DTU Bibliotek

Denne fil er downloadet fra

Danmarks Tekniske Kulturarv

www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på *www.tekniskkulturarv.dk/about*

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

DTU Bibliotek Danmarks Tekniske Universitet | Anker Engelunds Vej 1 2800 Kgs. Lyngby | Tlf. 45 25 72 50 | bibliotek@dtu.dk www.bibliotek.dtu.dk

KJØBENHAVNS HAVN

1858-1908

627.2-3L 9.
Damm. Tlbh. 1908.

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.

627.2.3 Gro
1908

DANMARKS TEKNISKE BIBLIOTEK
m 00718 2562
300005189083

Lb Nr 1689

Grp. 90

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.

KJØBENHAVNS HAVN

KJØBENHAVNS HAVN

EN OVERSIGT OVER HAVNENS UDVIKLING
FRA CHRISTIAN IVs TID TIL VORE DAGE

UDGIVET PAA 50-AARS DAGEN
FOR UDSTEDELSEN AF LOV AF
30. DECEMBER 1858

AF

KJØBENHAVNS HAVNEVÆSEN

VED

GERHARD L. GROVE

+ 1 lost Kort

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

KJØBENHAVN
FR. BAGGES KGL. HOF-BOGTRYKKERI
1908

FORORD.

Det er i Dag Halvtredsindstyve Aar siden, at Kjøbenhavns Havnevæsen blev omordnet ved Lov af 30te December 1858.

Herved indledede en Periode, i hvilken Havnen i mange Henseender har haft en saa rivende Udvikling, at man maa gaa tilbage til Christian IV's Tid for at finde et Sammenligningspunkt. Helt ny Omraader er som den Gang erhvervede for Havnen baade mod Nord og Syd, store Uddybninger foretagne og mangfoldige tekniske Forbedringer udførte.

Havnevæsenets Bestyrelse har i den Anledning ønsket at udgive en Oversigt, der gjorde det muligt i større Træk at følge Havnens Udvikling i den historisk kendte Tid og navnlig i den sidste halvtredsindstyveaarige Periode.

At skrive Havnens Historie for et saa langt Tidsrum, vilde ikke blot kræve omfattende og derfor langvarige Forstudier men ogsaa meget overskride det Omfang, man havde tænkt at holde sig til. Adskillige Dele af Havnens Historie er derhos tidligere tagne op til Behandling. Navnlig har Havnevæsenet ganske nylig udgivet et større Værk, der paa Grundlag af officielle Kilder behandler Kjøbenhavns Havns Statistik og baade giver mange Oplysninger om Kjøbenhavns Havn, dens Indtægter og Udgifter, Rumfang, Dybde, dens Bolværkers Længde m. m. og en Statistik over Besejlingen, Kjøbenhavns Handelsflaade, Import og Eksport. Men i øvrigt er Kjøbenhavns Havns Historie i Forvejen oftere, om end spredt, behandlet af adskillige af Kjøbenhavns Topografer, saaledes fra den senere Tid navnlig af Dr. Oluf Nielsen, Carl Bruun, Bering Liisberg og i Traps »Danmark«. Kjøbenhavns Handels Historie er behandlet af Nathanson, Fr. Thaarup, Rubin

og Schovelin. Fr. Thaarup har allerede i 1812 i et særligt lille Skrift udgivet en »Kort Oversigt over Kjøbenhavns Havnevæsen«, der er oplysende om Havnens Administration i ældre Tider.

Fra de sidste halvhundrede Aar findes endvidere en hel Litteratur af trykte Forhandlinger i Rigsdagen og Borgerrepræsentationen om Kjøbenhavns Havn, om Anlæggelse af Frilager og Frihavn, af Planer og Projekter til Havnens Forbedring og mindre historiske Fremstillinger om foretagne enkelte Havnearbejder.

Selv om det derfor ikke har været Hensigten at udstrække Opgaven her til alle Dele af Havnens Historie, og der navnlig med Hensyn til Havnens Indtægter og Udgifter, Trafik, Handel, Statistik m. m. maa henvises til andre Værker, tør det ventes, at ved en saadan Lejlighed en kortfattet let overskuelig Fremstilling af Havnens Udvikling i snævrere Forstand vil kunne løse den Opgave, at bevare en fyldig Erindring om Kjøbenhavns Havns Udvikling til vore Dage og det smukke Standpunkt, hvortil den gennem Aarhundreders Anstrengelser er naaet den 30te December 1908. —

Udgiveren er Dhrr. Havnebygmester H. C. V. Møller og Kontorchef J. H. B. With taknemlig for vigtige Oplysninger vedrørende Havnens Udvikling i den nyeste Tid.

December 1908.

OVERSIGT

OVER

HAVNENS UDVIKLING

FRA

CHRISTIAN DEN FJERDES TID

TIL VORE DAGE

FRA 1588 TIL 1658.

Der var en Tid, da ikke faa Stæder i Evropa havde et eller andet for Byen ejendommeligt Vartegn eller Kendemærke, ved Hjælp af hvilket de Besøgende kunde forvisse sig om, at de virkelig var i rette vedkommende Stad. Ogsaa Kjøbenhavn havde sit, nu længst forsvundne, Vartegn, der var baade anseligt og smukt, nemlig en slank Stensøjle, hvorover tronede en Leda med Svanen. Den hævede sig frit op af Strømmen ude i Havnen som et Symbol paa den Stad, hvis Hovedfortrin var dens fortræffelige Havn.

Men ogsaa Aarhundreder førend dette Vartegn rejstes i Bølgerne, var Kjøbenhavn bekendt for sin gode Havn, ja allerede Saxo meddeler, at Byen, i hvis Nærhed Absalon i 1167 byggede sin faste Borg paa Holmen ved Stranden, kaldtes »Mercatorum portus« eller Købmændenes Havn. Var end Byen dengang lille og agerdyrkende, laa end dens Huse oppe i Frue Kirkes Omegn, og viser end Terrænforholdene, som Geologerne lærer os, at en Havneby der nedenfor den Gang ikke eksisterede, sikkert er det, at Byen selv hed slet og ret Havn eller Hafn, hvoraf er afledet vor Hovedstads bekendte latinske Navn »Hafnia«, der helt fortrængte »Mercatorum portus«. Men den udmærkede naturlige Havn, der laa Byen saa nær, og som med Tiden for en stor Del blev indlemmet i den, skylder

Staden aabenbart ikke blot sit Navn men for en væsentlig Del ogsaa sin store Fremvækst.

Uendelig mange er selvfølgelig de Forandringer, Havnen gennem saa mange Aarhundreder har gennemgaaet. Mange af disse er sket i Tider, der er saa længst forsvundne, at man kun ved vidtløftige Undersøgelser kan løfte en Flig af Fortidens Slør hist og her og kun ved en omstændelig Dokumentation paavise en Række Enkeltheder, som muligvis kan have sin Rigtighed, men som lidet egner sig til i en kort Oversigt at give Læseren noget paalideligt Indtryk af Forholdene. Paa den anden Side vil det dog, naar man i Dagens Anledning vil danne sig en Forestilling om, hvorledes Havnen saa ud før den sidste halvtredsindstyveaarige Periode, hvorom Tanken idag drejer sig, være naturligt at søge et Overblik over, hvorledes Havnen i de nærmest foregaaende Aarhundreder i store Træk nærmede sig de kendte Linier. En klarere Forstaaelse vil derigennem vindes baade over den Fremgang, der var tilsigtet og er vundet, og over Aarsagerne til, at Udviklingen er kommet saaledes, som Kendsgerningerne nu udviser.

I flere Henseender er Christian IV's Regeringstid et vigtigt Udgangspunkt.

Før den Tid var den egentlige Havn indskrænket til et snævrere Omraade, der nu for en stor Del er opfyldt eller spiller en ringe Rolle for Havnens nuværende Virksomhed.

Den første Havn havde Naturen dannet mellem Sjællands Kyst og flere Holme, dels den Holm, hvor Biskop Absalon byggede sit faste Slot til Beskyttelse af Havnen og Staden, nu Slotsholmen, dels andre Smaaholme, navnlig Bremerholm, nu Gammelholm, i et Farvand, som beskyttedes af den fjærnere større Ø Amager. Dybensgade bærer i sit Navn endnu Mindet om et Dyb, der gik ind henimod Østergade og Nikolaj Kirke, hvor der i gamle Jordlag er fundet Spor af Bolværker og Anlægspladser. Indenfor Slotsholmen ved Højbro var ogsaa Havneplads for et større Antal af Datidens Skibe. Den naturlige Havn

forbedredes vel efter Haanden ved Bradbænke og forskellige Anlæg og Brygger, hvor Skibene kunde lægge til, men i mange Aarhundreder skete intet større Havneanlæg, der førte Havnens Grænser betydeligt udefter.

Medens man iøvrigt ogsaa for den ældre Tid har ondt ved at følge Havnens Udvikling, fordi Efterretningerne fra Samtiden er saa sparsomme og spredte og lidet overskuelige paa Grund af Mangelen paa samtidige Planer og Kort, giver Tegninger og Stik fra Christian den IV's Tid, udførte til forskellige Tider, os et langt fyldigere Overblik over Havnens gradvise Udvikling.

Den ældste bekendte, af en Samtidig udførte, fuldstændige Plan over Kjøbenhavn meddeles her første Gang i fotografisk Gengivelse efter en Tegning, der nu findes ophængt i det kongelige Biblioteks Udstilling. Originalen har været malet med Vandfarve men er medtaget af Tiden, falmet og plettet, hvorfor det for flere Farvers Vedkommende vanskeligt ses, hvilke Nuancer der skyldes senere Ødelæggelse. Da Vandets blaa Farve imidlertid forholdsvis lettere ses baade i Havnen, i Stadsgravene og paa vandopfyldte Steder inden Voldene, er den her tilført for at tydeliggøre Havnens daværende Udstrækning.

Kortet bærer Paaskriften »Ældste Plan af Kjøbenhavn c. 1585«. Tiden kan dog aabenbart nærmere angives ved en Betragtning af de paa Slotsholmen tegnede Bygninger. Man finder nemlig derpaa udenfor det gamle Kjøbenhavns Slot (der danner Øens Centrum med en Voldgrav omkring, og i hvis Grundrids man skelner Blaataarn, Broen og Porthuset) anbragt det store Tøjhus, som Kong Christian IV opførte i Aarene 1598—1604, men derimod ikke det ligeoverfor liggende Provianthus, som opførtes 1602—1606, endmindre Christian IV's bekendte senere opførte Bygninger. Aarstallet kan derfor bedre med et rundt Tal sættes til 1600. Her vil man have et ualmindeligt godt Overblik over Havnen, som den var, førend Kong Christian den IV paa saa mange Maader udvidede og forbedrede

Plan over Kjøbenhavn fra o. 1600.

A. Østerport, B. Nørreport, C. Vesterport, D. Tøjhuset, E. Tøjhuset, F. Stalden, G. Slagtehuset, H. Vedhaven, I. Slottet, K. Rentekammeret, L. Boldhuset, M. Kongens Gaard, N. Smedien, O. Holmen, P. Reberbanen, Q. Admiralsgaarden, R. St. Nikolaj, S. Hak Holgersens Gaard, T. St. Klara Kloster, V. Amager Torv, W. Helligaands Kirke, X. Helligaands Kloster, Y. Graabrødre, Z. St. Maria Kirke, Æ. St. Peder, Ø. Gammeltorv, Å. Raadhus.

den og førte den langt ud over sine gamle Grænser, til nye Omraader, hvor den skulde gøre Fyldest i Aarhundreder.

Ved et Blik paa Planen vil man uden Vanskelighed orientere sig, om man end ikke af denne efter dens let henkastede Karakter kan vente nogen matematisk Nøjagtighed. De gamle Kirker, St. Nikolaj (R), Helligaands (W), Vor Frue (Z) og St. Petri (Æ) viser os Vej gennem Byen. Man kan følge Østergade fra den gamle Øster-Port (A) for Enden af Gaden nederst midt paa Kortet, og fortsætte gennem Vimmelskaftet, men maa gøre en Omvej for at naa Gammeltorv, hvorfra Vestergade fører til Vesterport (C) øverst midt paa Kortet. Vi skal ikke nærmere dvæle ved de højst interessante gamle Voldlinier, som saa tydeligt viser Stederne for de i vor Tid af Voldene udgravede Jermers- og Hanetaarne, men straks vende os mod Havnens Omraade. Til Venstre midt i Billedet ses Holmen eller Bremerholm, som i Christian III's Tid var bleven landfast ved at den gamle Havn, Dybet, var bleven helt udfyldt. Den lange lige Bygning nederst til Venstre er Reberbanen med Tværbygningen for Enden, Sejlhuset, hvoraf endnu en Del staar bag Charlottenborg. Gammelholm gaar neppe saa langt ud som nu. Følger man Ydersiden, naar man forbi Holmens Smedie (nu Kirke) gennem den første Bro, Nybro siden Holmens Bro, ind i Kanalen, hvor til Venstre ligger Rentekammeret med Toldboden. Vandet breder sig en Del mere end nu, inden Højbro naaes. Paa den anden Side Højbro breder Havnen sig endnu betydeligt mere. Man ser først den lille Ø Skarnholmen, siden en større Holm og længere oppe en udbygget Bro, der vistnok var den egentlige Havns Grænse, medens der indenfor langs Husene var en Gangbro, »den lange Fiskebro« kaldet. Højere oppe gik Vandet helt op til, hvor nu Løngangsstræde ligger, som opkaldtes efter den Løngang, som Christian IV faa Aar efter (i 1607) paa murede Piller førte tværs over den brede Strøm mellem Slotsholmen og Byen. Hele Terrainet omkring nuværende Frederiksholms Kanal fra Magstræde ud efter laa

dengang under Vand, som dog rimeligvis har været lidet dybt og afbrudt af Grunde i Vandet, hvis Omrids kun ere utydelige paa Kortet. Anlægspladser for Skibe har væsentlig indskrænket sig til det nævnte snævre Omraade indenfor Slotsholmen og ved Bremerholm, hvor Orlogsflaaden havde sine Skibsværfter, og hvor der allerede længe før Christian IV's Tid var blevet bygget Orlogsskibe.

Christian IV gjorde allerede tidligt de første Skridt til at føre Havnen udefter. Han fyldte ud paa Slotsholmen over imod

Kjøbenhavn fra Søsiden i 1585 efter Braunius: Theatrum urbium.

Amager, byggede her det mægtige Tøjhus 1598—1604 og parallelt dermed Provianthuset 1602—1606 og uddybede mellem disse en hel ny Havn, der i de første Aar ses at være kaldt den nye Havn eller Nyhavn. Den var nærmest beregnet til Krigshavn; og det beundredes meget af Samtiden, at Kongen her bag de høje Mure i al Ubemærkethed kunde udruste sin Flaade i en Hast, hente Kanonerne paa den ene Side af Havnen i Tøjhuset og indskibe Provianten paa den anden Side fra Provianthuset.

Der findes i Braunius: »Theatrum urbium« et Prospekt, som viser Kjøbenhavn fra Søsiden i Aaret 1585, altsaa endnu lidt før dette store Anlæg paabegyndtes og godt en halv Snes

Aar før oven afbildede Plan maa være tegnet. Der er aabenbart da kun et smalt Stykke Jord udenfor Slottet mod Søsiden, da Vandet gaar helt op til Kongens Stalde og Slagtehuset, medens Tøjhuset, der saas paa Planen fra o. 1600, ikke er opført. Bagved ses Frue Kirkes Taarn og det gamle Kjøbenhavns Slot, længere til Højre ses Porthuset udenfor Slottet og Rentekammeret med Taarn, hvori Toldboden var, derefter Kanalen eller Havnen med Skibe i, Broen fra Slotsholmen over til Holmen og den store Smedie, nu Holmens Kirke, til Højre bagved denne Nikolaj Kirke. I Forgrunden nogle Skibe og Amagers Kyst. Skibene ligger i den Havn ovre paa Amagersiden, som Christian III havde skænket Kjøbenhavns Indbyggere, da Havnen indenfor Slotsholmen blev for lille, Grønnegaards Havn kaldet, hvor nu Holms Havn er, dengang sikkert kun en naturlig Havn, hvor Skibene kunde ligge for Anker paa et roligt Sted. En Dæmning, fra hvilken siden Amagerbro anlagdes, strækker sig over mod Slotsholmen.

Mere statelig præsenterer Staden sig fra Søsiden efter Anlæggelsen af Proviantgaarden i et Stik efter van Wicks Maleri fra 1611. Man ser til Venstre den nys anlagte Havn mellem Tøjhus og Provianthus, Slagtehuset og den kongelige Vedhave eller Dellehave, fuld af Brænde. Det nybyggede Provianthus er nu bygget langt ud i Vandet fremfor Slagtehuset, der ses paa begge Prospekterne og Planen (Bogstav G).

Ved at sammenligne dette Prospekt med Planen fra o. 1600 vil man, afset fra de skete ny Anlæg, finde en ganske god Overensstemmelse mellem dem. Navnlig Kirkernes Beliggenhed og Voldenes Omrids harmonerer godt sammen. Kun lægger man med Hensyn til disse Mærke til, at Volden fra Østerport med tilhørende Voldgrav i Prospektet af 1611 er ført uden for Holmens Smedie, hvad den ikke var før.

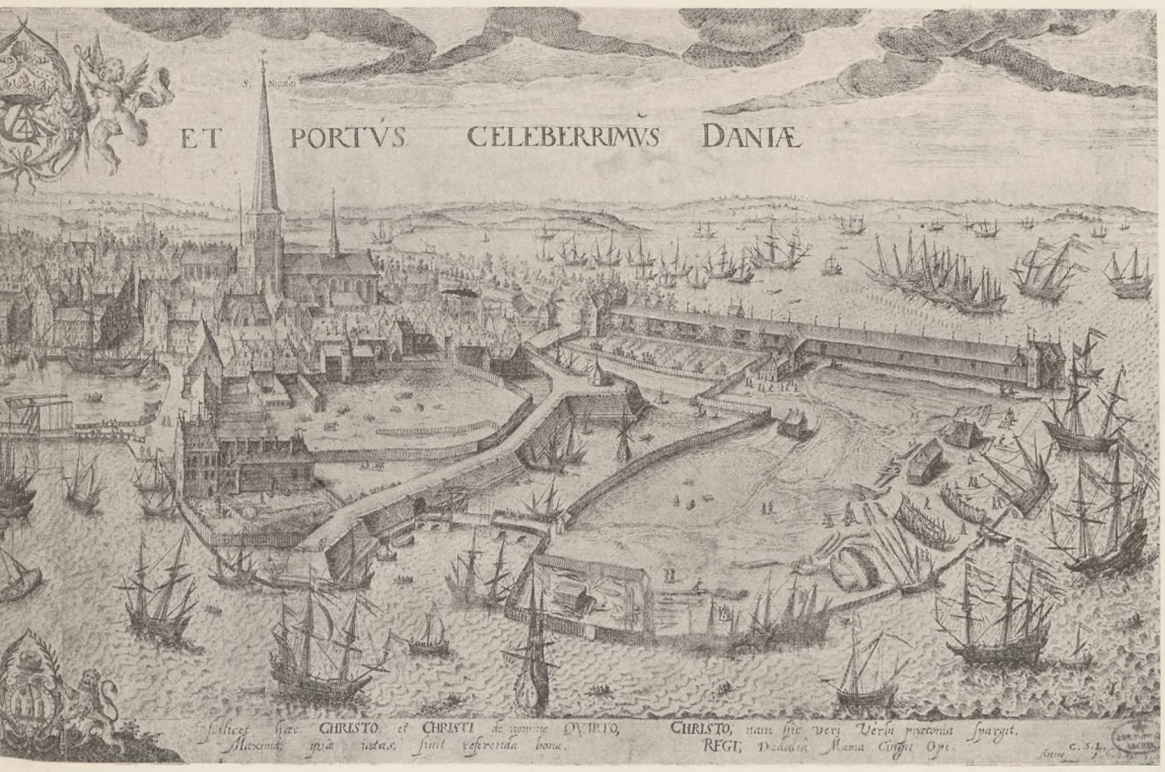
Prospektet giver en god Oversigt over Havnen og dens Skibstrafik. Paa Holmen ses et Par Skibe paa Stabelen og flere langs Bolværket, hvoraf et kølhalet. Nærmest paa hin

Prospekt af Kjøbenhavn i 1611, set fra Søsiden, efter S

Tøjhuset
Kjøbenhavns Vartegn
Løngangen
Provianthuset
Staldene
Kjøbenhavns Slot
Slagtehuset
Frue Kirke
Slottets Porthus
Dellehaven
Helligaands Kirke
Rentekammer og Toldbod
Højbro

Side Reberbanen paa Holmen ses flere Skibe, formentlig i den saakaldte Krabbelykke Havn. Ved denne Reberbane gik Hertug Hans ombord, da han drog til Rusland i August 1602 for at holde Bryllup med Tsar Boris Godunofs Datter. Det hedder i Rejsebeskrivelsen, at hans Skib Dagen efter laa ved St. Anna Bro. Denne ses dog ikke paa Kortet, men har altsaa allerede dengang eksisteret, noget længere ud efter.

Udenfor Tøjhushavnen præsenterer sig her første Gang *Kjøbenhavns Vartegn*. Paa et bredt Stenfundament ser man en høj slank Stensøjle, der bærer en Figur, der fra Thuras »Dan-



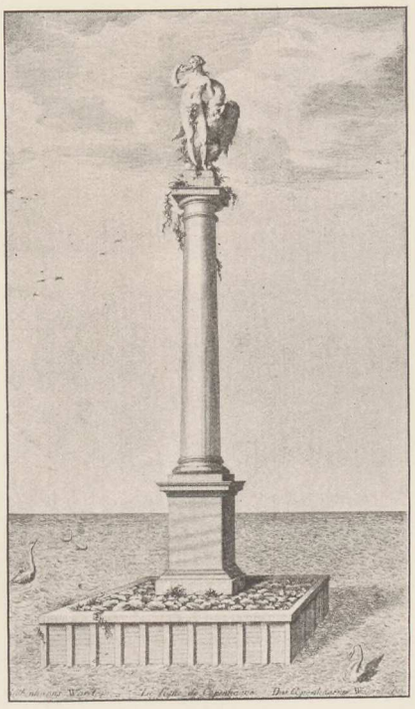
tik i Nationalmuseet efter Johannes van Wicks Maleri.

Nikolaj Kirke
Øster Port
Sejlhuset
Reberbanen
Havnen
Holmens Smedie
Holmen

ske Vitruvius« er os vel kendt. Samme Forfatter melder i »Hafnia hodierna«, at Christian IV har taget denne Figur fra det erobrede Calmar, og forklarer, at den »bestaaer i et Fruentimmer, som ganske nøgen i naturlig Størrelse forestilles, staaende paa en høj, rund Støtte, og havende hos sig en Svane, der stikker sit Næb ind i hendes Mund, altsammen af Steen, net og zirlig ud huggen«, men røber en for en Hofbygmester mærkelig Ukendskab til Mythologien ved at tilføje: »Hvad der ellers i Calmar kand have givet Anledning til at forfærdige et Billede af saa besynderlig en Skikkelse, derom har jeg ingen Kundskab«, ligesom han endvidere udtaler, at dette Billede

giver den gemeene Mand Anledning til adskillige opdigtede Historier, som han dog ikke fortæller os nærmere om.

Om Figuren har været den samme fra Vartegnets første Opstilling, kan omtvistes. De ældste Stik af Kjøbenhavn fremstiller nemlig Figuren meget forskellig, medens Søjlen gengives ret ens. Hos Wick ligner Personen nærmest en Mandsperson i Tidens Dragt (1611), hos Rombout (1618) en med Tøjhusets Nærhed harmonerende »romersk Kriger«, hos en Tredie ligner den grangivelig Christian IV's egen trivelige Skikkelse. Resen har derimod i sit Atlas paa en Tegning af Kjøbenhavn i 1619, som ellers kopierer Wicks Billede af 1611, en nøgen Kvinde, medens Svanen ikke ses, og han nævner Monumentet som »en pille med en statua paa, som kaldes Haffruen«, der blev ført fra Skaane til Malmø og derfra i 1610 over Isen til Kjøbenhavn. Gamle Rentemesterregnskaber viser os, at der blev arbejdet paa Pillen i 1608, og omtaler i 1638 »det Brokar, som den Jomfru staar paa i Strømmen uden for Tøjhuset.« Om denne var identisk med Leda, eller hun eller hendes eventuelle Forgængere eller Efterfølgere paa Søjlen i nogen Maade har lignet Kobberstikkernes forskellige Gengivelser, er imidlertid ikke let at afgøre. De kan jo alle være Fantasifostre eller Misforstaaelser.



Kjøbenhavns Vartegn.
(Efter Thuras „Danske Vitruvius").

Men Grunden, hvorpaa Søjlen stod, hed fra gammel Tid Havfrugrunden, og et i det Følgende (Side 26) gengivet Kort viser tydeligt, hvor farligt denne laa for Sejladsen endnu i 1747.

Intet Under, at den søkyndige Konge for at »vare« mod denne Grund, satte et synligt »Varetegn« (som det kaldes ogsaa paa Kortet fra 1747), eller at det oprindelige Varetegn i den rindende Strøm udenfor det smukke Proviantgaardskompleks, med det gamle Slot i Baggrunden og Amager paa hin Side, i Tidens Løb tillige fik Ord for at være Kjøbenhavns Vartegn. Det var jo i Reglen først, naar en Genstand blev gammel og ejendommelig for en Stad, at den forfremmedes til Vartegn.

Monumentet, der pegede mod Amager, var ligesom et Varsel om, at Kongen ad den Vej vilde bryde Havnen ny Baner, og en halv Snes Aar efter anlagde han ogsaa en ny og mere storslaaet Havn paa den anden Side Vandet, saa at dette Udenværk blev som et Centrum i Havnen.

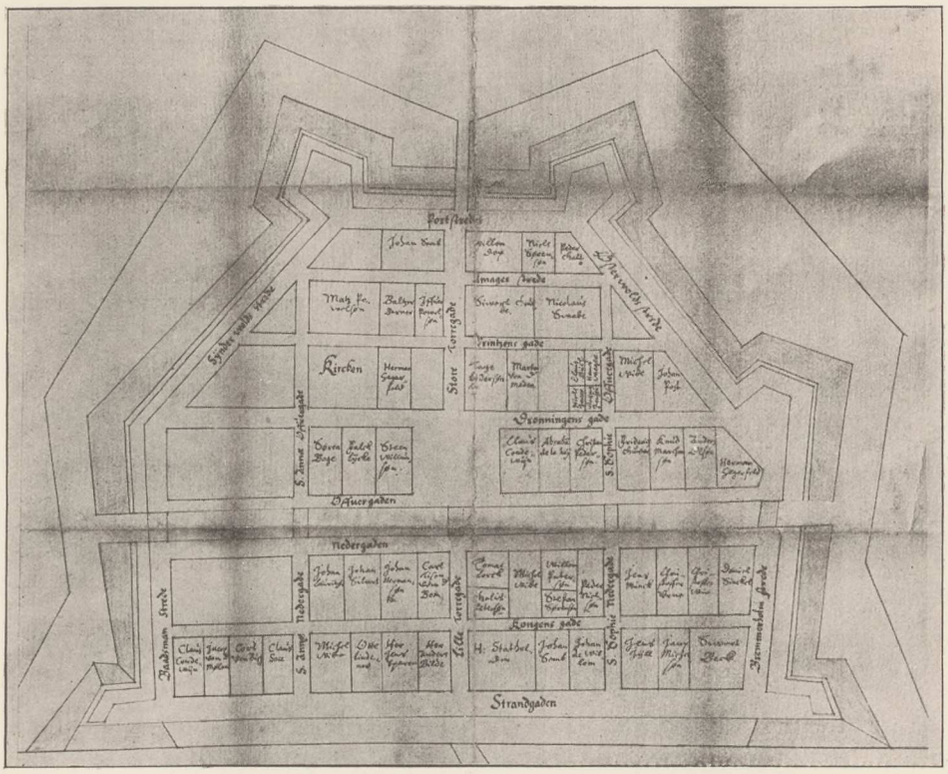
I December 1617 sluttede Christian IV Kontrakt med Ingeniør Johan Semb om at anlægge Christianshavn. I et Brev, hvorved Kongen Aaret efter, den 4. Juli, paalagde en Skat til Hjælp ved Grundlæggelsen, fremhæver han som sin Hensigt paa Amager »en Befæstning at lade forfærdige, vor Skibsflaade, Tøjhus, Slottet og den gamle By, som største Magt paaliggende er, til Defension og Forsikring«. Men ikke mindre var det hans Hensigt at bygge en til Handelsbrug efter alle Kunstens Regler indrettet Havn. Dette ligger ikke alene i den ny Bydels Navn, men det fremgaar ogsaa af en hidtil lidet paaagtet Plan i Havnevæsenets Arkiv, der maa stamme fra Christianshavns første Anlæggelse og i begge Henseender er meget oplysende. Karakteren som Fæstning fremgaar ved første Øjekast noksom af Bastionerne. Men man ser ogsaa af den Kanal, der førte tværs gennem Byen, og Indretningen af Grundene i det derved dannede Christianshavn neden Vandet, at disse var beregnede paa de da højt priste lange, smalle Købmandsgaarde med Gavle ud til Kanaler og Gader. Ejerne kunde saa bekvemt her have deres Skibe liggende ud for Gavlen, enten til Stranden eller Overgaden neden Vandet, og fra dem føre Varerne over deres Gaard eller Have til Baghuset, for at magasineres

der. Siden kunde Varerne ad den fælles Gade mellem Baghusene, da Kongens- nu Wildersgade, atter transporteres ud i Byen, naar der var Brug for dem. Alt var indrettet efter samme Mønster, som endnu kan ses i Hamborgs og Amsterdams ældre Kvarterer.

Planen er ikke forsynet med Aarstal, men kun med Navne, som dog, selv uden nærmere Tilføjelser som de er, kan give os gode Vink om Planens Datering med Mere. Kongen havde nemlig den 15. April 1619 lovet enhver, der havde indtaget en Grund, Skøde paa denne og flere Friheder paa Betingelse af, at Pladserne, der delvis laa under Vand, opfyldtes og god Købstadsbygning opførtes herpaa. Af en Synsforretning af 1635, som viser tilbage til Grundenes ældre Ejere, fremgaar det, at det gennemgaaende netop er de ældste Ejeres Navne, der ses her paa Kortet. En nærmere Undersøgelse viser yderligere, at flere af disse Personer er døde ganske kort Tid efter den omtalte Opfordring, saaledes Proviantskriver Cort v. Busch 1625, Borgmester Michel Wibe 1624, Rentemester Sivert Bech 1623, Borgmester Iver Poulsen 1622; og endelig begravedes Claus Condewin allerede 4. Maj 1619, altsaa ikke en Maaned efter Opfordringen. Eller med andre Ord, Kortet viser os det ældste Christianshavn og Navnene paa dets allerførste Grundejere.

Flere Navne paa Ejerne af Grundene til Strandgaden, der da, svarende til sit Navn, laa lige ud til Stranden, viser fremdeles, at disse Pladser kom Folk i Hænde, der drev betydelig Skibsfart, Skibsbyggeri eller Handel. Claus Condewin længst til Venstre var en velstaaende Købmand og Skibsreder, der 1617 fik syv Aars Bevilling paa at fange Hvaler under Grønland, Claus v. Busch var Bevindhebber i Ostindisk Kompagni, Claus Soll Materialskriver paa Holmen, Michel Wibe, den bekendte Borgmester, en af vore største Handlende paa Nordlandene, Island og Vespenø. Ejerne af de fire næste Grunde var ansete Adelsmænd, hvem den Opgave maaske snarest har været tiltænkt at smykke Indgangen til den ny By med skønne

Købstadsbygninger. Den næste Grund, som Johan Semb, Ingeniøren, der anlagde Christianshavn 1617, sagtens havde valgt som den bedste Plads lige for Bunden af den gamle Grønnegaards Havn, blev 1624 bortskødet til Kongens Skibsbygmester David Balfour, der her byggede mange Skibe til Flaa-



Plan af Christianshavn og Grundfordelingen der i 1619.
(Efter Original i Havnevæsenets Arkiv).

den. Naboen Johan de Willem, en rig indvandret hollandsk Købmand, var med at skaffe de første Hvalfangere til Danmark 1616, blev 1620 Direktør i Grønlandske Kompagni og stiftede 1625 den Karaibiske Skibsfart paa Vestindien, Brasilien, Virginien og Guinea. De 3 næste Grunde laa endnu mange Tider efter under Vand.

Det gik ret langsomt med Bebyggelsen, som en Synsforretning af 1635 nærmere viser, men den 8. Juni 1639 fik Chri-

stianshavn sine første Privilegier som selvstændig Købstad, hvad den var indtil 1674. Den 12. Marts 1643 fik dens Indvaanere Privilegium paa »alene at nyde alle de Haffner, de enten allerede graffuidt eller hereffter for deres Fortov paa deris egen Bekostning graffuendis worder, med ald huis Profit, de deraf kunde haffue« (undtagen Kongens Vinterlejepenge). Med Hensyn til Kanalen bestemte samme Privilegier, at hver maatte for sit Fortog indtil Midtstrømmen gøre den sig saa nyttig han bedst kan, mod at holde samme med Bolværk og Tilbehør, saa vidt der for hans Grund tilkommer ham.

