

Det historiske hjørne

v/ Jørgen Villadsen W2C3

Grønnegårds Havn.

”Christiansbro er den nye eksklusive del af Christianshavn, der ligger fra Knippelsbro og ned til Christianshavns kanal.” hedder det i Skanskas reklamemateriale for byggeriet Enhjørningen. Det materiale vi modtog ved den første information om byggeriet. Jeg vil i det følgende prøve at give en beskrivelse af området fra Arilds tid og til i dag, hvor det indrammes af Torvegade, Overgaden neden Vandet, Hammershøj Kaj og havnepromenaden langs kontorbygningerne.

Oprindeligt var området et lavvandet sumpet område mellem Amager og Sjælland, hvor sejlbare render lå over mod fiskerlejet Havn på Sjællands kyst. På nogle små øer byggede Absalon borg i 1167. Der hvor Christiansborg i dag ligger. Det ældste billedmateriale fra omkring 1580 og samtidige skriftlige kilder viser at forsyninger med fødevarer til København fra Amager foregik ved en primitiv færgefart mellem Revsholm på Amager og Københavns havn ved nuværende Højbro Plads. (Skovserkonens stade.) Københavns havn var på denne tid kun vandet mellem Slotsholmen og København.

Nuværende Frederiksholms kanal og Gl. Strand. Der var dog et yderligere sejløb i forlængelse af Gl. Strand, Bremerholm dyb. Det er fyldt op i dag og findes kun i gadenavnene, Dybensgade, Bremerholm og Holmens bro. I 1556 forærer Christian den III Københavns borgere **Grønnegårds havn**. Et område der svarer til grundene hvorpå Enhjørningen, Løven og Elefanten er placeret. Dengang var området først og fremmest vand omgivet af lidt sumpet land mod øst. Havnen blev brugt som vinterhavn for Københavns handelsskibe, der her kunne ligge i læ for vejr og vind, når de var lagt op for vinteren.

I 1622 anlægges den første **Knippelsbro**, der forbinder de nu tørlagte dele af Christianshavn med Slotsholmen. Den byggedes af Christian den IV som måtte betale 1500 rigsdaler til entreprenøren.

I regnskaberne hedder den ”Den lange Amagerbro”, men har fået sit nuværende navn fra toldereren og brobetjenten **Hans Knip**, der købte brohuset for 500 slettedaler i 1630.

I Grønnegårds havn havde skotten, **David Balfour** skibsværft. Mange af Christian IV’s krigsskibe og tidens handelsfartøjer blev bygget her. Balfour havde specialiseret sig i at bygge små lettere krigsfartøjer, som viste sig langt mere manøvreedygtige end de ”slagskibe”, som svenskere og hollændere byggede. Der blev bygget skibe her i første del af 1600 tallet, indtil Balfours død i 1634.

David Balfour ejede grunde, som i dag svarer til Strandgade nr. 4-6 og Wildersgade 7-11. Den nuværende kirkegårdsgrund og kontor- og boligområderne var først og fremmest vand, kun en smal bræmme ved Enhjørningen og Løven dannede Grønnegårds havn. Balfour byggede gård mod Strandgade og hans have strakte sig ned til Wildersgade.

I Strandgade byggede man kun gårde i den side af gaden, der lå længst væk fra vandet, idet det forudsattes at gårdene kunne indrette mindre havne på Strandsiden, så varer kunne transporteres direkte til pakhusene eller lagerkældrene fra skibene. Det samme gjaldt Overgaden neden Vandet, hvor bolværket i kanalen dog trak en naturlig linie.

Christian IV, der ellers selv var hård ved borgere eller adelsmænd, som ikke kunne forklare sig forståeligt, havde ikke gennemtænkt matrikuleringsformuleringerne godt nok i Strandgade, idet jordstykkerne i alle skøderne er pænt opmålt, men om grunden mod vandet hedder det: ”at den strækker sig fra grundens fortov og dens havn udi stranden, som den nu forefunden og begreben er.”

Christianshavnerne hævdede at enhver by skulle hævde sine fortover ud til midtstrøm.

København hævdede at der ikke måtte fyldes op i Grønnegårds havn, som de ejede.

