



591972588



101 KØBENHAVNS  
KOMMUNES  
BIBLIOTEKER

09.650963 Re

J. Reumert  
Den handelsgeografiske  
Betydning af  
Københavns Beliggenhed

RHB



09.650963

Re

Ex- 1



*Adjunkt, Cand. mag. J. Reumert:*

# Den handelsgeografiske Betydning af Københavns Beliggenhed

Prisbelønnet Besvarelse af den af det Kgl. Danske Geografiske Selskab  
i 1926 udsatte Prisopgave

---

Udgivet af Bestyrelsen for det Kgl. Danske Geografiske Selskab  
med Understøttelse af

*Dansk Dampskibsrederiforening  
Grosserer-Societetets Komite  
Industriraadet  
Kjøbenhavns Frihavns A/S  
Københavns Havnevæsen*

K J Ø B E N H A V N

FORLAGT AF SELSKABET. HOVEDKOMMISSION: H. HAGERUP, GOTHERSG. 30

S. Johnsen & Co.s Bogtrykkeri - København K.



## Indledning.

---

Den handelsgeografiske Betydning af en Bys Beliggenhed, skulde man synes, maatte kunne fastslaas paa den Maade, at man først ved de Midler, der nu stod til Raadighed, maalte Byens handelsgeografiske Betydning og dernæst diskuterede, hvilken Andel Byens Beliggenhed kunde have i denne Betydning. — Men Sagen er ikke saa lige til. — Aarsagerne til en Bebyggelses Opstaaen og Vækst er mangfoldige og har ofte deres Rod langt tilbage i Tiden. Byen, som den er nu, maa derfor ses paa den historiske Udviklings Baggrund, og da det kan siges, at hver Kultur, hver Kulturperiode har sin Geografi, maa det bestemmes, hvorledes de givne geografiske Faktorer har virket til de forskellige Tider. — Derfor vil de to første og forholdsvis store Afsnit af dette Arbejde, der behandler Østersølandenes Handel gennem Tiderne og de danske Farvande og Kyster og deres Besejling gennem Tiderne, formentlig komme til at støtte det væsentlige, nemlig Forstaaelsen af den handelsgeografiske Betydning af Københavns Beliggenhed. —

I samme Retning vil forhaabentlig det Afsnit virke, der behandler Øresundsomraadets og de nærmest tilgrænsende Kysters Anthropogeografi. Her er de to første Afsnit benyttet som Grundlag for Forsøg til en Forklaring paa Øresundsbyernes, og da navnlig Københavns, skiftende Betydning under de skiftende Tider. —

Københavns handelsgeografiske Betydning i Aaret 1925 søges maalt ved en Sammenligning med andre Byer, en Sammenligning, der navnlig benytter Mængden af transporterede Varer som Grundlag, men ogsaa berører Transithandelens Størrelse og Retning. Og en-

delig vil det sidste Afsnit om „Kielerkanalen og Øresund“ søge at give et Indblik i den Tid, der medgaar til Varetransporten ad de forskellige Handelsveje, der kan have Interesse for København. Transporttiden og dermed Transportomkostningerne er meget væsentlige og for en stor Del geografisk betingede Faktorer, der særlig i vor Tid maa have en fremskudt Plads ved Vurderingen af en Stads handelsgeografiske Betydning. —

---

## 1. Afsnit:

**Østersølandenes Handel gennem Tiderne.**

ØSTERSØLANDENES TIDLIGSTE HANDEL. Det nytter ikke at spørge om, *hvornaar* Handelen og Skibsfarten ved Østersøens Kyster blev til, for et saadant Spørgsmaal kan ikke besvares.

Selv hos meget primitive Folk har Etnograferne fundet de svage Spor af en Handel, og et Folk behøver ikke at have naaet et højt Kulturtrin, førend det forstaar at bygge Fartøjer, hvormed det kan færdes paa Vandløb og langs Kyster.

Man finder da ogsaa en Mængde Vidnesbyrd om, at der allerede i Stenalderen er foregaaet Handel i Østersøområdet, bl. a. med selve det Redskabsmateriale, der har givet Kulturperioden Navn<sup>1</sup>). I Broncealderen har mange færdige Bronceredskaber og alt Raamateriale til Broncefremstilling maattet hentes fra ret fjerne Lande. Man ved, at Udnyttelsen af svenske Kobbermalmlejer først begyndte i den senere Del af Middelalderen, og kemiske Undersøgelser har da ogsaa vist, at langt den største Mængde af den nordiske Bronze stammer fra Kobberminerne i Nordungarn (nu Slovakiet) og Alpelandene — og fra Tinminerne i Bøhmen og Sachsen<sup>2</sup>).

Østersølandene har betalt Metallet med Rav. Det menes, at den mest benyttede Handelsvej i andet Aartusinde f. Kr. var Elben med Moldau eller Saale, Donau med forskellige Bifloder og Brennerpasset. Dels har denne Vej ført hen til Tin- og Kobberminerne, dels var det udenfor det egentlige Østersøomraade, at Ravet fandtes, væsentlig langs den danske Vesterhavskyst og i de frisiske Lande.

Da Ravforekomsterne i Samland et Tusind Aar senere blev mere kendt, kom Ravvejen til at gaa ad Weichsel<sup>3</sup>), — der ikke tidligere — saa lidt som Rhinen, — havde haft nogen væsentlig Betydning for Handelssamkvæmmet mellem Norden og de sydligere Lande<sup>4</sup>). —

Dette Handelssamkvæmmet maa heller ikke overvurderes. Efter Nu-



tidens Maalestok har Handelen mellem Østersølandene indbyrdes sikkert været ganske ringe. Hver lille Landskabsenhed har i høj Grad kunnet være sig selv nok. Der har været en stærk Tilnærmelse til det, der kaldes „lukket Økonomi“. Men selv naar dette tages i Betragtning, har Handelen paa de nærmere Lande i Betydning langt overgaaet Handelen paa de fjernere. Det er mere som „Kulturveje“ end som „Handelsveje“, at Elben og Weichsel har betydet noget. —

Om Stæder i Nutidens Betydning af Ordet har der selvfølgelig ikke kunnet være Tale. Dels har Handelen som nævnt været alt for ringe, dels har det almindelige Kulturniveau været for lavt i hele Nordeuropa, hvilket i Virkeligheden vil sige det samme, nemlig at Handelen har været for svag til at fostre Stæder. —

ROMERTIDEN. Med Romerrigets Erobring af Rhin- og Moselegnene faar Middelhavslandenens Kulturkreds (i snævrere Forstand; i videre Forstand har Norden siden den ældste Tid hørt til denne Kulturkreds) en Aflægger nær Østersøomraadet. Det viser sig, at det ikke er den lette Tilførsel af „Middelhavsvarer“ ad Rhône—Rhinvejen, der nu for Alvor bliver aabnet, der faar den alt overvejende Betydning. —

Der sker ikke dette, at der bliver aabnet en Rute for „Verdenshandelen“, og saa er Nord- og Østersølandenes Time inde. —

Nej, det vigtigste, der foregaar, er, at selve Landomraadet omkring Rhinen og Mosel bliver et Kulturomraade, at Folketætheden dér stiger, og at Produktionen øges. Der opstaar et Handelsland nær Østersøen, et Handelsland, der sender Varer ud til de omboende Folk og selv kræver Varer<sup>5</sup>). — Vinhaverne breder sig paa Rhinens og Mosels Dalskrænter, Teglværker og Glasværker oprettes, og sidst, men ikke mindst: allerede nu opstaar Grundlaget for det senere saa berømte flanderske Klædevæveri, idet Folkene i Morinernes og Atrabaternes Lande, syd for Maas, væver de grove Kapper af menapisk Uld, der var saa højt skattede i de romerske Provinser Nord for Alperne<sup>6</sup>). —

Udførselsvarerne til Nord- og Østersølandene fra denne romerske Kulturprovins var Pottemagervarer, Glas, Vin, Klæde og romerske Mønter. — Af Indførselsvarer kan nævnes Gaasedun, Rav, Kvæg og Heste (der dog mest førtes over Land), Slaver i store Mængder og endelig det Pelsværk, der i de senere Tider skulde faa saa stor Betydning for Handelen paa Østersøomraadet. —

De talrige Fund af romerske Mønter i Østersølandene, navnlig fra det 3. Aarh. e. Kr., vidner om en livlig Handel netop paa denne Tid.

Ca.  $\frac{2}{3}$  af Mønterne er fundet paa Gotland, ikke paa et enkelt Sted, men spredt over hele Øen, der altsaa i sin Helhed, længe før Visbys Opstaaen, har været et Slags Handelscentrum for Østersølandene<sup>7</sup>). Heller ikke nu, da den livligere Handel er begyndt, er der i dette Omraade opstaaet Byer i egentlig Forstand. Men de religiøse og administrative Stævner, der holdtes rundt omkring i de enkelte Landsdele, har ogsaa trukket Købmændene til og er samtidig blevet Købestævner. Ordet „Messe“ i Tysk har endnu bevaret sin Dobbeltbetydning af religiøst og kommercielt Stævne, og i Norden vidner mange Bynavne\*) om, at en By paa et senere Tidspunkt er vokset op paa det Sted, hvor Stævnet holdtes. Og selv om Bynavnet intet fortæller os derom, vides det i flere Tilfælde, at en Helligdom eller et Tingsted, som man søgte til een eller et Par Gange om Aaret, har været det Punkt, hvorom den senere Bybebyggelse har udkrystalliseret sig\*\*).

Trods de mange Fund af fremmede Mønter er det den almindelige Opfattelse, at det har været de paagældende Østersølandes egne Handelsfolk, der med egne Skibe besørgede Varetransporten til og fra Købestævnernes<sup>8</sup>). — Dog har eet nordeuropæisk Folk i denne Tid i særlig Grad været Handelsfolket, nemlig Friserne.

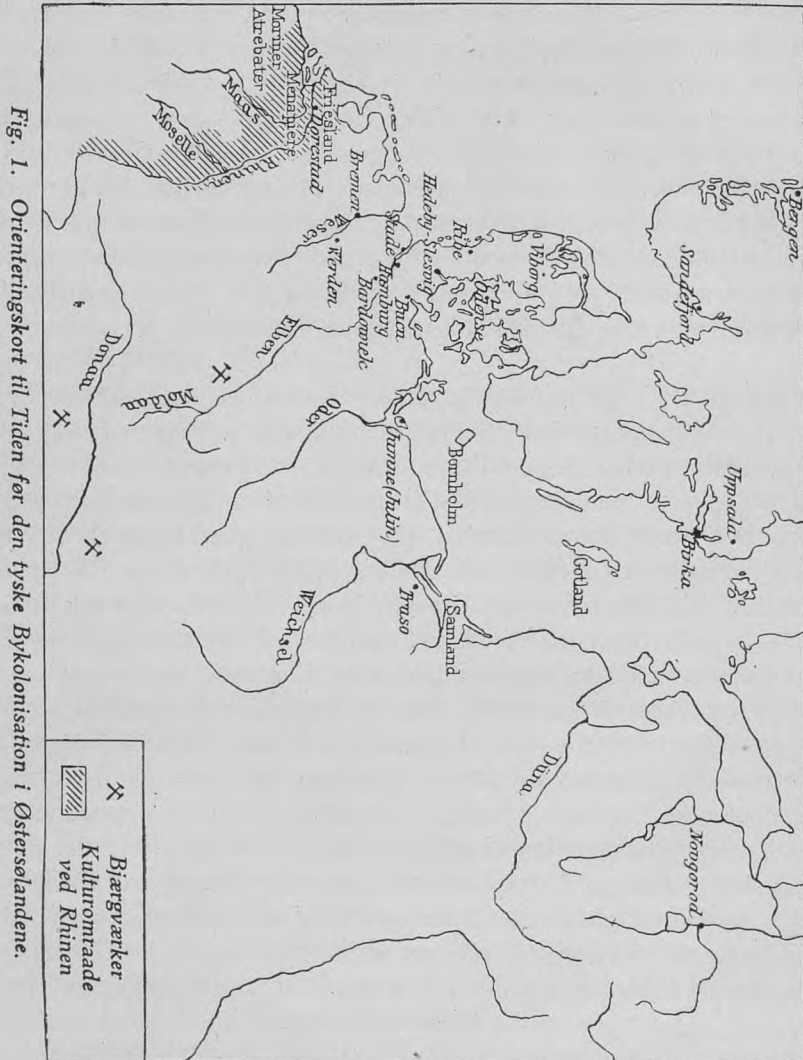
FRISERNE. Allerede under Romernes Herredømme var Friserne begyndt at drive Skibsfart, og Folkevandringen betød ikke nogen Afbrydelse af den Trafik, der af dem besørgedes mellem Rhinegnene og Omverdenen<sup>9</sup>). — Handelscentret flyttedes blot fra det romerske Fectio (nær Utrecht) til Dorestad (det nuværende Wijk bij Duurstede ved Neder Rijns Deling i Lek og Kromme Rijn); der omkring Aar 800 havde sin Glansperiode. — Nordsøen kaldtes paa denne Tid for „det frisiske Hav“, og man har Sikkerhed for, at frisiske Købmænd ikke blot handlede paa England, men ogsaa paa Norge og Østersølandene<sup>10</sup>). Frisiske Købmænd foretog Rejser — indenfor Øerne til Elb- eller Eidermundingerne, derfra over Land til Hedeby—Slesvig, hvorfra Rejsen fortsattes pr. Skib til de østlige Østersølande. Ligesom i Romertiden deltog Folk fra disse Lande i Handelen; de besøgte Dorestad og medbragte maaske Rav eller Pelsværk for til Gengæld at købe Vin, Klæde eller Metalvarer fra Dorestads nærmere Opland eller Silke og Peber, der sammen med indiske Farver og arabisk Røgelse var ført til Rhinmunden fra Italien, der atter havde hentet sine Varer i Orienten. De orientalske Varer havde

\*) Viborg, Odense, Visby.

\*\*\*) Uppsala, Sandefjord.

dog kun ringe Handelsbetydning sammenlignet med de specielt rhinske Varer. —

I selve Dorestad var Danskere og andre Østersøfolk et ringe Mindretal; i Østersøomraadet var Friserne i Mindretal blandt Købmændene, — men selve dette, at Friserne, — Nordsøfolket, — optræder som Handlende ved Østersøens Kyster, er Tegnet paa Østersølandenes nøjere Tilknytning til Rhineggenes Handel, og viser den større Interesse, dette Omraade nu har for de rhinske Handelsfolk. —



BY-EKSPANSIONEN. Ved Karl den Stores Undertvin- gelse af Sachserne og ved den Anlæggelse af befæstede Støttepunkter i det erobrede Land, han lader foretage, sker der i Realiteten en Ud- videlse henimod Elben af det rhinske Produktionsomraade. Spirene til Byer som Bardowiek, Werden, Stade, Bremen og Hamburg bliver ved denne Lejlighed til. — Hamburg bliver ganske vist ligesom Dore- stad ødelagt af Normannerne, men til Trods for, eller maaske netop paa Grund af, Normannernes Hærgen er det paafaldende ved de føl- gende Aarhundreder netop Udviklingen af de *fasttømrede Bysam- fund*<sup>11</sup>). —

De havde deres Forbilleder i de af Romerne anlagte Byer, og de havde deres Forløbere i de Byer, der allerede er nævnt: Dorestad, Slesvig-Hedeby og en hel Del „Byer“ ved Østersøens Kyster: Jumme, senere afløst af Julin paa Øen Wollin ved Oders Muding, Truso, nær det nuværende Elbing, ved Drausensee, senere afløst af danske Kolo- nier i Samland, Birka paa Øen Björkö i Mälaren, senere afløst af Sig- tuna og Novgorod ved Ilmensøen i Rusland. —

Nu breder de nye Bysamfund sig fra Rhinomraadet; de er højere organiseret, har et bedre Forsvar og beskytter ikke blot paa en mere virksom Maade Borgernes Liv, men ogsaa deres Interesser, d. v. s. Handelsinteresserne. Den endelige Udformning af Stæderne foregaar i det 12. Aarhundrede; i dette Aarhundrede skete ogsaa den stærkeste Udvikling af Byerne i Danmark, og Absalon byggede Borgen ved Havn. — Paa den sydlige Østersøkyst havde Bydannelsen ikke som i Rhinegnene eller i Danmark en Karakter af Udvikling af noget alle- rede bestaaende eller en gradvis Tilpasning af den samme Befolkning til nye Beboelsesformer og Næringsveje. — Den sydlige Østersøkyst var et Kolonisationsomraade. Kolonierne var Bydannelser, udgaet fra de rhinsk-westphalske Stæder og med samme Organisation og Inter- esser som Moderstæderne. Desuden var de politisk fast knyttet til disse, og det kan derfor ikke undre, at de tyske Nordsøstæder og Østersøstæder, forenede i Hansaforbundet med flanderske og west- phalske Stæder, kom til at danne en Handelsmagt, der ganske maatte beherske Samhandelen mellem Nordsø og Østersø; — hvilket igen vil sige: Handelen mellem den øvrige Verden og Østersøen.

NOVGOROD. En anden Tilknytningslinie havde Østersøen dog til den øvrige Verden. Det var den saakaldte Væringervej, der tog sit Udgangspunkt fra Egnene ved den finske Bugt og trak sin Linje langs de russiske Floder over de lave Vandskel til Sortehavet og det Kaspiske Hav. — Selv om det vides, at svenske Vikinger har foretaget

Rejsen ad Flodvejene til Sortehavet, og selv om det vides, at Østersøens Handelsomraade har haft Berøring med de muhammedanske Lande ad Volgavejen, — man har f. Eks. fundet en Mængde arabiske Mønter paa Gotland, — maa man dog ikke overvurdere denne Handelslinjes Betydning. — Man kunde ellers lægge stor Vægt paa, at Østersølandene her havde Forbindelse med Tidens højeste Kultur — den arabiske, — Men man har ingen Beretninger om arabiske Handelsmænds Rejser gennem Rusland til Østersøomraadet. Berøringen mellem det nordiske Handelsomraade og det arabiske har ikke været mere end en Berøring. Tilknytningspunktet var Novgorod — en mærkelig Bydannelse — med en vidtstrakt Bebyggelse af Træhuse, beliggende i en sumpet Egn; — ved Moradser og Skove afgrænset fra de omliggende slaviske Lande, — med en Blanding af mange Folkeelementer, oprindeligt mest Svenskerne fra Birka og Gotland, senere Frisere og Tyskere; — ogsaa slaviske Folk; men, efterhaanden som det tyske Østersøvælde voksede, mere og mere tyskpræget; — en fremmedartet, ret højtstaaende Byorganisme i et ellers barbarisk Land<sup>12</sup>). Det, der betød noget for Novgorods Handel med Østersølandene, var ikke de lange og besværlige Flodforbindelser netop til det Kaspiske Hav og Sortehavet; men det var Flodforbindelsen med det vældige Skovomraade, hvorfra Europa hentede sin Forsyning af Pelsværk. —

Endnu før den tyske Kolonisation af Østersøens Sydkyst foregik, var de senere Samfærdsels- og Handelslinier i Østersøen allerede tilstede. — Fra „Foden“ af den jyske Halvø pegede den vigtigste Handelsrute allerede mod Pelshandelens Centrum: Novgorod, med Sidelinier til Odermundingen, Østpreussen og Sverige og med Transitpladser og Mellemstationer paa Bornholm, men navnlig paa Gotland<sup>13</sup>). — Østersøens Sydkyst havde siden 500 e. Kr. været fuldstændig i de slaviske Folks Besiddelse, ved Kielerfjord grænsede Venderne til Danskerne og ved Elben til Tyskerne. — De bylignende Dannelser ved denne Kyst var nærmest grundet af de nordiske Folk, men rummede i de senere Tider allerede et Kontingent af Frisere og Tyskere. Saaledes var det med Slesvig-Hedeby, og saaledes var det med det vendiske Lübeck, der gik forud for det tyske, men laa et Stykke længere nede ad Trave<sup>14</sup>).

**LÜBECK.** Det tyske Lübeck, der grundedes 1143 paa et Sted, hvor en vendisk Landsby Bucu havde ligget, var forsaavidt — samfærdselsgeografisk set — ikke meget gunstigere stillet end Hedeby-Slesvig. Begge Byer maatte benytte Flodveje og Landeveje for at skabe

Forbindelse mellem Østersø- og Nordsøomraadet, omend Lübecker Bugten var nok saa aaben mod Østersøen som Slien. — Det, der øjeblikkelig sikrede Lübeck Overvægten over Konkurrenten Slesvig, var den nøje samfundsmæssige og kulturelle Tilknytning til Omraadet ved Rhinen. —

Da Holstener-Greven Adolf IV grundede Byen, strømmede paa hans Opfordring „en utallig Mængde Kolonister fra Flandern og Holland, Utrecht, Westphalen og Friesland“ til Holsten<sup>15</sup>). —

Venderne havde længe — i over 200 Aar — i Indlandet været under Jangsom Tilbagerykning for de tyske Kolonister; de vendiske Sø-røvtoget er at opfatte som den sidste Kraftanstrengelse af et dødsdømt Folk<sup>16</sup>). Nu gjorde Henrik Løves og Bisp Absalons samtidige Krigstogter mod den vendiske Østersøkyst Udslaget. Venderne bukkede under; men det blev ikke Danskerne, der høstede Fordelen af Arkonas og Julins Ødelæggelse, for Bisp Absalon havde ikke som de tyske Krigsherrer et højt kultiveret og til Byliv opdraget Samfund i Ryggen. —

Paa to Punkter fik Lübecks nøje Tilknytning til de tyske Bysamfund vældig Betydning for dets kommende Magt. —

Den lette Adgang til Sølv fra Harzen bevirkede, at de lybske Købmænd let kunde slaa Mønter. Dette gav dem en stor Pengemagt. De Mønter, der var præget i Hedeby-Slesvig, var slette Efterligninger af Dorestad-Mønterne<sup>17</sup>). —

Med den Nedsaltning af Sild, som var begyndt i Østersøomraadet — først i Tilknytning til Fiskerierne ved Rügen og Odermundingen, senere ved Skaanes Kyst, blev Saltet en Handelsvare af stor Betydning. I Hedeby-Slesvig handledes der med Salt, men Varen hentedes langvejs fra; vistnok fra de frisiske Øer. Lübeck havde saa at sige Saltet udenfor sine Døre ved Oldesloe og Lüneburg, og Byen havde, — atter i Kraft af sin Organisation og Oprindelse — den lettest mulige Adgang til et stort Marked. —

Efter at Lübeck har afløst Slesvig som Udgangspunkt for Østersøhandelen, gydes der nyt Liv i de allerede eksisterende Handelsveje. Betegnende nok er Visby paa Gotland den næste tyske Bydannelse, væsentlig befolket med Westphalere.

Et Aarhundrede efter Travestadens Opkomst er Stettin, Riga, Rostock, Wismar, Danzig og Königsberg grundlagt.

**SEJLSKIBENE.** En Forklaring paa denne mægtige By-Ekspansion kan delvis søges i de forbedrede Transportmidler til Søs. Selv om Sejlskibe havde været kendt af Romerne, som vel maa have bragt

Kendskabet til dem til Nordsøomraadet, og selv om Sejlskibe dér længe havde været i Brug, blev Langskibene, der baade havde Aarer og Sejl, endnu i lang Tid anvendt til Handel og navnlig til Krigstog. — Saalænge det drejede sig om et fælles Togt for Bygdens Mænd for Handelens eller Krigsbyttets Skyld, kunde denne Skibstype, der krævede ret stort Mandskab og kun havde ringe Lasteevne, men til Gengæld var hurtigt og manøvredygtigt, selv under ugunstige Vejrforhold, være fortræffeligt.

Men naar Sikkerheden til Søes var blevet større, naar en tæt Befolkning krævede en stor Varebevægelse, naar Konkurrencen mellem de Handlende bevirkede, at *den* gik af med Sejren, der transporterede billigst, saa var Sejlskibets Time for Alvor inde<sup>18</sup>). Det passede i Virkeligheden ogsaa bedre end Langskibet til at foretage lange Rejser, da det medførte mere Proviant til den ret faatallige Besætning.

Frisernes Fremtrængen beroede vel væsentligt paa, at de havde udviklet en Sejlskibstype med forholdsvis stor Lasteevne og særligt egnet til Sejllads i Vadehavet<sup>19</sup>). — Det var den frisiske Skibstype, som Hansestæderne udformede videre.

De sødygtige Normanner havde i de foregaaende Aarhundreder lært Folkene i Nordeuropa, at lange Sørejser var mulige fra det ene Handelsomraade til det andet. Normannerne havde grundlagt et Samfærdselsomraade, der rakte fra Spanien til Østersølandene og fra den norske Kyst til Island og Grønland.

Nu blev det de mere langsomtgaaende Koffardisejlskibe, der be-sejlede de lange Ruter indenfor dette store Samfærdselsomraade. — Vel var disse Koffardiskibe endnu saa ufuldkomne, at de havde store Vanskeligheder ved at klare et Farvand som Skagerrak, særlig i Retning mod Vest, men der er næppe Tvivl om, at den større og større Brug, der gjordes af dem, har virket stimulerende paa Handel og Bydannelse. Ogsaa Transportmidlerne med deres Mangler og Fortrin begunstigede altsaa Transithandelen og Bydannelsen i den sydvestlige Del af Østersøomraadet. Først et Aarhundrede efter Lübecks Fremvækst begyndte „Omlandsfarerne“, Skibene, der sejlede omkring Ska-gen, at møde frem til Sildemarkederne i Skaane i anseligt Tal. Fra Stæderne ved Zuidersee havde der paa dette Tidspunkt længe været Forbindelse med Ribe og med Norge; nu „trak“ Skaanemarkederne Skibsfarten fra Nordsøen ind i Kattegat<sup>20</sup>). —

SKAANEMARKEDERNE. „Østen for Sjælland ligger Skaane, skilt derfra ved et Sund, som hvert Aar plejer at fylde Fiskernes Garn med rig Fangst; thi der er for det meste saa fuldt op med Fisk,

at Skibene undertiden bliver siddende fast og knapt kan ros igennem dem, og at man ikke har nødtigt at bruge Garn for at fange dem, men ligefrem kan tage dem med Hænderne.“ Saaledes skriver Saxo Grammaticus i Forordet til „Danmarks Krønike“<sup>21</sup>).

I Arnolds „Chronica slavorum“, der omtrent er samtidig med Saxos „Danmarks Krønike“, findes følgende Skildring:

„Danskerne efterligne Tyskernes Skikke, som de har lært at kende gennem langvarigt Naboskab, og gaar i samme Klæder og med samme Vaaben som andre Mennesker; i gamle Tider gik de klædt som Søfolk, da de som Kystbefolkning stadig havde med Skibe at gøre; men nu klæder de sig ikke blot i Skarlagen, i broget Pelsværk og Graaværk, men ogsaa i Purpur og Lin. Thi de har Overflod paa al Slags Rigdom som Følge af det Fiskeri, som hvert Aar drives i Skaane, og til hvilket Købmænd fra alle omboende Folk plejer at stævne og medføre Guld og Sølv og andre Kostbarheder; (thi) for Silden, dette lille Dyr, som Danskerne har for intet og af Guds Gavnildhed, give disse (Købmændene) det dyrebareste, de ejer, ja, stundom ved Skibbrud deres Liv“<sup>22</sup>). —

Begge disse Kilder, Saxo og Arnold, nævner altsaa den umaadeligt store Silderigdom i Sundet, Arnold tillige den Indtægt, Danskerne har af Fiskeriet. — Men „i gamle Tider“ gik de klædt som Søfolk. Fiskeriet ved Skaanes Kyst har maaske nok været kendt i længere Tid, men Sildehandelen er af ret ny Dato. Adam af Bremen<sup>23</sup>), der o. 1070 giver en Skildring af Norden, nævner da heller intet om Skanør og Falsterbo. Man gætter næppe forkert, naar man sætter Skaanemarkedernes Opstaaen i Forbindelse med det nedrerhinske Kulturomraades Handelsekspansion i Østersøen, med Hansestædernes, specielt Lübecks, Opblomstring. — Ganske vist nævnes disse „Nundinae scanienses“ første Gang 1134<sup>24</sup>); men da var Handelsekspansionen fra Flandern sikkert allerede begyndt, selv om Lübeck endnu ikke var grundlagt. —

Fra 1200 til 1300 tager Skaanemarkederne vældigt til i Betydning. Ifølge Lübecks Skibsfartsregister sejlede i 1368 ialt 182 Skibe, i 1369 ialt 212 Skibe ad Trave til Skaanemarkedet; d. v. s. henholdsvis en Femtedel og en Fjerdedel af samtlige fra Lübeck udgaaende Skibe<sup>25</sup>).

Der er Grund til at antage, at det samlede Omfang af Skibsfarten paa Skaane var betydeligt større, — maaske henved dobbelt saa stort — som Omfanget af Lübecks samlede Skibsfart i de nævnte Aar. Og mens Lübecks Skibsfart var fordelt nogenlunde over hele Aaret, var Trafikken paa Skanör-Falsterbo trængt sammen i nogle faa Efteraarsuger. Paa den Tid har flere Hundrede Skibe fra mange forskel-



lige Lande ligget for Anker i Höllviken<sup>26</sup>). Omkring Aar 1400 anslaaes Udbyttet til flere 100,000 Tdr. Sild<sup>27</sup>)<sup>28</sup>). Lübeck dominerede Handelen, bl. a. fordi denne Stad solgte det til Konserveringen af Silden nødvendige Lüneburger-Salt, men talrige Østersøbyer fik efterhaanden deres Fed paa Skanör-Halvøen, saaledes Stettin, Kolberg og Anklamm. Skaanesilden var for dem den vigtigste Handelsvare. Disse Byers Fed laa nær ved Falsterbo<sup>29</sup>). I Skanör, hvor Varemærkedet koncentrerede sig, havde talrige andre Byer deres Fed, og da særlig Stæderne ved Zuiderzee. —

Samtidig med, at Fiskehandelen i det sydvestlige Skaane havde haft sit store Opsving, var nemlig ogsaa Handelen med andre Varer gaaet frem. Det var praktisk for de flanderske og lybske Købmænd at føre deres Varer til et Sted, hvortil saa mange Skibe fra hele Østersøomraadet stævnede i de Efteraarsmaaneder, Sildefiskeriet stod paa.

Dog var hverken Fiskehandelen eller Varehandelen bestemt begrænset til de ofte nævnte Tvillingbyer. Dragør havde til Tider en Fiskehandel, der ikke gav Falsterbos meget efter. Ogsaa ved Hven og Saltholm, ved Skaanes Sydkyst og Bornholm, ved Møn og Falster var der Fiskeri og Handel med Fisk. Mere for den almindelige Handels Skyld begyndte man at søge til de sikrere Havne ved Malmö og København<sup>30</sup>).

SKAANEFART, BERGENSFART, OMLANDSFART. De rhinske Købmænd, der ejede Fed ved Øresundets Fiskepladser, fo'r dog til at begynde med ikke paa egne Skibe til Markederne. — De benyttede sig af de lybske Rederier, og Landevejen fra Hamburg til Lübeck var stadig Indførselsporten for de vestlige Varer, — hovedsagelig Klæde, Metalvarer og Vin. En anden, men mindre benyttet Vej, hvor Zuiderzeekøbmændene var uafhængige af lybske Redere, førte over Ribe og de danske Øer og mandede ved København—Dragør ud i Handelsomraadet ved Sundet<sup>31</sup>). —

Fiskehandelen her kan betragtes som Udløsningen af en „Samfærdselsspænding“ (Verkehrsspannung)<sup>32</sup>), der var opstaaet ved de mere tæt befolkede Landes Trang til en velegnet Fastespise. Saa langt sydpaa som til Alperne, ved man, at Skaanesilden forhandlede<sup>33</sup>). Ogsaa paa anden Maade tilfredsstilledes Vesteuropas Efterspørgsel efter Fisk. Mens Sildeeksport fra Norge ikke spillede en saa stor Rolle i nogle Aarhundreder<sup>34</sup>), naaede Eksporten af Støkfisk via Bergen en betydelig Størrelse.

I Nordeuropa var der altsaa to Fiskestapelpladser af Betydning, Skanör-Falsterbo og Bergen. Det, der gav Vestnorge og det sydlige

Øresund den fremragende Stilling i Nordeuropas Fiskehandel, var den Omstændighed, at Fiskeriet her kunde foregaa i Kystens umiddelbare Nærhed. Først senere begynder de skotske og hollandsk-flamske Fiskepladser, der ligger i større Afstand fra Kysten, at vinde frem i Betydning<sup>35</sup>). —

For Skibsfartens Udvikling betød Fiskemarkederne ikke saa lidt. De flanderske og lybske Skibe udførte ikke Varer, der fyldte ret meget, men i Skaane og Bergen kunde der faas Returfragter, der stærkt forøgede Skibsfartens Aktionsradius. — Fisketransporten nærmer sig til det, vi i Nutiden kalder Transport af „Massevarer“, og den fremkalder en Efterspørgsel efter Salt, der atter virker fremmende paa Skibsfarten. —

Til en Begyndelse var Skaanemarkederne at betragte som Maalet for en — efter Datidens Forhold — meget stor Trafik, der kom fra Syd og Sydvest. — Og dog var Samfærdselen i det sydlige Øresund kun en Sidegren til eller en Mellemstation paa den store Trafiklinie, der allerede er omtalt, og som drog sig fra Trave til den finske Bugt; og som til Gengæld for Vestlandenes forædlede Varer ydede disse deres Forbrug af Pelsværk, Voks, Honning, af Skovprodukterne Beg, Tjære og Aske. Af særligt svenske Handelsvarer kan nævnes Jærn, Kobber, Fedt, Talg og Huder, af særligt baltiske Handelsvarer kan nævnes Hør og Hamp<sup>36</sup>). — Ingen af de her nævnte Varer kan i udpræget Grad betragtes som Massevarer, og man kan derfor forstaa, hvor stor en Værdi Silden har haft for Østersøens Skibsfart. —

Men Øresund har kun i meget ringe Grad haft Betydning som Vej for gennemgaaende Samfærdsel. — I Løbet af det 13. Aarhundrede sker der dog en Forandring heri. — Skibene fra Flandern begynder at sejle Nord om Skagen, og Skibene fra Lübeck og Gotland begynder at vise sig ved Bergen. 1248 ligger saaledes en gotlandsk Kogge i Bergens Havn, og de første direkte Rejser fra Flandern til Skaane maa dateres til anden Fjerdedel af 13. Aarhundrede<sup>37</sup>). —

Det er meget nærliggende at antage, at de store frisiske Søkorstog 1189—1218 har givet de nordeuropæiske Handelsfolk den Fremgang i Sømandsdygtighed og Dristighed, der skulde til, før man vovede Omsejlingen af Skagen<sup>38</sup>). —

Ligesom Bergen til en Begyndelse var Maalet for Østersøskipperne, saaledes var Skaanemarkederne fra først af Endepunktet for Vesterhavsskippernes Færd. Øresund var for dem blot Vejen fra Kattegat til Falsterbo.

SAMMENKNYTNINGEN AF NORDSØENS OG ØSTERSØENS SKIBSFART. Men meget snart indtræder de Forhold, der bevirker, at Nordsø og Østersø knyttes sammen til eet stort Samfærdelsesomraade med Øresund som den vigtigste gennemgaaende Forbindelsesvej. Dels opstaar der i stadig mere udpræget Form i Nordsølandene et Behov efter tunge Varer, „Massevarer“, som Østersølandene er i Stand til at tilfredsstille, dels tilpasses Skibstyperne efter de forøgede Krav baade til Lasteevne og Manøvredygtighed, saaledes at „Omlandsfarten“ bliver mere tryk, ikke, — som den var i Begyndelsen, — et næsten dumdrigt Vovestykke.