Samtidigt med at anlægge Christianshavn knyttede Christian IV den ny Bydel og Øen Amager til Staden ved Bygning af en mægtig Dæmning med en stor Vindebro paa Midten, hvorunder han førte en Drikkevandsledning fra Peblingesøen. Resen skriver derom i 1688, at det blev anset for en umulig Gerning, fordi den stride Strøm med saa stor Magt rendte derunder, men at »Hans Majestæts Skarpsindighed og Fornuft brød gennem det Altsammen, saa at han fik sit Forsæt lykkelig frem,« og udtalte, at Broen blev sikker og tryg nok for dem, der forsigtig begav sig derover, medens det i stor Storm og anden ulykkelig Tilfælde, naar Heste og Kuske undertiden væltede over Broen ned i Stranden, var mere enten Folks Uforsigtighed eller Guds forborgne Domme, der og kan ramme En paa den faste Jord, end som Broen at tilskrive.

I over Hundrede Aar kaldtes Broen Amager Bro eller Christianshavns Bro eller, vel mest i daglig Tale, Langebro, hvorefter officielle Kilder som Grundtaksterne for 1687 og 1717 opfører Husene i Brogade som liggende »Ved Langebroe«, i 1756 i Langebroe-Gaden. Derimod savnes ethvert Bevis for, at Navnet Knippelsbro har været knyttet til Broen i Christian IV's Tid. Endog i hele det 17de Aarhundrede er dette neppe at finde. Selv midt i det 18de Aarhundrede kan dette Navn ikke have været meget benyttet, naar en Mand som Geheimearkivar Langebek, der er født 1710, over Hovedet kunde opkaste Spørgs-

maalet: Hedder Christianshavns Bro ikke ogsaa Knippelsbro? Det sent (1785 og 1829) gengivne Sagn om, at dette Navn skulde stamme fra en Hans Knip, der boede ved Enden af Broen og besørgede Overfarten, medens Broen stod under Bygning, synes ikke ret tilforladeligt; thi Hans Knip købte først 1633 Huset ved Broen af Tolderen Heinemark og havde det heller ikke særdeles længe, da han var død allerede i 1648. Endnu 1770 og 1780 kaldes Broen officielt Christianshavns Bro. Hvorfor nævnes ikke noget Sted Broen efter ham før i 18de Aarhundrede? og hvorfor kaldes den aldrig Knips Broe eller Knippes Broe, men Knippels Bro? Over hin Gisning bør det ikke helt overses, at Knippelsbro jo ogsaa har en naturlig Betydning. Admiral Just Juel siger saaledes i 1709, at Gaderne i Sankt Petersborg »ere af Knippelbroer, det er at sige belagte med bielker istæden for af steen,« og baade det tyske Knüppelsbrücke og hollandske Knuppelbrug er almindelige Benævnelser paa Broer belagte med runde Træstammer. En ny Konstruktion eller Beklædning af Broen kan let have givet Anledning til dette Navn, der i saa Fald ikke i Tidens Længde kan karakterisere Broen saa godt som de gamle Navne Amagerbro eller Christianshavns Bro. Navnet Langebro gik jo som bekendt over til en ny og længere Bro.

Næsten samtidigt med Christianshavn og Broen begyndte Christian IV Børsanlægget, som fuldførtes 1624. Slange fremhæver: »den skønne Leylighed, at Kiøbmændenes Skibe kand ligge tæt ved begge Sider af de under Børsen anlagde og med stærke Hvælvinger forsynede Pak Huuse og Kjældere og uden nogen Besværlighed der baade indlade og udlosse deres Ladninger.« De store Opfyldninger her paa Slotsholmen og Udgravningen af disse Kanaler foran og bagved Børsen i dens hele Længde, skabte her et lignende Havneanlæg som ved Christianshavn neden Vandet, i Handelens og Skibsfartens Interesse.

Efter Haanden som Kongen ved sine Udvidelser af Hav-

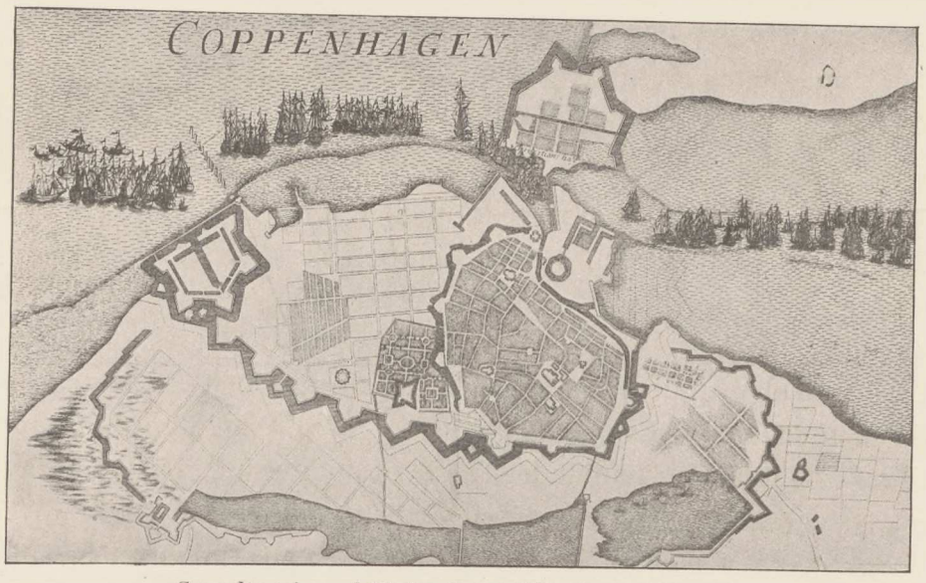
nen ledede Trafikken ud efter, lod han ogsaa Toldboden flere Gange flytte. Først fra det gamle Taarn i Rentekammerbygningen paa Slotsholmen lige over for Boldhusgade til Holmens Smedie (nu Kirke), indtil der imidlertid blev bygget et Hus for Enden af Broen paa Christianshavn til Toldbod. 1630 solgte Kongen atter dette til Tolderen Jonas Heinemark, fordi Toldboden var bleven flyttet. Kongen havde nemlig de nærmest foregaaende Aar udenfor St. Anna Bro omtrent ved den nuværende Toldbod lagt Grunden til en mægtig Havneudvidelse. Først opførte han et Værk til Forsvar for den udvidede Havns yderste Grænse, Forløberen for Citadellet, og dernæst i Nærheden Toldboden helt ude, hvor den nu staar. Naar man erindrer, at Østerport dengang var for Enden af Østergade, vil man bedst forstaa, hvor betydeligt han udstrakte Havnens Omraade. Det ligger udenfor Opgaven her at vise, hvorledes han i samme Maalestok forøgede Byens Territorium ved Indkøb af udstrakte Haver samt Anlæg af Rosenborg og Nyboder og udvidede Fæstningen ved at sløjfe den gamle Vold ved Gothersgade og føre Volden fra Nørre Port ud til det ny, oven omtalte, Værk.

Ude paa Søterritoriet benyttede han snildt den store Grund Revshalen, der i Fortsættelse af Christianshavns bagerste Del som en stor Bue beskyttede den naturlige Havn mod Sydost, idet han paa Vestkanten af denne Grund lige over for Toldboden anlagde et Blokhus paa nogle sænkede Skibe, hvorved dannedes et ganske smalt Indløb til den nu saa rummelige Havn. Paa en gammel Plan af Havnen fra en halv Snes Aar efter hans Død har en Tegner, aabenbart i Glæde over den godt udtænkte Beskyttelse, tværs over det smalle Indløb skrevet: »Her maae alle Schibe passere.«

Omstaaende fra Pufendorf laante Plan viser os Havnen som den var ved Kjøbenhavns Belejrings Tid. Man ser Staden paa en Gang forsynet med de gamle og de ny Volde og punkterede Antydninger af disses paatænkte Udvidelse, f. Eks. i Vandet ved Kalveboderne. En Sammenligning med Planen fra

o. 1600 vil let vise den ovenfor nærmere berørte Udvikling i den heromhandlede Periode.

Det blev ganske vist først Kongens Sønnesøn, Christian V, der opnaaede at fuldende Beskyttelsen ved over Revshalen at opføre landfaste Bastioner, Volde og Grave; men det var Christian IV, der i sine Hovedtræk formede den udvidede Stad til Lands og til Vands saaledes som den stod til Voldene faldt,



Grundtegning af Kjøbenhavn i Frederik III's Tid.
(Efter Pufendorf).

og som foruden det gamle Kjøbenhavn skabte et »Ny Kjøbenhavn« og Christianshavn og gjorde Havnebassinet flere Gange større end det var.

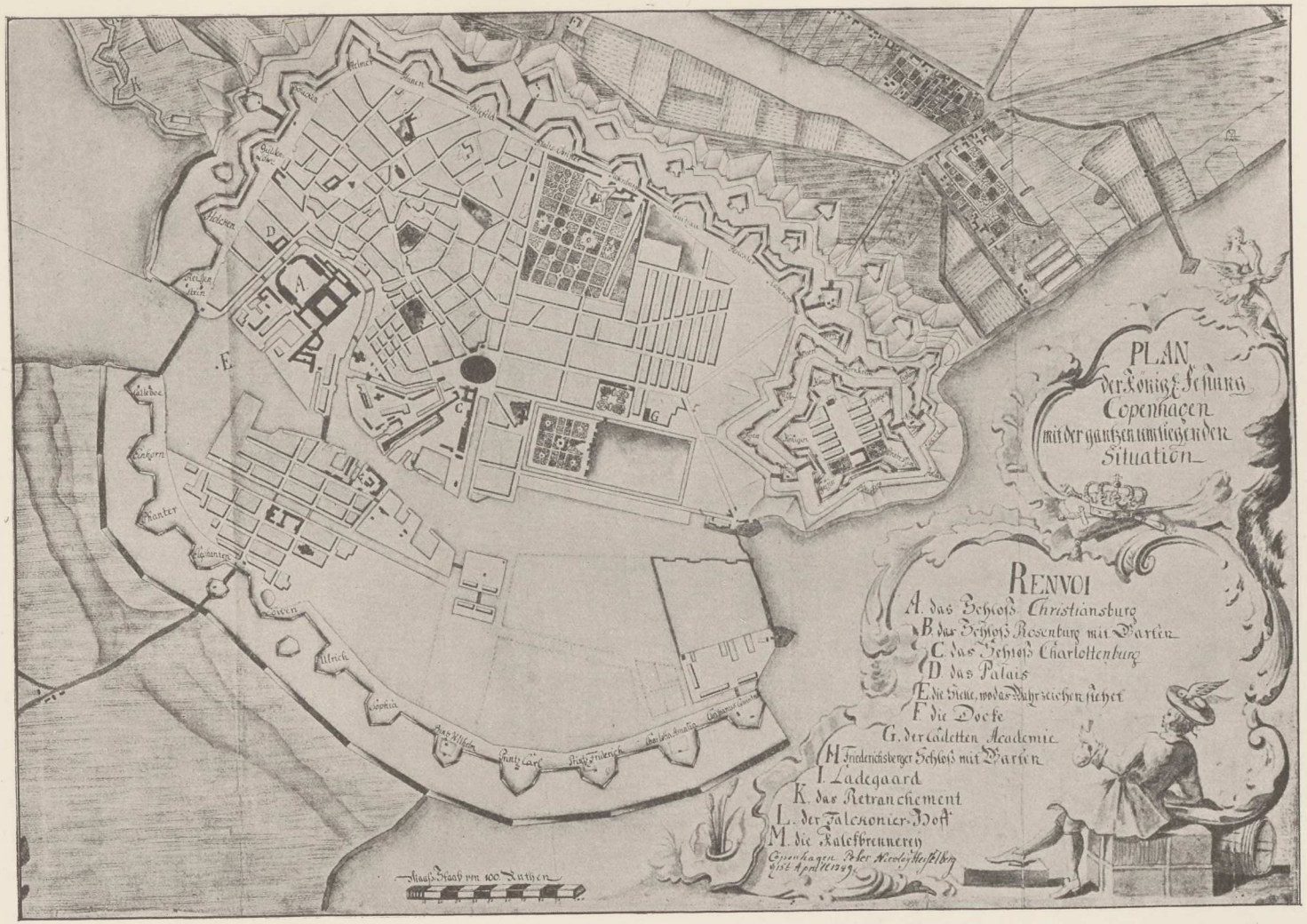
Stadens Havn administreredes i denne Periode af Magistraten, for hvem Havneforstandere maatte aflægge Regnskab. Kongens Brev af 14. April 1633 om Skibsafgifter er grundet paa, at Borgmester og Raad den Gang vilde lade Havnen rense, og det er atter Borgmester og Raad, der paa Havnens Vegne i 1641 sælger en denne tilhørende Plads paa Skarnholmen til det Islandske Kompagni.

FRA 1658 TIL 1758.

Kong Frederik III forsvarede med Ære Kjøbenhavn i 1658—1660, og mangen haard Kamp udkæmpedes paa Isen i Havnen, navnlig i Kalveboderne under Stormen paa Kjøbenhavn. Havnen gav i samme Aar Vinterly til de store hollandske Hjælpeflaader under Wassenaer og de Ruyter. Men de ulykkelige Krigsforhold og den herskende store Pengemangel bidrog til, at Lidet under ham udrettedes til videre Udvikling af Havnen. Naar undtages, at Nyhavn projekteredes i 1669 og Kalveboderne, efter at Volden i 1667 var bleven forlænget til nuværende Langebro, opfyldtes, skete faa ny Anlæg, og de gamle Kanaler om Slotsholmen forsømtes i saa høj Grad, at Stadens 32 Mænd faa Aar efter Kong Frederiks Død beskrev Tilstanden saaledes: »Stadens gamle Havn eller Revier befindes at være af Urenlighed saa slet forfyldt, at store Skibe er derved længe siden betaget den skiønne Beleilighed, som de tilforn har haft baade udi Ladning og Losning, da Revieren var ren og udi sin Esse, hvor de fra Slotsholms Bro og langs til og udenfor Bommen udi anseelig Mængde har kunnet ligge, Staden til mærkelig Gavn, Sirat og Renommée, hvorimod nu fast intet andet end smaa Skuder og Fartøj, ja næppelig en Pram med sin fulde Last fra Bommen ind til Vejerhuset saaledes ved lavt Vand kan indflyde.«

Betydeligt mere udrettedes i Christian V's Tid for at modvirke saadant Forfald af Havnen. Ved Forordningen af 15. April 1682 blev det saaledes strengt forbudt at indtage eller udskyde Ballast i Havnen uden paa et særligt dertil forordnet Sted mellem høje Pæle med Hænder paa. Her lagdes den første Grund til Nyholm, hvorfra det første Orlogsskib løb af Stabelen i 1692. Der blev nedsat adskillige Kommissioner til Havnens Renselse, der blev 1725 dertil tilvejebragt en Havneskat og indkøbt Muddermøller, indrettet Sandkister og Slamkister, men Havnen forurenedes bestandigt snart igen. Mod Slutningen af den her beskrevne Periode udkom derhos Forordningen af 18. April 1744, der gav ny detaillerede Paabud sigtende til at skærme Havnen mod Forurening, Spild af Ballast, Ildsvaade, Bolværkernes Forsømmelse og lignende. Uden imidlertid at dvæle nærmere ved disse idelig gentagne Foranstaltninger til at bevare Havnen, hvor vigtige de end har været, vil vi for at følge Udviklingen i de nærmeste hundrede Aar efter Kjøbenhavns Belejring henvende Opmærksomheden paa omstaaende Plan fra henimod Slutningen af denne Periode, hvorigennem man let vil kunne følge Forandringerne.

Mest i Øjne faldende vil man sikkert finde det, at Havnen er inddraget helt i Fæstningen og skærmet ved en statelig Række Bastioner over Revshalegrunden, anlagte 1685 paa Christian V's Foranstaltning. Da Voldene var blevne færdige, blev der slaaet en Medaille, der viser det nydannede Lukke for Havnen, Toldboden, Kastellet og Flaadens Leje. En Samtidig smigrer endog Kongen med, at dette Værk vistnok overgik de berømte Diger af Alexander den Store for Tyrus, af Prinsen af Parma for Antwerpen og af Ludvig XIII for La Rochelle. Under alle Omstændigheder var et anseligt Arbejde udrettet til Udvidelse af og Beskyttelse for Havnen, og en rummeligere og bedre Havneplads til nogen Flaades Skibe og Etablissementer fandtes ikke mange Steder i Evropa. I 1713 opførtes udenfor Havnen til dennes Beskyttelse de to Søbatterier Trekroner paa



P. N. Hesselbergs Plan af Kjøbenhavn, dateret d. 15. April 1749.

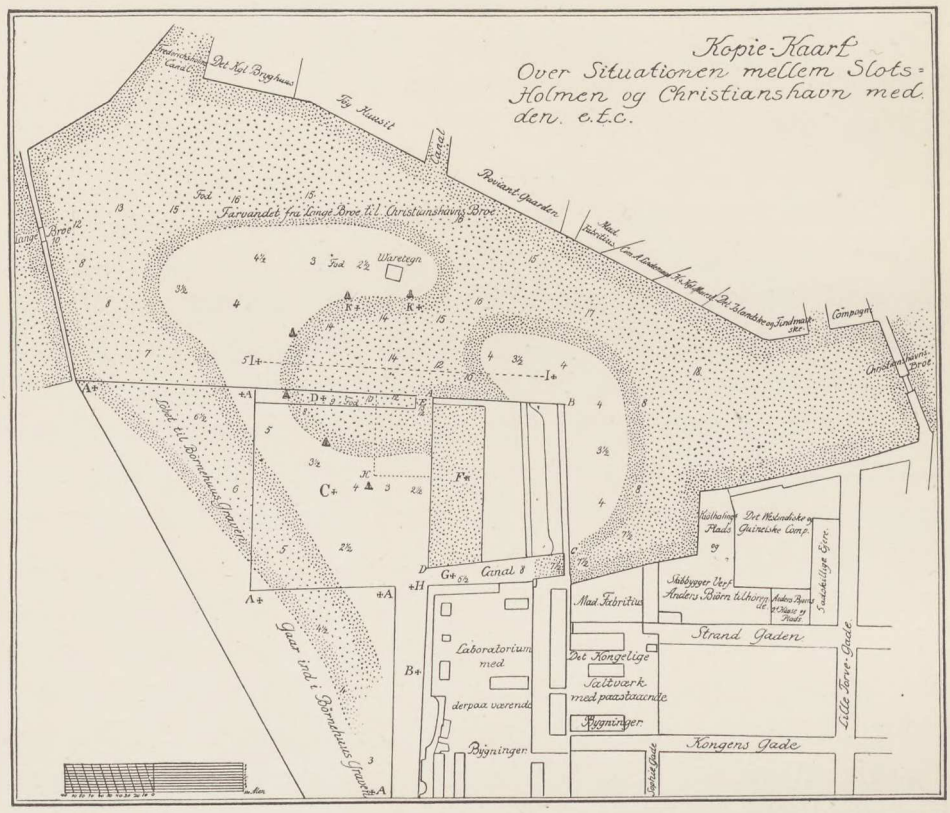
(Af Kong Frederik V's Atlas, Bind XXXV, i det kgl. Bibliotek).

Nordspidsen af Revshalegrunden, noget udenfor det nuværende Trekroner, og Prøvestenen paa Amagergrunden, noget Syd for det nuværende.

Medens et Kort af Stadsingeniør Gotfred Hoffmann af 1681, hvorpaa den gamle Grønnegaardshavn er stedfæstet som liggende nedenfor nuværende Christians Kirkes Plads, viser, at Havneanlægene paa Christianshavn da kun var i deres Vorden, viser foranstaaende Plan, hvorledes de i den siden forløbne Tid var førte frem til en Skikkelse, der paa lidet nær svarer til den Form, de endnu har.

Størst Forandring var der sket ved Hjørnet ligeoverfor Proviantgaarden, hvilket bedst ses af Kortet S. 26. Tænker man sig foreløbig den firkantede Plads borte, der ses yderst, var Grunden indenfor i lange Tider under Vand. Den sydvestligste Del heraf opfyldte den bekendte Feltmarskal Schack, der fik kgl. Skøde derpaa 1675. Christian V købte den Aaret efter tilbage til Laboratorium for Land- og Sø-Etaten. Her stod det bekendte Laboratorium, der var »mere herligt end gavnligt«, da det to Gange sprang i Luften, 1679 og 1683. Saltværkets Grund ved Siden af blev 1750 skænket til den tyske Kirke. Et stort Terræn udenfor og hen mod Broen, langs den gamle Grønnegaards Havn, ejede 1689 Købmanden Fr. Müller. Efter 6 Auktioner havnede Ejendommen c. 1700 hos den rige Abraham Lehn, der havde sin Havn paa Molen længst hen mod Broen. Denne Plads ejedes og benyttedes i 1745 som Skibsbygger-Værft af Andreas Bjørn. Imidlertid fik den 14. Febr. 1748 det nydannede Vestindisk-guineiske Kompagni kgl. Bevilling til af dette og fire tilstødende, delvis ved Opfyldning nydannede Arealer, at danne den Plads og Havn, der svarer til nuværende Holms Plads. Til denne hørte dog kun den østligste Strimmel af den helt fremspringende firkantede Plads, hvis Opfyldning derimod skyldtes en Aaret iforvejen Købmand von Osten ydet kgl. Bevilling, der endnu har Interesse ved at oplyse, hvor forskellig Ret samme Bevilling kunde give

for forskellige Dele af Vandarealet, idet den dels bortskænkede en »under Vandet liggende Grund med Ret til at udfylde og eje den«, og dels ved Siden deraf et Vandareal »til en Havn«, der som saadan begrebsmæssig ikke maatte udfyldes. Denne Plads kom senere til at hedde Jensens Plads eller Engelsk-



Kort over Havnen mellem Langebro og Christianshavns Bro i 1747.
(Efter Original i Havnevæsenets Arkiv).

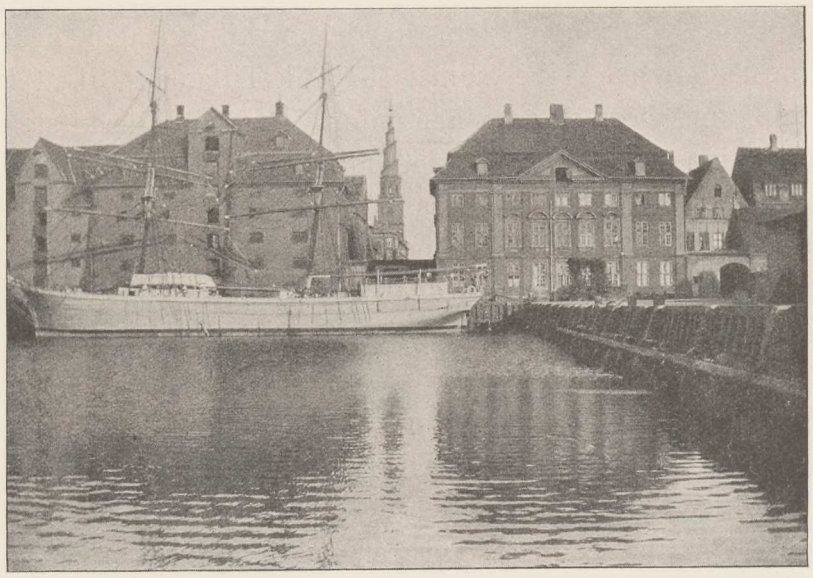
mandens Plads. Foruden at tjene til Oplysning om disse Havne og Pladser viser ovenstaaende Kort tillige adskillige af Havnens daværende ringe Dybder og Kjøbenhavns Vartegns nøjagtige Beliggenhed. Endvidere kan man her se Navnene paa Pladsejerne til Havnen lige overfor paa Slotsholmen. Derimod ser man bedre paa den senere følgende Plan af 1757 den Plads, der ved kgl. Resolutioner af 10. Nov. 1745 og 2. Maj

1748 blev skænket Holmens Rebslagermester Apleby til Udfyldning ved Langebro og indenfor Volden inderst i Hjørnet af Kanalen eller Børnehusgraven.

En anden christianshavnsk Havn hinsides Broen skyldes det betydeligste af vore oversøiske Handelskompagnier, det Ostindiske eller senere Asiatiske Kompagni. Henimod Aar 1700 købte Direktionen for Ostindisk Kompagni de to Ejendomme paa Hjørnerne af Strandgade og St. Annagade med Fortog og Havn. Den sydligste af dem havde før tilhørt den bekendte Borgmester Michel Wibe, som i 1619 fik Tilladelse til at bygge en Pramkanal her, og som her opførte et af de allerførste Huse paa Christianshavn. Kompagniet udvidede disse Grunde ved at købe Fortog og Havneret ogsaa fra flere Nabogrunde, og herved skiltes vistnok første Gang Grunde nedenfor Strandgaden fra de Ejendomme ovenfor denne, hvortil de oprindelig kun var knyttede som Fortoge ud mod Stranden.

Paa disse nykøbte Fortoge byggede det under Navnet af det Asiatiske Kompagni, efter nogen Stagnation, i 1732 rekonstruerede Selskab, anselige Pakhuse og to stilfulde og pyntelige Bygninger til Strandgade, der staar endnu til Pryd for Havnens Omgivelser, om end ret brøstfældige. For Symmetriens Skyld havde Kompagniet den Flothed at udstyre dem ens til Gaden, skønt det ene kun skulde indrettes til Pakhus, hvad ogsaa ses paa den Side, der vender mod Havnen. Ejendommene paa den anden Side Gaden tilhørte 1756 Kompagniets Kasserer og Ekvipagemester, og ogsaa paa det nordligste Hjørne byggedes et anseligt Hus af røde Mursten, der utvivlsomt har Oprindelse tilfælles med Kompagniets. Mellem Asiatisk Kompagnis Grund og Brogade havde tidligere været en anden mindre Havn, der blev kaldet Sæbesydergraven. Naboejendommen til Michel Wibes Gaard i Strandgade tilhørte sidst i det 17de Aarhundrede efter hinanden de bekendte Sæbesydere Anders Pompe og Peder Hansen Qvist. De havde en Havn ud for deres Fortog, og adskillige Huse i Brogade

vendte derfor Façader ud til denne lige saa vel som til Brogade, hvad man endnu fra Asiatisk Kompagnis Plads kan se. Men Peder Hansen Qvists lange Fortog blev udstykket til Lodsejerne i Brogade før 1717 og Havnen fyldt o. 1735, hvilket gav Anledning til en Række Processer, da adskillige gjorde Fordring paa Adgang til denne smalle Havn, som imidlertid var og blev tilkastet.

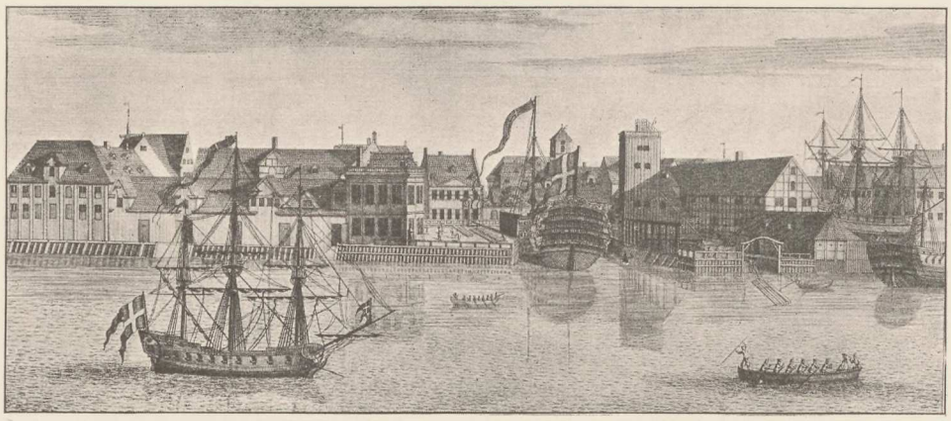


Et Nutidsbillede af Asiatisk Kompagnis Bygninger langs Strandgade med Havnen i Forgrunden.
(Efter Fotografi af G. L. Grove).

Udenfor Asiatisk Kompagnis Havn ser man Dokken aftegnet, omtrent i samme Figur som nu. Efter mislykkede Forsøg under Christian IV og Christian V paa at anlægge en Dok paa Gammelholm, lykkedes det her Kommandørkaptajn Dumreicher at opføre en Dok, som blev meget beundret, og som indviedes med stor Højtidelighed 1739. Grunden var en stor Kølhalingsplads med Havn, Pakhus m. m. der blev kjøbt af Raadmand og Købmand Kløcher og før ham havde tilhørt Kommerceraad Morten Munch og atter før ham den rige Kommerceraad

Arff, der i 1689 fik overdraget Kolonierne paa Guineakysten tilligemed Privilegiet paa den »Afrikanske og Guineiske Handel«.

Gaar man forbi Dokken til Yderkanten af Strandgade paa Christianshavn kommer man ud til en Ø med tre Havne, der er kommet til siden Kortet fra 1658. Den hed oprindelig Bjørns Holm og var bleven opfyldt af den rige Købmand og Skibsbygger Andreas Bjørn omtrent 1735. Da Kortet af 1757 (se Side 38) tegnedes, tilhørte den Christianshavn nærmeste Del



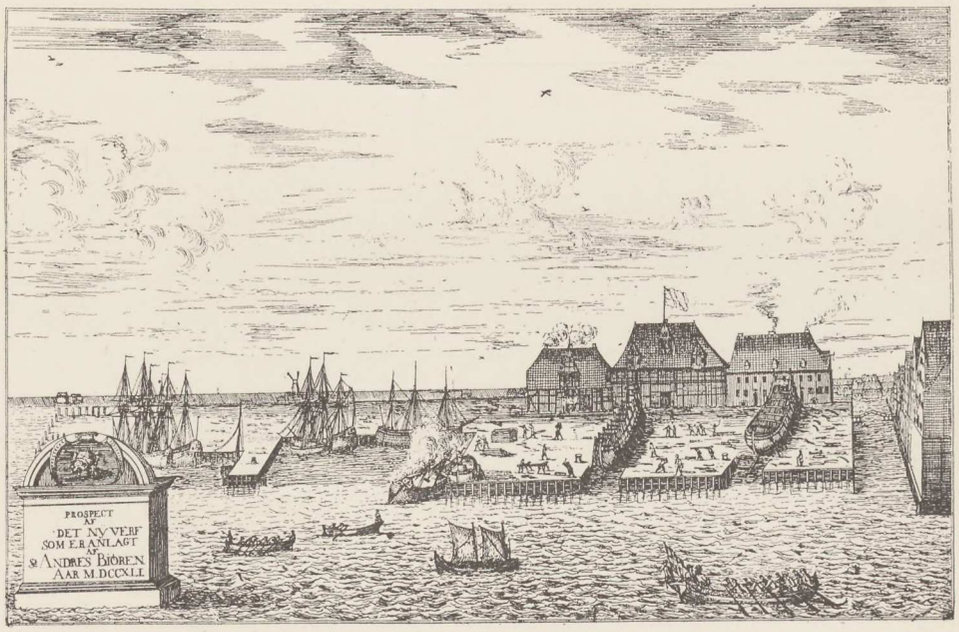
Dokken paa Christianshavn, bygget 1739.
(Af Thuras: Den danske Vitruvius, I Del, Tab. XLVI).

Agent Bjørns Dødsbo. Den fjærneste Halvdel med de to Havne tilhørte det kgl. oktr. almindelige Handelskompagni til 1789. Alle vore største Kompagnier havde altsaa i denne Periode Havne paa Christianshavn, dengang Stadens bedste Havne.

Bjørn havde forestillet Kongen, hvorledes Kanalen udenfor hans Pakhus, der vendte ud i Retning af Motzmanns Plads, og før havde været 9 Fod dyb, nu var saaledes tilstoppet af udskyllet Fyld fra nævnte Plads og Volden, at en tom Baad mange Steder ikke kunde bringes frem. For at hindre Tilstopningen, saa at Kanalen igen kunde uddybes til Gavn for Byen, vilde han bekoste den dyre Indpæling og indrette Pladsen til et Skibsværft, mod at erhverve Ejendomsret herpaa. Efter at

have opnaaet kgl. Bevillinger af 18. Juli 1735 og 27. April 1742, drev han her et særdeles betydeligt Skibsbyggeri, hvor han, skønt han døde allerede 1750, naaede at bygge 50 Skibe. To Skibe laa da færdige til paa hans Bekostning at gøre Opdagelsesrejser til Grønland.

Fra 1762 til 1803 ejedes Pladsen af Fader og Søn, Carl og Lars Wilder, der her drev et betydeligt Skibsværft. Den



Bjørns Holm og Skibsværft i 1741, nu Wilders m. fl. Pladser.
(Efter gammelt Stik i Müllers Pinakotek i det kgl. Bibliotek).

sidste testamenterede en halv Million Daler i velgørende Øjemed og baade Pladsen, Broen over til denne og Gaden parallelt med Strandgade, der før hed Kongensgade, bærer deres Navn den Dag i Dag.