Et utal af retssager findes beskrevet og fortsatte helt til 1674, hvor købstaden Christianshavn blev nedlagt og indlemmet i København. Retssager som trak handler og arvesager i langdrag og førte til konkurser og forfald af ejendomme og initiativer.

I 1647

springer krudtfabrikken i Christian IV’s tøjhus, nu Tøjhusmuseet i luften og tøjhuset ødelægges. Der går 30 år inden produktionen flyttes til et forholdsvis øde område i Christianshavns sydlige del, som i dag svarer til Enhjørningen, Løven og Elefanten. Dette grundstykke tilbagekøber Christian V i 1677. Her opføres ”Hærens Laboratorier”, en krudtfabrik, som bliver liggende her

helt til 1871, uanset at borgerne på Christianshavn ønskede produktionen af krudt flyttet ud af byen. I 1680 og 1683 springer krudtfabrikken i luften og bygningerne ”fordæres aldeles.”

1847 hærger en voldsom brand Holms plads, som lå, hvor Elefanten i dag er. Kun held forhindrer branden i at brede sig til krudtfabrikken og mere end 30 tons oplagret krudt. Alligevel fortsætter oplagringen indtil B&W overtager arealet i 1871.

– Mere om det i næste brev.

Kilder: Gamle skibe, Gamle huse – en bog fra Christianshavn, Mogens Lebech B&W 1959,

København før og nu – og aldrig. Bind 11.

Det historiske Hjørne

v/ Jørgen Villadsen

B&W.

I 1843 havde Baumgarten startet en lille virksomhed i Købmagergade, et maskinværksted. I kompagniskab med Burmeister, som var indfødt københavner, købte han i 1846 hjørnegrunden på Overgaden, hvor nu Cyber City ligger.

Her startede man med maskinværksted og snart kom yderligere udvikling med jernstøberi og jernskibsbyggeri. Man udvidede på den grund, der i dag er magistrernes ejendom.

I 1861 trak Baumgarten sig ud af firmaet, men Burmeister fortsatte udvidelserne, fra 1865 sammen med englænderen Wain, som havde tjent i den danske marine i mange år.

Naboen grosserer Heering i Ovengaden var ikke tilfreds med den nye virksomheds placering.

Idyllen ved den tidligere stille kanal var afløst af larm, rygende skorstene og voldsom forøgelse af trafik. Han fik ikke held til at ændre udviklingen, men vi har fortsat den smukke købmandsgård liggende i Overgaden neden Vandet 11.

Da Baumgarten trådte tilbage i 1861 var der over 500 mand i arbejde

I december 1871 overtog Burmeister og Wain De militære Laboratorier, krudt- og ammunitionsfabrikker, grunden hvor Enhjørningen og Løven ligger i dag.

Den 1. januar 1872 etableredes Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri. I 1874 erhvervede man sig grunde på Revshaleøen til indretning af skibsværft.

I de følgende år erhvervede man fortsat grunde, således at man i 1932 sluttede ved udgangspunktet, idet man erhvervede Christianskirkens tidligere præstegård, som havde været indrettet til Borgerdydsskole, senere den Classenske legatskole.

B&W omsluttede nu fuldstændig Christianskirken og havde virksomhed på alle sider af denne, bortset fra tilkørslen gennem Strandgade.

B&W eksisterede indtil 1980, hvor Jan Bonde Nielsens periode var slut. Den tyske Man-koncern overtog virksomheden og efter få år flyttede man produktionen ud af området.

Området blev i 1987 solgt til en århusiansk byggematador.

I 1869 åbnedes den nye Knippelsbro udført af B&W, specielt Wain var involveret i brobygningen, han brugte en selvkonstrueret dykkerklokke til arbejdet med bropillerne og blev meget anerkendt for sin tekniske opfindsomhed og indsigt. Det har været den smukkeste Knippelsbro.

Det første dieselmotorskib uden skorsten, Selandia blev afleveret til ØK i 1912. Hjejlen og Georg Stage er også bygget på B&W.

Den 27 januar 1943 kl. 17.01 blev der blæst luftalarm i København. Tre minutter efter faldt der 32 bomber omkring og på B&W.

