
GLEMMER DU

TARNBY KOMMUNES LOKALHISTORISKE TIDSSKRIFT NUMMER 3 | MAJ/JUNI 2009



SÅ TIL SØS

Historier om vores havne





FORSIDEILLUSTRATION:

Luftfoto over Kastrup havn, broforening og lystbådehavn.

Foto: 1965

KILDER:

Ny Kalkbrænderi A/S 1889-1949. 1950

Jørgen Ahlefeldt-Laurvig: Fajancer og stengods fra Kastrup.

1977

Inger Kjær Jansen: Kastrupfiskerne og havnen. 1994

ISSN 1397-5412

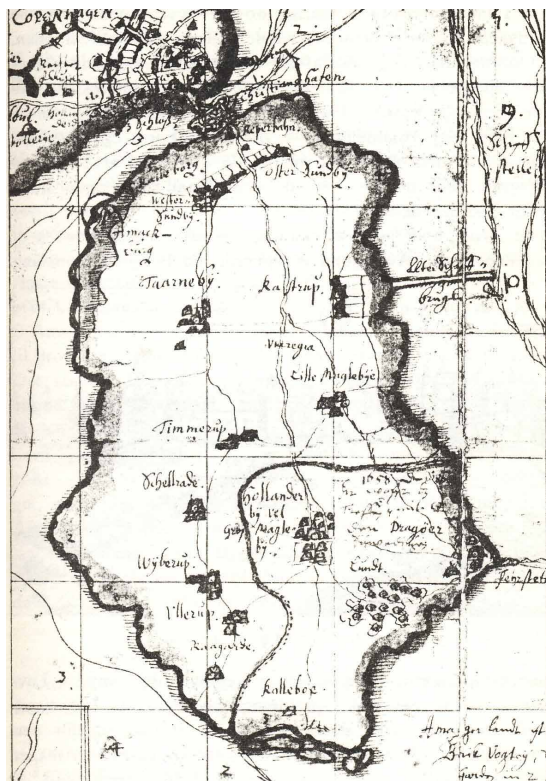
Tidsskriftet "Glemmer du" er udgivet af:

©Tårnby Kommunebiblioteker, Stads- og lokalarkivet

Skrevet og redigeret af: Inger Kjær Jansen

Layout: Anne Petersen

SÅ TIL SØS - Historier om vores havne



Det ældste kendte kort over Amager.

Joh. Meijer 1656.

Udfor Kastrup "Alte Schiffbrücke"

HAVNE TIL ERHVERVSFISKERE

Alte Schiffbrücke

På det ældst bevarede kort over Amager, der er fra 1656, ses ud for Kastrup benævnelsen "Alte Schiffbrücke", så broen er ældre endnu. Stedet har sikret forbindelsen til Saltholm, for her var den kor-

teste afstand mellem de to øer. Herfra har man først og fremmest sejlet kreaturer til Saltholm, for at de kunne græsse her om sommeren. Broen blev også kaldt for Skøjtebroen, for herfra sejlede man kreaturer til Saltholm i de såkaldte skøjter. En skøjte er en bredbovet, fladbundet båd af hollandsk oprindelse.

Fiskernes havn

Kastrups beliggenhed ved Øresund gjorde det naturligt for husmændene i landsbyen at supplere indkomsten med fiskeri. Men først fra 1830'erne var der kommet gang i fiskeriet med 25 fiskere i Kastrup, der dog stadig også levede af deres husmandsloed. De kunne mod betaling benytte Kastrup industrihavn. Men denne afgift var sandsynligvis for høj, for bådfører og fisker Martin Petersen ansøgte i 1831 kongen om tilladelse til at anlægge en ny bro og bådehavn ved den gamle skøjtebro. Han fik tilladelsen til dette, men 1/2 år senere var han blevet ejer af Kastrup værk med den tilhørende havn, og mistede derfor interessen. I 1845 gik 10 fiskere og husmænd fra Kastrup imidlertid sammen om at anlægge en ny havn syd for Kastrup industrihavn ved skøjtebroen. De indgik en fælles kontrakt, der blev tinglyst. I denne stod, at de havde bygget en landingsbro af brædder 60 alen syd for Kastrup Værk. Senere blev deres vedtægt tinglyst. Fem af de oprindelige ti deltagere i projektet havde fra-