Udenfor denne igen laa Motzmanns Plads, den tidligst dannede Ø mellem Christianshavn og Toldbodbommen, oprindelig opfyldt af Kaptajn Johan Georg Motzmann, der fik Bevilling dertil i 1695, men ikke fik Planen fuldført. Pladsen overtoges 1714 af Krigshospitalet. Dertil overførtes Flaadens Artilleri 1738, og Øen fik ved kgl. Resolution af 15. Marts

1743 Navnet Christiansholm. Da der ikke var Plads nok til Artilleriet der, bevilgede Kongen 9. Septbr. 1739, at der ved Udfyldning dannedes en ny Ø, parallel med den anden, 540 Fod lang og 220 Fod bred. I Aarene 1742—46 opførtes her det store Sø-Arsenal, hvilket gav Anledning til at den sidste Ø senere fik Navn af Arsenal-Øen. Paa Nyholm rejstes under Christian VI Hovedvagten, hvis Spir afsluttes med en Kongekrone, og senere den taarnlignende Mastekran, bygget under Frederik V. Begge bidrage endnu meget til at karakterisere Indløbet til Kjøbenhavns Havn.

Gaar man fra Nyholm over Havnens Indløb til Toldboden og følger Havnen indefter, vil man paa Kortet se, at en lang lige Linie har afløst den fra Pufendorfs Kort kendte bugtede Strandlinie helt op til nuværende St. Annæ Plads. Udfyldningen fra Toldboden hertil blev den 2. Oktober 1706 approberet af Kong Frederik IV, hvilket ses af hans egenhændige Underskrift paa et i det kongelige Bibliotek bevaret Kort. Det lille Huk, der blev tilbage af det større udfyldte Vandareal henimod Toldboden, og som ses paa Kortet af 1749, blev kaldt »det røde Hav«. Langs hele Strækningen indrettedes 1707 en lang Række Pladser for Tømmerhandlerne, der hidtil navnlig havde haft deres Oplag langs Frederiksholms Kanal. De nærmeste Aar efter 1750 byggedes her indenfor det fornemme Amalienborg Kvarter. Tømmerpladserne, der ikke alle blev udfyldte og indrettede, trivedes ikke ret her, og navnlig frygtede man, at de var i farlig Nærhed af Flaaden i Ildebrandstilfælde. Det var ikke let at finde en ny, for Naboerne ikke brandfarlig Plads, men endelig bestemtes det den 30. Maj 1755, at de ny Tømmerpladser skulde anlægges ved Udfyldning i Stranden bag Dronningens Enghave udenfor Ryssensten Bastion.

Det yderste Stykke af nuværende St. Annæ Plads og Bygningskarréen, hvor det gamle Kvæsthus stod, som nu danner Kærnen i det Forenede Dampskibsselskabs Bygning, ser man endvidere afsat paa Kortet af 1749. Iagttager man det tilsva-

rende Sted paa Kortet fra Frederik III's Tid, vil man finde, at der dengang var Vand lige herfra over Nyhavn hen til den lange Reberbane paa Holmen, som ses afsat paa begge Kortene. Her var altsaa i Mellemtiden sket en betydelig Forandring. I 1684 blev Grundstenen lagt til nævnte ældre Kvæsthus paa Grunden, hvor nylig havde staaet Vand, og endnu 1690 fik en Mand særlige Privilegier til Tak for at han byggede i Kvæsthusgade »paa et sligt moradsigt og sumpigt Sted«. Den 1. Maj 1699 var der faldet kgl. Resolution paa Indpælingslinien for det yderste Bolværk i Havnen, som stemmer med den paa Kortet S. 24 anførte.

I 1670 havde saa berømte Mænd som Henrik Bjelke, Curt Adeler og Niels Rosenkrantz faaet Befaling af Kongen til at overveje, hvorledes en ny projekteret Kanal, det senere Nyhavn, skulde indhegnes, og Gaderne paa Siderne brolægges og vedligeholdes, da Kongen næste Aar vilde lade Havnen føre op til Torvet, og i Bordings Danske Mercurius for Oktober 1673 hedder det:

»Det ny begyndte Verk og vide Grøftes Rende,
som gaar til Kongens Torv, er kommen nu til Ende.«

Henimod Slutningen af Perioden skete den Forandring i Omgivelserne af Holmens Kanal, at et gammelt Tjærehus, en Gave af Kongen til Publikum, i 1748 afløstes af Skuespilhuset paa Kongens Nytorv.

Ogsaa paa Holmen var sket nye Opfyldninger. Der var, som berørt, tidligere Vand hinsides den lange Reberbane, mellem denne og Nyhavn, men her dannedes Haven til Charlottenborg langs det nydannede Nyhavn.

Gaar man fra Holmens Kirke over Slotsholmen, ses paa Kortet af 1749 det nydannede Frederiksholms Kvarter i en lignende Skikkelse som nu. Volden var allerede 1667 bleven forlænget i Retning henimod Amager. Fra Enden af denne førtes i 1686 en ny Bro over til Christianshavn. I Begyndelsen kaldtes den Kalvebodbro eller »den ny Bro ved Blaataarn«,

men siden fik den Navnet Langebro, et Navn som i mange Aar var baaret af den første Bro til Christianshavn, hvorfor Brogade i over 100 Aar hed Langebrogade. Den ny Bro var nærmest for Fodgængere og kun 5 Alen bred. I 1702 anlagdes ved Kalvebodstrands sydlige Indløb Rysensteens og Kalvebods Kigkurve. Mellem nævnte Vold og Slotsholmen omtrent fra Løngangsstræde og ud efter til Langebro var imidlertid alle-

rede fra Frederik III's Tid blevet opfyldt et stort nyt Terræn, der efter ham kaldtes Frederiksholm. Løngangen blev derved overflødig og nedbrudt 1668. Men Opfyldningen, der stoppede Tilførslen af friskt Vand i Havnen indenfor Slotsholmen, gjorde det nødvendigt at faa en Kanal ført igennem fra Løngangsstræde udefter, da Vandet i Havnen raadnede. Kanalen havde først en uregelmæssig Form, men reguleredes i 1681. Dens Anlæg medførte atter Nødvendigheden af at anlægge ny Broer, Stormbroen, der fuldendtes i 1682, og Ridehusbroen eller Prin-

sensbro. En stor Forandring i Slotsholmskanalens Omgivelser gjorde selvfølgelig Bygningen af Christiansborg Slot, der 1740 toges i Brug i Stedet for det gamle Kjøbenhavns Slot. I Forbindelse hermed opførtes Marmorbroen 1739. Omstaaende Prospekt viser Slotsholms Kanal, set fra Frederiksholms Kanal i 1755, med St. Nikolaj Kirkes Spir i Baggrunden, og foran den de Huse, paa nuværende Højbroplads, som brændte 1795.

Udsigt over Kalvebod- eller Slotsholmskanalen og Stormbroen o. 1762.
(Efter Stik i Müllers Pinakotek i Det kgl. Bibliotek).

Paa det ovenstaaende Prospekt fra 1762 ses Stormbroen som den omtrent samtidigt saa ud. Begge Steder kan man ikke undgaa at se, hvor de høje Spir paa Frue og Nikolaj Kirker, der siden maatte falde for Ildsvaade eller Bombardement, bidrog til at live op selv i de snævre Kanalers Omgivelser. Endnu dengang maa Staden fra Søsiden ved de mange Spir have mindet om van Wicks Prospekt fra 1611.

Længere ned mod Højbro blev i 1681 Nybro eller »den

røde Bro« anlagt ved Enden af Knabrostræde. Den blev imidlertid atter nedlagt allerede i Begyndelsen af det følgende Aarhundrede efter at have givet Navn til Nybrogade.

Med Hensyn til Havnens Administration i denne Periode fremgaar det af de 32 Mænds Artikler, at de af Byens Bestillinger ikke kunde undslaa sig for at være »Havneherrer«. Disses Funktion bestod formentlig i at føre Magistratens Tilsyn med Havnen. I 1663 fik Admiral Henrik Bjelke kgl. Ordre til at have Indseende med, at Havnen forsynedes med Bolværker og ikke forurenedes. Forskellige vigtige Forordninger herimod er ovenfor omtalte. — Havnemesteren, der førte Polititilsynet i Havnen, beskikkedes i 1679 og 1685 af Kongen. I førstnævnte Aar var han i Forvejen Søfiskal, i 1685 Marinekaptajn. Det sidste var ogsaa Tilfældet i 1687, da Kongen konfirmerede den af Admiralitetet foretagne Ansættelse.

Den 21. Maj 1692 overdrog Kongen Tilsynet med Havnen eller Kanalerne til en særlig Kommission.

Anledningen dertil var en Forestilling af Kjøbenhavns Politimester Claus Rasch af 19. April 1692, hvori han foredrog Kongen Kanalernes og Bolværkernes slette Tilstand, Havnens Fordærvelse ved den hvide Sand, ved Afløb fra Husene i Kanalerne og anden Forurening, hvilket alt udkrævede, at de lange hidtidige Deliberationer nu maatte brydes over tvært og en virkelig Begyndelse gøres. Han foreslog til Ledere den berømte Ole Rømer, der skulde vise, hvorledes Værket skulde udføres, Morten Nielsen, der boede ved Kanalen, ikke var uvittig og kunde skyde Penge til, om fornødent, og Bertel Stuve, der var en myndig Mand og vel lidt af Borgerskabet, medens han selv som Politimester skulde sætte Værket i Udførelse. Kongen fulgte ganske hans Forslag, og de nævnte fire Herrer fik Direktionen over Kanalerne og skulde overveje og iværksætte Kanalernes Renselse og Bolværkernes Reparation, medens Magistraten skulde aflevere dem Havnens Midler, baade dem, der var i Behold, og dem, der derefter kunde indkomme.

Hvad Sø-Etatens Bolværker, Broer og Havne angaar, var Administrationen stadig henlagt under Admiralitetskollegiet.

Efter Aar 1702 var Tid efter anden ogsaa Sø-Officerer blevne beordrede til at tage Sæde i Havnekommissionen. I 1735 blev Grev Danneskjold-Samsøe Præses i denne. I hans Tid udkom den før omtalte Hovedforordning af 18. April 1744 om Havnen og Kanalerne. Ved denne blev bl. a. foretaget en for Havnens Trafik og Fysionomi betydningsfuld Fordeling af Skibenes Anlæg til Bolværkerne, idet de efter deres Ladningers Beskaffenhed fik anvist forskellige Pladser, saaledes i Nyhavn Skibe med Brænde, Brædder, Mur- og Tagsten; fra Højbro til Holmens Bro Skibe med Fedevarer, Fisk, Tørv; herfra til Konsumtionskontoret Skibe med Fedevarer, Korn, Frugt, Potter, saltet Fisk m. m.; herfra til Christianshavns Bro Finlapperskibene, hvilke sidste endnu i vore Dage som bekendt har benyttet samme Plads udenfor »de seks Søstre«.

Ved en kongelig Resolution af 30. Marts 1742 bestemtes det, at Havnekommissionen skulde bestaa af Intendant de Marine, Holmens Chef, en af Hofbygmestrene og to af Holmens Ekvipagemestre, som skulde forrette Havnemesters Tjeneste, og Havnekommissionen fik Ret til at kende og dømme i Sager angaaende Havnens og Kanalernes Istandsættelse efter Anordningerne. Ved Reskript af 25. Marts 1746 blev Havnekommissionen udtrykkelig undtaget for at sortere under den samme Aar for alt Havnevæsen i hele Riget oprettede »General Landets Havne-Commission«.

Et kongeligt Reskript af 21. Septbr. 1752 befalede Havnens Uddybning, et andet af 22. Juli 1756 aarlige Besigtigelser af Broer og Bolværker.

I det sidste Tiaar af denne Periode havde Kommandør Nicolai Dominicus Arff »Kommandoen ved Toldboden og Opsynet med Strømmen«, medens to Marinekaptajner fungerede som Havnemestre.

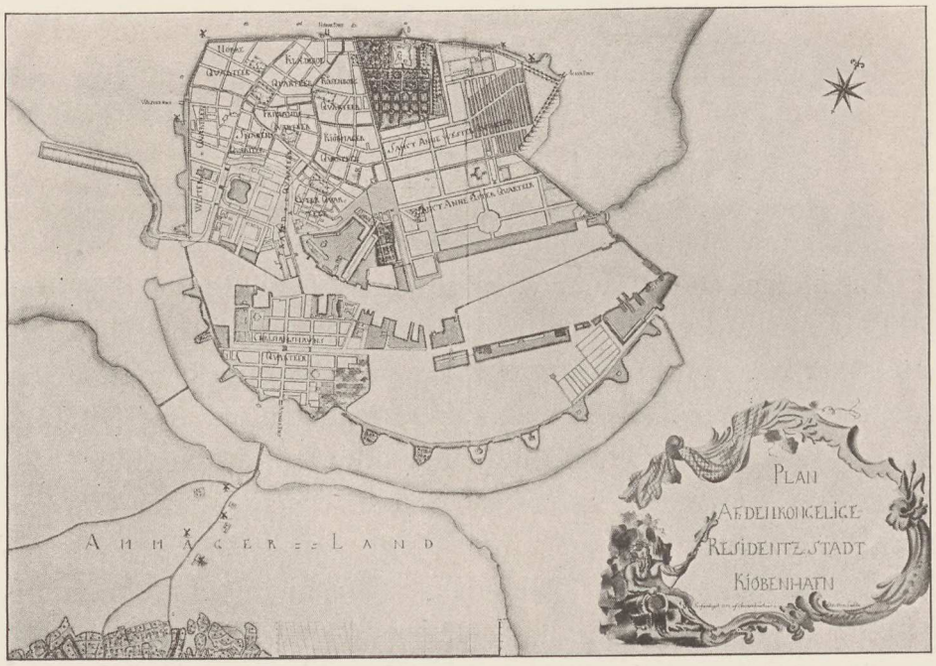
FRA 1758 TIL 1858.

For at faa et Overblik over Havnens Udvikling i det Hundredaar, der gik nærmest forud for de sidste Halvtredsindstyve Aar, vil man som Udgangspunkt kunne benytte neden gengivne Plan af Kjøbenhavn, der er tegnet netop Aaret, førend den her omhandlede Periode begyndte, af daværende Overkonduktør, siden Generalmajor, Gedde. Den har som Generalkort til dennes nøjagtige Opmaalinger af de enkelte Grundstykker til Matriklen af 1756 Krav paa mere end almindelig Tillid.

Sammenlignet med Hesselbergs ovenfor gengivne Kort af 1749 viser det, som rimeligt er efter det korte Tidsmellemrum, kun faa Forandringer. Imidlertid ses det dog her, at Havnen (i Henhold til den nys omhandlede kongelige Resolution af 1755) første Gang har gjort et lille Skridt udenfor Fæstningens Volde ved Anlægget af Tømmerpladserne udenfor Langebro. Bag ved de gamle Tømmerpladser findes afsat Grundridset af de nu staaende Amalienborgs Palæer i Stedet for Haven og Mønstringspladsen, som saas paa Kortet af 1749. Af Forandringer siden dette ses fremdeles udenfor Christiansholm en ny lang Ø og inderst i Hjørnet indenfor Langebro paa Christianshavnssiden den Plads, der af Kongen blev skænket Hol-

mens Rebslager Apleby til Udfyldning ved Resolutioner af 10. Novbr. 1745 og 2. Maj 1748.

Havnens Linier skulde imidlertid ikke heller forholdsvis forandre sig meget i hele det her omhandlede Hundredaar, og det skønt dette omfatter en af vor Handels mest glimrende Perioder. Denne satte derimod mere sine Spor i Bestræbelserne



Overkonduktør Geddes Generalplan over Kjøbenhavn i 1757.
(Efter Originalen paa det kgl. Bibliotek).

for at faa Havnen gjort dybere, hvilket var en Nødvendighed for den voksende Trafik af Ostindie- og Kinafarere, og andre Handelsskibe. Havnen var nemlig trods alle Paabud bleven i høj Grad forsømt. Sø-Etaten, som fra 1737 havde faaet 800 Rd. aarlig for at besørge Opmudringen, havde kun udrettet særdeles lidt. Der blev derfor i 1782 nedsat en Kommission om Havnens Opmudring og Pramlaugets bedre Indretning, der varede i mange Aar og har efterladt et helt Arkiv af Betænkninger i Kampen mod Havnens Hovedfjender: det hvide Sand

og Forureningen fra Kloaker, Fabrikker, Tranbrænderier, Syderier, Ballastudkastning m. m. Samtidigt med de store Aar for Asiatisk Kompagni 1782—84, da Aktierne indbragte 20—30 Procent, foreslog Havnekommissionen en Uddybning, men i 1785 slog man sig til Ro med, at dette Forslag til Uddybning af Børnehuskanalen og til Afhjælpning af Mangel paa Lossepladser vel var passende, da Stadens Koffardihandel paa Grund af Krigen udenlands var i bedste Drift, men nu, da den med Freden var aftagen, skønnede man ingen Forandring nødvendig, men Pladsen tilstrækkelig til samtlige Koffardiskibe, naar kun Havne og Kanaler opmudredes til de foreslaaede Dybder, flere Havnefogeder holdt bedre Orden og Knippelsbro gjordes bredere, bl. a. af Hensyn til de indenfor liggende skønne Værfter. Havnekommissionens Sekretær E. Møller udregnede, at der, naar Dybderne efter kgl. Resolution af 28. April 1786 var naaede, blev Plads til 13 Skibe paa 100 Læster, 67 paa 70, 121 paa 50, 335 paa 8 à 10 Læster og 85 mindre, ialt 621, dog forudsat, at de laa med Stævnen mod Bolværket og ikke langskibs. Kommissionen gjorde derimod kun Regning paa Lossepladser til 370 Skibe, Christianshavns Kanaler undtagne.

Ved en Plakat af 2. Maj 1788 paabødes atter »adskillige Foranstaltninger til at forekomme Canalernes og Havnens Formudring i og omkring Kjøbenhavn«. Navnlig befaledes det af Hensyn til, at de mange Opfyldninger og Anlæg ud ad Toldboden til langs Christianshavn og Frederiksstad (ligeoverfor) hindrede den sønden Strøms Fart, saa at den ikke kunde bortføre Mudderet, at ingen Slags Opfyldninger her maatte foretages. Store Opmudringer foretoges fra 1786 til ind i det ny Aarhundrede, og et Kort fra 1794, beroende i Søkortarkivet, viser os et Billede af de nu opnaaede Dybdeforhold i Havnen. Fra Toldbodbommen til forbi Nyhavn et c. 200 Fod bredt Løb, der kunde besejles af Skibe af indtil 20 Fods Dybgaaende. Til Knippelsbro kunde Midten af Havnen besejles af Skibe af indtil 18 Fods Dybgaaende. Da Bolværkerne paa

Byens Side kun var satte i 4—5 Fod Vand med 10 Fod Vand udenfor, maatte større Skibe losse ved en Række Duc d'Alber, nedrammede i 17 Fod Vand. Paa Christianshavnssiden var Bolværkerne ved de store Handelspladser sat i 10 Fod Vand, hvorfra Grunden skraanede jævnt nedad til 18 Fods Dybde 50 à 80 Fod fra Bolværkerne. Bassinet mellem Knippels- og Langebro var nærmest førstnævnte Bro c. 14 Fod dybt med 12 Fod Vand ved Bolværkerne paa Christianshavnssiden.

Skibstrafiken i Indløbet til Havnen, tegnet 1796.
(Efter Original i Windings Samling i Kunstindustrimuseet).

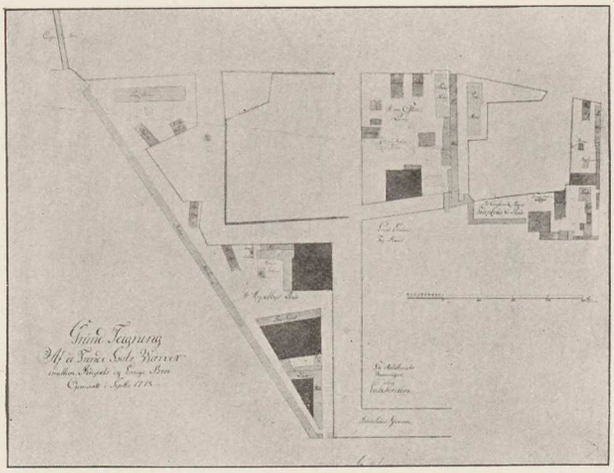
Imidlertid havde Bestræbelserne for at uddybe Havnen ogsaa naaet Havfrugrunden længere fremme i samme Bassin, og Leda paa Vartegnet maatte synge sin Svanesang. Bolværket om Vartegnet forfaldt. Havnekommissionen havde knapt med Penge og skrev i 1793 til Kjøbenhavns Magistrat, at man formeente, at det som et Staden tilhørende Monument blev af Stadens Kasse besørget vedligeholdt. Men Magistraten svarede, at det ingensinde havde vedkommet Staden, at vedligeholde dette Vartegn med omværende Bolværk, og var saa heldig at kunne bilægge dette Svar med Genpart af Magistratens Brev

af 27. Oktbr. 1756 gaaende ud paa, at man allerede dengang havde ladet gennemgaa næsten de sidste Hundrede Aars Kæmnerregnskaber, men ikke fundet, at Staden havde haft mindste Udgift derved, og henviste til Beretningen i »Hafnia Hodierna« om, at salig Kong Christian den IV havde overført dette Monument fra Calmar og sat det paa nærværende Sted. Finanskollegiet vilde dog heller ikke paa Statens Vegne bekoste Vedligeholdelsen, men gik langt om længe ind paa at forestille Kongen at give Havnekassen 1000 Rd. en Gang for alle, for enten at istandsætte eller nedtage Monumentet, hvilket var lige dyrt. Hermed var da dets Dødsdom underskreven, og allerede i Oktober 1795 »befandtes Kjøbenhavns Vartegn optaget og sløyfet«. Olufsen meddeler 1829 i sine »Collectanea«, at Murmester Qvist købte det og opsatte det ved en Lystgaard, han havde bygget sig ved Frederiksberg Allé. Adskillige Bestræbelser for i den allersidste Tid at spore dets senere Skæbne har hidtil været forgæves. Sic transit gloria mundi.

Men unægtelig en Grund paa 3—4 Fod midt i Havneløbet burde ikke følge med ind i det 19. Aarhundrede. Iøvrigt blev den ikke helt fjernet før efter 1862, og der blev over Hovedet i Aarhundredets første Halvdel ikke foretaget gennemgribende Forandringer med Hensyn til Havnens Dybdeforhold, naar undtages, at der ved Toldbodens Bolværk blev uddybet saa meget, at Skibe af 14 Fods Dybgaaende kunde lægge ind til dette.

Uden Opfyldninger hengik dog selvfølgelig ikke Perioden fra 1758 til 1858. Af de væsentligste kan nævnes, at Apleby straks i Begyndelsen af Perioden udfyldte en ham ved kgl. Resolution skænket Plads ved Siden af den føromtalte ham i 1745 og 1748 skænkede Grund i Hukken ved Krudttaarnet ved Langebro. I 1780 og 1781 søgte Sønnen, Agent Apleby, om yderligere at indtage et grundt Vand til Opfyldning, men da dette rakte sig ud i Løbet udenfor Broens Anlægspunkt, fik han bestemt Afslag af Frygt for, at Strømmen i Havnen ved Indsnævringen skulde blive for stærk; og den 4. Decbr. 1782 re-

solverede Kongen, at Farvandet ved Langebro og Stakkaden ikke paa nogen Maade af Nogen, hvem det maatte være, maatte opfyldes videre, end det da var. Paa Pladsen opførtes en lang Reberbane og et Skibsværft. Ogsaa til den store Tømmerhandler og Skibsbygger Agent Bodenhof skænkede Kongen en Grund til Udfyldning mellem Handelskompagniets (før Bjørns) Plads og Volden i 1766, og atter en Plads bag denne i 1768, ligesom de Marinen tilhørende Øer udenfor samme stadigt udvidedes til Brug i Statens Tjeneste. Endelig foretoges sidst i Perioden en Opfyldning udfor St. Annæ Plads samtidigt med Anlægget af Dampskibsbroen ved Kvæsthusgade.



Grundtegning fra 1778 af tre christianshavnske Skibsværfter.
(Efter Tegning i Havnevæsenets Arkiv).

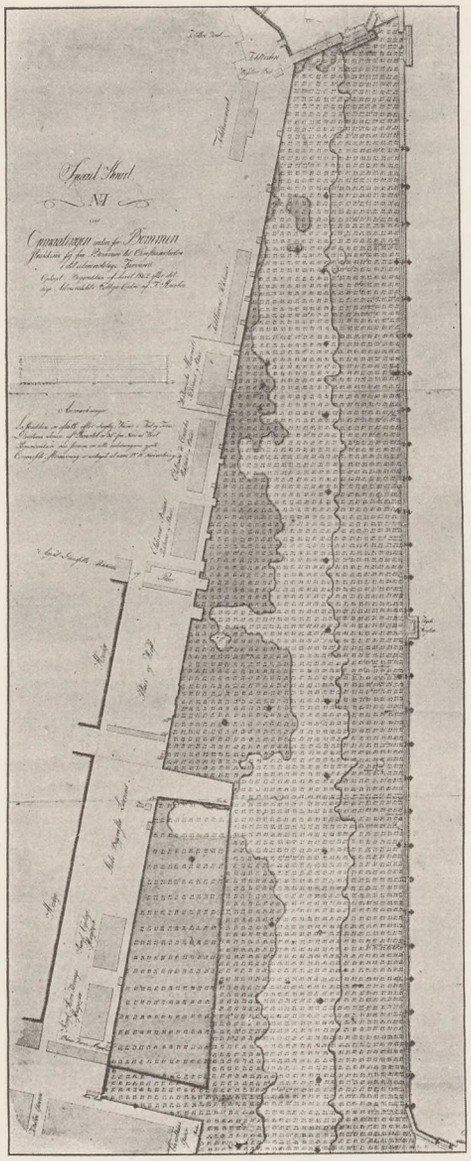
I den glimrende Handelsperiode omkring 1780 byggedes i Skibsværfterne ved Havnen særdeles meget, baade til Private og til de kongelige Handels- og Fiskeriforetagender. Overskattedirektionen lod saaledes alene 1775—79 bygge 137 Skibe. Et Hjørne af Havnen, hvor Skibsbyggeriet rigtigt blomstrede, viser ovenstaaende Plan af 1778 over Aplebys, Ostens og Fabritiuses Pladser, hvorpaa spores mange Ophalingsbeddinger og andet Tilbehør til Skibsværfterne.

Mærkeligt nok skulde alle tre i Slutningen af den heromhandlede Periode havne hos samme Ejer, den fremragende Handlende og Industridrivende Jacob Holm, født 1770, død 1845, hvis Navn paa en enestaaende Maade er indskrevet i Havnens Historie baade ved Udstrækningen af de Pladser og

Havne, han ejede, og ved den nyttebringende Virksomhed, han udfoldede som Foregangsmand paa mange Omraader. Slag i Slag anlagde han paa Christianshavn en Oliemølle og Limfabrik i 1805—08, en Sejldugsfabrik i 1809, et Sæbesyderi i 1810, en Reberbane i 1811. Efter i nogle Aar at have forpagtet Wildersplads, hvor han drev Skibsbyggeri, købte han henholdsvis i 1822, 1824 og 1833 de tre Skibsværfter, der ovenfor ses: Kaptajn Jensens, før Ostens, Kommandør Fabritiuses, før Vestindisk-Guineisk Kompagnis og Aplebys Plads med Reberbane, hvor han bl. a. byggede Dampskibet »Frederik VI«. Paa Fabritiuses Plads byggede han 1827 en Oliemølle, hvor han anbragte den første af en Dansk i Danmark bygget Dampmaskine, paa Jensens Plads et Trankogeri. Sine store Ejendomme ved Havnen forøgede han endnu 1841 ved Købet af Asiatisk Kompagnis Plads, hvor der nu kom nyt Liv, og endelig i 1844 med Larsens Plads, som han særlig vilde anvende til Skibsreparationer. Saa mange af de største Havne og Havnepladser har sikkert hverken før eller siden været samlede paa een Haand.

Hvad der i den første Del af den her omhandlede Periode meget bidrog til at give Havnen den Karakter, den endnu har, var Opførelsen af de mægtige Pakhuse, som Handelens store Opsving gjorde til en Nødvendighed. I ældre Tid havde navnlig Christianshavn udmærket sig ved store Pakhuse, nu voksede flere op paa Strækningen fra Toldboden ind efter. Et Kort med Dybdemaalinger fra 1802 i Havnevæsenets Arkiv viser os deres Ejeres Navne, som endnu minder om Personer og Institutioner fra Handelens Stortid.

Tilhøjre paa Kortet ses Grænselinien for Flaadens Leje, i Midten Løbet med Duc d'Alberne, til Venstre Toldboden og private Pladser og Pakhuse. Øverst ligger Toldkammeret, den næste Bygning under den er Toldbodens Pakhus, nu Kieler Pakhus. Derefter kommer Vestindisk Handels Pakhus, som opførtes under Harsdorffs Ledelse 1780—81 og er bekendt som



Kort over Opmaalinger i Indløbet indenfor Toldbommen 1802.
(Fra Havnevæsenets Arkiv).

det Sted, hvorfra Kong Frederik VI i Agt tog Slaget paa Rheden, og endnu kaldes Vestindisk Pakhus. Derefter kommer Etatsraad de Conincks Pakhus, nu Gule Pakhus. Navnet minder om det store Firma de Coninck og Reiersen, der alene i 1782 købte 56 Skibe i fremmede Havne, som de brugte i Fragtfart. Nedenfor er Etatsraad Bruuns, nu Blaa Pakhus. Dette Pakhus havde tidligere heddet det Grønlandske, fordi det var begyndt at opføres af den Grønlandske Handel, som i 1775 af Staten havde faaet den efter Tømmerpladsernes Bortflytning ledige store Plads herfra op til nuværende St. Annæ Plads, men allerede i 1781 maatte overlade hele Pladsen med Værft og Bygninger til det Østersøiske og Guineiske Kompagni og selv flytte til Christianshavn sammen med den Islandske og Finmarkske Handel, nordligst paa den af Bjørn anlagte Ø. Det Østersøiske Kompagni, der begyndte paa en meget stor Fod, men opløstes allerede 1787, fuldendte det Grønlandske Pakhus og byggede endnu to andre store »Østersøiske Pakhuse« nærmest St. Annæ Plads, hvoraf det ene for kongelig Regning forsynedes med en Korntørringsovn

i 1784 og endnu bærer Navn af Korntørringsmagasinernes Pakhus. Lidt nedenfor Frederiksgade gaar en Bradbænk eller Mole ud, lodret paa Bolværket. Den hørte til Skibsbygmester Larsens bagved liggende store Plads og Værft, hvis tilhørende Havn ses indhegnet til henimod St. Annæ Plads. Molen, hvorpaa Larsen havde en Kran, blev fjernet i 1877, da den var i Vejen for den stigende Dampskibstrafik til Kvæsthusbroen.

Den første Kvæsthusbro, i Baggrunden Kranen paa Christiansholm, Grønlandske Pakhus og Frelsers Kirke.
(Efter Maleri fra 1869 af Rosenberg, i privat Eje).

Anlægget her ved St. Annæ Plads var det første større Skridt, der i det 19de Aarhundrede blev gjort for ved Nybygninger at afhjælpe den store Mangel paa Bolværksplads. Her byggedes, som berørt, i 1848—50, den første Kvæsthusbro, der var betydeligt kortere og smallere end den nuværende, som det vil fremgaa af ovenstaaende Afbildning.

Det var ikke blot den før omhandlede Opførelse af de mange store Pakhuse, der bidrog til at forandre Havnens Omgivelser i denne Periode. Medens Ildebranden i 1728 mest

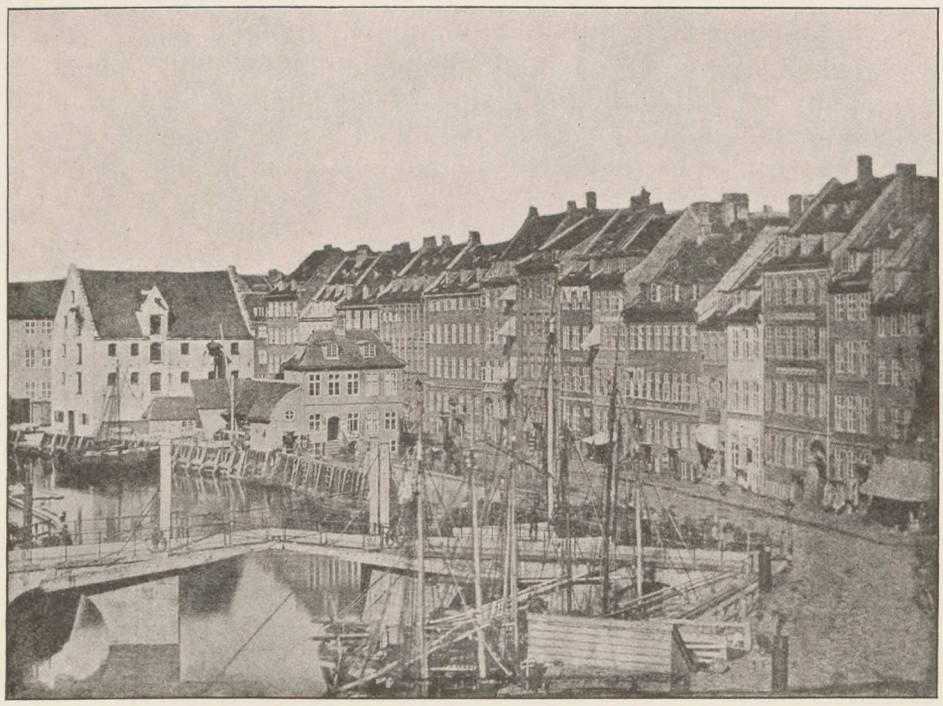
havde hærget det Indre af Byen, lyste derimod den anden store Ildebrand, der i 1795 opstod paa Holmen og hvorved der brændte 941 Huse og Gaarde, som bekendt meget op i Kanalernes Omgivelser. Den hærgede først frygteligt paa begge Sider af Holmens Kanal, ødelagde derefter det prægtige Spir paa St. Nikolaj Kirke og raserede ganske Store og Lille Færgestræde og den mellem disse liggende Bygningskarré, som ikke mere genoprejstes, idet Grunden anvendtes til Højbroplads.