Blandt de nordeuropæiske Lande har Norge vel været det første, der havde en større Efterspørgsel efter „tunge Varer“; det vil i dette Tilfælde sige: Mel og Korn. Man har Vidnesbyrd om<sup>39</sup>), at denne Efterspørgsel til at begynde med blev tilfredsstillet af Nordsølandene: Bremens Opland og de Britiske Øer, — og om at Kornskibsfarten til den norske Kyst i hvert Fald gaar tilbage til 11. Aarhundrede, men sandsynligvis er adskilligt ældre. — Naar Østersøskipperne i sidste Halvdel af 13. Aarhundrede begynder at vise sig i de norske Havne, staar det sikkert i Forbindelse med, at Norges Efterspørgsel efter Korn nu bedst bliver dækket ved Handel med Østersølandene, specielt med de vendiske Stæder, Lübeck, Wismar, Rostock og Stralsund<sup>40</sup>). Haand i Haand med den tyske Bykolonisation i disse Egne var nemlig gaaet en Landbrugskolonisation med sachsiske Bønder<sup>41</sup>), og Oplandet til Stæderne leverede nu et Overskud af Korn, der paa det norske Marked kom godt tilpas, fordi de vesteuropæiske Lande fik større og større Vanskelighed med at dække deres eget Forbrug af Korn; noget, der selvfølgelig maatte gaa ud over Eksporten<sup>42</sup>). — Mens de vendiske Stæder i Kraft af deres Kornudførsel kom stærkere og stærkere ind paa det norske Handelsomraade og blandt andet kom til at beherske Fiskeeksporten derfra, udviklede Kornproduktionen sig ogsaa i de preussiske Stæders Opland. Norge kunde kun optage begrænsede Mængder Korn, og saa blev da paa Basis af de østlige Hansestæders Kornhandel Traadene knyttet mellem Vesterhav- og Østersøhandelen. I 1272 herskede der i Friesland en frygtelig Hungersnød, og da andre Tilførselsveje af politiske Grunde var spærret, søgte Friserne til Østersølandene (dengang dog navnlig til de vendiske Stæder) for at faa deres Sult stillet. Dette synes at have givet Anledning til senere mere regelmæssige Rejser til Østersøen, bl. a. i Fragtfart for Flandrerne, hvis Handel med England dengang befandt sig i en Krisetilstand, og som derfor søgte nye Markeder i det baltiske Omraade<sup>43</sup>). I 1390—91 var der Misvækst i England, og i 1392 nævnes det, at 300 Skibe med Korn-

ladninger er i Fart fra Danzig til de Britiske Øer<sup>44</sup>). Hungersnøden i Flandern 1408—09 og 1419—21 har virket i samme Retning. Den direkte Handelsforbindelse mellem Nordsøens sydlige Del og de østbaltiske Byer er blevet yderligere fæstnet og udviklet. —

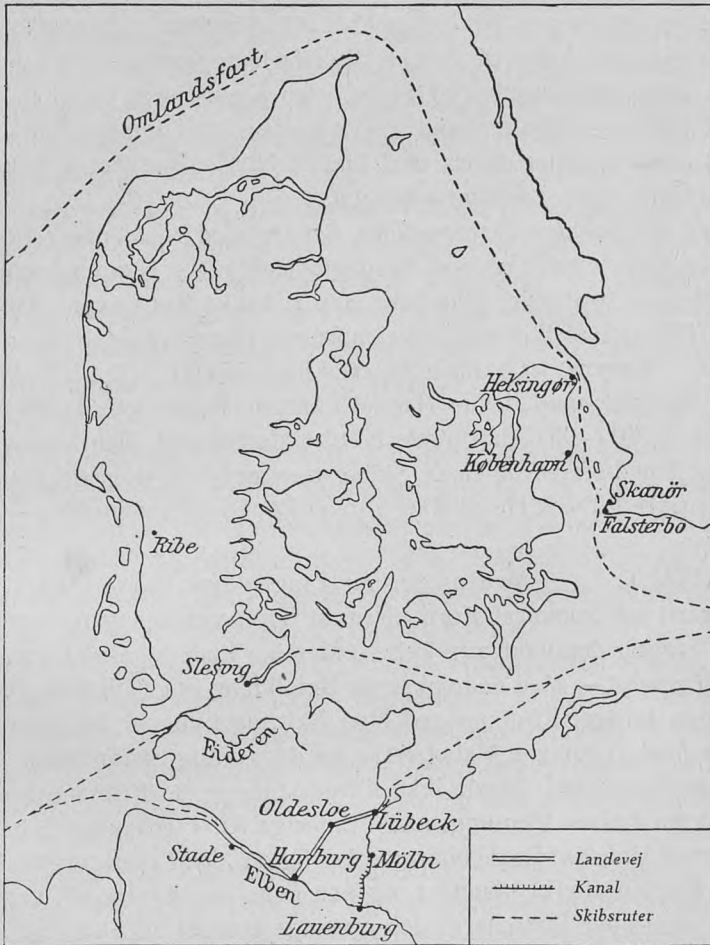


Fig. 2. Middelalderens Samfærdselsveje mellem Vesterhavet og Østersøen.

(Væsentlig efter Vogel: Geschichte der deutschen Seeschifffahrt).

Ved Siden af Korneksport fra Østersølandene udviklede ogsaa Træeksporten sig. — Fra Stralsund og Danzig hentede England Forsyninger af Træ til Skibsbygning<sup>45</sup>), og snart importerede ogsaa andre Lande Træ fra Østersøen. I Trælasthandelen kom Norge først i det 16. Aarh. til at staa som Storeksportør, selv om der allerede i 13. Aarh. eksporteredes Træ derfra<sup>46</sup>).

Henimod Aar 1300 kan det sikkert paavises, at ogsaa Østersøstæderne har taget Del i Omlandsfarten; det er ejendommeligt at se, at Lübeck, hvis Handelsinteresser afgjort er knyttet til Landevejen tværs over Roden af den jyske Halvø, saa at sige bliver tvunget ind i Nord-Østersøskibsfart. Man kunde ikke roligt se paa, at Nordsøskipperne var ene om Farten paa den billige Rute. Og saa maatte de lybske Handelsinteresser vige for de lybske Skibsfartsinteresser. — I Løbet af det 14. Aarhundrede udvikler Skibsfarten sig mere og mere til kombineret Fart. — Lybske Skibe sejler f. Eks. med tomme Tønder og Salt til Skaane, sejler derfra med Sild til Nordsølandene og kompletterer maaske deres Ladning i Bergen.

Eller de forsyner de preussiske Stæder med Lüneburger Salt og indtager Korn eller Træ for Nordsøfarten<sup>47</sup>). — Hvad Lüneburger Saltet angaar, optræder Hamburg som Lübecks Konkurrent. Med sin billige Tilførsel af Salt ad Elvejen kunde Hamburg — billigere end Lübeck — forsyne det baltiske Marked med Salt<sup>48</sup>).

Et Modtræk mod denne Handel dannede Bygningen af Stecknitz Kanalen (1391—98), den første Nord-Østersøkanal. Den kunde ganske vist kun befares af smaa Skibe, men opfyldte dog sin Hensigt: atter at sikre Lübeck Herredømmet over Lüneburger Saltet<sup>49</sup>). —

**BAISALT.** Medens der var Fragter nok at faa fra Øst mod Vest, først og fremmest Korn, dernæst Træ, var det vanskeligere at skaffe Fragter den modsatte Vej. — Men her kom det saakaldte „Baisalt“ til Hjælp. — Med den voksende Befolkning i de østbaltiske Lande opstod en forøget Efterspørgsel efter Salt, og Lübeck, der havde nok at gøre med at forsyne Nabobyerne og da navnlig Skaanemarkederne med Lüneburgersalt, kunde ikke tilfredsstille denne Efterspørgsel.

Syd for Loires Munding, paa Frankrigs Atlanterhavskyst, beskyttet ud mod Havet af Île de Noirmoutier, ligger „Baie de Bourgneuf“<sup>50</sup>). Nu er Bugten stærkt tilsandet, og paa dens øde Kyster vil man forøges søge efter Sporene af den mægtige Handel og Skibsfart, der i det 13.—15. Aarhundrede koncentrerede sig dér. — Helt tilbage til Karolingertiden kan man følge Saltudvindingen ved disse Kyster; den foregik og foregaar delvis endnu, ved Hjælp af „marais salants“, Saliner, hvor den naturlige Fordampning af Havvandet lader Saltet udkrystallisere sig i flade Damme. Allerede i det 13. Aarhundrede søger Flandrerne dertil, og i Slutningen af samme Aarhundrede menes det, at de første Østersøskipperne har besøgt Stedet. I Slutningen af det 14. Aarhundrede er Farten med Baisalt i fuld Gang; den staar tildels i Forbindelse med Opkomsten af Nordsøfiskeriet, men indgaar ogsaa

som en væsentlig Bestanddel i og Støtte for Østersøens Skibsfart. — Revels Toldbøger viser for Aarene 1378—1384 en betydelig, men ret svingende, Indførsel af Baisalt, men ogsaa Danzig og Riga modtager betydelige Mængder af denne Vare, for en stor Del paa lybske Skibe. — Almindeligt var det, at Skibene fra Østersøen fo'r til England og Flandern med Korn og Træ som vigtigste Ladning, muligvis suppleret med Sild fra Skaane eller Støkfisk fra Bergen, lossede i de to nævnte Lande, gik i Ballast til Baie de Bourgneuf og derfra — direkte eller med Anløb af engelske eller flanderske Havne — sejlede tilbage til Østersøen med Salt<sup>51</sup>).

Korn og Træ, Fisk, Salt og Øl — (flere nordtyske Stæder havde udviklet sig til Bryggerbyer) — var nu de vigtigste Transportvarer i Østersøområdet. De krævede større Skibsrum og fordrede billig Transport; det vil sige, at de Flod- og Landveje, som i det 13. Aarhundrede bekvemt kunde benyttes af Handelen med Pelsværk, Klæde og Vin, nu maatte lades ude af Betragtning. —

SAMFÆRDSELEN FORBI DE DANSKE KYSTER. De danske Farvande og særligt Øresund dannede i de følgende Aarhundreder den eneste duelige Færdselsvej mellem Øst og Vest. Bestandig voksede Tallet paa Skibene og Skibenes Størrelse, og stadig livligere og mægtigere blev det Handelsrøre og den Varetransport, der foregik paa den store Rute *forbi* Danmarks Kyster.

Tidligere havde de ret ufuldkomne Handelsskibe saavidt muligt undgaaet Omlandsfarten, men i Begyndelsen af det 15. Aarhundrede fik Fartøjerne en Form, der gjorde dem bedre skikkede til Sidevindssejlad<sup>52</sup>), en Omstændighed, der ligeledes begunstigede Koffardifarten gennem de danske Stræder, — samtidig med at Sejladsen blev hurtigere og mere tryk.

Henimod Aar 1500 aftog Skaanemarkederne i Betydning. Aarsagerne dertil var flere. Dels gav Sildefiskeriet mindre Udbytte, ja, enkelte Aar kunde det næsten slaa fejl; dels blev Fiskepladserne i Nordøen bedre og bedre udnyttede af Nederlændere og Englændere; dels behøvede den mere udviklede Skibsfart ikke længere denne Mellemstation for Handelen; — man tog Risikoen og Fordelen ved den direkte Forbindelse mellem Producent og Konsument. — Den Markedsandel, der — udover Fiskehandelen — havde haft sit Tilholdssted i Skanör-Falsterbo, spredtes, — forsaavidt den angik Danmark, — til de danske Købstæder. — Höllviken, der havde dannet en brugbar Rhed for de mindre Omlandsfarere i 13. Aarhundrede, opfyldte ikke Kravene til Dybde og Sikkerhed, som Skibsfarten nu maatte stille. —



Hadve Gennemgangstrafikken før haft en vis Betydning ved Siden af Efteraarsbesøgene i den sydlige Del af Sundet, blev den nu det væsentlige. Det sydlige Skaane mistede sin Betydning som Handelscentrum.

I den stadigt voksende Færdsel paa Sundet havde dansk Skibsfart og Handel kun en ringe Andel. De Varer, Danmark havde at byde paa, kom hverken i Mængde eller Værdi op paa Siden af Produktionen, der over de vendiske og preussiske Havne førtes ud i Verden. Danskernes Efterspørgsel efter fremmede Varer kunde heller ikke paa langt nær sammenlignes med den Varehunger, der raadede i de sydlige Nordsølande. — Mens Samfærdselsspændingen udløstes gennem de Veje, som de danske Farvande frembød, var Danmark i alt væsentligt et Omraade, der hvilede i sig selv. Storhandelen gik i Ordets egentligste Forstand *forbi* de danske Kyster. Men Danmarks Beliggenhed blev alligevel udnyttet. — Øresundstolden, der indførtes i 1426(?), var de danske Kongers vellykkede Forsøg paa at slaa Mønt af Landets nye Stilling som Østersøens Portstat, — og Spærring af Trafikken i Sundet blev et Magtmiddel af saa følelig en Virkning paa Handelsmagterne, at man heller ikke undlod at benytte sig af det, naar Lejlighed bød sig<sup>53</sup>). —

#### LÜBECKS TILBAGEGANG.

Lübecks Stjerne var i Dalen. Paa Markederne i Skaane havde den vendiske Stad spillet en Hovedrolle; nu ebbede Handelen ud paa disse Kanter. Opkomsten af Sildefiskeriet i Nordsøen, Baisaltets Konkurrence med Lüneburgersaltet, rokkede Grundpillerne for Lübecks Handel. Ganske vist deltog ogsaa Lübeck i „Baifarten“, der nok var til Ulempe for Byens Salthandel, men til Gengæld støttede lybske Rederinteresser<sup>54</sup>).

Lübecks Skibsflaade havde omkring Aar 1400 et betydeligt Omfang. Den samlede hanseatiske Søhandelsflaade, der tilhørte Stæderne fra Zuiderzee til Livland, omfattede dengang antagelig<sup>55</sup>) 8—900 Skibe paa tilsammen 60—80,000 t., og forrest blandt Hansestædernes Rederbyer stod Danzig og Lübeck, først derefter kom Hamburg, Kampen og Stralsund. Denne mægtige Flaade kunde blandt Datidens Handelsflaader kun sammenlignes med den spanske; den hollandske Kofardiflaade stod endnu i Slutningen af det 15. Aarhundrede langt tilbage for den hanseatiske og var i det væsentlige kun overlegen i Baifarten og Transporten af Korn fra Østersølandene. — Der er ingen Tvivl om, at lybske Skibsredere varetog en stor Del af den Skibsfart, der mere og mere søgte udenom deres Hjemby. Omkring Aar 1400 regner man, at de to Femtedele til Halvdelen af den hanseatiske Flaade



var i Gang med Omlandsfart; ca. en Tiendedel sejlede paa Norge og Island, en Tiendedel besørgede Farten paa den „indre Linje“ med Landforbindelsen via Lübeck—Hamburg, og Resten, væsentlig mindre Skibe, anvendtes endnu dengang til Skaanefart. —

Det kan maaske undre, at der Aar 1400, over hundrede Aar efter at Omlandsfarten, den billige Transportlinje, var aabnet, kunde beskæftiges en saa forholdsvis stor Flaade paa den dyrere indre Linje. — Men Inertiens Lov, der gælder alle Handelsbyer, faar Livet til at pulsere indenfor de engang skabte Rammer, der har deres Forudsætninger i Fortidens geografiske Betingelser for Handel, — selv om Handelens naturlige Leje nu ligger anderledes. —

Ogsaa rent politiske Magtmidler raadede Lübeck over, naar det gjaldt om at tvinge den mere værdifulde Del af Handelen ind over Byens Omraade. — Som den dominerende Stad i Hansaforbundet, der omfattede de fleste betydende Handelsbyer ved Østersøkysten og mange af Byerne ved Nordsøkysten, kunde Lübeck — tildels — tvinge Købmændene i de nævnte Byer til at benytte den for Lübeck gunstigste Handelsvej for de saakaldte Stapelvarer. —

Voks, Hør, Hamp, Reb, Tovværk, Tran, Talg, Smør, Pelsværk, Huder og Jærn hævdede Lübeck en Art Monopolhandel med; alle disse Varer skulde med Hjælp af Byens Købmænd føres til Hanseaternes Kontor i Brügge. Ligeledes hævdede Lübeck sin Ret til Eneindførsel af Klæde og Krydderier til Østersøkøbmændene. —

Derimod kunde Staden af forstaaelige Grunde ikke lægge Hindringer i Vejen for Omlandsfarten med Massevarerne Korn og Træ. — Denne politiske Magt maatte nødvendigvis støtte sig til tre Faktorer, for det første til Brügges Eneherredømme i Klædefabrikationen, dernæst til Østersøkøbmændenes Evne til at tvinge Handelen ind over deres egne Stæder, saaledes at ingen Østersø-Import- eller -Eksportvare undgik Hansaens Mellemhandel, og endelig af den Interesse, Købmændene i preussiske og livlandske Stæder havde i kun at handle med Lübeck og med de Nordsøbyer, der stod indenfor Hansaforbundet.

Idet de nederlandske Stæder gav sig ind under Burgund, idet den nederlandske og den engelske Klædevævning stadig gjorde Fremskridt, blev Brügges og dermed Hansestædernes Herredømme over Klædehandelen ødelagt. —

Idet Skipperne fra de nederlandske Stæder, der ikke hørte til Hansaforbundet, handlede direkte med preussiske Herremænd og med Livlænderne udenom de store Handelsstæder, blev Lübecks Kontrol med Østersøhandelen illusorisk. Det drejede sig her ikke blot om Indførsel af vesterlandske Varer men ogsaa om Udførsel — udenom de øst-

baltiske Stæder — af Korn og Træ og, — hvad der var værre, — af de egentlige lybske Stapelvarer.

Men til Trods for dette Forhold og til Trods for, at Burgund og dermed Nederländerne lagde de baltiske Stæders Skibsfart i Nord-søen alvorlige Hindringer i Vejen, ikke blot Lübecks, men ogsaa de østbaltiske Stæders, var disse Stæder dog ikke til at formaa til at gøre fælles Front med Lübeck mod Nederlændernes Skibsfart. Man vilde nok gaa med til at forbyde deres Handel, den skadede nemlig ogsaa de østbaltiske Stæder, men deres Skibsfart kunde man ikke undvære. Og Lübeck kunde ikke ved noget Magtmiddel tvinge de stadigt mere selvstændige og økonomisk frit stillede østlige Stæder<sup>56</sup>). —

Da saa Pelshandelen med Novgorod blev afbrudt ved de slaviske Folks Fremtrængen; da en ny Vej for Pelsudførselen aabnedes gennem Hvidehavet af „Merchant adventurers“, da de danske Kongers Sundtold lagde sin døde Haand ogsaa over den lybske Skibsfart, da var i Virkeligheden Lübecks Skæbne beseglet. —

Lübecks Saga som Sømagt afsluttedes under Grevefejden i første Halvdel af 16. Aarhundrede. —

NEDERLANDSK TRANSIT. Da Travestadens Magt dalede, da dens Værdi som Stapelplads forringedes, da Transporten af Gods gennem de danske Farvande forøgedes, kunde man have ventet, at en af de danske Stæder kom til at indtage den Plads i Handelen, som Lübeck efterhaanden fortrængtes fra. —

Men, som tidligere nævnt, var Danmark ikke noget vigtigt Produktionsomraade, ligesaa lidt som Forbruget kunde betyde noget i Verdenshandelen. —

Ganske vist spredtes en Del af den Varehandel, der var foregaaet ved Skaanemarkederne, til danske Købstæder, men det var kun den Del af Handelen, der direkte angik Danmark; den Transithandel paa fremmede Lande, der var foregaaet i Fiskeriernes Tid, forsvandt med de fremmede Købmænd, der havde baaret den.

I nogen Grad fremmedes Opvæksten af Stæderne ved Sundet af det Forhold, at de med deres smaa Handelsflaader besørgede Fordeelingen af fremmede Varer til de danske Provinshavne, der laa fjernere fra den store Trafik. Men disse Provinsbyer drev ogsaa direkte Handel med Vesteuropa og besørgtes af nederlandske Skibe<sup>57</sup>), — saaledes at der selv i Handelen mellem Danmark og Udlandet ikke var nogen enkelt By, der dominerede i særlig udpræget Grad. Kunde man undvære den Omladning, der kun fordyrede Varerne, undgik man den selvfølgelig.

De enkelte baltiske Stæder havde — hver indenfor deres Omraade — overtaget Transiteringen af de vestlige Varer, og det Fordelingscentrum, hvorfra Østersølandenes Korn spredtes til de forskellige Forbrugere, laa udenfor Østersøens Omraade, — i Nederlandene. — Saaledes som Handelsforholdene efter de store Opdagelsesrejsers Tid havde udviklet sig, var Spanien blevet en Storaftager af Korn, og Transithandelen med denne Vare over Nederlandene begunstigedes dels ved det store Marked for Korn i selve disse Lande, dels ved Nederlandenes geografiske Beliggenhed<sup>58</sup>). Afstandsforholdene var saaledes, at den driftige og kapitalstærke hollandske Købmandsstand forholdsvis let kunde holde sig underrettet baade om Kornproduktionen i Østersøområdet og Afsætningsforholdene paa de forskellige Markeder. — Skibsfarten, der nu var indstillet paa længere Sørejser, behøvede ikke nogen Mellestation ved Udsejlingen fra Østersøen, desuden var den danske Handelsstand i Begyndelsen for uudviklet til at gribe de Chancer, som Beliggenheden ved den store Samfærdselsvej trods alt gav den. —

DANSK HANDEL OG SKIBSFART. Lige fra de danske Købstæders Opstaaen under Valdemarerne havde den store Handel været i Tyskernes Hænder. — Ved Lovbud søgte man at bevare Smaahandelen for Landets egne Købmænd<sup>59</sup>); det fremgaar heraf, at ogsaa Detailhandelen for en stor Del var ved at glide over paa fremmede Hænder.

De udenlandske Købmænd betegnedes dels som „Gæster“; det var dem, der kom til Købstaden med første aabent Vand og sejlede bort om Efteraaret inden St. Andreae Dag; dels som „Liggere“, det var de — som Regel ugifte — Købmænd, der overvintrede i Byen. „Pebersvende“ kaldtes disse sidste i København, fordi de betalte et Pund Peber hver til Magistraten for at maatte holde Udsalg i Boder. —

Kristiern I forbød i 1475 og 1477 de fremmede Købmænd at overvintre, og derved blev „Liggerne“ nødt til at tage Borgerskab og anvende danske Penge i Omsætningen. Herved blev København til en selvstændig Handelsstad, delvis frigjort for Afhængigheden af de tyske Stæder, og Borgerskabet fik en værdifuld Tilførsel af Folk, der var trænede i mere udviklet Handel<sup>60</sup>). —

Efter Grevefejdens Ophør, da Lübecks Magt var endeligt knust, kunde man have ventet en Opgang i den danske Handel, og da navnlig i Handelen over København, den By, der da allerede gennem Aarhundreder havde hævdet sin Stilling som den vigtigste By ved Sundet.

Men Borgerskabet, der i Begyndelsen af det 16. Aarh. havde væ-

ret i kraftig Udvikling, var stærkt svækket ved Fejden. Det viste sig blandt andet derved, at Adelen handlede direkte med Nederlandene og Tyskland udenom Købstæderne, og saaledes unddrog den danske Handelsstand Mellemandhandelen med det danske Landbrugs — forøvrigt ikke særligt betydelige — Overskud af Stude, Korn og Smør. — Dette havde ogsaa tidligere været Tilfældet.

Fra Midten af det 16. Aarhundrede ser man dog den danske Købmand vove sig frem paa en Del af det Marked, der tidligere var blevet behersket af Hansaen, nemlig Markedet paa de nordlige Lande, der hørte under den danske Krone. —

1547 fik København Privilegium paa Islandshandelen, københavnske Købmænd forsøgte at faa Indpas, men efter Skærmydsler med Hamburgere, Englændere og med Islænderne selv maatte Privilegiet ti Aar senere opgives<sup>61</sup>). I Frederik II's Tid havde dog Handelen med Svovl fra Island en vis Betydning. —

Handelen med det nordlige Norge blev saa smaat sat i Gang. 1584 eksporteredes der saaledes Egetømmer fra Danmark til „Nordlandene“, og fra 1590 fik adskillige Skibe Søpas dertil<sup>12</sup>). —

Vestmanøerne og Færøerne nævnes i sidste Halvdel af 16. Aarhundrede ofte som Maal for Skibene fra København. Der handledes paa Narva, Novgorods Afløser, ikke uden Hindringer fra svensk Side, desuden paa Reval og Riga.

Paa samme Tid knyttedes Skibsfartsforbindelser med Skotland og direkte Forbindelse med Portugal og Spanien. — Fra Frankrigs Vestkyst hentedes Salt. De Havne, der efterhaanden henimod Aar 1600 blev de mest besøgte af danske Skibe, var dog Amsterdam og Danzig. Den danske Skibsfart fulgte med i det store Træk, der gik gennem de danske Farvande mellem Østersøen og Nordsøen, men de Handelsinteresser, der derved blev fremmet, var vel navnlig Nederlandenes og ikke specielt Danmarks. —

Der var i de Tider et almindeligt Opsving i baade Handel og Skibsfart i Nordeuropa, og det var særlig for Skibsfartens Vedkommende, at Danmark var med deri. De danske Købmænd var dog langt op i Tiden væsentlig Nederlændernes Kommissionærer<sup>63</sup>). — I Aaret 1618 modtog Danmark og navnlig København en stor Indvandring af fremmede Købmænd, der paa Grund af de usikre Forhold sydpaa fandt det raadeligt at benytte det dengang neutrale Danmark som Basis for deres Handel.

„Kompagnitiden“ var da indledet, og de talrige Kompagnier drev med forskelligt Held — mest forøvrigt med Uheld — deres Handel fra Kongestaden København. Mest Fremgang havde de Kompagnier,

der drev deres Handel paa de nordlige Lande. Men med alle de Uheld, der fulgte de fleste af Kompagnivirksomhederne, havde de den Betydning for Danmark og særlig for København, at en Mængde Mennesker fandt deres Beskæftigelse i Handelserhvervene, at Befolkningens Dygtighed i disse Næringsveje fremmedes, og at den private Handel og Skibsfart ogsaa tog et Opsving. Danmarks Overskud af Kornproduktion begyndte saa smaat at finde Afsætning i Norge<sup>64</sup>). —

Efter en Nedgangsperiode i Midten af det 17. Aarhundrede begynder der henimod Slutningen af Aarhundredet at komme nogen Fart i den danske Handel. Københavnske Købmænd faar fastere Tag i Trælasthandelen<sup>65</sup>). Handelsstanden i denne By naar Skridt for Skridt en højere Standard, og endelig er der efter Afslutningen af den store nordiske Krig i 1721 Mulighed for at gribe de Chancer, der frembyder sig.

Begyndelsen til Fremgangen skete i 1730'erne, da det saakaldte „Asiatiske Kompagni“ stiftedes (1732). Det havde mere Held med sig end Forgængeren „Det ostindiske Kompagni“, der havde maattet standse sin Virksomhed nogle Aar forinden. Navnlig for København kom denne Handel til at betyde meget, til Trods for at Handelen ikke havde Karakter af almindelig Vareudveksling. Danskerne maatte købe de ostindiske og kinesiske Varer for rede Penge, og Varerne bestod for en stor Del i Luksussager, der for den allerstørste Part gennudførtes fra København. —

For Alvor kom Opsvinget i Handelen dog først omkring Midten af det 18. Aarhundrede. Mens det øvrige Europa efterhaanden udvikledes i Krige, der for en Tid eller for bestandig stækkede de store Handelsmagter, holdt Danmark sig neutralt, og de dygtige ledende Statsmænd, som Danmark dengang havde, støttede Handelsforbindelserne, navnlig med Middelhavslandene, ved Traktater, der bl. a. sikrede de danske Skibe mod Kaperier fra Barbarekstaternes Side. København blev en Transitplads af første Rang<sup>66</sup>). — Danske Skibe for med Tømmer og Fisk fra Norge til Holland, Frankrig og Portugal, førte derfra Vin og Salt til København, der atter fordelte Varerne til Østersølandene. Englænderne fortrængte i denne Tid Hollænderne fra Østersøhandelen, men fra omkring 1780 var baade Nederlandene, England og Frankrig indviklet i Krige. Nu begyndte „den glimrende Handelsperiode“, hvor den danske Skibsfart besørgede en stor Del af Fragtfarten mellem de ikke krigsførende Magter, forsynede de krigsførende med Flæsk, Smør, Korn og Træ og passede de krigsførende Magters egen Handel. Kompagnierne oplevede en storartet Tid. Kolonialvarer fra forskellige, navnlig franske, Besiddelser

førtes over Dansk Vestindien til København<sup>67</sup>), der var Nordeuropas store Transithavn. Navnlig kinesiske og ostindiske Varer fandt en Stapelplads i København, og det „Asiatiske Kompagni“, der allerede havde blomstret i det 18. Aarh.s Midte, samlede store Rigdomme. I Aaret 1783 var saaledes Værdien (6 Mill. Rdl.) af asiatiske Varer, der førtes til danske Havne, mere end dobbelt saa stor som Værdien af alt, hvad der førtes til Danmark fra fremmede europæiske Lande. —

I de første Aar af det 19. Aarh. forøgedes Danmarks Handelsbetydning ved Regeringens frisindede økonomiske Politik. Denne Politik fik sit stærkeste Udtryk i Toldforordningen af 1797, der betegnede Indførelsen af „et besindigt Frihandelssystem“ til Afløsning af den vidtgaaende Protektionisme, der tidligere havde behersket Handelen. Danmarks Handelsomsætning voksede i disse Aar kraftigt, men det var nok saa meget paa Grund af de usædvanligt gunstige ydre Kaar, som den neutrale Handel nød godt af under de første Afsnit af Napoleonskrigene. — Den heldige Virkning, Toldforordningen maatte have for Handelsvirksomheden, overskyggedes snart af de ulykkelige Begivenheder, der gjorde en Ende paa den Medbør, dansk Handel havde haft. Først langt senere, i 1840'erne, kom Frihandelsprinciperne derfor til at øve afgørende Indflydelse paa Fremgangen af Danmarks Handel. —

Aaret 1807 og de følgende Aar, da Landets Krigsflaade og Kofardiflaade blev stækket og ødelagt, satte nemlig foreløbig en Stopper for Handelens Udvikling.

Krigene havde i væsentlig Grad været Forudsætningen for den store Handel, nu blev Krigene Aarsag til den meget stærke Tilbagegang. — København havde for en Tid haft en ganske dominerende Plads ikke blot indenfor Østersøhandelen, men indenfor hele Nordeuropas Handel. — Nu var Stillingen en helt anden og ringere.

Hvormeget de politiske, og hvormeget de økonomisk-geografiske Aarsager har spillet ind her, er det meget svært at udrede. Sikkert er det, at det varede længe, før Byen kom til Kræfter igen. Det er blevet sagt, at det var fordi der i Virkeligheden savnedes Basis for en Storhandel, at det danske Landbrug var for uudviklet, og at de geografiske Betingelser i Realiteten ikke var gode.

Der er dog næppe nogen, der med Bestemthed vil kunne sige, hvorledes det var gaaet med den danske Handel, hvis Danmark havde undgaaet Krig med England, Sverige og Rusland, og hvis Landet havde beholdt sin Flaade<sup>68</sup>). —

København beholdt for en Tid nogen Transithandel med Sukker paa Østersølandene, og dette skyldtes vel navnlig en Regeringsfor-

ordning, der gik ud paa, at saa godt som alt Sukker fra St. Croix skulde føres til Raffinaderierne i København.

Derimod gik Kornhandelen og navnlig Norges Forsyning med Korn over til de danske Provinshavne. En Tid havde Kornhandelen været mere koncentreret i København. —

I de første Aartier efter 1807 blev det ikke saa meget Havnen og Handelen, der prægede Hovedstaden; det var Hoffet, Militæret og Embedsstanden, der dominerede i dens Liv og holdt den oppe. —

**HAMBURGS TRANSIT.** Mens Hamburg under Napoleonskrigene havde været daarligt stillet og ligget under for Københavns Konkurrence blev Forholdet i Begyndelsen af 19. Aarhundrede lige det omvendte. De forarmede københavnske Købmænd kunde ikke hamle op med de kapitalstærke Hamburgere, der mere og mere trængte ind paa Københavns nærmeste Marked: Smaaabyerne indenfor det danske Rige. — Øresundstolden stillede København ugunstigt, idet den f. Eks. bevirkede, at en Vare som Kaffe kunde føres til de indre Dele af Preussen fra Hamburg og sælges 6 % billigere, end hvis den var ført med Skib gennem Sundet.

Ja, det var endogsaa saaledes, at det for Københavnerne selv blev billigere at faa Kaffen importeret via Hamburg—Kiel end direkte med Skib nordfra<sup>69</sup>). Ved forskellige Lempelser i Tolden søgte man at bøde paa dette uheldige Forhold; men helt god blev Københavns Stilling ikke, før Tolden i 1857 fuldstændig blev ophævet. — Men allerede forinden var der tydeligt opadgaaende Tendenser i Københavns Handel. Handelen paa Færøerne, Island og Grønland var knyttet til Hovedstaden og var en Indtægtskilde for dens Købmænd. Kornhandelen blev mere moderne organiseret, og mens Afskibningen vedblev at ske fra Provinshavnene, var det ikke længere Smaakøbmænd i Provinsen, der foretog Handelen, men de københavnske Storkøbmænd, der opkøbte efter Prøve og Vægt. —

Handelsforbindelser i oversøiske Lande blev genoprettet, og Skibsfarten paa Middelhavet, der havde været betydelig under den glimrende Handelsperiode, blev genoptaget. —

København blev en af Transitpladserne for Østersølandenes Forsyning med Kaffe, Ris og Sydfrugter, de baltiske Hørkramvarer og de svenske Jærnvarer begyndte at interessere de københavnske Købmænd. — De politiske Forhold medførte, at København ganske fortrængte Hamburg fra Markedet i de danske Provinsbyer; kun delvis og efter lang Tids Forløb kunde Hamburg atter trænge ind her.

ØSTERSØHANDELEN I DE SIDSTE 75 AAR. Aarene fra 1850 til nu har overalt i Verden været kendetegnet ved en almindelig Opgang i Handel og Skibsfart. — Danmark, — og Østersølandene i det hele taget, — har i særlig høj Grad deltaget i denne Udvikling. Mere og mere broget former Handelsforholdene sig, det bliver vanskelige at overskue alle de mange og indviklede Foreteelser, som rummes indenfor et større Handelsomraade. —

Aarsagerne til den stærke Forøgelse af Trafikken maa søges paa mange Felter, men en væsentlig Aarsag er den almindelige Fremgang i materiel Kultur, der dels har indvirket paa, dels er betinget ved Samfærdelsesmidlernes Udvikling. — Vi trækker Linjerne op for Østersøhandelens Udvikling.

Tidligere dannede Østersølandene et Omraade, der producerede Raastoffer og Næringsmidler til Tilfredsstillelse af Markedet i de vesteuropæiske Lande, der dengang stod højere i Kultur. Disse Lande leverede til Gengæld deres egne forædlede Frembringelser: Vin og Industriprodukter. Desuden dannede Vesteuropa, — først Nederlandene, derefter England, — Transitpladsen, hvorfra orientalske Varer spredtes til Østersøstaterne. Kun i Perioder, hvor Vestmagterne var indviklet i Krige, mens det baltiske Omraade nød godt af Freden, laa den store Transitplads for saadanne Varer ved Østersøens Bredder, — og det endda først, da der her var en udviklet Købmandsstand, der kunde tage Chancerne. —

Forsaavidt spillede det en mindre Rolle, om Vesteuropa hentede sine Transitvarer, bestemt for det østlige Marked, fra Middelhavet, eller direkte fra Indien eller Amerika. Men Opdagelsesrejserne betød indirekte det for Østersøhandelens Opkomst, at den større Pengerigelighed i Vesteuropa forstærkede Handelen med Østersøvarer i højeste Grad. Betegnende er det, at først et Aarhundrede efter de store Opdagelsesrejser sejler et Skib, direkte hjemkommet fra Amerika, gennem Øresund<sup>70</sup>).