sagt deres anpart, da de ikke kunne påtage sig at tage del i det lån, selskabet ville optage. Men der var kommet 2 nye til. Hovedlinjerne i selskabets vedtægter ligner dem, der ligger til grund for den efterfølgende og stadig eksisterende Kastrup Broforening. De 7 anpartshavere var Hans Christensen, Frederik Christensen, Niels Frandsen, Frands Nielsen, Anders Nielsen og N.N. Lund. Hver anpartshaver havde arbejdspligt på broen, der skulle opfyldes med nyt grus og sten. Hvad der skete med selskabet efter 1851 vides ikke, men i 1865 blev en ny broforening stiftet samme sted. Denne forening købte broen af én af de tidligere anpartshavere for 1000 rigsdaler. Der eksisterer ingen købekontrakt på broen, men modtageren af afdragene var Frands Nielsen, som må have stået som enejer til sidst. Brygger C.M. Larsen, der ejede Kastrup Værk fra 1895-1897, anlagde i slutningen af 1890'erne sag om ejendomsretten til denne havn. Men den tabte han, og Kastrup Broforening fik i 1907 et adkomstskøde på havnen, matr. nr. 49c af Kastrup.

Foreningen har bibeholdt arbejdspligten og bestemmelsen om, at man skal være båd - eller husejer i Kastrup for at købe en anpart. Men allerede i 1883 stoppede man for tilgang af nye anparter, og de kunne fremover kun opnås gennem arv, det vil sige arveberettigede var

sønner eller svigersønner. Enker kunne beholde deres mænds anparter, men kunne og kan stadig væk ikke deltage i broforeningens møder.



Kastrupfiskere på broforeningens havn. Bageste række fra venstre Lauritz Larsen, Peter Mørk, Eibert Larsen, ?, Poul Petersen, Villiam Frandsen, Henrik Jensen og Johannes Nielsen. Mellemste række: Carl Fræg Petersen, Christian Jørgensen, Niels Olesen og Peter Zimling. Forreste række: Wybrandt Johansen, Albert Nielsen og Peter Clausen.

Foto: ca. 1930

Fiskeriet

Fiskerne fangede sild, rejer og ål, der blev afsat på Gl. Strand. Sildefiskeriet var på det højeste niveau omkring 1. verdenskrig. Bådene kom tungt lastet ind, og det fortælles, at når fiskerne kastede næringerne ud for at skylle dem, var der straks sild i dem igen. Rejerne fangede man med hjælp af ruser ved Saltholm, hvor fiskerne havde rejestationer. Kastrupfiskerne udarbejdede i 1873 en speciel vedtægt om rejefiskeriet ved Saltholm, da der var hård konkurrence fra andre fiskere fra Dragør og Nordsjælland. Ruserne skulle, medmindre der var kulingsvarsel, sættes inden solnedgang, ellers mistede man sin station. Der blev udarbejdet lignende regler for rejefiskeriet ved Kalveboderne. Saltholmsrejerne var meget efterspurgt, og der var ikke et pinsebord i f.eks. Hammers restaurant ved lufthavnen uden Saltholmsrejer.

En fiskerfamilie havde i 1860'erne typisk en båd og en pram. I 1878 bestod den samlede fiskeflåde i Kastrup af 22 både over 3 tons og

46 under 3 tons. Året efter, i 1879, kom det første skibsbyggeri i broforeningens havn, og der har siden været bådeværft her. Da der i 1917 blev vedtaget en lov om lån til fiskerifartøjer, gav det fiskerne mulighed for at investere i motordrevne både. De fleste fiskere boede fortrinsvis på Amager Strandvej og Nordmarksvej.

