

GLEMMER DU

TÅRNBY KOMMUNES LOKALHISTORISKE TIDSSKRIFT NUMMER 2 | MARTS/APRIL 2009



KASTRUPFISKERE PÅ "SKIBSSJOV"





FORSIDEILLUSTRATION:

Isfjeld med grundstødt skib ud for Kastrup i 1881. Det blev et yndet turistmål, så der blev indrettet en lille restaurant på toppen.

KILDER:

Kastrup Bjergningsforening 1889-1925. Tårnby stads- og lokalarkiv

Erindringer af Niels Fogelstrøm. Tårnby stads- og lokalarkiv
Holm-Petersen, F. og Kaj Lund: Sømænd og skibe fra Dragør. 1978

Hjorth, Birte: Dragør Bjergningsvæsen.

Særtryk af Handels- og søfartsmuseets årbog 1978

ISSN 1397-5412

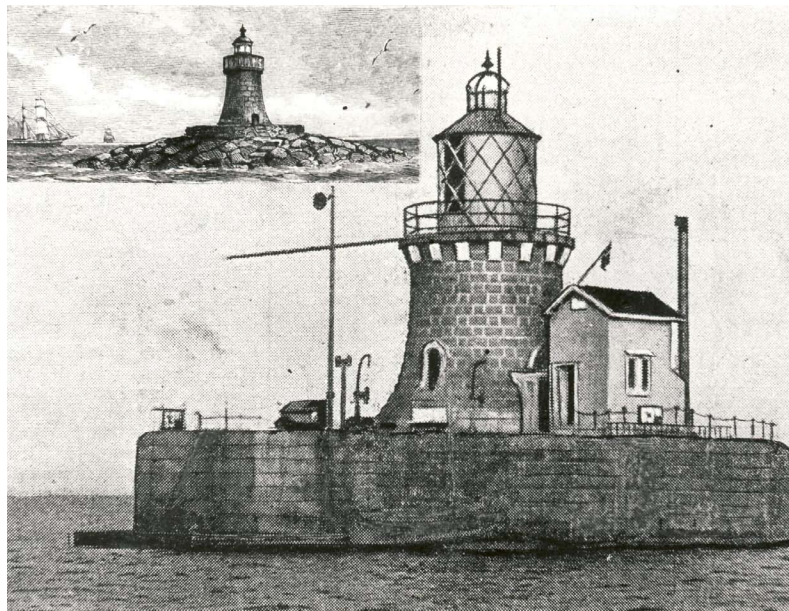
Tidsskriftet "Glemmer du" er udgivet af:

©Tårnby Kommunebiblioteker, Stads- og lokalarkivet

Skrevet og redigeret af: Inger Kjær Jansen

Layout: Anne Petersen

KASTRUPFISKERE PÅ ”SKIBSSJOV”



Nordre Røse fyr bygget i 1876-1877. Foto: ca. 1900

SEJLADS I ØRESUND

Øresund har altid været et af de vigtigste og mest befærdede farvande i Nordeuropa. Før der kom fyrtårne og fyrskibe udfør Amagers kyst måtte skibene færdes med stor omhu specielt om natten, sejlbredten var smal og der var ofte stærk strøm. Frederik den 2. udstedte en forordning i 1561, der forbød

sejlads om natten af større skibe i højsæsonen for sildefiskeriet, da de ofte påsejlede de små fiskebåde, og dermed udsatte fiskerne for livsfare. Der var ikke så mange skibsforslis, der kostede menneskeliv i Øresund som på Jyllands vestkyst men i stedet mange grundstødninger. I 1876-1877 blev Nordre Røse fyr opført. Det var det første bundfaste fyr, der blev byg-

get i Danmark. Fyret blev passet af tre mænd, som indgik i en gruppe på seks, der på skift passede fyret. I dag styres fyret fra Drogden fyr.