Kompagnitiden bragte Østersølandene i direkte Handelsforbindelse med oversøiske Lande, men man kan ikke se bort fra, at Kompagnierne med Basis i København oftest maatte kæmpe med store Vanskeligheder, og at de heldige Perioder for disse Kompagnier og den private Handel, der fulgte i deres Kølvand, var begrundet dels ved Statsmandskunst, der jo ikke er geografisk betinget, dels ved de heldige Konjunkturer, der blev skabt ved Krige udenfor Østersøomraadet. København dannede en god Støtte for denne af Regeringen protegerede Handel, dels paa Grund af Beliggenheden ved Østersøens



Port, dels paa Grund af den fortrinlige Havn, der stadig blev forbedret af den ogsaa paa det Punkt aarvaagne Regering. —

Men Skabelsen af en direkte Handel i moderne Forstand med gensidig Vareudveksling mellem oversøiske Lande paa den ene og Østersølandene paa den anden Side falder i det sidste Aarhundrede. —

Dette forklares derved, at først i dette sidste Aarhundrede er de oversøiske Lande — specielt U. S. A. — traadt i nøje Forbindelse med Europa. Nu gælder Handelen her ikke blot de mere værdifulde, men mindre voluminøse Kolonialvarer, men der foregaar i stadig stigende Grad en Massetransport af Varer mellem Verdensdelene. — Kolonialvarer kan let blive Genstand for Monopolhandel, og den Magt, der tilfældig i Øjeblikket har den stærkeste politiske Stilling, tilriver sig Transithandelen paa andre Lande, der maaske, rent samfærdselsgeografisk set, ligger ligesaa godt som den paagældende Magt, maaske bedre. —

Anderledes med Massetransporten. Massevarer skal transporteres ad den billigste Vej og med mindst mulig Omladning. Den korteste Vej er ofte — men ikke altid — den billigste; derfor er de geografiske Faktors Indflydelse netop paa Transport af Massevarer iøjnefaldende. For man kan være sikker paa, at vælges netop ikke den korteste Vej, er det fordi andre geografiske Forhold end Afstanden, — Vejforhold, Strømforhold, — virker fordyrende paa Transportprisen.

Naar Østersølandene nu alle i større eller ringere Grad har knyttet Handelsforbindelser med oversøiske Lande, skyldes det dog ikke blot den forøgede Transport af Massevarer. Fremgangen i materiel Kultur har ogsaa sin Andel deri, idet den har skabt den Arbejdsdeling indenfor Folkene, der er Grundlaget for en udviklet Handelsstand. —

Selv om hver enkelt Østersøstat nu har sine egne Handelsforbindelser med fremmede Verdensdele, er dog den Transport, der foregaar mellem Østersøområdet og Mellem- og Vesteuropa, langt den mest betydningsfulde, og en livlig Transitering af forskellige Varer fra fjerne Lande finder stadig Sted fra de vesteuropæiske Havne. Regner man efter Varernes Værdi, staar for de fleste Østersøstater England som det vigtigste Eksportland, mens den største Import kommer fra Tyskland, — der jo selv delvis er en Østersøstat. — Den indbyrdes Handel mellem de enkelte Østersølande er blevet mere og mere udviklet.

Det baltiske Omraade er nu ikke blot et Produktionsomraade for Raastoffer og Næringsmidler. Industrien har holdt sit Indtog i de enkelte Lande, og disse søger nu — i Stedet for at eksportere Han-

delsvarerne som Raastoffer — at forædle dem indenfor Landets Grænser. —

Dette gælder Trævarerne og Træprodukterne, der kommer fra den nordlige og østlige Del af Omraadet, og Landbrugsprodukterne, der særlig eksporteres fra den sydvestlige Del. —

Samtidig søger hver Stat ved Hjælp af den hjemlige Industri at bearbejde fremmede Raastoffer til Brug for det hjemlige Marked. —

Industriebefolkningen er i alle Staterne vokset i betydelig Grad, mest i Tyskland, Sverige og Danmark. I Finland, Eesti og Latvija findes ogsaa en tiltagende Industriebefolkning, mens Lietuva, Polska og navnlig Rusland staar noget længere tilbage, hvad Arbejdsdelingen angaar. I Rusland lever den langt overvejende Del af Befolkningen udelukkende af Landbrug, ligesaa i Lietuva, mens den rent landbrugende Befolknings Overvægt i Polska, Finland, Eesti og Latvija er knapt saa stor. — I Sverige lever to Femtedele af Befolkningen af Landbrug; i Danmark knapt en Trediedel, i Tyskland godt en Fjerdedel. — Rusland og Tyskland repræsenterer altsaa Yderpunkterne med Hensyn til Udviklingen af det økonomiske Liv. — Nærmest ved Tyskland staar Danmark, derefter Sverige. Men Sveriges Udvikling er — ligesom Tysklands — i de senere Aar gaaet mere i udpræget industriel Retning. I Danmark er der ved Siden af Industriens Udvikling sket en stor Fremgang i Handelsmulighedernes Udnyttelse. —

I Danmark er ca. en Sjettedel af Befolkningen beskæftiget med Handel og Transport, i Tyskland knapt en Syvendedel. —

Under Henblik paa Befolkningens Erhvervsfordeling og Tendensen i de senere Aars Udvikling, kan Danmark med fuld Ret betegnes som en Handels- og Industristat; men baade Handelen og Industrien er meget nøje forbundet med og ofte betinget af Landets tredie bærende Erhverv: Landbruget. —

Industrien medfører overalt en meget stor Varebevægelse, og Industrialiseringen af det danske Landbrug har fremkaldt — og er selv fremkaldt af — en omfattende Transport af Varer. — Den danske Baconproduktion hænger saaledes nøje sammen med den lette og billige Transport af Foderstoffer over Havet. — Det kan blandt andet ses deraf, at Svineopdrættet i Tyskland aabenbart koncentrerer sig i Egnene nær Havnene<sup>71</sup>).

I nogle Tilfælde kan Samfærdselsmidlernes Udvikling fremme — ikke den industrielle Forædling paa selve Stedet — men Transporten af Raastoffer.

Indenfor Østersøomraadet er Transporten af den svenske Jærnmalm et Eksempel paa dette Forhold.

Her gælder som overalt i Verden den Regel, at Malmen kommer til Kullene og ikke omvendt. —

Tidligere udførtes der fra Sverige forholdsvis store Mængder af Raajærn udarbejdet ved Hjælp af Trækul fra de store Skove. Nu er Jærn- og Staal fremstillingen i Sverige nærmest en Kvalitetsindustri, der frembringer gode, men forholdsvis faa Varer, mens Eksporten af Jærnmalm til Kuldistrikterne eller de Havne, der har billig Flod- eller Kanalforbindelse med dem, har antaget et uhyre Omfang. — Der foregaar derfor over Østersøen en Transport af Jærnmalm, der vel ikke kommer paa Siden af, men godt kan sammenlignes med den vældige Malmtransport, der foregaar paa de store nordamerikanske Søer mellem Malmlejerne ved Lake Superior og Kuldistrikterne syd for Lake Erie. — Denne Malmtransport præger selvfølgelig i høj Grad flere af Østersøhavnene<sup>72)</sup>, men dens Handelsbetydning maa ikke overvurderes. Jærnmalm er en Vare af ringe Værdi. —

Handelen og Skibsfarten mellem Østersølandene og Omverdenen foregaar nu ikke blot gennem de danske Farvande.

Aabningen af Kielerkanalen i 1895 har bevirket, at en stor Del af Skibene er søgt den Vej. Spørgsmaalet om Kielerkanalens og de danske Farvandes større eller mindre Værdi for Skibsfarten skal blive nøjere behandlet i et følgende Afsnit. —

Der skal ikke her blive gjort Rede for Enkelthederne i den Udvikling i de sidste 75 Aar, der har ført til, at Danmark indtager sin nuværende Plads i Østersøhandelen. Det skal blot i Almindelighed bemærkes, at Danmark ikke blot er fulgt med i den Udvikling af Østersølandenes Handel, der her er skizzeret, men i mange Henseender har været foran. Malmtransporten, der ikke blot bogstavelig talt, men ogsaa talmæssigt vejer tungt, naar Varemængden i de forskellige Østersøhavne skal opgøres, har Danmark ingen eller ringe Del i. Saa meget mere betydningsfuld bliver den Position, de danske Havne indtager, naar man sammenligner de Varemængder, der transporteres over dem, med den Varetransport, der sker over andre Østersøhavne. —

Den stærke Udvikling, der siden 1850 er foregaaet i dansk Landbrug, Industri, Handel, Bankvæsen, Skibsfart og Havnevæsen, er sket under kraftig gensidig Vekselvirkning mellem de enkelte Erhverv. For Københavns Handel i Særdeleshed har det haft en umaadelig Betydning, at Byen i 1894 tog den store og moderne indrettede Frihavn i Brug. —

## 2. Afsnit.

### De danske Farvande og Kyster og deres Besejling gennem Tiderne.

---

KYSTER OG FARTØJER. Der har været Tider, hvor hele Danmark laa højere end nu, hvor Østersøen var en Indsø med fersk Vand, og hvor de danske Øer var Led i en Landforbindelse mellem Jylland og Skaane. Der har været andre Tider, hvor hele Landet sænkede sig, hvor Havet vandt Terræn paa Landets Bekostning og skabte Fjorde og Sunde, ved hvis Bredder Stenalderens Befolkning levede.

I den nordøstlige Del af Landet er det karakteristisk for mange af Kystlandskaberne, at der indenfor en Bræmme af fladt Land, — hævet Havbund, — findes Skrænter, — gamle Klinter, — der viser, at saa langt naaede Havet ind, da dets Udbredelse var størst. — I det sydvestlige Danmark kan man enkelte Steder paavise Tegn paa en saadan sen Hævning af Landet, saaledes ved Ribe, men i Hovedsagen har denne Del af Landet sænket sig efter Stenalderen. Sænkningen har dog ikke været særlig stor, og det kan ikke bevises, at den fortsættes i Nutiden<sup>1</sup>).

I den Tid, hvorfra der foreligger nogenlunde sikre Efterretninger om Menneskelivet i Danmark, den historiske Tid, har Hævning og Sænkning kun i ringe Grad kunnet forandre Landets Kystomrids og Farvandenens Besejlingsforhold. Heller ikke Havets Arbejde langs Kysterne har i den Tid medført Ændringer, der kan kaldes væsentlige. Niveauforandringer, Omformning af Kysten, Summen af de geologiske Kræfters Virksomhed har kun haft det Resultat, at der under Stormfloder er røvet noget Land ved Jyllands Vestkyst, at nogle Bugter er blevet lukket ved Sandets Vandring, at Limfjorden snart

har været Sund, snart Fjord, at lavvandede Indskæringer er forsvundet ved Aflejring og Tilgroning, at Odder har skubbet deres Spids længere ud i Havet, at Klinter er blevet undergravet, at Strandvolde er dynget op ved én Storm for at forsvinde ved den næste; — men bortset fra, at enkelte lavvandede Sejlløb (f. Eks. nordvest for Anholt) er forsvundet, er Besejlingsforhold og Havneforhold i store Træk ganske, som de var for tusind Aar siden. —

Men selv om Naturforholdene saaledes er ret uforandrede, er deres Værdi for Menneskelivet gennem Tiderne ingenlunde den samme. — Ensartede geografiske Faktorer har en højst forskellig Betydning for Mennesker paa Samlerens, paa Halvagerbrugerens og Helagerbrugerens Kulturtrin. De samme Kyster og Farvande frembyder meget forskelligartede Betingelser for de Mennesker, der benytter sig af Smaabaade, de, der benytter sig af større Skibe, drevne af Aarer eller af Aarer og Sejl, og de, der benytter sig af mere eller mindre fuldkomne Sejlskibe. —

Og endelig har Anvendelsen af Kul, Olie og Benzin i Skibsfarten paa mange Punkter medført en Omvurdering af de Forhold i Naturen, der har Indvirkning paa Samfærdslen til Sø. —

FRA ROSKIBE TIL SEJLSKIBE. Smaabaade fjerner sig aldrig ret meget fra Kysten, men er selvfølgelig nøjsomme, hvad Farvandets Dybde angaar; de behøver ikke nogen Beskyttelse af Landingsstedet, for de kan jo med Lethed trækkes op paa Land. Saa godt som alle Kyster undtagen de sumpede kan man søge ind til, for selv ved Klippekyser er der dog som Regel sandede Strækninger, som kan benyttes til Landing. Hvad der gælder for Smaabaade, gælder tildels for Skibe med Aarer, ja endogsaa for Langskibene fra Vikingetiden. Det har ikke saa meget været Kystens Beskaffenhed og beskyttede Beliggenhed som Nærheden af forholdsvis tæt befolkede Bygder, der har været bestemmende for, om en Kyst blev meget eller lidt besejlet. — Men med Tiden er Beskyttelsesmomentet traadt mere og mere i Forgrunden, for efterhaanden som Skibene blev større, undgik man helst at trække dem paa Land; — man søgte hen, hvor der var gode Ankerpladser i Læ for Vinden. — Man fik ogsaa større Frihed i Valget af Landingsplads, naar Skibene var saa store, at de kunde rumme Proviant og Vand i tilstrækkelig Mængde til flere Døgns Ophold paa Søen uden Forbindelse med Land. — Der var Betingelser for en Koncentration af Skibsfarten paa enkelte særligt begunstigede Punkter af Kysten. — Da man gik over til at anvende Sejl foruden Aarer, fik et nyt Moment Betydning, navnlig naar det drejede sig om Transport

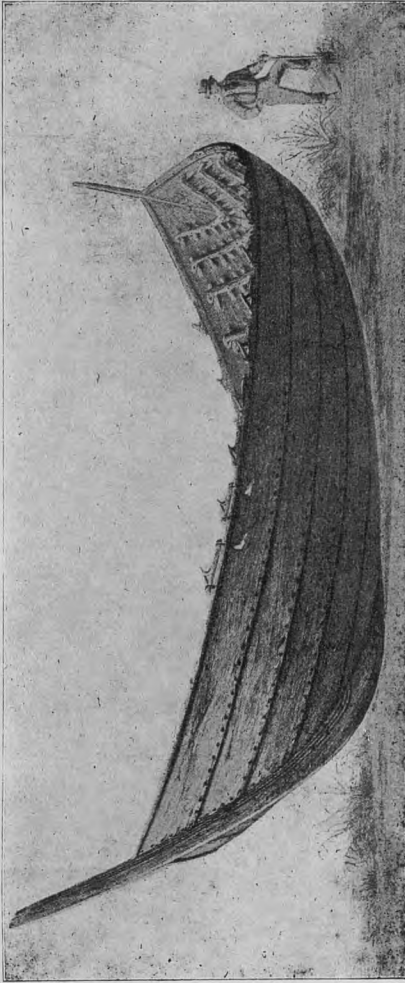


Fig. 4. Baaden fra Nydam Mose.  
(Efter Danmarks Søfart og Søhandel).

Fartøj fra ca. 350 efr. Kr., udgravet i en Mose ved Sønderjyllands Østkyst, Nord for den nuværende dansktyske Grænse. Den er 25,3 m lang og 3,2 m bred midtskibs. Baaden viser intet Spor af Master og Sejlføring. Den blev drevet frem af 28 Aarer,  $3-3\frac{1}{2}$  m lange. Den rigtigste Betegnelse vil være: »Skib med Aarer«. Materialet er Egtræ.

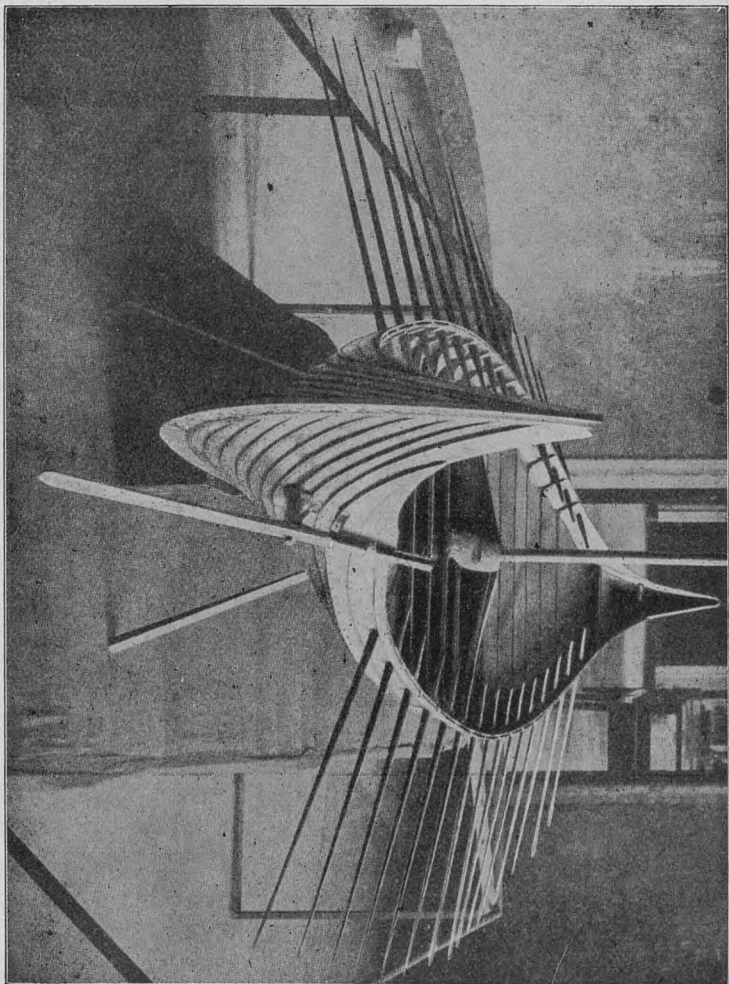


Fig. 5. Osebergskibet.

(Efter Danmarks Søfart og Søhandel).  
 Fartøj fra det 9. Aarhundrede eft. Kr., fundet i en Gravhøj i det sydlige Norge. Ligesom Nydambaaden er dette Skib bygget af Egetræ, Længden er 21,44 m, Bredden midtskibets 5,10 m. Det blev drevet frem af 30 Aarer og af Sejls, men har ikke været et saa sødygtigt Skib som de samtidige »Vikingskibe«. Dette kan bl. a. ses paa, at Aarshulderne ikke har kunnet lukkes.

af Varer paa de forholdsvis tunge Skibe. Med den tidligst benyttede Sejlføring — kun et Sejl — kunde Skibene kun sejle rumskøds: Vinden skulde komme ret agter ind eller nogle faa Streger fra agter paa hver Side —<sup>2</sup>). Derved fik de lige Sejlløb en Fordel fremfor de krogede, et Forhold, der blev endnu mere fremtrædende, da Sejlskibene blev de eneherkende. — Den Tid, Sejladsen tog, havde mindre at sige. Man var alligevel i mange Tilfælde nødsaget til at vente i Dage og Uger paa gunstig Vind. —

I den tidligste kendte Periode i Danmarks Historie har de danske Farvandes væsentlige Betydning været at danne Bindeled mellem de enkelte Landsdele, — selve den Kendsgerning, at det samme Folk havde en Udbredelse fra Blekinge til Sønderjylland, viser dette. — Enhver Landsdel havde sine Skibe; hvor Bygden naaede ud til Havet, var Havnekysten, dér var Bønderne tillige „Handelsbønder“<sup>3</sup>). Fra Tiden omkr. 900 e. v. T. har man den første Beretning om Gennemsejling af et dansk Farvand<sup>4</sup>). Ottar, der sejlede fra Skiringssal i Vestfold i Norge til Hedeby, har efter Beretningen at dømme benyttet Lille Bælt; der er ingen Tvivl om, at hans Skib har været forsynet med Aarer. —

Ogsaa Store Bælt har tidligt været benyttet, men med Skibenes tiltagende Størrelse er dette Farvand blevet mere og mere vanskeligt at besejle, — paa Grund af de stadige Kursændringer, som var nødvendige, for at man ikke skulde støde paa. Selv for den primitive Skibsfart maa Store Bælt have været et farligt Stræde, navnlig den nordlige Indsejling, Vandet mellem Sjælland, Samsø og Fyn, med de talrige undersøiske Banker. Her maatte selv den stedkendte Skipper være meget vaagen.

I den første Beskrivelse af de nordiske Farvande, der findes i den nedertyske „Seebuch“, er ogsaa Sejladsen gennem Læsø Rende og Store Bælt til Warnow ved Rostock angivet. Kursforskrifterne er overordentlig nøjagtige, og man kan se aftegnet den Rute, som Skibsfarten gennem Store Bælt den Dag i Dag i Hovedtrækkene maa følge<sup>5</sup>). — „Seebuch“ er skrevet for Skippere paa Sejlskibe, og de bevarede Haandskrifter stammer fra Tiden omkring Aar 1500. Sproget et Plattysk eller Hollandsk, — snarest det sidste, og Beskrivelserne af de danske Farvande menes af Johs. Knudsen at gaa tilbage til Dronning Margrethes Tid<sup>6</sup>). Det er de lybske og nederlandske Skibsfarendes Traditioner, der her er optegnet, men disse Traditioner støtter sig sikkert til langt ældre Erfaringer, som stedkendte Sjøfolk fra selve de danske Kyster har indsamlet. — I den Aar 1568 udgivne danske Søbog, som Laurentz Benedickt lod trykke, er de hollandske Lods-



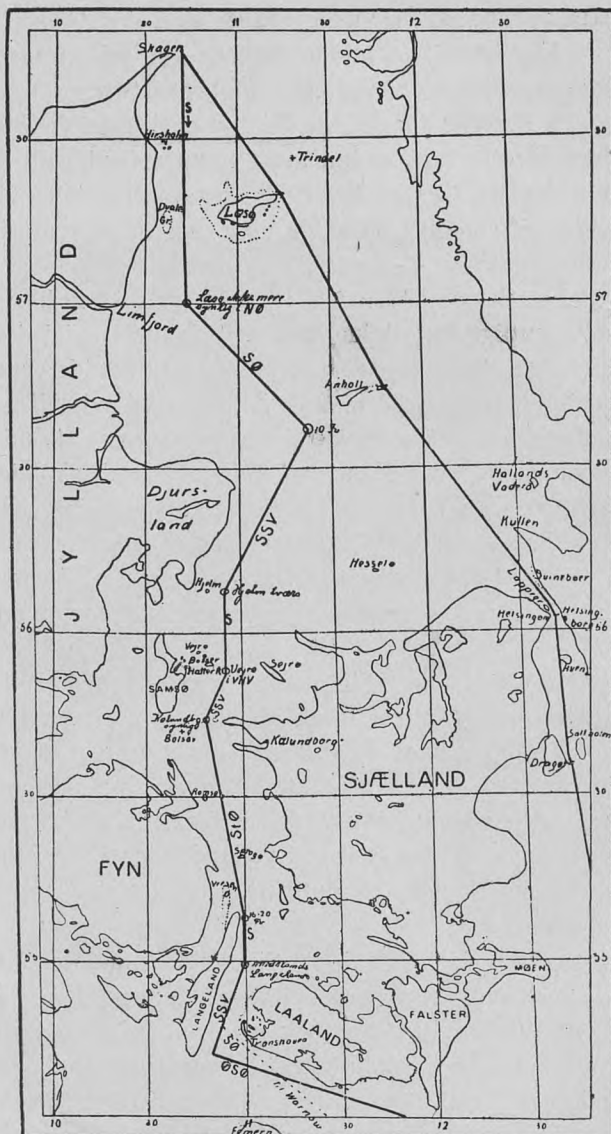


Fig. 6. »Seebuch«s Kurser gennem de danske Farvande.  
(Efter Johs. Knudsen i »Danmarks Søfart og Søhandel«.)

bøger brugt som Forbillede. Men for flere danske Farvandes Vedkommende er Stoffet originalt, nedskrevet efter gamle Sømænds Oplysninger og Optegnelser. Det maa her vække Opmærksomhed, at den danske Søbog anvender den nordiske Betegnelse for Længdemaal paa Havet: „Uge Sø“ ved Sejladsen gennem Store Bælt<sup>7</sup>). „Uge Sø“

menes at betyde den Strækning, man kom frem, mens eet Hold af Mandskabet sad ved Aarerne; det svarer omtrent til en geografisk Mil<sup>8</sup>). De danske Overleveringer om Sejladsen paa Store Bælt skulde efter dette gaa tilbage til den Tid, da Skibene dreves frem ved Aarer. — Forsaavidt maa ogsaa Farvandet her have været gunstigere for Roskibe og Langskibe end for de første ufuldkomne Sejlskibe. — Men Sejlskibene har altsaa ogsaa fra første Færd kunnet færdes i Store Bælt; — blot maa Sejladsen have været langsom paa Grund af de stadige Kursændringer med tilhørende Ventetid for at faa den heldigst mulige Vind. —

Langt mere begunstiget af Naturforholdene, og fra Sejlskibsperiodens Begyndelse ogsaa af Handelsforholdene, har Farten gennem Øresund været. — Næsten efter en lige Linie ligger Kursen fra Skagens Rev til Øresunds Munding. Selv om Kursangivelserne i „Seebuch“ siger, at de to „Kenninger“ fra Skagens Rev til Læsø (en Kenning = ca. 22 km) er SØ. til Ø., den samme Vejlængde fra Læsø til Anholt SØ. til S., de tre Kenninger fra Anholt til Kullen SSØ., fra Kullen til Lappegrunden SØ. til Ø., og saaledes viser nogle Bøjninger<sup>9</sup>), er et Blik paa Kortet tilstrækkeligt til at overtyde en om, at Strækningen fra Skagen til Kullen, — ialt 84 Kvartmil, — hele Vejen har Retningen SØ. til S. — De smaa Afvigelser, der kan have været Tale om, har næppe engang generet den Tids Søfarende. Først fra Kullen til „Lappesande“ maatte Kursen ændres til SØ. til Ø., for endelig fra Helsingør gennem Drogden at maatte lægges mod Syd. — Med gunstig Vind kunde hele Vejen fra Skagen til Falsterbo eller omvendt tilbagelægges i et Stræk. — Dertil kom, at Farvandet de fleste Steder dog var saa bredt, at Skibene fik en vis Bevægelsesfrihed, og hvor Sejlløbene, som i det midterste Øresund var ret smalle Render, kunde Skibene uden større Risiko vente paa god Vind. Stormene havde her ikke den Magt, som de havde i Kattegat eller Nordsøen. —

Mens det i Ro- og Langskibenes Tid havde været de Kyststrækninger, hvor Bygderne naaede ud til Havet, der havde været de vigtigste, — Fund fra Vikingetiden ved Hälsingborg viser dette for Luggudekystens Vedkommende, — blev det i Sejlskibenes Tid fortrinsvis de mere beskyttede Kyster, der — selv i et roligt Farvand som Øresund — blev søgt af de mange Skibe. —

Blandt Sundets naturlige Havne var det i første Omgang Höllviken med Fotevik, der blev søgt som Ankerplads. Ikke blot kunde Sejlskibene her finde en sikker Ankergrund; men Havnen laa paa et Sted, hvor Skibene alligevel maatte vente paa gunstig Vind til fortsat Sejlads, hvad enten den gik mod Nord eller mod Øst. — Og sidst,

men ikke mindst: Her fandtes Hovedstedet for de store Øresunds-fiskerier og de dermed forbundne Markeder. —

Skaanemarkederne virkede — for at bruge et moderne Udtryk — som en mægtig Reklame for den gode Søvej gennem Øresund. Uden Sildefiskerierne skulde Sundet alligevel nok være blevet en vigtigere Færdselsvej end Store Bælt og Lille Bælt; men nogen Betydning har det sikkert haft, at den korteste og letteste Vej fra Kattegat til Østersøen samtidig har ført til et stort Marked ved en for den Tids Skibe brugbar Havn. —

Ligesom Skibsfarten fra Skagen af Naturen fik anvist Vejen mod



Fig. 7. Den franske By »La Rochelle«s Segl.

Viser en Kogge fra Begyndelsen af det 13. Aarhundrede. Koggen er en Skibstype, der er udviklet af Friserne og overtaget af de tyske Hansestæder, der var de første, der brugte den i Østersøen. Skroget er kort og bredt, Lasteevnen kunde være forholdsvis betydelig (op til 50 T.). Anvendte kun Sejl, ikke Aarer.

Sydøst til Syd, — henimod Øresunds nordlige Tragt, saaledes samlede Øresunds sydlige brede Gab Skibsfarten fra alle Østersøens værdifulde Kyster. Lübeck ligger nok Syd for Store Bælt; men Lübecker Bugten aabner sig mod Nordøst, — henimod Øresund. —

Medens Skaanemarkederne i den korte Tid af Aaret, de varede, saaledes nærmest maa siges at have haft international Handelsbetydning, har andre Havnepladser ved Sundet og i det hele taget ved de danske Kyster været mindre vigtige. Det betydningsfuldeste, der skete, var, at Handelskysterne blev afløst af Købstæder, at den spredte Bebyggelse af Folk, der samtidig var Landmænd og Handelsmænd, spaltede sig i Landbobefolkningen, der vedblev at bo spredt eller i Landsbyer, og Købstadbefolkningen, der koncentrerede sig paa de Punkter af Kysterne, hvor der samtidig var god Adgang og nogen-

lunde Læ for Skibene. Byvaaben fra hele Nord- og Vesteuropa viser os, at Sejlskibet er Søhandelsstadens Symbol<sup>10</sup>). — For Opkomsten af de danske Købstæder har vel nok Kulturpaavirkningen fra sydlige Lande haft noget at sige, men det er sikkert ingen Tilfældighed, at den store Mængde danske Søkøbstæder opstaar paa en Tid, hvor Langskibene afløses af Sejlskibe.

STORE BÆLT OG ØRESUND. Øresundstolden kunde friste de Skibsfarende til at sejle en Omvej for at komme udenom Helsingør. I en Del af det 15. Aarhundrede benyttede saaledes Danziger Skipperne Store Bælt som Færdselsvej, men opgav denne Rute til Fordel for Vejen gennem Øresund. De krævede til Gengæld at slippe igennem dér, mod kun at betale en Nobel i Told. Den danske Konge havde gentagne Gange forgæves udstedt Forbud mod Sejladsen gennem Bæltet; saadanne Forbud havde ikke været nødvendige. Danziger Skipperne, der havde opgivet Bæltfarten 1484, maatte betale ganske den samme Told som andre, og da Lübeck i 1509 vilde spærre Øresund, nægtede Danzig at være med dertil, med den Begrundelse, at Sejladsen gennem Store Bælt „ikke var tilstrækkelig kendt af Byens Søfolk“<sup>11</sup>). I saa høj Grad havde Danziger Skipperne i Løbet af en kort Aarrække forstaaet at værdsætte Fordelene ved Sejladsen gennem Sundet. —

Sejlskibene blev større og blev lettere at manøvrere, men det medførte ingen Ændring i Forholdet mellem Besejlingen af Store Bælt og Øresund. I Aaret 1725 sejlede henved 500 Skibe gennem Store Bælt, deraf henved Halvdelen i Lokaltrafik mellem danske Havne og Resten saa godt som udelukkende med Afgangssted i Norge og de tyske Havne, Rostock og Lübeck. Samme Aar passeredes Øresund af 4086 Skibe, der maatte standse ved Kronborg for at betale Told<sup>12</sup>).

HAVNEDYBDER. Endnu Aar 1600 var de tre Fjerdedele af Skibene, der passerede Øresund, i Størrelsesklassen 30—100 Læster (o: ca. 60—200 t), Resten var for langt den største Parts Vedkommende under 30 Læster<sup>13</sup>). Men i de følgende Aarhundreder tiltager Skibene i Størrelse lidt efter lidt. 1621 giver Oprettelsen af de danske Saltkompagnier Anledning til, at der foretages Indberetning om de forskellige danske Havnes Dybdeforhold. Kun een Havn i Jylland kunde dengang anløbes af Skibe paa over 100 Læster. Det var Aalborg<sup>14</sup>). København havde i det 17. Aarh. længe haft en dyb og med Bolværker udbygget Havn, og hvor Strømmen ikke gav tilstrækkelig Rensning af Havnen, anvendte man Opmudring. — Det kan ikke

undre, at København ved Skibsfartens Hovedfærdselsvej netop i det 17. og 18. Aarhundrede er i straalende Opkomst, mens det samme Tidsrum for de øvrige danske Søhandelsstæder betyder Nedgang og Forfald.

I det 19. Aarhundredes første Del begyndte man i Provinshavnene at lempe sig efter Kravene om tilstrækkelig Dybde for de større Skibe. — Flere og flere Havne blev uddybet, udbedret eller nybygget. Landbefolkningens økonomiske Opkomst, den større Varebevægelse, baade i Eksport af Landbrugsprodukter og Import af udenlandske Varer, havde nødvendiggjort det, — den større Velstand havde muliggjort det. —

DAMPSKIBENES TID. Fra Aarhundredets Midte begyndte Dampskibstrafikken at gøre sig mere gældende i de danske Farvande, og Vekselvirkningen mellem de nye Samfærdselsmidler og de engang givne geografiske Forhold fremkaldte paa mange Punkter en Ændring i Samfærdselsforholdene. —

Men medens man tidligere havde benyttet de naturlige Forhold, som de nu engang formede sig, eller i hvert Fald kun i ringe Grad havde kunnet ændre dem, kom Menneskets Indgriben nu til at betyde mere, baade naar det gjaldt om at forøge Brugbarheden af de allerede eksisterende Havne, naar nye Havne skulde skabes paa tidligere havneløse Kyster, og naar Sejlløb skulde gøres farbare for de nye Trafikmidler. —

Det, der fremfor alt har karakteriseret den Omvæltning, der er foregaaet i den søværts Trafik, er den mægtige Forøgelse af de transporterede Varers Mængde. Den naturlige Følge heraf har været, at Transportomkostningerne spiller en meget større Rolle end før. Massevarerne, der udgør langt den største Del af den pr. Skib transporterede Varemængde, fordrer billig Transport. Alt andet lige, vil derfor den Tid, et Skib er om at losse og lade i de forskellige Havne, den Tid, Transporten tager gennem de forskellige Sejlløb, faa den afgørende Betydning. —

Hvad nu Adgangen til Kysten angaar, har Størsteparten af de danske Havnebyer kunnet følge med i Udviklingen, nogle enkelte er stillet i Skygge, nogle nye Havne er skabt, f. Eks. Esbjerg og flere Fiskerihavne. — Nogle danske Omraader, der havde stor Skibsfart og Handelsflaade tidligere<sup>15</sup>), men ikke havde nøjere Tilknytning til Købstæder, der kunde sætte Kapital i Havneudviklingen, har mistet deres Betydning eller er ved at miste den. Det gælder Fanø og de sydfynske Øer. —

De i Forvejen betydningsfulde Havne har haft et Fortrin fremfor de andre, idet de har kunnet sætte større Kraft ind paa saadanne Forbedringer, der kunde fremme Skibenes hurtige Ekspedition. — Det har selvfølgelig haft megen Betydning, om de naturlige Forhold ved en Havn har været saaledes, at der uden alt for store Omkostninger har kunnet skabes gode Adgangs- og Opholdsbetingelser for Skibene. —

I Gennemsejlingstrafikken har den korteste Vej hævdet sig i endnu højere Grad end tidligere. Sundets Trafik er saa absolut dominerende over Bælternes, som den nogensinde har været. Store Bælts større Dybde muliggør dog Gennemsejling for meget store Skibe, der ikke kan komme gennem Drogden, der paa det grundeste Sted efter Uddybningen har ca. 8 m's Dybde. — Men da det er de færreste Skibe, der har saa stort Dybtgaaende, og da saadanne Skibe saa godt som kun anvendes til oversøisk Trafik, fordi det er for dyrt at lade dem anløbe mange Havne paa en enkelt Rejse, er det kun sjældent, at Store Bælts Dybde faar reel Betydning. —

Selv om der skabes Gennemsejling for Oceanskibene gennem Drogden, vil de fleste store Skibe næppe derfor faa større Anvendelighed i Østersøtrafikken. Det kan tænkes, at Drogdens Uddybning vil være af Værdi for København paa den Maade, at den vil aabne Adgang til Havnen for de store Skibe, der kommer sydfra efter at være sejlet igennem Kielerkanalen. —

Bygningen af denne Kanal, der oprindeligt var strategisk begrundet, — og den senere Udvidelse og Uddybning af den har nemlig faaet stor handelsgeografisk Betydning for Østersøomraadet og dermed for Besejlingen af de danske Farvande. —

FARVANDENES AFMÆRKNING. Hvilken Forskel er der ikke mellem Forholdene i Nutiden og de Tider, da de første „Omlandsfarere“, Skipperne fra Kampen, Deventer, Utrecht, Stavoren og Harderwijk med deres Ladninger af Klæde og Vin, stod ud fra Brügges Port mod Havet — det senere tilsandede Farvand „Zwin“ — for at sejle mod de danske Kyster. —

Dengang foregik Sejladsen mest om Dagen og langsomt; ved stadiige Lodskud konstaterede man, om man nu var naaet til det Jyske Rev, for saa skulde Kursen ændres fra NNØ. til NØ. — Spændt vogtede man paa det Øjeblik, hvor Landkendingen af Hanstholm tonede frem, for saa var man paa den rette Vej, vidste man. Videre gik Sejladsen mod ØNØ., forbi Bugten med det ildevarslende, men betegnende Navn: Jammerbugten. Rubjærg Knude kom til Syne og snart ef-

ter Skagens lave, toppede Odde, hvor Brændingen brødes mod den farlige Kyst. Havde man heldigt undgaaet Strandingen der, var man naaet ind i de danske Farvande. At Hollænderne var de første til at vise Vej her, kan ses af Navne som *Blaavandshuk*, *Skagerrak*, *Kattegat*, *Bolsaks* og *Drogden*. Nu fulgte Omlandsfareren den allerede beskrevne Vej til Skaanemarkedet, men han kunde ikke med Tryghed give sig Sejladsen i Vold, Farerne var mange og store. — Med Vestenvind risikerede han at blive drevet ind mod den klippefulde hallandske Kyst, og blæste Østenvinden kraftigt, var han lige saa ilde stedt; saa truede de langstrakte Grunde omkring Læsø og Anholt Skibet med Undergang. — Langt op i Tiden har Befolkningen paa Anholt „kristeligt ernæret sig af Vrag“. Et af de første Vidnesbyrd om Sejladsen Nord om Skagen er det Privilegium, som Kong Abel i 1251 udsteder til Omlandsfarerne. Det tilsikrer dem Frihed for Kongens Strandret, d. v. s. Kongens Ejendomsret til de Vrag, der maatte drive i Land ved Kysterne. Men Øerne Læsø og Anholt, der i ondt Vejr betød en stor Fare for Skibene, var i Magsvejr Skippernes Hjælpere, — naar det gjaldt om at fastlægge Kursen. — Naar man lige var ved at tabe Sønderbjærg paa Anholt af Syne, var Spidsen af Kullen netop dukket frem bag Horisonten. Og Kullen var — dengang som nu — Vartegnet ved Indsejlingen til Øresund, et Sømærke, der kunde ses langt ud paa det aabne Hav. —

Selve Indsejlingen til Sundet var ikke uden Fare. „Hold Helschenborch udenfor Landet, saa kommer I ikke til Skade paa Swineboden“, „Vogt Jer for Lappesande! Der staar et Taarn ved Sydøstenden af Helschenor, hold det dækket af Slottet, saa undersejler I ikke Sandet!“ Saaledes advarer „Seebuch“ fra Aar 1500 de Skibsfarende. —

Men havde man først passeret „Halsen“, Snævringen mellem Helsingør og Hålsingborg, kunde Sejladsen foregaa nogenlunde trygt, hvis da Sørøverne lod Skibet være i Fred. — Snart kunde man kaste Anker i Höllviken blandt den Sværm af Skibe, der lykkeligt var naaet dertil.