I 1874 blev der dannet en fiskeriforening, som er en af landets ældste. Den sørgede for fællesindkøb af garn, petroleum og benzin og var mellemmand ved uenighed om bl.a. rejestationerne ved Saltholm. Fiskerne supplerede deres indtægter med stenfiskeri og skærvelevering til gaderne i kommunen, samt bjergning af skibe i Sundet.

I mellemkrigsårene var der nedgang i fiskeriet, men der var alligevel 60 erhvervsfiskere i Kastrup.

Under besættelsen var fiskerihavnen under kontrol af tysk militær, og det danske politi måtte bistå ved at kontrollere de særlige sejlerpas, fiskerne skulle have. Trods bevogtningen lykkedes det at sejle flygtninge til Sverige her fra.



Maglebylillebroen eller Thyges Bro ca. 1925

Siden faldt antallet af fiskere støt, og fiskeriforeningen blev opløst i 1972. I dag er der kun ganske få erhvervsfiskere tilbage i Kastrup. Men Kastrup Broforening eksisterer i bedste velgående. Stejlepladsen og de gamle skure danner en hyggelig ramme for en sludder for de mange lokale, der ”lige skal en tur ned på havnen”. Bådpladserne benyttes og lejes nu først og fremmest af lystsejlere.

Maglebyleje

I Maglebylille blev der i 1858 givet tilladelse til at placere en landingsbro udfor skellet mellem matr. 30b og 30c af Maglebylille. Der var ikke så mange fiskere her som i Kastrup, men broen blev brugt i næsten 100 år. Broen, der også blev kaldt for Thyges Bro efter fiskeren Thyge Nielsen, blev anlagt af Maglebylille Bylaug, der i 1927 overlod den til et nyt laug. Lauget blev opløst allerede 10 år senere, og delt imellem de 7 medlemmer og overtaget af Tårnby Kommune. Til trods for lufthavnens placering i



På Maglebylillebroen står fra højre fiskerne Johannes Theisen, Niels Peter Jacobsen, Edvard Bergman, Martin Jansen og Jan Bergman.

Foto: ca. 1922

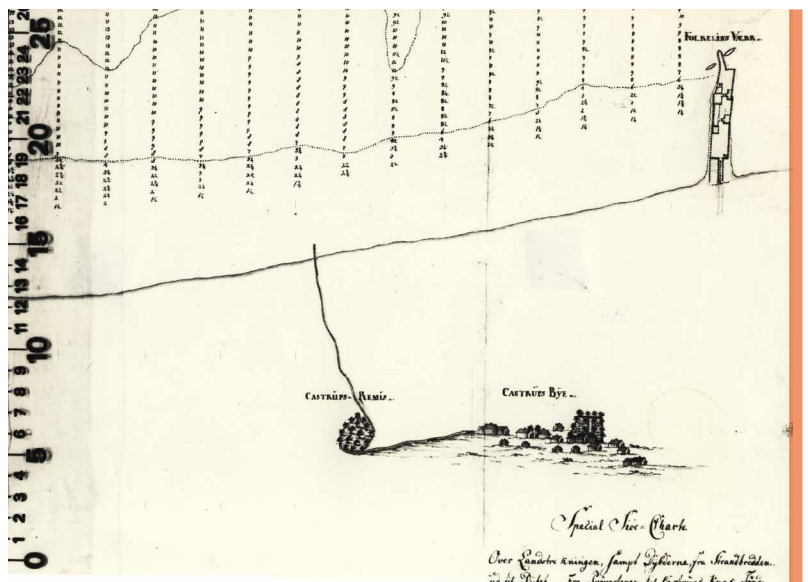
Maglebylille fik fiskerne alligevel dispensation til at anvende broen helt indtil 1952. Herefter var fiskeriet slut på dette sted.

