod med sin lange og spændende historie blev nedrevet i de glade 60'ere, og dermed var en vigtig epoke i Helsingørs historie slut.

Navnet Svingelen finder vi i de skriftlige kilder, i hvert fald tilbage til året 1562, hvor man i Helsingørs gamle tingbøger kan læse, at borgeren Saxe Clemmidsen gav bud på et hus tilhørende Rasmus Nelausen, som stod »wed Su yngelen« mod klosteret.<sup>1</sup> Året efter kan man i en anden sag læse det mere genkendelige navn »Svingelenn«. Datidens ortografi var ikke noget man tog så nøje; der fandtes nemlig ikke officielle ordbøger før engang i det 18. århundrede, så navne som Suingelenn og Swiingelen (1563), Zwinglen (1603) og endelig Svingleporten (1685) er blot nogle få varianter af det gode gamle navn Svingelen eller Svingelport, som vi møder i kilderne<sup>2</sup>.

Vor første Helsingør-historiker, præsten Ludvig Boesen, fortæller i sin bog om Helsingør fra 1757 om Svingleporten og søger her at forklare navnets oprindelse: »Den første og fornemmeste Land-Port, hvorigiennem den største Passage skeer til Kiøbenhavn, er Svingelen, som nævnes i Historien i sær udi Friderici 3. Historie, da Krigen var. Den kaldes saa af den Svingel eller Spanske Rytter, som oplukkes for de Indpasserende, hvilke Svingler bruges gierne i Danmark. Saaledes anføres en Svingel i Schrøders Friderichshalds Beskrivelse.«<sup>3</sup> Tyer vi til ordbøgerne, finder vi, at en svingel er betegnelsen for en bevægelig vejspærring, der som en svingbom drejes, eller mere betegnende, svinges ud til siden. En ældre tysk ordbog jævnfører ordet Schwängel (svingel) med en vippe, eksempelvis en brøndvippe<sup>4</sup>. En Svingel kan altså både bevæges horisontalt og vertikalt, og i begge tilfælde er der primært tale om en bom. Sådanne bomme eller svingler, der utvivlsomt har afspærret indfaldsvejene til Helsingør længe inden byportene er opført, har således givet navn til såvel Svingleporten som den tilhørende plads.<sup>5</sup>

Nok var selve Svingelport den egentlige byport, men der har i virkeligheden været tale om tre forskellige afspærringer ved Svingelen. Selve byporten, altså Svingelport, var indtil begyndelsen af det 19. århundrede placeret mellem nuværende nummer 8 og 9 på Stengade, og spærrede gaden af i hele dens bredde. Senere, da det førnævnte vagthus blev opført midt på den trekantede plads, flyttedes porten dertil og deltes i to: Hovedporten på Stengade og den mindre port på Strandvejen. Endelig var også Strandgade i en periode afspærret, idet der her var anbragt et

drejeligt kors, som populært kaldtes »Snurren«. Det må være denne afspærringsform, som Boesen i sin bog sammenligner med en spansk rytter.<sup>6</sup>

## Forsvarsanlæg og byporte

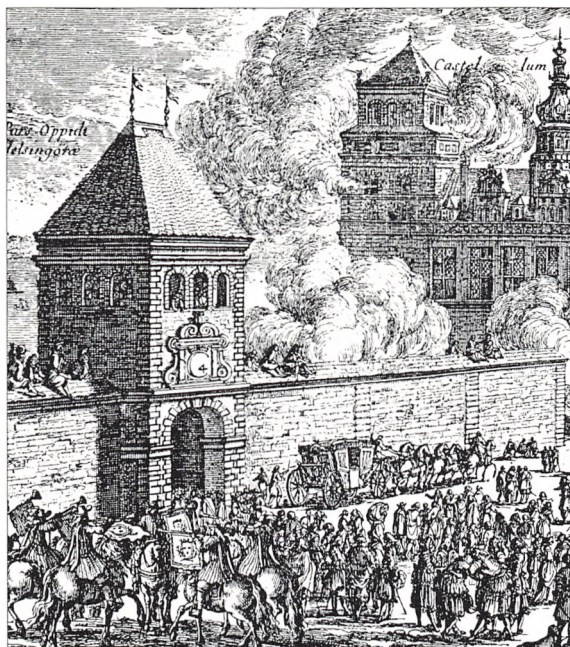
Helsingør har aldrig været en fæstningsby som f.eks. København, Nyborg og Fredericia. Ganske vist havde Kong Hans i 1508 befalet Helsingørs Borgere af hensyn til eventuelle fjender, at »bestærke og befæste« deres by med grøfter og andre spærremidler.<sup>7</sup> Vi kender desværre ikke resultatet af kongens befaling, men hvis borgerne har efterkommet hans ønsker, så er alle spor utvivlsomt atter blevet slettet under Grevens Fejde. Først under Frederik den Anden og siden Christian den Fjerde, der havde særlig interesse for Helsingør, søgte man for alvor at befæste byen, nemlig med en ringmur og tilhørende porttårne. I 1585 befinder borgmester Jørgen Maer sig med sine rådmænd på det nybyggede Kronborg for at tale nærmere om kongens projekt, og året efter tager man fat på arbejdet. Nogen mur blev det dog ikke til i første omgang, idet kilderne kun omtaler »Byes Plankeværk«, som opsættes i nærheden af Svingelporten. Derimod blev vandløbene ved byen forsynet med broer, vejene udbedrede, og der blev bygget porte ved byens indgange.<sup>8</sup> Man opførte ialt 4 byporte, to ved stranden og to mod land, hvoraf den ene var Svingelport. Portene var af egetræ, og der købtes »36 store fortinnede udfilede søm med store trinde hoveder, som hængslerne på porten ved Grøften [Svingelport] er med påslagen«, samt 170 lignende søm til de andre portes hængsler. Portene må trods alt have været forsynet med noget murværk, idet der brugtes 400 tagsten til at hænge over alle portene.<sup>9</sup> I 1627 lykkedes det Christian den Fjerde at fuldføre en rigtig bymur mod vandet, et ganske anseligt fæstningsværk med to fornemme porttårne. Bymuren skulle naturligvis have omgivet byen helt, men mod land blev det aldrig til andet end en simpel indhegning.

Muren blev desværre delvis ødelagt under krigen mod Sverige i 1658-60, og siden forfaldt den, så kun porttårnene fik lov at stå. Siden blev også de revet ned; det sidste dog først i 1786, efter at Magistraten forgæves havde søgt at bevare det som et værdigt kulturhistorisk minde.<sup>10</sup>

Byportenes tid var dog dermed ikke forbi, snarere tværtimod. Ganske vist var der ikke tale om Christian den Fjertes fornemme porttårne, men derimod om enkle træporte, som tidligere nævnt. Portene skulle nemlig ikke længere primært tjene til byens militære forsvar, men som told- og konsumtionsgrænse.

Helsingør var med sin beliggenhed ved Sundet -et af verdens mest trafikerede farvande- ikke en helt almindelig købstad i toldmæssig henseende. Således var tolden her et mere vidt begreb, idet man skelnede mellem den helt særegne Øresundstold og den almindelige told, der ligesom i dag var pålagt alle varer som førtes til og fra landet: »Her i Byen ere tvende Toldkammere. Helsingørs eget Toldkammer, hvor de ind- og udgaaende Byens Vahre fortoldes, er af samme Beskaffenhed, som i alle andre Stæder. Bygningen er ikkun liden og ligger tæt ved Broen [Helsingør





*Dette udsnit af et kobberstik efter Pufendorf forestiller den svenske konge Karl Gustafs Hjemfærd efter freden i Roskilde den 5. marts 1658. Vi ser her et af de mægtige porttårne i bymuren. Man forstår godt, at Magistraten søgte at bevare et enkelt af tårnene, som kulturmonument.*

fik først en havn i 1764]. Noget andet er det Toldkammer, hvor Øresunds Told betales. Toldkammeret [Øresunds Toldkammer] er en nye Bygning, fuldført omtrænt Ao. 1742 af Kong Christian 6. Det er ey en vidtløftig Bygning, men net og ordentlig indrettet, og saledes, at den kand give i Byen og paa Sundet en smuk Anseelse«. <sup>11</sup> Boesen beskriver her klart forskellen mellem de to toldsteder i Helsingør, som så ofte forveksles med hinanden. Helsingørs toldkammer havde først til huse i lejede lokaler ved Toldbroen. I 1784 opførtes efter tegninger af hofbygmester Chr. Joseph Zuber en selvstændig toldkammerbygning på opfyldt terræn ved havnen, der i 1891 efter kystbanens anlæggelse blev afløst af arkitekt Herholdts stadig eksisterende toldkammerbygning, der nu er det såkaldte Kulturhus. <sup>12</sup>

## Konsumtionen

Nu er det ikke tolden, der er hovedpersonen i Svingelports historie, men derimod konsumtionen, eller konsumtionen, som man kaldte det før i tiden.

I modsætning til tolden er konsumtionen i dag et næsten glemt og for de fleste et helt ukendt begreb. Populært og kort sagt var konsumtionen, som også ordet antyder, en forbrugsafgift som kan sammenlignes med vore dages MOMS. Tolden var en gammel kending i Danmark, da konsumtionen omkring 1660 blev indført.

Allerede i juni 1657 havde Frederik den Tredie fundet på at opkræve en konsumtionsafgift på alle fødevarer, der blev indført til købstæderne og forbrugt der. Desuden opkrævede han en afgift på levende kvæg. Det var især svenskekrigen, der fik kongen til for alvor at få indført konsumtionen i byerne og på landet med en stor buket af afgifter til følge, heriblandt afgift på en lang række varer, som blev indført og forbrugt i købstæderne; det man kaldte portkonsumtionen, da den skulle erlægges, inden man fik lov til at passere byporten. Krigen betød til gengæld, at Helsingør i 1658 helt slap for konsumtionsafgiften.

I Christian den Femtes tid forsøgte man en kort overgang, i erkendelse af at befolkningen var overbebyrdet med skatter og afgifter, at afskaffe konsumtionen, men resultatet blev i sidste ende det modsatte. Nu blev portkonsumtionen opkrævet både af landværts og søværts indførte varer, hvilket i sagens natur var af væsentlig betydning i Helsingør. De søværts indførte varer skulle opkræves af tolderne til stor irritation for disse, der nu skulle besværes med to særskilte regnskaber. En ny forordning i 1672 stillede da også tolderne i udsigt, at de to afgifter ville blive slået sammen til een, men i stedet lod man konsumtionen udbyde i forpagtning til private, altså en form for privatisering i modsætning til tolden, der fortsat var et rent statsligt anliggende. I Helsingør fik Edvard Kruse som den første forpagtningen. Konsumtionen var næsten selvsagt en succes. Hurtigt voksede statens indtægter og ligeså hurtigt fandt man på nye afgifter og endnu flere afgiftspligtige varegrupper, ikke mindst på grund af stigende udgifter til hæren. 1672-forordningens liste over afgiftspligtige varer er ganske interessant læsning, ikke kun i toldhistorisk henseende, men i høj grad fordi man får fornemmelsen af dagligdagens varer dengang. Der kan også nævnes mere kuriøse afgifter, som dem man pålagde bryllupper. Brudgommen måtte pænt erlægge en afgift til konsumtionsforpagteren, som var på op til 50 rigsdaler alt efter stand. Det var folk i de højeste rangklasser der måtte betale mest. Adelige kunne »nøjes« med at slippe 20 rdl, borgere, som f.eks. købmænd, 4 rdl, håndværkssvende 2 rdl. og endelig arbejdere, daglønnere m.m. en enkelt rigsdaler. Kun bønderne på landet og kongens bådsmand ved Holmen kunne gifte sig uden frygt for denne upopulære statslige indblanden.<sup>13</sup>

Da Frederik den Fjerde i 1699 besteg tronen, øgedes snart antallet af afgiftspligtige varer, så vore dages MOMS næsten ville være for intet at regne. I perioden 1701-12 havde assessor og proviantforvalter på Kronborg Jacob Arentzen konsumtionen i forpagtning. Arentzen døde i 1713, og kisten med hans helt usædvanlig velbevarede lig ligger stadig i en af gravkældrene i Oxes Kapel i Olai Kirke.

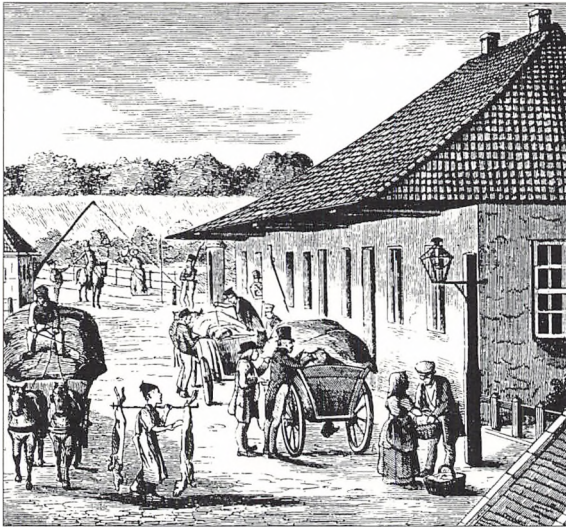
Helsingør fik nåde for konsumtionens byrde i 1711, da byen var særdeles hårdt ramt af den store pestepidemi, og derfor fra juni og resten af året fik eftergivet konsumtionsafgiften. Byens porte fik nu tillige den funktion, at hindre eventuelt smittede personer i at komme ind i byen ved, at der ansattes folk til specielt at overvåge dette. Således afviste man kategorisk folk, der kom fra de af pesten hårdt ramte byer som Hornbæk, Stenstrup og Horneby. Det hjalp imidlertid næppe meget, idet 1809 mennesker, eller omkring en trediedel af byens indvånere dette år

døde af pesten. Konsumtionsfriheden varede ikke destomindre kun til udgangen af 1711, og en fornyet ansøgning om frihed for denne i 1714 blev mødt med et afslag.<sup>14</sup>

Forpagtningen af konsumtionen bevirkede, at tolden og konsumtionen fungerede side om side som to selvstændige »væsener« og specielt i købstæderne spillede forpagtningssystemet en væsentlig rolle. Forpagtningstiden var normalt 3 år, men den blev ofte forlænget, som eksempelvis for Arentzens vedkommende. Væsentligt var det, at konsumtionsforpagteren havde en personlig interesse i at hindre smugleri, men han havde tilmed pligt til at holde byens indhegning i ordentlig stand mod en mindre godtgørelse. Indhegningen var således Magistraten uvedkommende, men da konsumtionsforpagter Arentzen i 1712 havde mistet forpagtningen, nægtede han at foretage nødvendige reparationer ved indhegningen. Derfor befalede Rentekammeret Magistraten at udføre den mod at godtgøre byen de 3 sidste års konsumtionsafgifter, hvilket afstedkom betydelige problemer.<sup>15</sup> Torben Städtz blev ny konsumtionsforpagter, og i 1725 forpligtede denne sig ved kontrakt til for et beløb af 50 rdl. at holde byens indhegning forsvarligt i stand i 3 år. Han afløstes af Johannes Reusch, som fik den i en længere årrække, indtil 1772.

Ved udgangen af 1760 ophørte forpagtningen af konsumtionen på landet, medens forpagtningen af købstadskonsumtionen fortsatte til året 1775, hvor konsumtionen i 11 byer nu blev opkrævet for kongelig regning, idet der her var blevet afgivet for lave bud, da Generaltoldkammeret i 1772 havde ladet afholde auktion over forpagtningen i købstæderne. I Helsingør fortsatte forpagtningen dog en tid endnu, selv om man heller ikke her havde fået et antageligt bud. Generaltoldkammeret ønskede imidlertid endnu ikke at overtage opkrævningen af konsumtionen, da man ikke mente, at det kunne være i nogens interesse. Derfor opfordrede Generaltoldkammeret Magistraten til at tilbyde flere af byens borgere i forening at overtage forpagtningen mod en afgift af 11350 rdl. årligt. Man fandt imidlertid ingen interesserede. Efter nogen betænkningstid accepterede byens 16 eligerede borgere dog tilbuddet mod visse betingelser, heriblandt, at et eventuelt overskud skulle komme byen tilgode. Hvad et eventuelt overskud skulle bruges til, var alene de eligeredes afgørelse, hvorimod et eventuelt underskud skulle dækkes af samtlige byens borgere. Dette tilbud fandt dog hverken Magistratens, Generaltoldkammerets eller byens borgeres bifald, og en ny auktion blev derfor afholdt. Købmand Carsten Meulengracht blev højstbydende med 12010 rdl. årligt, et anseeligt beløb, som 7 af byens andre købmænd kautionerede for. Konsumtionsforpagtningen i Helsingør fortsatte hermed indtil 1778, hvor regeringen endelig havde besluttet sig til selv at overtage opkrævningen af konsumtionsafgifterne i købstæderne. Helsingør og de øvrige manglende købstæder sluttede sig hermed til de andre 11. Privatviseringen var bragt til ophør.<sup>16</sup>

Det ændrede dog ikke ved afgiftspolitikken. Stadig flere varer henlagdes under portkonsumtionen, og da denne samtidig mere og mere kom til at ligne tolden, såvel i opkrævningsteknikken som i tariffens opbygning, fandt Generaltoldkammeret det helt naturligt at forene disse to områder ved »Forordning om Tolden og



*Vi har ingen samtidige billeder af konsumtionsboder og byporte i Helsingør. Dette træsnit fra fæstningsbyen København uden for Vesterport giver dog et indtryk af, hvordan livet har formet sig ved byporten. Her passerer man først den militære vagt inden man kommer gennem byporten.*

Kiøbsted Consumtionen i Danmark og Norge« i 1797, hvori det hed, at »Toldvæsenet og Kiøbsted-Consumtionsvæsenet, skjønt i mange Dele lige, have dog forhen hvert havt sin særskilte Bestyrelse, og sine særskilte Love. Saavel denne Adskillelse, som og forandrede Tider og Omstændigheder, have saaledes mangfoldiggjort Lovene og Anordningerne i disse Grene af den offentlige Statshusholdning, at det er blevet vanskeligt for menige Mand, at kiende hver sin Pligt og sin Ret. Fra nu af skal Toldvæsenet og Kiøbstæd-Consumtionsvæsenet være forenede under fælleds Love, ligesom og begge ere blevne forenede under fælleds Bestyrelse, og de hidtil værende mange forskellige Anordninger for Tolderen og Kiøbstæd-Consumtionen sammendrages nu til een.«<sup>17</sup>

## Gennem byporten

Portkonsumtionen var gældende for alle landets købstæder. Af alle varer, der blev ført ind i byen, skulle der betales en afgift. En selvfølge var det derfor, at adgangen til byen kun måtte ske gennem byportene, der stod for alle de større indfaldsveje til byen.

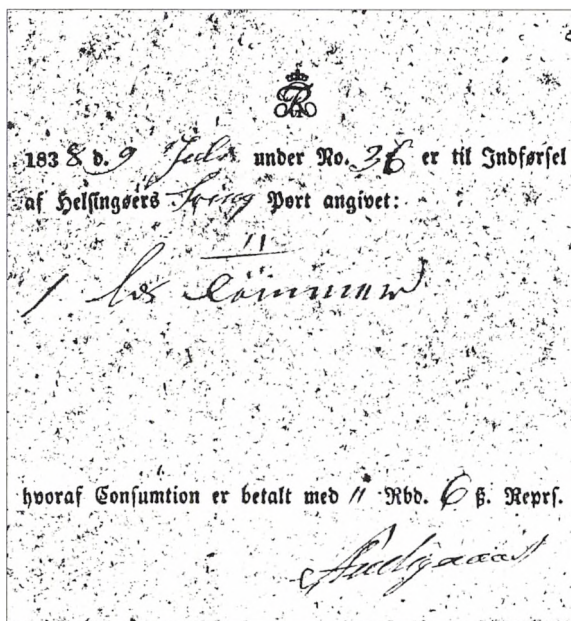
Svingelport var kun den ene af Helsingørs 4 porte, omend den var byens landværts hovedindgang, da den modtog alle de vejfarende fra Københavnsområdet og de tre kongelige residenser Hirschholm, Frederiksborg og Fredensborg. Lappeporten, populært kaldet Rødeport, stod for den nordre indgang til Helsingør. Helt præcis



*Helsingør set fra syd omkring 1800. I forgrunden ses nogle af de indhegninger, som markerede grænsen mellem byen og markerne. Neden for bakkerne ser vi Strandvejen kantede af stakitværker. Yderst til højre ligger Villa Augusta. Den lange bygning ved Strandvejen omtrent midt i billedet nedenfor den spirløse Olai Kirke er sukkerraffinadør Claus Plums hus.*

stod den, hvor Sct. Annagade og daværende Bøddelgade, nu Lundegade, løber sammen, og nær porten lå den lille konsumtions- eller accisebod, som sådanne bygninger også kaldtes, opført 1779. Kom man fra Hellebæk eller landområderne vest for byen, skulle man gennem Nye Kirkegaards Port, som stod for enden af Nygade ved hjørnet af Kirkegården. Her var i 1785 opført en lille konsumtionsbod i skellet til kirkegården. Sidst, men ikke mindst, var der Strandporten, som inden havnens opførelse hed Toldbroporten. Den stod ved havnen for enden af Brostræde, og var som modstykke til Svingelporten hovedindgangen for de søfarende. Her lå byens toldkammer med pakhus og hovedvagt, og her måtte man også passere, i hvert fald indtil 1824, hvis man havde ærinde på det berømte, eller måske snarere berygtede, Øresunds Toldkammer<sup>18</sup>.

Foruden disse 4 byporte, havde man i en periode 2 mindre porte, som ikke var egentlige byporte med tilhørende konsumtionsbod. Rosenkildeporten, som fandtes for enden af Sudergade var blot en stente, hvor man kunne smutte over byens hegn og ud i bymarken<sup>19</sup>. Mere væsentlig var Kongeporten, som lå ude ved Lappen, omtrent hvor den nuværende Sundtoldvej er anlagt. Den er angivet på et kort fra 1823 og må nærmest betragtes som en kontrolpost til aflastning for Strandporten,



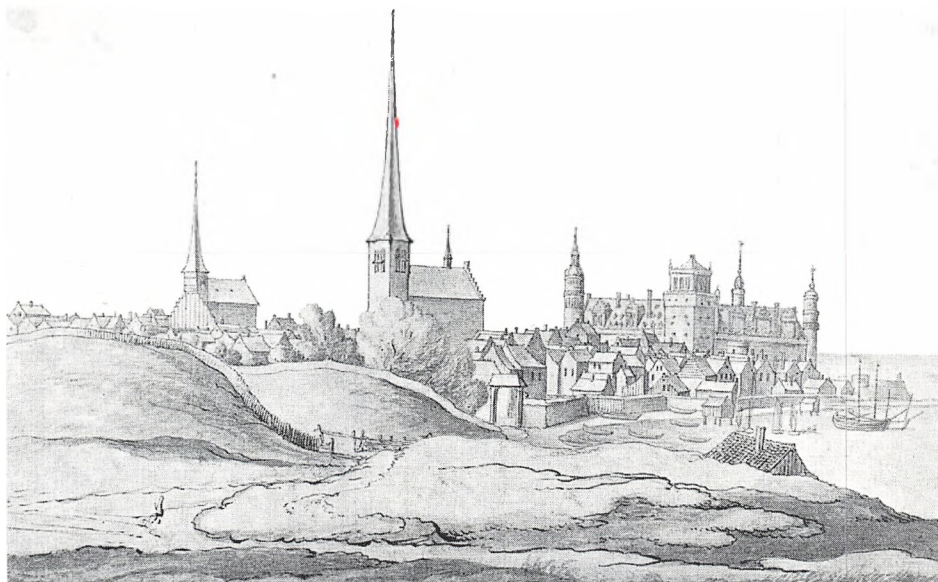
*Kvittering for betalt konsumtion ved Svingelport i 1838. Helsingør Kommunes Museer.*

da det var ganske almindeligt, og ofte et problem, at mange gik i land ved Lappen<sup>20</sup>.