Til Sikring af Skibsfarten ved Skaanes Sydøsthjørne, hvor Falsterbo Rev strækker sig langt ud i Havet, havde allerede Valdemar Sejr ladet opsætte en Baake<sup>16</sup>), men ellers indskrænkede Afmærkningen sig til, at der blev lagt nogle Tønder ud i Drogden, og at der om Efteraaret „blussedes“ ved Dragør<sup>17</sup>). — Først i Frederik den II's Tid oprettedes de Fyr, der markerede de vigtigste Punkter for Sejladsen gennem Kattegat, nemlig Skagen, Anholt og Kullen. —

Den store Fragtdamper sejler over Nordsøen. I 21 Sømils Afstand ses Fyret paa Hanstholm, det er den første Hilsen fra Danmark. —

Hirtshals Fyr, Skagens Fyr, Fyrskibet ved Skagens Rev toner frem, og Natten igennem dukker Fyrene op og svinder atter bag Horizonten. Skibsfarten i Nutiden standser ikke om Natten, for Fyrene viser Vej. Skibet nærmer sig Sundet. Den korte Vinterdag er kommet med Taage. Forude hører man Taagesignaler; tre Stød i Minuttet om Bagbord, et i Minuttet om Styrbord. Saa er Kursen den rigtige, man er snart passeret mellem Gilleleje Flak og Svinbådan, der netop anvender de Signaler. Skibet sejler videre, Farten er mindsket, men det sejler; det skulde helst naa ind til København inden Aften. To Stød i Minuttet, et nyt Taagesignal forude; snart er man passeret øst om Lappegrunden. Nye Taagesignaler fortæller, at vi sejler forbi Pynten ved Kronborg. Slottet ses; men kun som en Skygge i den hvide Gus. Lidt senere brøler Sirenerne fra Hven. — Henad Aften letter Taagen, og man ser Sjællands Kyst. Maskinen kommer igen i den vante Takt, den var næsten dysset i Søvn før, da Himlen svøbte sit graahvide Duntæppe om os. Nu mærkes dens Pulsslag som en Sitren i hele Skibet. Man kunde næsten tro, at Klokketønden ved Taarbæk Rev virkede som et kæmpemæssigt Vækkeur. — Middelgrundens Lynfyr er allerede tændt og sender ligesom søgende sin Lyskegle Horisonten rundt. — Den store By tænder sin Festillumination paa de lavthængende Skyer, de røde og grønne Havnefyr mørkner et Øjeblik, tændes længe, mørkner igen, de er de strunke smaa Skildvagter ved Indsejlingen til Havnen; højst kan de tillade sig at glippe lidt med Øjnene; men det gør de flittigt. Trekroners hvide Fyr har allerede længe budt os „Velkommen“ til *København*<sup>18</sup>).



## 3. Afsnit:

**Øresundsomraadets Anthropogeografi.**

BUNDRELIEFFET I ØRESUND. At Sejladsen gennem Øresund har været den vigtigste Aarsag til, at Handelsstaden København er blomstret frem, er ganske indlysende.

Men hvad er Grunden til, at der netop paa det Sted ved Sundet er vokset en Stad op, en Stad, der i Betydning langt overgaar de andre Byer ved det stærkt trafikerede Stræde?

Hvilke geografiske og historiske Faktorer har bestemt København til at være „Nøglen til Østersøen“?

Lad os først undersøge de geografiske Betingelser for Fremvækst af Stæder ved Sundets Kyster, foretage en Vurdering af Sundets geografiske Forhold.

Sundets Bundrelief er i flere Henseender ejendommeligt, men minder dog om Bundrelieffet i Store- og Lille-Bælt ved de dybe Partier af større Udstrækning, der snart er forbundet ved een Rende, snart ved flere Render mellem Øer. Baade Lille Bælt og Øresund har mod Nord en Snævring med dybt Vand, men medens Løbet ved Lille Bælt er langt, smalt og meget bugtet, er Løbet i det nordlige Øresund kort og bredt. Store Bælt har en bred Aabning mod Kattegat; dog forringes denne Aabnings Værdi for Skibsfarten stærkt ved de mange „landløse“ Grunde.

Syd for Indsejlingen eller Snævringen har alle tre Farvande en „Bredning“ med større Udstrækning af de dybere Partier. I Lille Bælt er Bredningen af ringe Størrelse med enkelte landløse Grunde og med Øerne Fænø, Fænø Kalv og Brandsø; i Store Bælt er den af stor Udstrækning, et helt lille Hav, og Øerne Romsø og Musholm ligger tæt ind under Kysterne; i Øresund er Bredningen langstrakt fra Nord til



Syd, mod Nord har den landløse Grund „Disken“ mere end 7 m Vand over sig; — Øen Hven rager op nærmest ved den svenske Kyst, men omgivet af dybt Vand paa alle Sider. — Bredningen afsluttes i Lille-Bælt mod Syd af Løbene mellem Jylland, Aarø, Baagø og Fyn, i Store Bælt af Løbene Øst og Vest om Sprogø, og her er samtidig Bæltets smalleste Sted, i Øresund af Kalvebodstrand mellem Sjælland og Amager, Drogden mellem Amager og Saltholm og Flinterenden, der udgaar fra Bredningens sydøstlige Del og adskiller Saltholm og Skåne. — To Løb, det vestlige: Kongedybet, det østlige: Hollænderdybet leder fra Nord ind i Drogden; de to Løb adskilles af den landløse Grund, Middelgrunden, der mod Syd kun dækkes af godt to Meter Vand. — Den nordlige Del af Kongedybet danner tillige Indsejlingen til Kalvebodstrand. Medens Drogden og Flinterenden har omtrent samme Tærskeldybde, er Kalvebodstrand mod Syd meget lavvandet med et kroget og daarligt Løb. — Da den nordlige Del af Indsejlingen til Kalvebodstrand nu danner Københavns Havn, er de oprindelige Dybdeforhold her tilslørede ved Menneskets Indgriben. Det vides, at Løbet har været delt af flere Øer, der siden ved Opfyldning er blevet landfaste med Sjælland eller smeltet sammen til den nuværende Slotsholm. De Øer, der nu indtages af Bydelen Kristianshavn, var oprindeligt vistnok ganske smaa Holme med lavt Vand imellem eller eksisterede slet ikke. Fra Amagers Nordside strakte den sandede Grund „Rævshalen“ sig ud mellem Kongedyb og „Rævshaledyb“. Dette sidste har aldrig været bredt<sup>1)</sup>; navnlig ud for det Sted, hvor senere Toldboden kom til at ligge, og hvor Toldbodbommen blev indrettet<sup>2)</sup>, smalnede Dybet ind. Syd paa synes det at have delt sig i to Arme, saaledes at det for ret store Skibe var muligt at sejle gennem „Gamleboddyb“<sup>3)</sup>, omtrent hvor nu Holmens Bro findes, og helt til det nuværende Kompagnistrædes Plads, hvor Ladbroyen, som Læderstræde fik Navn efter, senere blev bygget<sup>4)</sup>. Farvandet har her heddet Kattesund, og „Kattesundet“ nu er den Gade, der førte dertil<sup>5)</sup>. Stedet, hvor nu Dybengsgade findes, var en Del af dette Sejløb<sup>6)</sup>. —

Det andet Løb med dybt Vand, der udgik fra „Rævshaledyb“, synes at have naaet ind i den Del af den nuværende Københavns Havn, der ligger mellem Knippelsbro og Langebro. Dér laa i hvert Fald paa Kristianshavnsiden senere „Grønnegaards Havn“, der 1556 skænkedes til Staden. (Se Planen af Havnen, Pl. II).

Syd for Øerne Amager og Saltholm danner Øresund atter en Bredning med ret dybt Vand; — en kortvarig Sejlads, saa er man i Østersøen. Fra Aarø i Lille Bælt og Sprogø i Store Bælt og Løbene derom-

kring har man endnu lang Vej til Østersøen; men de sejlbare Dele af Farvandene har begge Steder en ret betydelig Bredde.

**KYSTLINIEN.** Medens Lille Bælts Kyster navnlig mod Vest er stærkt indskaarne, men ogsaa mod Øst har flere Halvøer og Bugter, har Store Bælts Kyster kun faa og smaa Indskæringer, som Norene ved Kerteminde, Korsør og Skælskør, ellers kun brede Bugter. Den fjordlignende Bugt Kalundborg Fjord svarer genetisk ganske til Gamborg Fjord ved Lille Bælt, den er dybere, men ligesom denne en Sænkning mellem to Stilstandslinier for Isranden. —

Det, der karakteriserer Sundet, er de brede, aabne Bugter imod Syd: Höllviken og Lommabugten ved den skånske, Køge Bugt ved den sjællandske Side; — mod Nord er Kysterne paafaldende lige; Nivaa Bugt fortjener egentlig ikke Navnet Bugt. — Den væsentlige Grund til den lige Kystlinie er den Hævning, der har fundet Sted siden Litorinatiden, og som har udslettet de Smaafjorde, der dengang gik ind i Tunneldalene ved Sundets Vestside, f. Eks. ved Klampenborg og Vedbæk. Bølgenes Transport af Materiale langs Kysterne har næppe betydet noget for Udligningen af Kystlinien. Øresund er et roligt Farvand; først paa de mere udsatte Kyster ved Helsingør og ved Skanør har Bølgeslaget kunnet gøre sig gældende; men begge Steder med det Resultat, at Landet er vokset. Den mest karakteristiske Indbugtning ved det sydlige Øresund er netop Höllviken, der faar Læ af den „bevingede Odde“<sup>7)</sup>, som Bølgeslaget her har skabt. Odde ved Kronborg har ikke kunnet vokse saa stærkt, at der bag den har kunnet dannes nogen beskyttet Indbugtning.

En Sænkning til Litorinatidens Niveau vilde frembringe Indskæringer i Øresunds Kyst, men samme Virkning vilde en Hævning paa nogle Meter have. Derved vilde nemlig nogle Flodrender, der nu ligger gemt paa Bunden af Sundet, vise sig som lange Indskæringer i Kysten. Disse Flodrender er dannet i Ancylustiden, da hele Øresundsomraadet laa højere end nu. Undersøiske Flodrender findes ved Hälsingborg og Landskrona<sup>8)</sup><sup>9)</sup> og ved den danske Kyst udfør Nivaa, Mølleaa og Køge Aa. —

Den mest ejendommelige Del af Øresund er ubetinget Strækningen mellem København og Malmø. De mange og dybe Render, navnlig Kongedyb og Hollænderdyb, forklares som muligvis opstaaede ved Erosion udenfor Isranden af Smeltevandsfloder. Ogsaa Kroneløbet, der svarer til den nordlige Del af det gamle Rævshaleddyb, skulde være en saadan sen-glacial, ekstramarginal Erosionsdal<sup>10)</sup><sup>11)</sup>. Drogden og Flinterenden maatte saa have været de Tunneldale, gennem hvilke

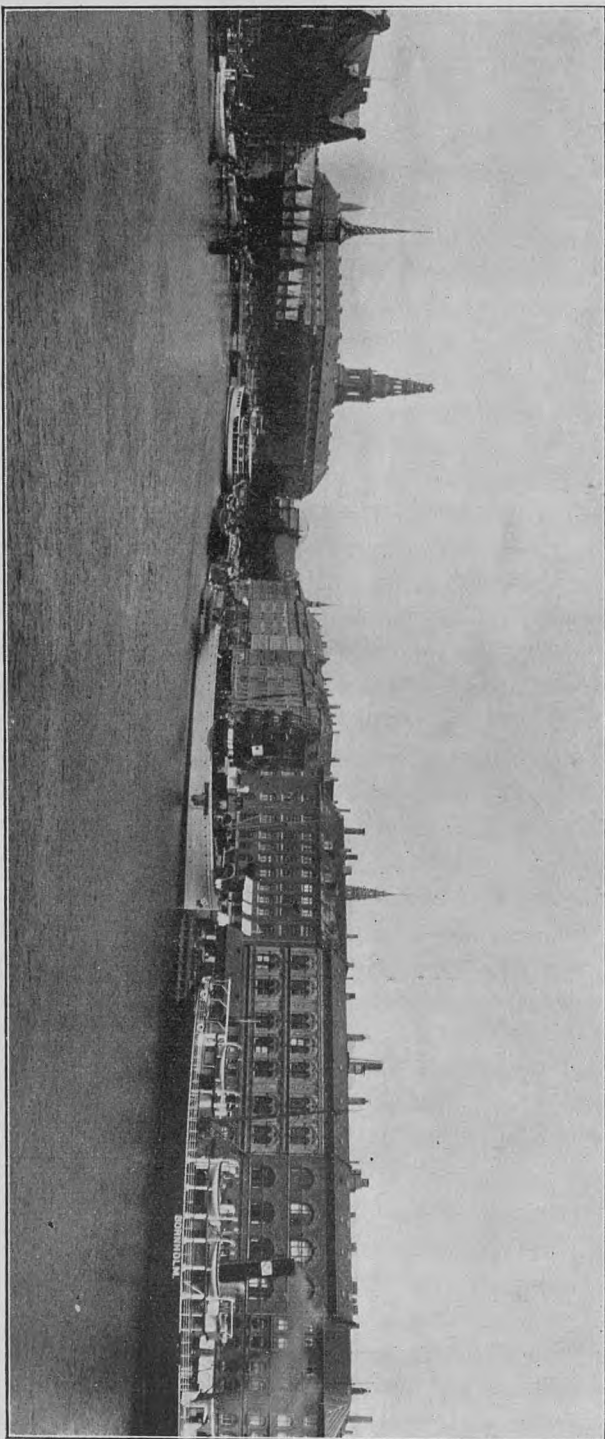


Fig. 9. Indsejlingen fra Københavns nuværende Havn til »Gammelstrand«.

Dette Farvand svarer til »Gamleboddykke, Indsejlingen til Københavns ældste Havn. Privatbankens moderne Ejendom og Børsen med Dragespiret, en pragtfuld hollandsk Renaissancebygning, opført af Christian d. IV, ses i Forgrunden tilvenstre. Disse Bygninger ligger paa oplyst Grund, forbundet med den oprindelige »Slotsholm«. Dennes Plads er betegnet ved »Christiansborg Slot« (i Baggr. af Billedet) en moderne Bygning, der er opført omtrent paa det Sted, hvor først »Absalons Borg« og senere »Københavns Slot« lig et andet »Tower« beskyttede Havnen. Bagved Christiansborg Slot tilhøje ses Slotskirkens Kuppel. Foran denne og endnu længere tilhøje ses »Holmens Kirke« med Uren og Bebyggelsen paa »Gammelholm«, »Bremsehølmø« var en Ø, der laa nord for det ældste Havneleeb: nu er den landfast med Sjælland. Ved Kajen har Passagerbade til Sundtarten og Bornholmerdamperne deres Plads. — De indre Dele af Københavns ældste Havn »Gammelstrand« benyttes nu kun af Fiskerbade. — (Se iverigt Korbilag bag i Bogen og Fig. 11—16).

Smeltevandet banede sig Vej frem til Isranden, der hvilede paa Danskekalken. Denne haarde og faste Kalksten har netop i Omraadet mellem København og Malmö dengang ligesom nu ligget forholdsvis højt, og dette skulde være begrundet ved Forskydninger af Jordlagene i Slutningen af Daniumtiden<sup>12</sup>).

To Steder virker de nævnte undersøiske Flodrender selv ved den nuværende Vandstand som Indskæringer i Kysten ved de Betingelser, de byder Skibsfarten. Den undersøiske Rende, der fortsætter Saxåns Dalfure, er ved Landskrona omgivet af Skabrefvet og Väster Flacket, Grunde med ganske lavt Vand, der virker som Bølgebrydere. Lige syd for Renden ved Landskrona giver den lille Ø Gråen en yderligere Beskyttelse. — Der dannes herved en lang, smal, dyb og ganske godt beskyttet Havn. —

Da Svenskerne i 1658 havde erobret Skåne, kendte deres Beundring for denne Havn ingen Grænser: „En hamn, sådan som denna, står näppeligen att finna, uti vilken man icke allenast kan ligga säker för ankar ock kablar, utan ock utan allt sådant, eftersom han så bråddjup är, att skeppen ej kunna driva på grunden, utan måste lägga sig stilla intill vallen<sup>13</sup>).“ —

Den anden Flodrende, der har virket som en Indskæring paa Øresunds Kyst, der ellers er saa fattig paa Naturhavne, er den, der tidligere er beskrevet, og som betegnes ved Kroneløbet, Rævshaledybet og Gamleboddyb, samt Sidegrenen dertil ved nuværende Knippelsbro. Naar man regner fra det Sted, hvor Render kiler sig ind mellem Grunde med mindre Vanddybde end en Meter, er Renden ved København ca. dobbelt saa lang som Renden ved Landskrona, og bortset fra enkelte Snævringer er den, og har den navnlig været, adskilligt bredere, saa det beskyttede Vandareal har været langt større. Den indre Dei har fra første Færd været langt mere effektivt beskyttet end Saxåns Dalfure, idet Strækningen fra Gamleboddyb til Kattesundet har haft Slotsholmen, Skarnholmen<sup>14</sup>) og flere andre Smaaholme til Bolværk. — Desuden har Amagers Nordspids og Rævshalegrunden været mod Storme fra Syd og Øst i den oprindelige Havns sydlige Del<sup>15</sup>). — Og da den oprindeligt fortræffelige Naturhavn blev for lille, har Amagers Vækst mod Nord ved Opfyldning af Rævshalegrunden uden synderlig Bekostning kunnet bygge den undersøiske Bølgebryder, der allerede fandtes, op over Vandet, saaledes at hele det nævnte Løb har kunnet danne en fuldkommen sikker Havn<sup>16</sup>). —

STRØMMENS BETYDNING. Har saaledes Københavns Havn baade i sin oprindelige og sin ved Menneskets Virk-

somhed udvidede Tilstand — for Skibsfarten været som en Indbugtning paa Kysten, hvor man trygt kunde søge hen, — har det paa den anden Side ogsaa haft Betydning, at den er, og altid har været, nogle Stræder mellem Øer. — Kalvebodstrand aabner sig mod Syd som en Trag. Her opfanges Østersøens Vandmasser, der sydfra som en Overfladestrøm søger gennem Øresund. Tærskelen mellem Malmø og København danner en Hindring, og Strømmen kan være meget stærk baade i Flinterenden, Drogden og Kalvebodstrand. Utvivlsomt har det spillet en Rolle for Bevarelsen af de senglaciale Flodrender, at de er blevet rensed op af den rivende Strøm. Det er saaledes aldrig lykkedes for fjendtligtsindede Magter at spærre Indsejlingen til København, skønt de har gjort flere velmente Forsøg paa det<sup>17</sup>). — Det er i denne Forbindelse værd at lægge Mærke til, at da Opfyldningen af Grundene syd for den ældre Havn for Alvor sattes i Værk, var dermed denne Del af Havnen gjort ubrugbar. Allerede i 1654 maatte Havnen opmudres med en Hestemølle<sup>18</sup>). I 1669 var Slotsholmen forbundet med Land ved Vandkunsten. Til Trods for et strengt Paabud om kun at kaste Ballast paa det Sted, hvor nu Nyholm er, fyldte Spild fra Sandbaadene og Aflejringer fra Rendestene den gamle Havn saaledes op, at Klagerne derover Aar for Aar blev stærkere. I 1679 fortaltes der om „Stadens skønne Kanal, som nu med Slam og Dynd ganske er opfyldt, saa at næppelig en Pram eller Baad til Stadens Vejerhus kan opflyde.“ 1681 blev saa Frederiksholms Kanal udgravet; var det ikke sket, havde vel næppe de smalle Kanaler, der markerer Pladsen for Københavns ældste Havneløb, været bevaret til Nutiden. —

Rævshalegrunden har vel delvis haft sin Aarsag i Materialevandringen langs Amagers Østkyst. Den kraftige Strøm i Kroneløbet har velsagtens haft Betydning ved at hindre Rævshalen i at spærre Havnens nordlige Indløb. Hvor Bølgernes Transport af Materiale er større (eller Strømmen i Strædet svagere), som Tilfældet er ved Hals Barre udenfor Indsejlingen til Limfjorden eller ved Tolken udenfor Indsejlingen til Grønsund, er Besejlingsforholdene meget mindre gunstige, end de er ved København. — De danske Havne, der paa samme Maade som Hovedstadens Havn har Fordel af Strømforholdene, er egentlig snart talt. Det er Sønderborg, Middelfart, Svendborg og — tildels — Aalborg og Stubbekøbing. — For Isforholdene om Vinteren betyder den friske Strøm gennem Havneløbet meget. I Aarene 1875—1925 har Københavns Havn gennemsnitlig kun været spærret af Is de 4 Dage i Aaret.

Bortset fra de to Naturhavne ved København og Landskrona og

bortset fra den brede Indbugtning ved Höllviken og Aaen ved Køge byder Øresunds Kyst i sin oprindelige Tilstand ingen beskyttet Ankerplads. Den skaanske Kyst har gennem Tiderne været mindst tilgængelig, den bræmmes saa at sige overalt af et bredt Bælte af lavt Vand.

**HANDELSGEOGRAFISK BETYDNING.** Der er fem væsentlige Faktorer, der maa tages i Betragtning, naar den handelsgeografiske Betydning af en Bys Beliggenhed skal vurderes.

Der er Beliggenheden i Forhold til det *nærmere Opland*, der skal danne Basis for Bydannelsen. Der er Tilknytningen til *større Ruter over Land*. Hvis det drejer sig om en By ved Kysten, vil det sige det samme som Stedets Betydning som Overfartssted. —

Der er Tilknytningen til den større Samfærdsel til Søs, og den er for det første bestemt ved den almindelige Værdi for Skibsarten af *det Farvand, Byen ligger ved*, men dernæst, — og det er den fjerde Faktor, der maa betragtes, — ved de Betingelser, *Byens Havneforhold* byder Skibene i Retning af Sikkerhed, Dybde og Pladsforhold.

Endelig kan de Muligheder, Naturforholdene giver for et *Forsvar* af Stedet, faa nogen Betydning.

**HÄLSINGBORG.** Ved Sundets Snævring mod Nord ligger Byerne Helsingør og Hälsingborg.

Hvad Opland angaar, er de meget forskelligt stillet. Helsingør har oprindelig intet Opland haft, idet den mægtige „Sjællandsskov“, der indtog næsten hele Nordøstsjælland, strakte sig helt hen til Stedet, og Forbindelsen med beboede Egne af Landet har været daarlig. — Hälsingborg ligger derimod ved en gammel Bygdekyst, der før Byens Opkomst har været søgt af Skibene, mange af Beboerne har været „Handelsbønder“, og talrige Fund fra Bronzealderen viser ligesom rige Sølvfund fra Vikingetiden, at her har boet en driftig Handelsbefolkning<sup>20</sup>). Det tidligt bebyggede Omraade i „Helsingborgbygden“ (som H. V. Clausen kalder den)<sup>21</sup>), har været ret anseligt og i god Forbindelse med andre skånske Bygder som „Landskronebygden“, og „Skeldervigbygden“. — Den gode landværts Tilknytning til et stort velbebygget Opland har i Forbindelse med den lette Overfart til Sjælland givet netop det Sted, hvor Hälsingborg rejste sig, en forøget Betydning, da det danske Rige ved Styrkelsen af Kongemagten efterhaanden blev svejset fastere sammen. Tidsrummet, indenfor hvilket Staden angives at være grundlagt, — sidste Fjerdedel af tiende Aarhundrede<sup>22</sup>), — passer meget godt hermed. — I Harald I's (Blaatands) og i Svend I's (Tveskægs) Tid tog Sørøveriet ved de danske Kyster et



Opsving<sup>23</sup>). Skulde Forbindelsen mellem de danske Storbygder holdes vedlige, var det sikrest at benytte de smalleste Stræder; for der, hvor Landene nærmede sig til hinanden, var man mindst muligt afhængig af det utrygge Farvand; naar Sørøverskibene var ude af Sigte, kunde man komme over uden at risikere noget. — Udgangspunktet for Færgetrafikken maatte paa Sjælland naturligt være Øret, den flade Odde med Strandvolde og Sand, der skød sig længst ud mod Øst. Paa Skaanekysten var Landingsforholdene paa en længere Kyststrækning omtrent lige gode — eller lige daarlige. Kysten manglede Beskyttelse, men der var ret dybt Vand til tæt under Land. Før Hälsingborg opstod, har der maaske eksisteret et Fiskerleje ved Råå<sup>24</sup>), her ydede Knähaken en vis Beskyttelse for en lille Naturhavn, men Havneforholdene maa alligevel have været af for ringe Beskaffenhed til, at Færgetrafikken havde Interesse i at benytte den længere Vej dertil. Det, at Hälsans Dalgang fortsætter som en underjordisk Rende paa Havbunden udenfor Hälsingborg, har ikke betydet noget for Valget af Pladsen. Renden har ligget for dybt til at have nogen Betydning for Datidens Skibe; — den betyder heller intet for Nutidens mere dybt-gaaende Fartøjer. Det var det nærmeste Sted ved „Øret“, der blev det foretrukne, og Pladsen havde tillige den Fordel frem for mere sydlige Punkter af Kysten, at her gaar den høje Brudrand, der begrænser Skånes Trias-Jura-Zone, omtrent helt ud til Havet. — Her var Forsvarsbetingelserne gode<sup>25</sup>). Fornemt tilbagetrukket fra selve Strandbreden vogtede Fæstningen „Kärnan“ og det tidligste Hälsingborg Forbindelsen mellem de danske Landsdele, — den ældste danske Kystbefæstning<sup>26</sup>), og, gennem lange Tider, den eneste kongelige Borg ved Øresund<sup>27</sup>). Efterhaanden har Bebyggelsen skudt sig ned mod Stranden; paa Absalons Tid fandtes her et betydeligt Fiskerleje<sup>28</sup>). Hälsingborg blev imidlertid paa mange Punkter hæmmet i sin Udvikling.

Sundets store Sildefiskeri foregik i den sydlige Del af Farvandet, og Tyngdepunktet for Skånes Handel kom naturligt til at ligge der, hvor Fiskeriet var rigest. — Overfarten fra Malmö til København (eller maaske Malmö—Dragør) blev den vigtigste, saasnart Skibsfarten blev tilstrækkelig sikret mod Sørøvere, fordi der ved denne Overfart laa rige Bygder paa *begge* Sider af Sundet. Og da Oprettelsen af Sundtolden tvang Skibene til at standse ved „Halsen“, Indsejlingen til Sundet, blev det ikke det mere tilbagetrukne Hälsingborg, der blev Toldstedet. Det blev Helsingør, der strakte sin hvide Odde ud som en Bom for Skibsfarten. Uden Betydning har Staden dog næppe nogensinde været. Den havde sit Opland. En Del af dette gik tabt til Lands-

krona, der en Tid voksede stærkt paa Hälsingborgs Bekostning; men undertiden hævdede den gamle By sig overfor den nye, saaledes da den i 1666 sikrede Englænderne Bosættelsesfrihed, en Handelsbegunstigelse, Landskrona ogsaa havde arbejdet for at faa<sup>29</sup>). —

I Midten af det 18. Aarhundrede var Byens Folketal dog endnu ringere end Landskronas, og denne By havde i den følgende Tid Føringen, fordi Flytningen af Bebyggelsen og Anlæggelsen af Havnen kaldte mange Folk til. Først sent fik Hälsingborg en virkelig Havn (o. Aar 1800), selvfølgelig helt igennem en Kunsthavn; det dybe Farvand tæt ind under Kysten har været til Gunst for Anlæggelsen.

Det maa her nævnes, at en meget væsentlig Grund til, at Hälsingborg, saa vel som de andre skånske Byer ved Sundet, i saa lang Tid stod i Stampe, var den Toldgrænse, der i Midten af det 17. Aarhundrede blev draget gennem Øresund, og de dansk-svenske Krige.

„Den politiska gränsen för en stat kan visserligen vare helt annan än den, som under en viss kulturnivå anses som en god naturgräns, men så länge den finnes, är den en geografisk realitet, vars verkan är lika påtaglig som en naturgräns<sup>30</sup>).“ —

Mens København og en Tid ogsaa Helsingør havde Fordel af samtidig at ligge ved det vigtige Handelsfarvand og at have god Mulighed for Handel med det øvrige Danmark, var den sidste Fordel nægtet de skånske Stæder.

Først i Dampskibenes, Kunsthavnenes og Jærnbanernes Tidsalder har de vigtigere skånske Bydannelser — og blandt dem ogsaa Hälsingborg — været i Stand til at drage Nytte baade af Beliggenheden ved Sundet og Tilknytningen til et stort svensk Opland. Virkningen af den almindelige Trafikintensitet har ogsaa vist sig i Overfartstrafikken. Fra Marts 1925—Marts 1926 overførtes med Jærnbanefærge fra Hälsingborg til Helsingør en Godsmængde paa henvend 90,000 t og godt 10,000 t den modsatte Vej. — Det er meget vanskeligt at afgøre, paa hvad Maade Toldgrænsen virker i vore Dage. Der er den Mulighed, at en Ophævelse af den vilde virke fremmende paa de svenske Sundstæders Handel; men der er rigtignok ogsaa den Mulighed, at Toldgrænsernes Bestaaen hindrer København i at paaføre Byerne paa Skånes Kyst en alt for overmægtig og ødelæggende Konkurrence.

HELSINGØR. Helsingørs Opland er — og har i højere Grad end i Nutiden været — ringe, baade fordi Byen ligger paa en Odde; og fordi det bagved liggende Land, der i Fortiden var ganske skovdækket, endnu bærer betydelige Rester af de store Skove.

Stedets oprindelige Betydning var, at man herfra i utrygge Tider

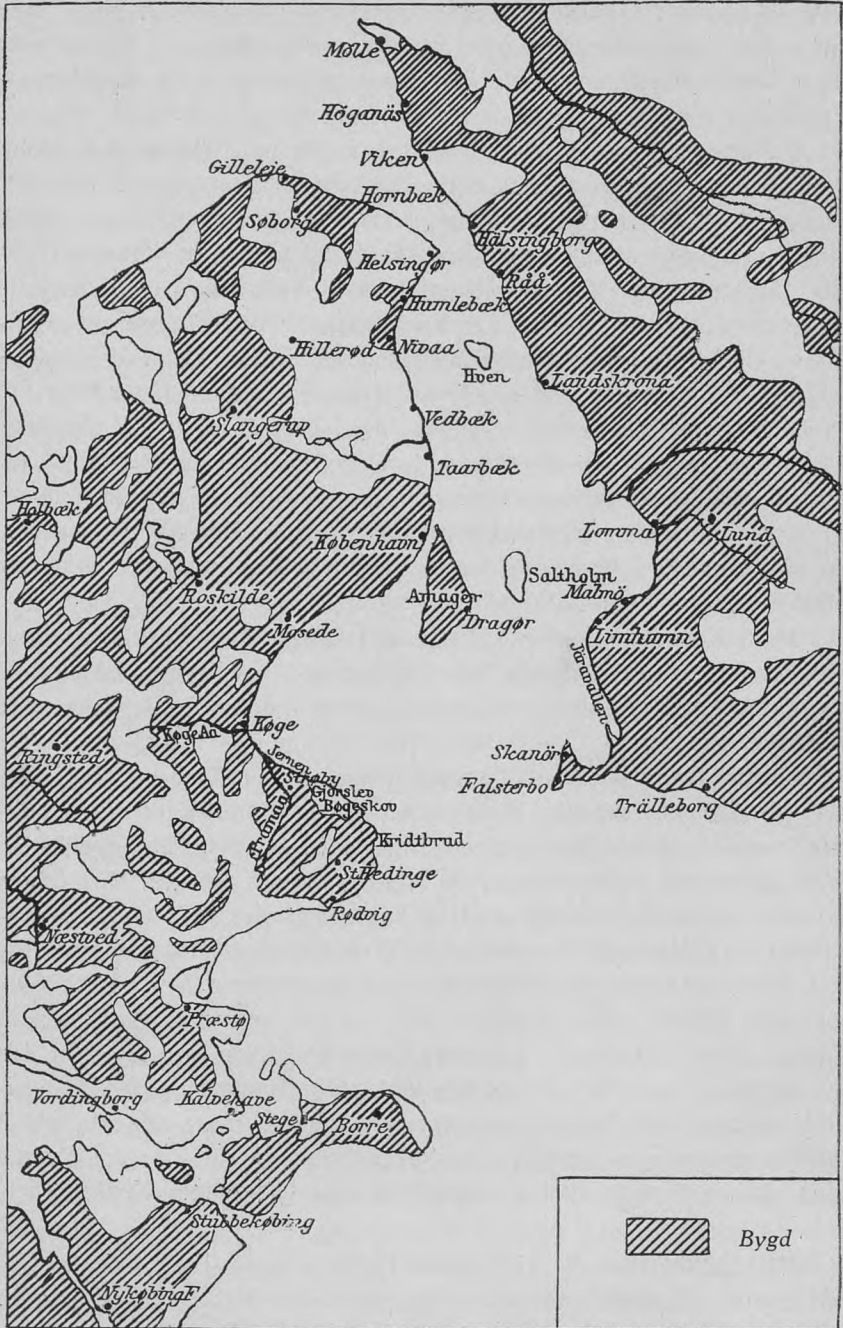


Fig. 10. Oversigtskort over Øresunds Kyster og nærliggende Kyststrækninger.