HAVNE OG BROER TIL INDUSTRI

Kastrup Industribavn

I 1749 fik Hofbygmester Jacob Fortling kgl. privilegium på at anlægge et kalkbrænderi og en havn ved Kastrup Knæ. Havnen var nødvendig, da

han hentede kalk fra Salt-holm og i øvrigt kunne Værkets øvrige råstoffer og varer sejles herfra og hertil. Da der var temmelig lavvandet blev der anlagt en 200 meter lang tange, der blev afsluttet med et nedsænket skib, og nord og syd for tangen blev yderligere to skibe sænket for at beskytte havnen. Samtidig blev der udgravet et nyt bassin. Tangen blev desuden forsynet med et bolværk. Jacob Fortling ejede selv en galiot på 17 læster dvs. ca. 40 tons.



Kastrup Værk og havn. Udsnit af søkort, opmålt og tegnet 1761 af A. Lous. Søkortarkivet

Efterfølgende ejere udbyggede og forbedrede havnen, og da Kastrup Glasværk blev anlagt 100 år senere var der her en livlig trafik.

Glasmaker Kaj Olsen født i 1904 fortæller:

Havnen var ligeledes et yndet sted at være, - især om foråret, når de mange kreaturer (heste, køer, får og gæs) blev sejlet til Saltholm for at græsse der hele sommeren. Og om efteråret, når de kom tilbage, var det tit lejlighed til at ride bestene til de respektive gårde på Amager - og

derved tjene en 10-øre. Når fårene kom hjem, skulle de samles sammen på stranden. De hørte i reglen til på den anden side af København og skulle derfor drives igennem byen over Langebro. De måtte blive på stranden til hen på aftenen, da de jo ikke kunne komme igennem, for trafikken var ophørt.

Det skete tit, når fårene således blev drevet igennem Alleen, at en gadedør blev åbnet, og et får smuttede ind, - men sådan noget har folkene selvfølgelig først fundet ud af ved hjemkomsten!



Kastrup Havn. Der udskibes får fra Saltholm. Foto: ca. 1920

Kastrup Havn var i øvrigt kulisse i filmen “Lyssky transport gennem Danmark” fra 1958. Den handler om smugleri.

Efterhånden som først Kalkbrænderiet i 1955 og siden Kastrup Glasværk i 1979 lukkede for produktionen, mistede havnen sin betydning. I disse år arbejdes der i havnen for at omdanne den til en marina i forbindelse med Skanskas Scanport projekt. Der er desuden udarbejdet en lokalplan for dette område, lokalplan 76A.

Færger

Kastrup Havn er også blevet brugt til færgefart. I august 1958 blev færgen “Hanne Kruse” efter flere vanskeligheder og forsinkelser sat ind på en ny rute fra Kastrup til Malmø. Men 2 år senere kom færgeselskabet i økonomiske vanskeligheder. Konkurrencen var blevet hård mellem færgeruterne over sundet. En af ruterne var færgeforbindelsen fra Dragør. I marts 1968 skiftede Kastrup-Malmø ruten ejer. Det var et familieaktieselskab, A/S Kastruplinien, der under ledelse af den tidligere restauratør på ruten, Einar Andersen, skulle drive

ruten videre. Men allerede året efter blev færgefarten indstillet. 20 år senere kom der igen færger til Kastrup, da der i juni 1989 blev oprettet to nye færgeforbindelser i Kastrup, den ene rute gik til Rønne, den anden igen til Malmø. Disse to nye færgeruter fra Kastrup fik en meget kort levetid. Der var store støjproblemer ved bl.a. Saltholm med Sverigesruten, og der var sandsynligvis også for få passagerer til, at ruterne kunne overleve. Færgerne blev derfor flyttet ind til København.