Foruden alle disse porte fandtes der en del »baglåger« fra købmandsgårdene. De var til stor irritation for konsumtionsforpagteren, der i 1722 klagede over dem. Det fik Magistraten til at udvælge nogle »granskningsmænd«, som nåede til det resultat, at baglågerne mod stranden skulle forblive urørte, men baglågerne til den åbne mark og »uregulære Udsider«, skulle fjernes. Samtidig erindrede man konsumtionsforpagteren om, at han skulle holde så mange betjente, som er fornødne »til Consumptionsværkets hastige Befordring«<sup>21</sup>

Ved portene kunne konsumtionsbetjentene kontrollere om de forbigående havde afgiftspligtige varer med sig. Det har stort set svaret til vore dages grænseovergange. Også hvad angik de mange forsøg på at unddrage sig den belastende afgift. Derfor var »posekiggeren«, som betjenten populært kaldtes, udstyret med lange og korte »søgere« eller jernstænger, som han kunne stikke ind i vognlæssene for at se om der gemte sig ikke angivne varer. Betalingen foregik gerne i vagtuset eller konsumtionsboden, hvorefter man fik udleveret en kvittering eller porttegn. Vi skal senere se nærmere på, hvordan der så ud i konsumtionsboden ved Svingelport.

Naturligvis var det ikke nemt i en by som Helsingør og de fleste andre købstæ-

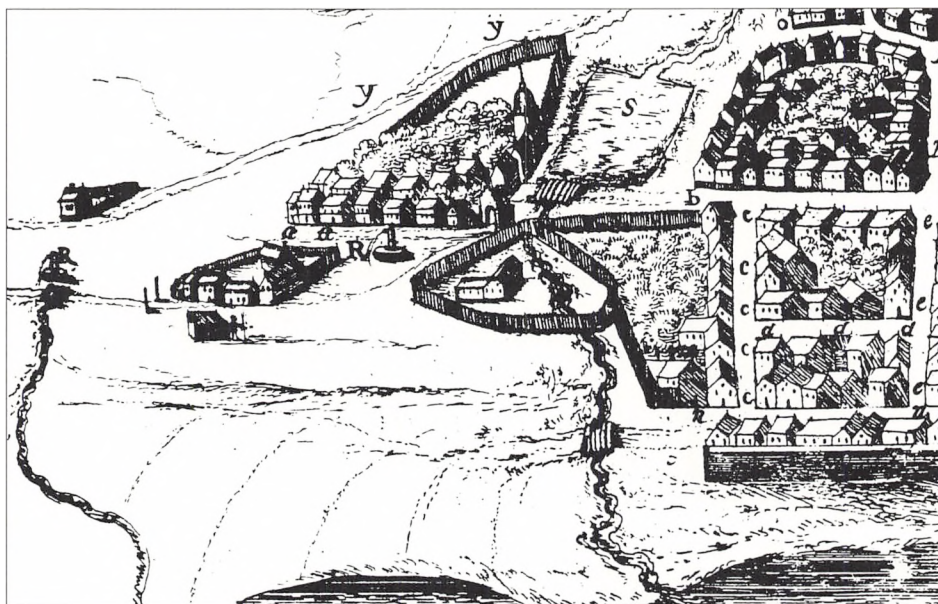


*Tegning udført af den hollandske maler Cornelisz Vroom 1645, da en hollandsk flåde gik gennem Sundet. Til venstre i billedet ser vi Stejlebakken. Vejen i forgrunden kunne være Rørtangvejen, der her passerer en bom, måske en svingel; og i baggrunden ses selve Svingelporten. Efter Laurits Pedersen: Gennem Helsingør.*

der, at sikre sig mod ind- og udførsel af varer uden for de bevogtede porte. Det krævede jo faciliteter, som man kun havde i de voldomkransede fæstningsbyer og ikke i en åben by som Helsingør. Selv om konsumtionsbetjentene både dag og nat patruljerede langs bygrænsen, var det en håbløs opgave at sikre sig helt mod smugleriet.<sup>22</sup>

## Den ældste Svingelport

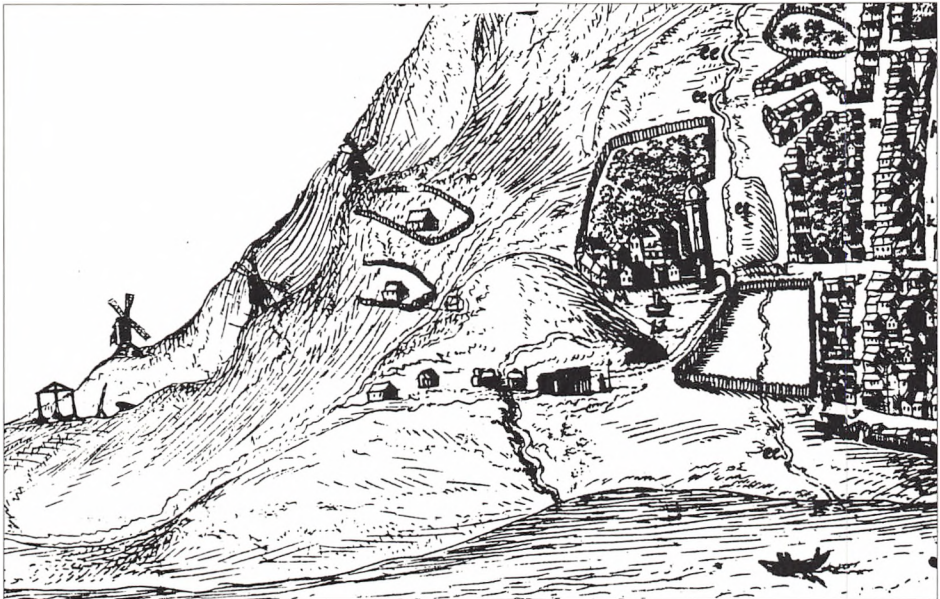
Det kan være svært at abstrahere fra det mægtige jernbaneterræn og de omkringliggende veje, hvis man vil prøve at forestille sig området ved Svingelen i 15-1600-årene. Vi må så glæde os over de mange kunstnere, der har fundet stedet attraktivt; dengang de grønklædte bakker syd for byen gav et malerisk perspektiv over hus-tagene med kirkernes spir og Kronborg i baggrunden. En af de tidlige var den hollandske maler Cornelisz Vroom, der omkring 1645 udførte den ovenfor gengivne tegning. Mellem de noget forregnede bakker, antyder han de to veje, der syd og vestfra mødtes ved Svingelen. Den ene var Strandvejen fra København, der dengang kaldtes Adelvejen<sup>23</sup>. Denne vej, som var den eneste alfare hovedlandevej til



Helsingør, må på Vrooms tegning tænkes at ligge bag bakken, hvor tegltaget af det nærmeste hus, måske kroen »Emaus«, lige anes. Kongevejen blev først færdig i 1780'erne og skal senere omtales nærmere, men i dens sted fandtes Rørtangvejen eller Gamle Gurrevej, der ikke just havde Kongevejens snorlige forløb og belægningsmæssige kvalitet, men blot har været at sammenligne med en dårlig markvej. Det var ikke destomindre en væsentlig adgangsvej til byen fra overdrevet og de dyrkede marker, og det er måske den vi ser midt på Vrooms tegning.<sup>24</sup> Hvor disse to veje mødte Stengade, byens hovedgade, fandtes Svingelporten, og uden for denne den trekantede Svingelplads, dannet af de to indfaldsveje. I Resens Atlas Danicus fra 1677 findes to tegninger, der tydeligt viser os området ved Svingelport, endda lige før og lige efter svenskekrigen.

Tegningerne er på mange måder meget unøjagtige, og bygningerne må nærmest betragtes som signaturer, men de giver dog alligevel et indtryk af, hvorledes pladsen dengang vendte ud mod de åbne marker med nogle spredte huse, og frem for alt de mange vejr møller på bakkerne, der ligefrem betragtedes som byens vartegn. Ellers var området uden for Svingelen på den tid domineret af de velhavende købmænds lysthaver; endog smukke lysthaver, som Boesen skriver 1757. Også et par manufakturforetagender kunne man finde herude, deriblandt et sejmagerværksted og en blegehøve. Bedst kendt på den tid har imidlertid været »Emaus«, en kro, hvor de vejfarende efter en lang og trættende rejse fra København kunne »bie lidt«. Det har især været en nødvendighed, hvis man ankom til Helsingør efter solnedgang, for så var byporten nemlig lukket, i hvert fald hvis man medførte af-





*Udsnit af to eleverede planer over Helsingør fra Resens Atlas Danicus fra 1677. Planerne, der må tages med størst muligt forbehold, viser byen før og efter svenskekrigen. Hvor Grøften krydser Stengade ser man en træbro, som også er gengivet på endnu ældre stik. Det gamle Sct. Nicolai Kloster er på begge tegninger fejlagtigt gengivet syd for Grøften. Det har med stor sandsynlighed ligget, hvor nu Munkegade og Graabrødrestre. findes. Vi ser selve Svingelporten, hvor Stengade munder ud i den trekantede plads. På den ældste tegning (side 14) ser vi en muret kamtakprydet byport, som på den yngre tegning (ovenfor) er afløst af en mere simpel form. Midt på Svingelpladsen står vandposten. På begge tegninger ser man noget, der kunne være en soldat posteret ved det lille militære vagtbus. Yderst til venstre på tegningen over for ses den trekantede galge og ved siden af denne muligvis en vippegalge.*

giftspligtige varer. Emaus, der lå omtrent, hvor Strandstien 5 indtil for få år siden fandtes, var et bindingsværkshus, hvor man må tænke sig et udhængsskilt med billede af Emausscenen og ordene »bliv hos os, Dagen hælder«. Huset nævnes flere gange; eksempelvis i 1589, da skarpretteren udsælber en død ko, som lå ved Emaus. I 1605 klagede en fattig kvinde fra København over de tre »Horer«, som ved tolderen Morten Jensens teglgård, der lå herude, »om høj middagstid« på morderisk vis havde overfaldet hende; stukket hende med en kniv og endelig slået hendes ansigt blåt og blodigt. De havde frarøvet hende en kåbe, et lagen, hendes linklæder (undertøj) og en kurv med valnødder. Kåben havde de pantsat i Emaus formedelst 8 skilling, som de øjeblikkeligt havde omsat i øl!<sup>25</sup> Tolderen Morten Jensen ejede iøvrigt Emaus, og her indlogerede han senere de søfolk, som i årene 1620-21 arbejdede på kongens aldrig fuldførte havneanlæg. Emaus nævnes sidste gang i 1673, men afløses kort tid efter af værtshuset med det pudsige navn »Pelikanen«.

Udhængsskiltet forestillede en pelikan, om hvilket det hed sig, at den huggede hul på sit bryst for at lade ungerne drikke sit blod. Pelikanen lå noget nærmere Svingelpørt, nemlig, hvor nu bygningskomplekset Stenstræde 2, Stengade 4 og Svingelpørt 2 ligger. Her var ikke kun ølbod, men også bryggeri og spritbrænderi.<sup>26</sup>

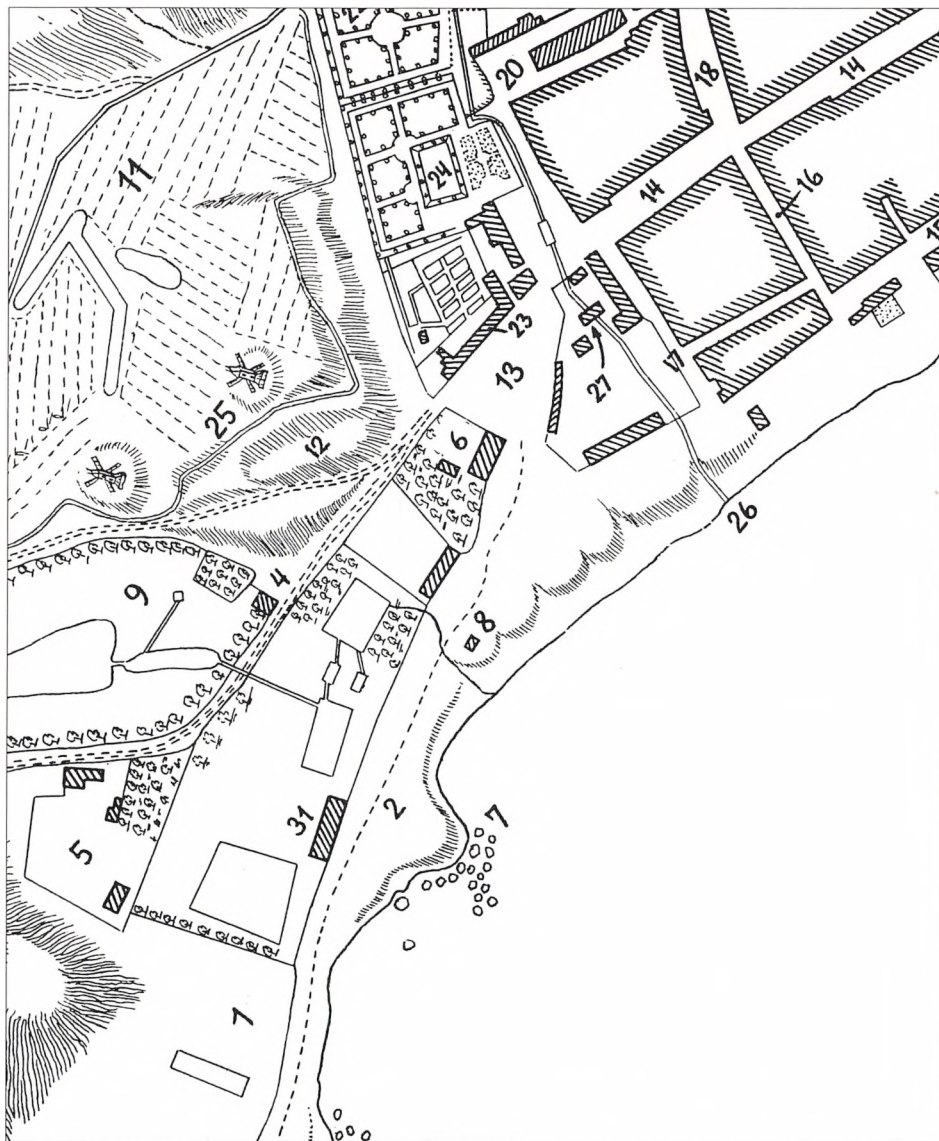
Resens tegninger viser begge tydeligt den trekantede Svingelplads med byporten for enden mod Stengade. Husene omkring denne var for størstedelen beboet af færgemændene, som hørte til i denne del af byen, ikke mindst i Strandgade. Pladsen er på begge tegningerne prydet med noget, der kunne ligne en vandkunst; der er imidlertid tale om en vandpost med et stort vandtrug. Helsingør var jo allerede under Frederik den Anden beriget med vandledninger, hvorigennem vandet fra Sidsle- og Stubbedammene, og senere også fra Trykkerdammen syd for byen blev ledt ind til forskellige offentlige vandposte. Resen betegner fejlagtigt vandposten ved Svingelen som Hestekilden, men denne lå i forbindelse med Grøften, som omtales nærmere nedenfor.

Vandposten er med til at karakterisere Svingelpladsen som et reelt torv, og det er også fristende at tro, at den oprindeligt har fungeret som et sådant. Erik af Pommern havde nemlig ikke i sin plan for sundtoldsbyen i 1426 udstukket en torveplads, som man kunne tro. Det var derfor først og fremmest det søndre hærstræde, Stengade og til dels det nordre hærstræde, Sct. Anna Gade, som var byens salgsplads, som det har været i mange andre byer i middelalderen. Først i 1589 fik Helsingør et egentligt torv ved Sct. Anna Gade (nuv. Politortv), dannet ved inddragelse af den tidligere præstegårdshave ved Olai Kirke. Svingelpladsen kan derimod være et eksempel på et naturligt dannet torv, som i middelalderen godt kan have fungeret som et sådant. En lignende, men nok senere pladسدannelse, finder vi for enden af det nordre hærstræde ved Lappeporten. Den tresidede torveplads ved Svingelen formet af et spaltet hærstræde vender imidlertid den forkerte vej i forhold til byen, thi torvehandelen måtte ikke foregå udenfor byportene. Vi finder i kilderne flere eksempler på »forprang«, hvor bønderne på deres kærre er blevet mødt af købelystne flokke langt uden for byens porte til stor skade for handelen inde i byen. Man kan derfor tænke sig, at bomme eller svingler for de to sydlige indfaldsveje, Adelvejen og Rørtangvejen, har skullet hindre en illegal torvehandel udenfor selve byporten, hvis de da ikke ligefrem inden byportens tid har inddraget pladsen i byen som et torv<sup>27</sup>. En helt anden mulighed er, at pladsen som torv har vendt sit ansigt mod et ældre bysamfund længe før Erik af Pommerns tid, og så er vi tilbage ved det vigtige spørgsmål: Hvor har det oprindelige Helsingør ligget? Har der eksisteret et lille beskedent bysamfund et sted uden for Grøften på bakkerne ved Flynderborg, og dér, hvor Erik af Pommerns by nu ligger, samtidig ligget en større markedsby for de fremmede, hvori disse havde rejst en kirke større end de indfødtes, nemlig den nuværende Sct. Olai Kirke med sit murværk fra 1200-årene<sup>28</sup>. Svingelpladsen kunne have haft en rolle mellem disse to samfund. Svaret må foreløbig stå hen i det uvisse.

Vi ved ikke om der stod en egentlig byport før 1586. Da navnet Svingelen er den eneste betegnelse i de ældre tingbøger op til 1587, er det meget sandsynligt, at forløberen for den egentlige byport har været de føromtalte bomme, hvoraf måske kun den største eller vigtigste, den egentlige svingel, har givet navn til byporten. Med lidt god vilje kan man se en sådan svingel ved Adelvejen på tegningerne i Resens Atlas, ligesom Resen på sin yngste tegning ved placeringen af bogstavet M synes at anføre, at Svingelen findes ved markvejen ud for det senere Stengade 3. At »Stejlebakken« her ligger på den forkerte side af vejen og helt skjuler denne og den eventuelle Svingel, skal man ikke tage så tungt. Således kan det da heller ikke udelukkes, at bogstavet M i virkeligheden skal betegne selve pladsen. Også på Vrooms tegning (side 13) ser man en bom i forbindelse med det flettede gærde og stakitværk, som passerer på vejen. Her kan der dog være tale om et simpelt markled.

Byporten har utvivlsomt lige fra begyndelsen stået ved spidsen af Svingelpladsen, lige uden for Grøften eller Strømmen, som var et vandløb, der dannede en del af bygrænsen mod syd og vest. Grøften løb fra Rosenkilden omtrent ned mellem nuværende Trækbanen og Fiolgade og videre langs Klostergade, hvor den modtog afløb fra en stor dam med et kildevæld, kaldet Hestekilden. Herfra krydsede Grøften Stengade under en træbro ud for nuværende nr. 8c og 9b (Klostergade 1), og løb videre ned langs Gyldenstrædes sydside ud i Øresund ved nuværende Strandgade 11.

Den ældste af Resens to tegninger viser Svingelporten som en muret port med kamtakprydede gavle og tegltag, medens den senere tegning viser en mere simpel byport. Hvad angår tegningen af den murede port, kan vi måske bedre stole på Vroom, der har tegnet en træportal kronet af et teglhængt tag, og det stemmer ganske godt overens med de tidligere omtalte byporte, der opsættes i 1586-87. Bymuren blev ødelagt under svenskekrigen, så Svingelporten kan nemt have lidt samme skæbne, hvorefter den er nyopbygget i en billigere udgave, en udvikling, som antydes ved Resens to tegninger. Der skete i hvert fald dramatiske ting i området udenfor Svingelen i denne krig. Ikke mindst da den kendte fæstningsingeniør Ole Steenwinckels parterede lig til skræk og advarsel blev lagt på hjul og stejle i 4 dele uden for Svingelen i juli 1659. Steenwinckel havde arbejdet på Kronborg Fæstnings udbedring, først for den danske konge, siden nødtvungent for svenskerne, da de i 1658 erobrede slottet. I sommeren 1659 deltog han i den kendte sammensværgelse, som imidlertid blev opdaget, hvorefter han blev fængslet og pint. Da han stadig ikke ville røbe nogle af sine medsammensvorne, blev han henrettet. Først efter freden blev de forrådnede ligdele nedtaget, og han fik en værdig begravelse den 4. september 1660 på Johannes Kirkegaard ved Sct. Mariæ Kirke<sup>29</sup>. Som byens landværts hovedindgang var Svingelen således også stedet, hvor galgerne stod; enten helt ude ved Trykkerdammen eller på Stejlebakken. Her fik de vejfarende et håndgribeligt bevis på, at de var kommet til et sted, hvor der herskede lov og ret. På den yngste af Resens tegninger (side 15) kan man yderst til venstre se



Kortet til venstre er et udsnit af det ældste rimeligt nøjagtige kort vi har over Helsingør. Originalkortet er udateret, men kan dateres til 1697-98. Det er her gengivet i omtegnet form af Laurits Pedersen. Tallene, der er tilføjet af forf. meddeler følgende oplysninger:

- 1) I dette område må herberget Emaus have ligget.
- 2) Adelvejen fra København til Helsingør (den nuv. Strandvej).
- 3) Nørre Borrevoldsdam. Umiddelbart sydvest for denne lå Flynderborg.
- 4) Rørtangvejen eller Gammel Gurrevej, hvis forløb i dag genfindes i en del af Fredericia-vejen.
- 5) Kokke-Haven eller Kokkens Have, hvor Helsingørs Kongelig Privilegerede Skydeselskab i perioden 1766-1901 havde sin skydebane og domicil.
- 6) Her lå værtshuset Pelikanen med tilhørende have.
- 7) »Det første Øre« (Betegnelse fra 1760)
- 8) Muligvis det vagthus, som man kan se på Resens tegninger.
- 9) Lars Børgesens blegehave med fiskedamme og afløb til blegdammene nede ved Adelvejen.
- 10) Markvej, som ved 1789 bliver til den stort anlagte Kongevej.
- 11) Helsingørs markjorder var på den tid delt i 6 løkker, hvoraf de 2 er med på dette kort-udsnit, nemlig Hjortebaks Lykke (11) og den nordøstlige ende af Borrevolds Lykke (30)
- 12) Stejlebakken, hvor to af byens ialt syv vejmøller stod.
- 13) Svingelpladsen. Byporten er desværre ikke angivet på kortet.
- 14) Stengade
- 15) Strandgade
- 16) Skyttenstræde
- 17) Gyldenstræde, som på den tid hed Cønning Andersens Stræde, opkaldt efter færgemand Cønning Andersen.
- 18) Fiolgade, dengang kaldet Skidenstræde.
- 19) Ringeporthus
- 20) Her har dominikanerne haft deres kloster indviet til Sct. Nicolaus.
- 21) Rosenkilden. Lige nordvest for denne ligger Hjortebakken.
- 22) Uden om byen lå de velhavende borgeres lysthaver og frugthaver.
- 23) Lejevåninger. Antagelig Helsingørs første spekulationsbyggeri.
- 24) Hestekilden (ved nuv. Klostergade 7) med den omgivende Kildehave. Ved Hestekilden ses et stort bassin, hvor vandet kunne opsamles og ledes hen til et sted, hvor der kunne vaskes tøj. Det kunne muligvis være det lille bassin, man ser ved »Grøften« sydøst derfor.
- 25) Her har muligvis møllen til Sct. Nicolai kloster ligget. I 1704 ejes den af Bent Bendtsen, en bonde fra Rje i Skåne.
- 26) Vandløbet »Grøften«, som i Christian den Fjerdes tid drev et par vandmøller, bl.a. en mølle umiddelbart nordvest for Rosenkilden.
- 27) Den ene af Grøftens vandmøller, måske en lille skvatmølle, synes antydnet på dette sted med sit hus bygget hen over vandløbet.
- 28) Muligvis en opstemmet dam til en af vandmøllerne.
- 29) I 1681 lå her Jens Blegemands dam og have.
- 30) Den nordøstlige ende af Borrevolds Løkke (se nr. 11).
- 31) Denne bygning afløstes i slutningen af 1700-årene af Classens ankersmedie og blev siden overtaget af Skydeselskabet, for i 1819-20 at blive nedtaget og flyttet til skydebanen i Kokkens Have (5).



opsætte, huilchen dog kunde giortis med ringe Bekostning efftersom Jern og Beslagit, der war til dend gamle Port, fandtisz i Beholdning, huilchit de lode bort tage, og i Stedden for Porten satte j Bom, med foregiffuende Byen kom formegit i Bekostning, med at lade opsette en Port, saa dog anvendisz vell langtmeere til u-nødvendigere Biugning end till denne Port at lade forferdige, som kunde koste ungefehr 5 eller 6 Rdlr.« Således anfører Kruse, at der af byens indtægter i 1685 alene var afsat over 1800 daler til betaling af diverse udgifter, hvor skole, kirke og betjentenes lønninger kun gjorde beslag på de 1100 daler. Yderligere anfører Kruse, at bommen i stedet for en solid port medfører, at ikke alene svin, får og lam, men også andet kvæg om natten uhindret kan drives igennem den dårligt sikrede indgang, hvilket kan give anledning til smugleri og følgende underskud i hans majestæts told og konsumtion. Det må derfor på det kraftigste indskærpes byen at sætte en port op i stedet for den interimistiske bom, da kun en sådan med rimelig sikkerhed kan hindre uvelkommen færdsel<sup>32</sup>. Stiftamtmanden er helt enig med Kruse og videregiver brevet til Helsingørs borgmester med følgeskrivelse om snarest at efterkomme det kongelige påbud om vedligeholdelse af porte og hegn<sup>33</sup>. Svaret fra borgmester og råd var et langt forsvar for tingenes tilstand. Byen var forarmet, men den forrige borgmester (det må have været Jørgen Buhr) havde dog betalt Edvard Kruse 100 daler til vedligeholdelse af indhegningen, og det kunne vel være nok for en tid. Problemet var især, at man ejheller dengang var fri for hærværk og tyveri. Thi når man ikke engang kunne vedligeholde »skionne Gaarder og Waaninger inde i Byen, huor Folck boer paa alle Siider, og Wacht holdisz om Natte Tiider, de alligewell ruineris, nedbrydisz og opbrendisz, langt minder er saadanne Gierder saa bestandige, de jo snarere maatte bortstellis, huilchit vel Edle Hr. Inspecteuren [Kruse] noksom er bewist«. Og det samme mente man var gældende for byportene, da en sådan port ville være bortstjålet inden 14 dage! Man forsvarer den nedfaldne port ved Svingelen ved, at man jo straks opsatte en bom, endog med konsumtionsbetjentenes samtykke. Og en bom kunne vel være ligeså god i betragtning af, hvor let det var at komme ind i byen alle andre steder uden at det ifølge borgmesteren havde forårsaget »nogen Undersleb wed Consumptionen«<sup>34</sup>

## Tømrer Bendt Svendsens ny Svingelport

Hvad resultatet af den flittige brevveksling blev, ved vi ikke, men man må antage, at byen har måttet efterkomme ordren om at lade opsætte en ny port. Levetiden for den nye port har imidlertid ikke været lang. I 1727 udfærdigede borgmester Andreas Busæus sammen med sine rådmænd Johan Daniel Burghoff og Andreas Becker følgende skrivelse til byens borgere, som her skal gengives i sin fulde ordlyd, da det også fortæller lidt om tidens skik og sprogbrug:

»Denne Stadens høyædle, velædle og velbyrdige saavelsom edle, høy og velfornemme Indbyggere maa vi herved allertienstligt gjøre bekiendte, hvorledis Svingelporten herfor Staden, hvor alle Reisende til og fra Kiøbenhafn maae igiennem



*På Helsingør Bymuseum findes denne fine model af Helsingør omkring 1801. Her kan man blandt meget andet få et vældig godt indtryk af, hvordan der har set ud ved Svingelport (Sammenlign med kortet side 38). Forrest tilvenstre ses taget af værtshusholder Peter Christiansens lange udlejningsejendom. Ved spidsen af den trekantede plads står den fornemme Svingelport med hovedport og to sidelåger. Til højre for porten ses brygger Johannes Christophersens store ejendom gennem hvilken »Grøften« løber. Overfor denne ejendom ligger Christophersens hus (Stengade 9b), som benyttes til konsumtionsbod. Den er vist nærmere på fotografiet side 24. Om pladsen har haft træer som her er vist, ved vi intet om, men det er ikke usandsynligt, da Stengade vitterlig var beplantet med vejtræer dengang.*

passere, nu gandske er ubrugelig og forraadnet, saa uforbigiengelig udi dens Sted een nye Port vil opbygges, Derforre vi herved Allertienstligst De høyædle, veledle, ædle høy- og velfornemme denne Stadens Indbyggere maa til een nye Portes Opbyggelse een herhos hefted Afritz [tegning] til deris behagelige Eftersyn meddeele, med allertienstligst Anmodning, at som til samme Portes Oprettelse Byen eller Staden ingen Cassa haver, De da vilde efter sædvanlig Gavnildhed behage at komme os til Hielp (tekst mangler i revnen; 3-4 ord) vil blive i det mindste 60 Rixdr, naar den efter Afritzningen altsammen af Eeg bliver forfærdiged, saavel som Ziir mahlt og til Ihukommelse af voris Allernaadigste Konge efter Ritzen det Kongelige Nafn og Crone vorder paategned, Som vi nu ikke alleene bede, men meere ere forsikrede om de gode Herrers og Byens Indbygges Høylighed og Hielpsomhed herudinden: Saa vil vi allertienstligt herhos dennem anmode, at som det depender af een hvers egen gode Villie og Gavnildhed, hvad de vil behage hertil at give, De



da nu besværget vilde herpaa tegne, hvad de selv behager at give, og det med deris Nafns hosskrift. Saadan Behagelighed og Godhed for Publico skal vi med ald Taknæmmelighed søge udi alle muelige Maader at kunde erkiende og aftiene stedse forblivende De høyædle, velædle og velbyrdige eller høy- og velfornemme respective Herrers og gode Venners tjenstforbundne Tienere«<sup>35</sup>

I brevet nævnes ikke, hvem der har udført den usignerede, smukt kolorerede tegning, der var vedlagt (forsidebilledet), men alt tyder på, at det er den aktive tømrer Bendt Svendsen, der er mesteren for den. Han havde allerede i 1723 tilbudt byen at nyopføre den forfaldne Svingelport uden anden udgift for byen, end at han selv blev fritaget for alle skatter og den for alle borgere tvungne indkvartering af soldater i de følgende 7 år, såvel for sit hus som for sit håndværk og tillige for brugen af en lejet mølle<sup>36</sup>. Her synes kilderne at være modstridende, idet Magistraten ifølge Lassens kildeudskrifter skulle have efterkommet Bendt Svendsens ønske mod at han vedligeholdte porten i de 7 år<sup>37</sup>, og det stemmer jo dårligt overens med brevet fra 1727. Vi må derfor formode, at Bendt Svendsens ønske ikke er efterkommet, måske fordi det har været en dårlig forretning for byen, da han utvivlsomt var en stor skatteyder. Til gengæld har han stillet tegningen til rådighed. Vi støder iøvrigt på Bendt Svendsen igen i 1735, hvor han har opført en ny byport ved Lappen, den såkaldte Rødeport for en pris af 40 rdlr.<sup>38</sup>. Om Strandporten og Ny Kirkegaards Port også er blevet fornyet af samme Svendsen ved den lejlighed, melder historien intet om.

Det førnævnte brev til borgerne vandt stort bifald efter de mange bidragydere underskrifter at dømme. Tolddirektøren for Øresunds Toldkammer, Stephan Kenckel lagde ud med det største bidrag på 10 Rigsdaler. Derudover kan eksempelvis nævnes personer som den engelske konsul og købmand Robert Tigh med 2 rdlr., købmand og skibsklarerer Arent van Deurs med 1 rdlr., Færgemand Cöning Andersen med 2 mark, skrædderlavet med 1 rdl., toldkammererer Johan Chr. Ziege med 1 rdl. og sognepræsten ved Olai Andreas Wöldike med 1 rdl. Indsamlingen gav mere end rigeligt til byportens opførelse, hvorfor der næppe heller kan være tvivl om at Bendt Svendsens projekt er blevet realiseret. Porten stod mellem det nordøstre hjørne af Peder Berentz's ejendom (Stengade 9a) og Nicolai Fr. Schneckels ejendom (hvor nu det høje Svingelporthus, Stengade 8b, ligger). Den bestod som alle andre byporte af 3 dele; i midten en høj 5 1/2 alen bred port med dobbelte portfløje til den kørende trafik, den såkaldte »køreport«, og til siderne 2 mindre porte eller låger af 2 alens bredde for de gående, hvoraf normalt kun lågen nærmest vagthuset var åben. Køreporten blev aflåst om aftenen, medens den ene låge forblev ulåst, så byens gående borgere ikke følte sig helt indespærrede. Bendt Svendsens bastante barokport med sine vældige egetræspiller og de kraftigt profilerede overliggere eller hamre, og hovedporten kronet af Frederik den Fjerdes monogram, synes nok overdrevet set med vore øjne, men en byport skulle jo udstråle autoritet og magt, og samtidig gerne give byen en vis værdighed.



*Fotografi af den gamle konsumtionsbod, Stengade 9 b.*

## **Det militære vagthus og konsumtionsboden ved Svingelport**

Vi må antage, at der allerede ved konsumtionens indførelse omkring 1660 har været en konsumtionsbod i tilknytning til Svingelporten såvelsom ved Strandporten, Lappeporten og Ny Kirkegaards Port. Det behøvede ikke nødvendigvis at være en til formålet opført bygning. Ved Strandporten havde således både told- og konsumtionsvæsen domicil i en lille bygning nær havnen, som man havde lejet for 120 rdlr. om året<sup>39</sup>. Også ved Svingelporten klarede man sig med lejede lokaler, nemlig Stengade 9b, der var ganske ideelt beliggende i forhold til byporten. Denne smukke bygning (nedrevet 1959) var i 1779 ejet af købmand og brændevinsbrænder Johannes Christophersen, som dette år havde indrettet et særskilt konsumtionskontor med køkken og værelse til konsumtionsbetjenten, som han sammen med et lille pakhuis i tilknytning til bygningen lejede ud til toldvæsenet<sup>40</sup>. I den ældste folketælling fra 1787 finder vi den 32 årige konsumtionsbetjent Jens Lindh, som bor i ejendommen sammen med sin kone.

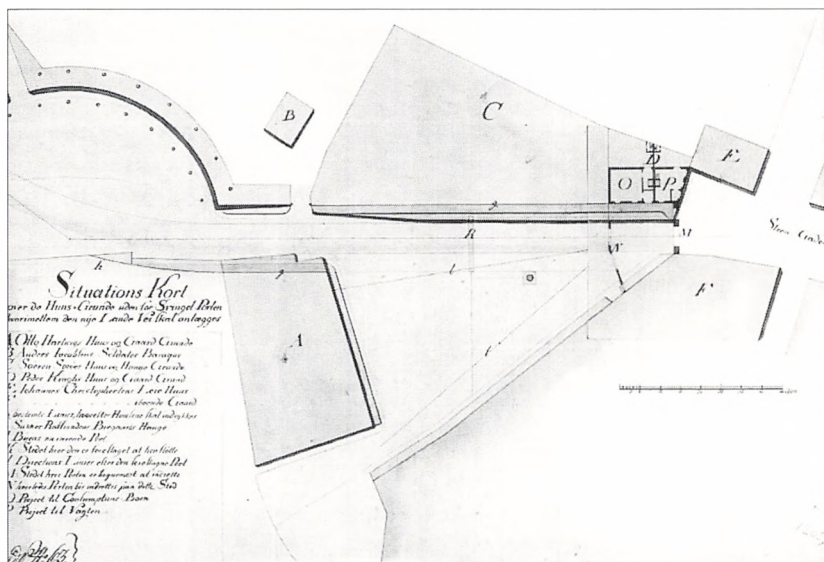
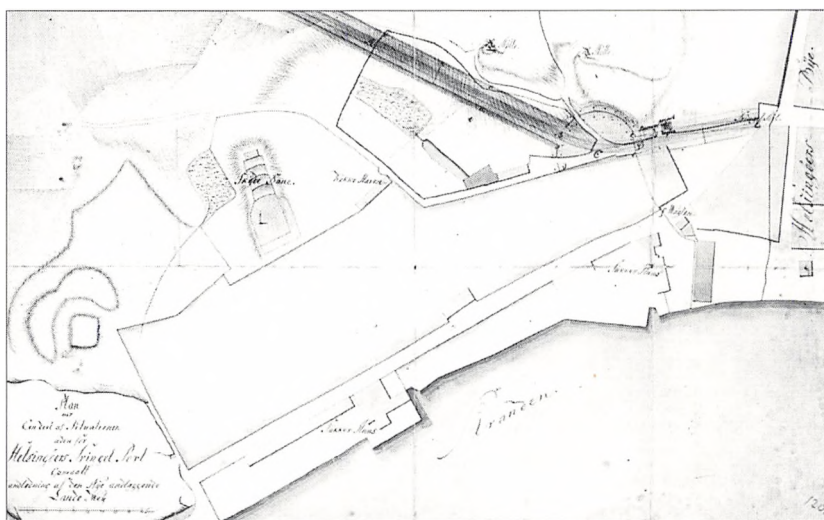
Byportene var i forbindelse med Helsingørs funktion som garnisonsby tillige af stor betydning for militæret<sup>41</sup>. Helsingør havde jo været garnisonsby lige så længe som konsumtionen havde eksisteret, så det var derfor helt naturligt, at militær og

toldvæsen havde et nært samarbejde i det praktiske arbejde. Ved Lappestenen, Strandporten og Svingelport var der opført militære vagthuse, som til at begynde med lå afsondret fra konsumtionsboden, men som med opførelsen af den nye toldkammerbygning ved Strandporten i 1784 begyndte at blive forenet i samme bygning. Ved Svingelporten klarede militæret sig med sit eget vagthus indtil 1804. På begge Resens stik (side 14 og 15), kan vi se noget, der meget vel kunne være vagthuse, endog begge steder med den bevæbnede vagt stående udenfor bygningen. Det må i så fald være den ældste gengivelse af et militært vagthus ved Svingelen. I 1695 finder man det nævnt under betegnelsen Schwingelwachten.<sup>42</sup> Det har måske allerede på det tidspunkt været en faldefærdig bygning, idet man i 1710 erfarer, at byen intet »Corpus de Guard« [kortegarde eller vagthus] har ved Svingelen; kun ved Lappeporten og Strandporten.<sup>43</sup> Man har så opført et nyt vagthus, som nok er det »Kongelige Vagthus«, der ifølge et skøde fra 1735 ligger tværs over for det tidligere omtalte værtshus Pelikanen<sup>44</sup>. På kortet side 38 kan vi se, hvor vagthuset har ligget, nemlig for enden af Strandgade, netop overfor Pelikanen, og det er iøvrigt her, Strandgade er spærret med en snurre.

Garnisonen koncentrerede tilsyneladende sit virke ved Strandporten, hvortil også hovedvagten var flyttet i 1791. I 1799 kunne man i hvert fald konstatere, at flere af portvagterne havde stået lukkede og tilspærrede, ja selv vagten ved »Byens Hovedindkiørsel Svingelporten« var atter ubemandet<sup>45</sup>. Helsingør ønskede nu garnisonen styrket af mere eller mindre kendte grunde, og dette ønske gav sig endelig i 1804 udtryk i en ordre fra det kongelige Generalitets og Kommisariats Kollegium, det senere Krigsministerium, om at magistraten skulle anvise en plads uden for Svingelporten, hvorpå man kunne opføre et nyt militært vagthus<sup>46</sup>. Hermed begynder en ny æra i Svingelports historie.

## Den ny Kongevej og Entréen ved Svingelen

Efter at have været under arbejde i næsten 10 år, var den nye vej til Helsingør »i Continuation af den fra Kiøbenhavn til Hirschholm anlagte Vei«, som man kaldte Helsingørvejen eller Kongevejen, i 1789 omsider færdig, men forbindelsen mellem denne nye vej og Svingelport, som man kaldte »Entréen«, lod stadig vente på sig. Grunden var, at regeringen på visse betingelser havde bevilget 600 rdlr. til arbejdet, men denne sum kunne ikke engang dække de nødvendige ekspropriationer og øvrige omkostninger. Derfor vægrede både Magistraten og byens eligerede borgere sig ved at ofre flere penge på denne sag, som allerede havde givet byen store udgifter. Ifølge vejmasteren, kaptajn Rosenbergs overslag, ville det ambitiøse projekt medføre en udgift på 3000 rdlr. Når hertil kom den betydelige gæld, som byen allerede siden 1782 havde pådraget sig ved Kongevejens anlæggelse over byens jorder, ialt 1633 favne vej, ville de samlede udgifter andrage langt over 20.000 rdlr, en sum så stor, at byen ikke engang »i saa besværlige Tiider, og da den største Deel af



Projekt til en ny »Entrée« mellem Kongevejen og Svingleport 1787.

Øverst ses et kort over området med den nye runddel indtegnet (C). Sammenlign med Laurits Pedersens kort side 20. Projektet er mere detaljeret forklaret på tegningen sammenlign med, hvor den træbeplantede runddel ses til venstre. Tegningen findes i to udgaver, idet placeringen af den nye Svingleport ud for Peder Kraghs hus, afhæng af dennes vilje til at afstå sin ejendom. På den her viste tegning forudsætter man ejendommen inddraget i projektet og erstattet med en kombineret vagthus og konsumtionsbod (O og P). Rigsarkivet.

det almindelige Borgerskab var saa fattig« ville kunne udrede renterne af gælden. Alle i byen var helt enige i, at »den agtede Entrée ved Svingelporten vilde blive en stor Ziir for den Deel af Byen«, hvorfor man forsøgte om ikke stiftamtmanden kunne skaffe penge til fuldførelsen af vejanlægget og på den måde »hjælpe Byen ud af den Labyrinth, hvori den ved den nye Landveis Anlæg var bleven bragt«. Men så let gik det ikke. Stiftamtmanden kunne meddele, »at Vejcommissionen ikke saae sig i Stand til at forskaffe Byen nogen større Sum end den allerede tilstaaede, og at, dersom Byen derfor for nærværende Tid ikke fandt det gjørligt at skaffe Raad til de Penge, som Bekostningen paa Entréens Fuldførelse vilde udfordre, maatte samme indtil viidere blive at udsætte«<sup>47</sup>. I 1793 var der stadig ikke sket noget med »Entréens« fuldførelse. Til gengæld var gælden på de lån, byen havde taget til vejanlægget nu vokset til 16.340 rdlr. og 26 sk. inclusive de påløbne renter. Byen havde nemlig ikke betalt så meget som een rigsdaler i afdrag på gælden trods adskillige alvorlige rykkerskrivelser. Til sidst fandt bystyret det tilrådeligt, om ikke andet at gøre et forsøg på at afdrage noget af gælden. Pengene var der imidlertid ikke, så man forsøgte sig atter ved et langt brev, at overbevise kongen om det urimelige i, at byen skulle ofre en så stor sum penge i betragtning af, hvor meget anlægsarbejde der endnu manglede i byen. Det lange og meget detaljerede brev var næsten rørende i sin argumentation, men åbenbart ikke nok til at overbevise majestæten om, at byen skulle gældssaneres. Byens økonomiske vilkår var nu ejheller slet så dårlige, som man havde fremført i brevet. Det viste kæmnerregnskabet for året 1793 med al tydelighed. I 1795 påbegyndte byen da også endelig at betale sine afdrag.