STRID OM BJERGNINGSRET TEN

Dragørerne og kastrupperne har gennem tiden været meget uenige om, hvem der havde ret til at bjerge skibe udenfor Amager og Saltholm, for det var en god indtægtskilde. Dragør klagede i 1755 til amtmanden over, at Kastrup Værks ejer, Jacob Fortling, havde sat nogle af sine ansatte, som bestod af soldater og kuske m.m. til, at bjerge nogle skibe. Det mente dragørerne var deres område, da de i modsætning til Fortlings folk var enrollerede søfolk. De fik delvis ret, men konkurrencen fra Kastrup fortsatte. Det gik voldsomt for sig, når dragørerne kom ombord på de grundstødte skibe, som kastrupperne allerede var kommet til hjælp. I 1770 blev tre dragørlodser idømt en bøde for at øve vold mod Kastrup Værks både og mandskab.

Efter en anden retssag i 1788, hvor dragørerne havde klaget over, at kastrupperne havde bjerget et skib ved nordenden af Saltholm, blev det klart, at man måtte indgå et forlig. Man delte derfor bjergningsretten efter en linje fra Maglebylille Hage over midten af Saltholm.

STRANDFOGED

Strandingsgods har gennem århundrede været omfattet af lovgivning. For at undgå at folk uberettiget hentede gods fra skibsforlis blev der ansat en strandfoged til at holde opsyn langs kysterne. Strandfogeden havde tidligere pligt til at færdes på stranden hvis der var fare for skibsforlis. Han skulle sørge for bjergning af skibbrudne og straks underrette politiet og toldvæsenet samt sørge for at strandingsgods kom i sikkerhed. I Kastrup var Johannes Møller ansat som strandkontrollør og tolddøppebørselsbetjent fra slutningen af 1800-tallet. Dette embede eksisterer ikke længere her, men derimod stadig langs vestkysten.



Toldvæsenets repræsentant ved grundstødninger, Johannes Møller på sit kontor i toldbygningen, der lå på Amager Strandvej lige ved Alleen.

Foto: Carl Flensburg, ca. 1904

BJÆRGNING AF SKIBE I 1800-TALLET

En senere ejer af Kastrup Værk, Martin Petersen, videreførte og udviklede bjærgningen af skibe i Sundet. Det gav ham betydelige indtægter,

og han anskaffede sig to bjærgningsdampere ”Neptun” og ”Fulton”. Han kunne derfor konkurrere med Svitzers Bjærgnings Enterprise, der blev stiftet i 1833. Dette selskabs start var bekedent, idet man kun havde en lille

sejlgagt, en kragejolle og en 12 års robåd, der i øvrigt blev stationeret i Kastrup Havn. Martin Petersen samarbejdede senere med skibsfører Jens Peter Bødker fra Kastrup, der med kutteren "Husum" foretog en del bjærgninger i Øresund. Skibet gik dog selv på grund i Drogden i 1828, blev bjærget og indbragt som vrage. Det kom senere til Dragør, men blev solgt i 1829 til en køber i Vejle. Martin Petersen og J.P. Bødker udrustede i fælleskab sluppen "Valdemar" til brug ved

bjærgning af nødstedte skibe. Skibet lå næsten hele tiden ved Drogden parat til bjærgning. Svitzer og Martin Petersen indgik i 1830'erne et samarbejde og fik to nye redningsfartøjer "Tvende Brødre" og "Erik Emil", der lå i Kastrup havn. I isvintre lå de dog som regel i Tre Kroners havn. Martin Petersens søn, Ouscher Petersen, drev sit eget bjærgningsselskab i 1860'erne og 1870'erne med hjuldampere "Fulton" i Sundet og på Københavns Red. Senere anskaffede han bugserhjuldam-



Isfjeld med grundstødt skib ud for Kastrup i 1881. Det blev et yndet turistmål, så der blev indrettet en lille restaurant på toppen.



Fiskere fra Kastrup på vej over det isbelagte Øresund, måske med forsyninger til Saltholm. Til højre fisker Ole Larsen, med strakt arm fisker Axel Jensen. Foto: ca. 1910

peren ”Harriet” og damperen ”Robert”. I 1879 købte Svitzer Ouscher Petersens selskab, dog sådan at han blev leder af Svitzers Kastrupfilial.