SALTHOLMS LANDINGSBROER

Saltholm er ikke nem at komme til med en båd, her er mange sten i det lave vand omkring øen. Alligevel har øen været attraktiv, ikke for guldjægere, men for folk der brækkede kalksten op til brug som husbygningsmateriale. I 1700-tallets begyndelse gik så mange på strandhugst langs kysten at St. Magleby og Tårnby sogn i 1728 søgte amtmanden om at udnævne Svend Andersen på øen som en slags



Kastrup-Malmø færgen, som startede med den lille kulfyrede damper Hanne Kruse, opkaldt efter kaffehandlerens datter, som grundlagde ruten. Foto: Poul Broholm, 1960



Turister er landet på Barakkebroen på Saltholm med postbåden.
Foto: Amager Bladet, 1973

holmemand med ”øvrighed-sordre”. Strandhugsten gik udover såvel kongens som de to sognes rettigheder til kalkbrydningen. Desuden forsøgte disse kalktyve at forføre malkepigerne på øen. For Saltholm har gennem århundrede været anvendt til græsning for kreaturer som skulle malkes og desuden kom også lam og gæs på græs. Når dyrene blev sejlet fra Dragør landede de ved Lusebroen, fra Kastrup ved Barakkebroen. Ifølge navneforskningen kan navnet Lusebroen

muligvis have relation til stenene ved øens vestside, der i form og farve eller aftegning kan ligne lus. Navnet ses på kort tilbage til 1761. Barakkebroens navnekannten komme af det at brække sten eller en barakke muligvis den bygning, der blev brugt til karantænestation under pesten. A/S Ny Kalkbrænderi fik i begyndelsen af 1900-tallet anlagt et tipvognspor på broen, som nu er forsvundet. Kreaturbåden og postbåden med breve og gæster har en fast plads på Barakkebroen,



Barakkebroen er fyldt med både i august 1972. Ved den lejlighed blev ”grundstenen” til en lufthavn på Saltholm nedlagt ved en happening.
Foto: Poul Mortensen

der netop er blevet forbedret betydeligt, også til stor glæde for sommerliggerne og andre sejlene besøgende på øen.

Syre- og væverbroen

I forbindelse med anlæggelsen af dels svovlsyrefabrikken og saltværket samt senere et væveri blev der i slutningen af 1800-tallet anlagt landingsbroer ud for fabrikkerne på grund af det lave vand, som skibe med råstoffer til fabrikkerne ikke kunne klare. Da Flensburg og Sebelovs væveri overtog saltværket var

broen udfor fabrikken forsynet med en kran og skinner, så væveriets maskiner let kunne køres ind på fabrikken. Det var en omstændelig affære at losse råvarer. Skibene med lasten af råstoffer kunne f.eks. ikke gå ind til Syrebroen på grund af det lave vand. Disse skibe var i reglen på 1600 til 1700 tons. Indtil ca. 1914 benyttede fabrikken i stedet en hel flåde af småbåde, der sejlede ud til råstofskibet for at losse. Disse små skibe sejlede i fast rutefart mellem råstofskibet,



Amager Strandvej, tidligere Krudttårnsvej set mod Flensborg og Sebbelovs væveri med væverbroen.
Malet af C.V. Bunch 1880 efter maleri af Carl Baagøe

der lå på Reden, og tilbage til Syrebroen. Superfos' egen slæbebåd, "Superfos", blev også beskæftiget med losninger. Den bugserede bl.a. mindre lægtene ind til broen. Dette arbejde kunne tage op til 14 dage. En mængde folk fra Kastrup var på denne måde travlt beskæftiget med at sejle frem og tilbage. Mens skibene blev losset, var der en leben i kantinen, hvor "skipperne" fik sig en dram inden næste sejlads. Under en efterårsstorm blev der lidt længere mellem "drammene", da en del af de små skibe blev

slået ud af kurs og først længe efter nåede sikkert i havn. På land var der også en mængde mennesker beskæftiget, når råvarerne ankom. For det første skulle visse partier svovlkis slås i stykker, før dette kunne bruges. Det var den såkaldte "stykkis". Så gik en hel hærskare af folk i gang med hammer og mejsel for at få findelt de store stykker svovlkis. Endelig skulle råvarerne transporteres ind på fabrikken. Dette foregik ved hjælp af små hestetrukne vogne. Under en sådan losning kunne der være 20 heste