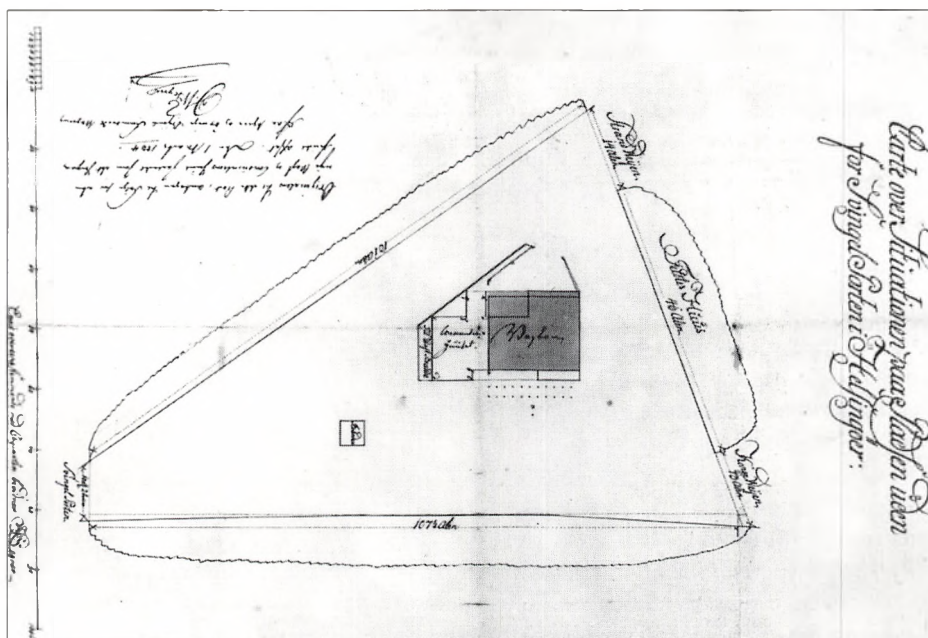
»Entréen« blev aldrig til noget. Beklageligt nok, da det var et ganske spændende og ambitiøst projekt, som vejmaster Rosenberg i 1787 kunne præsentere for byen: En stor halvcirkulær runddel skulle anlægges på det sted, hvor Kongevejen mødte Stengade i den trekantede plads ved Svingelport, omtrent hvor nu Stengade 1 ligger. Hermed blev knækket mellem de to veje udlignet, og Kongevejen kunne afsluttes på en værdig måde. Anlægget af runddelen ville udfordre et større jordarbejde, idet den måtte graves ind i Stejlebakken, hvorfor der skulle bygges en 2 alen høj stenmur for at hindre jorden i at skride ned. Tillige måtte man langs muren anlægge en rendesten, hvorfra vandet kunne ledes ned i en stenkiste midt i runddelen. Ligesom Kongevejen, skulle runddelen naturligvis også beplantes med vejtræer. En række træer skulle således stå for foden af muren og en tilsvarende række oppe på skråningen bag muren. Hele runddelen skulle tillige brolægges »formedelst den derpaa faldende megen Kiørsel og Passage i Anledning af de omliggende Møller og andre Stæder«. Projektet omfattede også en udvidelse og afretning af Stengade langs Svingelpladsen hen til byporten, og det hele skulle brolægges. Rosenberg påpegede, at det ganske vist ikke var nødvendigt at brolægge selve Svingelpladsen, men da pladsen jo var en af de få byen havde, kunne den ikke alene blive til stor »Ziir« for byen, men også være langt bedre tjenlig til andre formål, hvis den blev brolagt sammen med det øvrige anlæg, som ialt ville fordre 127 kubikfavne brosten. Udvidelsen af gadestrækningen mellem runddelen og Svingel-

porten krævede ekspropriation af flere ejendomme, men allerede i 1787 havde flere af ejerne accepteret dette. Det drejede sig om færgemand Otto Hartvigs store ejendom (tidligere Pelikanen, nuv. Stengade 4/Svingelport), hvor den nordlige ende måtte afkortes. Det største tab måtte Søren Pedersen Sorø lide, idet alle hans lejvåninger langs gadens nordside (nuv. Stengade 3-7) måtte nedrives, hvorfor han skulle opsigte alle lejemål mod pasende erstatning. Lodsoldermand Peder Kraghs hus, hvor Svingelport stod (nuv. Stengade 9a) indgik i planen på den måde, at man kunne tænke sig huset nedrevet og erstattet med en kombineret konsumtionsbod og militært vagthus til glæde for toldvæsen og militær. Det synes imidlertid ikke at have behaget Peder Kragh at skulle afstå sit hus, hvorfor man måtte lade den projekterede gadeudvidelse stoppe ved den fremspringende sydgavl af hans hus og anbringe porten her. En ny militær vagtbygning kunne så opføres nær runddelen, og toldvæsenets lejemål hos Johannes Christophersen fortsætte.

Vi ved ikke bestemt hvem, der har fået idéen til den runddelprydede »Entrée«, men det er fristende at tro, at den schweizisk fødte vejingeniør, oberst Jean Marmillod i sin tid har haft en finger med i spillet. Han var blevet kaldt fra Frankrig til Danmark af Frederik den Femte i 1764 med den store opgave at modernisere det danske vejssystem, og frem for alt anlægge en moderne og bekvem vej mellem København, Hirschholm og Fredensborg. Han havde i den forbindelse tegnet en flot runddel til vejens afslutning i Fredensborg, og den har, trods sin helt cirkulære form, væsentlige lighedspunkter med den helsingørske. Det er den, der i 1992 blev genskabt i anledning af Dronning Margrethe og Prins Henriks sølvbryllup. Selv om Marmillod forlod Danmark allerede 1775, har han utvivlsomt nået at påvirke de vejingeniører, der i 1779 kunne forelægge kong Christian den Syvende projektet til den ny Kongevej mellem Hirschholm og Helsingør; ja de har måske endog blot færdiggjort Marmillods arbejde<sup>48</sup>.

## Den nye bygning ved den nye Svingelport

Intet er som bekendt skidt uden det er godt for noget. Selv om vejvæsenet måtte give afkald på en værdig afslutning for den ny Kongevej til Helsingør, betød det ikke, at militær og toldvæsen dermed havde opgivet planerne om bedre forhold ved Svingelport; snarere tværtimod. Militæret kunne slet ikke affinde sig med det lille afsides beliggende vagthus ved Strandgade, og det har måske været en væsentlig årsag til, at huset kom til at stå ubemandet i længere tid til stor beklagelse for byen. Som nævnt fik Magistraten derfor det næste udspil: Afgivelsen af et passende areal til et nyt militært vagthus ved Svingelport. I 1804 kunne Generalitets- og Kommissariatskollegiet forelægge tegningerne til et vagthus på den trekantede plads, hvortil også Svingelporten passende kunne flyttes. Disse planer fik told- og konsumtionsinspektøren, kaptajn Andreas A. Berner, til i et brev til Generaltoldkammeret, at påpege nødvendigheden af, at man i tilfælde af portens flytning måtte



Grundplan af pladsen ved Svingelport med forslag til beliggenhed for en kombineret konsumtionsbod og militært vagt hus, tegnet 1804. Den mørke del af bygningen er militærets del og den lyse konsumtionen. Denne opdeling ændres i det særdige projekt. Til højre langs det nuværende Stenstræde ligger brændevinsbrænder Lars Feldts ejendom, det tidligere værtshus »Pelikanen«. Den lille firkant til venstre for den projekterede bygning er en brønd med vandingsstrug for hestene. Byen var tilfreds med dette forslag, dog med den bemærkning, »at da et Rum til at aflægge byens Vagtbrænde og Tørv i, er nødvendig, saa have vi paa Kortet afsat et saadant Rum, som ansees passende.« Dette rum er det smalle felt, som er angivet yderst til venstre ved bygningens nordøstgavl. Landsarkivet; kort- og tegningssamlingen.

opføre en ny konsumtionsbod med bolig for en toldbetjent, der til stadighed kunne »føre Opsynet med de ind- og udførende Varer«. Samtidig forespurgte Berner, om det ikke, i betragtning af muligheden for besparelse for den kongelige kasse, måtte kunne lade sig gøre at forene konsumtionsboden og vagt huset, da man gik ud fra, at vagt huset skulle stå i forbindelse med porten. Tanken var ganske nærliggende, da en kombineret militær vagt og konsumtionsbod jo allerede 1787 var foreslået i forbindelse med Entré-projektet. Og da konsumtionsboden kun skulle være 10 alen lang og 9 1/2 alen bred, så var der ikke tale om nogen stor bygning, mente man<sup>49</sup>. Brevet gik videre til kommandanten på Kronborg, oberst von Stricker, der syntes vældig godt om ideen. Kort tid efter kunne Magistraten og borgmester Berthel Bjørnsen på byens vegne bifalde, at der på den trekantede

plads ved Svingelporten kunne overdrages et areal til opførelse af et vagthus og konsumtionsbod, mod at byen til gengæld fik rådighed over det areal, hvorpå det gamle militære vagthus nu stod. Samtidig forventede man, at alt arbejdet skete uden udgift for byen, hvilket også gjaldt den fremtidige vedligeholdelse. Man sendte for god ordens skyld en grundplan af arealet med angivelse af den projekterede bygnings placering og påførte kommentarer<sup>50</sup>.

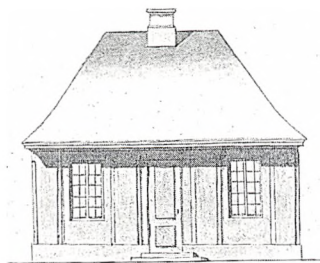
Militærets kongelige Ingeniørkorps stod for bygningsprojektet med oberstløjtnant Ferdinand Zuber som bygningens arkitekt. Zuber var født i København 1748 og havde gjort hele sin karriere i hæren. Han kom til Ingeniørkorpsset i 1774 som sekondløjtnant og blev i 1782 forfremmet til premierløjtnant. Året efter blev han kongens generaladjutant og 1796 forfremmet til ingeniørkaptajn. I 1803 avancerede han til major i Ingeniørkorpsset for endelig i 1804, samtidig med at han tegnede bygningen ved Svingelport, at blive udnævnt til oberstløjtnant. Zuber sluttede sin karriere ved i 1808 at forlade Ingeniørkorpsset og Kronborg for, som oberst á la suite, at tiltræde en ny stilling som kommandant over citadellet Fladstrand i Frederikshavn. Til stillingen hørte også kommandantskabet over Hals Skanse og Egense Batteri, der vogtede indsejlingen til Limfjorden fra Kattegat. Samtidig fik han, som mange andre officerer dengang, sit navn beriget ved betegnelsen »von«; Ferdinand von Zuber. Zubers afløser på Kronborg blev premierløjtnant ved ingeniørkorpsset Peter Quaade, som vi senere hører mere til. Zuber forblev kommandant indtil 1811, hvor han tog sin afsked for derefter at nyde sit otium i Helsingør, hvor han følte sig hjemme. Han var gift med den unge Cecilie Cathrine, datter af den Helsingørske købmand Michael Liebmann. Hun døde allerede i 1816, kun 32 år gammel, medens han selv døde i maj 1823 i en alder af 75 år. Begge er begravet fra Sct. Mariæ Kirke<sup>51</sup>. Zuber har som ingeniørofficer virket som militær bygmester, og vi har bevaret flere tegninger fra hans hånd, ikke kun af bygningen ved Svingelport, men også til forskellige arbejder ved fæstningerne Kronborg og Nyborg, der giver et indtryk af hans virke<sup>52</sup>.

Den 21. marts 1804 kunne Ferdinand Zuber aflevere to forslag til den nye bygning. Det ene forslag var et lille 9 alen langt vagthus udelukkende til brug for militæret, bestående af en entré, en vagtstue for »en Officer i paakommende Uroeligheder« og en vagtstue for underofficererne og de »Gemeene« soldater. Bag bygningen et indhegnet gårdsrum, hvorfra der var adgang til et latrin eller lokum. Denne bygning ville ifølge Zubers overslag koste 895 rdlr. at opføre.

Det andet forslag imødekom ønsket om at forene militæret og konsumtionsvæsenet under samme tag. Det var en 24 alen lang bygning til en pris af 2020 rdlr. Planen fulgte samme koncept som den lille bygning, men havde desuden bolig for konsumtionsbetjenten med tilhørende kontor. Også her var der bag bygningen afsat et gårdsrum med adgang til latrin. Latrinet eller lokummet voldte lidt tekniske vanskeligheder, idet Magistraten mod Zubers ønske forlangte dette placeret

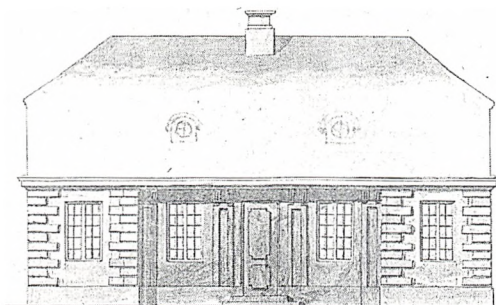


*Façade af en ny opførte Vagt uden for Helsingørs Svingsæl Port, bygget  
 efter Grund Ristens Littera H.*



*F. Zuber*  
 inv.

*Façade af en ny opførte Vagt og Consumptions Boelig uden for Helsingørs  
 Svingsæl Port, — bygget efter Grund Ristens Littera B. —*



F. Zubers to forslag til en ny bygning ved Svingsælport. Øverst en »ny opførte Vagt uden for Helsingørs Svingsæl Port« udelukkende til brug for militæret, og nederst til en »ny opførte Vagt- og Consumptions Boelig uden for Helsingørs Svingsælport. Sidstnævnte forslag blev antaget. Rigsarkivet.

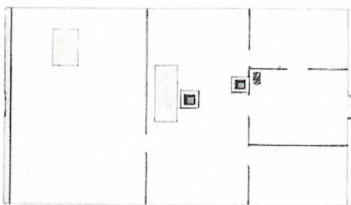
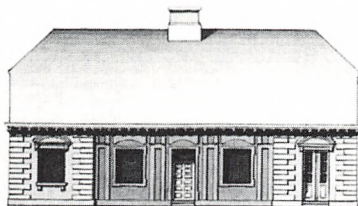
helt nede ved vandet af hensyn til renovationen. Zuber havde følgende at indvende herimod: For det første ville det med sin beliggenhed 170 alen fra bygningen være en alt for lang vej at gå, især om vinteren, når »Regn, Sneedriver og stærk Storm indtræffer, saa vilde Veyen dertil blive inpassabel, ydermeere ved Isens Lagning«. For det andet, når vagten »under foregivende at skulde gaae til Latrinet, kunde derifra ogsaa lettelig Desertion skee, som fra Vagten ikke kan observeres«. Færgemændene havde nemlig deres både liggende på stranden og her var samtidig stejleplads for fiskerne, så det var efter Zubers mening let for den deserterende at skjule sig mellem de ophalede færgébåde<sup>53</sup>. Zuber havde således den bedste argumentation for at anbringe latrinet i tilknytning til bygningen og fik da også sin vilje ved i det approberede projekt at have givet byens natmand mulighed for at køre sin vogn helt hen til latrinet. Dermed undgik han at skulle bære »Ureenligheden« gennem porten ud på gaden med klage fra naboerne til følge<sup>54</sup>. Generaltoldkammeret og Generalitets og Kommissariatskollegiet var enige om at opføre en fælles bygning og dele udgifterne forholdsmæssigt mellem sig. Dog forsøgte Generalitets og Kommissariatskollegiet at få byen til at bekoste opførelsen af militærets part. Svaret var et klart nej, da det aldrig havde været byens opgave at bekoste de militære vagthuse. At byen overhovedet havde stillet en grund frit til rådighed for den nye bygning, måtte være fuldt tilstrækkeligt, hvad angik byens velvillighed overfor militæret<sup>55</sup>.

Uagtet dette, kunne de to etater i det store og hele antage Zubers projekt til en kombineret vagtbygning og konsumtionsbod ved Svingelport, kun med den ændring, at et indhak i bygningens bagside blev inddraget i bygningen mod en mindre udvidelse af gårdsrummet. I august 1805 stod den nye bygning færdig og kunne afleveres til de to etater.

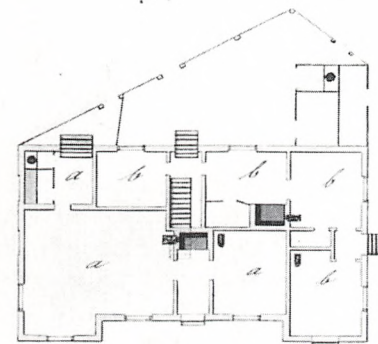
Zubers nye bygning var 24 alen lang og 14 1/2 alen bred, en etage høj, med pudset og malet hovedgesims, og det halvvalmede tag belagt med 3000 »gode store« tagsten og 150 »Dæksteene«. 22000 »udsøgte store« mursten medgik til den grundmurede pudsede bygning, der stod på en sokkel af 60 løbende alen hugne kampesten. Bygningen var ganske simpel i sin udformning og krævede ingen stenhuggere eller billedskærere. Det var murer, tømrer, snedker, smed, maler, glarmester, blikkenslager og endelig brolægger, der klarede arbejdet. Mest markant var bygningens facade med sine fremspringende kraftigt rusticerede siderisalitter, der ligesom skulle give udtryk for den manglende, for vagthuse så almindelige overdækning af indgangspartiet, hvor konsumtionsbetjenten kunne stå i ly for regn og blæst. I modsætning til Helsingør Toldkammers bygning ved havnen, opført efter tegninger af navnefællen, hofbygmester Chr. Joseph Zuber<sup>56</sup> i 1784, og klart repræsenterende tidens nyklassicisme, så var Ferdinand Zubers konsumtionsbod stilmæssigt en menneskealder bagefter. Noget der var ganske typisk for militæringeniørernes bygværker på den tid.

Således udtrykker konsumtionsboden nærmest den bastante klassiske barok med

*Grundtegn af bygning  
Naglen og Konsumtionsboden ved Svingporten*



*a a a Naglen*



*b b b Konsumtionsboden*



*1829  
Quaade*

Konsumtionsboden og vagthuset ved Svingelport opmålt og tegnet af Peter F. von Quaade 1829. Den eneste ændring siden opførelsen er en ny dør i bygningens facade ind til konsumtionsbetjentens kontor. Nederst vises en grundplan af bygningens stueetage, hvor bogstaverne a betegner den militære del og b toldvæsenets del af bygningen.

sine knækkede vinduesindfatninger i midtparti og gavle, og siderisaliternes vinduer kronet af konsolbårne segmentfrontoner. Også farveholdningen hører Frederik den Fjerdes tid til med hvide hjørnekvadere mod de gulkalkede mure. Da bygningen var fritliggende, var gavlfladerne brudt ved en svagt fremspringende rammeinddeling, der sammen med hjørnekvadrene og de knækkede vinduesrammer fulgte facadens farvemønstre. Kun de smårudede dannebrogsvinduer og dørene med deres småkvaderfyldinger fulgte tidens stil, men disse har nok også været snedkerens standardlevering.

Medens bygningens militære og toldmæssige opdeling ikke gav sig udtryk i det ydre; det skulle da lige være geværfourchetterne foran bygningen, så var det indre klart adskilt. Den militære vagt havde sin indgang midt i bygningens facade mod Stengade. Her kom man gennem den fyldingsbeklædte revledør ind i en forstue, hvor der for enden fandtes et stort åbent ildsted, hvor vagten kunne varme sig. Ad en dør til højre kom man ind i officerernes vagtstue, hvori der stod en briks og et bord. Lokalet opvarmedes ved en bilæggerovn. Døren til venstre i forstuen førte ind til en anden større vagtstue beregnet for 1 underofficerer og 9 menige; de »gemene« soldater.

Lokalet var møbleret med 2 borde og 6 faste bænke og en stor brisk eller briks for underofficeren. Når der ikke var behov for et større mandskab, kunne rummet ved en bræddeskillevæg deles op i to for at spare brændsel til rummets bilæggerovn.

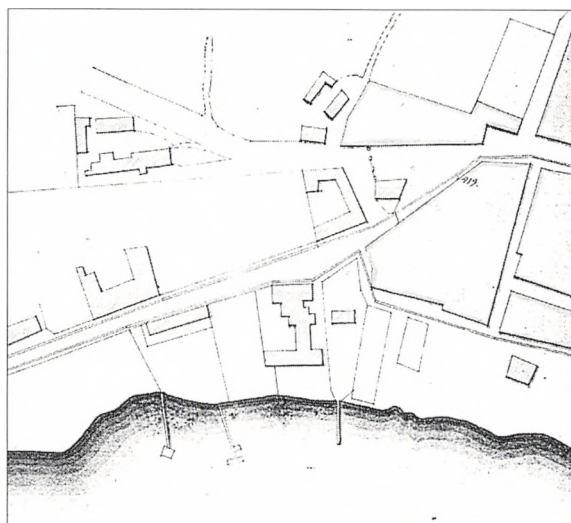
I bygningens sydgavl førte en dør ind til forstuen i toldvæsenets del af bygningen, hvor konsumtionsbetjenten havde kontor og bolig. Hans kontor lå til venstre for forstuen i bygningens sydvestlige hjørne og opvarmedes af en 4 etages kakkellovn med tromle. En inventarliste giver os et indtryk af, hvad der har været i det rummelige kontor: Til nattetjenesten var der anbragt en gammel standseng med en madras og en hovedpude stoppet med langhalm. Det øvrige møblement bestod af 2 stole og et bord med aflåselig skuffe. På bordet lå den uundværlige toldtarif, regnskabsbogen og konsumtionsstemplet med kongens kronede monogram, en papirsaks, en tavle, et glasblækhorn og et bliksandhus samt en lyseplade med saksen til tællelyset. Håndlygten, som han brugte, når han skulle lukke og låse porten om aftenen, har nok hængt i forstuen, hvor man også kunne tænke sig den lange og den korte jernsøger anbragt. I kontoret fandtes en 2 lispund bismervægt til afvejning af mindre varer og en 20 lispund bismervægt med tilhørende jernkæde og kroge til de tunge varer. Desuden stod her et par gamle tønder samt et brændejern til kvæget. Uden for bygningen hang den såkaldte krone, hvori betjenten kunne hænge den store bismær. Med løber og blokke kunne den så sænkes ned til de tunge varer, der ellers var umulige at håndtere<sup>57</sup>.

Herude må man også tænke sig konsumtionskiltet med det kongelige monogram og teksten: »Consumptions Port Contoir« ophængt.

Til højre i forstuen kom man ind i konsumtionsbetjentens lejlighed. Her boede

han sammen med familien under forhold, der set med vore øjne må have været utilfredsstillende, men alligevel betydeligt bedre end mange af hans kolleger, der boede i langt mindre konsumtionsboder ved de andre porte. Dagligstuen, som blev opvarmet af en jernbilæggerovn, senere suppleret med en lille kakkelovn, er den første vi træder ind i. Her har han haft sit private bohavn som bord, stole, en bæk og en seng. I et lille rum bag forstuen med dør til dagligstuen har der været plads til tøjet. Fra dagligstuen kom man ud i et stort køkken med åbent ildsted, et køkkenbord, 3 tallerkenrækker og et spisekammer med 3 hylde. I tilslutning til køkkenet var en lille forstue med nedgang til konsumtionsbetjentens gårdsrum. Fra forstuen var også en smal trappe op til loftet, der var delt i 2 store loftsrum, et til hver etat. Konsumtionsbetjentens loftrum var optaget af trappen og 2 skorstene. Til gengæld havde han rådighed over 3 rum i den sydlige ende, hvoraf det ene var et udmærket gavlværelse med jernvindovn.

I den brolagte gård, der var indhegnet af et plankeværk, fandtes latrinet og et lille brænde- og tørveskur til det såkaldte »vagtbrændsel«, som byen oppebar. Militærets latrinrum i bygningens nordøsthjørne havde også indgang fra denne gård, og ved siden af dette lå et rum, der fremtidigt kunne benyttes til brændselsrum. Zuber havde dog den bemærkning, at såfremt militæret ikke ønskede at gøre brug af rummet, kunne det passende indgå midlertidigt i konsumtionsbetjentens lejlighed som et glimrende viktualierum, da han jo ingen kælder havde. I gårdens sydlige ende førte en stor port med dobbelt låge ud til det lille stræde, som senere fik navnet Steenstræde. En mindre port førte ud til Strandvejen (nuværende Svingelport), og herude langs plankeværket løb Helsingør Vandkompagnis vandledning, der førte vand fra dammene syd for byen. Det var ikke alle og enhver, ej heller konsumtionsbetjenten, der havde glæde af dette friske rindende vand, da det var en bekostelig og vanskelig affære at få lagt en stikledning ind til huset. Brøndene var stadig byens dominerende vandforsyning, hvis ikke man hentede det ved de offentlige poste. Købmand Johannes Christophersen, som boede i nr. 419 på Stengaden (nuværende Stengade 8 a-b) var den eneste ved Svingelport, der havde fået ført en stikledning til sit hus. Det var jo også ham, der havde haft en ekstrairndtægt ved at udleje sit hus overfor (Stengade 9) til konsumtionsbodens brug. Vandledningen betød, at vandkompagniet kunne kræve plankeværket midlertidigt fjernet, hvis en opgravning og reparation af vandledningen, hvor jorden skulle kastes op til siderne, var nødvendig. Derfor havde Zuber sørget for, at plankeværket »kan nedtages, da alle Bræder, revlevis med 2de Revler er forsynet, hvilke Revler hviler paa Hammerne og Løsholter, og er hver Tavle med 4re Søm fastslaaet«. Hele området omkring bygningen blev brolagt i overensstemmelse med den føromtalte »Entrées« udformning ved Kongevejen, hvilket også gjaldt det, som Zuber kaldte »Torvet« nord for bygningen. Her var i forbindelse med en brønd (utvivlsomt en fornyet udgave af den, man ser på de to tegninger i Resens atlas) anbragt et stort vandtrug til hestene. Brolægningen blev bekostet af de to etater i fællesskab, og dette var lidt af en luksus på den tid, hvor flere af byens gader endnu ikke var brolagte. Datidens



*Udsnit af Helsingør Vandcompagnis kort over Helsingør 1849 visende de i gaderne nedlagte vandreder. Svingelporten, både den store og den lille, er angivet på kortet. Helsingør Kommunes Museer.*

brolægning bestod af små utildannede marksten, såkaldte piksten, der i sagens natur gav en særdeles ujævn overflade, der – som en samtidig beskriver det – »var til Tortur for Fodgjængerne, men derimod ydede Skomagerne en god Fortjeneste«<sup>58</sup>. Til gengæld hindrede den ny belægning alt det pløre og ælte, man ellers kunne komme ud for på de andre gader og pladser. Foran bygningen anbragtes 2 tranlygter, som man mente kunne give tilstrækkelig lys, specielt til konsumtionsbetjentens udgangsdør, da han jo skulle besørge portenes op- og tillukning.