Prospekt af Slotspladsen med Kanalen, Højbro og Holmens Bro.
(Efter Stik fra 1762 i Müllers Pinakotek i det kgl. Bibliotek).

Aaret i Forvejen havde en anden Ildebrand ruineret Christian VI's prægtige Christiansborg. Ovenstaaende Billede, der forestiller Slotspladsen i 1762, viser os en hel Del af Slotsholmskanalens Omgivelser, der ved disse Ildebrande forsvandt, ligesom den gamle faste Højbro, som i 1802 atter blev gjort til en Vindebro, saaledes som den havde været halvhundrede Aar tidligere, og den gamle Holmens Bro med fire Figurer paa.

Modstaaende Gengivelse efter et Daguerreotypi, viser os Gammelstrand med Højbro fra Slutningen af den her omhandlede Periode. Husrækken til Højre ser næsten ud som den Dag i Dag; og Kanalen ligger som nu, kun kantet af Træbolværker

ikke med Sten. Men Højbro er den i 1802 byggede, nu igen helt ombyggede; og vi ser paa Gammelstrand foran Assistenshuset et langt ældre Minde fra det gamle Kjøbenhavn, det høje grundmurede Vejerhus, som Walkendorff lod opføre paa Pæle i Stranden i 1581 ved Vragerbroen. Her havde de af Magistraten



Gammelstrand med Vejerhuset og Vragerboden.
(Efter Fotografi af Fr. Riise efter et Daguerreotypi af Nonbourg fra 1841).

beskikkede Vejermestere og Vragere deres Kontorer i de afbildede Bygninger. Vejerhuset blev nedbrudt i 1857.

Et noget senere Fotografi gengiver Slotsholmskanalen set omtrent fra Højbro over mod Holmens Bro, med »Ved Stranden« og Holmens Kirke paa venstre Side og Børsen i Baggrunden til Højre. Billedet ser ret moderne ud, men ikke blot Træbolværkerne om Kanalen, men ogsaa Nationalbankens gamle Bygning mellem Børsen og Kancellibygningen viser, at Billedet, selv om det muligvis kan være fotograferet sidst i Tredserne,

gengiver Prospektet som det i det Væsentlige har set ud i Slutningen af den her omhandlede Periode. Mellem Enden af Børsen og Kanalen ses det siden nedbrudte Toldkontor.

Et næsten samtidigt Billede viser os Slotsholmskanalen omtrent fra samme Sted, hvorfra et Stik fra 1756 tidligere har vist os det, fra Frederiksholms Kanal ned imod Nikolaj Taarn.

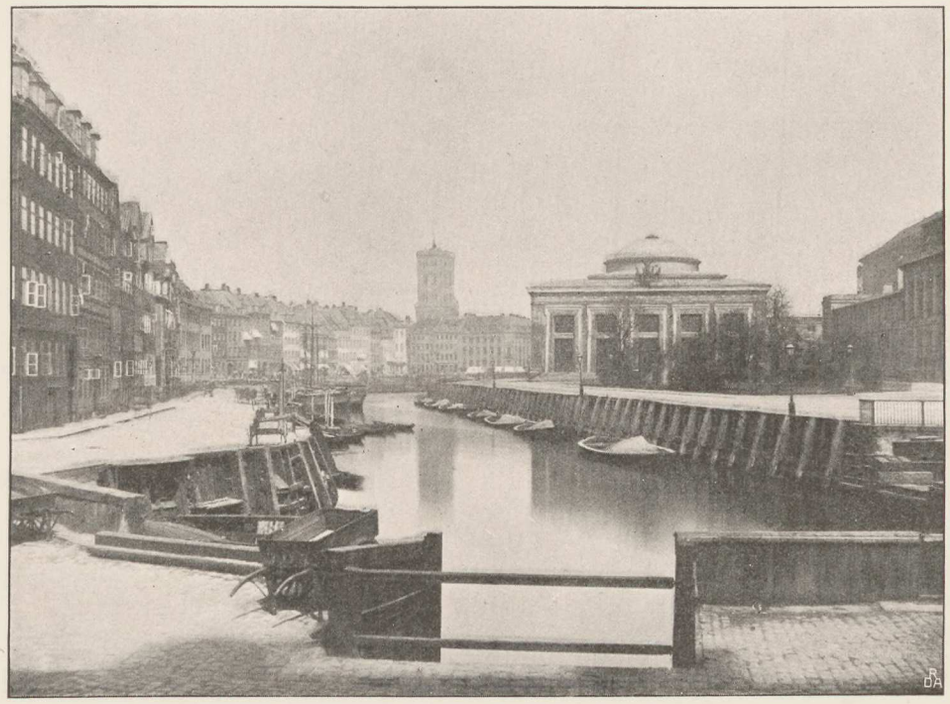
Slotsholmskanalen, set fra Højbro mod Holmens Bro.
(Efter Fotografi af Fr. Riise).

Men der er i Øjne faldende Forskelligheder, Husene til Venstre ere blevne mere moderne, Taarnet har (i 1795) mistet sit smukke Spir. Til Højre ses en ny ejendommelig Bygning, Thorvaldsens Museum, der opførtes i Aarene 1839—48, for at huse den berømte Billedhuggers Gave til sin Fødestad. Kanalen var da endnu beklædt med Træbolværker.

En fotografisk Gengivelse giver os Side 50 et Indtryk af, hvorledes Børskanalen eller »Bag Børsen« saa ud, den Kanal, som før 1870 gik ind bag ved Børsen, forbi »de seks Søstre«,

hvis Bagsider ses paa Billedet til Højre. Midt for ses Slotsholmsvagtens hvide Bygning for Enden af Kanalen foran Nationalbanken mellem Kancellibygningen og Børsen, som vi paa forrige Side saa fra den modsatte Side. Ovenover dennes Tag ses det i 1884 afbrændte Christiansborg Slot.

Gammelholm saa endnu i Slutningen af denne Periode ud

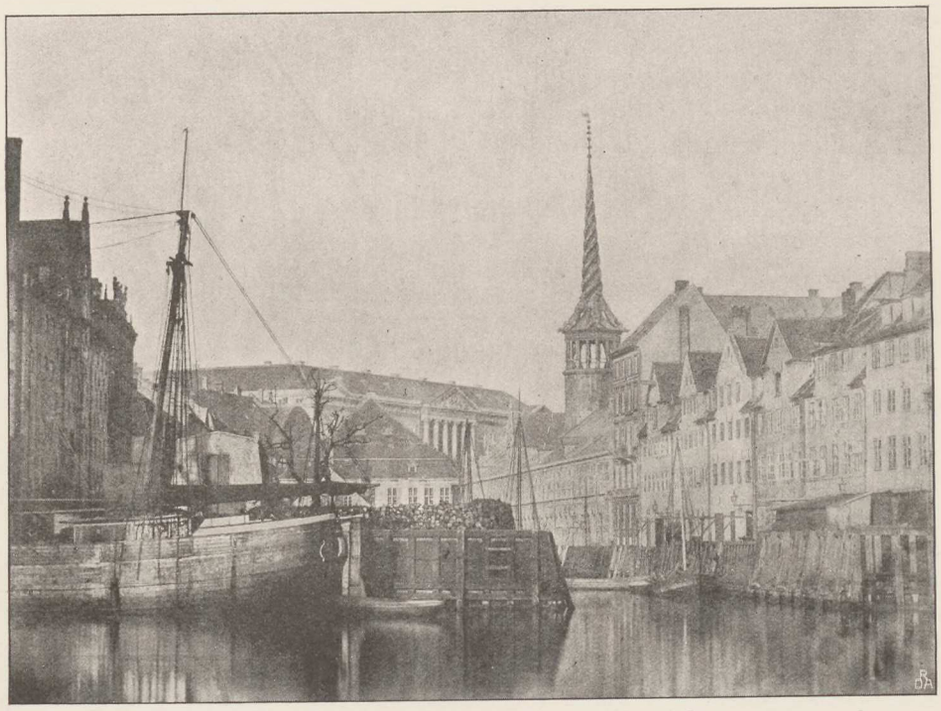


Slotsholmskanal set fra Frederiksholms Kanal.
(Efter Fotografi af Fr. Riise).

som paa Geddes Plan af 1757, kun var Strædet indenfor Holmens Kanal, Holmens Revier eller Størrestrædet kaldet, efter den store Ildebrand i Henhold til kongelig Resolution af 19. Oktbr. 1798 blevet udvidet til 26 Alens Bredde og Bolværket i tilsvarende Maal flyttet. Gammelholms Kanal eksisterede endnu denne Periode ud, idet den først opfyldtes 1860—61. Paa den følgende Kjøbenhavns Plan af 1860 ser man, hvorledes Bygningerne endnu fra gammel Tid var anbragte.

Af de mest fremtrædende var Hovedmagasinet, der bestod

af to Fløje, der indenfor og langs Kanalen samledes i en stump Vinkel med en Pavillon i Midten (der blev omdannet til den nuværende Studenterforening), og den gamle mægtige Reberbane, der i en Længde af 1146 Fod strakte sig fra Kongens Nytorv næsten til Bolværket ved Havnen, og som ses anført allerede paa Planen fra o. 1600. Om Mastegraven, Dokken og



Kanal bag Børsen, hvor nu Slotsholmsgade er.
(Kopieret af Fr. Riise efter ældre Fotografi).

de mange ældre Bygninger paa Gammelholm i 1856 og deres Stilling i Forhold til de nybyggede Gader paa samme Terræn, findes nærmere Oplysninger i H. Degenkolvs »Gammelholm«.

Marinens Flytning fra Gammelholm havde givet en gunstig Plads for Passager-Damperne ikke langt fra Kongens Nytorv. De Sø-Etaten tilhørende Etablissementer samledes nu omkring Flaadens Leje paa Nyholm og de andre Øer mellem Wilders Plads og Toldbodbommen. Paa Dokøen eller Ankerøen byggedes 1854—58 en muret Dok, paa Arsenaløen opførtes

1846 et Laboratorium. Eckersbergs nedenfor gengivne Tegning viser, at Udsigten fra Toldboden over mod Toldbodbommen og Nyholm ikke i forrige Aarhundredes første Aar var meget forskellig fra nu. Holmens Vagt og Mastekranen gav som nu Indløbet til Havnen sit Præg.

Til Forsvar for Havnen tjente i Slutningen af det 18. Aarhundrede Batterierne Sixtus paa Nyholm og Kvintus paa Christianshavns Enveloppe, Kastellet, Lynetten, bygget i 1767 og siden udvidet 1777—80, og det ny Trekroner, hvis Anlæggelse

Udsigt fra Toldboden i 1804.
(Efter Reproduktion af Eckersbergs Tegning i Windings Samling i Kunstindustrimusæet).

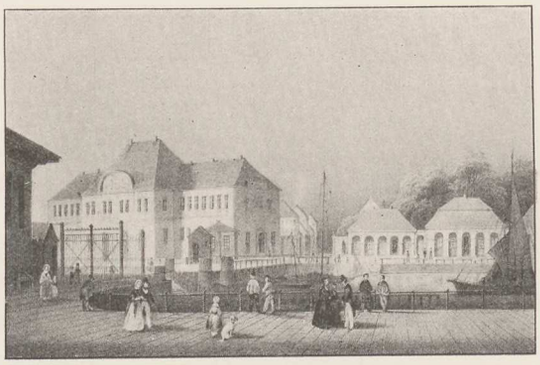
vedtoges 1784. Som bekendt blev der god Brug for dem under Slaget paa Rheden den 2. April 1801. Det vel kendte Kobberstik, der gengiver denne Kamp, giver tillige en god Oversigt over Rheden og dens Omgivelser ved samme Tid.

Bygningerne paa Toldboden bestod i Slutningen af Perioden af den 1733—35 opførte Toldkammerbygning, der ses til Venstre paa Billedet paa næste Side, og de tre Bygninger til Højre, af hvilke to var Vagtbygninger og den nordligste, hvoraf næsten Intet ses, havde Lokaler for Havne- og Lodsvæsenet, omtrent paa samme Sted, hvor i 1868 Havnevæsenets smukke

og langt anseligere Bygning opførtes. Granitlandingstrapperne paa Nordre Toldbodplads opførtes 1846—48.

Søndre Toldbodplads blev 1782 udvidet ved Opfyldelse af det før omtalte Vandareal »det røde Hav«.

To Forestillinger fra Admiralitets- og Kommissariats-Kollegiet til Kongen giver os et Indblik i Havnevæsenets Administrationsforhold i den her omhandlede Periode. Den første af disse, der er dateret den 7. Jan. 1772, er foranlediget af Kongen selv, der har »befalet at være underrettet om, under hvilket Departement, at Havnekommissionen i Kjøbenhavn sorterer«. Svaret lyder: »Under 1ste Departement«, og viser, at Kjøbenhavns Havnekommission, hvori Holmens Chef og begge Ekvipagemestrene altid havde Sæde, ogsaa i 1747, da Landets øvrige Havnevæsen lagdes under Rentekammeret, sorterede under Admiralitetskollegiet, dog saaledes, at deres Forestillinger kun i vigtige Sager forestilledes for Sø-Etaten, men at Havnekommissionen ellers direkte bestyrede Havnevæsenet uden at bringe det til Kollegiets Vidende. I den senere Forestilling til Kongen (af 27. Jan. 1803) beklagede Kollegiet sig imidlertid over, at Kjøbenhavns Havnekommission »gjør sig selv allerunderdanigste Forestillinger, uden som andre Commissioner at sortere under et eller andet Departement.« Kollegiet antyder, at det nok hidrører fra de Tider, i hvilke Sø-Etaten havde Intendant de Marine og denne havde Forsædet i Havnekommissionen, men finder, at Forretningerne vilde faa en med Statens øvrige Forretninger mere stemmende Gang og Behandlingsmaade ved at underlægges et



Toldboden o. 1850.
(Efter Litografi af Em. Bærentzen & Co.).

af de kongelige Kollegiers Over-Bestyrelse, og indstiller, at Havnekommissionen afleverer alle sine Anordninger, Reskripter og Breve in Originali. Dette billiges Dagen efter af Kongen, som tilføjer: »Naar vort Kollegium har gennemgaaet disse Dokumenter, saa forventer Vi dets allerunderdanigste Forestilling om bemelte Haune Commission trænger til nogen Forandring og hvorledes.« — Kollegiets Resolutionsprotokol vidner dog ikke om, at nogen ny Forestilling herom var nødvendig. Havnekommissionens Forestillinger gaar ogsaa fremdeles til Kongen gennem Admiralitetskollegiet, indtil Havnesagerne ved kgl. Resolution af 8. Maj 1811 henlægges under den samtidigt oprettede Kanal-, Havne- og Fyrdirektion, hvorunder de forblev, indtil denne atter hævedes ved kgl. Resolution af 9. Febr. 1816, og dens Forretninger henlagdes under Generaltoldkammer- og Kommerce-Kollegiet. Herfra gik de imidlertid ved Indenrigsministeriets Oprettelse ifølge Kundgørelse af 24. November 1848 ind under dette.

I Havneadministrationens egen Sammensætning var imidlertid ogsaa sket Forandringer. I Henhold til den kgl. Resolution af 1. Maj 1812 bestod Havne-Administrationen af Stadens Politimester, en af Magistratspersonerne og to Søofficerer, der skulde fungere som Havnemestre og føre det daglige umiddelbare Tilsyn med Havnene, en Bygmester, ved hvis Udnævnelse der skulde tages fortrinligt Hensyn til Stadsbygmesteren, og en eller to af Stadens eligerede Borgere. Ved den senere kgl. Resolution af 4. Aug. 1853 blev det paa Indenrigsministeriets Indstilling bestemt, at den da konstituerede (statslønnede) Havnekaptajn paa Kjøbenhavns Red maatte i Stedet for Ekvipagemesteren paa Nyholm tilforordnes Havneadministrationen som yngst Medlem og yngst Havnemester, og at Resolutionen fra 1812, om at 2 Søofficerer skulde have Sæde i Administrationen, ændredes derhen, at der ved den anden Søofficers Afgang ikke skulde vælges nogen ny ind, men Havne-

kaptajnen mod en aarlig Godtgørelse alene udføre de Forretninger ved Havneadministrationen, som de to Havnemestre hidtil udførte i Forening.

Den betydningsfulde Lov af 4. Marts 1857 om Bestyrelsen af Kjøbenhavns kommunale Anliggender gav imidlertid Anledning til en mere gennemgribende Forandring i Havnens Administrationsforhold. Den indeholder i § 1 den Bestemmelse, at der under Magistratens Bestyrelse kunde henlægges de Havnevæsenet vedkommende Sager, som Kongen under Fastsættelsen af nærmere, med bemeldte Loves Grundsætninger overensstemmende, Forskrifter maatte finde det hensigtsmæssigt at overdrage til samme. I en derved foranlediget Forestilling af 18. Oktbr. 1858 udtalte Indenrigsministeren sig imod, at den besluttende Myndighed angaaende Havnevæsenets Indtægter og Udgifter overlodes Borgerrepræsentanterne, men efter Konference med Kjøbenhavns Kommunalbestyrelse og Grosserersocietetets Komité forelagde han et Lovforslag om en Forandring i den daværende Sammensætning af Administrationen.

Denne gik ud paa, at de ved allerhøjeste Resolutioner af 1. Maj 1812 og 4. August 1853 givne Bestemmelser om denne skulde ophæves og Administrationen for Fremtiden bestaa af 3 Medlemmer, nemlig Borgmesteren for Kjøbenhavns Magistrats 4de Afdeling, et Medlem valgt af Borgerrepræsentationen og et udnævnt af Kongen.

Udkastet viser iøvrigt, at Magistraten, Grosserersocietetet og Indenrigsministeren forfægtede meget divergerende Meninger om, hvilken Ordning der var mest hensigtsmæssig. Kongen bifaldt den 20. Oktbr. 1858, at Lovudkastet blev forelagt Rigsdagen. Landstinget var enigt i, at Havneadministrationens Sammensætning burde forandres, men kunde ikke tiltræde Regeringens Forslag, og Indenrigsminister Unsgaard stillede da et Ændringsforslag, som blev vedtaget, og indstillede til Kongens Stadfæstelse et Lovforslag, der gik ud paa: »*at* Bestyrelsen af Kjøbenhavns Havnevæsen indtil videre skal bestaa af et Havneraad

og en Havneforvaltning, *at* Havneraadet skal bestaa af Kjøbenhavns Overpræsident som Formand, tvende efter Indenrigsministerens Indstilling af Deres Majestæt beskikkede Medlemmer og 6 Medlemmer, som vælges af Kjøbenhavns Borgerrepræsentantskab i eller udenfor dets egen Midte, samt at Valgene til Havneraadet ske paa 6 Aar, og at det sammentræder en Gang hvert Fjerdingaar og ellers saa ofte det af Formanden sammenkaldes, for at afgive Betænkning over alle Havnen vedkommende Sager, der forelægges samme, *at* Havneforvaltningen føres af en Havnekaptajn, som udnævnes af Indenrigsministeren, efter Havneraadets Forslag, og som under sit Ansvar bestyrer alle Havnens Anliggender, samt *at* de øvrige fornødne nærmere Bestemmelser skulde gives ved en Vedtægt, som efter indhentet Betænkning af Havneraadet udfærdiges af Indenrigsministeren.«

Kongen underskrev den 30. December 1858 det i Forestillingen af 28. s. M. refererede Lovforslag. Af Loven findes i Slutningen af Bogen et Aftryk.

Ved en kongelig Resolution af 16. Septbr. 1783 havde Havnefogder og Bromænd faaet et forgyldt Tegn at bære paa Brystet, som paa Titelbladet findes gengivet i formindsket Maalestok. Den 3. Juni 1803 fik de af Kongen Tilladelse til at bære Uniform, da deres Tegn ofte blev miskendt og endog ikke beskyttede dem mod Overfald.

FRA 1858 TIL 1908.

Den ny Havne-Administration forefandt ved sin Tiltrædelse en Havn, der i mange Henseender trængte til Udbedring, til at sprænge de gamle snævre Rammer og skaffe langt bedre Vilkaar for Trafiken, der nu efter Dampskibenes Indførelse havde faaet et uanet Opsving.

Kaster man Blikket paa omstaaende Kort af 1860, vil det utvivlsomt vække Forundring at se, hvor lidt Havnens ydre Linier havde udvidet sig siden Geddes, Hundrede Aar ældre, Kort af 1757. Ja, Grænsen mod Nord, Toldbodbommen, var endog den samme, som Christian IV havde sat over 200 Aar tidligere. Christian V's Bastioner havde spærret Ydersiden mod Revshalegrunden, og det var nærmest kun i Øjne faldende, at der i det store Vand mellem Bommen og Christianshavn i Mellemtiden var sket Landvindinger i betydeligt Omfang. Ser man mod Syd, var man i 1860 saa godt som ikke naaet længere, end den Gang man med Tømmerpladserne i 1755 gjorde det første Skridt uden for Fæstningens Lukke ved Langebro. I alt væsentligt laa Havnen endnu inden for de af Christian IV og hans to nærmeste Efterfølgere skabte Fæstningsvolde.

Men Spørgsmaalet om Nødvendigheden af en betydeligere Udvidelse og Forbedring af Kjøbenhavns Havn var netop i Aarene 1856—58 blevet Genstand for megen Diskussion og

Boths Plan over Kjøbenhavn i 1860.

(Efter Original i Havnevæsenets Arkiv).

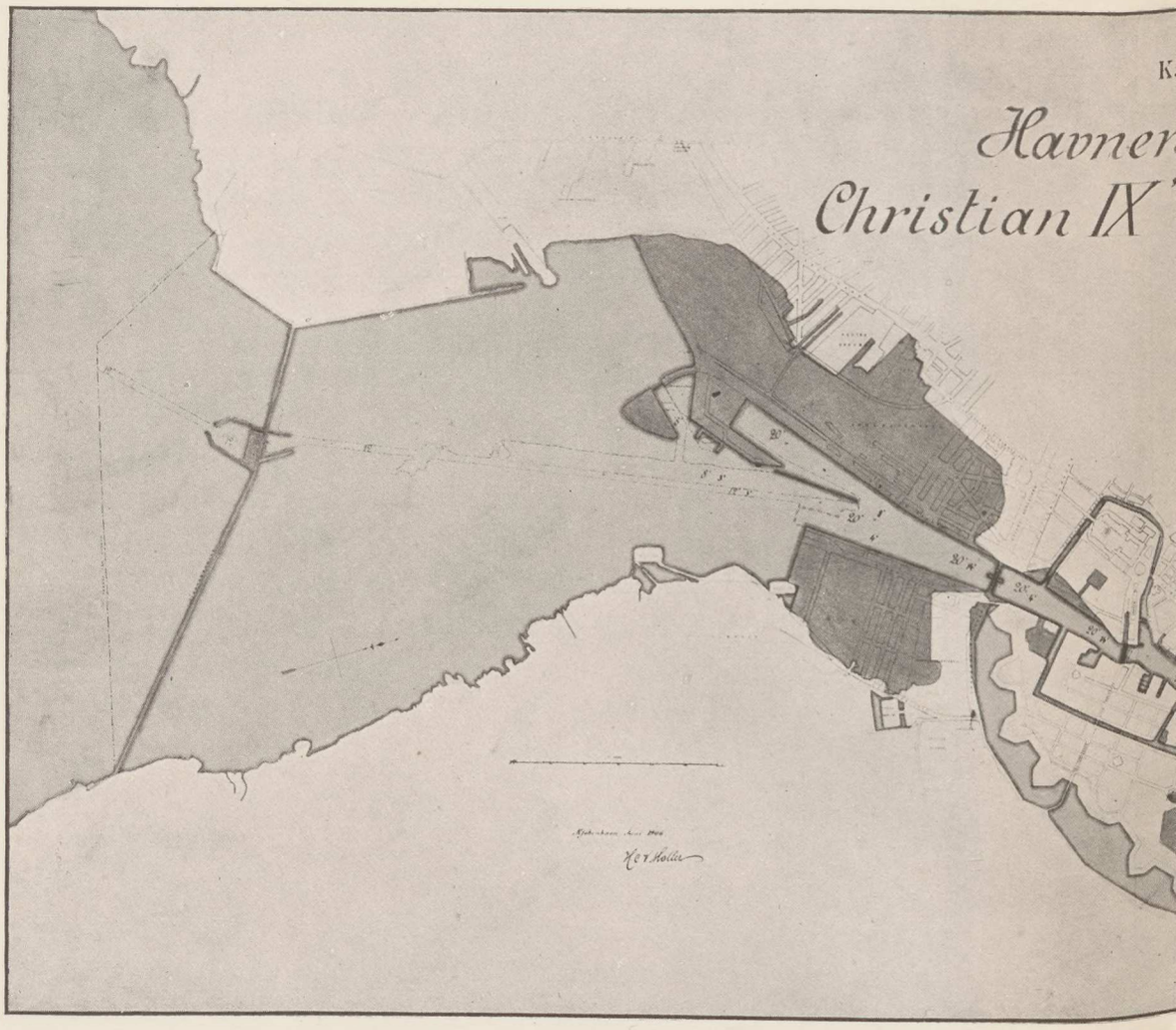
grundige Undersøgelser. Det var blevet aktuelt ved et Andradragende til Kongen fra Grosserer A. W. Andersen om Koncession for et Aktieselskab til Anlæg af et Havnebassin i Kalvebodstrand og Tilvejebringelse af et Skibsløb gennem dette Farvand fra Estakaderne ved Langebro til Køgebugt og nøje drøftet ved forskellige Myndigheders Betænkninger herom, hvoriblandt en Betænkning af en til Bedømmelse af Projektet under 17. Okt. 1857 nedsat Kommission. Denne kom til det Resultat, at det var af allerstørste Vigtighed for Kjøbenhavns kommercielle Fremtid, at Havnen snarest mulig, ikke alene ved Opmudringer og Forbedringer over Hovedet bragtes til at opfylde berettigede Fordringer, men tillige erholdt en Udvidelse, som for en lang Tidsperiode kunde sikre fornøden Plads for den voksende Trafik.

Som Forholdene var, savnedes i høj Grad tilstrækkelig Anlægsplads. Havnekaptajnen havde nylig oplyst, at der i 1857 i flere Uger havde ligget 60 à 80 Skibe paa Strømmen og ventet paa Plads ved Nyhavns Bolværker. Fra 30. Oktbr. til 4. Novbr. havde der ved Strømmens Pæle ligget o. 100 Skibe, for hvilke der ej var Plads, og Skibe havde maattet vente 6—11 Dage, inden de kunde komme til Bolværk. Det kneb ogsaa med Plads til Finlapper-Skibene og Dampskibene, og den Plads, man havde i Vente ved Erhvervelsen af Gammelholm, kunde ikke for længere Tid raade Bod paa manglende Bolværksplads til Dampskibsfartens sandsynlige Tiltagen. Ikke mindre væsentligt var det store Savn af Oplagsplads for grovere Varer, navnlig Tømmer, Kul og deslige, hvorom forelaa Udtalelser fra 53 Handlende. Fremdeles var de eksisterende Forhold højst ugunstige for industrielle Anlægs Fremblomstren ved Havnen. Trods Kjøbenhavns for Skibsbyggeri og Maskinfabrikker udmærkede Beliggenhed savnedes alle Indretninger af denne Art. Skibsbyggeriet var forlængst forjaget fra Pladsen, og til Reparationer havdes ikke engang en privat Dok, og vore egne Skibe maatte ty andet Steds hen. Trangen var saa meget

større paa Grund af Stadens stærke Vækst (i 1801: 100,975 Indb., i 1855: 143,591, en Tilgang af 43 pCt.) og Skibsfartens endnu stærkere (indgaaende Skibe i 1798: 5406, i 1857: 11,535, altsaa over 100 pCt.). De bestuvede Læsters Antal var alene fra 1852 til 1857 steget med o. 30 pCt. Kommissionen udtalte sig bestemt til Gunst baade for Udvidelser og en Forbedring af selve Havnen ved Fjernelse af Forhindringerne for den fri Sejlads.

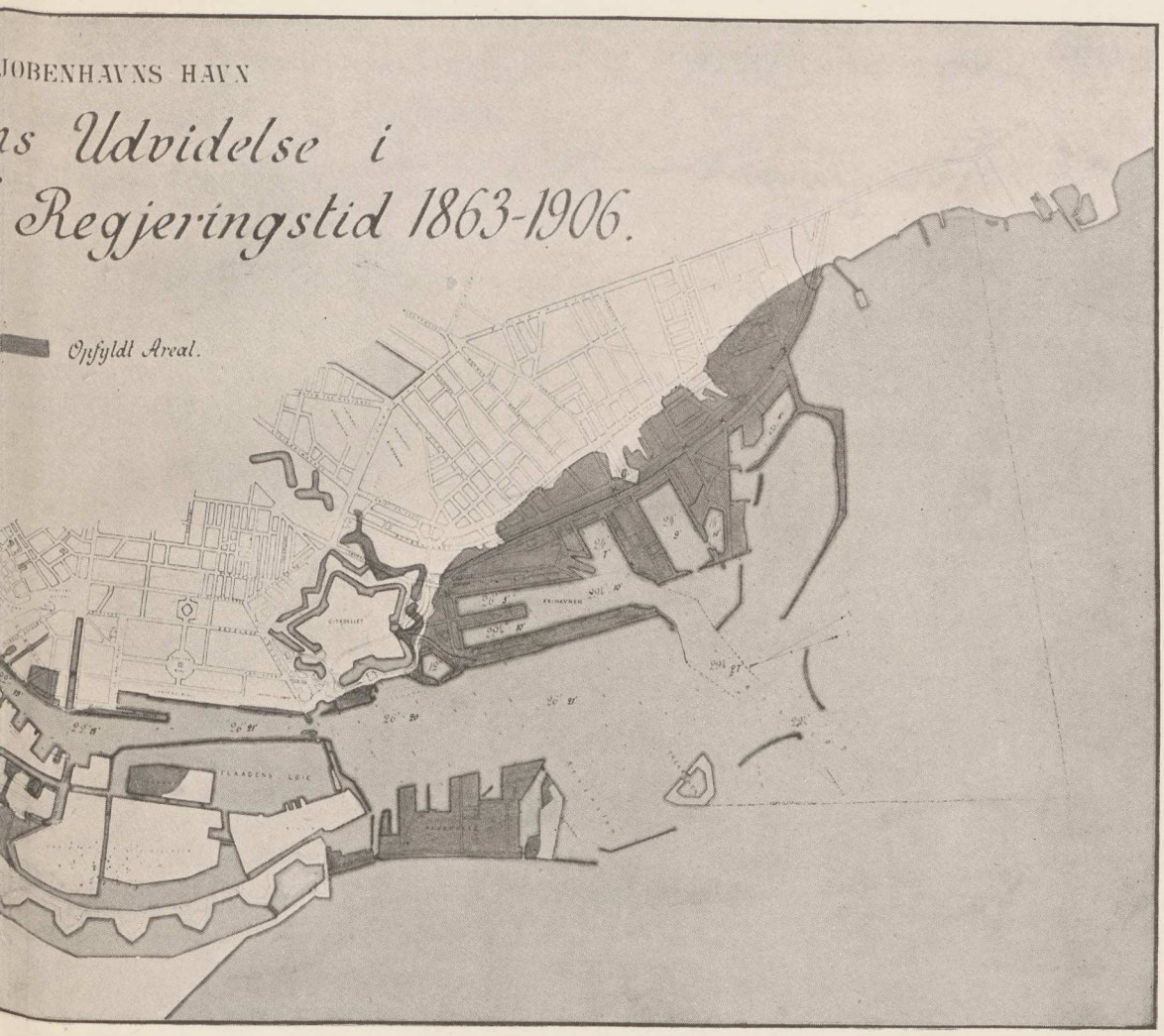
Foruden at Havnen savnede fornødne Anlægspladser, manglede den nemlig ogsaa den nødvendige Dybde. Havnen var opfyldt af Grunde, og selve det egentlige Løb og Anlægspladserne ved Bolværkerne var af ringe Dybde. Saaledes var der for største Delen af Strækningen mellem Knippelsbro og Langebro kun 12 à 15 Fods Dybde, og der sagdes kun at være eet Sted i den hele Havn, hvor et større Fregatskib kunde finde Dybde nok til at indtage sin fulde Ladning. Følgen af disse Forhold var, at større Skibe maatte benytte Lods for at komme fra et Sted til andet i Havnen. Knippelsbro med sit kun 32 Fod brede Skibsløb var en utilbørlig Forhindring for Forbindelsen mellem Havnen Nord og Syd for samme.