Syrebrossen i Kastrup med skinner til tipvogne. Foto: 1912

med kuske beskæftiget. Nogle af hestene ejede ”Syren” selv, andre blev lejet rundt om i Kastrup. Det kunne ske, at en hestevogn faldt ned i vandet fra broen, men det tog man ikke så højtideligt. Hver af de små vogne kunne rumme 4 til 5 tons, så der er ikke noget at sige til, at losningen var en langsommelig affære. Efterhånden kom der nye transportmidler til. Amagerbanen blev indviet i 1907 og var anlagt på østsiden af Amager for at tilgodese industrien her, og lastbilerne fik også i løbet af 1900-tallet stor be-

tydning for transporten til og fra fabrikkerne. Broen blev siden benyttet som badebro, men er nu forsvundet.

LYSTBÅDEHAVNE

Lystsejlere i

Broforeningens havn

I 1927 blev Kastrup Sejlklub stiftet. Foreningen havde behov for et sted at være og ikke mindst etablering af en ophalerbedding var et stort ønske. Det blev organiseret og klaret i broforeningen. Klubhuset blev en realitet i

1930. Formanden for sejlklubben havde købt et såkaldt ruf af en mand, der havde det stående i sin kolonihave ved Nordmarksvej. Det kostede dog noget sved på panden at få det ud af haven og ned på havnen, hvor det blev stillet op yderst på søndre mole. I 1942 var medlemstallet vokset så meget, at tiden var inde til et nyt klubhus. Arkitekt Harald Fleischer stod for tegningerne, medlemmerne for opførelsen. Under besættelsen mærkede klubben som broforeningens egne medlemmer restriktioner med hensyn til sejlads. De måtte ansøge om at sejle til Isefjorden og lade bådene ligge der sommeren over. De både, der lå tilbage i Kastrup skulle være låst med kæde til bolværket, fordi tyskerne var bange for, at man brugte dem til flygtningetransporter til Sverige. Den sidste krigssommer måtte man ikke sætte lystbåde i vandet, de skulle blive stående på bådepladsen. For at bådene ikke tørrede for meget ind, måtte man derfor dænge dem over med vand. Flere år efter krigen måtte man følge de ”minestrøgne ruter” for at

undgå de mange nedkastede tyske miner i Øresund.

Søsport ved Thyges Bro

Kastrups og Maglebylilles beliggenhed ved Øresund har gjort det naturligt at dyrke sport til søs.

Røse Kajakklub blev stiftet i 1929 og bag denne klub stod blandt andet Erik Starup og Kaj Westh. Klubben holdt til ved Thyges Bro. Det første klubhus var et ruf fra et gammelt skib, der var strandet i Øresund. Et nyt hus blev dog bygget og var færdig i 1934. Under krigen blev det brugt som bolig til tyske krigsinvalidere og flygtninge. Også denne klub måtte flytte sine teltpæle p.g.a. lufthavnsudvidelserne og klubhuset blev anbragt lidt syd for sin nuværende plads.

Roklubben Øresund fik bygget et bådehus ved lufthavnen men det måtte man flytte da lufthavnen skulle udvides. I stedet blev klub og bådehuse flyttet til en gund ved Thyges Bro i 1930. I 1950 kom Kastrup Dameroklub til. Et stort nyt klubhus bygges i de følgende år.