ISVINTER

I vinteren 1881 blev der skruet så høje isflager op i Øresund ud for Kastrup at der blev dannet et ”isfjeld” der var 10 fod høj. Det skete ud for Svovlsyrefabrikens bro, hvor ismasserne knuste bro-

hovedet og hev pælene op. Samtidig blev et hollandsk skib ”Elisabeth” ført om bag isbjerget hvor det lagde sig med hele sin vægt over et andet skib ”Fremtids håb”. Samtidig blev bjergningsdampere ”Harriet” væltet. Isbjerget og de kængrede fartøjer blev et meget yndet turistmål den vinter. Der blev bygget en lille restaurant på toppen af isbjerget og opstillet karuseller. Det stod på i hele 3 måneder- så isen og sneen var til sidst sort som kul.



Kastrup Broforening. Postkort fra 1914.

De fleste medlemmer af Kastrup Bjergerforening var fiskere og tilknyttet denne havn.

SKIBSSJOV

Når et skib var i nød, kunne man sende et nødsignal i form af et flag, der var bundet sammen på midten. Det flag siges at være "i sjov". Ordet kommer fra hollandsk sjouw, der betyder frygt eller skræmsel. I Kastrup Bjerogningsforenings protokol benyttes ordet "skibshov" indtil ca. 1902, hvor man skifter til "skibssjov".

KASTRUP BJERNINGSFORENING

Kastrupfiskerne dannede i begyndelsen af 1800-tallet et bjerglav, der fik beskæftigelse ved Kastrup Værks bjergningsentreprise. På arkivet har vi dog først protokoller fra Kastrup Bjerogningsforening fra 1889. Af denne protokol fremgår det af foreningens vedtægt at; enhver skatteyder, der havde boet i Kastrup i 5 år kunne blive medlem. Man skulle dog først godkendes på generalforsam-

lingen. Medlemsskaren var 10 år senere ændret til også at omfatte Maglebylille Fiskerleje. Nu var kravet 3 års bopæl, samt at man havde sit hovederhverv ved søen. Det sidste blev udover fiskere og sømænd også defineret til at omfatte skibstømrere, bådebyggere og sejlmagere, men ikke ålestangere, rejstrygere og arbejdere ved losning og ladning af skibe. I 1901 fik arbejdsmænd igen lov til at deltage, dog ikke i vintermånederne. Der blev valgt 3 arbejdsformænd, 3 havneskrivere, en regnskabsfører og ikke mindst en udråber, der skulle sørge for, at alle fik besked om grundstødninger.

FORDELING AF BJERGNINGSLØN

Betalingen for bjergningen blev fordelt på forskellige anparter. Formændene, regnskabsfører og havneskrivere fik hver $1\frac{1}{4}$ part, fiskere og bådførere 1 part, og andre, der ernærede sig ved søen og som var på medlemslisten 1 part, når de var mellem 20 og 22 år, $\frac{3}{4}$ part når de var mellem

18 - 20 år, $\frac{1}{2}$ part fra konfirmationsalder og til 18 år, arbejdsmænd fik $\frac{3}{4}$ part. Svenskere fik kun $\frac{1}{2}$ part, indtil de havde fået dansk indfødsret. To mands part skulle tilfalde foreningens kasse. Ved generalforsamlingen blev det afgjort, hvad årets indtægter skulle bruges til, og hvordan partsfordelingen skulle være. Det var kun folk, der havde 1 part, der havde stemmeret ved generalforsamlingen.

VED BJÆRGNINGEN

I 1899- vedtægten står: ”så snart et skib tørner, er det enhver bjergers pligt, når han opholder sig ved havnen, straks at gå i båden for, om det forlanges, at gå med ud. Herfor erholder bådbesætningen 8 kr. udbetalt, hvad enten, der bliver akkord eller ej. Bådturen er ikke endt, førend afløsningen er kommen ud, eller skibet er flot. Der skal være mindst 2 mand i båden foruden agenten. De folk, som er i Svitzer Entreprisens tjeneste, erholder ingen bådtur betalt” De bjergere, der opdagede et grundstødt skib, skulle straks