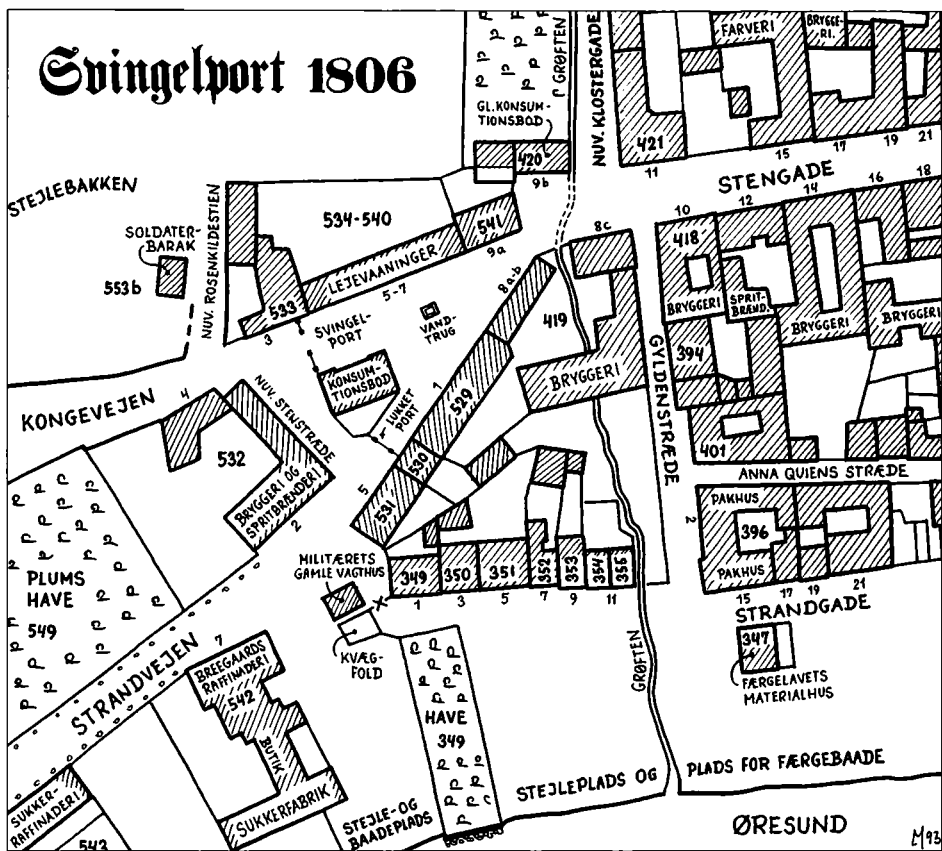
Og nu var det netop portene, byens andel i projektet, der som det sidste manglede sin fuldførelse; og disse var det jo fra gammel tid pålagt Magistraten at bekoste og vedligeholde. Svingelporten skulle nu flyttes fra sin gamle plads ud til den nye bygning, således, at hovedporten kom til at afspærre Stengade mellem konsumtionsbodens sydvestlige hjørne og værtshusholder Peter Christiansens hus overfor (senere Stengade 3). En mindre port skulle spærre Strandvejen af mellem konsumtionsbodens indhegnede gård og urmager Sophie Hindbergs hus overfor (nuværende Svingelport 3). Denne operation, der omfattede fremtilling og opsætning af helt nye porte, syntes meget enkel, men det skulle vise sig, at den ikke var så ligetil endda. I april 1806 kunne Magistraten svare den utålmodige told- og konsumtionsinspektør Berner, at portene og stakittet ved Svingelen kunne ventes færdig »til anstundende Sommer«, idet der snarest ville finde licitation over arbejdet sted<sup>59</sup>. Denne skete den 29 maj, hvor den lokale murermester Holsts tilbud på den ikke ringe sum af 1000 rdlr. for arbejdet blev antaget. I slutningen af august 1806 var hovedporten til Stengade med sine murede piller og malede jerngitterportfløje

færdig. Så langt så godt, thi porten til Strandvejen, eller Snedkersteensvejen, som man sommetider også kaldte den, skulle vise sig at være sagens sorte får. Medens F. Zuber med sit plankeværk havde taget højde for vandkompagniets rende i gaden, havde muremester Holst åbenbart ikke tænkt så langt, hvorfor han ufortrødent var gået igang med at mure portpillerne op. Han måtte imidlertid stoppe arbejdet, da han endelig indså, at den ene portpille, ligesom gårdens plankeværk, ville hindre en eventuel reparation af renden. De eligerede borgere tog sig derfor af sagen og traf i samråd med Magistraten den afgørelse, at Strandvejen slet ikke behøvede en så bekostelig port med murede piller, da den jo var sekundær i forhold til den egentlige Svingelport på Stengade. Den ville faktisk langt bedre kunne anvendes som afløser for den gamle faldefærdige Nye Kirkegaards Port, der alligevel stod for tur. Det lille problem, at Nygade var bredere end Strandvejen, kunne man klare ved blot at øge portens bredde, ganske vist mod et tillæg på 50 rdl. Resultatet blev en ny flot port ved Ny Kirkegaard og opførelsen af en simplere udgave på Strandvejen, men »dog ziirlige Stakitporte« båret af egestolper, og med fornuftig genanvendelse af jernbeslagene fra den gamle Ny Kirkegaards port<sup>60</sup>. Den ny Strandvejsport blev i modsætning til Stengadeporten holdt lukket hele dagen, da toldopsynet koncentreredes ved hovedporten til Stengade. Denne foranstaltning medførte imidlertid hurtigt en proteststorm fra byens borgere og ikke mindst fra beboerne i området: Her havde man »siden Arilds Tid« uhindret kunnet færdes på denne så vigtige vejstrækning, og nu bliver den pludselig spærret for al passage til trods for, at den nye brolægning har gjort vejen bedre end nogensinde før. Derfor måtte man på det kraftigste anmode konsumtionsvæsenet om at holde porten permanent åben om dagen til fri passage, hvilket næppe kunne friste til ulovligheder, da betjentene måtte formodes let at kunne holde øje med porten fra den nye så tæt ved beliggende bygning<sup>61</sup>. Borgernes ønske er næppe imødekommet, ikke kun på grund af manglende mandskab, men også fordi plankeværket, der indhegnede gårdsrummet hindrede fri udsigt. At porten siden blev kaldt »Wiederkehr« eller »den lukte Svingelport«, har vel heller ikke været ubegrundet<sup>62</sup>.

## En tur omkring den nye konsumtionsbod

Vi skal nu foretage en vandring rundt omkring den ny konsumtionsbod og se nærmere på området, og hvem der boede her på den tid. Det kan anbefales læseren at følge med på kortet side 38, hvor husene med den tids numre er indtegnet.

Selv om den fine »Entrée« til byen aldrig blev til noget, har pladsen alligevel fremtrådt smukt med sin nye brolægning, de fornemme porte og stakitværker samt konsumtionsboden som et magtfuldt centrum. I den spidse ende af pladsen stod brønden med et stort vandtrug til hestene. Her må man forestille sig en større færdsel af handlende, der just er kommet gennem porten med deres varer på de plumptbyggede kareter og wienvogne, firetolede holstenskvogne med kurvefletning eller måske mere primitive køretøjer, som bøndernes pindevogne tungt



*Svingelport med nærmeste omgivelser omkring 1806. Kort tegnet af Lars Bjørn Madsen på grundlag af Lønborgs kort over Helsingør 1803, Zubers kort og beliggenhedsplan, marts 1804, samt brandtaxationer 1801 og 1811*

læsset med tørv og levnedsmidler, eller de såkaldte »Gumpekærre«. På disse små tohjulede køretøjer forspændt en enkelt hest, bragte bønderne deres mælk og fløde ind til byen. Endelig var der også trækvogne forspændt apostlenes heste, eller dem, der ganske enkelt valgte at slæbe deres varer på nakken og gå gennem sideporten.

Bygningerne omkring pladsen har været en- og toetages bindingsværkshuse med røde tegltage; helt beskedne for færgemændenes vedkommende til de lidt fornemmere bygninger med frontispicer og kviste mod Stengade. Lige syd for konsumtionsboden lå den unge brændevinsbrænder Lars Feldts store gård nr. 532 (Stenstræde 2, Stengade 4 og Svingleport 2), som tidligere er omtalt som »Pelikanen«. Her var der i sidefløjen mod Strandvejen indrettet både bryggeri og spritbrænderi,



en ganske almindelig næringsvej i Helsingør på den tid. Lars Feldt boede her sammen med sin kone og barn. Helt almindeligt var det på den tid at have tjenestefolk, som til gengæld boede i ejendommen. I den store ejendom boede yderligere 5 familier, som talte ialt 19 personer! Ejendommen er forlængst nedrevet og erstattet af de nuværende bygninger. På den modsatte side af Strandvejen lå det lille militære vagtbus, som nu var overgået til byen som kompensation for det til konsumtionsboden afgivne areal. På grunden blev kort efter det lille fine karantænehus med bolig for en karantænebetjent opført. Lige bag den lille vagtbygning lå en kvægfold, og mellem denne og nr. 349 i Strandgade (nuv. nr. 1) var Strandgade afspærret af den tidligere omtalte »Snurre«. Nr. 349 var ejet og nyopført af færgemand Jens Lind, der havde købt grunden af kancelliråd Lars Buck Friis. Lidt længere ude ad den træbeplantede Strandvej lå sukkerraffinadør Niels Breegaards store smukke ejendom nr. 542 (Svingelport 7), opført omkring 1760 af købmand Johan Späth. Niels Breegaard, der nu var en gammel mand i 80'erne, boede her med sin 18 år yngre kone. Sukkermesteren Johan Burmann og 10 tjenestefolk sørgede for det daglige arbejde i fabrikken, der også havde et sukkerudsalg. Hovedbygningen eksisterer stadig og ejes af Civilforsvaret. Vi går nu tilbage ad Strandvejen til husrækken overfor konsumtionsboden, der typisk var beboet af lodser og færgemænd. Nr. 531 (Svingelport 5) ejedes og beboedes af enken efter færgemand Thor Reier, Mette Torsen. Hun ernærede sig ved støtte fra færgelavet, og havde sin søn boende i huset sammen med 2 andre færgemænd og en færgedreng. Nabohuset nr. 530 (nuv. nr. 3) var ejet af den ugifte Sophie Magdalene Lindberg, der boede her sammen med et par lejere. Nr. 529, der i dag står i nyopført kopi af den gamle bygning, husede lutter lodser, færgemænd og færgekarle. Det sidste hus i rækken, ved hvis nordre gavl den gamle Svingelport stod, (Stengade 8a-b) var ejet af den driftige købmand og brygger Johannes Christophersen, der som tidligere nævnt havde været toldvæsenets husvært. I den store ejendom, der strakte sig ud mod Gyldenstræde og havde en frontispice ud til Stengade, var indrettet bryggeri i baghuset under hvilket vandløbet »Grøften« løb. Johannes Christophersen havde 12 tjenestefolk boende, heraf 5 bryggerkarle, hvilket antyder, at der har været tale om et pænt stort bryggeri. Desuden havde han pligtskyldigt 8 indkvarterede soldater boende. Overfor lå den førømtalte gamle konsumtionsbod (Stengade 9b), en prægtig bygning med stor kvist både til gaden og gården. I nabohuset nr. 541 (Stengade 9a) boede lodsoldermand og færgemand Peder Kragh. Ved siden af lå en meget lang 1 etages bindingsværksbygning, som historisk set er ganske interessant derved, at der lige siden begyndelsen af 1700-tallet har været tale om en decideret udlejningsejendom bestående af 7 små lejligheder, hvor der typisk boede 4 personer i hver; på et tidspunkt dog op til 12 i en enkelt af lejlighederne! Her var færgemand, lodser, en enkelt spinderske og en fisker. Ejer var værtshusholder Peter Christiansen, som synes at have haft hovedparten af sin indtjening ved udlejning. Han ejede nemlig også det sidste hus i rækken, ud fra hvilket Svingelporten stod, og her var pladsen udnyttet til sidste kvadratalen. Ikke mindre end 44 personer boede i

ejendommen. Retfærdigvis må det dog siges, at han havde indrettet adskillige sol-daterkamre til de af garnisonens talrige soldater, som han havde påtaget sig at ind-kvartere. Disse gav ham ingen lejeindtægt; tværtimod måtte han som grundejer pænt betale den påtvungne indkvarteringskat, medmindre han som værtshushol-der har hørt til de privilegerede, som slap for denne byrde. Bag dette sidste hus hævede »Stejlebakken« sig over Kongevejen, og her stod flere af Helsingørs be-rømte »Vejrmøller«, hvor mange af Tikøb Sogns bønder kom for at få malet deres korn. Bedst kendt var Herman Chr. Meyers mølle, hvis historie går tilbage til slut-ningen af 1600-årene, hvor den kaldes »Byfogdens Mølle«; ja måske har den mølle, som i 14-1500-årene hørte til det nærliggende sortebrødrekløster ligget her. Da møllen i 1827 fik spritbrænder Rasmus Kierboe som ejer, gav han den navnet Cathrine Mølle under hvilket den var kendt til sin brand i 1892. Meyer havde i umiddelbar nærhed af møllen opført en lille bygning til indkvartering af soldater. Selv boede han med sin familie og tjenestepiger i nr. 551, et stort hus i den gamle bleghave, der lå ved Rørtangvejen eller gamle Gurrevejs udmunding i Kongevejen, hvor nu Søndre Strandvej ligger.<sup>63</sup>

## Konsumtionens ophør

Zubers konsumtionsbod synes at have været velgennemtænkt og fungeret efter hensigten. Da Zubers afløser i Ingeniørkorpset og på Kronborg, major Peter Fri-derich von Quaade i august 1829 blev beordret til at fuldføre »de manglende Teg-ninger over de i Cronborg Fæstning værende, og under Fortificationen sorterende, militaire Bygninger«, kunne han i november samme år aflevere et sæt smukt tegne-de og kolorerede opmålinger til chefen for Ingeniørkorpset Rasmus Krag<sup>64</sup>. Hans opmåling af vagtbygningen ved Svingelport afslører, at der kun er sket en enkelt ændring ved Zubers værk, nemlig anbringelsen af en hårdt tiltrængt dør i bygnin-gens facade ind til konsumtionsbetjentens kontor. Dermed havde han direkte ind-og udgang til porten i stedet for at skulle benytte døren i sydgavlen.

Byens porte havde som altid været genstand for debat mellem Magistraten og konsumtions- og toldvæsenet. I 1844 trængte de til reparation hist og her, men selv om det i 1833 var blevet vedtaget, at det ikke længere påhvilede byen, men kon-sumtionsvæsenet at vedligeholde bomme og byporte, så var alle parter alligevel i tvivl om, hvem der skulle gøre hvad. Især fordi man i Helsingør stadig betragtede det som byens opgave at vedligeholde portene mod en mindre årlig godtgørelse fra toldvæsenet. Den 11. maj kunne Generaltoldkammeret imidlertid resolve, at konsumtionsvæsenet i Helsingør (Helsingør Toldkammer) »paa det sparsomme-ligste og simpleste paalægges at udføre de Reparationer m.v. ved Byens Bomme, som ere fornødne for Consumptionens Skyld, hvorimod Communen, naar den ønsker Arbeidet udført paa en bekesteligere Maade, selv maa bære Udgifterne der-ved.«<sup>65</sup> Magistraten var dog storsindet eller i hvert fald ærlig, idet man overfor sin

kommunalbestyrelse anførte, at portene i lang tid havde været forsømte, hvorfor man fandt det rimeligt, at Kommunen selv sørgede for den fornødne istandsættelse, i hvert fald inden konsumtionsvæsenet overtog den fremtidige vedligeholdelse. Dette kunne Helsingør Toldkammer kun bifalde, endda med det ublu ønske om en snarlig istandsættelse, og med det forbehold, at toldvæsenet ikke ønskede at betynde en vedligeholdelse af porte, som »ere meget kostbarere, end der for Told- og Consumtionsvæsenet vilde udfordres«. Det var for meget for kommunalbestyrelsen; skulle det være på den måde, så måtte toldvæsenet også selv sørge for den fornødne istandsættelse. Vedligeholdelsen kunne man dog fortsat gå med til at betynde. Også belysningen ved byportene havde hidtil været byens opgave, omend den forekom ganske urimelig og byen uvedkommende. I København blev lygterne til sammenligning passet af vægterne og forsynet med tran, alt for toldvæsenets regning. En simpel udregning kunne afsløre, hvor meget Helsingør måtte betynde på de 4 portlygter, heraf to ved Svingelport, som brændte hele natten. På eet år havde de således brændt 1920 timer, hvilket viste, at een lygte konsumerede 40 potter, eller de 4 lygter tilsammen 1 1/3 tønne tran til en pris af ialt 40 rbdl. Hvis denne udgift for fremtiden kunne betales af toldvæsenet ligesom i København, så ville pengene i stedet kunne betale anskaffelse og drift af 8 nye gadelygter til byen, hvilket ville være et hårdt tiltrængt supplement til de eksisterende 121 gadelygter<sup>66</sup>. Enden på hele historien blev, at byen fortsat sørgede for vedligeholdelsen af såvel byens porte som portlygter mod en årlig godtgørelse fra Generaltoldkammeret på 80 rbdl<sup>67</sup>.

Allerede samtidig med opførelsen af konsumtionsboden og vagtbygningen ved Svingelport var man ved at indse, at portkonsumtionen var besværlig og utidsvarende. Frederik den Sjette var således allerede som kronprins i årene 1806 og 1807 inde på helt at ophæve konsumtionen i købstæderne, noget der dog blev ved tanken på grund af krigen og efterfølgende økonomisk depression. Den gryende industrialisering mod midten af århundredet, og købstædernes voksende behov for at sprænge den snærende konsumtionsgrænses rammer med nybyggeri var med til at gøre konsumtionen til et relikvium foretagende. Det var imidlertid stadig ikke lige til at ophæve denne gamle institution, som trods alt gav staten meget store indtægter, og planerne om at kompensere for denne ved en forøgelse af brændevinsafgifterne stødte ikke uventet på stærk modstand<sup>68</sup>. I året 1850, blev det ikke desto mindre vedtaget at ophæve den forhadte konsumtion, dog i første gang med undtagelse af København. Ophævelsen trådte i kraft den 7. oktober, hvorefter portfløjene ved Svingelport, Lappeport og Ny Kirkegaards Port blev afløst og kørt bort. Portpillerne og de tilhørende stakitværker skulle dog fortsat vedligeholdes i anstændig stand<sup>69</sup>, en afgørelse, der året efter blev præciseret ved, at man ville fjerne alle portpillerne efterhånden som materialerne kunne bruges ved bygningsarbejder ved Marienlyst<sup>70</sup>. Det siges i den forbindelse, at træpillerne fra Rødeport ved Lappen er blevet genanvendt til broerne bag Marienlyst.

## Fra konsumtionsbod til folkelig beværtning

Også konsumtionsbygningerne skulle hurtigst muligt fjernes. Hvad angik bygningerne ved Ny Kirkegaard og Lappen, drejede det sig blot om for toldvæsenet at få dem solgt til nedbrydelse, og grundene ryddet, så de kunne tilbageleveres byen med tak for lån. Hvad angik bygningen ved Svingelport, var sagen ikke slet så enkel. Også her var grunden Kommunens, men toldvæsen og militær var fælles om bygningen, og der var jo samtidig tale om en bygning af væsentlig bedre kvalitet og brugsværdi end de to andre portbygninger. I 1850, kort inden konsumtionens ophævelse, bad toldinspektør Neumann Magistraten undersøge, med hvilke adkomster byen var medejer af konsumtionsbygningen ved Svingelport, da man agtede at sælge bygningen ved konsumtionens ophør. Magistraten kunne blot meddele, at man ikke fandt anledning til »at uregere paa nogen Ejendomsret til den omhandlede Ejendom«<sup>71</sup>. Dermed skulle der intet være til hinder for, at toldvæsen og militær kunne sælge ejendommen til nedbrydelse og tilbagelevere også denne grund i pænt ryddet stand til byen. Magistraten var imidlertid ikke uinteresseret i at erhverve den gode bygning og henvendte sig derfor til oberstløjtnant F. S. von Ramlau på Kronborg for at høre, om militæret kunne være interesseret i at afhænde sin del af bygningen for en pris, der blot svarede til værdien af bygningsmaterialerne. Også toldvæsenet måtte høres i sagen, og parterne var hurtigt enige om, at man godt ville sælge til materialeprisen, som af ingeniørkorpset var vurderet til 550 rdlr.<sup>72</sup> I oktober 1852 kunne Magistraten sende det fastsatte beløb for bygningen og videregive nyerhvervelsen til »Commiteen for Bygninger og Inventarier« med anmodning om, at denne i indeværende halvår sørgede for at gøre »den erhvervede Ejendom saa indbringende for Communen som mulig, samt at indkomme med Forslag til Communalbestyrelsen om Eiendommens fordeelagtigste Benyttelse«<sup>73</sup>

Man kom til det resultat, at bygningen kunne lejes ud, mod at lejer selv vedligeholdte bygningen med undtagelse af den helt nødvendige vedligeholdelse på tag og fag. Der skal nok også være kommet en lejer, men i så fald har det været en kortvarig fornøjelse. I 1854 besluttede Kommunen nemlig at sælge bygningen, hvilket skete ved offentlig auktion i januar 1855. Køber blev en hr.H. Petersen med et bud på 2580 rdlr. Zubers ærværdige gamle bygning var nu forvandlet fra en myndig statsinstitution til en borgerlig bygning. En større ombygning understregede denne markante forandring. Ikke kun det indre blev renoveret, men også facaden mod Stengade, hvis karakteristiske indhak blev muret ud i flugt med de rusticerede siderisalitter<sup>74</sup>. Huset blev lejet ud til rådhusbetjent Claus Johansen, der boede her sammen med sin kone og en ung tjenestepige. Den fortagsomme ejer glemte blot en væsentlig ting, nemlig at betale sine afdrag på bygningen, hvorfor Kommunen efter domsafsigelse og efterfølgende auktion i november 1859 atter måtte overtage ejendommen til udlejning.