De først bebyggede Egne er angivet ved Skravering efter Kortene i H. V. Clausen:  
 »Studier over Danmarks Oldtidsbebyggelse«.

havde den korteste Overfart til Skåne, men medens denne Omstændighed kom det nærmeste Punkt paa den modsatte Kyst til gode og her skabte en By, hindrede Mangelen paa Opland bagved „Øret“ længe en Bydannelse paa Sjællandssiden<sup>31</sup>). — Indtil omkring Aar 1500 var der desuden en Købstad ved Søborg. — Forbindelsen mellem Stedet og de nærmeste Bygder paa Sjælland var daarlig; først henimod Aar 1800 skabtes en ordentlig Kørevej. — Paa en Bakke, syd for den nuværende By, laa en Borg, der, svarende til Befæstningen om „Kärnan“, skulde tjene til at beskytte Overfarten.

Paa Saxos Tid har her ikke været nogen betydende Bebyggelse, Helsingør nævnes dog som Købstad i første Halvdel af 13. Aarhundrede.

Hverken som Oplandsby eller som Overfartsby har denne Købstad haft gode Betingelser, den var kun en lille Aflægger af det langt mægtigere Hälsingborg. — Det er først den store Trafik gennem Sundet, der indvarsles med „Omlandsfarten“, som giver Helsingør de store Chancer.

Borgen rykker ud paa „Krogen“, og under Erik af Pommern begynder Opkrævningen af Øresundstolden herfra. — Byen faar efterhaanden et helt internationalt Tilsnit, dens Borgere har Skibe i Søen, og i Kraft af, at alle Skibe, der sejler gennem Sundet, maa standse her, faar Byen en vis Værdi som Stapelplads. — Denne Værdi bevares under skiftende Tilskikkelser lige til det Aar, da Øresundstolden ophæves. — Det, der hindrede Helsingør i fuldtud at udnytte de gunstige Forhold, som Øresundstolden skabte, og det, der truede Byen med en Katastrofe, da denne Told ophævedes, var de slette Havneforhold. Ikke blot fandtes der ingen Naturhavn, men Materialetransporten vanskeliggjorde Anlægget af en Kunsthavn. „Slotshavnen“, der blev anlagt af Chr. IV, sandede til, efter 1660 hører man intet mere om den<sup>32</sup>). Dog har der muligvis været et middelalderligt Havneanlæg syd for Byen, hvor Isskruningerne var mindre, og hvor Bølgeslaget ikke brød saa kraftigt paa som ved Kronborgpynten<sup>33</sup>). Et Indtryk af, hvor stærke Forandringer Kysten her har været udsat for, faar man ved Beretningerne, der foreligger om Ændringer af Kystlinien blot i sidste Aarhundrede. „1817 bortskylledes, — efter at der forud var aflejret store Sandmasser ved Svingelen s. f. Helsingør, et saa stort Stykke af Sjællandsøre“ — — at Strandvejen maatte forlægges.

„Marienlyst ligger paa Sand, væsentlig opskyllet siden 1835<sup>34</sup>)“.

Helsingør fik dog sin Kunsthavn, men først i sidste Halvdel af 19. Aarh. — Kunsthavnen, Jærnbanelen og den voksende Trafik paa Sverige har standset den truende Tilbagegang, i samme Retning har en-

kelte store Industriføretagender virket, men Mangelen paa Opland og Bekostningen ved Forbedring af Havneforholdene har bevirket, at Helsingør nu i Indbyggerantal og Betydning staar ret langt tilbage for Søsterbyen paa den anden Side Sundet, der nok som Helsingør har Kunsthavn, men samtidig har stort Opland. —

**LANDSKRONA.** Landskrona er en forholdsvis sen Bydannelse. 1412 nævnes Byen for første Gang, 1413 faar den Privilegier som Købstad. — Da havde Hälsingborg mod Nord allerede haft en Levetid paa 400 Aar, og Malmö mod Syd havde 300 Aar paa Bagen. — Begge disse Byer havde deres store Opland, meget blev der ikke tilbage til Landskrona, der oven i Købet laa paa et Fremspring af Kysten, et Forhold, der yderligere mindskede Arealet af det nærmere Opland. —

Forøvrigt er netop dette nærmere Opland meget frugtbart<sup>45</sup>). Forbindelsen med det fjernere Opland kunde forsaavidt have samme Værdi for Landskrona som for de to Nabobyer, og Overfarten Landskrona—København var kortere end Overfarten Malmö—København<sup>36</sup>). — Naar Landskronas Betydning som Overfartssted aldrig bliver særlig stor, kan det ligge i, at de først opstaaede Byer nu engang havde Overfarten: Inertiens Lov! — Men det kan ogsaa ligge deri, at Landskrona fra første Færd havde en anden Indstilling. Det var nemlig Trafikken gennem Sundet, der betingede Landskronas Opstaaen. Selvfølgelig havde man længe kendt den sikre Havn; Sakso har ikke blot kendt den, men maa have besøgt den<sup>37</sup>). Det, der ganske aabenbart har hindret en tidlig Bydannelse paa dette Sted, har været den Ulempe, at den dybe Havn har været skilt fra det faste Land ved et bredt Bælte af sumpede Strandenge. — Der var en god Havn, hvor Krigsskibe og Sørøverskibe kunde ligge sikkert for Anker, for fra Land kunde de ikke angribes. — Trafikken gennem Sundet voksede, Skibene blev større, Landingsforholdene ved Hälsingborg og Malmö var daarlige; det var da naturligt at udnytte den smalle, dybe Havn, „Landøret“, som den kaldtes, ved at forbinde den med det højere Land. — Det skete ved Hjælp af en 600 Alen lang Stenbro. Et saadant Anlæg havde været unødvendigt tidligere, da de andre Havne slog til. Og de smaa Skibe, der besørgede Færgetrafikken, kunde da ogsaa længe blive ved at søge Færgebroerne ved Malmö og Hälsingborg. Men de større Skibe, der havde Ærinde til Skånesiden af Sundet, søgte til Landskrona.

Under Grevefejden drømte Byen om at blive en Fristad efter Hansestædernes Mønster, og selv om Borgernes Modstand blev knækket under Belejringen, og Storhedsdrømmene kun blev ttil — Drømme, del-

tog Byen i den almindelige nordeuropæiske Fremgang i Slutningen af 16. Aarh. Man handlede paa Livland, Preussen, Pommern, de vendiske Lande, Holland, England og Skotland, og fra første Færd havde Landskrona haft en særligt privilegeret Handelsforbindelse med Mandal i Norge. — Det blev Grænsedragningen gennem Øresund, der blev Landskronas Ulykke, for Handelen paa fjernere Lande var selvfølgelig nøje knyttet ogsaa til Handel paa nærmere. Nu blev Byen afskaaret fra Forbindelse med den havnerigere danske Kyst og udelukkende henvist til Forbindelsen med Skåne. — Trods storslaaede Privilegier fra den syenske Konge gik Byen tilbage. Havnen, der nok var god, ydede ikke tilstrækkeligt Værn for Skibene om Vinteren. Handelsflaaden var o. Aar 1700 ganske ringe. —

Og dog havde Landskrona gennem det 18. Aarhundrede mere Handel end de andre skånske Stæder. Der importeredes Salt, Vin, Krydderier, Tobaksblade, Hør, Hamp og Fiskevarer, og Eksporten, der mest gik til Danmark, Holland og Frankrig, bestod af Korn, Potaske, Tjære, Beg, Alun, Jærn, Brædder, Tømmer, Mursten, Møllesten og Bast. — Omkring Aar 1800 styrtes Landskrona fra sin førende Stilling blandt de skånske Stæder. Dels har dette vel været begrundet ved de urolige Tider, ved Københavns overmægtige Konkurrence, men det er næppe forkert, naar den væsentlige Aarsag til den fortsatte Tilbagegang for Landskrona søges i, at de to skånske Byer med det store Opland ved denne Tid blev forsynet med Kunsthavn, Malmö Aar 1775 og Hålsingborg Aar 1825. —

I det 18. Aarhundrede var Landskrona blevet stærkt befæstet; den skulde være Skånes Hovedfæstning til Sikring af de fra Danmark erhvervede Landsdele. Endnu i 1860 laa Landskrona lukket inde bag delvis tilgroede Fæstningsgrave. Saa først begynder Fremgangen, der allerede tyve Aar forinden svagt havde kunnet spores, stærkere at gøre sig gældende; men Jærnbanelinierne, der nu spandt deres Net om Sydsverige, knyttedes i første Række til Købstæderne Hålsingborg og Malmö og ikke til Landskronas gode Naturhavn.

**MALMÖ.** Malmö er den blandt de skånske Byer, der fra gammel Tid har haft det bedste nærmere Opland. Da først Sundet bød Skibsfarten tilstrækkelig Sikkerhed, blev Malmö det bedste Tilknætningspunkt mellem Skånes og Sjællandsbygdernes Landtrafik, idet Landet paa den anden Side af Sundet her var vel bebygget; Havneforholdene var, som vi har set, fortrinlige ved Landsbyen Havn, Københavns Forgænger. — 1116 nævnes Byen første Gang, den laa inde i Landet; men ved Kysten — ikke saa langt fra den ældste Køb-

stad —, laa Fiskerlejet Skvalperup, der fra omkring Aar 1200 betegnes som „Nedre Malmö“. — Endnu i Midten af 14. Aarhundrede eksisterede det ældre „Øvre Malmö“<sup>39</sup>). For Tilknytningen til Skibsfarten gennem og Handelsrøret i Øresund betød det meget, at Byen laa saa nær ved de store Fiskepladser, og at den selv var en vigtig Fiskeplads. — „Elbogen“ kaldte de lybske Købmænd Stedet efter den Bøjning, Kysten har. Under Valdemar Atterdag var Byen en tysk Handelsstad, idet Lübeck ved Freden i Stralsund 1370 havde sikret sig baade Skanör, Falsterbo og Malmö for et Tidsrum af 15 Aar; og i Byens Segl prentede Tyskerne deres Skibsbillede. — Aar 1400 var Importen af Sild fra Malmö til Lübeck større end Sildeimporten fra nogen anden Fangstplads. — Skibsfarten havde maaske ogsaa nok saa gode Betingelser her som ved den lavvandede Höllvik. Ligesom dér tilvejebragtes Forbindelsen med Land ved Baade, men de store Skibe behøvede ikke at ankre op saa langt fra Land, som ved Skanör. Og da Skånemarkedernes Betydning som Handelsmarkeder var i Aftagende, kunde det være en Fordel, at Sildeeksporten foregik fra et Sted, som paa Grund af Oplandet havde rigere Handelsmuligheder. I det Opsving af de danske Stæder, der foregaar i Frederik II's og Christian IV's Tid, tager Malmö da ogsaa Del. I 1630'erne havde Borgerne i Byen 5 større og 8 mindre Skibe paa Søen; det Tal synede ganske vist ikke meget paa Baggrund af, at København omtrent ved samme Tid ejede 88 Skibe, — men var dog anseligt for en dansk Provinsby<sup>39</sup>). I 1602 var Malmö sammen med København og Helsingør Del-tager i Handelen paa Island. Til at begynde med havde København Ret til at besejle 6 islandske Havne, mens de to andre Byer havde Besejlingsret paa 7 Havne hver. — Tolv Aar senere fik København 11, Malmö 2 og Helsingør 8 islandske Havne at besejle; men 1619 er København ene om Besejlingen af Island<sup>40</sup>). Malmö var nok en vigtig Handelsby, men den kunde paa ingen Maade hævde sig overfor Københavns Konkurrence. —

Til Stadens Forsvar tjente Slottet Malmöhus og Mure og Grave, og en naturlig Beskyttelse ydedes af nogle Kær syd for Byen. — Det flade, lave, sandede Terræn gjorde det let at skabe de Forsvarsbetingelser, der ikke fandtes i Forvejen, og i den første Tid under Svenskerne søgte disse at udbygge Staden til Landsdelens stærkeste Fæstning. Forsvarsværkerne var dog allerede forældede, da de 1696 stod færdige, og 1741 bestemtes det, at naar Landskronas Befæstning var færdig, skulde Malmö sløjfes. Byen led selvfølgelig meget under Toldgrænsen gennem Sundet og navnlig under de mange Krige, i hvilke Danskerne beherskede Havet. — I 1715 havde der i seks Aar ikke

vist sig noget svensk Fartøj paa Byens Rhed. — I 1730 havde Byen kun 282 Indbyggere. En Del af Grunden til Byens Tilbagegang laa dog i, at Skibenes Størrelse stadig voksede, saaledes at større Fortøjer nu maatte ankre tre km fra Land. — Da Byen 1775 faar sit første kunstige Havneanlæg til Afløsning af „Færgebroen“, hvor kun Baade kunde lægge til, og navnlig fra Aar 1800 afløses Tilbagegangen og Stilstanden af Fremgang. De samme Aarsager, som begunstigede Anlæggelsen af Fæstningsværker, har begunstiget Udbygningen af Havnen, der nu er en af de største, fuldstændig ved Kunst skabte, Havne i Nordeuropa. —

Som det vigtigste Jærnbane-knudepunkt i hele Riget er Malmö vokset frem til at blive Sveriges tredje største og Sydsveriges største By. Godstrafikken med Færge til og fra København er noget større end den tilsvarende Trafik mellem Helsingør og Hålsingborg. —

**KØGE.** *Køge*<sup>41)</sup> er en gammel By, hvor gammel vides ikke, den nævnes som Købstad i 1288. — Den oprindelige Bebyggelse har ligget længere inde i Landet, maaske ved en daværende Indskæring i Kysten. — Den har haft et godt Opland og har været Udhavn for Ringsted, men har næppe spillet nogen Rolle som Overfartsby. Derimod har sikkert Fiskerierne i Sundet og den Handel og Skibsfart, der knyttede sig dertil, haft Indflydelse paa Byens Opkomst. Kirken, der er indviet til St. Nikolaj, Skibsfartens Helgen, viser i sin Byggemaade Indflydelser fra Pommern. Havnen, der oprindelig skal have været fortrinlig, har lidt under Aaens Aflejring af Materiale og den udsatte Beliggenhed i Forhold til Østenstormene. — Aar 1709 blev den saaledes sandet til, at dens Brugbarhed stærkt formindskedes. Muligvis er det ogsaa en Tilsanding af den ældste Havn, der har nødvendiggjort Byens Flytning til dens nuværende Plads. — Stedet har haft en vis strategisk Betydning i Kraft af Beliggenheden ved den sydlige Del af Sundet og har da ogsaa været befæstet. — Byens Handelsbetydning har vel væsentlig været knyttet til Korneksport fra Oplandet; den Omstændighed, at et ret stort Fremmedelement har været bosat paa Stadens Enemærker, viser dog, at Handelslivet i Sundet ogsaa berørte denne Kyst, skønt den har haft en ret tilbagetrukken Beliggenhed i Forhold til de vigtige Færdselsveje. De første Jærnbaneanlæg virkede saaledes, at Byen berøvedes en Del af sit naturlige Opland, men Anlægget af en Bane til Ringsted har bødet derpaa. —

**SKANÖR—FALSTERBO.** De to Byer, der havde en saa mægtig Betydning for den tidlige Handel ved Øresund, fører nu en



hensygnende Tilværelse. — Uden Opland, uden Tilknytning til større Færdselslinier, med en Naturhavn, der passede for Middelalderens Skibsfart, men næppe engang kan udbygges for Nutidens, truet af Sandfygningen paa den lave Halvø, ligger disse Smaakøbstæder som Relikter fra den Tid, da Silden, „dette lille Dyr, som Danskerne havde for intet og af Guds Gavnildhed“, bragte Handelens Guld til at strømme ind over de nu saa øde Kyster.

ANDRE PUNKTER PAA SUNDETS KYSTER. Forinden vi gaar over til Beskrivelsen af de geografiske Betingelser, der har været og er til Stede for Københavns Fremvækst og Trivsel, vil det være paa sin Plads at foretage nogle supplerende Undersøgelser.

Den begrænsede Del af Sundet, hvis Bydannelser vi hidtil har betragtet, strækker sig fra Øresunds nordlige Snævring til Gabet mellem Stevns og Falsterbo, — og Grunden til, at disse Bydannelser maa have Interesse fremfor andre, er den, at de efter Beliggenheden maatte ventes at have Tilknytning til den store Trafik, der gennem Aarhundrederne har udfoldet sig mellem Nordsø og Østersø, og som netop samledes som i et Brændpunkt ved Kysterne af det betragtede Farvand.

Der er den Mulighed, at andre Punkter ved Farvandet end dem, vi har undersøgt, kunde have Interesse, og der er den Mulighed, at der i ringe Afstand fra dette Omraade, hvor Trafikaarerne løb sammen, fandtes særligt gode Betingelser for Opkomsten af en By, der som en Magnet kunde drage Samfærdselen til sig, selv om den laa lidt udenfor den givne Samfærdselsvej. —

Kysten mellem Helsingør og København er uden Indskæringer, og nogle Steder er der grundt, fladt Vand i lang Afstand ud fra Kystlinien, saaledes ved Nivaa og fra Taarbæk mod Syd. — Baglandet har overalt været skovklædt og indtil sidste Aarhundrede uden gode Færdselsveje og tyndt befolket. — Først lige ved Helsingør strækker Kysten sig ud mod den gennemgaaende Trafik. Udviklingen af København og Helsingør og det daarlige Opland har hindret Opkomsten af større Bebyggelser paa denne Strækning; hvad her fandtes, før Københavns og Helsingørs Villaforstæder i den senere Tid kom til at danne et næsten ubrudt Bælte langs Strandvejen, — var kun Fiskerlejer. — Selve Kystens Beskaffenhed og Dybdeforholdene kunde ikke have været nogen Hindring for, at der nogle Steder var opstaaet Havne, det dybe Vand findes ganske vist nærmest ved Kysten ved Helsingør; men der er ret dybt saa langt sydpaa som ved Humlebæk, og atter ved Vedbæk er Adgangsforholdene gode. — Men det blev Helsingør, der fik sin Kunsthavn udviklet, de mange smaa Kunsthavne, som Kyst-

strækningen nu kan opvise, er kun tilpasset til Fiskerbaade med ringe Dybtgaaende.

Kysten fra København til Køge er ikke indbydende til Bydannelse, flad og sumpet skiller den lave Kyst Havet fra det i og for sig gode Opland. Amager, der virker som en stærkt fremspringende Halvø, snarere end som en Ø, paa Grund af det samfærdselsfjendske selv for Smaaskibe næsten impassable sydlige Kalvebodstrand, — har draget Søtrafikken bort fra denne Kyststrækning. Kun Mosede Strand med lave Klinte og ret dybt Vand ind under Land skal have haft en vis Betydning for Trafikken — fredelig og krigerisk — til Roskilde, dengang denne By var den store Stad, og København endnu ubetydelig<sup>42</sup>). Afstanden herfra over Land til Roskilde er nemlig 15 km mod de 30 km fra København til Roskilde. Kun i ringe Grad har denne Kyst kunnet benyttes som Basis for Fiskeri, og først i den allernyeste Tid er de københavnske Villaforstæder begyndt at gro frem her, hvor Samfærdselsmulighederne til Sø er ringe, og hvor Landevej og Jærnbaner synes at have sammensvoret sig om at danne en tom Plet i Hovedstadens Nærhed. —

Syd for det Sted, hvor Køge Bugts større Dybder nærmer sig Kystlinien, — det er netop ved Køge Aaens Munding —, er Kysten først lav og flad med Strandvolde, der fortæller om en stærk Materialevandring, Landet indenfor er og har altid været meget skovklædt. Ved Pramaaens Munding synes det frugtbare og fra gammel Tid velbefolkede Stevns Herred at have en Udfaldsport, men „Jernen“, den Strandvold, der strækker sig mod Nordvest og antyder den store Materialevandring fra Stevns Klints Fremspring, har tvunget Aaens Munding i nordlig Retning; den udsatte Kyst har i hvert Fald i meget betydelig Grad forringet Aamundingens Værdi.

Den paafølgende Kyststrækning har i Nutiden Værdi derved, at der fra „Jernen“ opgraves Kuglefint. Men den opgravede Flint maa med Tovbane føres til Siloer ude i Vandet<sup>43</sup>). Selv om den ikke ubetydelige Trafik maa siges at gøre et beskyttet Havneanlæg paakrævet, har man selv i Nutiden ikke fundet, at det var Umagen værd at forsyne denne ugunstige Kyst med en Kunsthavn. Den flade grunde Strand ved Gjorslev Bøgeskov har kun givet Anledning til, at der er opstaaet et lille Fiskerleje. Mosebunden udenfor Kysten giver daarlig Ankergrund<sup>44</sup>). Ved Sigerslev har det store Kridtbrud givet Anledning til, at der er anlagt en Udskibningsbro; den er ubeskyttet, men Vanddybden er 6 m, da det dybe Vand her ved Klinten gaar tæt ind under Kysten<sup>45</sup>). — Iøvrigt er selve Landsbybebyggelsen i det hele rykket et Stykke tilbage fra den høje, uindbydende Kyst, og Herredets eneste

Købstad ligger inde i Landet. — Først ved Rødvig har en svag Indbugtning af Kysten og en flad, sandet Strandbred skabt Mulighed for søværts Forbindelse mellem Herredet og Omverdenen. Der er her skabt en Kunsthavn. —

Omkring Øen *Hven* er Dybderne ret betydelige, men den høje Klintkyst er ikke heldig, den spærrer som en Fæstningsmur Øens Indre for Øresundstrafikken.

*Saltholms* lave Engstrækninger fortsætter sig ud i Havet som Grunde med ganske lavt Vand over. Intetsteds er Mulighederne gode selv for Smaabaade, naar de skal nærme sig Kysten. Det samme gælder *Amagers* Kyst; naar lige undtages Kysten ved Dragør. Her er der nogenlunde dybt Vand ind til Stranden, og her har da ogsaa Livet udfoldet sig i Sildefiskeriernes Tid, ofte lige saa broget og intenst som ved Skanörhalvøen. Dragør har nu en kunstig Fiskerhavn, og ved Kastrop har Industrivirksomheder og Nærheden af Drogden skabt en Kunsthavn trods det lave Vand, der her strækker sig langt ud fra Kysten.

Skånekysten fra Hälsingborg til Skanörhalvøen har i det hele daarlige Havneforhold. — Den lille Naturhavn ved Råå i Nærheden af Knähaken er allerede omtalt, her er kun opstaaet et Fiskerleje. Hvor Høje Aa munder i Sundet, havde Lund i gamle Dage sin Udhavn<sup>46</sup>), men Fiskerlejerne er i det hele færre ved Skånes end ved Sjællands Kyst. —

„Fladt og grundt langt ud skyder det skånske Land sig ud i Øresund“<sup>47</sup>). Kun ved Limhamn er Dybdeforholdene nogenlunde. Naar denne Bydannelse ikke har kunnet optage Konkurrencen med Malmö, men er blevet en Fabriks- og Villaførstad til denne By, ligger det i, at Ankergrunden her har været mindre beskyttet. Det har opvejet Ulempen med det lave Vand ved Malmö<sup>48</sup>). — Nu fører en dyb, gravet Rende ind til Malmös Havn, og ogsaa Limhamn har faaet en Kunsthavn. —

ANDRE BYDANNELSER MED MULIG TILKNYTNING TIL ØRESUNDSTRAFIKKEN.

Vi vil i Korthed betragte Mulighederne for Udvikling af en større By med Tilknytning til Sundfærdselen ved de Kyster, som ligger nær ved det Omraade af Sundet, vi har betragtet. I *Sundets nordlige Tragt*, mellem Gilbjærghoved, Kullens Nordvestspids og „Halsen“, har større Bydannelser ikke kunnet vokse frem. Da Løbet ind til Søborg sandede til, og Slottet blev nedrevet, forsvandt den eneste Købstad, der — muligvis — har haft Tilknytning til denne Del af Farvandet. Paa den aabne, for Nordenvinde, og

delvis ogsaa for Østenvinde, udsatte sjællandske Kyst, har Havneforholdene været vanskelige, selv for smaa Fartøjer. Helt op til Nutiden har de gode tekniske Hjælpemidler ikke kunnet skabe den ganske trygge Havn for Fiskerbaade. Gillelejes Havn maatte bygges helt om efter Stormfloden i 1902<sup>49</sup>). — Der mangler Opland, og den store Trafik bøjes desuden bort fra Kysten af Gilleleje Flak og Lappegrunden. —

Ved den svenske Kyst har Svinbådarne samme Virkning. Her findes enkelte gode Naturhavne, men Havnene ved Mölle og Höganäs er begge hovedsagelig tilvejebragt ved Kunst. —

Oplandet er ringe, omend fra Begyndelsen knap saa daarligt som ved den danske Kyst paa den modsatte Side.

Ved *Skånes Sydkyst* strækker sig en gammel Bygd indenfor Kystlinien, men denne er ugunstig for den større Skibsfart. Ystad danner ved en lille Aamunding den eneste gode Havn paa en lang Kyststrækning; der er Læ for Sandets Vandring, og der er ikke Moser bagved Strandbredden, der spærrer Adgangen til selve Bygden, saaledes som det er Tilfældet de fleste andre Steder ved Skånes Sydkyst<sup>50</sup>). Ved Trälleborg er der ikke ved Stranden oprindelig nogen naturlig Havn, det, der her har givet Anledning til Udbygningen af en Havn, er en Rende i Havbunden, der med ringe Omkostning har kunnet gøres farbar for større Skibe. Det grunde Vand paa begge Sider af Renden bryder under Stormvejr det meste af Bølgernes Kraft<sup>51</sup>). — Ystad har nogen Betydning som Overfartssted til Bornholm. Trälleborg er paa Grund af sin Nærhed ved Jærnbanecentret Malmö og den omtalte Rende blevet Udgangspunkt for Færgetrafikken til Sassnitz paa Rügen, men ingen af de to Byer byder saadanne Handelsbetingelser, det være sig ved godt Opland eller fortrinlige Havneforhold, at de har kunnet drage noget af Sundets gennemgaaende Trafik til sig. —

Ved *Kysterne af Østersøen syd for Stevns* ligger Præstø inde i sin Bugt, beskyttet af „Fedet“s lave Strandvolde, oprindelig, som Navnet siger, paa en Ø. Hvad der havde Betydning for denne By, var heller næppe Forbindelsen med Oplandet; det maatte fra første Færd være ubetydeligt, skovklædt og daarligt befolket og indsnævret af de ældre Købstæders: Vordingborgs og Næstveds Oplande. Et St. Eriks-gilde fandtes i Byen, og denne Omstændighed synes at vise, at den var interesseret i Sildefiskeriet i Sundet<sup>52</sup>). Da dette Fiskeri ophørte, var Præstø henvist til at leve af sit daarlige Opland. Havnen var nok godt beskyttet, men Havnedybden alt for ringe. — Med Adgang gennem Bøgestrømmens lave og bugtede Sejlløb ligger paa Sjællands-siden Kalvehave, der oprindelig hed Skaaninghavn, og paa Møn

Stege<sup>53</sup>). — Disse Byer havde sammen med Borre paa Østmøn deres Blomstring under Sildefiskerierne. — Borre havde vel oprindeligt den bedste Adgang til Havet, men Sandvandringen langs Kysten spærrede Bugten, den laa ved. — Stege blev ved at eksistere som Købstad, skønt Havneforhold og Besejlingsforhold er daarligere for Nutidens Skibe. Det har haft Betydning for Byen, at den har ligget midt i det lille Opland, Møn danner, og tæt ved Overfarten til Sjælland. — Kalvehave er blevet hindret i at udvikle sig til Købstad paa Grund af Vordingborgs Nærhed, og fordi Overfarten til Møn ikke yder Betingelser for en Købstad paa begge Sider af Farvandet. —

Stubbekøbing ved det meget dybe Farvand, Grønsund, har langt op i Tiden været en blomstrende Købstad, dens Fremvækst stod ogsaa i Forbindelse med Sildefiskeriet i Sundet<sup>54</sup>). — Da dette hørte op, blev det mindre fordelagtigt for en By at være i god Forbindelse med Sundet eller Østersøen end at ligge midt i et godt Opland. Da sygner Præstø, Kalvehave og Borre hen til Fordel for Næstved, Vordingborg og Stege, og Nykøbing Falster begynder ogsaa at vokse paa Stubbekøbings Bekostning. — Stubbekøbing lod sig imidlertid ikke straks trænge tilbage paa Grund af de gode Havneforhold. For Byens Trivsel i Nutiden har det været en Ulempe, at Indsejlingen fra Øst er saa lavvandet; man kan godt sejle til Stubbekøbing med et stort Skib, men saa skal man sejle ind gennem Smaalandsøhavet og Storstrømmen. —

Stubbekøbing ligger et godt Stykke udenfor de Farvande, hvor Færdslen fra Kattegat og Østersø samler sig. Noget stort Opland har Byen ikke, og Indsejlingsforholdene har hindret denne By, — den eneste udenfor selve Øresund, der kunde være Tale om, — i at paaføre Sundets Byer blot en Antydning af Handelskonkurrence. —

Skibsfarten efter Kristian IV's Tid med de stadig større Skibe koncentrerede sig mere og mere om bestemte Punkter. Talrige Smaabyer var vokset frem ved Sundet, da Sildefiskeriets Smaaskibe besejlede dets Kyster. Kun een af disse Byer havde Havneforhold, der var gode og gav Basis for en videre Udvikling. Mens andre Øresundsbyer gik tilbage, stagnerede, eller dog kun havde ringe Fremgang, blev København Øresunds store Handelsstad. —

**KØBENHAVN.** Det kan maaske undre, at en By som København, der dog har kunnet udvikle sig til Rigets Hovedstad, til Danmarks største By og vigtigste Handelsplads, — ikke kan føre sin Historie saa langt tilbage som flere andre af de sjællandske og skånske Stæder. — Men det, der i første Række giver København den frem-

skudte Stilling, er Tilknytningen til de store Færdselslinier, der drager sig gennem Sundet, og de eksisterede først efter, at Omlandsfarten var kommet i Gang. — Det, der før den Tid betingede en Bys Vigtighed, var dens Beliggenhed i Forhold til Oplandet, og her har unægtelig Byer som Roskilde og Lund oprindeligt været mere begunstigede end København. — Selv liggende i frugtbare Bygder og med Vejforbindelse til andre Bygder i næsten alle Verdensretninger har disse gamle Stæder haft meget bedre Betingelser end Pladsen, hvor Hovedstaden senere skulde vokse frem; der var kun frugtbar Land i den Fjerdedel af Omkredsen, der begrænses af Verdenshjørnerne NV. og SV., og saa paa Øen Amager; mod NV laa Købstaden Slangerup med sit Opland og mod Vest Bispestaden Roskilde, — der blev ikke meget tilbage til en By ved Kysten. Her har da ogsaa kun ligget en Landsby med Gadekær og Marker. Paa en lille Bakke indenfor Kysten har Kirken faaet sin Plads, — den var indviet til „Vor Frue“, og dens Sognebørn har dels boet i den omliggende Landsby „Havn“, dels i Smalandsbyerne Solbjærg og Serridslev<sup>55</sup>). Men Stedet har ikke engang haft Betydning som Centrum for Herredet<sup>56</sup>), for Herredstinget er blevet holdt paa Husum Mark i Brønshøj Sogn, — længere inde i Landet. — Omegnen af Havn var gammelt Kongeeje, og Valdemar den Store ejede endnu Halvdelen af Herredet, efter at Svend Estridsøn havde skænket betydelige Dele af det til Roskildebispen. — Aar 1043 laa netop Svend Estridsøn ved Havn med de sørgelige Rester af sin Flaade, efter at han i et Søslag ved Aarhus var blevet overvundet af Magnus den Gode<sup>57</sup>). — Det er første Gang, „Havn“ nævnes, og da karakteristisk nok som Tilflugtssted, Nødhavn, for en slagen Flaade. — Hvornaar Handelslivet paa Stranden ved „Havn“ er begyndt at udfolde sig, er det vel endnu vanskeligt at udtale sig om; i hvert Fald menes det, at det var „længe før Absalon fik København til Gave af Kongen“<sup>58</sup>), og den forskellige Ordning af Skatter og Afgifter indenfor den nyopstaaede Bys Grænser viser, at der har været Tale om to Elementer, der har blev svejset sammen: den gamle Landsby og Boderne ved Stranden<sup>59</sup>). Det er dog næppe forkert at antage, at noget større Fremmøde af udenlandske Købmænd ikke har fundet Sted, før Tyskernes By-Ekspansion i Østersøomraadet var sat i Gang, og før Skånemarkederne havde gydt Liv i Handel og Samfærdsel i den sydlige Del af Sundet. — I 1167 er „Havn“ *vicus*, Landsby, efter 1171 *urbs*; disse Aar betegner altsaa dens rent administrative Overgang fra Landsby til By, markeret ved Opførelsen af Absalons Borg<sup>60</sup>), muligvis har det kun været de ca. 30 Aar, der gik forud for Købstadens Oprettelse, der var kendetegnet ved det stadigt voksende Liv paa



Fig. 11. København ved Aar 1500.

(Efter Gengivelse i »Dan. Bruun: Danmark«, af Rekonstruktion i Raadstuearkivet).

Den graa Tone betegner Vand, saaledes at man ved Sammenligning mellem denne og de fem følgende Figurer (Fig. 12—16) kan faa en Forestilling om Forandringerne af Kystlinjen ved København gennem 400 Aar. — Hvid Farve betegner det daværende ubebyggede Land, sort betegner Bebyggelsen. Datidens København laa omgivet af Mure og Voldgrave, mod Vest strakte »Søerne« sig som et smalt Baand i nord-sydlig Retning, skilt fra Staden ved ubebygget Land. — Et forholdsvis bredt, men de fleste Steder lavvandet Sund skilte dengang Sjælland fra Amager, hvis Nordspids ses i Kortets Sydkant. — De dybe Partier af dette Sund (mod Nord det senere »Kroneløb«, derefter »Rævshaledybet«, der fortsatte sig mod Syd og sendte en Gren: »Gamlebodedyb« mod Vest) har omtrent svaret til det nuværende Havneløb, der er vist med stiplede Linier. Mellem Amager og Sjælland laa adskillige Øer. Den største ubeboede Ø er Bremerholm, senere kaldet Gammelholm. Øen med Slottet (den kredsformede Bebyggelses-signatur) er Slotsholmen. Mellem denne Ø og Sjælland laa Københavns ældste Havn, som Gammelbodedyb dannede Indløbet til.