sende bud til udråberen, der efterfølgende gik rundt til medlemmerne og gav besked om grundstødningen. Folk havde en tidsfrist til at melde sig hos skriveren. Når skibet var kommet flot, var indskrivningen slut. Da de fleste fiskere var uden beskæftigelse om vinteren, blev bjergerne i januar inddelt i 4 hold og lodtrækningen afgjorde, hvilket hold der stod for tur til bjergningen. Man skulle lystre arbejdsformanden ombord, vise "ædruelighed og ikke yppe klammeri", ellers blev man straks sat i land og skulle betale en bøde. Der forekom en del sager af denne slags, som blev taget op på generalforsamlingen og her blev evt. bøde vedtaget. Slagsmål og fuldskab blev ofte straffet med 5 kr. Ved sygdom fik man halvdel af den part, man ellers havde ret til, hvis medlemmet ellers var skrevet. Hvis man var på arbejde, skulle man melde sig, når man kom hjem, for at være berettiget til en anpart. I august 1907 var en af fiskerne på vej ind til København med sild og havde på vejen passeret et

grundstødt skib. Han meldte sig dog først om aftenen til skibssjov - så det gjaldt ikke. Bjergning var en vigtig indtægtskilde, der supplerede indkomsten. I 1889 tjente foreningen 5730 kr. på 2 bjergninger fordelt på 225 parter, det gav gennemsnitlig 28 kr. pr. mand.

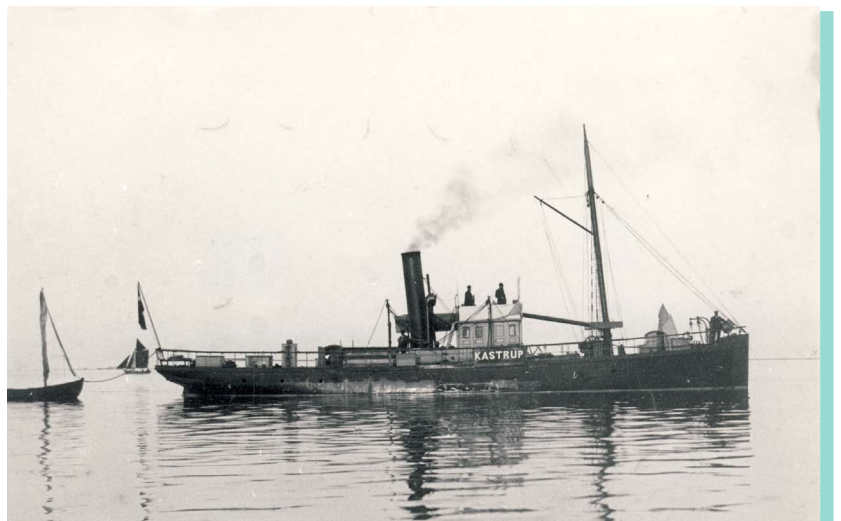
STØTTE FRA FORENINGEN

I februar 1891 kom to unge fiskere fra Kastrup, brødrene Agerlin, i livsfare under en storm. De var sejlet ud til Flinterenden for at bjerge kul fra et skib. Da de skulle sejle hjem, var det ved at blive mørkt og stormen tiltog. De blev først drevet ind mod isen, men derefter blev båden ført over mod Saltholm, hvor den blev knust. Det lykkedes dog de to søfolk at bjerge sig i land på øen, hvor de fik varme, mad og husly hos opsynsmanden. Næste morgen hejste opsynsmanden nødflag, og det bevirkede, at nogle Kastrupfiskere sejlede over og hentede de to skibbrudne. I Kastrup havde man

regnet med, at de to unge fiskere var druknet under stormvejret. Båden tilhørte deres mor, der var enke. Kastrup Bjergerlaug donerede 150 kr. til enken, fordi hun havde mistet sin båd og hendes erhverv dermed var truet. Natten mellem 1. og 2. juledag 1902 var der igen en heftig storm, der bl.a. gik ud over fiskerbåde i Kastrup. Fiskeriforeningen bad bjergerforeningen om støtte til de skadelidte fiskere, og der blev bevilget 100 kr.

KONTRAKT MED SVITZER

Kastrup Bjergningsforening indgik i 1889 en kontrakt med Svitzer Bjergnings Entreprise. De skulle i fællesskab bjerge skibe, der måtte strande på det såkaldte Kastrup Distrikt, der mod syd begynder ved Dragøernes nordgrænse og indbefatter Middelgrunden. Saltholmens vestgrænse til prikken på nordenden af Saltholmflakket samt kysten af Amager til Prøvestenen.