Med Hensyn til Muligheder for Udvidelser drøftede Kommissionen tre Eventualiteter: 1) at stille en større Del af den gamle Havns Omgivelser til Raadighed for Handelen, 2) at udvide Havnen mod Nord og 3) at udvide den mod Syd. Det første fraraadedes, fordi det vilde saare Manges Interesser og blive for dyrt. Mod den anden Udvej indvendtes, at man opgav den naturlige Beskyttelse, Øen Amager kunde yde. Man mente, at der neppe vilde indvindes noget betydeligt Terræn til Siderne, og Materialet til Opfyldningen vilde ikke kunne tages i Nærheden, ligesom endelig Kollisioner med Marinens og Fæstningens Interesser vanskeligt kunde undgaas. Endelig vilde man derved forlænge Havnen i den Retning, hvor Sikring mod fjendtlig Molest var vanskeligst. Ved at sammenholde Grundene, der talte for de to sidste Alternativer, erklærede Kommissionen sig for Udvidelse af Havnen i sydlig Retning.



Kommissionen fandt, at Projektet om Udgravningen af et Skibsløb gennem Kallebodstrand til Køgebugt vilde være en værdifuld Tilføjelse til det øvrige Forslag, som i det væsentlige anbefaledes, men da Forslaget, uagtet Koncessionen blev givet, som bekendt ikke realiseredes, vil det antageligt være ufornødent her at dvæle nærmere ved Aarsagerne til, at de forskellige Tilløb til at føre det ud i Livet i en noget ændret Skikkelse, ikke førte til Noget.

Forslag, Drøftelser og Betænkninger havde imidlertid deres



blivende Betydning ved at aabne Manges Øjne for Nødvendigheden af, at Havnen paa den ene eller anden Maade forbedredes og udvidedes. Indenrigsministeriet opfordrede i en Skrivelse til Havneraadet af 25. Marts 1862 Havnebestyrelsen til at forelægge en Plan, der kunde vise, hvilke Arbejder der burde foretages for at bringe Kjøbenhavns Havn i en tilfredsstillende Tilstand, med Oversigt over Omkostninger derved og Anvisning til at skaffe de fornødne Midler dertil. Den 28. December samme Aar indsendte Havnekaptajn Garde et (som

Manuskript trykt) »Forslag til en Forbedring af Kjøbenhavns Havn« med Tegninger og Overslag af Havnebygmesteren, F. V. W. Lüders.

Grundtanken for Planen var, at skaffe den fornødne Dybde ved en gennemgaaende Uddybning saavel af Inderred som Havn, samt ved Oplægning af den fremkomne Fyldmasse saa nær muligt de Steder, hvor den optoges, at foretage Landdannelser af praktisk Betydning.

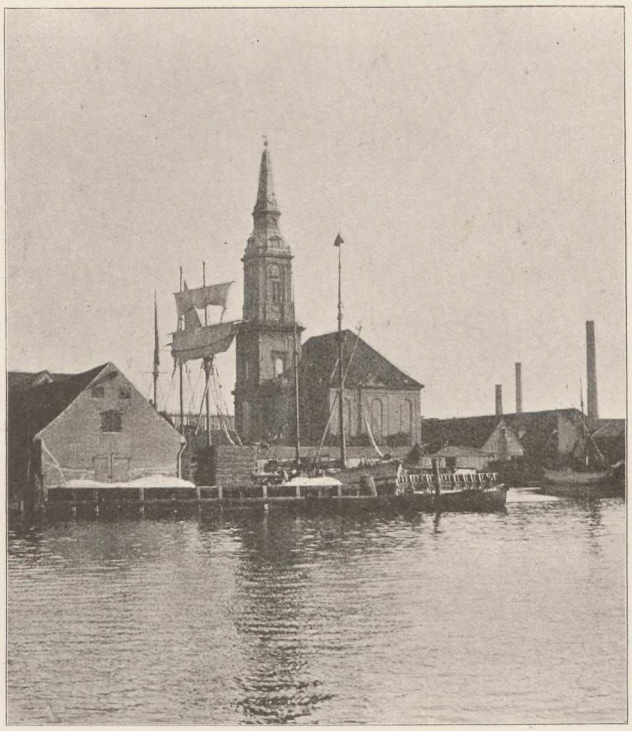
Den Uddybning der foresloges, bestod i det Væsentlige i, at der 1) paa Inderreden skulde tilvejebringes 22 Fods Dybde i en nærmere angiven Udstrækning samt indtil 18 Fods Dybde ved Bolværkerne af et projekteret Anlæg ved Revshalegrunden mellem Lynetten og Nyholm, 2) i Havnen uddybes et 200 Fod bredt og 20 Fod dybt Sejlløb fra Toldboden til Langebro, med 16 à 20 Fod efter Behov til alle offentlige Bolværker, samt gennem Kanalen Nord for den Grønlandske Handels Plads og gennem Christianshavns Kanal fra 18 til 13 Fod, og 3) fra Langebro til Gasværket et 200 Fod bredt og 20 Fod dybt Løb. Herved vilde navnlig erholdes et rummeligt Bassin for ankrende dybtgaaende Skibe indenfor Trekroner, som stærkt savnedes, og et sejlbart Farvand gennem Havnen for de største hertil kommende Skibe.

De betydelige Landdannelser, der skulde gaa Haand i Haand med Uddybningen ved det vigtige Havneforslag af 1862, var en Ø paa Rheden syd for Lynetten med et Fladerum af 528,000 □ Alen, Opfyldninger mellem Knippels- og Langebro af 80,000 □ Alen og en Ø foran Tømmerpladserne paa 309,000 □ Alen.

Fremdeles paatænktes i Forbindelse hermed endnu en hel Række andre betydelige Arbejder, en Udvidelse af Havnens Indløb, en Flytning af Fortøjningspælene for at gøre Sejlløbet bredere, en Udlægning af Gammelholms Bolværker, Opførelse af en ny Bro i Stedet for Knippelsbro og Udfyldning af det Yderste af Børskanalen, Udflytning af Stadens Sandkister til Kigkur-

vene, ligesom ogsaa en Forbindelse fra Jernbanen til Havnen og Toldboden ved en Hestebane, Regulering af nordre og søndre Toldbodpladser, Opførelse af Pakskure ved Kvæsthusgadens Anlægsplads for Dampskibe, Anbringelse af et Sejlløb i Snorrebro og Ombygning af Højbro, Udvidelse af Baadehavnen ved Toldboden samt Udvidelse af Langebros Sejlløb.

Alene Opregningen af Navnene paa disse mange Foretagender virker imponerende, og man maa i Betragtning af, hvor betydelige flere af disse Foretagender i og for sig var, nu da man ser dem ført ud i Livet, saa meget mere anerkende den Fremsynethed, hvormed de planlagdes, og den Energi, hvormed de gennemførtes.



Parti fra Holms Havn med Christians Kirke i Baggrunden.
(Fotograferet 1902 af G. L. Grove).

At følge alle disse Foretagenders Fremgang i Enkelthederne, at undersøge, hvorvidt de er udførte i Overensstemmelse med de oprindelige Planer eller senere Ændringer, vilde føre langt udenfor Maalet med denne Oversigt. Men et fyldestgørende Overblik vil ogsaa let erholdes gennem foranstaaende af Havnebygmester H. C. V. Møller udførte Kort, som i en Sum viser, hvad der i Havnen er udrettet af Udfyldningsarbejder og Bolværkssætninger i Kong Christian IX's paa saa mange Fremskridt rige Regeringstid,

som jo netop begyndte Aaret efter Fremkomsten af denne store Havneplan. Kortet viser os derhos ikke blot, hvorledes alle de her nævnte Forslag realiseredes, men ogsaa de endnu større Udvidelser mod Nord og Syd, der senere i samme Konges Tid førte Havnen ud paa helt ny Omraader i større Omfang, end det i de nærmest foregaaende Aarhundreder var sket.

Til at supplere det Overblik, Kortet yder, og give et Ind-

Christianshavns Kanal ved den Heeringske Gaard.
(Fotograferet 1903 af G. L. Grove).

tryk af Havnens Udseende i den her omhandlede Periode vil fotografiske Gengivelser i mange Tilfælde bidrage bedre end Ord. Medens Kortet giver Oversigten, viser Gengivelserne Enkelthederne, og ved at følge de karakteristiske Partier af den gamle og ny Havn og de dertil i al Korthed knyttede Oplysninger, bl. a. om de siden forrige Periodes Udløb skete Hovedforandringer, vil efterhaanden et Totalbillede dannes af den Udvikling, hvortil Havnen i vor Tid er naaet.

Man vil i Nutidens Kjøbenhavn saa vel finde maleriske

og stemningsfulde Partier, der minder om svundne Aarhundreder, som Partier, der endog indenfor den sidste halvtredsindstyveaarige Periode aldeles har skiftet Udseende i Kampen for paa bedste Maade at i Møde komme den moderne Trafiks bestandigt stigende Krav.

Betragter man først Havnen indenfor de gamle Fæstnings-

Christianshavns Kanal set fra Syd imod Børnehusbroen.
(Fotograferet 1903 af G. L. Grove).

voldes Ramme og ligesom tidligere begynder med Christianshavnssiden, vil man i Agt tage, at en større Del af de private Vandarealer mellem Volden og Christianshavn er blevne udfyldte, saaledes at nu kun en smal Kanal skærer ind fra Hovedløbet perpendikulært paa Christianshavns- eller Børnehuskanalen. Paa Hjørnet her ligger et af Burmeister & Wains store Skibsværfter, hvis Historie nylig er bleven belyst i et Festskrift. Udenfor dette og lidt nærmere Knippelsbro ligger Holms Havn og bag den Christians Kirken med dens smukt formede Taarn.

Følger man Kanalen ind forbi nys nævnte Skibsværft, træffer man til Venstre den anselige og pyntelige Heeringske Gaard, bygget sidst i det 18. Aarhundrede af den rige Skibsreder Hans P. Koefoed.

Kanalen er i sit videre Løb saa rig paa maleriske Partier, at nogle flere af disse, selv om Kanalens Betydning for Skibs-

Christianshavns Kanal set fra Børnehusbroen imod Snorrebroen.
(Fotograferet 1905 af G. L. Grove).

farten nu er mindre væsentlig, sikkert fortjener at bringes i Erindring, saa meget mere som Kanal-Partierne over Hovedet hører til dem, som er mest karakteristiske for vor Hovedstad, om end Stadens egne Indbyggere i Almindelighed lidet agter paa deres ejendommelige Ynde. Omstaaende Prospekt viser et Stykke af Kanalen set fra Gaden udenfor Heerings Ejendom over mod Børnehusbroen, med Christianshavns Torv til Højre. Forbi dette ses Kvindefængslet og bag det Frelsers Kirkes ejendommelige Spir.

Et lille Stykke forbi Børnehusbroen findes det paa modstaaende Side gengivne maleriske Kanalparti, hvor nogle faa Træer gør en pyntelig Virkning og minder om Kanalerne i flere hollandske Byer, som dog i Modsætning til vore Kanaler saa ofte prydes med lange Alléer langs Siderne. Under Bolværket i Overgaden neden Vandet ses Smaabaade til Udlejning.

Udsigt mod Nord fra Snorrebroen over Christianshavns Kanal.
(Fotograferet 1905 af G. L. Grove).

Længere fremme ses Snorrebroen, der forbinder St. Anna Gaden med sin Forlængelse paa den anden Side Kanalen.

Saa snart man kommer over Snorrebroen, har man en Udsigt imod tre gamle Pakhuse, der minder om den Tid, da saa mange af Hovedstadens rigeste Købmænd og Skibsredere havde Boliger eller Pakhuse paa Christianshavn. De tilhører nu alle Militær-Etaten og benyttes til Inventariedepot, men har i Slutningen af det 18de og først i det 19de Aarhundrede enkeltvis tilhørt Handelshuse af saa kendte Navne som Peter

Borre og Peter Fenger, Joost v. Hemert, P. Peschier & Comp., Niels Brock og Brødrene Tutein eller det Asiatiske Kompagni og Kræmmerkompagniet.

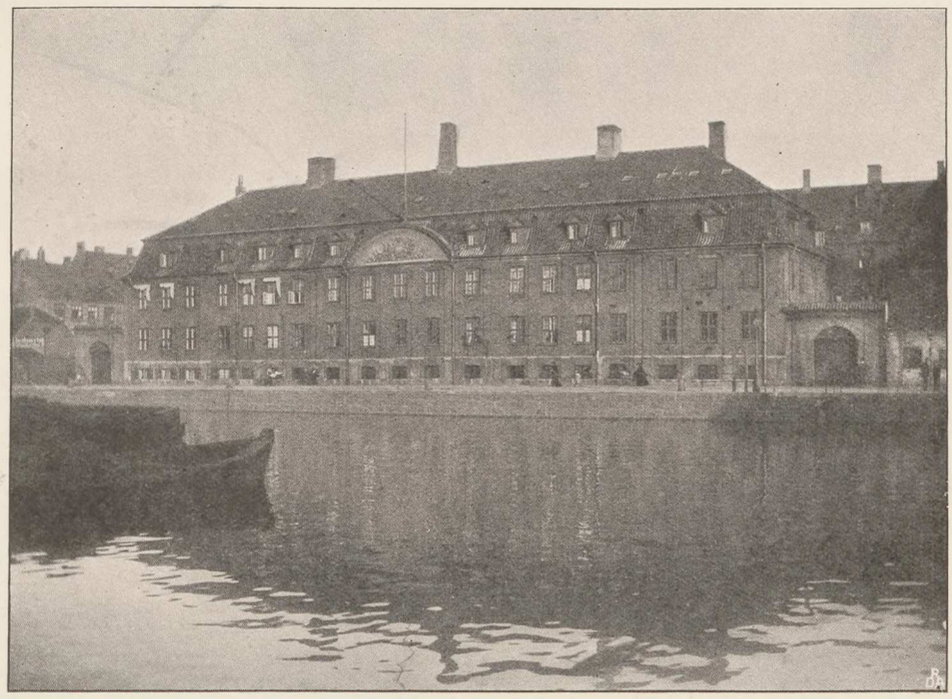
Naar man fra Overgaden neden Vandet omtrent ved de foran afbildede tre Pakhuse ser videre frem ad Kanalen, har man til Højre en Række i og for sig lidet skønne private Be-

Parti af Christianshavns Kanal mellem Snorrebro og Søkvæsthuset.
(Fotograferet 1905 af G. L. Grove).

boelseshuse, der dog med Frelsers Kirkespir i Baggrunden danner et ganske malerisk Parti, som af ovenstaaende Billede ses. Farvandet har i de sidste Aar faaet en ret livlig Trafik af Motorbaade, der gaar fra Christianshavns Torv til Kongens Nytorv og Langelinie.

Lidt længere ude paa samme Side af Kanalen ligger Søkvæsthuset. Dets Hovedbygning, som vender sin lange Facade ud mod Kanalen, blev opført i 1754 paa en dengang fri Plads bagved Frelsers Kirke til et Opfostringshus, men i 1777 ind-

rettet til et Søkvæsthus eller Krigshospital for Marinen, der i sin Tid kunde rumme tusinde Syge og hørte til vore bedst indrettede Hospitaler. Nu er det en Kaserne for Marinens Underofficerselever. Den stilfulde gule Hovedbygning, til hvilken Bygningsinspektør Conradi har givet Tegning, danner endnu med sit røde Mansardtag og med Kanalen i Forgrunden et



Christianshavns Kanal med Søkvæsthuset.
(Fotograferet 1906 af G. L. Grove).

af de tiltalende gammeldags Kanal-Partier paa Christianshavn.

Fortsætter man udefter, har man, førend man støder til Trangraven, der gaar perpendikulært paa Christianshavns Kanal og afslutter denne mod Nord, til Højre det ny Alladdins Kvarter, til Venstre den af Bjørn i sin Tid opfyldte Ø, der i lange Tider har været delt mellem flere Ejere. Dens nordligste Del er Grønlandske Handels Plads, derefter kommer Flydedokken og Krøyers Plads og endelig den sydligste Plads, der endnu fra gammel Tid kaldes Wilders Plads. De til Pladserne hørende

Havne vender ud efter mod Havneløbet. Hvor Wilders Plads støder op til Kanalen, der skiller den fra Christianshavn, ser man endnu et gammelt spidstaget Hus og længere henne Bagsiden af et af de tre første Huse paa Øen, der findes afbildede paa Stikket af Bjørns Skibsværft fra 1741 Side 30. Wilders Bro er i denne Periode først ombygget til Klapbro i 1877, siden atter til fast Bro i 1903. Christianshavns Kanal har med

Udsigt fra Christianshavn til Wilders Plads.
(Fotograferet 1905 af G. L. Grove).

sine Sidegrene en Længde af o. 5000 Fod og en Gennemsnitsbredde af o. 60 Fod, der tiltager til o. 110 Fod i den nordligste Ende og har en Dybde af 13—18 Fod.

Udenfor ligger Orlogshavnen, fra hvilken Øen Christiansholm, som nu ejes af Aktieselskabet »Christiansholms Fabriker«, i 1866 frasolgtes. Det samlede Areal af Flaadens Leje og Orlogsværftet er o. 174 Tdr. Land, hvoraf Vandarealet er o. 85 Tdr. De fire Holme er efter Haanden udvidede saa meget, at deres Arealer har naaet følgende Størrelser: Nyholm 273,000 □ Alen,

Frederiksholm Syd for denne 450,200 □ Alen, Dokø eller Ankerø 136,800 □ Alen og Arsenalø 292,400 □ Alen. Nedenstaaende fotografiske Gengivelse viser endnu Holmens Vagt og Mastekranen, der saas paa Eckersbergs foran, Side 51, gengivne Billede fra 1804, ved Indløbet til Inderhavnen i ret uforandrede Omgivelser efter et Mellemrum af lige Hundrede Aar. Flaadens Leje er skilt fra denne ved en Flydebro, Hønsebroen kaldet,

Udsigt fra Havnevæsenets Bygning over Indløbet til Inderhavnen og Nyholm.
(Fotograferet 1903 af G. L. Grove).

fortsat af en Række Fortøjningspæle, med svære Bjælker imellem.

Paa Nordre Toldbodplads fuldendtes i 1868 Havnevæsenets Bygning efter Tegning af Arkitekt V. Dahlerup. En Tilbygning er nylig udført ud mod Gaarden, da Pladsen var bleven for trang. Medens Granitlandingstrappen opførtes 1846—48, fuldendtes Reguleringen af Pladsen ikke før 1867—69, og en større Udvidelse Nord paa skete først ved Frihavnsanlægget, som senere nærmere skal omtales.

Paa den lange Strækning fra Toldboden til St. Annæ Plads

er dels opført enkelte ny Pakhuse, dels udenfor Frederiksgade en Række Blikskure til Opbevaring af det udskibede Gods. Opførelsen af Frederikskirken med den store Kuppel har bidraget meget til at forskønne Udsigten til Byen fra Søsiden. Langs Kajen ved Frederikskirken har nogle af vore største

Havnevæsenets Bygning set fra Toldboden.
(Fotograferet 1908 af G. L. Grove).

Passagerdampere haft deres Liggeplads, først Tingvallaskibene, nu de store Norgesdampere.

Længere henne ved Kvæsthusbroen er den store Trafik af Dampere i indenlandske Ruter, til de mange jydske Købstæder, til Bornholm og andre indenlandske Pladser. Trafiken har krævet gentagne Forlængelser af Kvæsthusbroen og Opførelse af større Vareskure. Navnlig blev Broen i 1877—78 forlænget med 400 Fod og derhos i hele sin Længde udvidet til sin dobbelte Bredde, medens den føromtalte Mole ved Larsens Plads,

som i samme Aar overgik i Havnevæsenets Eje, samtidigt sløjfedes.

Gennem Kvæsthusgade fører Vejen til Nyhavn, der for en Del har bevaret sin gammeldags Karakter med en Række smalle Husfaçader ud mod Kanalen, hvor Smaaskibe losse og lade og oplægges i Vintertiden. Motorbaade besørger ad denne

Scene af Morgentrafiken paa Kvæsthusbroen.
(Fotograferet 1908 af G. L. Grove).

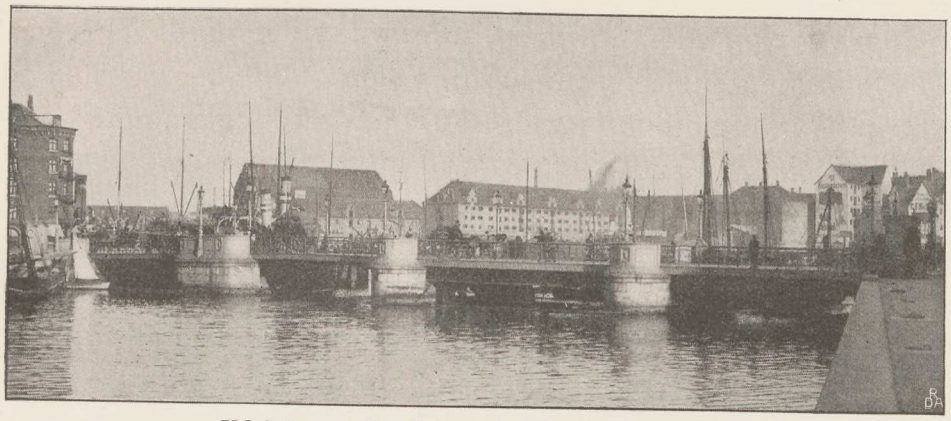
Kanal Trafiken til Christianshavn og Langelinie. Inderst i Kanalen laa i længere Tid »Bethelskibet«, som borttog Udsigten til Kanalen fra Kongens Nytorv, hvorfor det blev fjernet saavelsom et Nødtørftshus for Enden af Kanalen, der havde samme uheldige Virkning, og i Stedet blev et nyt mere smagfuldt Trappeparti bygget. I den sidste Tid har Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse bidraget ikke lidt til at bevare de omgivende Façaders gammeldags-Præg og til at smykke dem ved sammenstemt Maling, Blomsteraltaner m. m.

En Bro, bygget i 1874—75, fører fra Toldbodgade over Nyhavns Kanal til Gammelholm, hvis tætte Bebyggelse af moderne og lidet skønne høje Beboelseshuse tog sin Begyndelse fra 1861, samtidigt med at der efter Havneplanen af 1862 her blev opfyldt et Vandareal af 208,000 □ Fod, hvoraf den større Del var den tidligere Chaloupskursgrav og Mastegraven. Ud

Prospekt fra Nyhavns Kanal.
(Fotograferet 1905 af G. L. Grove).

mod Havnen opførtes brede Kajer, og et Jernbanespor yder Forbindelse med Hovedbanegaarden. Kajerne giver bl. a. Plads for Øresundsdamperne og Dampere, der besørge Smør- og Æg-Trafiken paa Hull, Newcastle og Leith.

Fra Havnegade paa Gammelholm fører omtrent ved Enden af Niels Juels Gade en i 1880 efter Tegning af Havnebygmester Øllgaard opført Bro, Børsbroen, over Slotsholmskanalen. Den fører til Højre til Børsen og til Venstre til Privatbankens for faa Aar siden opførte store Bygning, der fylder den Grund,



Udsigt over Børsbroen mod Christianshavn.
(Fotograferet 1908 af Jul. Aagaard).

hvor de fra mange Gengivelser bekendte »seks Søstre« laa, som paa Prospektet Side 49 ses fra Bagsiden mod Børskanalen. Yderst udenfor »de seks Søstre« stod en lille toetages rød Bygning. Hvorledes de gamle og ny Bygninger laa i Forhold til hinanden fremgaar af omstaaende Gengivelse, fra en Tid, da »de seks Søstre« havde veget Pladsen for Privatbankens ny Bygning, medens den omtalte røde Bygning, der stod umiddelbart uden for dem, endnu ikke var revet ned for at give Plads

Prospekt af Kajen ud for Gammelholm.
(Fotograferet 1908 af G. L. Grove).

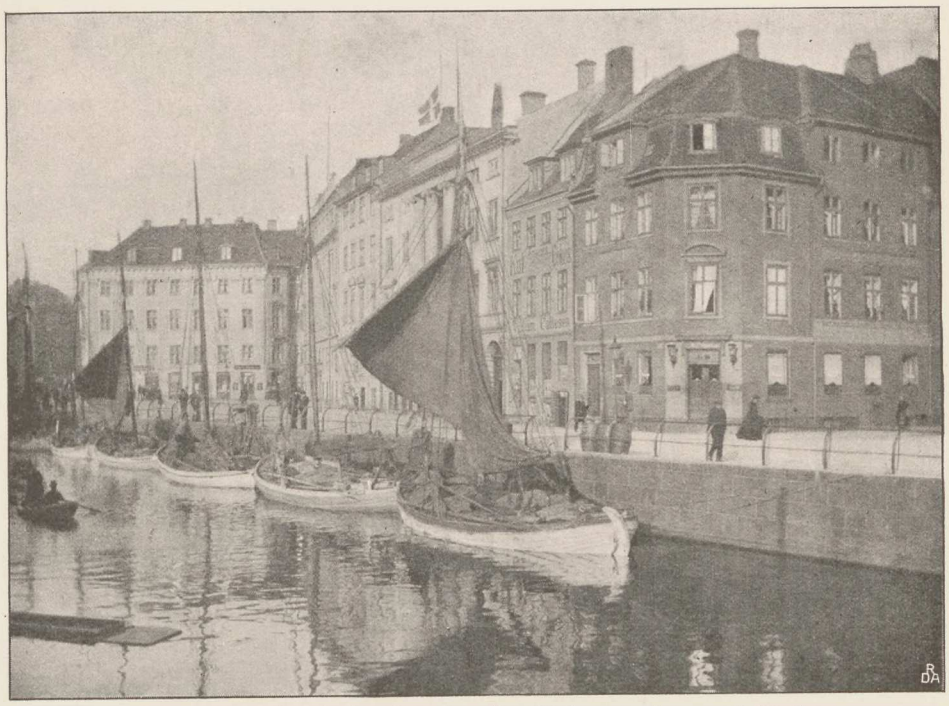
til Fortog og Gade. Billedet viser iøvrigt det nordlige Indløb til Slotsholmskanalen, som herfra til dens Udløb er 3900 Fod lang, 9—18 Fod dyb, mindst 60 Fod bred og rummer omtrent 6 Tønder Land.

Vender man et Stykke tilbage langs Kanalen forbi det smukke Parti, hvor man har Børsen paa venstre Haand og Holmens Kirke og Kapel paa højre Side (som i modsat Retning ses fra Tiden omkring 1860 paa Billedet Side 48), møder

Udsigt mod det nordlige Indløb til Slotsholmskanalen.
(Fotograferet 1903 af G. L. Grove).

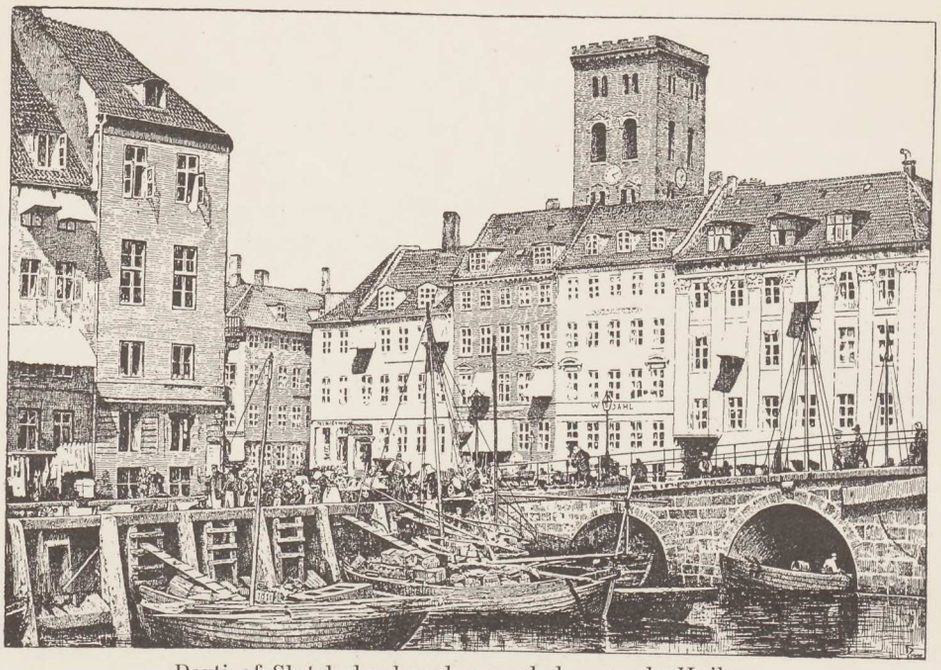
man den i 1879 opførte ny Holmens Bro. Den modstaaende Gengivelse viser Udsigten herfra indefter, til Højre med de ved samme Tid byggede ny Stenkajer og bag dem flere bekendte Steder, af hvilke Sundorphs Sted er nærmest, den Plougske Gaard paa Hjørnet af Højbroplads fjærnest. Hovedsagelig for at undgaa en nødvendig men kostbar Ombygning af Holmens Bro og Højbro, havde Havnekaptajn Garde i 1870 foreslaaet en delvis Tilkastning af Slotsholmskanalen, hvilket dog fraraadedes i 1873 af en desangaaende nedsat Kommission, som derimod foreslog en Sætning af Stenkajer og Regulering af Kanalen.

En fast Højbro afløste 1879 den gamle Bro, der havde en Vindebro paa Midten, og var bygget omtrent 1802. Omstaaende Billede gengiver den sydlige Side af denne, hvor den var landfast med Højbroplads, efter en Tegning, der er udført faa Aar, før den blev nedrevet. Den ny Højbro og den ny Holmens Bro er ens byggede i et enkelt Spænd og i en Bredde



Udsigt langs Slotsholmskanalen fra Holmens Bro mod Højbro.
(Fotograferet 1905 af G. L. Grove).

af 55 Fod med 10 Fods Fortog paa hver Side. En anden omstaaende Gengivelse viser den til den ældre Højbro (paa nys nævnte Billede) svarende Del af den nyeste Højbro og de ny Stenkajer. Foran Husene i Baggrunden, der paa begge Billeder er ganske ens, indtager nu det ny Absalonsmonument en fremragende Plads. Kanalens Omgivelser er ved Gammelstrand ret uforandrede fra Billedet Side 50, naar undtages, at det gamle Vejerhus og Vragerboden i Mellemtiden er forsvundne. Pladsen er derved blevet rummeligere for Fiskerkonerne, og



Parti af Slotsholmskanalen med den gamle Højbro.
(Efter Tegning fra o. 1870 af Fr. Hartvig).

ny brede Trappeanlæg i Stenkajerne tjener til at lette Opbæringen af Fiskene fra de ofte talrige Fiskerfartøjer og Hyttefade.

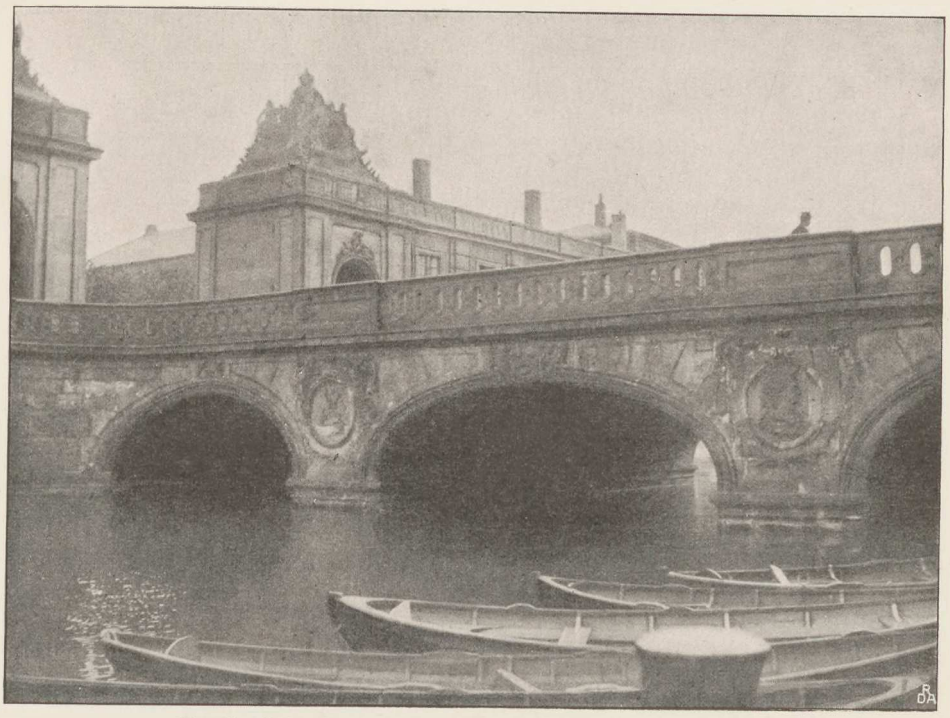
Slotsholmskanalen med den ny Højbro.
(Fotograferet 1905 af G. L. Grove).