Stranden i Forbindelse med Sildefiskerierne. Ved „Dybet“, hvor senere Nikolaj Kirke kom til at ligge, er muligvis først da skudt frem de „Gamleboder“, der skulde komme til at give Dele af Havnen Navn helt op til vore Dage, først „Gamlebodedyb“, senere „Gammelstrand“, — og i Boderne har de Købmænd haft Stade, der ændrede selve Byens Navn til „portus mercatorum“, Købmændenes Havn<sup>61</sup>). —

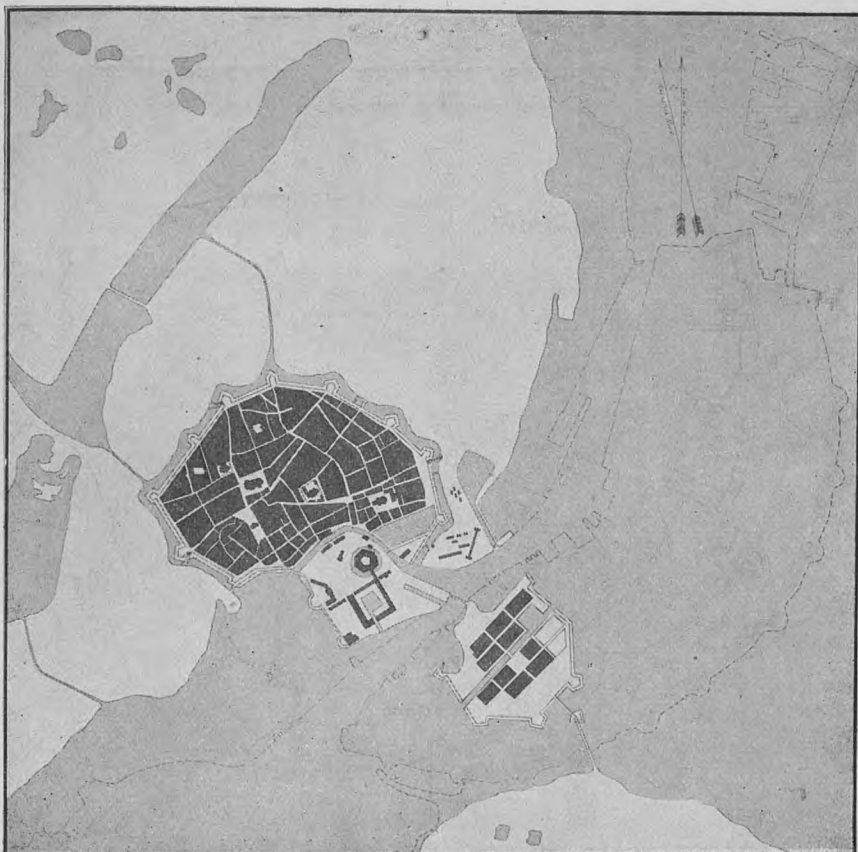


Fig. 12. København ved Aar 1620.

(Efter Gengivelse i »Dan. Bruun: Danmark«, af Rekonstruktion i Raadstuearkivet).

Byen er nu omgivet af Volde og Grave. Slotsholmen er vokset ved Opfyldning. Paa Smaaøer nord for Amager er Bydelen Kristianshavn skabt. Den punkterede Linie, der forbinder denne Bydel med Slotsholmen, betegner Stedet, hvor netop ved denne Tid Knippelsbro blev bygget.

Hvad København manglede af Opland, fik Byen rigeligt erstattet ved Tilknytningen til Sildefiskerierne. Vi har set, hvorledes Sundets Sildestimer gav Anledning til Opstaaen af Byer som Præstø og Borre, og disse Stæder laa dog ret fjernt fra de store Fangstpladser; ved København fandtes den eneste rummelige og fuldkomment sikre Havn i Fiskepladsernes umiddelbare Nærhed. — Var det saaledes af Betydning for Beskyttelsen af det opløstrende Handelsliv og den vaagnende Skibsfart, at Absalon byggede Borgen ved Havn, havde denne Høvdingeskikkelse, der var runden af sjællandske Godsejer-slægter og nok interesserede sig mere for Jord og Politik end for Handel og Skibsfart<sup>62</sup>), sikkert haft sin egen Hensigt med Anlæggelsen af Borgen. Sjælland og Skåne var allerede knyttet sammen ved den





Fig. 15. København ved Aar 1650.

(Efter Dan. Bruun: Danmark).

Byens Areal er udvidet mod Nord, idet Fæstningsværkerne er forlænget i den Retning. — De afsluttes ved Kysten med »Citadellets«, som beskytter det smalle Dyb, der danner Indsejlingen til den nu stærkt udvidede Havn.

kongelige Fæstning ved Hålsingborg, det var ingen Skade til, at Kirken ogsaa fik sin Fæstning ved Øresunds Bredder. Og København laa netop paa Vejen mellem Roskilde og Lund, ved den bekvemmeste Overfart, naar man da ikke af Frygt for Sørovere vilde gøre Omvejen gennem Nordsjællands Skove til den korte Overgang ved „Halsen“. — Borgen ved Havn har sikkert været til stor Nytte for Absalon, da han senere til sit Bispedømme i Roskilde knyttede Ærkebispedømmet i Lund. —

Som Overfartssted fik København en Betydning, der hurtigt overgik de andre Sundstæders, og Grunden var, at Sundhandelens Tyngdepunkt laa mod Syd. — Vejen Ribe—Kolding—Føns—Odense—Nyborg—Korsør—Slagelse—Roskilde — København — Dragør — Skanör

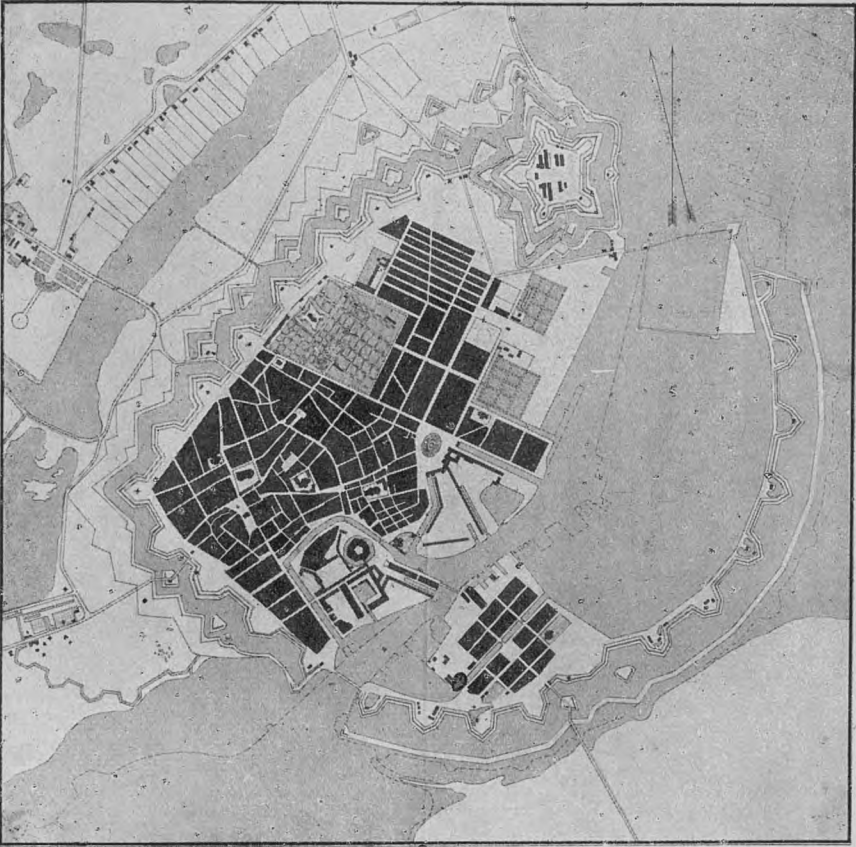


Fig. 14. København ved Aar 1700.

(Efter Dan. Bruun: Danmark).

Kystlinien øst for den nuværende Havn begynder at antage det Udseende, den har i Nutiden. Kristianshavns Vold strækker sig som en takket Linie mod Nord over Rævshalegrunden, hvor der tidligere var ganske lavt Vand. — Indenfor denne Vold er der nu Betingelser for Opfyldning. Baade Knippelsbro og Langebro forbinder Kristianshavn med Sjælland.

blev benyttet af de nederlandske Købmænd, der før Omlandsfartens Tider ønskede at være uafhængige af Lübeck<sup>63</sup>). — Ogsaa i Nutiden er København den vigtigste Overfartsby ved Sundet, at dømme efter Godsmængden.

Det store Skånemarked havde faaet Betydning som Købestævne for hele Danmark, og ved København samledes alle Færdselsvejene fra den Del af Landet, der laa vest for Sundet. Inden 15. August skulde Fæstebonden have betalt Landgilde til Husbonden, saa denne kunde have Penge til at gøre Indkøb for paa Skaanemarkedet<sup>64</sup>). Men det blev ikke blot Skånör-Falsterbo, der saaledes fik hele Danmark til Opland. Dragør var som før nævnt en vigtig Fiskeplads og Handels-



Fig. 15. København 1850.

(Efter Dan. Bruun: Danmark).

Havnen har i det store og hele sit nuværende Udseende. Dog er de store Arealer mod Syd endnu ikke opfyldt, og Byens Bebyggelse rummes endnu i Hovedsagen indenfor Voldene. — Kvæsthusbroen faar først sit nuværende Udseende i de følgende Aar.

plads, og Vejen til Dragør som til Skanör gik over København. — „Sjælland var i sig selv en stor og rig Ø, hvis Bønder nok kunde have Raad til i deres eget Land at modtage Besøg af de fremmede Købmænd med deres Venner“<sup>65</sup>). — Den sjællandske Handel maatte naturligt nok koncentrere sig i København, og saaledes blev Sildefiskeriet i Sundet Aarsagen til, at København, Byen, der oprindeligt havde haft et lille Opland, meget hurtigt fik Sjælland, ja hele Danmark til Opland. — Det maa dog erindres, at langt op i Tiden tog de egentlige Skånemarkeder deres Broderpart af Handelen, at Handel i Midtaldren ikke blot tilnærmelsesvis kan sammenlignes med Handel i Nutiden, og endelig at det var fremmede Købmænd, der, — paa



Fig. 16. København 1888.

(Efter Dan. Bruun: Danmark).

Byens Indbyggertal har faaet en mægtig Forøgelse. Bebyggelsen har sprængt de gamle Volde og har bredt sig til alle Sider. — De ældre Dele af Havnen har deres nuværende Udseende. De mægtige Havneudvidelser (mod Nord: Frihavnen; mod Syd: Sydhavnen) foretoges i de følgende Aar.

(Se Kortbilaget bag i Bogen).

Skånekysten som paa Sjællandskysten, var Handelens egentlige Bærere. —

Da Omlandsfarten for Alvor satte ind, kom København til i fuldt Maal at nyde Fordelen af sin Beliggenhed ved Drogden. Løbet gennem Hollænderdybet og Drogden maa nemlig være det bedste for Skibsfarten gennem Sundet, hvad enten man ser paa Fordelen ved den *lige* Rute eller Fordelen ved den *korteste* Rute. Vælger man i Stedet for Hollænderdybet Sejladsen gennem Kongedybet og Drogden, faar Ruten nok en svag Bøjning, men man kommer lige hen til Indsejlingen til København. Det er ganske faa Steder i Verden, hvor den fortrinlige Havn saaledes ligger lige tæt op ad det vigtige Sejlløb. —

Ved „Kanalen“ ligger baade London, le Havre, Antwerpen og Rotterdam langt til Side for Sejllobet og har vel næppe haft Havneforhold, der fra Begyndelsen har kunnet maale sig med Københavns. Kun Konstantinopels „Gyldne Horn“ ved Bosporus og Singapores Naturhavn ved Malakkastrædet kan i Beliggenhed og Bekvemmelighed sammenlignes med Københavns Havn. — Flinterenden har nok hidtil været en Smule dybere end Drogden, noget, der kun i ganske enkelte Tilfælde fik Betydning. Det væsentlige er, at Flinterenden maa repræsentere en Omvej sammenlignet med Drogden. Den nu stedfindende Uddybning af Drogden til 8 m's Dybde har ikke været saa vanskelig at foretage, da den Strækning, der uddybes, ikke er særlig lang. Skulde Flinterenden uddybes, vilde Strækningen være adskilligt længere. At Malmö fra Naturens Side har været ringere udrustet end København, kan umiddelbart indses. Men selv om alle Nutidens tekniske Hjælpemidler tages i Brug til Forbedring af Havneforholdene og Sejllobene, opnaar Malmö dog ikke Københavns afgørende Fortrin: at ligge ved Drogden og ikke ved Flinterenden. —

Københavns Havn har været fortrinlig for Middelalderens Skibe. Sikker Ankergrund, Læ for Storme, meget dybere Løb, end Fartøjerne dengang behøvede, maaske saa dybt Vand lige ved Stranden, at Forbindelsen med Land kunde tilvejebringes uden Baade og uden Bolværker. Kunstige Anlægspladser for Skibene er dog snart blevet tilvejebragt, hvad flere Fund har overbevist Nutiden om. — Om Vintereen laa Østersøskibsfarten stille; men Københavns Havn blev, da Lübeckerne med Kraft deltog baade i Skånefart og Omlandsfart, den foretrukne Vinterhavn i Østersøområdet saaledes som Swin ved Brügge og Utrecht blev det i Nordsøområdet<sup>66</sup>). — Men medens disse to Havne nu er uden Betydning for Søtrafikken, har Københavns Havn kunnet følge med Tiden; det har ikke været vanskeligt i Tilslutning til den gode Havn fra Middelalderen at skabe Havneforhold, der altid stod paa Højde med det bedste, Tiden bød paa. —

Selvfølgelig har Jærnbanebygningen haft Indflydelse paa Københavns Vækst, som den har haft det paa Malmös og Hälsingborgs, og man kan følge Strømmen af Varer, der fordeles fra København ud over Danmark, ved at undersøge Godstrafikken paa nogle af de større Rangeringsstationer. (Fig. 17.)<sup>67</sup>).

Men Hovedstadens Beliggenhed paa en Ø og Landets Rigdom paa gode Havne har tillige skabt Mulighed for en Trafik af særlig Art, nemlig Fordelingen pr. Søgskib af Varer fra Københavns Havn til alle Landets Havne. — Denne Fordeling af Varer kan paavises tidligt. I 1615 besøgte Byen af 1327 fremmede Fartøjer; deraf var de 6 paa

over 100 t og kom fra Danzig, Nederlandene og Emden; af Skibene paa 100—40 t var ogsaa langt den største Part fra Udlandet, men nogle danske Havne som Flensborg, Stubbekøbing, Slesvig, Sønderborg, Nakskov, Stege og Æbeltoft tæller dog med her. Men de ca. 1250 resterende Skuder og Baade, der lastede fra 10—70 t hver, kom hovedsagelig fra Halland, Skåne, Sjælland og Smaaøerne<sup>68</sup>). — Det er

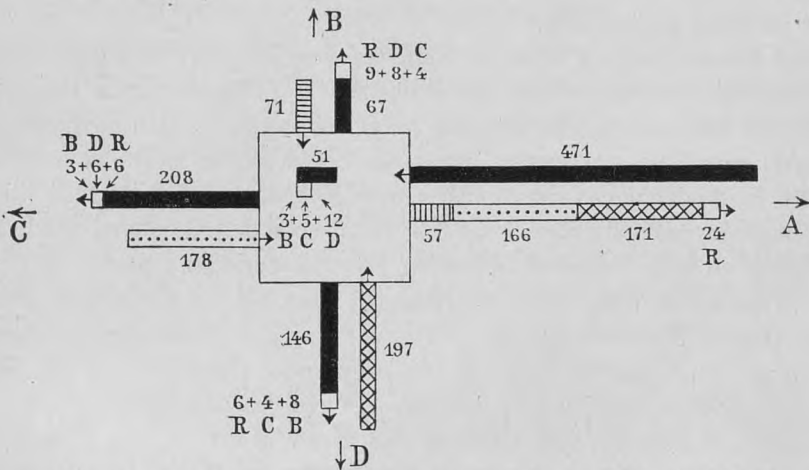
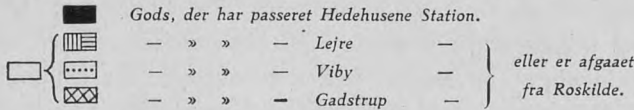


Fig. 17. Godstrafikken ved Roskilde Station fra 1/4 1925—30/3 1926. Tallene angiver 1000 Vægttons.

A betegner Retningen Roskilde—København via Hedehusene Station, B Retningen Roskilde—Kalundborg via Lejre Station, C Retningen Roskilde—Korsør via Viby Station og D Retningen Roskilde—Masnedssund (Gedser) via Gadstrup Station. — Hvor Signaturen er hvid og ikke giver Oplysning om hvorfra Godset er kommet, gives denne Oplysning ved Hjælp af Tal og Bogstaver, i Retning B førtes f. Eks. 9000 t fra Roskilde (R.) 8000 t fra Gadstrup (D.) og 4000 t fra Viby (C.)

Figuren viser tydeligt hvilken fremtrædende Plads Godstrafikken til og fra København indtager ved den første Fordelingsstation vest for København.

Farten med de større Skibe paa de lange Linier og Varefordelingen med Smaaafartøjer til de nærmere danske Havne, der her tegner sig. — Blandt Sundets Havnepladser var København den eneste, der virkeligt duede som Fordelingscentral. — Selv den ualmindelige Begunstigelse, Helsingør nød godt af, at hvert Skib maatte standse en Tid foran Kronborgs Kanoner, kunde ikke skabe denne By en Position som Københavns. —

Og Landskrona, der maatte savne den Start, København havde haft ved Tilknytningen til Sildefiskerierne, havde ikke i samme Grad som København Fordel af Beliggenheden lige ved den internationale Sejl-

rute og havde ikke — trods Saxåns undersøiske Fure — en Havn, der var blot halvt saa god som Københavns. —

Københavns Betydning som Fordelingscentral er vel snarest med Tiden blevet mere fremtrædende. — Nok har Kunsthavne og Jærnbanner bragt andre Byer ved Sundet Fordele — her er Malmös Opsving i sidste Aarhundrede det mest fremtrædende, — men i endnu højere Grad har det været Tilfældet med København. Varemængden, der i 1925 for ind- og udgaaende passerede Københavns Havnekajer, var godt og vel fem Gange saa stor som den tilsvarende Varemængde ved Malmö (4,8 Mill. t. mod 0,9 Mill. t.; Jærnbantrafikken er ingen af Stederne medregnet).

I Aarene omkring 1430 var København blevet gjort til Rigets Flaaestation, i 1443 blev den Residensstad<sup>69</sup>). Tidligere havde Byen i kortere Perioder været i Kongens Magt, og saa længe den havde eksisteret som Stad, var vigtige historiske Begivenheder udspillet her<sup>70</sup>); men Roskildebispens Ejendomsret over Københavns Borg kunde ikke fremme Byens Udvikling i saa høj Grad som den Omstændighed, at Slottet nu blev Kongens Bopæl og Byen Regeringens Sæde. —

Ganske naturligt førte Udviklingen med sig, at København blev det danske Riges Hovedstad. — Det var ikke den — dengang — mere centrale Beliggenhed, der var det afgørende. Danmark var en Sømagt, og Hovedstaden blev den bedste Havn ved den vigtigste Søhandelsvej, et Forhold, som Tabet af Skåne intet ændrede i. — Forsvarsbetingelserne var gode, og der kunde ligesom ved Malmö let udbygges nye Forsvarsværker. Medens det gamle Københavns Slot — lig et andet „Tower“ — holdt Vagt ved Indsejlingen til den middelalderlige Havn, beskyttede Citadellet Indsejlingen til Christian IV's Havn. Indsejlingsforholdene var fra Naturens Side saaledes, at det var særdeles vanskeligt for Fjender at skaffe sig Adgang<sup>71</sup>). — Og Voldene omkring Byen havde maaske været endnu mere effektive, end de i 1659 viste sig at være, om de, som Planen oprindeligt havde gaaet ud paa, var blevet skudt frem til den naturlige Forsvarslinie, som „Søerne“ danner. —

Toldgrænsen i Sundet har vel nok tillige med Tabet af de skånske Provinser virket til Ugunst for København; men for det nærmere Opland, der gik tabt, var der rigelig Erstatning i det fjernere, der kom til, efterhaanden som Københavns Handel, begunstiget ved Havnen og Beliggenheden og beskyttet af vidtgaende kongelige Privilegier, udviklede sig saaledes, at alle danske Provinsbyer, der havde haft en Smule selvstændig Handel, maatte blive ganske afhængige af København. —

Danmarks Residensstad ved Øresund maatte vel nok, blot som Regeringens Sæde, blive den vigtigste af Byerne ved Sundet. Naar dertil kom, at netop her var alle naturlige Betingelser saa gode, som de overhovedet kunde være, at her kunde Rigets Finanser have tilstrækkelig Kraft til at udbygge og forbedre i Tider, der ellers betegner Nedgang for alle danske Havnestæder, — saa forstaar man den Overvægt, København fik, — det mægtige Forspring fremfor andre Stæder ved Sundet, som Byen indtil vore Dage har beholdt. —

Ikke blot den gamle Havn fra Chr. IV's Tid er blevet udbygget. I Rævshaledybets sydlige Forlængelse er nye Havnebassiner skabt, hvor før Kalvebodstrand bredte sig med sit lave Vand. Og mod Nord er de dybe Havnebassiner skabt, der tilsammen danner Københavns Frihavn. Frihavnen er Københavns vigtigste Vaaben i Kampen for trods Toldgrænserne at sikre Byen den Plads i Østersølandenes Handel, som ifølge Beliggenheden tilkommer den<sup>72</sup>). —

Endvidere kan det bemærkes, at et saa moderne Trafik- og Transportmiddel som Flyvemaskinen finder usædvanligt gunstige Landingsbetingelser i Københavns umiddelbare Nærhed. Sydvest for København og navnlig paa Øen Amager er Landets Overflade ganske jævn, og det har været let at indrette den fortrinligste Flyveplads i Nord-europa. — Ogsaa for Flyveruterne er Beliggenheden gunstig; i København ligesom samles alle Nordeuropas Luftruter. En mulig fremtidig stærk Udvikling af dette Trafikmiddel vil altsaa ikke stille København i Skyggen. —



4. Afsnit:  
**Københavns handelsgeografiske Betydning  
i Aaret 1925.**

Hverdagens Travlhed i Staden København mærkes intetsteds stærkere end ved Havnen. —

Ved Havnegade og Kvæsthusbroen ligger de store og smaa Dampere, der fører Varer fra Hovedstaden til Provinsen, Side om Side med de elegante Sunddampere.



*Fig. 18. Kvæsthusbroen.*

Herfra foregaar Varefordelingen til de fleste danske Provinshavne.

Paa Kristianshavnsiden losses og lades Varerne til og fra Island, Færøerne og Grønland („Trangraven“). Ud for Det kgl. Bibliotek i Kristiansgade ligger en Række lyst malede, renlige Baade. De opstabilede Dritler viser, at vi her har Smørbaadene for os, Skibene, der skal føre de kostelige danske Landbrugsprodukter over Nordsøen.

Nær ved Langebro rejser finske og svenske Sejlskibe Takkelagerens Spindelvæv af Master og Tovværk op i den slørede Luft. Kajen er helt opfyldt af det lyse, harpiksduftende Tømmer, som Vognmændene har travlt med at føre bort. Den Del af Havnen, der ligger længere mod Syd (Kalvebod Brygge), er først og fremmest præget af Kullene. Her rejser Kranerne deres gigantiske Legemer. Solidt staar de plantet paa deres kraftige Staalben, og dog er de ikke mere rodfæstede, end at de kan bevæges langsomt hen i den rette Stilling udfor Kulskibet fra England, der netop har fortøjet ved Kajen. Der er nok mange Mennesker beskæftiget ogsaa i dette Havneafsnit, men de ses ikke meget. Det, man lægger Mærke til, er det vældige mekaniske Arbejde, der udføres efter de smaa Menneskehjernerens Ordre. Kullene taarner sig op til Bjerge, og baade til Statsbanernes Kuloplæg og de store kommunale Værker leder sindrigt udtænkte Transportveje, med Smaavogne, der sættes i Gang og standses, uden at man ser noget til den ledende Aand, der bevæger og standser disse mekaniske Slaver. —

Paa Amagersiden, ved Islands Brygge, udfor Sojakagefabrikken koncentrerer Travlheden sig om en af de store Ø. K.-Baade, der netop lossers sin Ladning af Soyabønner fra Manchuriet.



Fig. 19. Parti fra Københavns Havn.

Udsigt i sydlig Retning fra et Sted omtrent udfor Toldboden. I Forgrunden tilhøjre ses nogle af Pakhusene, der hører til Toldboden, længere i Baggrunden ses »Larsens Plads«, og i Baggrunden tilhøjre ses Dampere, der ligger ved Kvæsthusbroen.

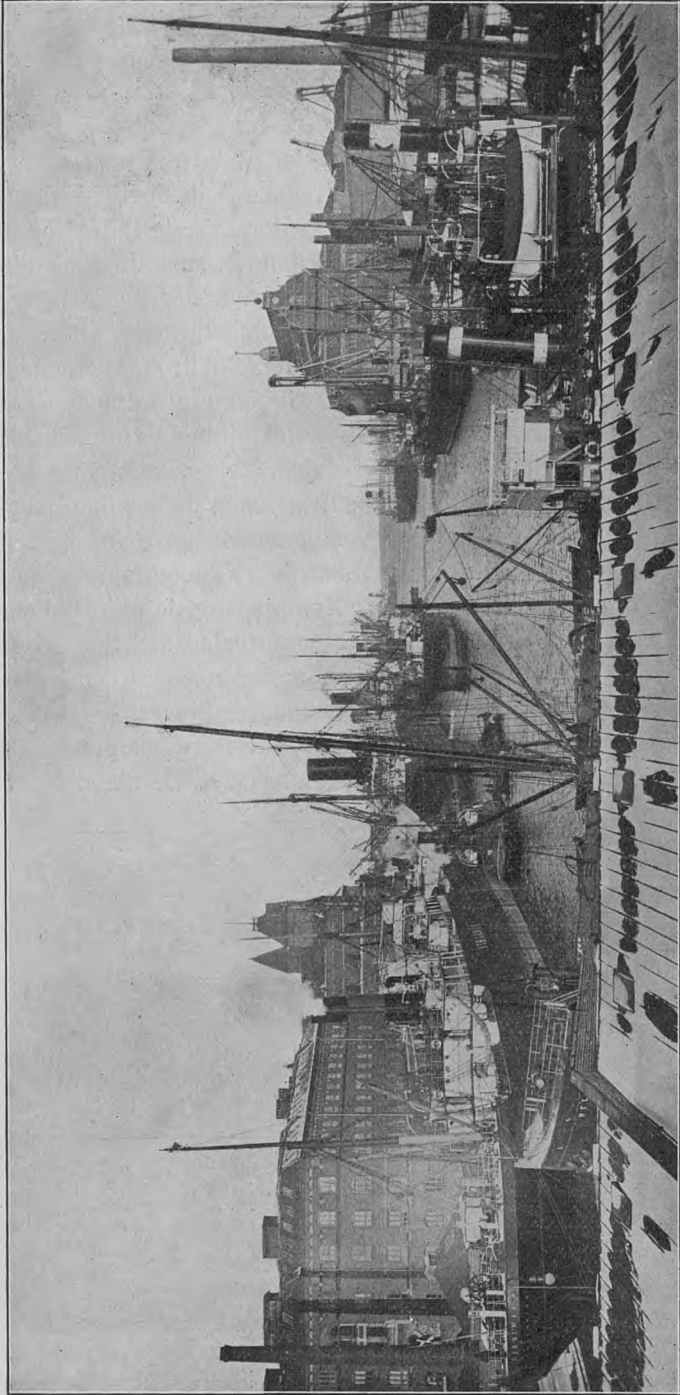


Fig. 20. Københavns Frihavn.

Vestbassinet set fra Syd, Tilvenstre ses Kajen, hvor Amerikabaadene lægger til, tilhøje i Baggrunden det ældre Silopakkhus. Langst tilbage ses Indsejlingen fra Kroneløbet til Frihavnen.

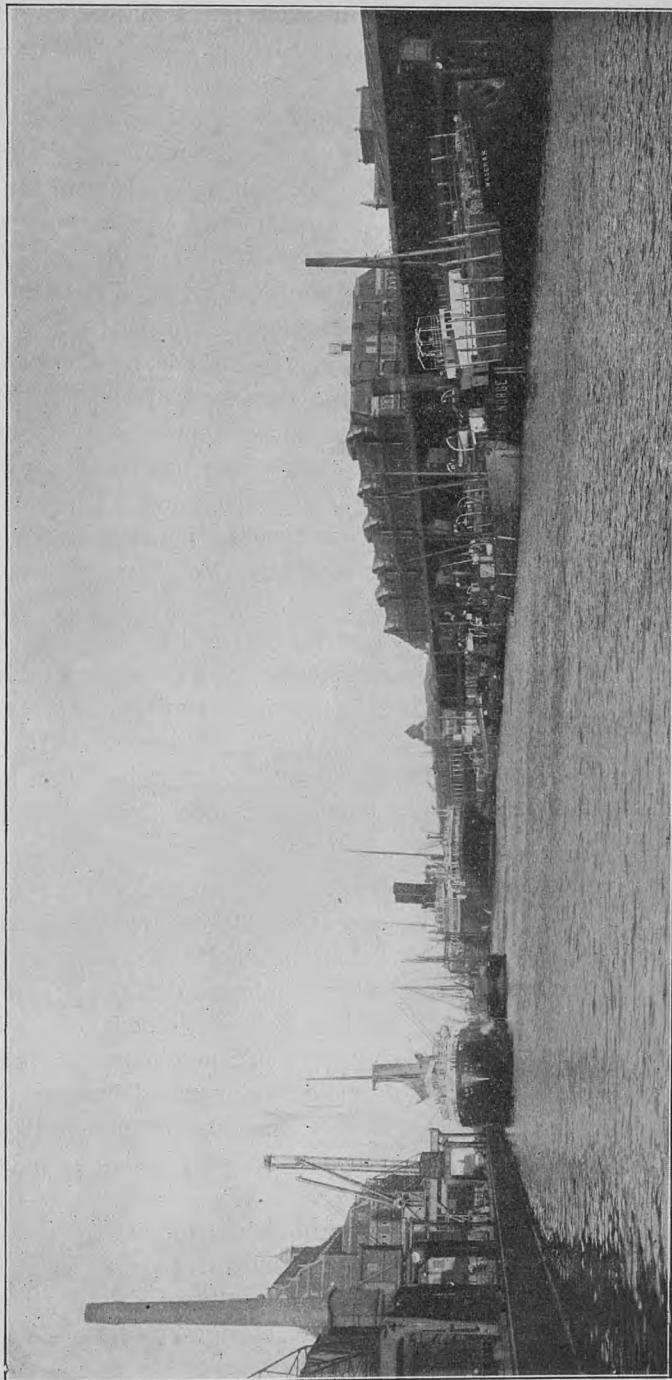


Fig. 21. Københavns Frihavn.  
Østbassin set fra Syd.

I den nordlige Del af Havnen Nord for Kvæsthusbroen ved Larsens Plads buldrer Spillet i Skibene, der skal til Norge, — og helt for sig selv ligger Frihavnen — et mægtigt Havneareal, særligt præget af de store Dampere, der fører Varerne til København fra U. S. A. og andre oversøiske Lande. Ogsaa her vil man — tæt ved den Kajplads, hvor Malmöfærgerne og de finske Baade i Ruten Helsinki—København—Hull lægger til, finde store Kuloplag. Nord for Frihavnen ligger maa-ske en af de store Oceandampere i 10 m-Bassin. —

Havnen har ialt et Vandareal paa 14 km<sup>2</sup>, hvoraf 4 $\frac{1}{4}$  km<sup>2</sup> er Havnebassin. Bolværker og Kajmure har en Længde af 35 km. —

Den Travlhed, der hersker i det store Havneomraade, mærkes ogsaa i Omgivelserne. Industrivirksomheder har rejst sig i umiddelbar Til-knytning til Skibsfarten, baade i Frihavnen og Sydhavnen. De store Automobilfabrikker det sidstnævnte Sted er Vidne om den Tiltro, de praktiske Amerikanere har til Handelsmulighederne fra København.

Det er Havnen, der præger Trafikken ogsaa i mange af Byens store Trafikaarer, og Havnen, der giver Liv til Varebevægelsen paa det store Godsbaneterræn. —

Navnet København — Købmandehavn — er et i særlig Grad be-tegnende Navn. — For hvor mange Byer, der er vokset op om og har faaet Navn efter en Aamunding, har ikke Aaen nu mistet sin Værdi? (Aarhus.)

Men fra Københavns første Dage til nu, — og aldrig mere ud-præget end nu, — er Handelen, Havnen og Staden knyttet uløseligt sammen. —

Det vil være en let Sag for hvemsomhelst at gøre de Iagttagelser, der netop er omtalt. Travlheden og dens Forbindelse med Skibsfart og Forretningsliv er saa aabenbar, at alle vil betragte det, der er omtalt paa de foregaaende Sider, som dagligdags Selvfølgeligheder.

Naar dertil føjes, at man maa-ske kender en Smule nøjere til Skibs-fart og Forretningsliv; véd, at denne Forretningsmand handler med Island, kender lidt til Ø. K.s Rejseruter o. s. v., saa er man saa klog, at man kan fastslaa, at København er en vigtig By ved Indsejlingen til Østersøen. —

Saa mener man dermed at have Begrundelsen for det travle Liv i Byen. Forretningsbyen, Handelsbyen, Købmændenes Havn ved det stærkt befærdede Stræde. — Og straks kommer man i Tanker om Or-det Transit. Aarsagen til Københavns Blomstring skulde være Tran-sithandel til og fra Østersølandene. —

Og saa ved man i Virkeligheden ingenting. De spredte Iagttagelser

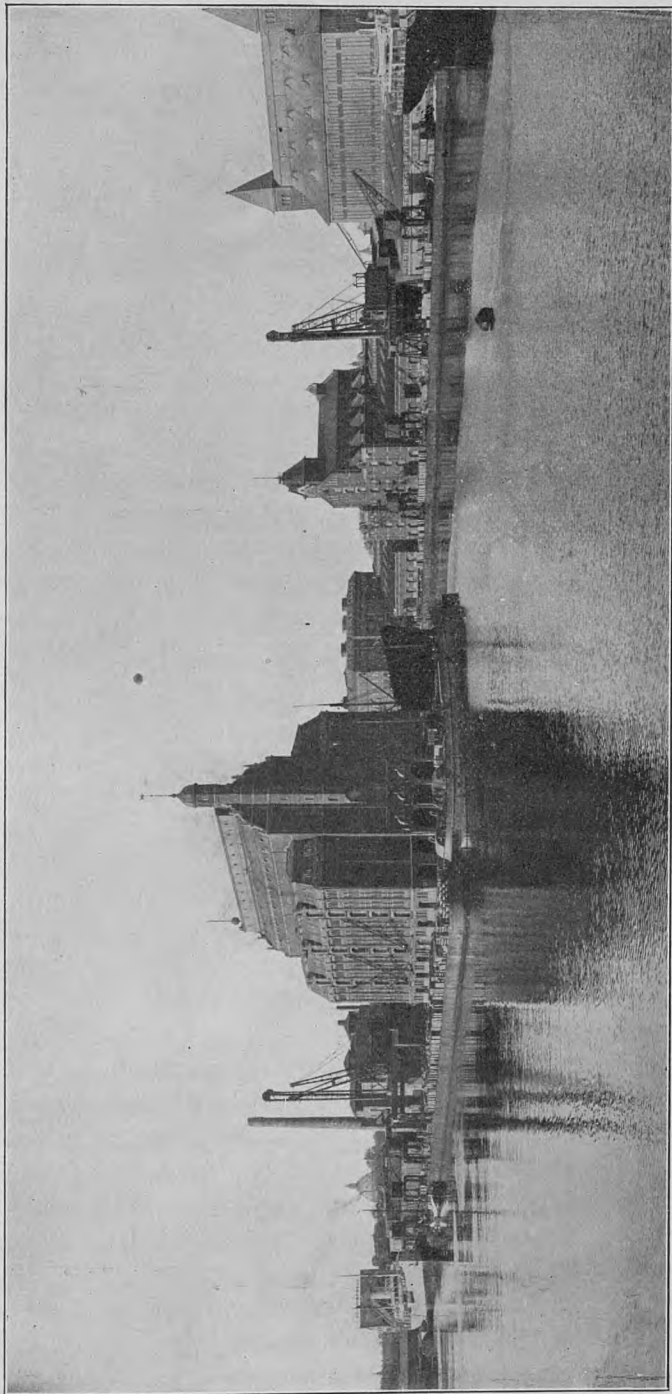


Fig. 22. Københavns Frihavn.