Bjergningsdamperen "Kastrup" med skibsfører Jens Larsen. Skibet var fast stationeret ved Nordre Røse Fyr. Foto 1890

Kastrup bjergerne skulle stille med tilstrækkelig mandskab, både og rekvisitter, Svitzer med dampskib, damppumpe og dykker. Bjergelønnen blev delt således: Når skibet var bragt flot uden at losse fik Kastrupbjergerne $\frac{1}{4}$ part og Svitzer $\frac{3}{4}$ part. Var losning nødvendig fik Kastrup bjergerne $27 \frac{1}{3}$ og Svitzer $72 \frac{2}{3}$, men først skulle eventuel salær til kommissionær, lods, assistance fra skibets besætning samt havnepenge være trukket fra. Hvis en dykker skulle hente ladningen, fik han udbetalt et beløb afhængig af størrelsen på ladningen. Dampersens kaptajn og bjergerens arbejdsformand havde kommandoen ved bjergningen.

Smeden Niels Fogelstrøm fra Kastrup fortæller følgende: *Min bedstefar (Jens Larsen) blev somand, men var på sine ældre dage skipper på et af Svitzers bjergningsdampere, der hed Kastrup. Den var fast stationeret ved Nordre Røse fyr. Det var i sejlskibenes tid og inden renden til Drogden var uddybet, så det hørte til dagens orden med en grundstødning. Jeg husker endnu det flotte syn,*

når en bark eller en fuldrigger passerede sundet.

Kastrups og Dragørs fiskere havde hver sit bjergelav under Svitzer, og ved grundstødning kunne det ofte komme til uoverensstemmelser om, om det var Dragør eller Kastrup bjergelav, der skulle give møde. Der var bestemte mærker i sundet, hvor grænsen gik, og der var på den tid en god ekstra fortjeneste at hente på skibssjov. Under isvintre var der også brug for fiskere, der med store issave skar træskibene fri af isen for at undgå at blive skræuet ned. Ligeledes var det fiskerne der, når sundet var lukket med is, trak en åben jolle med proviant og post til de indefrosne beboere på Saltholmen.

"Kastrup" besætning bestod af Jens Larsen, Niels Røil, Chr. Lind og Johannes Josephsen. De kunne straks optages i bjergelavet, hvis de blev opsagt af Svitzer.



Kammerråd, kaptajn og bjergnings-agent Carl Høyer.
 Han er klar med sin søkikkert for at spejde efter en grundstødning i Øresund. Høyer var sandsynligvis agent hos Svitzer Entreprise
 Foto: Carl Flensburg, ca. 1900

HVEM MÅTTE HVAD

I 1896 grundtødte en svensk båd på Soldatergrunden ved Saltholm. Fisker Peter Hansen fra Kastrup lå i nærheden og opdagede, at båden stod så tæt ved en rejeruse, at hvis vandet steg, kunne det grundstødte skib drive ind i rusen og ødelægge den. Rejerusen tilhørte fisker Hans Møller

fra Skovshoved, der også var til stede. De to fiskere blev enige om at tilbyde at føre et anker ud for båden for at være sikker på, at båden ikke drev ind i rusen. Det gjorde de så. Bådens mandskab prøvede at hive men hev ankeret til sig uden, at båden forandrede stilling. Dagen efter sejlede de to fiskere bådens mandskab til Kastrup og førte dem

hen til Bjergningsagent Høyer. Dagen efter blev der sendt mandskab fra Kastrup, der hjalp båden af grunden og sejlede den til Kastrup Havn. De to fiskere havde hjulpet gratis, men alligevel skulle denne sag forelægges generalforsamlingen, da ingen af foreningens medlemmer "måtte yde hjælp til egen fordel." På den efterfølgende generalforsamling blev sagen taget til efterretning og i stedet for bøde fik fiskeren P. Hansen udbetalt 6 kr. af foreningens kasse. På samme generalforsamling udlovede Bjergningsagent C. Høyer en dusør på 10 kr. til den, der først opdagede en grundstødning, der ikke kunne ses fra land eller dampbåd. I 1894 blev det bestemt, at en af bjergerne skulle have ret til at gå til skibs og få 3/8 part så længe han ikke var på fattighuset. Dampskibet Hamlet gik på grund den 2.4. 1898 på Smågrunden ved middagstid. Carl Zimling der arbejdede i Tårnby præstegård skrev sig først til skibs kl. 20.30. Han var derfor ikke berettiget til at få del i bjergelønnen.