Længere fremme staar det værdige gammeldags Assistenshus, og i Nybrogade ved Hjørnerne af Snaregade ses ud til Kanalen et smukt gammelt sandstensbeklædt Hus og fire karakteristiske røde Gavle.

Drejer man derefter om Hjørnet i den Del af Slotsholmskanalen, der i Reglen kaldes Frederiksholms Kanal, kommer man gennem den i 1899 til 1900 under Ledelse af Arkitekt M. Nyrop ombyg-

gede Stormbro til den stilfulde Marmorbro, Hovedindgangen til det gamle Christiansborg Slot.

Fra Marmorbroen fører Kanalen videre gennem Prinsens Bro eller Tøjhusbroen med Staldmestergaarden til Venstre ud mod Hovedløbet i Havnen i Nærheden af Langebro. Til Højre ligger af offentlige Bygninger Artilleriets, tidligere Hestgar-



Parti af Frederiksholms Kanal med Marmorbroen.
(Fotograferet 1905 af G. L. Grove).

dens, Kaserne, Civil- og Militær-Etatens Materialgaard, længere henne Komplekset om Kongens Bryghus. Yderst til Venstre ligger en af de mest karakteristiske gamle Bygninger i Kjøbenhavn, det gamle Kongens Bryghus, der stammer fra Christian IV's Tid, og hvis røde Mure og mægtige Tag ogsaa ude fra Havnen og fra Langebro gør en malerisk Virkning. Mellem denne Bygning og Kanalen blev o. 1870 en ny Gade aabnet fra Staldmestergaarden, perpendikulært ud paa Christiansgade,

som derved blev tilgængelig for Færselen fra begge Sider, medens den hidtil kun var aaben Nord fra.

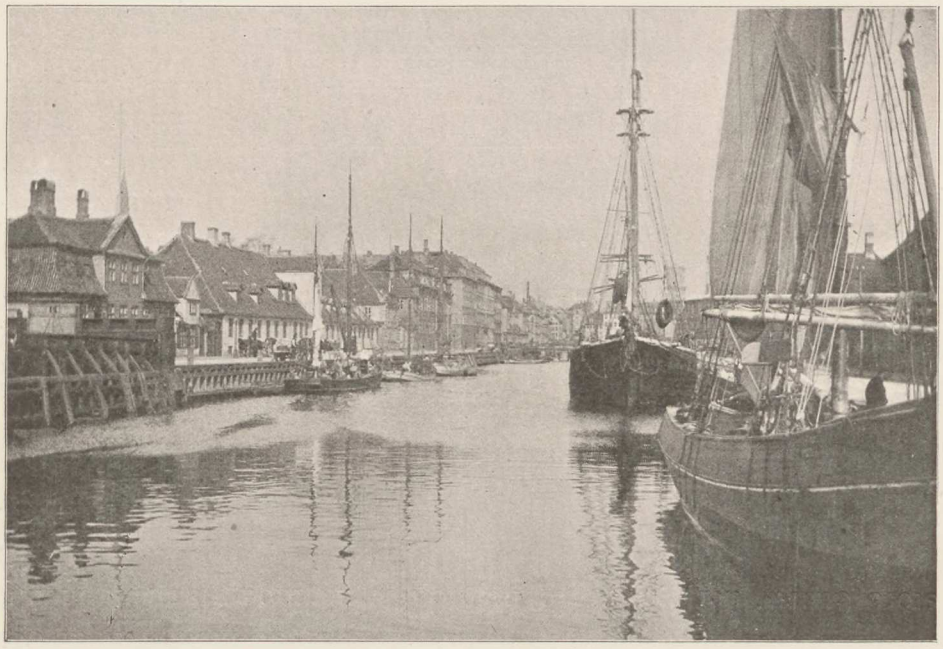
Yderst ude for Enden af Kanalen ligger en i 1880 bygget Bro, Frederiksholms Bro, hvis Anlæg, ligesom Børsbroens, stod i Forbindelse med en Beslutning af 1878 om Anlægget af et Havnespor fra Kjøbenhavns Banegaard til Nyhavn. Modstaaende Billede viser Frederiksholms Kanal set fra nys nævnte

Parti af Frederiksholms Kanal med det gamle Kongens Bryghus set fra Tøjhusbroen.
(Fotograferet 1905 af G. L. Grove).

Bro ind efter i modsat Retning af Udsigten paa det ovenstaaende. Man ser her til Venstre Militær-Etatens Materialgaard, længere fremme Prinsens Bro. Bygningerne til Højre skjules af Skibene. Over det bageste skimtes dog Frue Taarn, men til Forskel fra paa Billedet Side 34 uden det høje Spir.

Afslutter man Turen om Slotsholmen ved herefter at dreje til Venstre ad Christiansgade, kommer man til et Terræn, hvor meget i denne Periode er forandret ved Opfyldning, navnlig i Følge Havneplanen af 1862. Christian IV's smukke Havne-

bassin i Tøjhusgaarden blev i 1867—68 tilkastet. Dets Areal var da 80,000 □ Fod stort. Paa Terrænet udenfor blev ligeledes ved Opfyldning dannet 160,000 □ Fod Land, saaledes at en bred Bolværksplads vandtes. Ved Køb og Magelæg blev der udlagt o. 132,000 □ Fod Jord til Gade og Plads, og et nyt Bolværk opført i en Længde af o. 1600 Fod. Paa den ny brede Bolværksplads er bygget et Vareskur og et Fiskehus, og

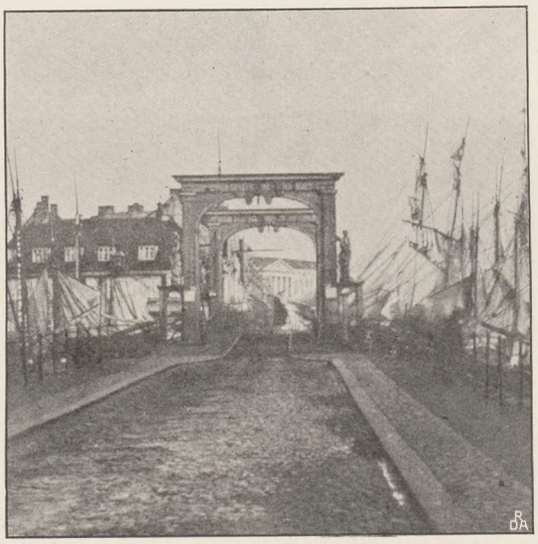


Udsigt fra Frederiksholms Bro ind over Kanalen.
(Fotograferet 1905 af G. L. Grove).

indenfor Gaden opførtes nylig, med Facaden indefter, det ny kongelige Bibliotek.

Gaar man forbi nogle private Grunde med Pakhuse ud mod Stranden, deriblandt Sukkerhuset »Phønix«s Ejendom, naar man til Knippelsbro. Den har alene i den her omhandlede halvtredsindstyveaarige Periode tre Gange fuldstændigt skiftet Udseende. Først var den en Hejsebro, der stammede fra en i 1816 af Havnebygmester Halkier foretagen Ombygning. I Modsætning til den nuværende Bro gik den fra Brogade hen

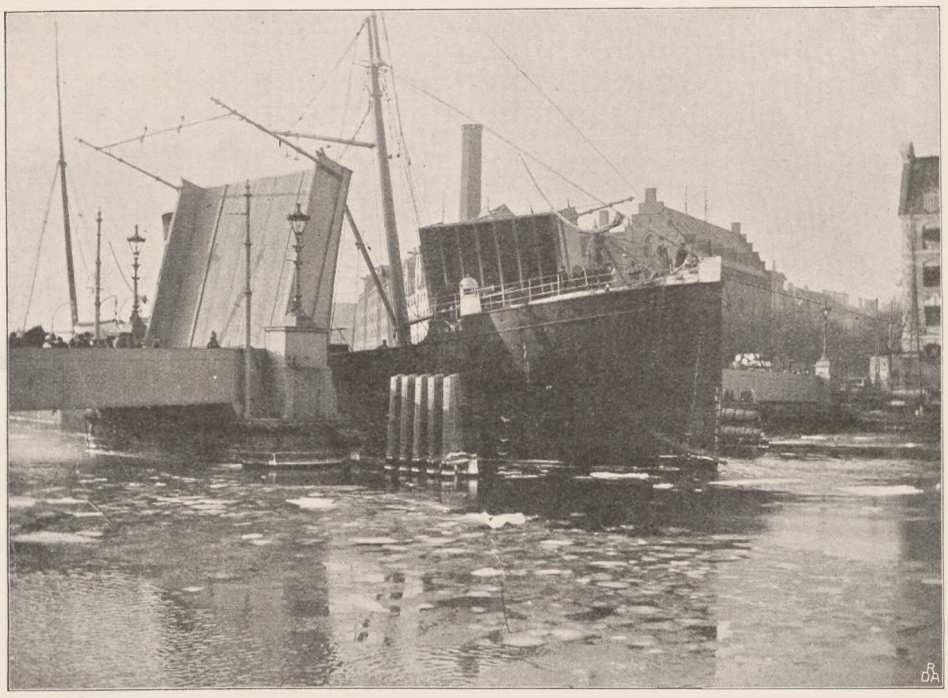
mod Børsgade. Hosstaaende Billede viser, hvilken smuk Udsigt til Christiansborg Slot man havde mellem Broens portformede Overbygninger, der var prydede med tre Alen høje Statuer af de fire Vinde. Broen blev imidlertid for snæver for Trafikken og Sejlvidden, 31 Fod 10 T., efter Haanden for smal. Opførelsen af en ny og tjenligere Bro var optaget paa Havneplanen af 1862, og den blev i 1868—69 fuldført af Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri for 352,400 Rdl. Denne Bro lagdes fra Enden af Børsgraven, der blev opfyldt og omdannet til den brede Slotsholmsgade, over til Torvegade og aabnedes for Færselen 1. Sept. 1869. Broen er en Løftebro med Overbygning af Jern, med en Gennemsejlingsaabning paa 55 Fod, er 30 Fod bred og o. 288 Fod lang.



Den gamle Knippelsbro fra c. 1860.
(Efter et Havnebygmester H. C. V. Møller tilhørende Glasstereoskopbillede).

Skibenes stadige Tiltagen baade i Længde og Bredde gjorde det imidlertid forholdsvis snart nødvendigt at faa en Bro med endnu større Sejlvidde, ligesom den stærkt tiltagende kørende og gaaende Færsel krævede en Udvidelse af Breden. Desuden gjorde Strømforholdene det meget ønskeligt at faa Broen anbragt vinkelret paa Strømmen. Der var saaledes vægtige Grunde til at faa en ny Bro, men først Bestemmelsen om Privatbankens Opførelse paa »de seks Søstre«s Plads i 1900 og de dermed i Forbindelse staaende Overenskomster mellem Kommunen og Havnevæsenet muliggjorde Tanken om Ombygningen, der ogsaa krævede omfattende Omformninger af Kystlinierne

paa begge Sider af Havnen i Nærheden af Broen. Hvorledes Privatbanken kom til at indtage »de seks Søstre«s Plads, er foran omtalt. Den 20. Juli blev om Broens Bygning mellem Kommunen og Havnevæsenet truffet en Overenskomst, hvorved ogsaa afgjordes følgende dermed i Forbindelse staaende Forhold, at Bolværkerne langs Børsgade skulde rykkes 18



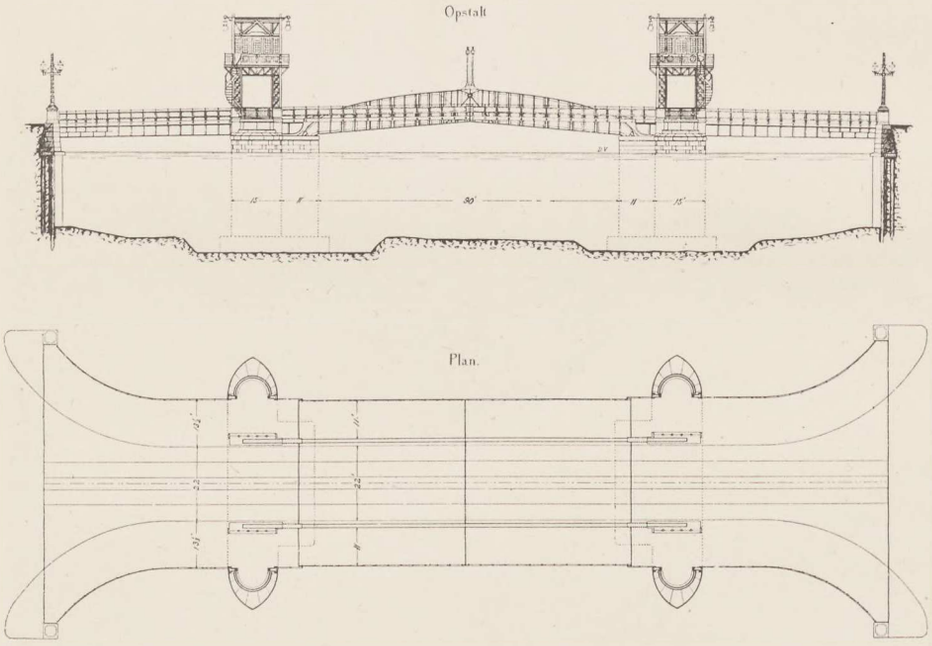
Knippelsbro med et passerende Skib.
(Fotograferet 1903 af G. L. Grove).

Fod ud (hvorved Gaden blev 60 Fod bred), Christiansgade gøres 50 Fod bred, og Kystlinierne paa begge Sider af Havneløbet reguleres ved Bortskæring af Phønixpynten og Pynten ud for Brogade og en Strimmel af Asiatisk Kompagnis gamle Plads m. m. De samlede Udgifter kalkuleredes til o. $1^2/_3$ Million Kroner.

Den ny Bro bliver bygget som Klapbro med en Gennemsejlingsaabning af o. 70 Fod og Bredde af o. 40 Fod og ventes at kunne blive færdig omtrent samtidig med, at Halvhundrede-

aarsdagen for Loven om Havnevæsenets Bestyrelse af 30. December 1858 fejres. Nedenstaaende Tegning vil vise Opstalt og Grundplan, medens modstaaende fotografiske Gengivelse viser Broen under Opførelse i det Øjeblik, da en af de mægtige Klapper, der bærer Broen, blev anbragt paa Christianshavnssiden.

Bortskæringen af Pynten ud for Brogade medførte, at den store Gaard, der vendte to høje Gavle ud mod Havnen, maatte

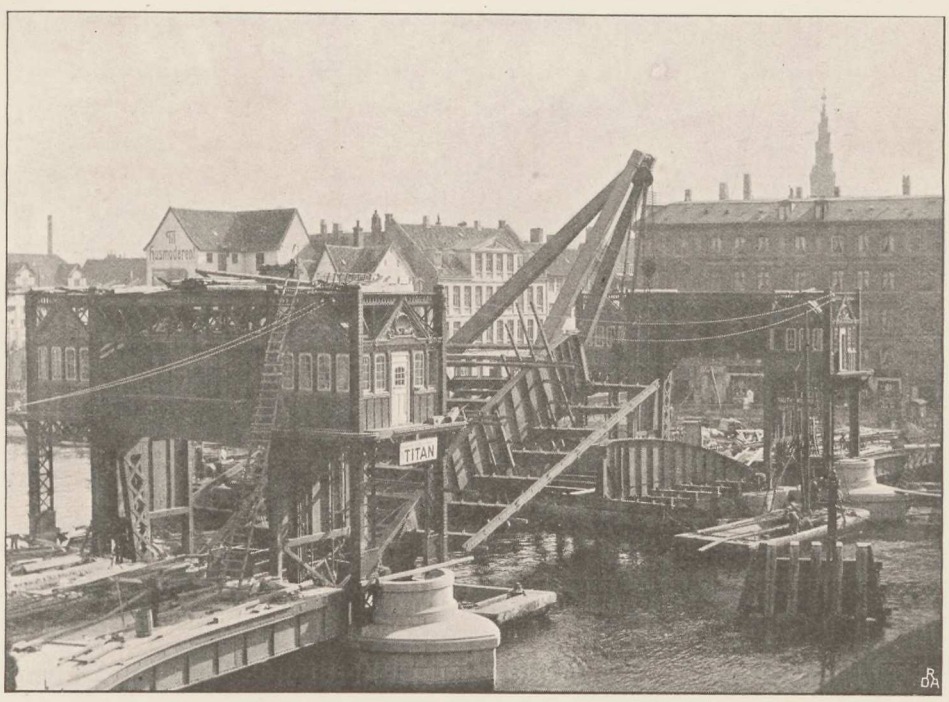


Opstalt og Plan af den nyeste Knippelsbro.
(Efter Tegning af Havnebygmesteren).

offres. Til Minde om dette saa ganske nylig forsvundne Parti af Kjøbenhavn følger Gengivelsen Side 86. Paa denne eller de to Nabo-Ejendommes Grund stod Kongens Toldbod, der i Christian IV's Tid blev tilskødet først Tolderen Jonas Heinemark, siden Hans Knip. Resten af Brogade blev først senere bebygget. Da Admiral Curt Adelaer byggede sin anselige Gaard i Strandgade for Enden af Brogade, der endnu staar omend delt i to og med delvis ændret Façade mod Strandgade, havde han ret fri Udsigt baade foran til Stranden, hvor

en Del af Brogades Grund ned mod den gamle Toldbod hørte til hans Fortog, og bagved ud ad Kanalen til, hvor han havde sin Have. Hvor det nedrevne Sted før stod, er nu Nedgang til Færgen ved den ny Stenkaj, medens Færgelejet før laa nærmere Knippelsbro.

Vender man nu tilbage til Udgangspunktet for denne Van-



Den ny Knippelsbro under Udførelse.
(Fotograferet den 20. Sept. 1908 af J. Simonsen).

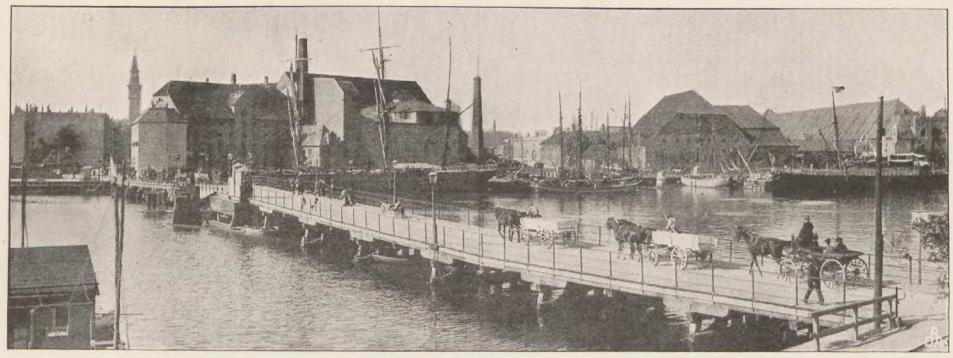
dring gennem Kanalerne og Havnen indenfor de gamle Volde paa Christianshavnssiden, støder man paa det andet gamle Hovedfærdselsmiddel mellem Christianshavn og Kjøbenhavn, Langebro. Denne var senere blevet fuldstændig ombygget i 1850—51 og atter omdannet i 1875 i en Skikkelse, som fremgaar af Billedet paa Side 87 øverst.

Billedet er taget fra Christianshavnssiden, og man ser over Broen Pladsen udenfor Kongens Bryghus og Grynmøllen, der saa vel som Terrænet udenfor Tøjhuset i denne Periode havde

faaet en Tilvækst af Landareal ved Udfyldning. I Baggrunden til Højre ses det gamle Kongens Bryghus og Tøjhuset. Ogsaa for denne Broforbindelse stillede Færselen til Lands og Vands uafviselige Krav paa Forbedringer, og i Juli Maaned 1899 blev der mellem Havnevæsenet og Magistraten fastslaaet en fuldstændig Ombygning af Broen. Brobanebredden, 21 Fod,

Det i 1907 nedrevne Sted for Enden af Brogade.
(Fotograferet 1905 af G. L. Grove).

skulde forøges til 46 Fod og den fri Sejlvidde af 42 Fod til to fri Sejlvidder af 70 Fod, idet den ny Langebro skulde bygges som Svingbro. Denne Brobygning, der var af en herhjemme ny og ret ukendt Konstruktion, fuldførtes i 1903 efter Tegning af Havnebygmesteren for en Bekostning af omtrent halvanden Million Kroner. Broen hviler paa 9 Stenpiller, er 500 Fod lang og ejendommelig ved sit høje drejelige Midterparti. Til Broarbejdet knyttede sig for Havnevæsenets Vedkommende store Kajmursarbejder ved Reguleringen

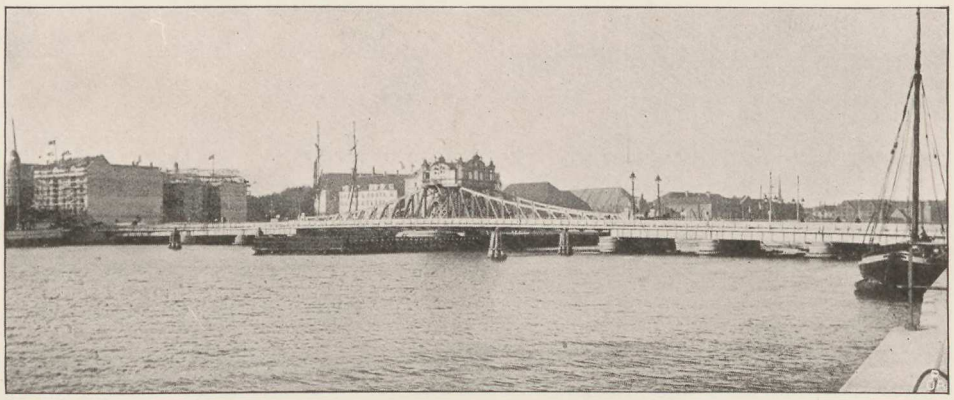


Den gamle Langebro.
(Fotograferet 1900 af P. Knudsen).

af Kystlinierne paa begge Sider af Havnen ved Broens Tilslutninger til Landjorden.

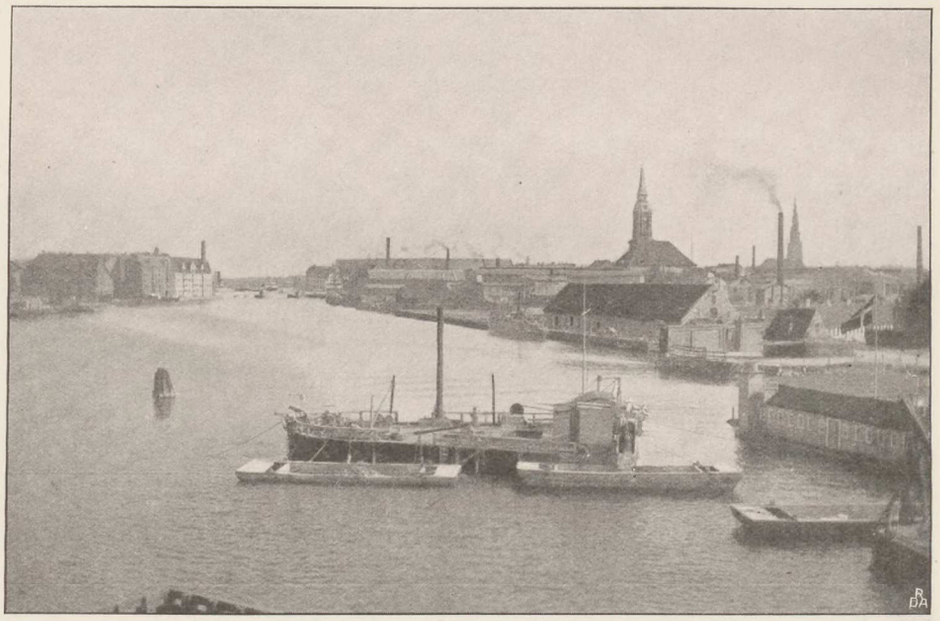
Naar man fra Langebro til Afsked vil kaste et Blik ind efter, ser man, som omstaaende Billede viser, Havnens brede Løb indsnævre sig mere og mere hen imod Knippelsbro i Baggrunden til Venstre. Til Højre ses Christianshavnssiden med Christians og Vor Frelsers Kirker; til Venstre for Knippelsbro ligger Phønixpynten, der skal bortskæres, med det store Pakhus nærmest Havnen, som nu allerede er nedrevet.

Havnen og Kanalerne indenfor de gamle Fæstningsvolde er nu gennemgaaede næsten Skridt for Skridt, medens vi har



Den nyeste Langebro, fuldført 1903.
(Efter Fotografi af Jul. Aagaard).

forsøgt ved Gengivelser af mange Enkeltheder at stille os for Øje, hvad der karakteriserer dem og deres Omgivelser. Den Tid er længst forbi, da Havnen blev sat i Skygge af Kanalerne, og da de kongelige Reskripter fortrinsvis talte om Kanalerne fremfor om Havnen eller mulig regnede Havneløbet selv for en Kanal, blot af større Vidde end de andre. Paa den anden Side vilde man nu, selv om deres Betydning for Tra-



Udsigt fra den ny Langebro mod Knippelsbro.
(Fotograferet 1905 af G. L. Grove).

fiken med Smaaskibe og Baade var endnu mindre end den er, nødigt afse Kanalerne. Ikke blot gemmer de Minder om den gamle By, men ved at føre det nu, takket være forbedrede Kloak- og Strømforhold, friskere Vand gennem lange Strækninger af Byen medfører de et Liv og en Skønhed, der ikke let paa anden Maade erstattes. Solens og Lysets Afspejling af Omgivelserne i Vandet giver en bestandig Afveksling, og den Grund, der tidligere ofte førte til Tilkastning af Kanalerne, at Tilløbet fra Kloakerne bragte Vandet til at raadne, vil nu ikke længere kunne føres i Marken.

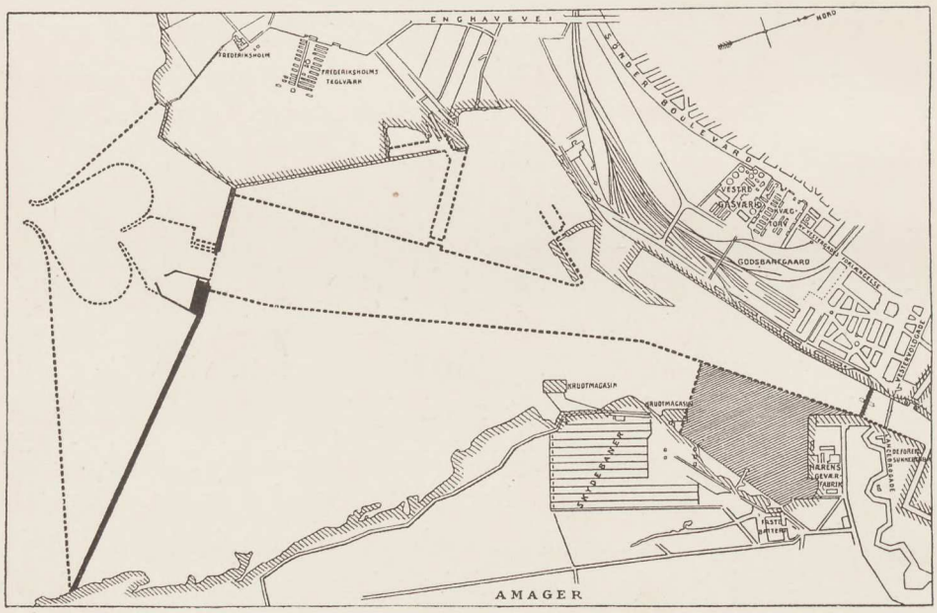
Men Hovedhavnen, den store og dybe og paa mange Maader forbedrede Havn fra Toldbodbommen til Langebro, hvis Inddragelse i Havneomraadet i Christian IV's og nærmeste Efterfølgeres Tid repræsenterede et saa mægtigt Fremskridt, og som trods rigelig Opfyldning gennem Aarhundreder endnu har et Vandareal af over $4^1/_2$ Million □ Fod, medens de samlede Kanalers Areal kun er $1^1/_7$ Million □ Fod, er nu blot en »Inderhavn«, idet der i de sidste halvtredsindstyve Aar er vokset ikke mindre rummelige Havne op baade Nord og Syd for samme, en Nordhavn med Frihavn og en Sønderhavn, der hver for sig er betydeligt større, som let ses af Planen Side 60 og Kortet fra 1908.

Vi vil sluttelig søge at give et Omrids af disse ny Havnes Udvikling, der er foregaaet for vore Øjne, hvorfor mange Enkeltheder er for vel kendte til at udkræve nærmere Omtale. Da vi nys dvælede ved Udsigten fra Langebro, vil vi begynde med herfra at vende Blikket mod Syd.

Tanken om ved gennemgribende Forandringer at danne en Havn syd for Langebro har oftere været fremme. Den var paa Nippet til at gennemføres ved den Koncession, der i 1859 blev udstedt i Anledning af A. W. Andersens foran omhandlede Forslag, der hvilede paa den engelske Ingeniør Murrays Planer. Ved Havneplanen af 1862 var det foreslaaet at uddybe et Løb til Gasværket paa Vesterbro og anvende Fylden herfra til Dannelse af en Ø udenfor Tømmerpladserne af omtrent 309,000 □ Alen i en Form, der svarede til en i Murrays og A. W. Andersens Plan foreslaaet. Disse Foretagender begyndtes 1870, og i 1877 var der uddybet et Løb af 200 Fods Bredde og 20 Fods Dybde fra Langebro til Gasværket og herimellem anlagt en Bolværkslinie paa 3,845 Fods Længde og i Tømmergraven og dens Indløb af 2,933 Fods Længde. Ved Uddybningen Syd for Langebro var der optaget 723,815 Læster Fyld, og mellem denne og Gasværkerne til Veje bragt et færdig-

dannet landfast Areal af 2,030,000 □ Fod med et Tømmergravsbassin af o. 322,400 □ Fod.

I Aaret 1892 var der nedsat en Kommission i Anledning af et Forslag fra Krigsministeriet om Inddæmning af den østlige Del af Kalvebodstrand og et tilsvarende uddybet Løb gennem dette Farvand, men dette Projekt kom lige saa lidt som Andersens eller Fyringeniør C. F. Groves Forslag af 1872 til Ud-



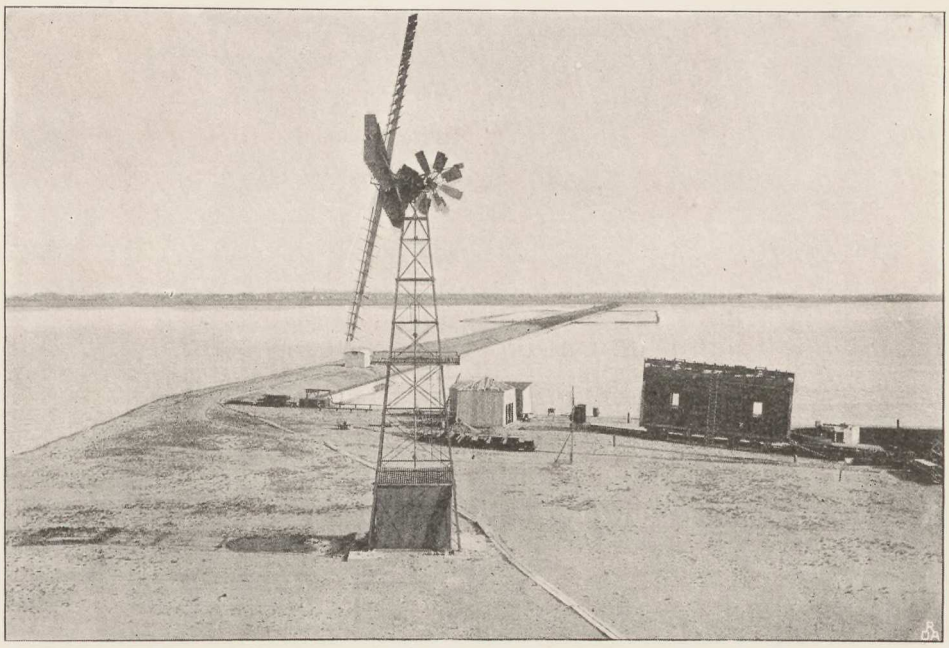
Plan over Regulering af Kalvebodsterrænet og Kjøbenhavns Havn syd for Langebro.

(Efter Tegning af Havnebygmesteren).

førelse. I 1895—97 anlagdes Vestre Gasværkshavn og i 1900 Fiskerihavnen i Kalvebodstrand samt en ny Tømmergrav, medens Magistraten lod den gamle opfylde og Terrænet bebygge. Imidlertid opdukkede stadigt, navnlig fra Industriens Forkæmpere, ny Ønsker om Landerhvervelser ved dybt Vand, og for at i Møde komme dem udarbejdede Havneforvaltningen en omfattende Plan til Regulering af Kalvebodstrand, der navnlig ved Amagersiden egnede sig godt til Udfyldning, jfr. ovenstaaende Plan, hvor de punkterede Linier viser Havnen syd

for Langebro, og et forventet Opfyldningsarbejde er anført med skraveret Grund. For ikke at risikere for indknebne Forhold, sattes Minimumsbredden for det vordende Løb (ud for den fremskudte Pynt af Vestre Gasværkshavn) til 600 Fod, medens den mod Syd bestemtes til 1600 Fod ud for Frederiksholms Pynten, Dispositioner, der dog siden blev noget ændrede.