Udsigt mod Syd. Tilhønstre Østbassin, i Billedets Midte det ældre Silopakhus, tilhønstre Vestbassin og (yderst tilhønstre) det nye Silopakhus.

og den „almindelige Viden“ kan maaske være rigtige, men i Virkeligheden véd vi ikke mere om Handelslivet i København og i Østersølandene end Manden, der et Minut betragter Myreturen, véd om Myrernes Hensigter og Aarsagen til deres Travlheden.

Vi maa, saa vidt det er muligt, have de spredte Iagttagelser føjet ind i en harmonisk Sammenhæng; saa først faar vi Orden i Kaos, og vi kan begynde at sammenligne og begrunde. —

Vi maa have en Maaleenhed for Travlheden, og den finder vi i *Vægten af de transporterede Varer*. Saa har vi et sikkert Grundlag til Sammenligning med saadanne Byer, hvorfra en lignende Statistik foreligger. —

Vi ser da Omfanget af Københavns Handel paa Baggrund af Varebevægelsen i andre Stæder.

Vi maa dernæst have en Oversigt over, ikke blot paa hvilken Maade København udfører sin Varetransport til nærmere og fjernere Landomraader; — hvor meget der føres til og fra København i de forskellige Retninger. — Vi maa ogsaa „gaa ud“ i de Landomraader, der har Handelsforbindelse med København, og se fra disse Landomraaders Standpunkt, hvor meget den københavnske Varetransport betyder for dem, sammenlignet med, hvad Transport til og fra andre Handelscentre betyder.

Maaske kan vi saaledes opnaa at danne os et fuldstændigere og nøjagtigere Billede af Københavns nuværende Handelsbetydning, end vi før har haft.

Og vi kan maaske da tillade os at drage nogle sikrere Slutninger angaaende den Rolle, Københavns Beliggenhed i Nutiden spiller for dens Handel. —

I det følgende er Hovedvægten lagt paa de grafiske Fremstillinger, og Teksten vil i det væsentlige forme sig som en Forklaring til dem. —

Overalt er Aaret 1925 brugt som Sammenligningsaar. — Det maa nemlig formodes, at et Aar vil give et mere virkelighedstro Billede af Forholdene end Gennemsnitstilstanden i en Aarrække efter Krigen, naar vel at mærke dette Aar er længst muligt fjernet fra Krigstidens og den første Efterkrigstids abnorme Svingninger. — For Aaret 1926 foreligger endnu ikke den fuldstændige Statistik paa det Tidspunkt, da dette nedskrives. —

**VAREBEVÆGELSENS STØRRELSE.** Som Maal for Varebevægelsen mellem Danmark og Udlandet vil Opgørelserne i „Statistisk Tabelværk“ kunne benyttes. Men naar det drejer sig om Varebevægelsen i Staden København, vil man kun fra Skibsfartsstatistik-

ken kunne hente de fornødne Oplysninger. Tidligere foretoges Opgørelserne her i Netto-Register Tonnage, og den „bestuvede N.R.T.“ kunde da give et, omend ufuldstændigt, Begreb om de transporterede Varemængder. Mens man endnu i mange andre Lande holder fast ved denne Opgørelsesmetode, da den lægges til Grund for Beregning af Havneafgifterne, er man her i Landet fra Aaret 1921 gaaet over til tilige at foretage Opgørelse af Varemængderne i Vægttons, en Fremgangsmaade, der giver et langt klarere og nøjagtigere Begreb om Varebevægelsen\*). —

Det træffer sig saa heldigt, at ogsaa den tyske Søfartsstatistik fra 1925 er gaaet over til at anvende Vægtton som Maal for Skibsfartens Størrelse. Man har derfor, da Opgivelserne her er meget detaillerede, et udmærket Materiale til Sammenligning med København.

Foruden de af Skibsfarten transporterede Varemængder til og fra Indland og Udland er paa Fig. 23 for Københavns Vedkommende tilføjet de pr. Jærnbane indgaaede og afgaaede Godsmængder, beregnet efter Statsbanernes Driftsberetning for Aaret 1. April 1925—31. Marts 1926. Egentlig burde Tallet for Jærnbanerne gælde for samme Tidsrum som Tallene for Skibsfarten, men de afrundede Talstørrelser, som en grafisk Fremstilling kræver, giver alligevel rigeligt Spillerum for smaa Unøjagtigheder. For Hamburgs Vedkommende er paa Figur 14 ligeledes Jærnbanetransporten fremstillet grafisk, skønt kun Tallet for 1924 forelaa<sup>2)</sup>. Endvidere er ved Hamburg angivet de Godsmængder, der transporteredes med Flodfartøjer til og fra Hamburg i Aaret 1925. —

Ogsaa ved Stettin er Flodskibsfartens Godsmængde i 1925 grafisk fremstillet. —

Ved alle de andre paa Fig. 23 foretagne grafiske Fremstillinger er der kun taget Hensyn til Varetransporten pr. Sjøskib.

Ved Stockholm er dog Mälartrafikken indbefattet i den samlede Godsopgørelse og har ikke kunnet udskilles derfra. — En Specificering af Varetransporten til og fra Indland og Udland for de svenske Byer findes ikke. Den har det været nødvendigt at anslaa paa Grundlag af den samlede Godsmængde, der er opgivet for hver By i den svenske Statistik, samt paa Grundlag af den Specificering af Varerne, der ligeledes er foretaget for de betydeligere svenske Havne, uden at dog det endelige Resultat her er blevet opgjort. Den indenrigs Varetrafik er i Sverige kun mangelfuldt eftervist, hvorfor Fremstillingerne paa Figur 23 ikke kan være helt nøjagtige, selv om de nok i Hovedtrækkene er rigtige. —

\*) Se forøvrigt herom: Danmarks Handelsflaade og Skibsfart 1921. S. 23.



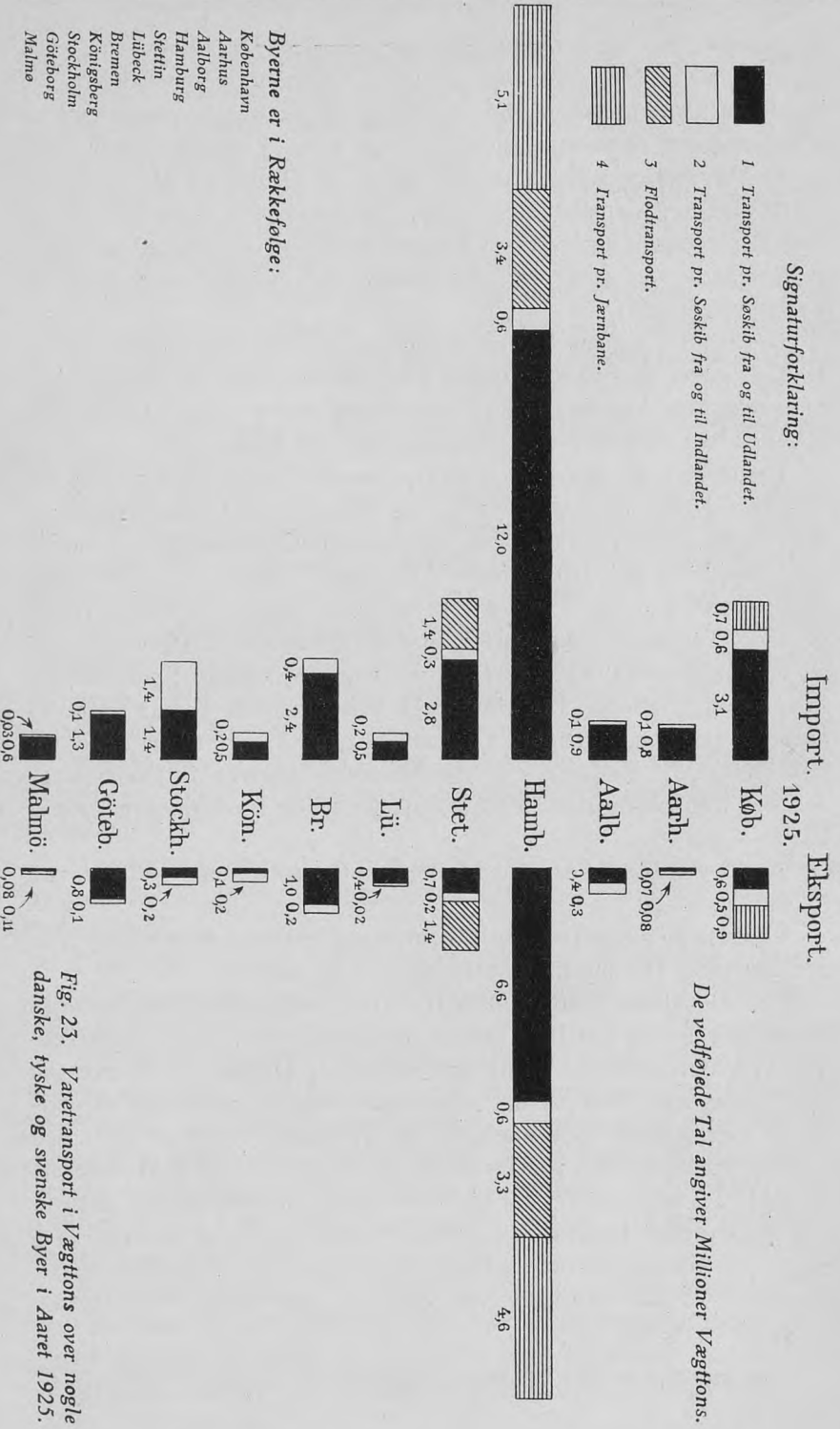


Fig. 23. Varetransport i Vægttons over nogle danske, tyske og svenske Byer i Aaret 1925.

Hvad vi lærer af Figuren, er da følgende:

Alle Byer har meget større Import end Export.

Af de behandlede Byer har Hamburg langt den største Vareomsætning, idet denne By (bortset fra Lastbiltrafik) har en Vareimport paa ca. 30 Millioner Tons og en Vareeksport paa ca. 15 Mill. Tons.

Stettin er Nr. 2 med en Import paa  $4\frac{1}{2}$  og en Eksport paa over 2 Mill. Tons (Transport paa Jærnbaner og Automobiler fraregnet). Som Nr. 3 staar København med en Import paa 4,4 Mill. Tons og en Eksport paa 2 Mill. Tons. —

Langt nede i Rækken staar de svenske Byer: Stockholm med Import af hened 3, Eksport af ca.  $\frac{1}{2}$  Mill. Tons, Göteborg (Import hened  $1\frac{1}{2}$ , Eksport hened 1) og Malmö (Import godt  $\frac{1}{2}$  Mill. og Eksport ca. 200,000 Tons).

Hvis der kun tages Hensyn til Varebevægelsen med søgaaende Skibe, bliver København Nr. 2, og Rækkefølgen bliver derefter: Stettin, Bremen, Stockholm, Göteborg, Aalborg, Lübeck, Königsberg, Aarhus, Malmö. — København har en relativt stor Trafik paa Indlandet med søgaaende Skibe\*). Som det senere skal ses, er der en væsentlig Lighed mellem København og Hamburg derved, at de transporterede Varer er af meget forskellig Art. — Königsberg og Stettin er ligesom Aalborg ensidigt prægede, henholdsvis ved Rugeksport og Træimport, ved Træ- og Malmimport og ved Kulimport og Cementeksport. —

Helt interessant er det at se, at Malmö ikke har fortsat den Udvikling, den efter svensk Angivelse var slaaet ind paa.

I et tysk Tidsskrift stod der i 1912: „Malmö hat jetzt eine noch bessere Lage als Kopenhagen und zeigt auch einen grösseren relativen Aufschwung. Es vermittelt den Verkehr zwischen Schweden, Deutschland und Dänemark“<sup>3)</sup>.

Paa Baggrund af det tidligere anførte, at Malmös Varetrafik pr. Søskib er ca. 5 Gange mindre end Københavns i 1925, og at den endogsaa staar tilbage for Varetrafikken i danske Havne som Aalborg og Aarhus, maa navnlig den sidste citerede Sætning siges at give Udtryk for et udpræget svensk optimistisk Syn paa Tingene. —

#### RETNING AF EKSPORT OG IMPORT.

Skal man bedømme Hovedretningerne for Eksporten fra en Handelsstad, og skal man

---

\*) Det fremgaar ved Sammenligning med Hamburg og Stettin, at denne Trafik for en stor Del maa besørge det Arbejde, der ved Flodbyerne varetages af Lægtene. —

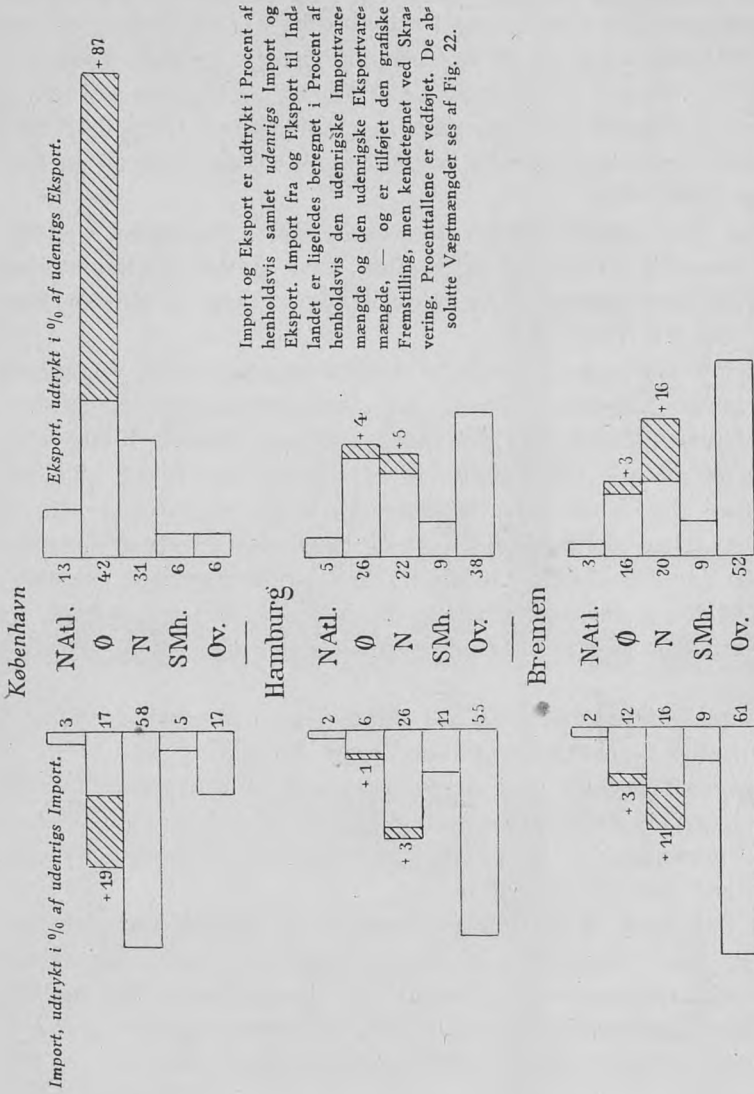


Fig. 24. Retning af Import og Eksport af Varer over København og fem tyske Havnebyer.

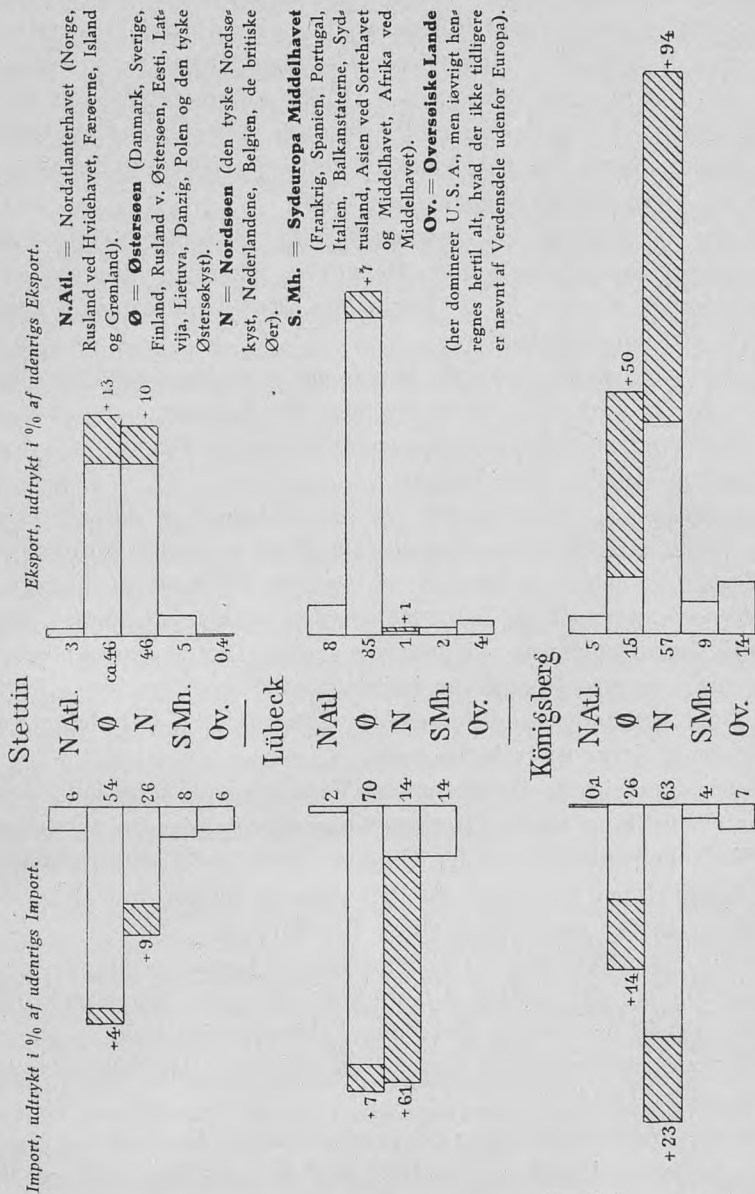


Fig. 25. Retning af Import og Eksport af Varer over København og fem tyske Havnebyer.

afgøre, hvorfra den i særlig Grad henter sine Forsyninger af Varer, maa man først samle de Eksport- og Importlande, der kan være Tale om, i faa — let overskuelige — Grupper. Saa kan man for en enkelt By danne sig et ganske godt Billede af Ind- og Udførsel blot ved at operere med de absolutte Vægtmængder. — Men det kan jo tænkes, at alle Byerne i et bestemt Omraade — f. Eks. i Østersøomraadet har deres Handel rettet mod de samme Punkter, og at der ikke er Væsensforskell mellem deres Handel, kun Nuanceforskelligheder, betingede ved den lidt forskellige Beliggenhed af Byerne.

Skal der da foretages en nogenlunde sikker Bedømmelse af deres Handelsveje og Intensiteten i disses Benyttelse, maa man udregne Eksportmængderne i Procent for de forskellige Handelsretninger og gøre det samme ved Importmængderne.

Man kan saa paa en anskuelig Maade sammenligne Eksportretningerne for en By med ringe og en By med stor Eksport, og man kan bedre sammenligne Tendensen i den som Regel ringe Eksport med den i de her givne Tilfælde store Import.

Procenttallene er her ved Fig. 24—25 beregnet af den søværts Udenrigshandel, og denne er fremstillet grafisk, hvorefter den *indenrigske Import*, henholdsvis *Eksport*, er beregnet i *Procent af de udenrigske Import-, henholdsvis Eksportmængder*. — Herved opnaas det, at Udenrigshandelen for de enkelte Byer stadig er let at sammenligne, og samtidig faar man Begreb om Indenrigshandelens Størrelse i Forhold til Udenrigshandelen og dermed om Byens relative Betydning for de nærmere og fjernere Markeder. —

Indenrigshandelen er for Danmarks Vedkommende føjet ind i den grafiske Fremstilling under Gruppen Østersølande; — for de tyske Byers Vedkommende dels under Østersø-, dels under Nordsølande, men er betegnet med en Skravering, der viser, at det her drejer sig om en Tilføjelse til den egentlige grafiske Fremstilling.

Paa Fig. 24—25 er angivet fem Grupper af Lande, nemlig de, der grupperer sig om det norlige Atlanterhav; de, der ligger omkring Østersøen, og de, der i særlig Grad maa kaldes Nordsølande; — de to sidste Grupper sammenfattes under Betegnelserne: Middelhavslande og „Oversøiske Lande“. —

Gruppen: Nordatlanterhavet udgøres af: Norge, Rusland ved Hvidehavet, Færøerne, Island og Grønland. Ved de tyske Byer er Varer til og fra Færøerne, Island og Grønland regnet med under Danmark. Da imidlertid Skibe fra eller til de nævnte Steder er optegnet specielt ved de tyske Havnebyer i Angivelsen af den bestuede Netto-Register Tonnage, kan det konstateres, at Skibsfarten fra tyske Havne til disse

mere eller mindre tæt til Danmark knyttede Lande er saa ringe, at det ikke vil bevirke nogen Forskel i den grafiske Fremstilling, om de regnes med det ene Sted eller det andet. —

Under Gruppen: Østersøen henregnes: Danmark, Sverige, Finland, Rusland ved Østersøen, Eesti, Latvija, Lietuva, Danzig, Polen og den tyske Østersøkyst. Denne sidste er angivet specielt i den tyske Statistik, medens der i den danske Statistik kun er specificeret Vægtmængder til og fra Hamburg, saaledes at Østersøhavnene kommer ind under Gruppen: Andre tyske Havne. Ved at benytte den i den tyske Statistik meget detailleret udførte Redegørelse for Bevægelsen af de bestuede Netto-Register Tonnager mellem tyske og danske Havne, faar man saa mange Oplysninger, at det kan være berettiget ogsaa at drage Slutninger angaaende Forholdet mellem Vægtmængderne, der bevæger sig mellem København og tyske Østersøhavne og København og tyske Nordsøhavne. Man kan med relativ Sikkerhed sige, at Københavns Eksport til den tyske Østersøkyst er 5 %, til den tyske Nordsøkyst 6 % og, at Københavns Import fra den tyske Østersøkyst er 3,3 % og fra den tyske Nordsøkyst 3,8 %, alt af henholdsvis den samlede Eksportmængde fra og Importmængde til København. —

Under Gruppen Nordsøen er foruden den tyske Nordsøkyst henregnet: Nederlandene, Belgien, Storbritannien og Irland. —

Under Gruppen: „Sydeuropa, Middelhavet“ findes følgende Landomraader: Frankrig, Spanien, Portugal, Italien, Balkanstaterne. Sydrusland, Asien ved Sortehav og Middelhav, Afrika ved Middelhavet. —

I Gruppen: Oversøiske Lande dominerer U. S. A. mest, men iøvrigt henregnes under denne Gruppe alt, hvad der ikke tidligere er nævnt af Verdensdele udenfor Europa. —

---

Sammenligner vi nu Figurerne 24—25, kan vi i det store og hele faa følgende Træk slaaet fast. Til Landene omkring det nordlige Atlanterhav er København den i Relation til sin samlede Eksportmængde største Eksportør, derefter kommer Lübeck, Hamburg og Königsberg.

Hvad Importen fra disse Lande angaar, staar København relativt tilbage for Stettin, hvis Importvare væsentlig er svensk Jærnmalm, udført over Narvik. Københavns Import har mere varierende Sammensætning.

Til Østersølandene er Lübeck den reeltivt største Eksportør, ogsaa som Importør viser Lübeck sig at være den ensidigt udviklede Østersøhandelsstad. Stettin har ogsaa en kraftig Østersøhandel, baade Eksport og Import; men her har andre Handelsretninger, navnlig Nordsøhandelen, ogsaa stor Betydning. For Lübeck betyder Transporten til

Nordsøhavnene intet. — København har en relativt stor Eksport til, relativt mindre Import fra Østersølandene. Hamburg er væsentligt eksporterende, mens Modtagelsen af Varer fra Østersøen betyder forholdsvis mindre i denne Bys vældige Handel. — Königsbergs Eksport til Østersølandene er ret ringe i Betragtning af Beliggenheden, og det er mest tyske Østersøhavne, der staar som Modtagere. Set paa Baggrund heraf virker Königsbergs Eksport til Nordsøhavnene, særlig de tyske, dobbelt kraftigt. —

Forklaringen er rimeligvis den, at Königsberg ikke i nævneværdig Grad er Transithavn, men kun har lokal Betydning for sit lille Enklave: Østpreussen. De Varer, dette har at byde paa, giver ikke „Verkehrsspannung“<sup>4)</sup> i Forhold til de omgivende Østersølande, da disse tildels frembringer de samme Varer som Østpreussen. Denne Spænding opstaar først mellem Østpreussen og Nordsølandene. —

Bremen tager kun i relativt ringe Grad Del i Østersøhandelen.

Fra Nordsøomraadet har København en relativt meget stor Import, der forholdsvis kun overtræffes af Königsbergs. Men medens Københavns Import, væsentlig Kul, særlig kommer fra England, kommer Königsbergs Import for en stor Del fra Nederlandene. —

Med Sydeuropa og Middelhavsløndene er alle de undersøgte Byer mere engageret end København.

Eksporten til oversøiske Lande har relativt størst Betydning fra Bremen, de store „Linere“s Udgangspunkt, derefter staar Hamburg. Königsberg har en efter sin Handels Størrelse betydelig oversøisk Eksport, væsentlig Træ og Rug. — Københavns Eksport er ikke særlig stor. Ubetydelig er den Rolle, den oversøiske Eksport spiller for Lübeck og navnlig for Stettin. —

Importen fra oversøiske Lande betyder mest for Bremen og Hamburg, begge Steder over Halvdelen af den samlede Import. Derefter staar København, af hvis samlede Import henvend en Femtedel kommer fra oversøiske Lande.

Men endnu en meget væsentlig Ting fremtræder ved Iagttagelsen af de to Figurer. København er den af de 6 Byer, hvis Skibsfart har størst Betydning for det nærmest liggende Distrikt, det danske Statsomraade. Ingen af de tyske Østersøbyer har relativt nær saa megen „Eksport“ til den tyske Østersøkyst, som København har til Danmark.

For en Del skyldes dette Træk Mangelen paa Flodtrafik i Danmark, men det skyldes ogsaa for en væsentlig Del Københavns dominerende Stilling i den danske Skibsfart, og det til Trods for den store

Specifisering af visse Varegrupper er kun foretaget for de tyske Havnes Vedkommende, ikke for Københavns. Den danske Statistik anvender en anden Gruppering af Værelse, der ikke umiddelbart egner sig til Sammenligning med den tyske Specifisering. — Dog vil formentlig Fig. 53 kunne give en Forestilling i grove Træk om Arten af de Værelse, der transporteres over København.

Kh = København H = Hamburg S = Stettin  
L = Lübeck B = Bremen Kg = Königsberg

Signaturforklaring:

- Malme
- herunder Jærnmalme
- Træ, Papir
- Kolonialvarer
- Kul
- Foder
- Gødning
- Korn, Mel
- Metaller og Metalvarer

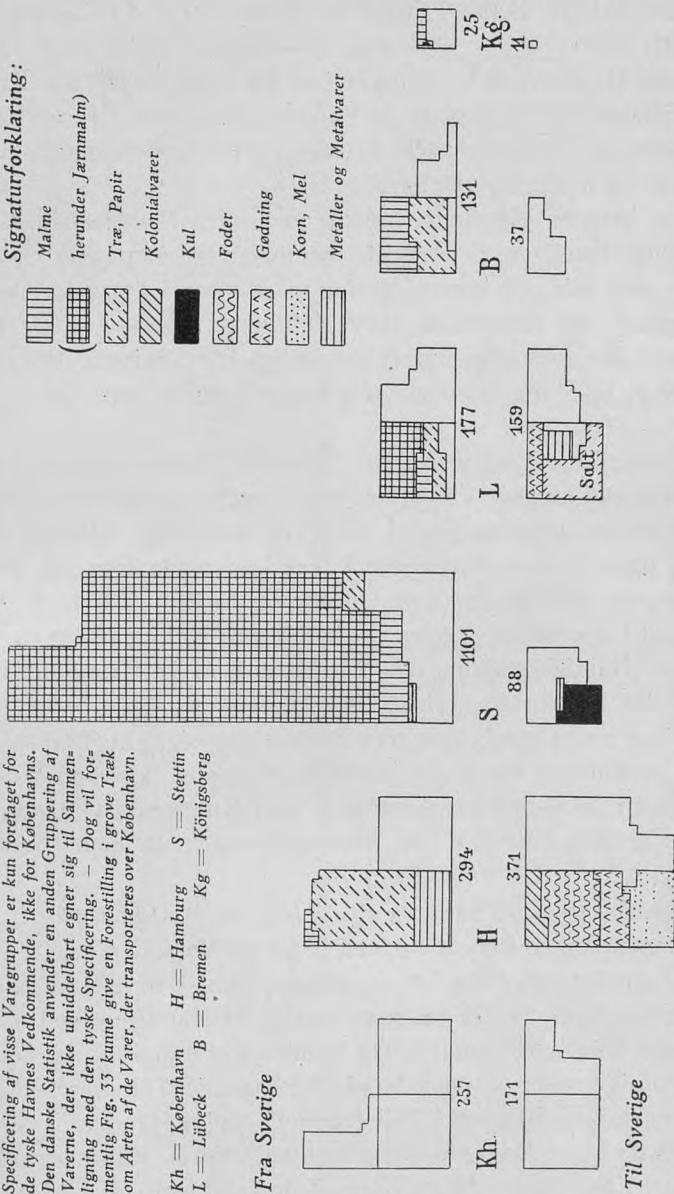


Fig. 26. Varetransporten mellem Sverige og forskellige Havne i Aaret 1925, angivet i 1000 t.



Havnerigdom ved de danske Kyster; eller det er maaske netop paa Grund af dette Forhold.

KØBENHAVNS HANDELSBETYDNING FOR FORSKELLIGE ØSTERSØLANDE.

Paa Fig. 26—32 er — dels efter Tallene i Danmarks Handelsflaade og Skibsfart for 1925, dels efter Tallene i „Seeschiffahrt 1925“, angivet de Varemængder, som Byerne København, Hamburg, Stettin, Lübeck, Bremen og Königsberg modtager fra og afsender til forskellige Østersølande. —

Tallene betyder Vægttons, hvilket jo er den Maaleenhed, der er valgt for det foreliggende Arbejde. Grunden til, at den er valgt til Enhed, er som tidligere nævnt, at den mere giver Udtryk for de faktiske Forhold end Bruttotons eller Nettotons. Da den sidste er en Maaleenhed, der anvendes meget forskelligt efter Skibets Art, passer den selvsagt ikke for et sammenlignende Arbejde som det foreliggende.

Men heller ikke Vægttons giver i alle Tilfælde et eksakt Udtryk for Handelsbetydningen. Varer, der vejer meget, men koster lidt, kan bringe „Handelsomsætningen“ i en Havn betydeligt i Vejret. Hvad skal man sige til, at en Havn som Fakse Ladeplads som „Udførselshavn“ rangerer over Havne som Odense og Aarhus, blot fordi der er et Kalkbrud i Nærheden? Giver Udskibning af Kul og Malm en Havn den samme Handelsposition som Udskibning af højt forædlede Maskindele eller Landbrugsprodukter? —

Man kan nu vende Sagen paa Spidsen og sige, at Transport af saa lidet voluminøse Varer som Guld og Ædelsten ikke kan skabe en travl Havneby, saaledes som en Malm- eller Kulgrube i Oplandet kan det. (Der tænkes ikke her paa Minebyen, men paa dens eventuelle Havneby).

Sandheden ligger vel her som altid i Midten; med andre Ord: Værdien har ogsaa *nogen* Betydning, ved Siden af Mængden.

Naar man betragter Fig. 26, Sveriges Udførsel til og Indførsel fra de forskellige Byer, ja, da ser man straks, at Handelen med København er stor, selv om Handelen med Hamburg er større, og kigger man Varelisterne igennem, ser man baade for Danmark (Københavns Varetrafik er ikke specialiseret i Tabelværket) og for Hamburg den samme rige Skala af en Mængde forskelligartede Varer. Hamburg udfører Kemikalier, Kali, mange Slags Korn, Kolonialvarer o. s. v., Danmark udfører til Sverige næsten de samme Varer (dog ikke Kali og Kemikalier, der er tyske Specialvarer) og mange af de Varer, der er opført under indenlandske Varer, er i Realiteten Transitvarer (Soya-

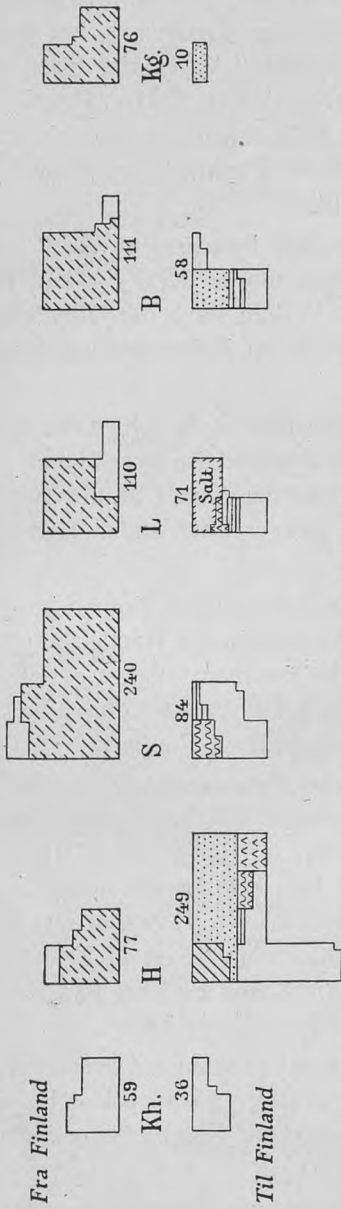


Fig. 27. Varetransporten mellem Finland og forskellige Havne i Aaret 1925, angivet i 1000 t. (Signaturforklaring, se Fig. 26).

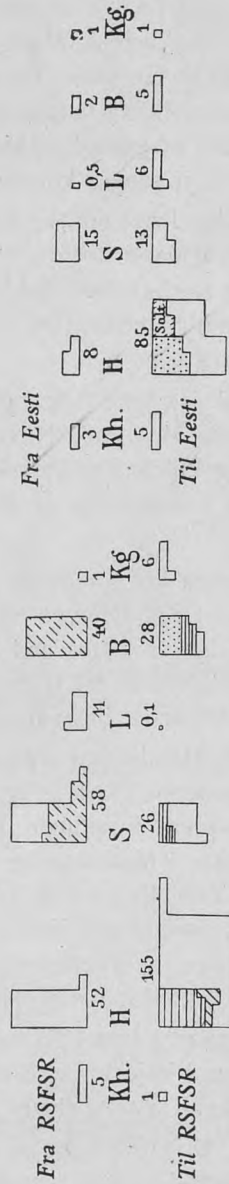


Fig. 28. Varetransporten mellem RSFSR (Rusland) og forskellige Havne i Aaret 1925, angivet i 1000 t. (Signaturforklaring, se Fig. 26).

Fig. 29. Varetransporten mellem Eesti (Estland) og forskellige Havne i Aaret 1925, angivet 1000 t. (Signaturforklaring, se Fig. 26).

olie og -skraa, Kaffe, Bomuldsfrøkager, Automobile). En Mængde Transitvarer er opførte som saadanne. Begge Byer, baade København og Hamburg, betyder altsaa umaadelig meget for Sveriges Handel. Det er vel Københavns umiddelbare Nærhed ved Markedet, der gør, at Byen paa en saa værdig Maade kan tage Kampen op her med sin mægtige Konkurrent. Mange af de „svenske“ Varer, der føres til København, er til Gengæld Transitvarer (Soyakager, Hørfrø, Benzin), saa Handelen mellem Danmark (in casu København) og Sverige har meget Karakter af gensidig Udveksling. Dette Punkt, der er af særlig Interesse, skal vi senere komme tilbage til.