Kastrups første lystbådehavn. Foto: 1974

En dramatisk begyndelse

Til glæde for sejlsporten blev der indviet en lystbådehavn syd for lufthavnen i 1954. Kommunen havde som nævnt tidligere købt Thyges Bro i Maglebylille med henblik på at indrette den til lystbådehavn i 1936, men så blev området eksproprieret af staten i 1944 til brug for lufthavnen. Derfor faldt planerne om den første lystbådehavn i kommunen til jorden på dette sted. Man talte med Kalkværket, der var interesseret i at anlægge en lystbådehavn ved industrihavnen. Denne plan kom dog ikke længere end til tanken. Men siden stillede

staten hindringer i vejen for en ny placering udfor Kastrup Maskinfabrik ved den kommunale pumpestation II. Selv om staten godkendte de nye planer i 1949, og gav detalplanerne det blå stempel i 1951, ønskede man i 1952 dokumentation for behovet. Forud havde kommunen skulle søge om lov til at købe materialer, da dette var en mangelvare. Man fik afslag på spundsvæjgjern, selvom man ville prøve at købe det brugt. I stedet foreslog kommunen, at kajmuren skulle støbes i grovbeton og molerne bygges af fyld fra havnens udgravning. Man skulle tro, at det

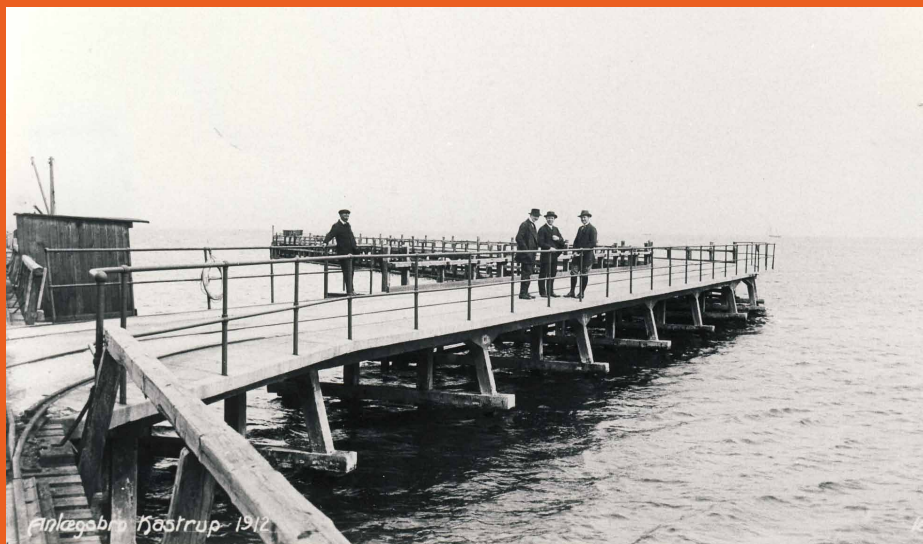
ville blive modtaget positivt hos ministeriet, men behovet skulle som sagt igen dokumenteres. Så frustrationen var stor i kommunalbestyrelsen og blandt sejlerfolket, der havde manglet et sted at være efter staten selv havde eksproprieret Thyges Bro. Havnen blev så endelig godkendt af staten i maj 1953, morsomt nok med den klausul, at arbejdet skulle være påbegyndt inden 3 måneder. Havnen blev 2 meter dyb og med plads til 150 både samt klubhuse til kajak-og rosport. Samtidig blev badeanstalten som lå på området i forvejen forbedret og bygget på havnens sydlige mole, så man her kunne bade på dybt vand

Kastrup nye lystbådehavn

Snart voksede behovet for yderligere en lystbådehavn. På den inddæmmede Øresundskyst nord for de gamle industri- og fiskerihavne anlagde man 1978-84 en stor, moderne lystbådehavn, her skulle der være ca. 800 bådepladser. Det ville blive den tredje største lystbådehavn i Danmark. Havnen indgår i udflugtsområdet Kastrup Strandpark med restaurant, som er blevet stadig mere attraktiv i takt med afviklingen af naboindustrierne. I 1978 blev første etape færdig, og i juni 1984 blev sidste del indviet med mange festligheder. Ved havnen blev der siden bygget en udstillingsbygning for Øresundsforbindelsen. Disse bygninger indeholder nu sejlrelaterede virksomheder.



Kastrup nye lystbådchavn under opførelse i 1983



Syrebreen i Kastrup med skinner til tipvogne. Foto: 1912

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

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