Generalforsamlingen mente, at hans kone, der var blevet varskoet om grundstødningen, kunne have sendt bud efter ham eller ringet til ham. En fisker meldte sig syg på grund af en dårlig hånd. Han mente sig ikke i stand til at tage del i bjergningen. Men det afviste bestyrelsen, da han til dels stadig udøvede sit erhverv med rejefiskeri. Han truede med at melde sig ud af foreningen og selv gå i gang med at bjerge skibe. Han fik et brev fra bestyrelsen der gjorde det klart, at han skulle deltage i bjergningen så godt han nu kunne, og han i øvrigt ikke fik løn for bjergningen af det skib, hvor han meldte sig syg. Sagen kom på generalforsamlingen, da fiskeren følte sig forurettet og havde skaffet en lægeattest. Men afgørelsen blev opretholdt.

FORLIS

I 1893 sad damperen ”Columba” fast i isen i Øresund ud for Kastrup. Med hjælp af fiskere fra Kastrup Bjergelaug og Svitzer bjergningsdamper ”Kattegat” kom Columba fri af isen og kunne derefter sejle ind til København. Det tog 2 dage at få skibet fri, og for dette arbejde fik fiskerne hver 59 kr. Fiskerne beslut-

tede at spendere deres løn på en fest i Kastruplund. I den anledning blev efterfølgende sang skrevet og sunget ved fester. Ifølge Amager Posten herskede der ”under hele festen den fornøjeligste stemning, og deltagerne viste her som ved isningen at de kan være lige så raske både når det gælder et drøjt stykke arbejde og et muntret laug.”



Svitzers bjergningspontoner ”Odin” og ”Thor” i midten samt selskabets to bjergningsdampere ”Hertha” til højre og ”Skandinavien” til venstre. Foto: Carl Flensburg, ca. 1905

SJOV-VISE

*Fra isperioden i Kastrup 1893
(Ved fiskernes fest i Kastruplund)*

Mel: På'en på'en på'en igen

*Nu er vi samlet her igen
nu skal vi ha'e et rigtigt spænd
Dampere fik vi vel i havn
Alle som en vi gjorde gavn
Derfor vi os nu ret vil more
Alle sammen små og store
Drik, drik, drikke en skål
For at vi nåede til vort mål*

*Vinteren ja den er jo stræng
Bringer dog glæde og sorg i flæng
Samlet vi er i vennelag
Danse og le til lyse dag
Kaptajnen ej mer sit skib kan føre
Og kløede sig vist bag det ene øre
Da isen standsed hans fart
Situationen var dårlig klart*

*Tiden den gik og kolden steg
Det blev en helt alvorlig leg
Vi bragte dampere vel i havn
Hel og holden fra ror til stavn
Skønt den var stedet i nød og fare
Gerne de gyldne pund han spared
Dog skønt ej uden tvist
Sejren bragte vi hjem til sidst*

*Tænk at de seje Dragør,ænd
Ville sende Svitzer hjem igen
Men vi dog Høyer takke må
"Bjergeren" hjalp os med at gå på
Derved blev vi så hurtig færdig
Ja det var rentud højt mærkværdig
Så gesvindt vi tjente de "gryn"
Og fik "Columba" ind til byen*

*Fra Kastrup vi gå på fiskeri
Sildetiden er længst forbi
Rejerne ligger i dvale end
Leve skal dog de fiskermænd
Da så den hval løb fast i isen
Skyndte vi os at slagte grisen
Og nu til gilde vi gik
Følgende god og gammel skik*

*Konerne og de piger små
Dem må fiskerne stole på
Når at han færdes på vildene sø
Ofte må døje savn og nød
Da de har sørget for kost og tæring
Knyttet ruser og sildenæring
Skulle da de ej dele vor fryd
Tag derfor glas og slå til lyd*

*Damerne leve højt HURRA
Dem der sørger for øl og mad
Lærken den sidder nok så net
Skjult i dugen — se det var ret
Dem vi nu svinge vil i dansen
De skal smykkees med hæderskransen
Skål for hver bustru skål for hver
brud
Tommer så glasset til bunden ud*