Det var 8 engelske fly, som hver udløste 4 bomber og derefter slog et sving ind over byen for at flyve hjem, mens det tyske antiluftskyts på Dagmarhus og fra havnen forsøgte at ramme dem.

Det var ikke præcisionsbombning, som det kan udføres i dag.

Første maskine udløste sin last 2 sekunder for tidligt, de 4 bomber faldt derfor i Gunløgsgade og Njalsgade på Islands brygge.

De næste to maskiners bomber faldt på sukkerfabrikken, som gik i brand.

Maskine 4,5 og 6's bomber faldt alle på B&W. Nr. 7's bomber faldt alle i havneløbet.

Den sidste ramte en lommetørklædefabrik og et bogtrykkeri i Knippelsbrogade.

Christianskirken blev ikke ramt, men blev en del skadet, da man sprængte en forsager.

I maskinhallen på B&W blev adskillige motorer til tyske u-både ødelagt, sammen med produktionsapparatet, produktionen var indstillet i en længere periode. Samlet var skaderne på ca. 2 mill. hos B&W og et tilsvarende beløb i de omgivende bygninger. 6 mennesker mistede livet og 26 blev såret hårdt, 41 lettere.

I de følgende dage sprængte man forsagere i boligblokke på Islands brygge og 2.000 mennesker blev husvilde ved bombardementet. Det var samlet et signal om at sabotage skabte færre civile ødelæggelser end bombardementer.

Jørgen Villadsen

Kilder: Københavns historie bind 5 1900 – 1945. side 342 f. Gamle skibe – gamle huse.

B&W museet, Strandgade 4, 1401 København K. Åben mandag til fredag , samt første søndag hver måned kl.10-13

Det historiske hjørne

v/ Jørgen Villadsen



Christian IV anvendte i 1624 udtjente ekspeditionsskibe som fundament for udbygningen af Københavns havn. I forbindelse med Nordea's kontorbyggeri på den tidligere B&W grund, fik Københavns Bymuseum i 1996-97 lejlighed til, at foretage arkæologiske udgravninger på stedet.

Sjunkede Adskillige Store Skibe

Af Jørgen Villadsen

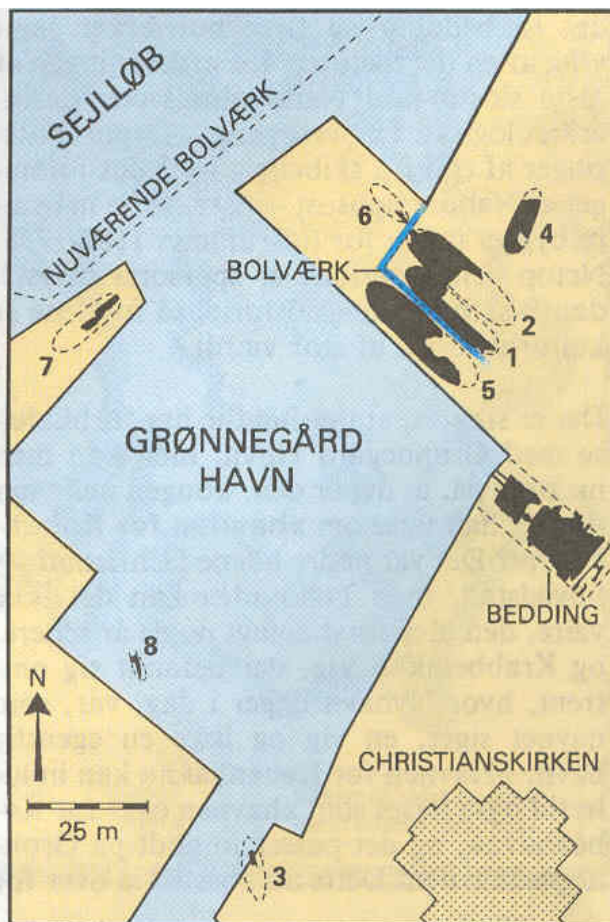
Jeg har tidligere beskrevet Grønnegårds havn, der i 1556 af Christian III blev udlagt til vinterhavn for Københavns handelsskibe. På dette tidspunkt var denne havn en naturhavn i et ellers sumpet område. Det var først Christian den IV, der i årene 1618 til 1625 etablerede bydelen Christianshavn, som en videreudvikling af befæstningen omkring København.