Da imidlertid de med Landvindingen forbundne Uddyb-

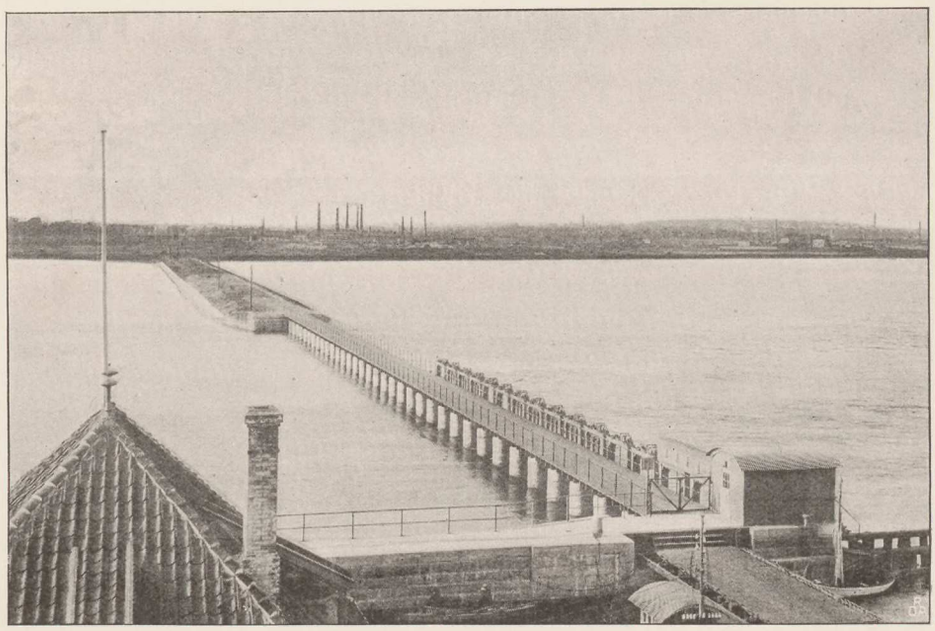


Dæmning og Sluseanlæg i Kalvebodstrand set mod Amager.
(Fotograferet 1906 af Jul. Aagaard).

ninger vilde medføre meget stærkere Strøm i den gamle centrale Havn, maatte man først gøre sig til Herre over Strømforholdene og indrette en Afspærring tværs over Kalvebodstrand, forsynet med den for Sejladsen fornødne Skibsfartssluse og en for Vandets Friskning i Havnen nødvendig Friskningssluse. En saadan Afspærring er nu ført fra Frederiksholms Pynten til Amager ret ud for Taarnby Kirke i en Længde af c. 7,200 Fod.

I Dæmningen er anbragt en Skibsfartssluse (170 Fod lang, 36 Fod bred, 12 Fod dyb) med Skydeporte, udenfor den et Par Havnemoler til Dækning af en mindre Forhavn paa $4^1/_2$

Td. Land, 12 Fod dyb), i hvilken Fartøjerne kan samles før Gennemslusningen. Endelig er vest for Skibsfartsslusen anbragt Friskningsslusen, o. 410 Fod lang med 35 Stigbordsaabninger, 8 Fod brede og 8 Fod dybe med en Færselsbro over. Slusens Vandslug er o. 2,300 □ Fod. En Maksimums Strømhastighed ved Knippelsbro af 3 Knob vil kun kræve Lukning af 15 af Aabningerne, medens de øvrige altid kan staa aabne. Dette sær-



Dæmnings- og Sluseanlæg i Kalvebodstrand set mod Frederiksholm.
(Fotograferet 1906 af Jul. Aagaard).

deles betydelige Dæmningsarbejde, hvorved ikke blot Strømforholdene i Havnen er meget forbedrede, men en Mulighed vundet for at kunne indvinde ikke mindre end 570 Td. Land og et Vandareal paa o. 200 Td. Land er nu gennemført af Havnevæsenet.

Dybden i Søndre Havn er nu fra Langebro til Vestre Gasværkshavn 20 Fod, og herfra fører et 100 Fod bredt og 12 Fod dybt Løb ud til Slusen. Paa Østsiden er der til Veje bragt et Landareal af o. 60 Td. Land, der skal anvendes til Fabriksanlæg o. l., og foran dette er fra 1903—07 uddybet et

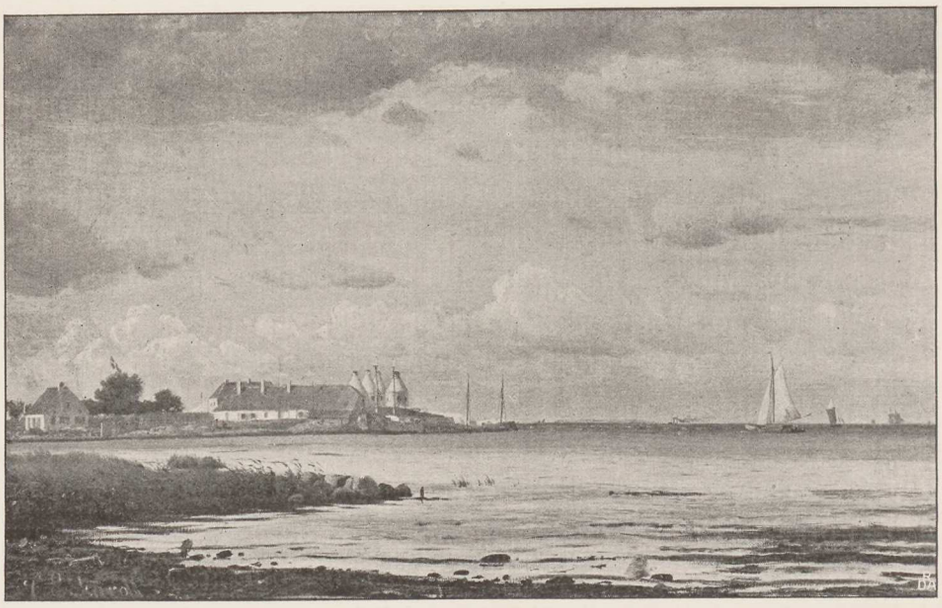
3500 langt, 250—500 Fod bredt, 20 Fod dybt Havneløb udfor Islandsbrygge, der har en Kajmurslængde af o. 3,000 Fod. Det samlede Vandareal i Sønderhavn, over hvis Udstrækning et nyt Kort bag i Bogen giver en nærmere Vejledning, fordeler sig nu saaledes: Havneløbet langs Kalvebodbrygge 1,760,000 □ Fod, udfor Islandsbrygge 1,150,000 □ Fod, fra Gasværkshavnen til Enghavebrygge og Fiskerihavnen 1,675,000, Kommunal Badeanstalts Vandareal 107,000, Fiskerihavnen 160,000, Tømmergraven 164,000, Farvandet udfor Enghavebrygge 125,000, Løbet fra Fiskerihavnen til Slusen 665,000, Slusehavnen 260,000, mellem Slusen og Tornekosten 200,000, ialt i Søndrehavnen 6,266,000 □ Fod.

Har Havnen indenfor de gamle Volde saaledes faaet et i Udstrækning langt større nyt Havnebassin udenfor sig mod Syd, har den ogsaa mod Nord i denne Periode faaet en anden betydningsfuld Udvidelse, der overgaar Inderhavnen i Størrelse, ligesom den ved sin større Dybde, ved Anlægget af Frihavnen, ved ny og praktiske Indretninger til Lettelse for Havnetrafikken, Pakhuse, Kraner, i mange Retninger betegner store Fremskridt i Udviklingen.

Allerede ifølge Havneplanen af 1862 var der projekteret et Anlæg paa Revshalegrunden mellem Lynetten og Nyholm, hvorved der kunde dannes et rummeligt mod Østenvind og Isgang bedre beskyttet Bassin for ankrende, dybtgaaende Skibe paa Reden indenfor Trekroner, og hvortil Fylden navnlig vilde vindes ved Inderredens samtidige Uddybning til 22 Fod. Dette Anlæg udførtes i 1868—73, og af det inddæmmede Land købte Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri i 1872 et Areal paa over 10 Tønder Land, hvor det bekendte store Værft for Jernskibsbygning anlagdes, som ogsaa er skildret i det Side 65 omtalte Festskrift. Inderredens vestlige Landgrænse var den for sin landskabelige Skønhed bekendte Langelinie med Strandpromenaden, hvis bugtede Løb om Citadellet

ud imod Badeanstalterne og Rosenvænget er indtegnet paa Kortet Side 57.

I en Skrivelse af 29. Juni 1872 til Havneraadet paaviste Havnekaptajnen den nær forestaaende Nødvendighed af at til Veje bringe forøget Anlægsplads Nord for Toldboden ved Opførelsen af en Kaj ud for Langelinie i Forbindelse med Toldbodens nordre Plads samt Ønskeligheden af Moleanlæg omkring Inderreden, som kunde omdanne den til en Havn,



Prospekt af Reden indenfor Kalkbrænderierne før Frihavnsanlæget.
(Efter Maleri i privat Eje).

nemlig en Mole (der tillige kunde træde i Stedet for Langelinie som Led i Forsvaret) fra Kysten nord for Ny Kalkbrænderi tværs over Stubbegrunden henimod Trekroner, samt en Bølgebryder mellem Trekroner og Lynetten. Hvor landlige Omgivelser Bugten indenfor Kalkbrænderierne, der nu optages af Frihavnens talrige, moderne Havneanlæg, den Gang havde, vil ovenstaaende Billede vise. Længe krævede Militær-Etaten Langelinie bevaret saa vel som adskillige Servitutter, der hvilede paa Terrænet nærmest udenfor Fæstningen, og opholdt

derved Planens Udførelse. I November 1873 fremsatte Grosserer-Societetet en Opfordring til Havnevæsenet om at fremkomme med Forslag til Toldbodspladsens Udvidelse og Fremskyndelse af Arbejderne paa Reden, deriblandt Grunden »Ryggen«s Fjernelse. I 1874 den 16. Okt. fremsendtes en af Havnebygmester Øllgaard fremsat Plan til at omdanne Inderreden til en Havn. I 1876 havde Havnevæsenet for en Tid skaffet sig fornøden Bolværksplads ved et Magelæg af Gammel Dok mod Larsens Plads, som dog atter 1882 afhændedes til Aktieselskabet »Larsens Plads«, efter at den herværende Mole, der generede Trafiken paa Kvæsthusbroen, var blevet fjærnet. I 1877 fik Havnekaptajnen Krigsministeriets Samtykke til at oplægge den Fyld, som vandtes ved Inderredens Uddybning til 22 Fods Dybde, til Landdannelser mellem Ny og Gamle Kalkbrænderi. Paa den anden Side opnaaede Militær-Etaterne Anlæggelsen af Kalkbrænderibatteriet i 1880—82.

Under 11. Okt. 1879 paalagde Indenrigsministeren Havneraadet at udarbejde en ny samlet Havneplan, som for en længere Fremtid kunde gøre Fyldest. For at efterkomme dette Paalæg har paa Foranledning af Havneraadet et Udvalg af dette, bestaaende af Fenger, Holmberg og Melchior, i Forening med Havneforvaltningen udarbejdet en den 4. Maj 1881 udgiven Plan. Denne optog først til Drøftelse flere ældre Planer, der i de sidste Tiaar havde været fremme til Forbedring af Havnen, nemlig to Planer af Kommandør Wilde om at udvide Havnen ved Inddragning af en Del af Flaadens Leje og Christianshavns Fæstningsarealer, en Plan om Udgravning af et Løb fra Trangraven gennem Christianshavns Vold med et Havneindløb paa Østkysten af Amager, W. Murrays og A. W. Andersens føromtalte Plan, og en af Fyringeniør Grove udarbejdet Plan til Landdannelse ved Kalveboderne og et 8 à 10 Fods Løb gennem Kalvebodstrand, som dog alle blev fraraadede efter en nærmere Kritik og Beregning af Omkostningerne ved de forskellige Planers Gennemførelse af Havnebygmester

Øllgaard, idet det af Havneraad og Havneforvaltning bestemt hævdedes, at en hensigtsmæssig Udvikling af Havnen kun kunde finde Sted mod Nord.

Til Havneraadets og Havneforvaltningens Plan hørte Tanken om Dannelsen af dybe Bassiner mellem Nordre Kalkbrænderi og Kastellet indenfor 12 Fods Kurven, og Anvendelse af Fylden til ny Landdannelser, til Oplagspladser og Byggegrunde for Pakhuse og Fabriker i Nærheden af dybt Vand. Udgiften ansloges til c. $6^1/_3$ Million Kroner. Til Udførelse i de første Aar foresloges dog kun, at der langs Revshaleøen og til Knippelsbro til Veje bragtes overalt 22 Fod og et 200 Fod bredt Løb af 24 Fods Dybde gennem Inderreden til den gamle Havns nordlige Del inden Udgangen af 1882, og at Fylden, som ikke behøvedes til Fuldførelse af Revshaleøen, optoges paa Inderredens Vestside.

I Aarene 1882—89 fuldførtes Revshaleøen og udførtes nævnte Uddybning og Opfyldninger paa Inderredens Vestside, og ved Kalkbrænderifortet anlagdes to Havnebassiner med henholdsvis 24 og 14 Fods Dybde, de saakaldte Redhavne. I 1889 paabegyndtes Uddybningen af et 26 Fod dybt Løb gennem Inderreden og Havnen til Larsens Plads.

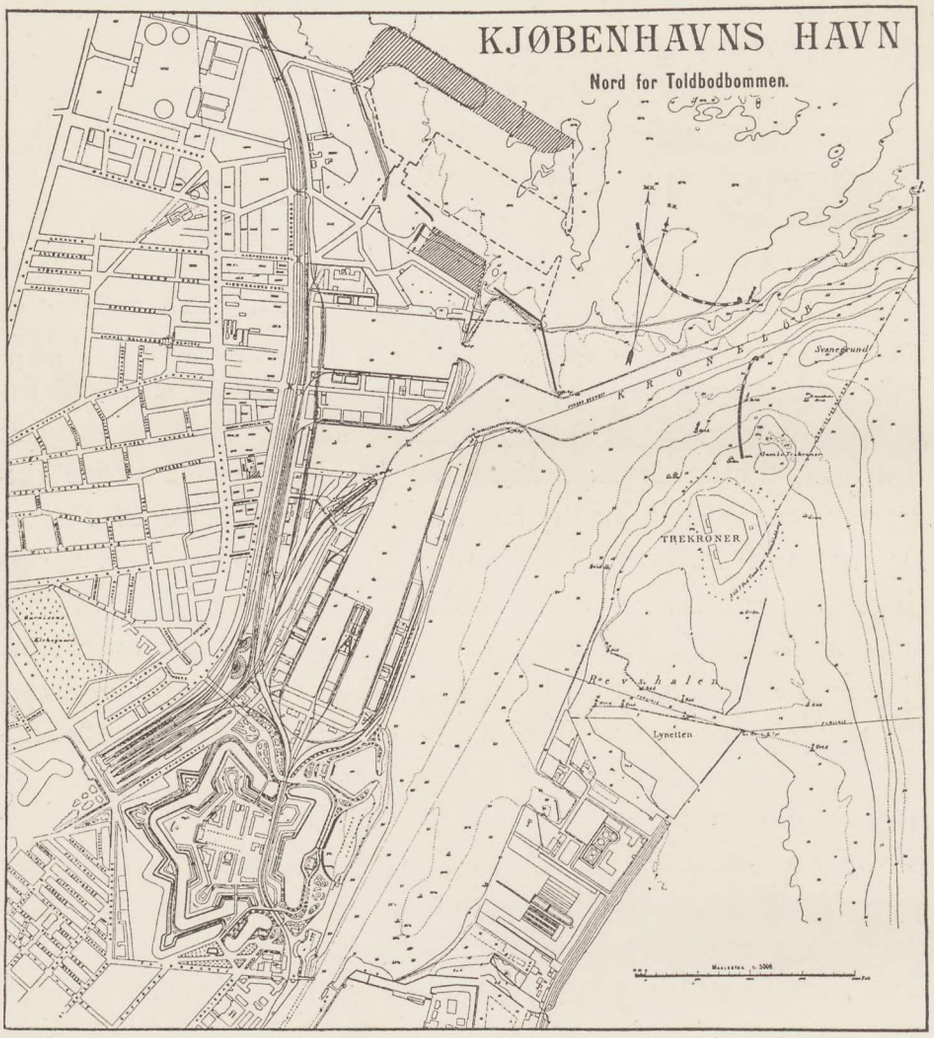
Den betydningsfuldeste Forandring ved Nordhavnen var imidlertid Anlægget af Frihavnen.

Tanken om Indrettelsen af en Frihavn havde tidligere flere Gange været fremme under Forhandlingerne om Frilagerspørgsmaalet og saaledes været nøjere overvejet i en Betænkning af 22. Jan. 1881 af den under 27. Okt. 1880 nedsatte Frilagerkommission, men et mægtigt Stød til denne Plans Gennemførelse blev navnlig givet ved Paabegyndelsen af Gennemskæringen af Nord-Østersø-Kanalen eller Kejser Wilhelm Kanalen i 1888. Vel havde man længe følt, hvor magtpaaliggende det var i Anledning af vor økonomiske Nedgang at tænke paa ny Indtægtskilder for Landet, men først herigennem blev man opmærksom paa Nødvendigheden af straks at gøre

særlige Anstrængelser for baade at beholde den Handel, vi havde, og at sørge for, om muligt, at drage yderligere Trafik hertil ved Indrettelsen af en Frihavn i Kjøbenhavn, hvis Beliggenhed ved dybt Vand var saa gunstig som faa andre Havnes, hvorfor den med mindre Omkostninger maatte kunne anlægges. Den 23. Marts samme Aar blev der ved Loven om Anlæg af et Frilager ved Kjøbenhavns Toldbodplads bevilget det fornødne Beløb til Undersøgelser og Planer angaaende Tilvejebringelsen af et Frihavnsanlæg, og den 26. April s. A. nedsatte Regeringen en Kommission, der bl. a. skulde afgive Betænkning om, i hvilket Omfang en Frihavn for Handels- og Industrivirksomhed i eller ved Havnen hensigtsmæssigst kunde anlægges. Skønt der i Købmandsstanden havde vist sig Betænkeligheder ved at lægge Frihavnen saa langt fra Byens Centrum, tilraadede Kommissionen enstemmig at anlægge Frihavnen paa Strækningen fra Kastelspynten til de af Havnevæsenet ved Kalkbrænderierne foretagne Opfyldninger. Regeringen indbød til en Skitsekonkurrence, og da intet af Projekterne fuldt ud fyldestgjorde de Betingelser, der opstilledes af den til Bedømmelse nedsatte Kommission, blev det overdraget Havnekaptajnen og Overingeniøren ved Statsbanerne, paa Grundlag af de præmiebelønnede Projekter at udarbejde Planen for Anlægget, som herefter bragtes til Udførelse af Havnevæsenet. Efter indgaaende Forhandlinger i Rigsdagen, der bl. a. ændrede flere Enkeltheder ved Planen, udkom den 31. Marts 1891 »Lov om Anlæg af en Frihavn ved Kjøbenhavn samt om Nedsættelse af Havneafgiften til Kjøbenhavns Havn m. v.«, der gik ud paa, at en Frihavn skulde til Veje bringes, hvis Omraade med Hensyn til Told og Produktion skulde betragtes som Udland, og som skulde udgøre en Del af Kjøbenhavns Havn. Et Aktieselskab med en Grundkapital af 4 Millioner Kroner fik overdraget Driften i 80 Aar paa nærmere specificerede Vilkaar.

Omstaaende Kort viser, hvorledes Frihavnsanlægget ind-

tager det tidligere Vandareal fra Kalkbrænderiet til nær ind paa Citadellet. Inderst ved dette ligger det 29 Fod dybe Østbassin og 26 Fod dybe Vestbassin, adskilte ved den 1000 Fod



(Efter Tegning af Havnebygmesteren).

lange Midtermole. Det næste Bassin mod Nord er det 24 Fod dybe Mellembassin, og imellem dem ligger meget bekvemt for Besejlingen, to Færgelejer til Brug for Dampfærgeforbindelsen med Sverrig. Længere mod Nord ligger den 24 Fod dybe Nord-

havn. Frihavnsanlægget omfatter et Landareal paa 66 Tdr. Land, hvoraf 8 Tdr. indgaar i Dampfærgearealet, og et Vandareal paa o. 44 Tdr. Land (i Syd- og Mellembassinet o. 37, i Nordbassinet o. 7 Tdr.) og frembyder en samlet Kajmurs- og Bolværksstrækning af o. 12,000 Fods Længde.

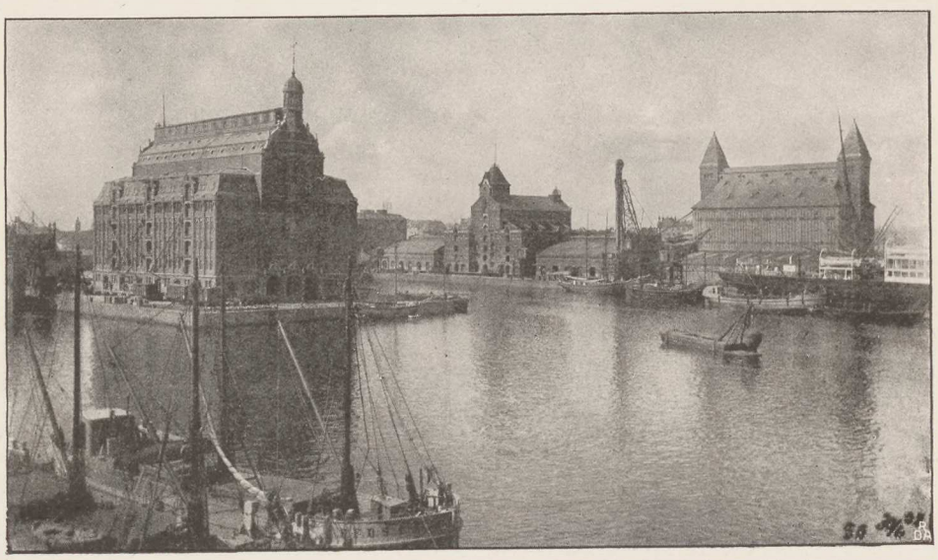
En Række Bølgebrydere beskytter nu Havnens Indløb, og Frihavnen er omgivet med et 8—9 Fod højt dobbelt Jern-

Vestbassinet i Frihavnen set ud efter imod Indløbet.
(Efter Fotografi af Ingeniør Agerskov).

gitter med en Patrouillegang imellem, og ved de forskellige Udgange findes opført Toldvagthuse, ved den søndre tillige en større Toldbygning. Mod Vest grænser Frihavnsanlægget til Kystbanens Sporlinie. Mod Øst er den 3,000 Fod lange Østmole delt paa langs ved et 9 Fod højt Fletværksgitter, der skiller Frihavnen fra Promenaden, som delvis er hævet indtil 17 Fod over Omgivelserne ovenpaa et 800 Fod langt Skur. Udenfor Frihavnen og Promenaden ligger langs denne Indlandskajen. Ved den sydlige Ende af Østmolen, der er dækket af store Pakhuse, er den gennemskaaret af en 32 Fod bred

Pramkanal for at lette Pramtrafiken med den gamle Havn. Kanalen er overdækket med fem Broer.

For at Frihavnen kunde byde Skibsfarten saa gode Forhold med Hensyn til Varernes Behandling og Losningens og Ladningens Hurtighed, som Nutidens Teknik tillod, saa at der kunde blive god Udsigt til at staa sig i Konkurrencen, er der fra første Færd gjort store Anstrængelser. Mægtige Pakhuse er opførte, Elevatorer og Kraner og mange af Nutidens forskellige

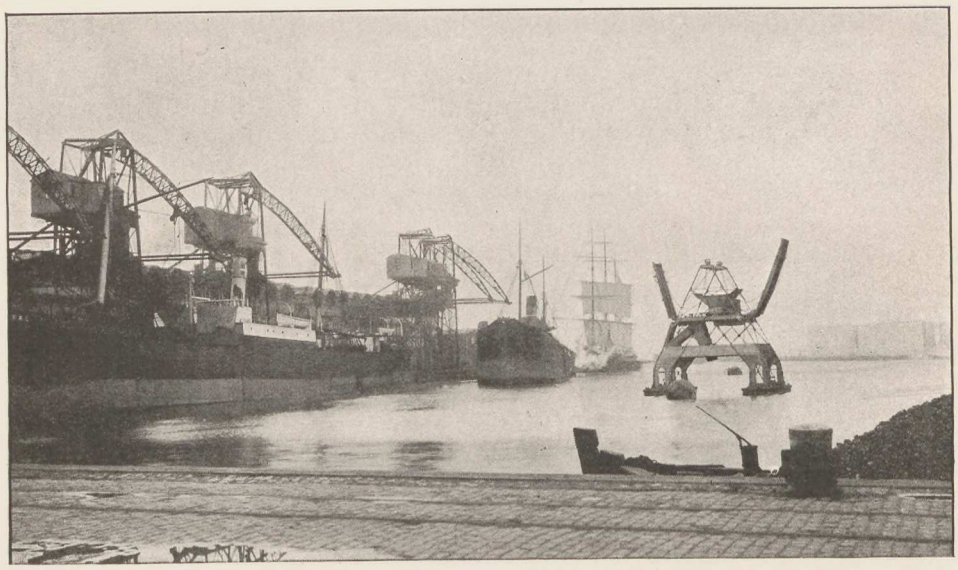


Frihavnen set indefter imod Midtkajen med Silopakhuset og Vestkajen.
(Fotograferet 1908 af Ingeniør Agerskov).

andre praktiske Maskiner tjener til at gøre dem saa nyttige og bekvemme som mulig. En betydelig elektrisk Station er opført, og Kjøbenhavns Frihavn skal endog have været det første Havneanlæg, hvor al Belysning og al Drivkraft fremstilledes ved Elektricitet. Af de mange store Bygninger, der fylder Frihavnen, er uden Tvivl det af Dahlerup paa Enden af Midtermolen opførte kombinerede Silo- og Loftspakhus det mest imponerende. Det er beregnet til Kornmagasin, og Elevatorerne kan her løfte Kornet o. 116 Fod op og transportere o. 600 Tdr. pr. Time. Særlige Maskiner kan suge Støvet bort fra Kor-

net, der nedstyrtes, og andre konstatere Vægten af Kornet, medens det transporteres. Laderør bringer i en Fart det nødvendige Kvantum Korn ned i vedkommende Skib. Elevatorer og Transportbaand kan udlosse de største Skibe i mindre end 24 Timer. Dette Pakhus har 11 Etager og kan rumme 11—12,000 Tons Korn.

Modstaaende Billede, der viser Silopakhuset for Enden af Midtkajen, viser tillige Manufakturpakhuset, forskellige Skure,



Frihavnens Mellembassin med Kulsiloerne.
(Fotograferet af J. J. Danielsen).

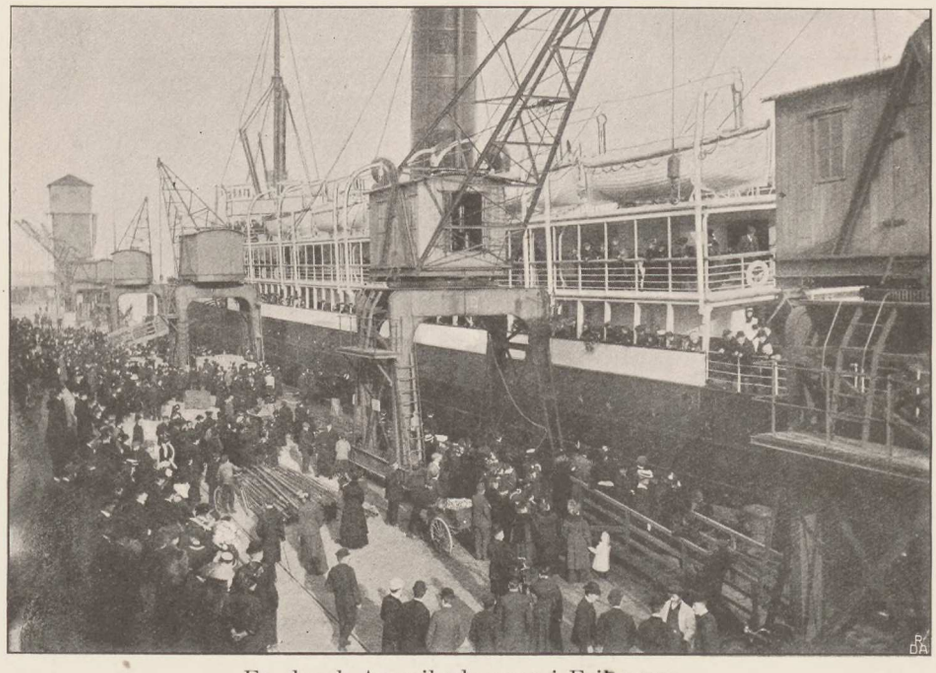
og yderst til Højre et nyere, af Arkitekt Levy opført, stort Silopakhus paa Vestkajen med betydelig større Ydeevne.

Ved den nordlige Kaj af Mellembassinet findes det danske Kulkompagnis store Anlæg til Losning og Opbevaring af Kul, dets Lagerskur, Kulsiloer og Ekspeditionskontor.

I Nærheden er ogsaa et stort Trælager og den Ankerske Marmorforretning. Foruden de mange Pakhuse og Elektricitetsværket har Frihavnsselskabet sin egen Kontorbygning, et Pakhuskontor og Centralvarmeanlæg, Restauration m. m. Til Dampfærgeanlægget hører en Stationsbygning med Tilbehør.

Men navnlig har den Omstændighed, at Frihavnen er Toldudland, bevirket, at forskellige industrielle Anlæg er blevne sat i Virksomhed her, saaledes Fabriker til Forfærdigelse af Chokolade, Likør, Cykler, Maskiner, Sandcement ligesom Kaffebrænderi, Snedkeri, Bødkeri og Finerskæreri.

Paa Grund af sin Dybde kan Havnen her rumme de største Skibe, der kan befare vore Farvande. Og vore egne

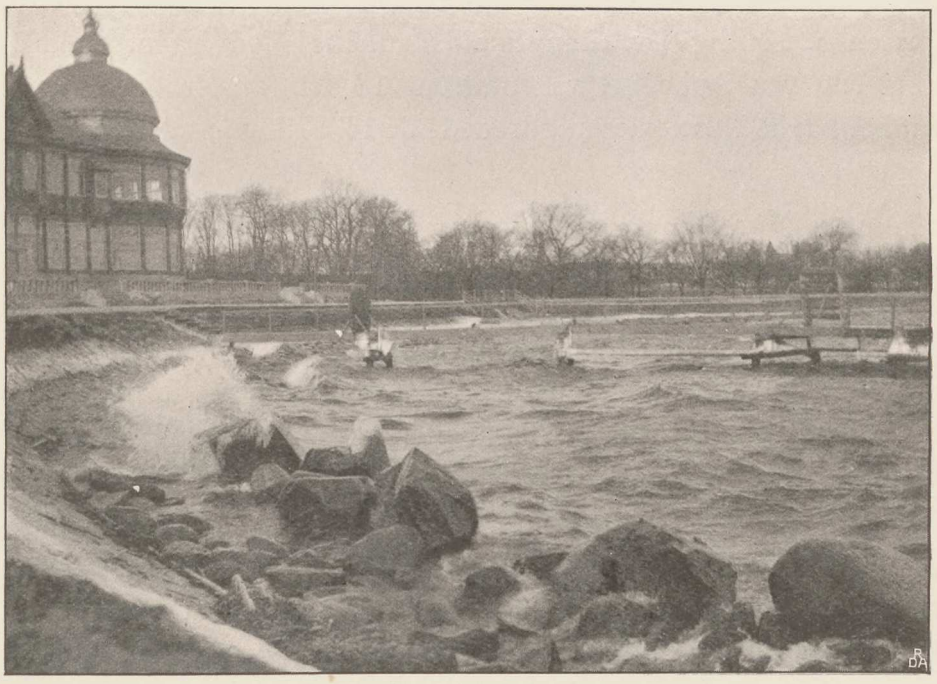


En dansk Amerikadamper i Frihavnen.
(Fotograferet 1908 af Ingeniør Agerskov).

Amerikadampere, der tidligere havde deres Plads ved Bolværket udenfor Frederiksgaden, lægger efter Frihavnens Fuldførelse til her. Ovenstaaende Billede viser det Liv, der hersker paa Kajen, naar en Amerikadamper kommer eller gaar.