*Nogle de så med skæve blik
Til den gevinst vi nylig fik
Gilde det vil de ikke ha'e
Dans og løjer det vrænger de a'
Men vi mente at arbejde vinker
Hen til bordet hvor punshen blinker
Derfor et kraftigt hurra
For vor forening, den var bar*

ÆNDRING AF KONTRAKT

I december 1900 krævede Svitzer en nedsættelse på 5% af Kastrupbjergernes andel i bjergningsprisen med det samme. Bjergningsforeningens bestyrelse protesterede kraftigt, da den gældende kontrakt kun kunne opsiges med 1 års varsel. Men Svitzer stillede sig på bagbenene og meddelte, at hvis man ikke gik ind på disse betingelser, ville Svitzer opsige kontakten, når den udløb. Bjergningsselskabet mente, de havde under-skud på de daværende vilkår. Kastrupbjergernes bestyrelse fik dog et par dage senere forhandlet sig frem til lidt bedre forhold. Procentsatsen i de følgende 3 år ville falde med 1 % til den i 1904 ville ende på 20%. Dette kompro-

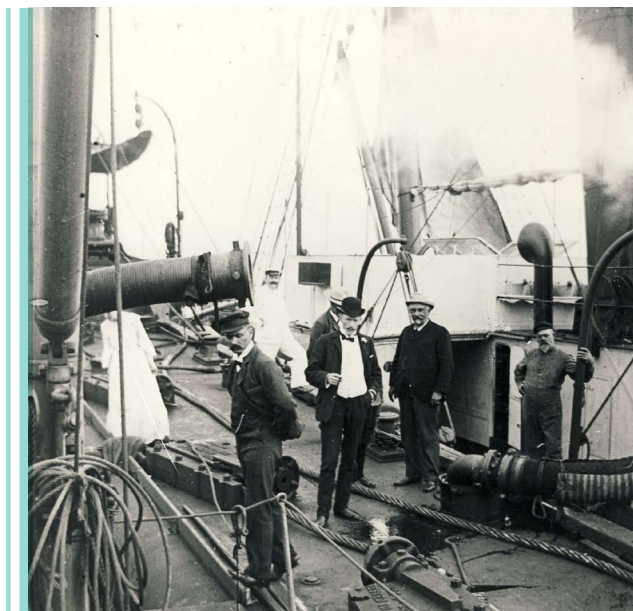
mis blev fremlagt den efterfølgende generalforsamling, I protokollen står følgende: ”Efter en længere diskussion og forskellige mindre pæne udtalelser mod Entreprisen fra en del medlemmer gik man over til en afstemning, der endte med en accept.”

KONKURRENCE OG OPLØSNING

Københavns Bugsterselskab, der havde indgået en kontrakt med Svitzer, gjorde i 1905 krav på at få en del af Kastrupbjergernes disktrikt nemlig fra Amager Land-grund fra Prøvestenen til tæt syd for Svalerumpen. Hvis de ikke kunne få det opfyldt ville de kræve erstatning. Det var foreningen ikke bange for, men de frygtede selskabets store sanddampbåde, som havde kraftige maskiner. Foreningen kunne på ingen måde gå ind på indskrænkning af dens distrikt. Efterfølgende havde man et møde med Svitzers direktør, der mente bjergerne i Kastrup bare kunne gå ud på skibssjov i området ” så kom vi nok ud af det med betalingen” skulle