Ved arkæologiske udgravninger, foretaget i 1996 til 1997 af Københavns bymuseum i samarbejde med Nationalmuseet, på B&W-grunden mellem Christianskirken, B&W-museet og Havnefronten, i forbindelse med byggeri af Nordeas kontorbygninger, fandt man rester af mindst 8 skibe, som var blevet brugt til fundament for kajen. I samme forbindelse fandt man rester af den bedding, som den skotske skibsbygger, David Balfour brugte til at fremstille sine koffardiskibe og skibe til kongens flåde, fra 1624, hvor havn og bedding stod færdig. Skibene er befriet for al overbygning og indmad fyldt med byggeaffald og sænket, således at de dannede det solide fundament, som man kunne omgive med nedrammede stolper, der dannede bolværket til kajen.

Christian IV noterer i sin skrivekalender den 20. februar 1624: "Udi havnen for København blev sjunkede adskillige store skibe og tvende bolværker derpå bygte. Iblant de skibe, som blev sjunkede, var der tvende, som gjorde den første rejse til Ostindien".



Kortet herover viser Christianshavn 1757, ændret og udvidet efter Christian 4.s tid. Den indsatte pil udpeger Grønnegårdshavnen. – Planen til højre er en forstørret udtegnelse fra samme kort med skibsvragene indlagt og nummereret. Beddingen har hørt til skibsværftet.



To af vrage, der er sænket på samme tid, ligger tæt op af hinanden og er omgivet af pæle, som danner et bolværk. Vrag 1 er et handelsskib, bygget i 1580'erne i Holland, 19 m langt. I 1608 skåret midt over og forlænget med 8 m.

Vrag 2 er også bygget i Holland i 1606. Det kraftige skibstømmer tyder på, at det har været et krigsskib. I bunden af dette fandt man en kokosnød, så alt tyder på at skibet har været i Ostindien på Ove Gjeddes Indien-ekspedition 1618-22. Målet var oprindelig Ceylon, men en kølig modtagelse fik Gjedde til at fortsætte til Sydindien, hvor man oprettede den lille handelsstation, Trankebar, der først i 1845 blev afhændet til England. 5 små skibe udgjorde Gjeddes flåde. 300 mand havde mistet livet, da 3 af skibene vendte hjem til København i 1622, med en beskedent last af Peber og ibenholt. De to vrage kan med rimelig sikkerhed siges at have været de to skibe Christian IV stillede til rådighed for ekspeditionen: David og Elefanten. De er oprindelig indkøbt til den svenske flåde, men blev taget som priser fra Sverige under Kalmarkrigen (1611-13) og indlemmet i den danske flåde. Deres svenske navne var "Hollands Malkepige" og "Lybske David", det blev til Elefanten og David i den danske flåde.

Det eneste af værdi man fandt i bunden af Elefanten var en 3 m lang sammenrullet blyplade, som i datiden må have repræsenteret en betydelig værdi. Den blev brugt af tømmersmanden ved opståede lækager, han kunne sømme en blylap over utætheden. Pladen har formentlig været skjult med forsæt. I Christian IV's breve, findes et dokument fra 1623, som omtaler en pinlig sag: Fem mænd som til forskellig tid har haft vagttjeneste på "Kongelig Majestæts skibe Elefanten og Lybske David" (det har været kort efter disses hjemkomst fra Indien), sidder fængslet, anklaget for at have stjålet bly og kobber fra skibenes kabysser. Hovedmændene er dømt til galgen, de øvrige der har

været vidende er dømt til kortere fængselsstraffe. Dødsdommene bliver af kongen ændret til 3 år i Bremerholms jern.

Vragene var ikke i en sådan forfatning at en kostbar konservering kunne anbefales, karakteristiske dele af vragene er dog udtaget til nærmere undersøgelse.

Kilde: Skalk 1999 nr. 2.