Den ny lejer, som var translætørenke Marie Magdalene Hansen, måtte betale 175 rdlr. i årlig leje, en pris hun ikke var tilfreds med, da indgangsdøren mod Stengade

lod meget tilbage at ønske. Først da denne blev udskiftet i 1861, gik hun med til den fastsatte leje<sup>75</sup>. Da havde hun også den sjældne ære at have adresse i 3 gader. Ganske vist var den officielle adresse stadig »Steengaden No. 532b«, senere nr. 6, men bagsiden lå jo ud mod Strandvejen (nuv. Svingelport), og i februar 1860 havde kommunalbestyrelsen vedtaget byfogdens forslag om, at det anonyme gadestykke mellem Strandvejen og Stengade skulle have navnet Steenstræde. For at ingen skulle være i tvivl, blev det nye navn malet på hushjørnerne, som det var skik og brug i byen dengang<sup>76</sup>.

I 1866 forsøgte Kommunen atter engang at sælge bygningen, og køber blev værtshusholder J. J. Hansens Enke med et bud på 2.350 Rdl. Hermed indledtes en ny æra i den gamle bygnings historie. Efter en mindre ombygning kunne den gamle konsumtionsbod lukke dørene op for musik og dans hver søndag i de trange lokaler, hvor luften på de velbesøgte aftener har været tyk af cigarrøg.

## Socialismens indtog

Midt i rækken af danseaftener holdt socialismen sit indtog, både i Helsingør og i »Øen«, som den folkelige beværtning kaldtes. I det første nummer af Helsingør Dagblad i 1872 kunne redaktør H. Donatzky endnu med tilfredshed notere, at man i Helsingør ikke havde mærket noget til »de moderne socialistiske Bestræbelser, der saagodtsom i alle Landets større Stæder have sat ondt Blod, og ved sine falske Lærdomme søgt at forstyrre Samfundets ordenen«. Nu blev det ikke desto mindre Helsingørs tur. Sidst i Februar samledes således 70 murere og tømrere for at kræve lønnen hævet. Et forslag om indmeldelse i »Internationale« vakte dog kun munterhed og blev ikke taget alvorligt. Lønkravet var et resultat af det første socialismøde i byen, som var holdt søndag den 11. februar 1872 i »Øen«. Mødet var averteret i forvejen, og adgangen kostede 8 skilling, men så var der også bal bagefter. Taler ved dette »Arbejder-Møde« var den berømte agitator Paul Geleff, som først havde forsøgt at låne selveste rådhusalen. Byrådet besluttede imidlertid enstemmigt, at salen skulle udlånes til en af Geleffs ivrigste modtandere, som pudsigt nok skulle tale samme dag.

Interessen for mødet i »Øen« var stor, især fordi modstanderne havde opkøbt billetter i stor stil, byfogden alene 40, for at bremse tilstrømningen. Da søndagen oprandt, og mødet skulle begynde, var der imidlertid samlet 250 mennesker i de trange lokaler. Da alle vinduer var fjernet for ikke at få dem knust, havde en talrig skare af arbejdere, som ikke havde kunnet få billetter, en kærkommen mulighed for at følge med i begivenhederne ude fra Stengade. Geleff talte om arbejdernes vilkår: For en dagløn mellem 4 og 8 mark, skulle der arbejdes 14-17 timer i døgnet, og dertil kom arbejdernes usikre stilling og den ulykke, som ramte dem, når de blev gamle, eller hvis de blev syge. Geleff fortalte siden, at han efter mødet havde talt med nogle af tilhørerne. Blandt skibs- og bygningstømrerne var der stemning for



*Det ældste kendte fotografi af den gamle konsumtionsbod ved Svingleport er dette, optaget omkring 1890, da der var indrettet møbelmagasin i bygningen. Bygningen fik dette udseende efter ombygninger i 1856 og 1861. Helsingør Kommunes Museer.*

tilslutning til »Internationale«, og andre havde endda hævdet, at der let kunne dannes en afdeling med 700 medlemmer i Helsingør.

Mødet i den forhenværende konsumtionsbod var det første af mange følgende socialistiske møder. En ny afdeling af »Internationale« blev ikke dannet, men derimod fik byen en afdeling af »Dansk Arbejdersamfund«, hvilket skete ved et møde den 26. februar -ikke i »Øen«, men derimod i rådhusalen. Den helsingørske arbejderbevægelse fik siden sit faste tilholdssted i dansesalen »Babylon«, den senere »Arbejdernes Forsamlingsbygning« i Søstræde<sup>77</sup>.

## Møbelmagasin og slagterstiftelse

Værtshusdriften har ikke været rentabel i den gamle konsumtionsbod, ballerne blev snart en saga blot, og siden skiftede huset ofte ejere. I 1881 åbnedes et »Anatomisk Laboratorium«, hvor menneskelegemets hemmeligheder, efter at en passende entré var betalt, kunne studeres i voks. Senere forsøgte sadelmager og tapetserer



*Bygningen fotograferet 1959, da den stod forfalden, men stort set uændret i sit ydre siden Slagterstiftelsen i 1892 lod den ombygge og indrette til 6 friboliger. Helsingør Kommunes Museer.*

C. Carstensen sig med et møbelmagasin, hvor byens borgere fik mulighed for at købe færdiglavede polstrede møblelementer i tidens klunkestil.

I 1891 købte slagtermester P. Rasmussen og hustru den gamle bygning, og skænkede den ved gavebrev som en stiftelse til Helsingør Slagterlav. Denne ny Slagterstiftelse, som blev bestyret af oldermænd og 2 medlemmer af Slagterlavet, skulle rumme 6 friboliger til enker efter medlemmer af Slagterlavet. Bygningen blev derfor helt ombygget. Det gamle tegtag blev fjernet og erstattet med skifer, efter at der var påbygget to kviste til tagelighederne. Det mest markante resultat af ombygningen var den rundbuede fronton, som kom til at krone facadens midtparti. De rusticerede hjørner og forhenværende siderisaliter, havde man dog ingen ønsker om at ændre. I 1892 stod den nye slagterstiftelse færdig til indflytning<sup>78</sup>.

Også bygningens omgivelser blev i de følgende år noget forandrede, idet flere af de omkringliggende ejendomme blev nedrevet og erstattet med nye store etageejendomme. De gamle bygninger på hjørnet af Stengade og Gyldenstræde, hvor Johannes Christophersen og andre af byens bryggere i flere menneskealdre havde haft deres virksomhed, blev i 1905 jævnet med jorden og erstattet af de noget anmassende høje etagebygninger, der synes at have rod i de Københavnske brokvarterer. Lignende bygningsværker opførtes 1903 i Stengade 3 og 5, som erstatning for den

gamle lejekasserne på stedet. Nabobygningerne nr. 7 og 9, opført henholdsvis 1900 og 1870, holdt sig derimod til den mere traditionelle byggeskik. Heller ikke den gamle møllegård ved indkørslen til byen, Stengade 1, undslap nedrivning og blev i 1900 erstattet af det nuværende anonyme bygningsværk. Samme år faldt Lars Feldts store bryggergård mellem Stengade og Strandvejen (nuv. Svingelport) og blev erstattet af de nuværende etageejendomme.

Brolægningen ved Svingelport var i 1847 blevet fornyet med hugne, plane brosten, de såkaldte »eqvarede« sten; en væsentlig forbedring i forhold til den gamle pikstenbelægning, der da også i løbet af de følgende år var blevet en saga blot i byens gader<sup>79</sup>. Kun på fortovene, og på de mindste gader og stræder, fik pikstensbelægningen lov at ligge; ja, man finder den endog stadig i Gråbrødrestræde og Gl. Færgestræde, hvor den pietetsfuldt er bevaret som et kulturhistorisk minde. Den ny brolægning ved Svingelport var en god investering. I hvert fald hører vi ikke mere om den før i 1925, hvor den var blevet så ujævn, at flere beboere dette år klagede over, at deres ejendomme led skade ved rystelserne, som de mange forbigående vogne og automobiler forårsagede. Stenbrolægning var ikke længere populært. I 1897 var Bjergegade, som den første i byen blevet asfalteret. Det var »The Neuchatel Asphalte Comp. Ltd«, der stod for denne revolution i de Helsingørske gaders historie. Herefter fulgte Stjernegade i 1900, Stengade i 1908 og Sct. Annagade i 1911. Byens andre større gader var efterhånden også blevet asfalteret, hvorfor tolerancen overfor Svingelports gamle brosten selvsagt var ringe. Byrådet ønskede dog ikke at gøre noget ved det foreløbig. Den voksende bilisme havde til gengæld fået byrådet til at foreslå, at man kunne anbringe en benzintank på den tomme plads nord for Slagterstiftelsen; denne yderste spids af den trekantede plads, som længe havde været en torn i øjet på politikerne. Pladsen fik da også sin benzintank, men da man allerede i 1929 måtte konstatere, at der ikke længere var interesse for fortsat at drive tankstation på stedet, blev tanken fjernet og pladsen reguleret til almindelig trafik<sup>80</sup>. Senere anbragte man en plakatsøjle på stedet. I foråret 1936 modtog Kommunen en henstilling fra Handelsstandsforeningen og Helsingør Grundejerforening om at sætte en række af de stadigt brolagte gader, heriblandt Svingelport, »i en for Byen værdig Stand«, ikke mindst med den tilstundende turistsæson for øje. Kommunen kunne dog kun beklage, at der foreløbig ikke var penge til den slags på budgettet. Først efter krigen fik Svingelport endelig sin asfalt lagt hen over de gamle brosten fra 1847.

## Wienerbarnet

Den 10. marts 1945 oplevede beboerne ved Svingelport en af krigens dramatiske begivenheder på nært hold, nemlig likvideringen af »Wienerbarnet«, en østriger ved navn Johann Ochels. Han var allerede som dreng kommet til Danmark og talte derfor både tysk og dansk. Han var trods sit danske tilhørsforhold tysk statsborger





*Sporene efter likvideringen af »Wienerbarnet« sad længe i form af skudhuller i det sydlige hjørne af den gamle konsumtionsbod, her fotograferet af Paula Dahl 1945.*

og havde som Gestapoansat sin arbejdsplads i den gamle villa Wisborg ved Søndre Strandvej, Gestapos hovedkvarter i Helsingør. Med sit gode kendskab til byen og sproget, var han den tyske værnemagt en god mand og derfor også frygtet og hadet i den helsingørske modstandsbevægelse, ikke mindst på grund af hans torturmetoder, der nærmede sig sadisme. Helsingør havde to væsentlige modstandsgrupper, nemlig arbejderkompagniet (A-kompagniet), der fortrinsvis talte kommunister, og officersgrupperne (O-kompagnierne), der var delt i O1 (socialdemokrater) og O2 (konservative). Deltagermæssigt var Arbejderkompagniet det største, men O-kompagnierne havde til gengæld de nødvendige våben.

I marts 1945 var Ochels nået så langt i sit forsøg på at optrevle organisationen af A-kompagniet, at man ikke så anden udvej end at dræbe ham. Tre mand fra A-kompagniets sikringsdeling påtog sig denne ubehagelige og særdeles farlige opgave, og de lånte til formålet en Husquarna maskinpistol af det våbenstærke O1-kompagni. Mindre kunne ikke gøre det, da Ochels var kendt som en særdeles god pistolskytte. Planen for likvideringen var hurtigt klar. Man vidste nemlig, at Ochels hver eftermiddag forlod Wisborg for at gå ned i byen og hente sin kæreste; en bagerjomfru i et af Stengades bagerier. Et velegnet sted for likvideringen var derfor

Svingelport, hvor man kunne gemme sig i porten til Stengade 3 og efter operationen hurtigt stikke af gennem bygningen til Gartnergade og videre op til Trækbanen. Alt forløb planmæssigt; da Ochels passerede stedet, blev han ramt af 13 dræbende skud fra maskinpistolen.

Likvideringen blev bestemt ikke betragtet som en heltegerning, snarere tværtimod, da risikoen for et clearing-mord var overhængende efter drab af en tysk statsborger. Frihedsrådets »Likviderings-udvalg« accepterede da også kun drab af danske stikkere, da disse normalt ikke blev hævnnet af tyskerne. Derfor blev henrettelsen af »Wienerbarnet« alt andet end velset af Frihedsrådet. Heldigvis kom der intet ubehageligt efterspil fra Gestapos side. Snarere tværtimod; de gemte sig nemlig den sidste korte tid af krigen på Wisborg af frygt for flere drab. At Frihedsrådet til sidst valgte at lykønske A-gruppen for dens gerning, betragtede man dog senere som et af Frode Jacobsens »skøre indfald«. <sup>81</sup>

## Stengades skandale

I de glade 1950'ere og 60'ere var der andet og mere spændende at tage sig af end hensynet til de gamle huse i byen. Mange bevaringsværdige huse faldt derfor disse år til fordel for parkeringspladser, eller fordi man ganske enkelt anså mange af de ældre, ofte dårligt vedligeholdte, ejendomme for utidssvarende og usunde. Svingelportområdet gik heller ikke ram forbi. I 1959 blev den mest bevaringsværdige bygning i området nedrevet, nemlig Stengade 9, konsumtionsboden i Johannes Christophersens gamle udlejningsejendom. Den lille fine barokbygning med mansardtag og stærkt fremhævet kvist havde ellers fortjent bedre. Som en ringe trøst er en moderne bankbygning i »gammel stil« opført på grunden i 1986.

I 1962 var turen kommet til Zubers gamle konsumtionsbod. Stadig var her små lejligheder, men det var så som så med opfyldelsen af Slagterstiftelsens oprindelige fundats. Denne havde nemlig allerede i 1949 solgt bygningen til oliekompaniet Rhenania A/S, men fortsatte ganske vist som lejer af bygningen. Rhenania havde givetvis købt med nedrivning og nybyggeri for øje, men dette blev åbenbart aldrig til noget. Den gamle konsumtionsbod fik i stedet lov til at forfalde, hvorefter Kommunen i 1962 overtog bygningen med henblik på nedrivning for at udlægge grunden til en af de stærkt eftertragtede parkeringspladser. Der gik imidlertid et par år uden der skete videre i sagen, men i 1965 var den gamle bygnings dage talte. Lidet hjalp det, at nogle historisk interesserede borgere med boghandler Stibolt og den navnkundige redaktør Johannes E. Hagelsten i spidsen, gik i forbøn for dette sidste minde om Helsingør som konsumtionsby. Modstanderne kaldte den gamle bygning for intet mindre end »Stengades Skandale«, som snarest måtte vige, da Helsingørs udvikling jo nødigt skulle »stå i stampe på grund af denne bygnings fortid.«<sup>82</sup> Og modstanderne fik deres vilje. I oktober 1965 blev bygningen revet ned, og grunden ryddet. I forbindelse med gravearbejdet til de underjordiske toiletter, som skulle etableres på grunden, fandt man en del munkesten i den østlige del af



*I oktober 1965 var nedrivningen af den gamle konsumtionsbod i fuld gang. Snart var det sidste minde om Helsingør som konsumtionsby forsvundet. Fotograferet af Arne Magnussen*

området, et fund, der straks tolkedes som rester af den gamle bymur<sup>83</sup>. I 1977 blev etageejendommene Stengade 3 og 5 nedrevet, bl.a. med tanken om at lave »en lille forpost til turistkontoret« på grunden<sup>84</sup>

Den lange lave bygning, Svingelport 1, blev i 1972 revet ned og genopbygget i samme stil, og her genopstod, om man så må sige, Svingelports forlystelsesetablissement; omend i en noget anden stil end »Balfatters« dansesal i den gamle konsumtionsbod, nemlig som det kendte »Diskoteque Svingelport No. 1«. Som en slags afløser for den gamle konsumtionsbod i Stengade 9, opførtes i 1986 (nuv. Klostergade 1) en af de for Helsingør i dag så karakteristiske bygninger, der på trods af deres betonskal fremtræder i »gammel stil«, således at de mere eller mindre diskret tilpasser sig bymiljøet. Endnu en af disse opførtes 1988 på den tomme grund til Stengade 5, medens nabogrunden nr. 3 er forblevet ubebygget og indgår i vejforbindelsen til Stürups plads.

## Kunstens pladser

Trods nybygninger og moderniseringer lå den lille trekantede Svingelplads upågtet hen. Belagt med et tykt lag asfalt, var dens eneste funktion at dække et par

underjordiske toiletter og huse en række parkerede biler. Betydningfuldt nok havde hverken denne eller Øresunds Toldkammers Plads i den anden ende af Stengade æstetikernes bevågenhed; de kæmpede en ulige kamp mod den rent funktionelle udnyttelse af de åbne pladser til parkering. Der var ellers sket meget siden byens afslag på en smuk »Entrée« ved Svingelport.

I 1829 var man således kommet på bedre tanker, ganske vist i første omgang fra privat side. Helsingør Vandkompagni havde nemlig dette år et uventet stort overskud i kassen, og derfor mente bestyrelsen, at en lille del af pengebeholdningen burde anvendes til, at et pænt springvand kunne anlægges på et offentligt sted til byens forskønnelse. Valget faldt på den slet vedligeholdte plads foran Øresunds Toldkammer, hvor den københavnske stenhugger Peter Jochumsen fik æren for det lille løve-springvand, der i alt for kort tid fik lov at pryde pladsen. Allerede i 1841 blev springvandet nemlig solgt ved offentlig auktion og nedbrudt, fordi hverken Øresunds Toldkammer eller byen ønskede at bekoste den nødvendige reparation og fortsatte vedligeholdelse, et arbejde, som Vandkompagniet ikke længere havde mulighed for at ofre penge på<sup>85</sup>. Endnu et privat initiativ gjorde sig imidlertid gældende, den gang på Axeltorvet, hvor man efter et forgæves forsøg i 1896, endelig i 1926 fik skaffet torvet en vandkunst i anledning af Helsingørs 500 års jubilæum. Det var billedhuggeren Utzon Frank, der her satte byens grundlægger et værdigt minde<sup>86</sup>.

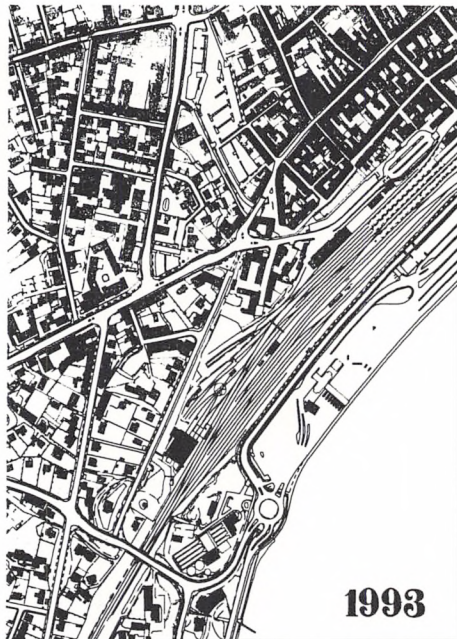
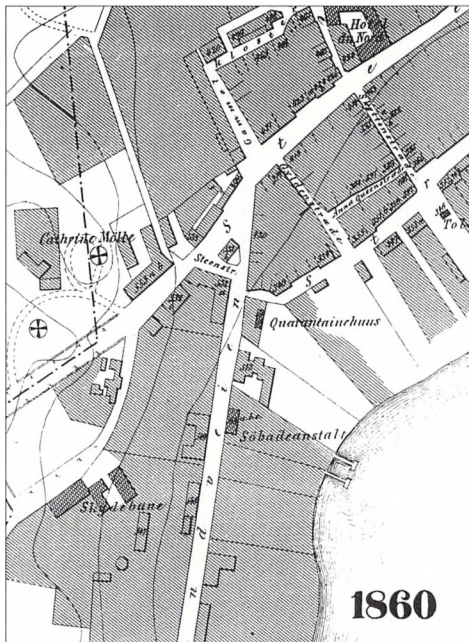
Det var takket være den navnkundige borgmester Peder Christensen, bedre kendt som Kong Peder, at Kommunen nu langt om længe tog initiativ til den videre forskønnelse af byens pladser. Med den nu så berømte billedhugger Rudolph Tegner som ophavsmand, fik byen således i 1932 en vandkunst, der i størrelse kunne hamle op med Kronborgs hedengangne pragtspringvand, nemlig »Borgernes Kamp mod Skattevæsenet« eller mere korrekt »Herakles og Hydraen«, som en tid lang fik lov til at pryde Stationspladsens yderste hjørne mod Sundet. Her sprang både byens ferskvand og havets saltvand i stride strømme. I 1934 kom Tegers yndefulde Danserindebrønd fra Kongens Have i København til Helsingør og fik sin nuværende plads ved indkørslen til Kronborg og Nordhavnen. Det var pudsigt nok københavnernes indædte modstand mod brønden, der gav Kong Peder en kærkommen lejlighed til hurtigt at skaffe vandkunsten til Helsingør<sup>87</sup>. Omgivet som den er af en idyllisk, altid velplejet blomsterhave med skiftende vækster, er det kun den stærke biltrafik, som gør denne smukke plads lidet attraktiv.

Den var også den voksende bilisme, der satte en midlertidig stopper for de videre planer. Pladserne, der for manges vedkommende var opstået som følge af nedrivninger, blev staks udlagt til eftertragtede parkeringspladser. Et trist eksempel er Jernbanehotellet Prins Hamlets brand i marts 1938, som gav plads til storstiledede hotelplaner og undskyldning for at nedrive en hel sundtolds-karré med mange arkitektoniske perler af højeste karat. Siden fulgte mange flere nedrivninger til fordel

for nybyggeri og parkeringspladser, heriblandt Svingelport og området omkring denne. Med den bevarende sanering af det gamle Helsingør, som blev indført i 1970'erne, blev der sat en effektiv stopper for denne hensynsløse nedrivning. Modstanden mod »det gamle skidt« blev hurtigt forvandlet til glæde over bevaring af kulturværdierne, og i dag hører Helsingør til blandt de bedst bevarede købstæder i Nordeuropa. For at opnå det attraktive og helstøbte bybillede, måtte også gaderne og pladserne tages under behandling. Bilen skulle så vidt muligt ud af den gamle bymidte, gadernes omlægges til gågader og den triste asfaltbelægning fjernes til fordel for betonfliser og chaussésten. Nogle få steder fritlagde man den gamle brolægning, hvor den lå skjult under asfalten. Også pladserne fik nu en kærlig behandling. Selv om behovet for parkeringsplads ikke var mindre, snarere tværtimod, valgte man at henvise bilisterne til de store parkeringspladser lige uden for bymidten langs den gamle konsumtionsgrænse og gøre de bilfri pladser i den indre by til attraktive åndehuller, helst kunstnerisk udsmykkede og med mulighed for udendørs servering fra de nærliggende cafeer og restauranter i tidens stil. Øresunds Toldkammers Plads blev i 1990 et markant eksempel herpå. Wiibroes Bryggeri A/S havde nemlig i anledning af sit 150 års jubilæum skænket byen et stort beløb til en hårdt tiltrængt forskønnelse af pladsen. På forslag af Helsingør Kommunes Museer, kom det gamle løvespringvand fra sundtoldstiden atter til fordums værdighed som centrum i et nyt stort anlæg tegnet og udført af Kommunens tekniske Forvaltning. Pladsen, der efter forslag fra Kommunen fik navneforandring til Wiibroe Plads, blev indviet i jubilæumsåret 1990 med gratis udskænkning af skummende Wiibroe-fadøl til de tørstende Helsingør-borgere. Hurtigt fulgte andre af byens før så kedelige pladser efter. På pladsen foran Helsingør Toldkammer ved Sveasøjlen anlagde Kommunen det chausséstenbelagte Blomstertorv, hvor blomsterhandlerne nu kan falbyde deres varer. DSB's store omlægning og nybygning af færgeterminal og gangbroer betød at den store plads foran stationsbygningen atter kunne fritlægges. Den var i sin tid brostensbelagt og prydet med både telefonkiosk og en gigantisk støbejernsstander efter københavnsk forbillede. Selv om den intakte brolægning uventet dukkede op under asfalten, var det dog for sent at ændre på den projekterede og allerede igangsatte betonflisebelægning.