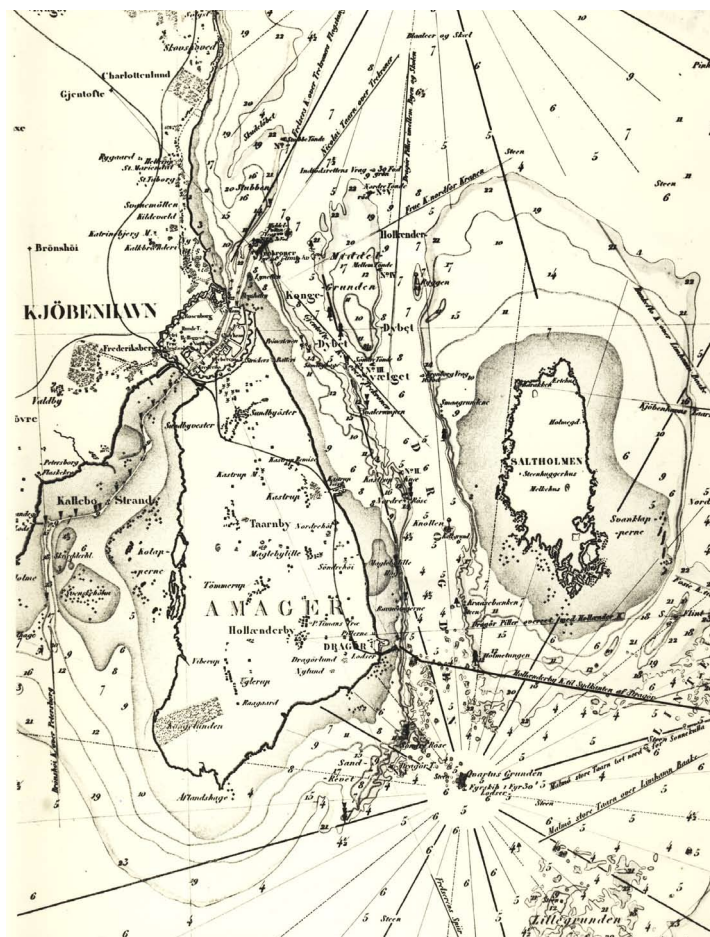
direktøren have sagt. I 1912 fik kastrupperne alligevel besked på fra Svitzer om kun at bjerge i det omstridte område, når der blev sendt bud efter dem. Svitzer havde opsagt kontrakten med bugerselskabet og ville nu selv alene bjerge skibe i det nævnte område. De tilbageviste, at direktøren 5 år tidligere havde givet grønt lys til kastrupperne i området. Fiskerne opsagde kontakten med Svitzer i april 1914, og samtidig blev fore-

ningen opløst. Kassebeholdningen på 1096 kroner blev fordelt mellem medlemmerne. Men foreningen genopstod kortvarig fra 1921-1923, da man åbenbart igen fik kontrakt med Svitzer, der bl.a. stiller en motorbåd til rådighed. Måske var der færre medlemmer, for generalforsamlingen foregik nu i Havnecafeen og ikke som tidligere på Kastruplund. I den nyetablerede forening skulle medlemmerne betale et indskud på 5 kr. Svitzer op-



Ombord på Svitzers bjergningsponton. Herren med den hvide vest er prins Harald, søn af kong Frederik den 8.
Foto: Carl Flensburg, ca. 1905

sagde kontrakten igen i 1923, da man mente kastrupperne ikke meldte alle strandinger. Der var tale om at Sø-og havnearbejdernes fagforening skulle søge at forhandle, men det skete tilsyneladende ikke.



Udsnit af søkort over bl.a. Øresund fra 1849 (Rigsarkivet)



Udsnit af søkort over bl.a.
Øresund fra 1849
(Rigsarkivet)

SKIBSSJOV

Når et skib var i nød, kunne man sende et nød-signal i form af et flag, der var bundet sammen på midten. Det flag siges at være ”i sjov”. Ordet kommer fra hollandsk sjouw, der betyder frygt eller skræmsel. I Kastrup Bjerpningsforenings protokol benyttes ordet ”skibshov” indtil ca. 1902, hvor man skifter til ”skibssjov”.

HENVENDELSE & ÅBNINGSTIDER

Hvis du har billeder, oplysninger eller andet af lokalhistorisk interesse, så henvend dig til Stads- og lokalarkivet.

VI HAR ÅBENT

Mandag	12.00 - 19.00
Tirsdag	12.00 - 16.00
Fredag	12.00 - 17.00

STADS- OG LOKALARKIVET HAR DESUDEN Udstillinger på:

Kastrupgårdssamlingen
"MIDT PÅ AMAGER" & "KASTRUPGLAS"

Tirsdag til søndag 14.00-17.00
Onsdag tillige 14.00-20.00

Plyssens Amager Strandvej 350:
PERMANENTE OG
SKIFTENDE Udstillinger
Lørdag og søndag 13.00-16.00