Udenfor Frihavnen fortsættes den gamle yndede Spaserevej, Langelinie. Vejen fra Byen udefter har faaet en anden Karakter end i gamle Dage, men ikke mistet sin Skønhed, som man saa meget frygtede. Passerer man nu paa Vejen ud gennem Grønningen den smukt beliggende engelske Kirke og det

ganske ny Gefionsspringvand, har man fra den større Højde en videre Udsigt end før over Kastelsvolden, Voldgraven, Langelinie, den ny Yachtklub, Yderhavnen med den ny store Flydedok og den livlige Færsel af Skibene. Et Stykke af den gamle Langelinie mellem Toldboden og Frihavnen er det lykkedes at bevare omtrent i sin gamle Skikkelse, som nedenfor gengivet. Et tiltalende Skue danner den lille Lystbaadehavn med de



Et bevaret Stykke af den gamle Langelinie.
(Fotograferet 1903 af G. L. Grove).

mange Ro- og Sejlbaade, og den ny Promenade paa Østmolen yder en udmærket Udsigt over Sundet og Skibene. Gaar man helt ud, kan man paa ret nært Hold beundre Søfortet Trekroner. Den Tid er forbi, da dette Fort var et fjærnt men efterstræbt Maal for Svømmerne fra Bechs Badeanstalt; nu har man snarere Indtrykket af Trekroner som Hovedet paa en modstaaende Mole, der skærmer Yderhavnen, den forrige Inderred, mod Øst, selv om Molen ikke er sammenhængende.

Flere Gange var det blevet fremhævet, hvor vigtigt det

var at opnaa en lille Tidsfrist, hvori den ny Frihavn kunde indarbejdes, inden Nord-Østersø-Kanalen fuldførtes. Ved ihærdige Anstrengelser fra alle Sider og da navnlig fra Havnekaptajn Lüders, der var Drivkraften i Frihavnens Tilblivelsesperiode og Leder af Havnens stærke Udvikling i denne paa Impulser saa rige Tid, lykkedes det at faa det store Anlæg aabnet i 1894, et Par Aar før Kanalen gennem Holsten fuldendtes. At det lykkedes finansielt at føre Sagen igennem, skyldtes for en væsentlig Del Landmandsbankens Medvirken. Bekostningerne ved Anlægget var omtrent 18 Million Kroner, hvoraf Kjøbenhavns Havnevæsen udredede de 14, Frihavnsselskabet de 4.

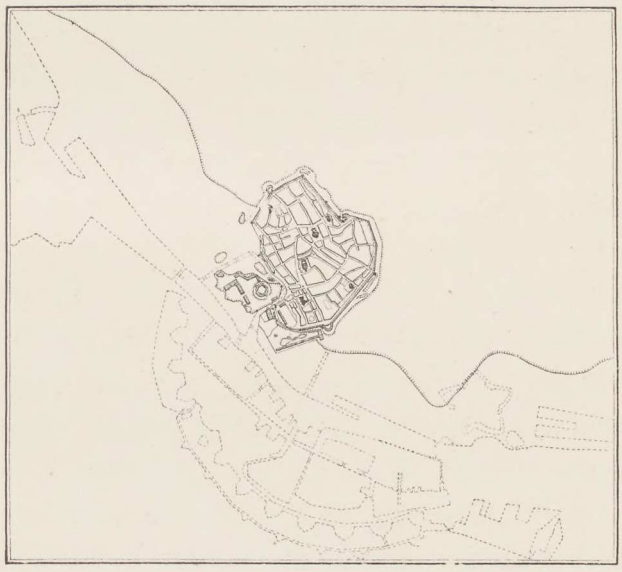
Ved Indenrigsministeriets Resolution af 29. April 1899 fastsloges ny Grænser for den nu saa betydeligt udvidede Havn, nemlig mod Nord en Linie udgaaende fra det Punkt paa Kysten, hvor Kjøbenhavns Grund hører op, til Stubbegrundens Et-Kost, hvor Grænselinien knækker og forløber hen til det østlige Hjørne af Trekroner, og mod Syd af Linier udgaaende fra Tornekosten i Kalvebodløbet med Retninger henholdsvis til Taarnby Kirke paa Amager og Gaarden Frederiksholms sydvestlige Gavl i Forbindelse med en ved Kysten rejst Baake paa Sjællandssiden. Udstrækningen af Havnen fra Et-Kosten forbi Bommen, Langebro, Slusen og til Tornekosten har en Længde af o. 33,800 Fod, altsaa ikke ret langt fra halvanden dansk Mil.

En paalidelig Oversigt over Havnens nuværende Udstrækning i alle Retninger giver et med dette Festskrift følgende Kort, der er ført til Dato, saaledes at man til Eksempel der vil finde kortlagt begge de Knippelsbroer, der nu skal til at afløse hinanden, den gamle, der ikke endnu er begyndt at nedbrydes, og den ny, der er sin Fuldendelse nær.

Hvilken Udvikling alene i de sidste Halvtredsindstyve Aar i Sammenligning med Boths Plan fra 1860! Og hvilken kolossal Forandring fra Situationen paa Kortet Side 8 fra o. 1600,

da den egentlige Kjøbenhavns Havn var indskrænket til Vandarealerne om Slotsholmen! Tegningen nedenfor, hvis mørke Linier angiver Kysten og Byen o. 1600, og hvis punkterede Streger viser Linier af vor Tids Havn, vil anskueliggøre Forskellen.

Udviklingen har imidlertid selvfølgelig ikke indskrænket sig til de geometriske Maal. De af Havnevæsenet nylig udgivne statistiske Værker giver detaillerede Oplysninger, ikke blot om Havnens og Bolværkernes Udstrækning, men ogsaa om Havnens voksende Indtægter og Udgifter, om Stigningen i de ud- og indgaaende Skibes Tal og Tallene paa ind- og udførte Varer, hvortil maa henvises.



Kjøbenhavns Havns Udvikling fra o. 1600—1900.
(Tegning af Havnebygmester H. C. V. Møller).

Kun skal her til Orientering opgives nogle Hovedtal fra Begyndelsen og Slutningen af den her omhandlede Periode.

Som bekendt steg Kjøbenhavns Indbyggerantal fra o. 150,000 i 1858 til o. 430,000 i 1907, og Indførslen til Kjøbenhavn voksede i samme Tid fra 473 til 5,965 Millioner Pund, Udførslen fra 141 til 1,740 Millioner Pund. Det fremgaar klart af disse Tal, at Havnen for at bære sin Del af denne saa enormt forøgede Trafik maatte have en langt videre Udstrækning og ganske andre Midler til sin Raadighed end ved Begyndelsen af Perioden. Endnu mere oplysende om Havnens forøgede Trafik er Tallet paa Skibene og Størrelsen af deres Tonnage og Bestuvning; thi her er Havnen et nødvendigt Mellemled for Ind- og Udførsel. Hvad Tallet paa Sejl-

skibe, der indgik til Kjøbenhavn, angaar, gik vel Antallet lidt tilbage, fra 8,389 i 1858 til 8,141 i 1907, men samtidigt steg deres Bestuvning fra 145,753 til 259,097 Tons, og i Dampskibstrafiken skete den uhyre Fremgang, at de indgaaende Skibes Antal voksede fra 950 til 10,775 aarlig og Bestuvningen fra 23,379 til 1,619,600 Tons!

Hvad Kjøbenhavns Handelsflaade i samme Periode angaar, er Sejlskibene baade i Tonnage og navnlig i Antal gaaet forbavsende meget tilbage fra henholdsvis 2,718 Skibe med 42,830 Tons i 1858 til 298 Skibe med 13,584 Tons i 1907, men til Gengæld har Dampskibene haft den endnu langt betydeligere Vækst fra 15 Skibe i 1858 paa 2,040 Tons til 400 Skibe i 1907 med 345,316 Tons, eller Tonnagen er med andre Ord o. 170 Gange saa stor som i 1858.

Endelig skal der med Hensyn til Havnens Administration i denne Periode meddeles, at Marine- og Indenrigsministrene i 1858 i Forening gjorde en Indstilling til Kongen, hvorefter denne under 14. Sept. 1858 bifaldt, at Embedet som Havnekaptajn paa Kjøbenhavns Red og Sager angaaende Ordens Overholdelse paa Reden skulde overgaa fra Marine- til Indenrigsministeriet, hvor Havnesagerne siden da behandles af Kontoret for offentlige Arbejder. Det varede imidlertid noget, inden en ny Bestyrelse i Overensstemmelse med den foran omhandlede Lov af 30. Dec. 1858 kunde overtage Forretningerne, selv efter at Medlemmerne af det ny Havneraad var valgte. Den gamle kongelige Administration for Havnevæsenet, der i 1859 bestod af Kjøbenhavns Politidirektør C. J. C. Bræstrup, Stadsbygmester P. Malling, de to Havnemestre Kommandør J. P. Gandil og Kommandørkaptajn H. E. Krenchel, Raadmand F. C. Bülow og Borgerrepræsentanterne, Grosserer M. Melchior og Agent H. A. Clausen, fungerede derfor efter Anmodning hele Aaret ud, og først den 18. Febr. 1860 blev Kommandørkaptajn Krenchel fra 1. Apr. s. A. entlediget som

Havnekaptajn, og ved kgl. Resolution af 25. Febr. 1860 ophævedes ligeledes fra 1. April hele »Den kongelige Administration for Havnevæsenet i Kjøbenhavn«, og dens Medlemmer fik Afsked med Bevidnelse af Kongens Tilfredshed med deres Tjeneste. Til samme Tid traadte ogsaa den ny Vedtægt af 31. Okt. 1859 i Kraft.

Den Forbindelse, som endnu bestod mellem Marinen og Havnevæsenet vedrørende Havnens Opmudring, sidst i Henhold til kongelig Resolution af 15. Jan. 1845, blev faa Aar efter ophævet fra 1. April 1865, samtidigt med at en Kontrakt, Ministeriet havde sluttet om Udførelsen af Arbejdet herved med »Interessentskabet for Havnebygning«, udløb. Havnevæsenet ledede senere selv de betydelige Arbejder, som de omtalte store Forbedringer og Udvidelser af Havnen udkrævede.

Ved Loven om Kjøbenhavns Havnevæsens Bestyrelse af 30. December 1858, der i sin Helhed findes aftrykt Side 112—13, blev denne delt i to Hoveddele, Havneraadet og Havneforvaltningen. Havneraadets Medlemmers Antal blev ved Loven om Frihavnen i 1891 forøget med 4, hvoraf hver af Rigsdagens Afdelinger vælger 2. En Fortegnelse over Havneraadets Medlemmer i de første 50 Aar efter dets Oprettelse følger Side 109—11.

Hvad Havneforvaltningen angaar, har Følgende beklædt de vigtigste Embeder i denne sidste for Havnens Fremgang saa betydningsfulde Periode.

Som Havnekaptajn afløste Kaptajnløjtnant *J. A. Garde* 1. April 1860 førnævnte Kommandørkaptajn Krenchel. Han fungerede indtil 1872, da han tog Afsked for at overtage Posten som Guvernør i Vestindien, og afløstes 1. Juli samme Aar af daværende Havnebygmester, senere Kommandør, *F. V. W. Lüders*, der forestod Embedet, indtil han den 29. Nov. 1895 afgik ved Døden. Hans Efterfølger er fra 1. Jan. 1896 Kommandør *C. F. Drechsel.*

Havnebygmestre var i denne Periode først (fra 1855) den senere Professor *L. F. Holmberg,* der den 1. Nov. 1860

efterfulgtes i Embedet af Premierløjtnant i Marinen, cand. polyt. *F. V. W. Lüders*. Efter dennes Udnævnelse til Havnekaptajn var cand. polyt. *C. K. Øllgaard* Havnebygmester, indtil han i 1885 blev Borgmester i Kjøbenhavn. Hans Efterfølger blev fra 1. Aug. 1885 cand. polyt. *H. C. V. Møller*.

Havnemestre var følgende: *H. P. Rønne* fra 1. April 1860 til 1. Dec. 1873, *C. C. F. Lund* fra 1. Jan. 1874 til sin Død den 14. Nov. 1891 og *C. A. Bonde* fra 1. Jan. 1892.

Af andre Embedsmænd ved Havneforvaltningen er for Tiden *J. H. B. With* Kontorchef, *J. G. Lorenz* Ingeniør og *W. L. Wulff* Kasserer. Foruden det øvrige Kontor- og Ingeniørpersonale henhører under Havneforvaltningen den til Havnepolitiet fornødne Styrke af Havnefogder, Havneassistenter, Havnefogedassistenter og Havnebetjente samt endelig det til Broernes og Slusens Betjening fornødne Mandskab.

Frihavnens Drift blev ved Koncession af 27. April 1892 overdraget til Kjøbenhavns Frihavns Aktieselskab, hvis Bestyrelse for Tiden bestaar af: Generaldirektør *F. Nordlien* og Havnekaptajn, Kommandør *C. F. Drechsel*, valgte af Ministeriet for offentlige Arbejder, og Gehejmeetatsraad, Bankdirektør *J. Glückstadt*, der er Bestyrelsens Formand, Grosserer *J. Bernburg*, Etatsraad, Ingeniør *H. Hammerich*, Etatsraad, Nationalbankdirektør *R. Strøm* og Konsul *Jacob Brandt*, valgte af Aktionærerne. Dens Drift ledes af Direktørerne, Grosserer *E. Thielsen* og Kaptajn *M. Schmidten*.

FORTEGNELSE

OVER

HAVNERAADETS MEDLEMMER.

Følgende Fortegnelse nævner Medlemmerne af Havneraadet i Kjøbenhavn siden dets Oprettelse med Anførelse af Dagen for deres Udnævnelse eller Valg og den Stilling, de samtidigt havde. Ved Bogstaverne K, B, L eller F efter Datoen angives, hvorvidt de henholdsvis er udnævnte af Kongen eller valgte af Kjøbenhavns Borgerrepræsentation, af Landsthinget eller Folkethinget. For Kjøbenhavns Overpræsidents Vedkommende angives, efter Bogstav K, hans kongelige Udnævnelse som Overpræsident, da han i denne Egenskab efter Loven tillige bliver Formand for Havneraadet. Medens de, der muligvis har fungeret i hans Forfald, ikke er medtagne, er derimod her opført alle de, der er valgte til Medlemmer af Havneraadet, selv om de straks efter har frabedt sig Valget.

K. 1858. 30. 12. Overpræsident, Kammerherre H. H. v. Lüttichau, entl. 19. April 1864.
B. 1859. 24. 1. Direktør for Marinens Skibsbyggeri, Kaptajn O. F. Suenson.
B. 1859. 24. 1. Agent H. A. Clausen.
B. 1859. 24. 1. Grosserer M. G. Melchior.
B. 1859. 24. 1. Justitsraad, Vandbygningsinspektør C. Carlsen, udtraadt 1860, 5. Marts.
B. 1859. 24. 1. Skibskaptajn, Vaterskout L. C. Poulsen.
B. 1859. 24. 1. Etatsraad, Grosserer Broberg, modtog ikke Valget.
K. 1859. 17. 2. Etatsraad, Kommitteret ved Generaldirektoratet, M. H. Raffenberg, udtraadt 1876, 31. Dec.
K. 1859. 17. 2. Orlogskaptajn F. L. F. Sommer, udtraadt 1861, 31. Dec.
B. 1859. 7. 3. Grosserer E. Z. Svitzer, efter Etatsraad Broberg, modtog ikke Valget.
B. 1859. 4. 4. Grosserer, Konsul J. D. S. Adolph, efter Svitzer.
B. 1860. 4. 4. Stadsingeniør L. A. Colding, efter Carlsen.
B. 1861. 23. 12. Orlogskapt. O. F. Suenson, genv. fra 1862, 1. Jan., udtr. 1865, 12. Juni.
B. 1861. 23. 12. Grosserer J. D. S. Adolph, genv. fra 1862, 1. Jan., udtr. 1867, 31. Dec.
B. 1861. 23. 12. Grosserer M. G. Melchior, genv. fra 1862, 1. Jan., udtr. 1867, 31. Dec.
K. 1862. 5. 2. Orlogskaptajn O. H. Lütken, efter Sommer, udtraadt 1864 efter Udnævnelse til Marineminister 1863, 31. Dec.
K. 1864. 8. 8. Overpræsident C. J. C. Bræstrup, død 1870, 11. Juli.
K. 1864. 19. 4. Orlogskaptajn H. H. S. Grove, efter Lütken, udtraadt 1865 efter Udnævnelse til Marineminister 6. Nov.
B. 1865. 19. 6. Stadsingeniør L. A. Colding, genvalgt.
B. 1865. 19, 6. Agent H. A. Clausen, genvalgt, udtraadt 1870, 31. Dec.
B. 1865. 19. 6. Vaterskout L. C. Poulsen, genvalgt, død 1868.
B. 1865. 19. 6. Justitsraad, Borgmester J. C. J. Gammeltoft, efter Suenson.
K. 1866. 9. 1. Kaptajnløjtnant O. A. K. Wilde, efter Grove, udtraadt 1879, 31. Dec.
B. 1867. 25. 11. og 9. 12. Etr., Borgmester J. C. J. Gammeltoft, genv., død 1873, 20. 4.

B. 1867. 25. 11. og 9. 12. Kaptajnlt. J. C. Tuxen, efter Adolph.
B. 1867. 15. 11. og 9. 12. Mekanikus V. C .C. Gamél, efter Melchior, død 1872, 11. Jan.
B. 1869. 1. 2. Grosserer M. G. Melchior, efter Vaterskout Poulsens Død.
K. 1870. 28. 7. Overpræsident, Kmh. E. E. Rosenørn, entl. 15. Marts fra 1. April 1883.
B. 1870. 19. 12. Grosserer M. G. Melchior, genvalgt.
B. 1870. 19. 12. Professor, Stadsingeniør L. A. Colding, genvalgt.
B. 1870. 19. 12. Grosserer C. E. Thune, efter Clausen.
B. 1872. 29. 1. Professor L. F. Holmberg, efter Gaméls Død.
B. 1873. 30. 6. Gehejmeetatsraad, Borgmester J. F. Schlegel, efter Gammeltofts Død.
B. 1873. 1. 12. Kaptajn J. C. Tuxen, genvalgt.
B. 1873. 1. 12. Gehejmeetatsraad, Borgmester J. F. Schlegel, genvalgt.
B. 1873. 1. 12. Professor L. F. Holmberg, genvalgt.
B. 1875. 15. 2. Gehejmeetatsraad, Borgmester C. C. Fenger, efter Schlegel.
B. 1876. 18. 12. Etatsraad, Grosserer M. G. Melchior, genvalgt.
B. 1876. 18. 12. Prof., Stadsing. L. A. Colding, genv., udtr. 1882, 31. Dec.
B. 1876. 18. 12. Grosserer C. E. Thune, genvalgt.
K. 1876. 22. 12. Overtoldinsp., Kmjk. K. Barner, efter Raffenberg, udtr. 1888, 31. Dec.
B. 1879. 15. 12. Gehejmeetr., Borgmester C. C. Fenger, genvalgt, død 1884, 21. Sept.
B. 1879. 15. 12. Professor L. F. Holmberg, genvalgt.
B. 1879. 15. 12. Kommandør J. C. Tuxen, genvalgt, død 1883, 29. Jan.
K. 1879. 29. 12. Fra 1880, 1. Jan., Kommandør J. Schoustrup, efter Wilde, udtraadt 1886, 25. Sept.
B. 1882. 21. 12. Etatsraad M. G. Melchior, genvalgt, død 1884, 19. Sept.
B. 1882. 21. 12. Grosserer C. E. Thune, genvalgt, død 1885, 8. Okt.
B. 1882. 21. 12. Professor, Dr. med. & phil. H. P. J. J. Thomsen, efter Colding.
B. 1883. 5. 3. Etatsraad F. Meldahl, efter Tuxens Død.
K. 1883. 30. 3. Overpræsident S. H. S. Finsen, død 1886.
B. 1884. 27. 10. Grosserer H. A. Hansen, efter M. G. Melchiors Død.
B. 1884. 27. 10. Konferensraad, Borgmester E. D. Ehlers, efter Fengers Død, udtraadt 1885, 31. Dec.
B. 1885. 2. 11. Grosserer J. H. Mannheimer, efter Thunes Død.
B. 1885. 7. 12. Professor L. F. Holmberg, genvalgt.
B. 1885. 7. 12. Etatsraad F. Meldahl, genvalgt.
B. 1885. 7. 12. Borgmester C. K. Øllgaard, efter Ehlers.
K. 1886. 2. 3. Overpræsident C. L. A. Benzon, afsk. 1891, 3. Dec.
K. 1886. 25. 9. Kaptajn i Flaaden C. O. E. Normann, efter Schoustrup, udtraadt 1890, 28. Juli.
B. 1888. 3. 12. Professor, Dr. med. & phil. H. P. J. J. Thomsen, genvalgt, fritaget for Hvervet 1892, 5. Sept.
B. 1888. 3. 12. Grosserer H. A. Hansen, genvalgt.
B. 1888. 3. 12. Grosserer J. H. Mannheimer, genvalgt, død 1890, 1. Marts.
K. 1888. 24. 12. Generaldirektør for Skattevæsenet E. D. G. Blechingberg, efter Barner, udtraadt 1894, 31. Dec.
B. 1890. 31. 3. Grosserer O. B. Muus, efter Mannheimers Død.
K. 1890. 28. 7. Kaptajn i Flaaden C. F. Drechsel, efter Normann, udtraadt ved Udnævnelsen til Havnekaptajn 1896.
L. 1891. 1. 4. Ingeniør H. A. Hammerich, udtraadt 1894 som kongevalgt.
L. 1891. 1. 4. Kommandør W. A. Carstensen.
F. 1891. 1. 4. Grosserer C. F. Hage, udtraadt 1901 ved Udnævnelse til Finansminister.
F. 1891. 1. 4. Cand. theol. H. E. L. Holm.
B. 1891. 23. 11. Etatsraad, Borgmester C. K. Øllgaard, genvalgt.

B. 1891. 23. 11. Professor L. F. Holmberg, genvalgt, udtraadt 1897, 31. Dec.
B. 1891. 23. 11. Etatsraad F. Meldahl, genvalgt, udtraadt 1897, 31. Dec.
K. 1891. 28. 12. Overpræsident C. S. Klein, afsk. 1899, 9. Dec. fra 1900, 1. Jan.
B. 1892. 26. 9. Direktør ved Orlogsværftet K. C. J. Nielsen, efter Thomsen.
B. 1894. 10. 12. Grosserer H. A. Hansen, genvalgt, fritaget for Hvervet 1899, 6. Nov.
B. 1894. 10. 12. Grosserer O. B. Muus, genvalgt.
B. 1894. 10. 12. Direktør ved Orlogsværftet K. C. J. Nielsen, genvalgt.
F. 1894. 17. 12. Grosserer C. F. Hage, genvalgt.
F. 1894. 17. 12. Cand. theol. H. E. L. Holm, genvalgt.
L. 1894. 19. 12. Kontreadmiral W. A. Carstensen, genvalgt.
L. 1894. 19. 12. Ingeniør V. Lunn, efter Hammerich.
K. 1894. 27. 12. Ingeniør H. A. Hammerich, efter Blechingberg.
K. 1896. 30. 1. Kommandør F. C. C. Bardenfleth, efter Drechsel, udtr. 1907, 31. Jan.
B. 1897. 13. 12. Borgmester C. K. Øllgaard, genvalgt.
B. 1897. 13. 12. Borgmester L. C. Borup, efter Holmberg, død 1903, 18. Jan.
B. 1897. 13. 12. Bagermester J. N. Marstrand, efter Meldahl.
L. 1897. 17. 12. Kontreadmiral W. A. Carstensen, genvalgt.
L. 1897. 17. 12. Ingeniør V. Lunn, genvalgt, nedlagt sit Mandat 1900, 4. Nov.
F. 1897. 21. 12. Grosserer C. F. Hage, genvalgt.
F. 1897. 21. 12. Cand. theol. H. E. L. Holm, genvalgt.
B. 1899. 6. 11. Direktør C. V. Slomann, efter H. A. Hansen.
K. 1899. 9. 12. Fra 1900, 1. Jan., Overpræsident V. Oldenburg.
B. 1900. 3. 12. Grosserer O. B. Muus, genvalgt.
B. 1900. 3. 12. Direktør, Kommandør K. C. J. Nielsen, genvalgt.
B. 1900. 3. 12. Fabrikdirektør C. V. Slomann, genvalgt.
L. 1900. 14. 12. Admiral W. A. Carstensen, genvalgt, udtraadt 1902, 31. Dec.
L. 1900. 14. 12. Etatsraad J. G. Hansen, efter V. Lunn.
F. 1900. 15. 12. Grosserer C. F. Hage, genvalgt, udtraadt 1901.
F. 1900. 15. 12. Cand. theol. H. E. L. Holm, genvalgt, død 1903, 9. Febr.
F. 1901. 7. 11. Dr. phil. O. O. Hansen, efter C. Hage.
F. 1903. 12. 3. Apotheker B. P. L. A. Benzon, efter Harald Holms Død.
B. 1903. 6. 4. Borgmester J. Jensen, efter Borups Død.
L. 1903. 9. 12. Etatsraad J. G. Hansen, genvalgt.
L. 1903. 9. 12. Gaardejer R. P. J. Jensen, Stengaarden, efter Carstensen.
B. 1903. 14. 12. Borgmester J. Jensen, genvalgt.
B. 1903. 14. 12. Raadmand J. N. Marstrand, genvalgt.
B. 1903. 14. 12. Borgmester C. K. Øllgaard, genvalgt.
F. 1903. 17. 12. Apotheker B. P. L. A. Benzon, genvalgt.
F. 1903. 17. 12. Dr. phil. O. O. Hansen, genvalgt.
F. 1906. 19. 11. Apotheker B. P. L. A. Benzon, genvalgt.
F. 1906. 19. 11. Docent, Dr. phil. O. O. Hansen, genvalgt.
B. 1906. 26. 11. Grosserer O. B. Muus, genvalgt.
B. 1906. 26. 11. Direktør C. V. Slomann, genvalgt, fritaget for Hvervet 1908, 2. Marts.
B. 1906. 26. 11. Landsthingsmand Christiansen, efter Nielsen.
L. 1906. 14. 12. Etatsraad, Grosserer J. G. Hansen, genvalgt.
L. 1906. 14. 12. Gaardejer R. P. J. Jensen, Stengaarden, genvalgt.
K. 1907. 10. 1. Fra 31. Jan., fhv. Skibsfører J. Th. Hagedorn, efter Bardenfleth.
B. 1908. 13. 4. Grosserer G. Budde-Lund, efter Slomann.

LOV

OM

BESTYRELSEN AF KJØBENHAVNS HAVNEVÆSEN.

FREDERIKSBORG SLOT, DEN 30. DECEMBER 1858.

Vi Frederik den Syvende, af Guds Naade Konge til Danmark, de Venders og Gothers, Hertug til Slesvig, Holsteen, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Oldenborg, gjøre vitterligt: Rigsdagen har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke stadfæstet følgende Lov:

§ 1.

Bestyrelsen af Kjøbenhavns Havnevæsen skal indtil videre bestaae af et Havneraad og en Havneforvaltning.

§ 2.

Havneraadet bestaaer af Kjøbenhavns Overpræsident som Formand, tvende efter Indenrigsministerens Indstilling af Kongen beskikkede Medlemmer og af 6 Medlemmer, som vælges af Kjøbenhavns Borgerrepræsentantskab i eller udenfor dets egen Midte.

Valgene ske paa 6 Aar, saaledes at hvert tredie Aar Halvdelen (1 af de af Kongen beskikkede og 3 af de af Borgerrepræsentantskabet valgte Medlemmer) afgaaer efter Tour — første Gang, den 31te December 1861, efter Lodtrækning. Dog kunne de Afgaaende vælges paany. De af Borgerrepræsentanterne valgte Medlemmer ere pligtige at modtage Valget, medmindre deres Undskyldning af hine erkjendes for fyldestgjørende, eller de alt have beklædt saadan Bestilling i 6 Aar.

Havneraadets Medlemmer oppebære som saadanne intet Vederlag.

§ 3.

Havneraadet, som sammentræder een Gang hvert Fjerdingaar og ellers saa ofte Formanden sammenkalder det, skal afgive Betænkning over alle Havnen vedkommende Sager, som forelægges samme.

Saa skal og dets Erklæring indhentes om ethvert Spørgsmaal, vedkommende Ordningen af Havnevæsenets Forhold til Marinen eller til Communen, og om alle almindelige reglementariske Bestemmelser om Havnens Forvaltning og Afbenyttelse.

Havneraadet er berettiget til at gjøre Andragender om ethvert Havnevæsenet vedkommende Anliggende og har hvert af sammes Medlemmer Ret til at fremsætte Forslag eller Anker i saa Henseende.

§ 4.

Havneforvaltningen føres af en Havnecapitain, som udnævnes af Indenrigsministeren efter Havneraadets Forslag, og som under sit Ansvar bestyrer alle Havnens Anliggender overeensstemmende med de gjældende Love, Reglementer og ministerielle Afgjørelser, samt i Henhold til Budgettet.

Havnecapitainen, som overværer Havneraadets Møder og kan deltage i Forhandlingerne, forestaaer Havnevæsenets Correspondance og Regnskabsvæsen, og fører Overtilsynet med Havnepolitiet og Havnearbeiderne.

§ 5.

Ved en Vedtægt, som efter indhentet Betænkning af Havneraadet udfærdiges af Indenrigsministeren, gives de nærmere Bestemmelser om:

a. Havneraadets Forretningsorden;
b. Havnebudgettets Affattelse og Regnskabsvæsenets Ordning;
c. Havnekapitainens samt de øvrige til Havnens Tjeneste fornødne Bestillingsmænds Beskikkelse, Antal, Tjenestetid, Lønning, Pensionering og Understøttelse, og om den enhver især tilkommende Forretningskreds og Myndighed.

Hvorefter alle Vedkommende sig have at rette.

Givet paa Vort Slot Frederiksborg, den 30te December 1858.

Under Vor Kongelige Haand og Segl.

Frederik R.

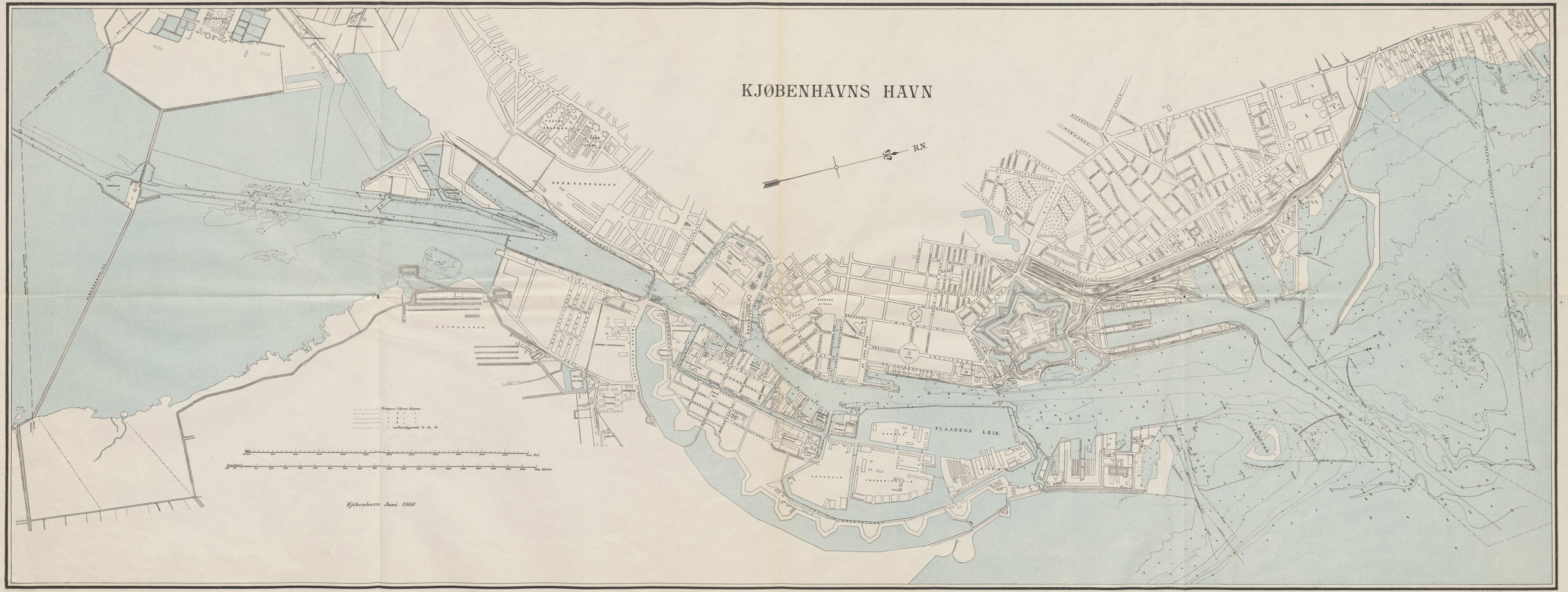
I. J. Unsgaard.

(L. S.)

INDHOLDSFORTEGNELSE.

	Side
Forord	1
Oversigt over Havnens Udvikling fra Christian den Fjerdes Tid til vore Dage.	
Fra 1588 til 1658	5
Fra 1658 til 1758	22
Fra 1758 til 1858	37
Fra 1858 til 1908	56
Fortegnelse over Havneraadets Medlemmer 1858—1908	109
Aftryk af Loven om Bestyrelsen af Kjøbenhavns Havnevæsen af 30te December 1858	112

KJØBENHAVNS HAVN



AXEL E. AAMODT. KJØBENHAVN.