## Simon Spies Plads

Anlægget af Wiibroe Plads havde givet stof til eftertanke. Den modsatte ende skulle være ligeså attraktiv, hvorfor Kommunen ikke var sen til at udarbejde et forslag til en omlæggelse af Svingelpladsen, der kunne gøre den til et smukt friareal til glæde for beboerne og samtidig trække lidt af gågadernes menneskemylder op i denne ende af byen. I september 1991 kunne Kommunen præsentere sit forslag til en »ny plads ved Svingelport« udformet af landskabsarkitekt Bente Mørch, Teknisk Forvaltning. Man ville udnytte pladsens skrånende terræn ved at udforme den amfiteatralisk omkring et stort cirkulært soppebassin i pladsens sydlige ende. De voksne



kunne opholde sig på trapperne og børnene lege i bassinet. Oppe fra Stengade-enden tænkte man sig anbragt et springvand, der stod i forbindelse med soppebassinet ved en vandtrappe, som med »plask og sprøjt« førte vandet ned til dette. Denne »vandleg« skulle være et paradis for børnene og samtidig gerne have en kunstnerisk udformning, der også gjorde det pænt om vinteren, hvor der ikke kunne være vand i. En række lindetræer klippede som en slags stammehæk omkring soppebassinet og langs Svingelport, skulle »dels spille rumligt op til det terrænspring, som er i pladsens vestlige side, dels tilføre pladsen et grønt element«. I diskret erkendelse af pladsens fortid, betragtede man den »som en ny port til byen«, der kunne tilføre Helsingør en ny attraktion<sup>88</sup>. Kommunen havde imidlertid ingen penge til

*Svingelport og omegn vist i perioden 1880 til i dag ved samtidige kort.*

*På kortet fra 1860 (øverst t.v.), som man passende kan sammenholde med de ældre kort i bogen, ses karantænehuset, som blev opført på den grund, hvorpå det lille militære vagthus stod indtil opførelsen af den ny konsumtionsbod. Lidt sydligere ligger Helsingørs første søbadeanstalt, der blev indrettet i et af de gamle sukkerraffinaderier.*

*Med Nordbanens regulering i 1891 sker der for alvor store ændringer af området ved Svingelport. Den Nordsjællandske Jernbane, som blev indviet 1864, havde ikke gjort de store indbøg med sin linieføring dér, hvor Stubbedamsvej i 1901 blev anlagt. Banegården lå for enden af den nuværende Herluf Trolles Vej. Man ser denne gamle jernbanelinie på kortet fra 1898 (øverst t.h.). Bag den i 1883 opførte skolebygning ved Kongevejen, som ligger midt på det gamle banelegeme, ses den stadig eksisterende stationsbygning ved Trækbanen. Anlæggelsen af kystbanen ændrede for alvor området ved Svingelport. Ikke kun mistede husejerne i Strandgade deres strandgrunde i forbindelse med opfyldningen til baneterrænet. Den århundredegamle Strandvej blev skåret midt over og mistede derved forbindelsen til København. I stedet anlagde man en ny Søndre Strandvej, der med en bro over jernbaneterrænet (Flynderborgvej) gav forbindelse til den gamle Strandvej. Hermed skar man sig ind i det gamle fæstningsanlæg Flynderborg. Den sydlige afskårne stump af den gamle Strandvej blev til Strandstien, medens stumphen ved Svingelpladsen fik navnet Svingelport. En pragtfuld strandpromenade forbandt Strandstien med banegården og havnen. På den anden side af jernbaneterrænet anlagdes Jernbanevej, som stort set markerer den gamle kystlinie. Den fik forbindelse til Svingelport ved et vejgennembrud ud for Strandgade 1-7, så den gamle karantænebygningens grund blev stærkt indskrænket.*

*På kortet fra 1917 (nederst t.v.) er der ikke de store ændringer at se i forhold til 1898. Stubbedamsvej, Flynderborgvej, Skydebane Allé og Gl.Banegaardsvej er blevet anlagt og navngivet i 1901.*

*Kortet nederst til højre viser området i dag, hvor der til gengæld er sket en stor forandring siden 1917. Anlægget af Færgevej i årene omkring 1933 i forbindelse med en ny viadukt ved Rønnebær Allé og viadukten ved Flynderborgvej betød, at den gamle Strandvej fik forbindelse til jernbanestationen og havnen, hvorved strandpromenaden forsvandt. I 1950'erne foretog man et vejgennembrud, så Kongevejen blev forbundet med Jernbanevej. Ikke kun forsvandt den gamle karantænebygning hermed, men Svingelport blev skåret i 2 stykker helt separerede fra hinanden, således at det er meget svært i dag at forestille sig, at disse vejstykker engang har været den gamle Strandvej til København. Det er nogle af de ofre, den trafikale udvikling kræver.*

at realisere projektet, men i modsætning til »Entréen« i 1789 var der nu et stærkt ønske om at finde de nødvendige penge, og her så man med Wiibroe Plads i tanke, muligheden for at finde en eller flere sponsorer til det spændende projekt.

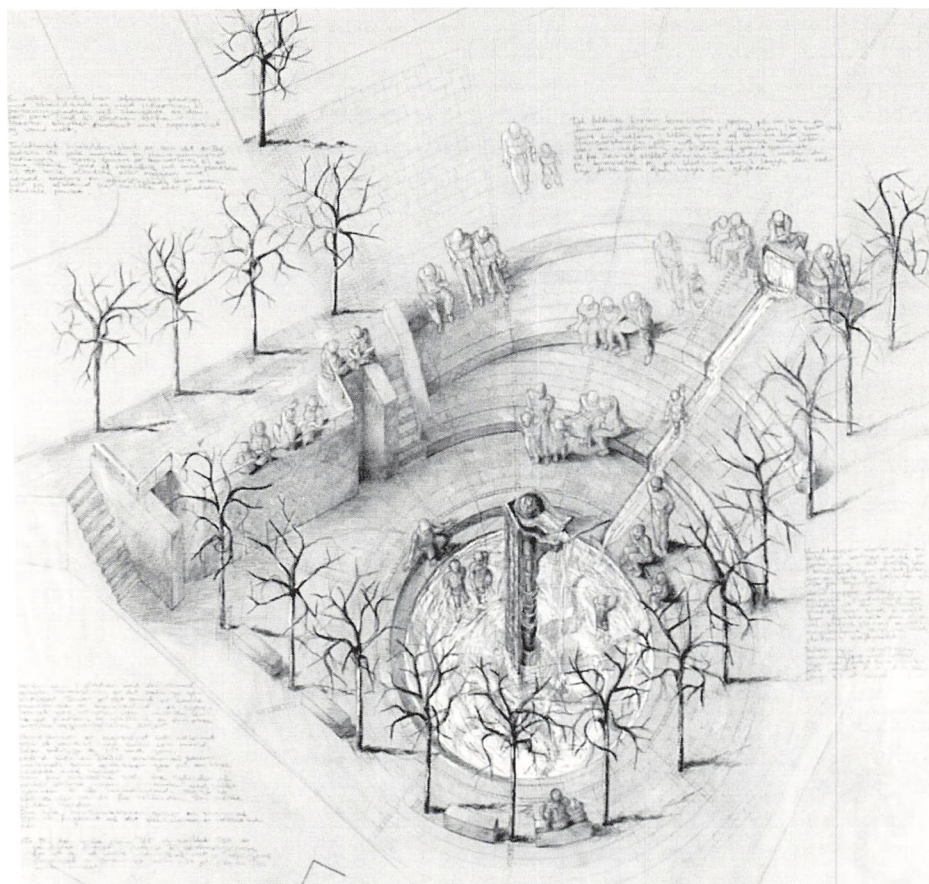
Det skulle blive et fordringsløst læserbrev i Helsingør Dagblad, som bragte den rigtige løsning. Læserbrevsskribenten, Grete Tvedberg, foreslog nemlig, at man passende kunne kalde pladsen for »Simon Spies Plads«, da hun huskede, at den navnkundige rejsekonge Simon Spies' mormor Vilhelmine Otto i sin tid havde boet i den gamle slagterstiftelse. Vilhelmine Otto var på det tidspunkt enke efter Harald Simon Otto, som havde været slagtermester i Aalsgaarde, så det havde en naturlig forklaring, at hun som enke fik sin bolig dér. Ligeså naturligt var det derfor også, at Simon Spies færdedes meget i kvarteret, og Grete Tvedberg husker specielt en dag i 1945: »En morgen eller formiddag – jeg husker det ikke nøjagtigt – da jeg kom cyklende hen ad Svingelport, så jeg Simon Spies komme gående i solskinet. Han kom balancerende på den smalle bordursten, som vi jo altid gik på, fordi fortovet var belagt med toppede brosten. På hovedet bar han en splinterny studentehue, som skulle præsenteres nede i Svingelport. Jeg kunne da ikke andet end at råbe et tillykke til ham, og det var dejligt at se hans ansigt lyse op og se et glad udtryk i hans øjne, da han svarede med et tak.«<sup>89</sup>. Grete Tvedbergs læserbrev fik Kommunen til i december 1991 at kontakte Simon Spies Fonden i håbet om at denne, mod at pladsen fik det foreslåede navn, ville bekoste anlægget. Tanken om en »Simon Spies Plads« i Helsingør var absolut nærliggende, thi ikke alene var Simon Spies født på Mølledal ved Esromvej, opvokset i Stengade 34 og havde haft sin gang i området ved Svingelport; Spies var tillige en gammel slægt i byen, hvor man allerede i 1711 finder oberstløjtnant Johan Henrich Spies, som i 1743 i Sct. Mariæ Kirke bliver gift med Helsingør-pigen Ingeborg Jensdatter, datter af færgemand Jens Andersen Rytter. Sønnen Johannes Spies (1743-1818) fik i 1783 borgerskab i Helsingør som kobbersmed og blev snart kobbersmedemester; et erhverv, der blev fulgt op af de følgende 3 generationer i familien Spies. Også på mødre side finder man Helsingør-borgere tilbage i 1700-årene, bl.a. lodsens Peder Poulsen Gurre og hans søn færgemand Poul Pedersen Gurre, som boede nær Svingelport, nemlig i Strandgade 19. En anden gren af familien Spies tæller den i Helsingør så bekendte byskriver og jurist Wilhelm Spies (1770-1840)<sup>90</sup>.

Simon Spies Fonden kunne da også hurtigt give Kommunen den glædelige meddelelse, at man gerne støttede projektet med de nødvendige penge.

## Peter Lunding og Vanduret

Mange interesserede sig for den ny plads ved Svingelport, heriblandt arkitekten og kunstneren Peter Lunding i København, der med Kommunens projekt i hånden gav sig til at tegne på et forslag til pladsens kunstneriske udformning. Herefter gik han til Kommunens byplanchef J. Eckhardt-Hansen med sine tegninger i håb om at komme i betragtning, når den kunstneriske side af sagen skulle løses. Både





*Peter Lundings første projekt til en vandkunst på Simon Spies Plads. Her ses et lidt fortøttet perspektiv af pladsen med soppebassinet, samt vandtrappen og dens udspring i endnu en vandkunst.*

Kommunen, og senere også Simon Spies Fonden, var begejstrede for Peter Lundings utraditionelle forslag og gav ham opgaven.

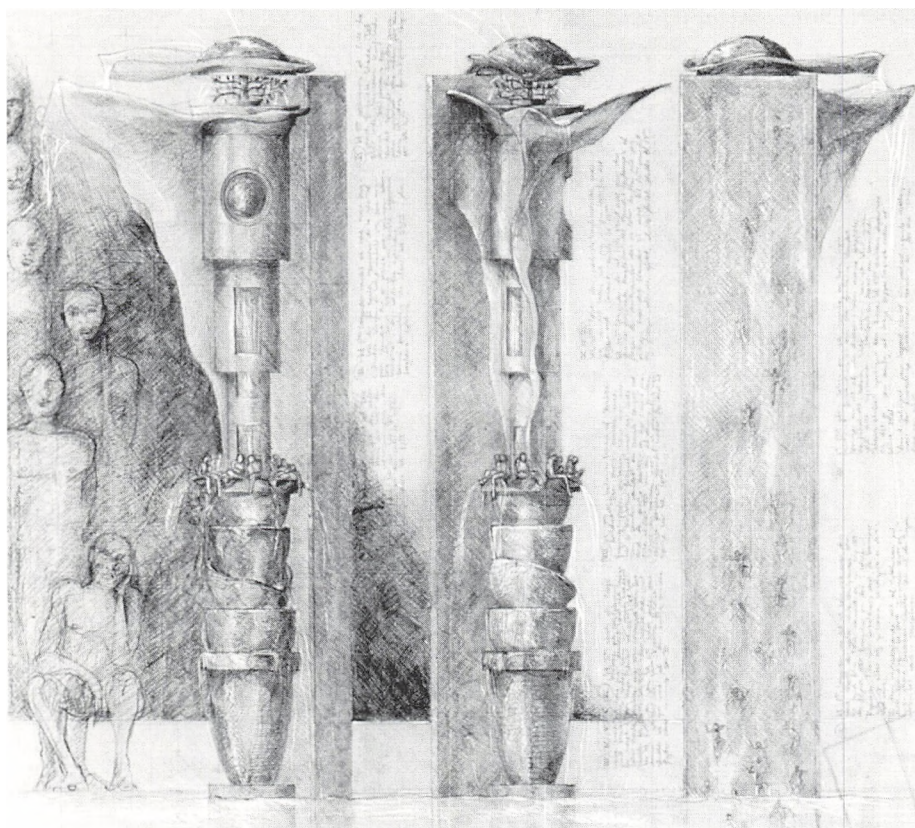
Peter Lunding, der endnu er et forholdsvis ubeskrevet blad i kunsthistorien, er født 1957 og har afgang fra Kunstakademiets arkitektskole i København 1983. Han startede naturligt sin karriere som arkitekt, først som vinder af et konkurrenceforslag til »fremtidens bolig« iværksat af UNESCO i 1983. Siden arbejdede han for arkitektfirmaet Tøgersen & Ebert i 1984 og for Skaarup & Jespersen i perioden 1984-1987, dog med en afstikker til Malaysia i 1985-86. Her fik Peter Lunding sin debut som egentlig kunstner med udformningen og udførelsen af fire store

springvand til et butikscenter i Kuala Lumpur. Siden har han lavet flere projekter, hvor ild og vand har været de dominerende elementer, i nogle tilfælde endog i dristigt samspil, som f.eks. skulpturen »Ild og Vand«, et projekt støttet af Statens Kunstfond og udstillet i Århus og København 1989.

Peter Lundings godkendte projekt til Svingelpladsens udsmykning tog naturligt sit udgangspunkt i Kommunens forslag. Derfor arbejdede han til at begynde med i det horisontale plan baseret på den sprudlende vandtrappe mellem en vandkunst øverst og soppebassinet nederst. Hans idé var at lave en form for »vandmobile«, altså noget, der kontinuerligt bevægede sig, så der hele tiden skete noget, og helst med et clou kl. 12 middag. En konflikt for Peter Lundings vedkommende var dog de betragtninger, han som arkitekt gjorde sig med hensyn til pladsens brugsværdi som plads. Vandsceneriet skulle helst ikke tage magten fra pladsen, der også gerne skulle kunne bruges til de helt fordringsløse ophold eller til udendørs servering fra de nærliggende restauranter. Det kunstneriske element måtte derfor flyttes ned i soppebassinet uden at ideen med vandmobilen gik tabt: »Soppebassinet og vandkunsten vil således blive stedet, hvor opmærksomheden samles, og den akse hvorefter begivenhederne drejer. Vandmobile-ideen med en kulmination kl. 12 udvikler sig med sin nye vertikale stilling mod en illustration af solens stigning på himlen og dermed en beskrivelse af tiden og døgnets timer, en form for vand-ur«<sup>91</sup>.

Interessant er det, at Peter Lunding allerførst havde tænkt på et kunstværk, der tydeligt skulle associere den hedengangne byport; og netop byporten som skulptur har med større og mindre held været praktiseret andre steder, bl.a. i København. Peter Lundings 3.65 m høje, helt utraditionelle vandkunst midt i det cirkulære soppebassin, som nu er blevet resultatet, ligger imidlertid ligeså verdensfjernt fra byporten som selve pladsen, hvilket er helt naturligt, da Kommunen med anlægget af den ny plads på ingen måde ønskede at basere sig på Svingelports historie. Peter Lundings vand-ur må derfor retfærdigvis betragtes ud fra dette kriterium.

Skulpturen står på en cylinderformet granitsokkel, en helt enkelt udformet basis. Oven på denne er anbragt fem inde i hinanden stående krukke udhugget i den samme svenske granit, som iøvrigt også bruges til bassinkanten og trappeforkanterne på pladsens terrassering. På kanten af den øverste krukke er anbragt en bronze-gruppe, hvis personer trykker sig under den store øvre, stærkt plastiske, nærmest organiske del, udført i kobber. Umiddelbart op af denne skulptur er rejst en vinkelformet søjle af rustfrit stål i funktionel enkelthed som granitsoklen. På den store stålflade er indlagt adskillige fint detaljerede bronzerelieffer; og netop detaljerigdommen er meget karakteristisk for Peter Lundings værker. Granitten, der fiktivt skyder sig op af jorden gennem soppebassinet kan forstås som jordelementet, der på en eller anden måde bliver raffineret; det bliver tildannet, så det får kulturform, symboliseret i krukkerne. Denne allegori fuldendes ved bronzegruppen på toppen af den øverste krukke i stabelen. Peter Lunding arbejdede længe på at finde



*Peter Lundings skitser til vand-uret i soppebassinet.*

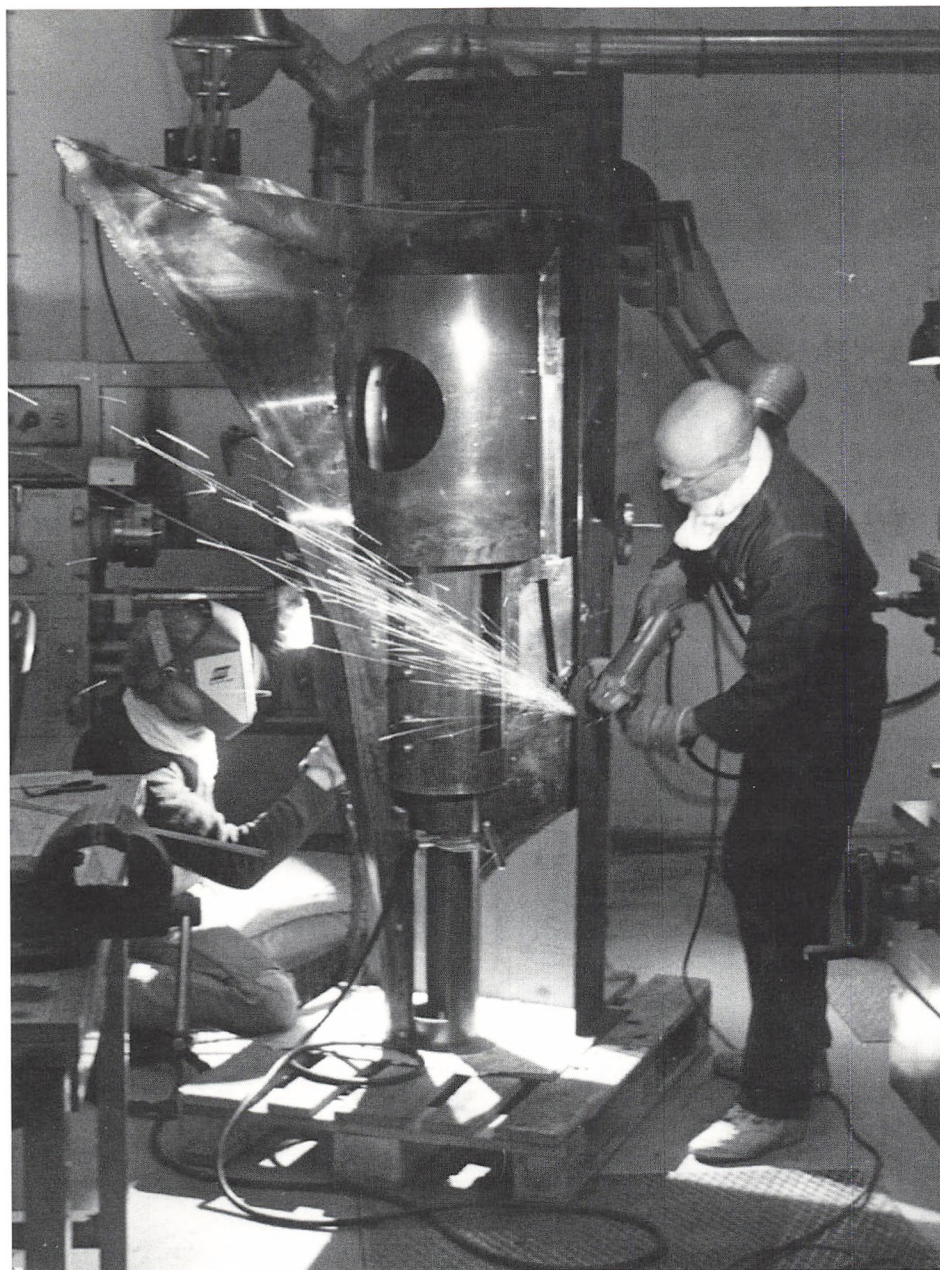
frem til denne gruppe: »Den består af syv figurer i forskellige aldre og køn, som hver især er bærere af en stemning, livstilstand eller udviklingstrin. Figurernes udformning og udtryk henter deres inspiration både i vor egen vestlige tradition, såvel som i østens symbolsprog. Det ville være forkert at gå nærmere i detaljer med en tolkning her, dels fordi værket ikke er færdigt i skrivende stund, og dels fordi tolkningen kan være individuel. En yderligere beskrivelse kunne også meget vel hindre beskuerens egne tanker i at komme frit til udtryk. Det samme gælder reliefferne på stålsøjlen. Grundelementerne her er en dreng og en mand, en ulv og nogle insekter; de går igen hele tiden opefter i et mylder af mennesker, hvor fortællingen udvikler sig«.

Det raffinerede ved Peter Lundings skulptur er ikke mindst dens praktiske og spændende funktion som vand-ur. Man skal blot kende handlingen: »Den starter

klokken 1 om natten, hvor der pludselig løber en film af vand ned over den rustfri stålsøjle med de indlagte relieffer. Dette mylder af figurer får gennem vandfilmen en ny udtryksform, som på det nærmeste gør dem levende. Klokkerne løber den nederste krukke, der i mellemtiden er blevet fyldt med vand, over. Præcis en time efter løber den næste, nu fyldte krukke over, og så fremdeles til klokken er 6 og vandet er nået til den øverste krukke med bronzegruppen. Denne krukke er forsynet med 6 tude, hvorudaf vandet, som et lille springvand nu løber. Kl. 7 om morgenen begynder der at ske noget i den øvre del af vand-uret. Nu løber vandet nedover en måne, som er synlig gennem de to yderste kobbercylindre øverst. Vandet løber over månen, samles og bliver synligt som en stråle gennem hullerne i de to nederste cylindre. Kl. 8 løber vandet ned over ydersiden af den nederste cylinder og giver mere tryk på den øverste krukkes springvand. Kl. 9 starter et mindre springvand ved et stiliseret træ nær skulpturens top, og kl. 10 løber vandet ud over den stærkt fremspringende del, der nærmest fungerer som tuden på en kande, og danner dermed et vandfald. Kl. 11 har vandet nået skulpturens top og løber nu nedover den gyldne kuppel. Kl. 12 er højdepunktet, clou'et, hvor det rigtige springvand starter fra kuplen gennem 12 dyser i denne. Står man i soppebassinet ved middagstid, bliver man derfor rigtig våd! Springvandet kører til kl. 13, så slukkes det. Klokkerne slukker det, der startede kl. 11 og så fremdeles til klokken bliver 12 nat. Herefter sker der intet før kl. 1 om natten, hvor det hele starter igen. Det er hovedideen med vanduret«.

Stålsøjlen og krukkerne er lavet hos henholdsvis smed og stenhugger, medens Peter Lunding har modelleret alle detaljer, som er støbt i bronze. Selve den store kobberkonstruktion har han udført på Statens Værksteder for Kunst og Håndværk på Gl. Dok i København sammen med to gode venner og assistenter Ronan Vandre og Donn Alan Engler.

Den gamle Svingelplads er trods sin totale omlægning og sit nye navn ikke helt løsrevet fra sin fortid. Pladsens trekantede form vil således stadig beredvilligt fortælle sin historie, selv om historien ikke er så åbenbar og romantiserende, som de blankslidte brosten fra 1847 eller den gamle konsumtionsbod og slagterstiftelse ville have været det. Helsingørs borgere kan nu glæde sig over en dejlig plads og Peter Lundings herlige vand-ur i soppebassinet, som har bibragt den gamle sundtoldsby en helt ny seværdighed og et dristigt modspil til Peter Jochumsens ensomme løvefigur i den anden ende af Stengade.



*Peter Lunding i arbejde med skulpturen på statens værksteder, GL.Dok.  
Foto Bjarne Jørgensen.*

## Noter og kildehenvisninger

- 1 Helsingørs Tingbøger (Tb.) 30. nov. 1562.
- 2 Tb. 15. feb. 1563, 11. maj 1563, 25. juni 1565  
Laurits Pedersens arkiv på Helsingør Bymuseum (LPA) 113.
- 3 Boesen: Helsingørs Beskrivelse, Aalborg 1757 (Boesen), s. 72.
- 4 Reislers Tydsk og Dansk Ordbog, 1807 samt Ordbog over det danske Sprog.
- 5 Boesen kalder ganske vist Svingelpørt for Svingelen, men det skyldes snarere sproglige årsager, da han lige har omtalt byens landpørt. (s. 72) Et brev fra 1687 (se note 32) beskriver tydeligt »dend ved Svingelen nedfaldne Pørt«, medens et brev fra 1685 (se note 31) tydeligt anfører »en Pørt her for Byen, kaldet Svingelpørt« og dermed giver selve pørtten sit navn. En næringstaksation fra 1704 anfører adressen Svingelen, som i væsentlig grad er husene omkring den trekantede plads. Som nævnt, benyttes navnene dog oftest i flæng og er aldrig officielt blevet givet den trekantede plads. Pladsen har foruden Svingelen, været betegnet med navne som Svingelpladsen, pladsen ved Svingelen eller torvet.
- 6 Galschiøt: Helsingør omkring Midten af forrige Aarhundrede, København 1921 (Galschiøt), s. 10: Galschiøt nævner at »Snurren« bestod af pæle med korsarme, der ved gennemgangen snurredes rundt og ledte al vognfærdsel op til Stengade og Svingelpørtten. F. Zuberns kort fra 1804 (Rigsarkivet) og Lønborgs kort over Helsingør fra 1803 (Helsingør Bymuseum) viser tydeligt afspærringen med drejekorset markeret for enden af Strandgade ved nuværende nr. 1.
- 7 Kancelliets Brevbøger vedrørende Danmarks indre Forhold, København 1885-1991-. (Kanc.Brevb.) 29. dec. 1508. Laurits Pedersen: Helsingør i Sundtoldstiden, bd. 1, København 1926 (LP I), s. 152.
- 8 LA: Helsingørs Kæmnerregnskab 1587. LP I, s. 152.
- 9 Se note 8 samt LP I, s. 153.
- 10 LP I, s. 162 f, og Lars Bjørn Madsen: Helsingør Toldkammer, 1991, s. 8 f.
- 11 Boesen, s. 70.  
12 Lars Bjørn Madsen: Helsingør Toldkammer.
- 13 Kongelige Forordninger og Aabne Breve 1670-1683 s. 173 ff. Publ.
- 14 Arnholtz og Lassens Bidrag til Helsingørs Historie publiceret i Aarsberetninger for Helsingørs højere Realskole 1866-1877, (Lassen) 1866, s. 50 ff. F. B. Mansa: Pesten i Helsingør og Kiøbenhavn 1710 og 1711. København 1854.
- 15 Lassen 1866, s. 61 f.
- 16 Afsnittet om konsumtionen bygger hovedsageligt på værket Dansk Toldhistorie, bd. II, 1988, hvor Henrik Becker-Christensen så udmærket har gjort rede for konsumtionens historie.
- 17 Forordning om Tolden og Kiøbstæd-Consumtionen i Danmark og Norge, 1797, s. 5 f.
- 18 Lars Bjørn Madsen: Helsingør Toldkammer, s. 7 ff.
- 19 I 1803 anmoder Generaltoldkammeret kommandanten på Kronborg om at få posteret en skildvagt ved den »saakaldte Rosenkilde Stente i Helsingør til Sikkerhed for Toldintraderne«, et ønske som efterkommes samme år. (RA: Generalitets- og Kommando-kontoret; registre over ind- og udgående kommando- og justitssager 1803 og 1804).

- 20 Navnet Kongeporten ses på kort op til 1890'erne, da toldvaghuset ved Lappen (nær den nuværende campingplads) stadig var i brug til op i dette århundrede. Kongeporten kan muligvis være den allerældste af byens porte; kongens egen port til Kronborg, som derfor ikke figurerer i toldmæssig henseende.
- 21 LP I, s. 162
- 22 Om smugleriet: Ole Lund: Smaabilleder fra Helsingør 1800-1830, 1900, s. 29 ff. Kenno Pedersen: Toldere og Smuglere i: Det gamle Helsingør, 1982, s. 163-167.
- 23 Tb. 1592: »Uden Swinglen westen till Adellweien«.
- 24 Denne vej er tydeligt angivet på et kort i LP I, s. 91, der i det hele taget giver et godt indtryk af området ved Svingelport, ganske vist omkring 1799.
- 25 Kenno Pedersen: Stadens Døtre, Helsingør 1989, s. 9. LP I, s. 66, 96, 98, 142.
- 26 Laurits Pedersen har skrevet en del om Pelikanen og Emaus: LP I, s. 92, 98, 101, 141 f, 153, 178, 344 og Forening & Museum, nr. 4 1992, s. 6 f. LPA 46, 72: Helsingørs grundtakst 1682 og Næringstaksation 1704
- 27 Kenno Pedersen: Torvelivet i Helsingør; Årbog for Helsingør Bymuseum 1973-1976. Hugo Matthiessen: Torv og Hærstræde, København 1922. I Christoffer af Bayerns privilegier for Helsingør 1441 (Geh.Aarsb. 3, tillæg, s. 7) nævnes det, at Helsingør intet torv har. Pladsens funktion som torv, kan imidlertid udmærket gå tilbage til før Erik af Pommerns tid, thi vi har jo stadig Olai Kirke som vidnesbyrd om en by på stedet tilbage til 1200-årene. Stadig mangler vi dog viden om denne ældste periode af Helsingørs historie, hvorfor Svingelpladsens funktion som torv kun kan blive gætværk.
- 28 Laurits Pedersen: Gennem Helsingør; en Vejledning for Helsingoranere og Byens Gæster, København 1936, s. 32-33.
- 29 Boesen, s. 283 og M.C.von Arnholtz: Kronborg Slots og Fæstnings Historie, Helsingør 1836, s. 12.
- 30 LP II, s. 148. Se også: Kenno Pedersen: Blandt bødler og andet skarnsfolk, Helsingør 1987. Hugo Matthiessen: De Kagstrøgne, København 1919; og samme: Bøddel og Galgefugl, København 1910.
- 31 LPA 102: Brev af 10. juli 1685.
- 32 LPA 102: Brev af 23. maj 1687.
- 33 LPA 102: Brev af 26. maj fra Krabbe til borgmester Bartels.
- 34 LPA 102: Brev af 10. juni 1687.
- 35 LA: Helsingør Raadstue, Magistraten; forskellige sager I, 1598-1863. Læg vedr. byens porte 1672-1795: Tømrer Bendt Svendsens tegning til en ny Svingelport er udtaget af sagen og ligger i Landsarkivets tegningssamling under nr. 22-4a.
- 36 Lassen 1866, s. 83.
- 37 Samme kilde som ovenf.
- 38 LA: Helsingør Raadstue, Magistraten; forskellige sager I, 1598-1863. Læg vedr. byens porte 1672-1795: Brev fra borgmester J. D. Burghof til Bendt Svendsen af 11. juni 1735.
- 39 Lars Bjørn Madsen: Helsingør Toldkammer, s. 10, 15.
- 40 RA: Toldbygningssager 4, gr. 137, 2: Fortegnelse over toldvæsenets bygninger 1840-1861 vedk. generaldirektoratet.
- 41 Om garnisonen, se: A. Tuxen: Garnisonsliv i Helsingør i Christian den Femtes tid (Museum 1891, s. 312-345). Lars Bjørn Madsen, Helsingør Toldkammer, s. 38 f. Kenno Pedersen: Det florissante Helsingør, Helsingør 1991, s. 46 ff.
- 42 LPA 46: Forklaring om de 1682 øde Huuses Tilstand, 1695.

- 43 LPA 46: Helsingør Byes Efterretning 1710, B.
- 44 LPA
- 45 Lassen 1877, s. 11 f.
- 46 Hærens Arkiv, nu i RA: Brev af 4. februar 1804 fra Generaltoldkammeret til generalitets- og kommisariatskollegiet.
- 47 Lassen 1874, s. 25 ff.
- 48 LA: Magistraten C, forskellige Sager VI: 1737-1806, Vejvæsenet: Pro Memoria af 26. februar 1789, hvori vejmaster Rosenberg beskriver projektet til en »Entrée«. RA: Vejdirektoratets kort- og tegningssamling, Nr. 1205, 3; 1205, 5; 1205, 6. Om Kongevejen: Torben Topsøe-Jensen: Vejenes udvikling i Frederiksborg Amt; i Fra Frederiksborg Amt, årbog 1970.
- 49 Hærens Arkiv, nu i RA: Brev af 4. februar 1804 fra Generaltoldkammeret til generalitets- og kommisariatskollegiet.
- 50 Hærens Arkiv, nu i RA: Brev af 1. marts 1804 fra magistraten til Helsingør Raadstue.
- 51 Div. biogr. opl. i Garnisonsbiblioteket og RA; LA: Sct. Mariæ Kirkes begravelsesprotokol.
- 52 RA: Centralregistret for arkitekturtegninger, bd. XII, s. 33-34, 37, 40-41 og bd. XIII, s. 20-21. RA: Generalitets- og Kommandokontoret; registre over ind- og udgående kommando- og justitssager 1803, hvori nævnes at Ingeniørkorpset i juni 1803 modtager en anvisning på 400 Rdl. »som Gratification for General Adjutant v. Zuber for nye Fæstningsværkers Anlæg paa Cronborg«.
- 53 Forsvarets Bygningstjeneste, nu i RA: Zubers 2 forslag til en bygning udenfor Svingelport bestående af facadetegninger, grundplaner og overslag.
- 54 RA: Det kgl. Ingeniørkorps; indkomne breve til Kronborg Fortifikation 1803-11, pakke 4: Pro Memoria fra F. Zuber til generalmajor Gedde af 25. august 1805.
- 55 LA: Helsingør Raadstue; de eligerede Borgere, kopibog 1802-1813. Brev til magistraten af 27. juni 1804. Da militæret i 1791 besluttede at flytte hovedvagten til Helsingør Toldkammer ved havnen, blev denne militære vagt indrettet i vejerboden i toldkammerbygningens søndre ende. Dette store ombygningsarbejde, der samtidig omfattede en nyindrettet vejerbod for toldvæsenet i det store pakhús ved siden af, bekostedes helt selvfølgeligt af militæret. Dette eksempel fremhæver man da også i ovennævnte brev. Nærmere herom i: Lars Bjørn Madsen: Helsingør Toldkammer, s. 36 f.
- 56 Det har ikke været muligt med de tidsmæssige rammer for denne bog, at redegøre for et eventuelt familieforhold mellem de to bygmestre, da ingen af de biografiske oplysninger om Ferdinand Zuber (1748-1823) synes at give oplysning om andet end hans militære løbebane (jfr. note 51). Hofbygmester Christian Joseph Zuber (1736-1802) var født i København som søn af hofstørmester Frantz Joseph Zuber (1705-1771). Sidstnævnte var født ved Konstanz, hvorfor man kan formode, at Zuber-slægten er kommet til Danmark med ham.
- 57 LA: Toldarkiver; Helsingør Toldkammer, E. Personale og Bygninger: Bygnings- og Inventariefortegnelser, div. Aar. Den her benyttede inventarieliste er den ældste i pakken, nemlig 1821, rettet 1827 og 1833, men den giver alligevel et rimeligt sandt billede af, hvad der må have været i 1805, da bygningen stod færdig. Når man eksempelvis kan læse at konsumtionsbetjentens madras og hovedpude var anskaffet i 1821 og stadig var i brug 1833, så har man utvivlsomt næppe kasseret noget af det mere holdbare materiel i utide.
- 58 Ole Lund: Smaabilleder fra Helsingør, København 1900, s. 42.



- 59 LA: Helsingør Raadstue; de eligerede Borgere, kopibog 1802-1813: Brev til magistraten af 18. april 1806 vedr. skrivelse fra Berner af 26. marts.
- 60 LA: Helsingør Raadstue; de eligerede Borgere, kopibog 1802-1813: Brev til magistraten af 28. august.
- 61 LA: Helsingør Raadstue; de eligerede Borgere, kopibog 1802-1813: Brev til magistraten af 24. november 1806.
- 62 Galschiøt, s. 10.
- 63 De her meddelte oplysninger baserer sig hovedsageligt på brandtaxationer og folketællinger fra året 1801 i Landsarkivet. Om møllerne kan læses: Laurits Pedersen: Helsingørs Møller og Møllere i: Bidrag til Helsingørs historie 1, 1957.
- 64 RA: Det kgl. Ingeniørkorps; indkomne Breve m.v. til Kronborg Fortifikation 1803-11, Pk. 4: Breve af 21. okt. og 20. nov. 1829 fra Rasmus Krag til Quaade. Quaades tegninger findes i RA under gl. bet. fra Hærens Arkiv: III, mappe VII. Den omtalte tegning findes under nr. 27 eller gl. nr. 31. I Lars Bjørn Madsen: Helsingør Toldkammer, s. 37 er gengivet Quaades opmåling af Helsingør Toldkammer.
- 65 Helsingør Borgerrepræsentanters Forhandlinger 1844, s. 34 ff.
- 66 Helsingør Borgerrepræsentanters Forhandlinger 1844, s. 34 ff
- 67 Helsingør Borgerrepræsentanters Forhandlinger 1845, s. 17.
- 68 Mere om emnet i: Dansk Toldhistorie, bd. III.
- 69 Helsingør Borgerrepræsentanters Forhandlinger 1850, s. 68. Galschiøt s. 11.
- 70 Helsingør Kommunalbestyrelses Forhandlinger 1851, s. 21.
- 71 Helsingør Borgerrepræsentanters Forhandlinger 1850, s. 78.
- 72 RA: Ingeniørkorpsets Arkiv, indkomne Skrivelser til Kronborg Fortifikation 1849-55, pk. 41: Div. breve juni-nov. 1852 vedr. salget.
- 73 Helsingørs Communalbestyrelses Forhandlinger 1852, s. 24 f.
- 74 LA: Helsingør Raadstue; Bygningskommissionen, journ. nr. 4/1856.
- 75 LA: Helsingør Raadstue; Bygningskommissionen, journ. nr. 3/1861 m. tegn. Helsingørs Communalbestyrelses Forhandlinger 1859, 1860.
- 76 Helsingørs Communalbestyrelses Forhandlinger 1860, s. 6.
- 77 Oplysningerne i det foregående er hentet fra Kenno Pedersen: Det gamle Helsingør, s. 89-91 og Birger Mikkelsen: Første socialismøde blev holdt i acciseboden (Helsingør Dagblad den 4. februar 1965).
- 78 Helsingør Kommunes Museer: Vejviser for Helsingør 1905-1907.
- 79 Helsingør borgerrepr./kommunalbest. forh. 1847, s. 58, 1851, s. 29, 42, 43.
- 80 Helsingør Byraads Forhandlinger, div. år.
- 81 Oplysningerne om »Wienerbarnet« er primært baseret på oplysninger meddelt af lærer Børge Hansen, Helsingør.
- 82 Sjællands Posten, Nordsjælland-Helsingør, 20. marts 1965.
- 83 Frederiksborg Amts Avis 16. dec. 1965. Der blev desværre aldrig foretaget en nøjere undersøgelse af stedet, men vi kan dog i dag sige, at der hverken kan have været tale om bymuren eller større bygningsværker. Det har ej heller næppe været rester af den gamle teglovn, der oprindeligt hørte til sortebrødrenes nærliggende Sct. Nicolai Kloster. Teglovnene skulle ganske vist ifølge Laurits Pedersen (LP I, s. 142) have ligget omtrent, hvor »Pelikanen« senere fik plads, men samme beskriver imidlertid teglovnene som fundet i 1934 ved udgravning i skrænten ved Søndre Strandvej. (Se Laurits Pedersen: Gennem Helsingør, s. 30.)

- 84 Helsingør Dagblad. Udateret udklip (antagelig fra foråret 1977) i Helsingør Bymuseums arkiv.
- 85 Om Peter Jochumsen og løvespringvandet: Henning Henningsen og Lars Bjørn Madsen: Historien om det ferske springvand ved Helsingør Havn, Helsingør 1990.
- 86 Kenno Pedersen: Torvelivet i Helsingør; Årbog for Helsingør Bymuseum 1973-1976.
- 87 Birger Mikkelsen: Kong Peder, en biografi af Peder Christensen, borgmester i Helsingør 1919-1946, Helsingør 1991, s. 200 ff. Rudolph Tegner: Mod Lyset, 1991.
- 88 Helsingør Kommune: En ny plads ved Svingelpport, publiceret oplæg ved landskabsarkitekt Bente Mørch, Teknisk Forvaltning, 19. sept. 1991. Helsingør Dagblad den 21. september 1991.
- 89 Læserbrev i Helsingør Dagblad den 27. september 1991, samt Grete Tvedbergs meddelelser til forf.
- 90 H. Erik Olesen: Anetavle for Simon Spies 1921-1984, København 1985; og V. Hostrup Schultz: Helsingørs Embeds- og Bestillingsmænd, København 1906. Iøvrigt om Spies: Annette Aagaard: Med løvefødder og gesvejsninger, et produkt fra Spies' kobbersmedie; Forening & Museum nr. 1, 1988.
- Simon Ove Christian Ogilvie Spies (1921-1984) var søn af bankfuldmægtig og kunstmaler Johan William Ogilvie Spies (1889-1969) og Emma Sophie Otto. Forældrene blev tidligt skilt og moderen boede herefter i Stengade 34 og arbejdede som bogholder hos Stürups Trælasthandel, som dengang lå for enden af Klostergade. Som pensionist boede moderen siden i Sct. Olai Gade 2a for omkring 1966 at flytte til en lejlighed i det af sønnen ejede Hotel Mercur i København. Simon Spies' farfar var smedemester og spandefabrikant Johan Henrich Chr. Spies (1859-1897), der boede på Mølleal, Esromvej 9. Hertil havde han i 1893 flyttet sin virksomhed C. Spies Spandefabrik, som var grundlagt 1890 af faderen kobbersmedemester Johan Henrich William Spies (1828-1902) i Stjernegade 13. Stjernegade 13 har efter alt at dømme allerede været værksted for kobbersmedemester Johannes Spies, da han i 1783 starter familiens kobbersmedevirksomhed. Efter J.H.C. Spies' død i 1897 førtes virksomheden videre af hans enke Elisa Maria Spies. Foruden spande og galvaniseringsarbejde, fremstillede virksomheden også ventilatorhætter til skibe og beskæftigede omkring 1920 12 personer. (Danske Købstæders Historie og deres Erhvervsliv; Helsingør XXVI, u. år, s. 39) Simon Spies' morforældre var slagtermester Harald Simon Otto (1874-1905) og Vilhelmine Kristine Hansen (1872-1948). Sidstnævnte boede i Stengade 6 som enke.
- Navnet Simon Spies Plads blev ikke lige vel modtaget overalt. Et par af byens borgere var således utilfredse med pladsens nye navn, bl.a. fordi man troede, at adresserne på ejendommene omkring pladsen dermed også skulle skifte navn, hvad der imidlertid slet ikke havde været tale om. Andre mente, at man med det nye navn fratog pladsen dens historiske identitet, hvilket i februar 1993 fik Kommunens kulturudvalg til at forsøge at få ændret navnet til Svingelen eller Svingelpport støttet af et notat fra Helsingør Kommunes Museer, men hverken byråd eller teknisk udvalg kunne acceptere, at man ændrede den tidligere i byrådet enstemmige vedtagelse af pladsens nye navn. (Helsingør Dagblad 12. februar, 4., 6. og 9. marts 1993).
- 91 Dette og de følgende citater er uddrag af forfatterens samtale med Peter Lunding i København den 18. marts 1993.

Lars Bjørn Madsen, museumsinspektør, cand. arch. født 1951. Nordisk arkæologi ved Københavns universitet 1973. Afgangseksamen i nordisk arkitekturhistorie ved kunstakademiet i København 1986. Museumsinspektør ved Helsingør Kommunes Museer 1989. Har skrevet flere bøger og afhandlinger af topografisk og arkitektuehistorisk art, bl.a. Kolding Toldkammer, 1990; En ny jomfru for 40.000 tønder øl — historien om Olai Kirkes spir, 1990; Helsingør Toldkammer, 1991.

Peter Lunding er uddannet på Kunstakademiets Arkitektskole med afgang 1983. I perioden 1984-87 arbejdede han på tegnestuer i København og Kuala Lumpur. Siden 1987 har han arbejdet med skulpturer og arkitektoniske objekter i sit atelier i København. I studieårene har han rejst meget i Kina, Indien og Sydøstasien og disse rejser har været til megen inspiration i hans kunstneriske arbejde.