Der er ikke Tvivl om, at Stettins mægtige Indførsel af Varer fra Sverige, hvilke Varer for ca.  $\frac{8}{9}$  Vedkommende er det i Forhold til Vægten ikke særligt værdifulde Malm, ikke kan have den Handelsbetydning, som Samhandelen mellem Sverige og København og Sverige—Hamburg. —

Det er vel den lette Adgang til Flodtransport af de schlesiske Kul og Ruhrkullene, den gode Havn, den lette Forbindelse over Havet til Oxelösund og Luleå, der har skabt Højovnsanlæggene i Stettin (og i Lübeck), og Transporten af Massevarer drager altid anden Handel med sig.

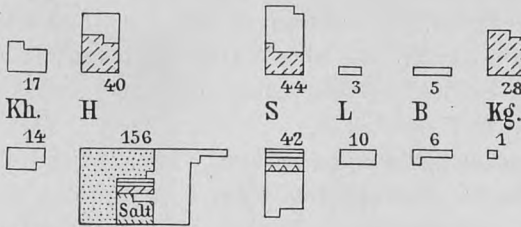
Vi har altsaa her for os en geografisk velbegrundet Transport og Handel, men at Københavns og da navnlig Hamburgs Handelsbetydning for Sverige er større end Stettins, det ser man tydeligt af *Eksportmængderne* fra de tre Byer. Her kommer Lübeck København nærmere, men Eksporten bestaar mest af Salt, Kali og Raajærn.

I *Finlands* Handel har København, hvad Varetransporten angaar, ingen fremtrædende Plads (Fig. 27). Vi aftager mest savskaaret Træ, tildels ogsaa mere forædlede Træprodukter, og ligner derved Hamburg, men staar i Modsætning til Stettin, hvis hele Import næsten er uforarbejdet Træ, Raastof til den tyske Industri. — Vi eksporterer til Finland mest Soyaskraa, Kokosolie og Automobildele og af Transitvarer Smøreolier og Klædevarer, men Københavns Eksport paa Finland er kun  $\frac{1}{7}$  af Hamburgs. Her har Hamburg Førerskabet. —

Fra Königsberg faar Finland Rug og giver til Gengæld uforarbejdet Træ, — en i højeste Grad ensidig og uvarieret Handel. Vor Handel minder, hvad Varespektret angaar, mere om Hamburgs end om Königsbergs og Stettins. —

*Rusland* betød i 1925 kun lidt for Københavns Eksport, men saa meget des mere for Hamburgs. Købmændene dér er aabenbart ved atter at trænge ind paa det russiske Marked. —

Fra Latvija

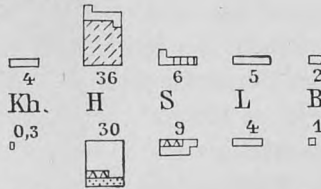


Til Latvija

Fig. 30. Varetransporten mellem Latvija (Letland) og forskellige Havne i Aaret 1925, angivet i 1000 t.

(Signaturforklaring, se Fig. 26).

Fra Lietuva

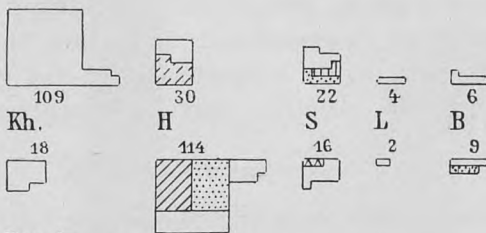


Til Lietuva

Fig. 31. Varetransporten mellem Lietuva (Litauen) og forskellige Havne i Aaret 1925, angivet i 1000 t.

(Signaturforklaring, se Fig. 26).

Fra Danzig



Til Danzig

Fig. 32. Varetransporten mellem Danzig og forskellige Havne i Aaret 1925, angivet i 1000 t.

(Signaturforklaring, se Fig. 26).

Danmarks Import fra Rusland bestod væsentlig af Solsikkekager. Stettin var meget større Importør end København (Træ).

Københavns Handel med *Estland* (Fig. 29) er ogsaa meget ubetydelig sammenlignet med Hamburgs. Over Hamburg importerede Republikken Eesti næsten alle sine Varer. Vi transiterede noget Sild, Hvede, Tobak, Bomuld og Smøreolier. Lübecks relativt store Eksport bestod mest af Kali og Salt. —

Som Eksportør til *Latvija* (Letland) (Fig. 30) er Københavns Position noget bedre, og Eksporten staar i Mængde og Mangfoldighed over Lübecks (af Kali og Salt). Vi eksporterede særlig Byg, Soyaskraa og -Olie samt Automobiles. Af Transitvarer afsendtes Bananer, Hvedemel, Tobak, Smøreolier.

Vor ubetydelige Eksport til *Lietuva* (Fig. 31) bestod navnlig af Superfosfat. — Ogsaa paa dette Marked er Hamburg vor overmægtige Konkurrent. —

Vor Handel med *Danzig* (Fig. 32), den af „Randstaterne“ (for som saadan maa Danzig vel nærmest regnes, selv om den kun danner Polens, ikke Ruslands, Rand), der ligger os nærmest, er ret betydelig. København staar som Eksportør foran de andre Østersøbyer; men Hamburg har til Gengæld en Eksport, der er 6—7 Gange større end Københavns og meget forskelligartet. Vi udfører væsentlig af „indlandske“ Varer: Hvede, Hvedemel og Soyaolier, af Transitvarer raa Kaffe og Bomuld. —

En Del af vor store Import fra Danzig bestaar af Rug og Superfosfat, men langt den største Del, den Del, der bevirker, at vi staar med en ca. 4 Gange større Import end Hamburg, er Kul. —

Hamburg har udmærket Adgang til Kul baade fra England og Ruhr. Der er ikke dér nogen „Verkehrsspannung“, som de danzigske (o: polske) Kul kan udløse. Det er der i nogen Grad i København. Maaske bevirker denne Omstændighed, at vi i den lille Fristat med dens mægtige Bagland ogsaa efterhaanden kan faa gunstigere Importbetingelser end vor unægtelig noget overmægtige Konkurrent: Hamburg. —

For Fuldstændighedens Skyld er tilføjet en grafisk Fremstilling af Varespekteret i Københavns udenrigs Import og Eksport i Aaret 1925. — (Fig. 33) — udført i samme Maalestokforhold som de foregaaende 7 Figurer. I Tabelværket er Varemængden ikke specificeret for Københavns Vedkommende og i „Statistisk Aarvog for København“, hvorfra Materialet til denne Figur er taget, er Varemængderne for København angivet, men ikke specificeret for Lande. — En Del Varer, der

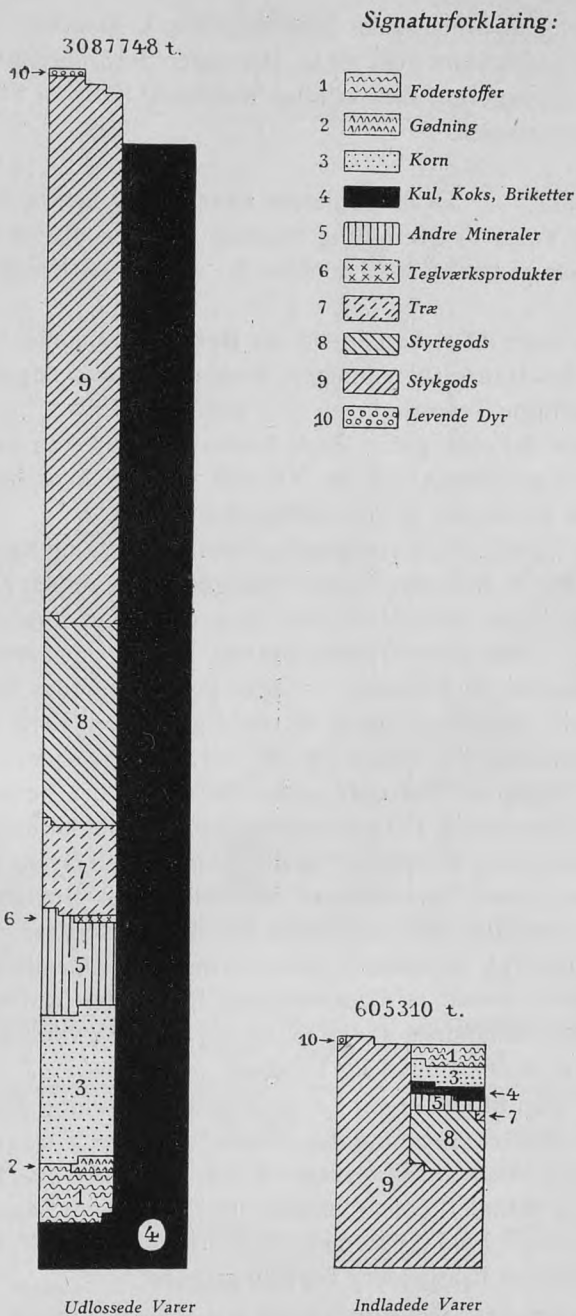


Fig. 33. Varetransport mellem København og Udlandet pr. Søkib (excl. Færgen til Malmø) 1925.

er nøjere betegnet i den tyske Skibsfartstatistik, kommer her ved Københavns Statistik, som man vil se, ind under Betegnelsen som „Styrtegods“ og „Stykgods“. Den vældige Kulimport hidrører i det væsentlige fra Storbritannien.

TRANSIT. Det har allerede været bemærket, at Københavns Udførsel af Varer til Sverige og forøvrigt til flere af Østersølandene delvis består af saakaldte Transitvarer,  $\circ$ : reeksporterede fremmede Varer.

Da Størrelsen af et Lands eller en Bys Transithandel ofte bruges som Maal for Handelsbetydningen, kunde det have nogen Interesse nøjere at betragte Transiteringen over København.

Først bør det dog gøres klart, hvormeget man kan vente at faa at vide af Statistikkens Tal for Transit, — og i hvor høj Grad de kan tjene til Vurdering af Handelsbetydningen.

En Bys Vigtighed vil selvfølgelig kunne angives og sammenlignes med andre Byers, hvis man kender Mængden og Værdien af de Varer, der udefra tilføres dens Havn, for atter derfra at spredes i mange Retninger. — Men under Transit opføres kun de udenlandske Varer, der atter spredes *til Udlandet*, — ikke de, der spredes indenfor det Toldomraade, som Byen hører til. — Og hvis en Vare kommer til Byen i uforarbejdet Tilstand og der bliver forarbejdet — maaske endog ved Hjælp af Kul eller anden Drivkraft, der hentes langvejs fra, — for efter denne Forædlingsproces at spredes til andre Omraader ved Hjælp af de Samfærdselsmidler, der staar til Byens Raadighed, saa kommer denne Varetransport ikke ind under Begrebet Transit. — Transit omfatter kun de Varer, der ikke undergaar nogen Forandring i den Tid, de rummes indenfor det paagældende Lands eller Byomraades Grænser. — Uforarbejdede Raastoffer og Halvfabrikata opføres under almindelig Indførsel og de deraf forarbejdede færdige Industrivarer under almindelig Udførsel.

Ønsker man at vurdere et Landomraades Betydning eller en Stads Værdi som Fordelingscentral for tilførte Varer, er altsaa Transittallene for lave. Men da Transittallene for de forskellige Lande lider af de samme Mangler, kan de maaske nok benyttes til Sammenligning, og de kan i hvert Fald oplyse om, i hvilke Retninger de Varer spredes, der ikke er blevet bearbejdet i Fordelingslandet.

De Figurer, der i den foregaaende Del af dette Arbejde, har skullet støtte en Vurdering af Københavns Handelsbetydning i vore Dage, har alle været udarbejdet saaledes, at de viste Varebevægelsen, udtrykt i *Vægttons*; de har intet fortalt om Varernes *Værdi*. — Det vilde ogsaa

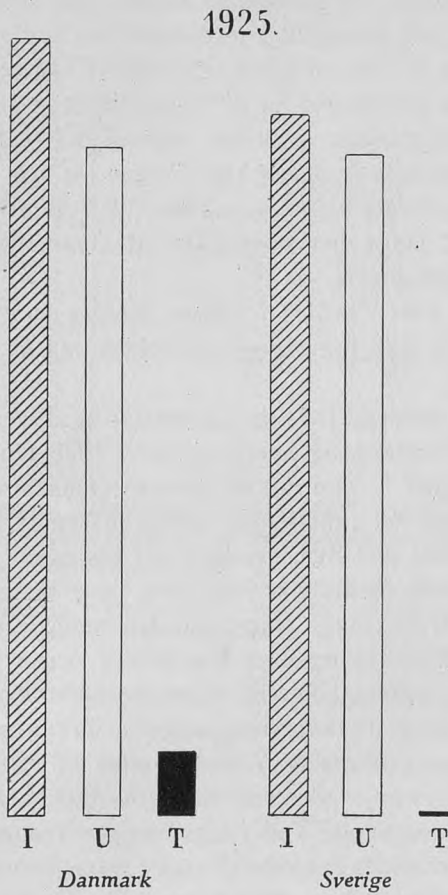


Fig. 34. Værdien af Indførsel (I). Udførsel (U) og Transit (T) for Danmark og Sverige i Aaret 1925.

	Danmark	Sverige
Indførsel .....	2081,6 Mill. Kr.	1881,1 Mill. Kr.*)
Udførsel .....	1788,8 » »	1775,6 » »*)
Transit .....	170,4 » »	5,8 » »*)

\*) Omregnet til danske Kr. efter Aarets Gennemsnitskurs 130,1.



føre alt for vidt, om der paa alle Punkter skulde foretages en Supplering af disse Mængdeangivelser med tilsvarende Værdiangivelser. — Værdiangivelserne for forskellige Lande kan desuden vanskeligt sammenstilles\*). I de almindeligt forekommende statistiske Handelstabeller, er Værdien af Varerne i Ind og Udførsel angivet for hele Landomraader og ikke specificeret for de enkelte Byer; — og det var netop Byernes Handelsintensitet, vi skulde undersøge. — For den danske Transits Vedkommende er ogsaa kun Tallene for hele Landet angivet, der er ingen Specifikation for de enkelte Byer. Man kan dog gaa ud fra som givet, at langt den største Del af Danmarks Transithandel foregaar over København. —

Endvidere er kun Værdien i danske Kroner angivet, ikke Vægtmængden, saa her maa Figurerne udarbejdes paa Grundlag af Værdien. —

Opstilles den samlede Ind- og Udførsels- og Transits Pengeværdi for henholdsvis Danmark og Sverige i Aaret 1925 (for Sveriges Vedkommende omregnet til den danske Krones Gennemsnitskurs i Aaret 1925 (Fig. 34), ses det umiddelbart deraf, at Danmark er et mere udpræget Handelsland end Sverige. Men det ses ogsaa, at Transithandelen over Danmark, og det vil i Realiteten sige: Transithandelen over København, er ca. 30 Gange større end den samlede svenske Transit. I Danmark har Transiteringen en Værdi, der svarer til en Tiendedel af den samlede Udførsel, i Sverige til en Trehundrededel af Udførselen. — Sveriges ringe Transit kunde maaske forklares derved, at man der i Landet kun genudførte Varerne, efter at de var bearbejdet, et Vidnesbyrd om et højt industrielt Stade. — Det kan dog med nogen Bestemthed siges, at kunde Tallet for Sveriges Transit bringes noget i Vejret, om den saaledes „skjulte“ Transit førtes over hertil fra Tallet for almindelig Udførsel, saa vilde Transithandelen over Danmark, — hvis den samme Fremgangsmaade her blev anvendt, — give en forholdsvis lige saa stor om ikke større Fremgang i Værdi.

Hvorledes man end vender og drejer det: Sveriges Transithandel er meget ringere end Danmarks. Sverige har tre store, udmærkede Havne: Stockholm, Göteborg og Malmö, foruden mange mindre; — men Danmark har København.

Det ses af Fordelingen af Danmarks Transithandel (Fig. 35), at Østersølandene, og blandt dem igen Sverige, aftager langt den største Del af Transitvarerne fra København. Derefter kommer Landene

\*) Om Vanskelighederne ved Sammenligning mellem forskellige Landes Værdiangivelser for Ind- og Udførsel se Sapper S. 200—201.

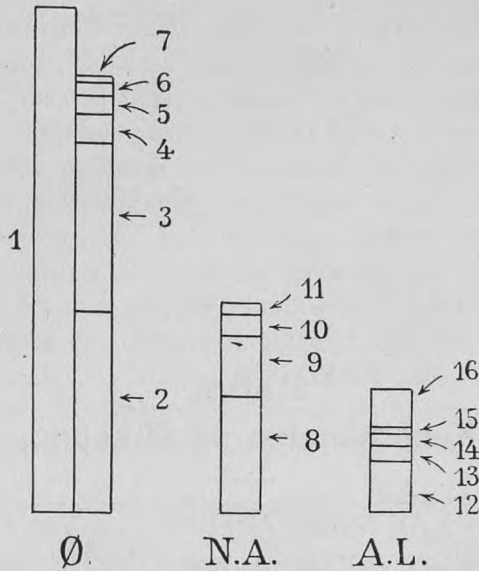


Fig. 35. Fordelingen af Danmarks Transithandel i Aaret 1925 efter Værdi.

Ø = Østersølandene. N. A. = Landene ved det nordlige Atlanterhav. A. L. = Andre Lande.

De nedenfor vedføjede Tal angiver Mill. Kr.

1 Sverige 67,7. — 2 Tyskland 26,8. — 3 Finland 22,8. — 4 Eesti, Latvija og Lietuva 4,0. — 5 Polen 2,3  
— 6 Danzig 1,6. — 7 Rusland 1,1. — 8 Norge 15,9. — 9 Island 8,0. — 10 Færøerne 2,6. — 11 Grønland 1,5  
12 Britiske Øer 7,0. — 13 Spanien 2,0. — 14 Nederlandene 1,6. — 15 U. S. A. 1,1. — 16 Andre Lande 4,4

ved det nordlige Atlanterhav, mens Transithandelen paa andre Lande er ret ubetydelig. — Dette afspejles egentlig ret klart paa Fig. 24, hvor Fordelingen af Vægtmængden af de fra København eksporterede Varer paa de forskellige Grupper af Lande — er anskueliggjort. — Af en Sammenligning fremgaar ogsaa, at i Eksporten til Nordsølandene maa Varer af indenlandsk Oprindelse være forholdsvis mere dominerende end i de andre Eksportretninger. Ellers vilde disse Lande være traadt kraftigere frem paa Fig. 35 og mere tilbage paa Fig. 24.

## 5. Afsnit: Kielerkanalen og Øresund.

OMLÆGNING AF SKIBSFARTEN? Ved Fuldførelsen af Kielerkanalen 1895 oprandt en ny Epoke i Østersøhandelens Historie. — Oprindeligt anlagt med 9 m's Dybde, blev den i 1907 uddybet til 11 m's Minimaldybde og har siden da været rede til at aabne Vejen ind til Østersøen for selv meget store Skibe.\*) — De vægtigste Grunde til dens Bygning og Udvidelse var vel nok de strategiske; men samtidig skulde den tjene Handelen. Den tyske Nordsøkyst og Østersøkyst blev bragt i Forbindelse med hinanden ved en Kanal gennem tysk Omraade, og havde Nordsøstaden Hamburg tidligere kunnet true Københavns Handel paa Danmark og Østersølandene, skulde Konkurrencen nu blive saa meget mere effektiv. Den gamle Rute over Land fra Hamburg til Lübeck, Hansaforbundets tidligste Bindeled mellem det østlige og vestlige Handelsomraade, var forlængst uden Betydning for Samfærdselen. Fra den Tid, da Omlandsfarten havde knyttet Forbindelsen mellem de to Have, havde Øresund været Hovedvejen for den baltiske Skibsfart. Gennem seks Hundrede Aar havde Samfærdselen dér givet Liv til Handelen og Næring til Byerne og da navnlig til Byen ved Sundets bedste Naturhavn — København. Man kan ikke undre sig over, at man i Danmark med Uro og Ængstelse tænkte paa, hvilken Omvæltning i Trafikken den nye Kanal kunde bevirke.

Tæt ved Stedet for den gamle Landforbindelse kunde nu de største Skibe sejle fra Hav til Hav, udenom det danske Søterritorium.

Det er tidligere blevet nævnt, at det, der i første Række har Betydning for Nutidens Skibsfart med dens Massetransport af Varer og

---

\*) Karl Sapper: Allgemeine Wirtschafts- und Verkehrsgeogr., Berlin 1925, S. 251.

dens dyrt forrentede Fartøjer, er Transportomkostningerne, og at de igen i det væsentlige er afhængige af den Tid, der medgaar til Transporten. — Nu maa Sejladsen gennem en Kanal altid foregaa langsommere end Sejladsen gennem aabent Farvand, en saadan Forsinkelse betyder Tab af Penge, dertil kommer Kanalafgiften; disse Forhold maa tages i Betragtning, naar Fordelen ved en Kanalvej skal bedømmes. Det er ikke nok, at Vejen mellem to Have er kortere gennem Kielerkanalen end gennem Øresund, den maa være *meget* kortere, for at Forsinkelsen og Kanalafgiften skal kunne opvejes. — Det er derfor ikke saa indlysende alligevel, som det kunde synes, at Kielerkanalen er den fordelagtigste Vej til Østersøen. — Lad os da se paa Skibsfarten ad de forskellige Veje til Østersøen, som den former sig i Aaret 1925, 30 Aar efter Kielerkanalens Aabning.

<b>1925</b> Ankommet til og afgaaet fra	<b>Ialt</b> Mill. N. R. T.	Fra og til Østersølandene Mill. N. R. T.	Gennem Kielerkanalen Mill. N. R. T.	Gennem Skagerrak Mill. N. R. T.
Sverige	29,8	13,2	3,3	13,1
Finland	7,7	3,8	1,9	2,0
Danmark (← Esbjerg)	11,9	4,4	2,4	5,4
				20,5

Paa det vedføjede Skema er med stærkt afrundede Tal angivet Sveriges, Danmarks og Finlands samlede Skibsfart til og fra Udlandet i Netto Register Tonnage, baade de Skibe, der betegnes som værende med og de der betegnes som værende uden Ladning, alt efter de paagældende Landes officielle Skibsfartsstatistik.

Efter samme Kilde og paa samme Maade er angivet de tre Landes samlede Skibsfart paa andre Østersølande. Dernæst er angivet\*) den samlede Trafik til og fra de samme tre Lande gennem Kielerkanalen. Og i den fjerde Kolonne er optegnet den resterende Del af Landenes udenrigs Skibsfart, der altsaa *ikke* sejler til Østersølandene og *ikke* gennem Kielerkanalen, men maa søge til Lande udenfor det baltiske Omraade ad anden Vej, nemlig gennem Skagerrak. — Det giver en

\*) Efter Vierteljahrsheft zur Statistik des Deutschen Reichs. 35. Jahrg. II Heft, S. 39.

samlet Skibsfart fra og til de tre Lande gennem Skagerrak paa 20,5 Millioner N.R.T. — Kielerkanalens samlede Skibsfart i begge Retninger samme Aar (1925) var 14,5 Millioner N.R.T. — Til de 20,5 Mill. N.R.T. gennem Skagerrak maa antages yderligere at komme ca. 1 Million N.R.T., der repræsenterer Skibsfarten gennem dette Farvand fra og til den tyske Østersøkyst, Danzig, Lietuva, Latvija og Eesti.

Disse 21,5 Millioner siger imidlertid intet om Skibsfarten gennem Øresund. — Göteborgs samlede Trafik i 1925 var 8,5 Mill. N.R.T. (for København var det tilsvarende Tal, idet Færgefarten til Malmö medregnes, 10,8); denne Størrelse maa vel for største Delen trækkes fra, naar vi skal beregne Skibsfartstonnagen, der gaar gennem Sundet, men til Gengæld maa vi lægge til en betydelig Del af den Trafik, som i Skemaet er regnet for Østersøtrafik, idet en stor Part af Trafikken mellem Danmark og Sverige jo netop gaar gennem Sundet. Endvidere maa lægges til en stor Del af Sveriges og en meget stor Del af Danmarks indre Trafik. Det er meget vanskeligt at angive noget sikkert om den samlede Tonnagemængde, der Aar 1925 er passeret Øresund, men saa meget er vist, at Tallet næppe er mindre end Tallet for den samlede Skibsfart gennem Kielerkanalen, maaske overstiger den endog Tallet for Skagerak. — Det kan nok med nogen Sikkerhed fastslaaes, at Konkurrencen fra Kielerkanalen paa ingen Maade har lammet Trafikken i Øresund.

#### SEJLADSEN FRA ATLANTERHAVET OG NORDSØEN TIL ØSTERSØEN.

Vi vil nu se, hvorledes en moderne, praktisk Reder beregner Fordele og Ulemper ved Sejladsen til Østersøen ad de to mulige Veje, Kielerkanalen og Sundet. — Vi vælger til Udgangspunkt det Sted i Nordsøen, hvor Ruterne maa skilles, nemlig Vlissingen, og til Maal det Punkt i Østersøen, hvor de omtrent maa mødes, nemlig Karlskrona. — Skibets Fart anslaaes til 8 Knob, 5: 200 Sømil i Døgn. Afstanden Vlissingen—Skagen—København—Karlskrona er 784 Sømil = 3 Døgn, 22 Timer. — Afstandene Vlissingen—Brunsbüttel og Holtenau—Karlskrona er 526 Sømil = 2 Døgn 14 Timer, hvortil kommer Kanal fartens Varighed, der regnes at være 10 Timer; ialt 3 Døgn. — Kanalafgiften for Skibet med Last regnes at være 400 Kr. Ved at gaa gennem Kanalen sparer man imidlertid nogle Udgifter til Skibet, fordi man naar 22 Timer tidligere frem. — Da Udgiften til Skibet kan ansættes til 25 Kr. pr. Time, sparer man saaledes 150 Kr. ved at benytte Kielerkanalen fremfor Sundet. — En Ventetid for Indtagelse af Stores ved Kanalen bringer dog Fortjenesten ned med 80 Kr. til 70

Kr. — Gaar man nord om Skagen, skal man alligevel ind til København for Stores, og Udgifterne er her ca. 20 Kr. — Det giver et Minus for Øresundsruten paa 90 Kr. — Mere væsentligt er det, at man ved Omsejlingen af Skagen maa have flere Bunkerkul med, ca. 10 t, det giver et Fragttab paa gennemsnitlig 80 Kr. Lægges dette til de sidst nævnte 90 Kr., ses det, at man ved at gaa gennem Kielerkanalen sparer ialt 170 Kr. — Særlig om Vinteren vil Fragttabet ved at gaa Nord om Skagen rimeligvis blive større, da man er nødt til at tage forholdsvis flere Bunkerkul ind for at kunne imødegaa haardt Vejr. Hertil kommer, at lange Rejser altid rummer større Risiko end korte. Paa Rejsen fra Østersøen til Belgien eller London benyttes Kielerkanalen hyppigere end i den modsatte Retning. Her kan nemlig den fremherskende Vestenvind paaskynde Rejsen gennem Skagerrak; — men ogsaa i Retning mod Østersøen vil de mindre Skibe med svagere Maskiner have Fordel af at benytte Kanalvejen.

Nu maa det imidlertid, for at man kan faa det rette Indtryk af Kielerkanalens Brugbarhed i Sammenligning med Skagerrakvejen. — udtrykkelig pointeres, at den nys anførte Beregning gælder for mindre Dampere med ret ringe Hastighed. For større og hurtigere Dampere er Fordelen, som vi skal se, mere tvivlsom ved at benytte Kielerkanalen. — Og endelig er Vlissingen noget nær det gunstigste Punkt, der kunde vælges, naar man vil gøre opmærksom paa Kielerkanalens Fortrin. Tidsforskellen fra Skagerrak var her 21—22 Timer. — Men ved den engelske Kanals Munding i Atlanterhavet ved Ouessant og Bishoprock er Tidsforskellen henholdsvis 18 og 19 Timer, hvilket straks bringer Skagerraks Aktier til at stige med 50—100 Kr. — Fra Humbermundingen er Vejen til Østersøen gennem Skagerrak længere end gennem Kielerkanalen, men allerede fra dette Punkt siges Skagerrakvejen at være den foretrukne af økonomiske Grunde. — Og er Skibet hurtigtgaaende, maaske en af de meget hurtigtgaaende Fragtdampere, der nu bygges paa 14—16 Knob, er Fordelen udpræget paa Skagerraks Side. — Sejladsen gennem Kielerkanalen gaar nemlig ikke væsentlig hurtigere, hvad enten Skibet er stort eller lille eller forsynet med svage eller kraftige Maskiner, men gennem Skagerrak kan Skibet hele Tiden gaa med fuld Kraft. — Tidsforskellen mellem Nord-Østersøkanalen og Skagerrak kan for saadanne Skibe fra Bishoprock gaa helt ned til 5—6 Timer, og for at det skal kunne betale sig at udrede den store Kanalafgift, skal Tidsforskellen helst være over 16 Timer. — Saa snart man kommer nord for en Linie, der gaar tværs over Nordsøen fra Tyborøn til Firth of Forth, over Irish Sea fra Liverpool til Dublin og over Atlanterhavet fra Galway Bugten til Porto Rico og

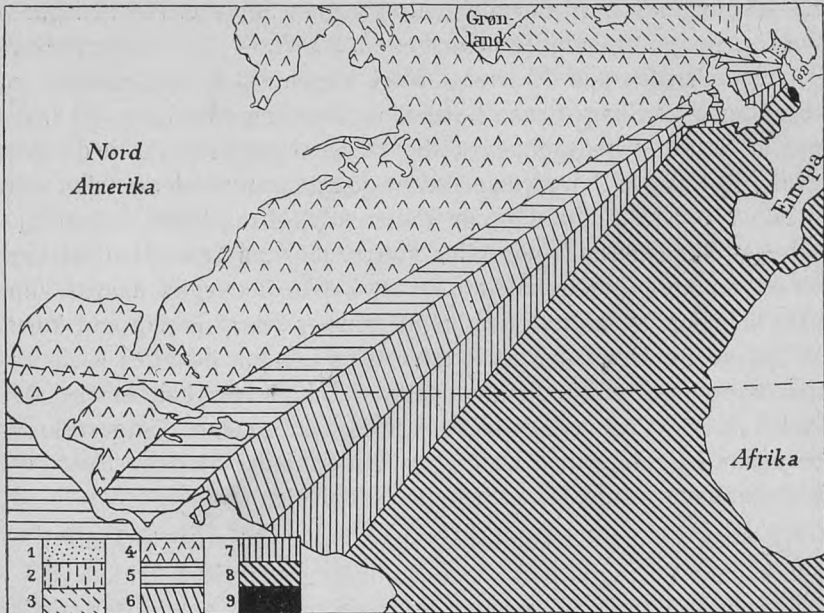


Fig. 36. Tidsforskellen mellem Vejen gennem Skagerrak og Vejen gennem Kielerkanalen til et Punkt i Østersøområdet (Karlskrona).

#### Signaturforklaring:

Beregnet for 8 Knobs Dampere betyder:			8. Forskel paa ca. 19 Timer i Kielerkanalens Favør.	
1.	Forskel paa over 1 Døgn i Skagerraks Favør.	—	9. — » over 1 Døgn — —	
2.	— » ca. 18 Timer — —	—	Beregnet for 16 Knobs Dampere betyder:	
3.	— » 9—18 » — —	—	4.	Forskel paa ca. 9 Timer i Skagerraks Favør.
4.	— » ca. 9 » — —	—	5.	— » — — — —
5.	— » 0—9 » — —	—	6.	— » 0—9 — — — —
6.	— » 0—9 » i Kielerkanalens — —	—	7.	— » 0—4 à 5 — i Kielerkanalens — —
7.	— » 9—19 » — —	—	8.	— » ca. 4 à 5 — — — —

#### Som Eksempler paa Beregningen anføres:

**New York**—Pentland—Skagerrak—Karlskrona ialt 3672 Sømil = for 8 Knobs Dampere: 18 Døgn 9 Timer, for 16 Kn. Dampere: 9 Døgn 4½ Time.

**New York**—Pentland—Brunsbüttel og Holtenau—Karlskrona, ialt 3667 Sømil = for 8 Kn. Dampere: 18 Døgn 8 Timer, hertil kommer Kielerkanalen, i hvilken Sejladsen regnes at tage 10 Timer altsaa 18 Døgn 18 Timer. — For 16 Knobs Dampere bliver Størrelserne 9 Døgn og 4 Timer + 10 Timer = 9 Døgn 14 Timer. Ad den engelske Kanal er Vejen længere, for 8 Knobs Dampere 7 Timer for 16 Knobs 3½ Time længere.

**Colon**—Karlskrona (Pentland—Skagerrak) 5259 Sømil (8 Knob: 26 Døgn 7 Timer; 16 Knob: 17 Døgn 3½ Time). **Colon**—Karlskrona (Bishop rock—Kielerkanalen) 5241 Sømil (8 Knob: 26 Døgn 5 Timer + 10 Timer; 16 Knob: 13 Døgn 2½ + 10 Time).

**La Guaira**—Skagerrak—Karlskrona: 4797 Sømil (8 Knob 24 Døgn; 16 Knob 12 Døgn). **La Guaira**—Kielerkanalen—Karlskrona 4677 Sømil, 8 Knob 23 Døgn 9 Timer + 10; 16 Knob 11 Døgn 16½ Time + 10.

**Pt. of Spain**—Skagen—Karlskrona 4653 Sømil (8 Kn. 23 Døgn, 7 Timer; 16 Kn. 11 Døgn 15½ Time). **Pt. of Spain**—Kielerkanalen—Karlskrona 4493 Sømil (8 Kn. 22 Døgn 11 Timer + 10 Timer; 16 Kn. 11 Døgn 5½ Time + 10 Timer).

**Paramaribo** (Pentland, Ushant) Skagen—Karlskrona 4732 Sømil (8 Kn. 23 Døgn 16 Timer; 16 Kn. 11 Døgn 20 Timer). **Paramaribo**—Kielerkanalen—Karlskrona 4494 Sømil (8 Kn. 22 Døgn 11 Timer + 10 Timer; 16 Kn. 11 Døgn 5½ Time + 10 Timer).

Fra **New York** er Vejen for en 8 Knobs Dampere 9 Timer hurtigere gennem Skagerrak end gennem Kielerkanalen, for en 16 Knobs 9½ Time.

Fra **Colon** er Skagerrak for 8 Knobs Dampere 8 Timer hurtigere, for 16 Knobs Dampere 9 Timer hurtigere.

Fra **La Guaira** er Kielerkanalen for 8 Knobs Dampere ca. 5 Timer hurtigere, men for 16 Knobs Dampere er Skagerrak hurtigst (2½ Time). Fra **Pt. of Spain** er Kielerkanalen ca. 10 Timer hurtigere, for en 16 Knobs Dampere tager Turen via Skagerrak og via Kielerkanalen samme Tid. — Fra **Paramaribo** er Kielerkanalen for 8 Knobs Dampere 19 Timer hurtigere, for 16 Knobs 4½ Time hurtigere.

Magdalenaflodens Munding i det Caraibiske Hav, er ikke blot Bekostningen, men ogsaa Tidsforskellen i Skagerraks Favør. Et Skib, der sejler fra Panamakanalen eller et hvilket som helst Punkt nord derfor paa Mellemamerikas eller Nordamerikas Kyst og er bestemt for Østersøen, bør altsaa, hvis ikke Havne ved Nordsøen først skal anløbes, og hvis ikke ualmindeligt ugunstige Vejrforhold raader nord for Skotland, ved Pentland Skerries, der skal passeres, vælge Vejen gennem Skagerrak og Øresund. — De foranstaaende Betragtninger gælder direkte Sejlads til en Havn i Østersøen uden Anløb af en af de Havne, der ligger henholdsvis ved Vejen gennem Kielerkanalen eller ved Ruten gennem Skagerrak og Sundet. Skal Hamburg anløbes, bliver Ruten den Vej forlænget med ca. 68 Sømil, hvilket svarer til en Tid af ca. 8 Timer for en 8 Knobs Dampers. — Og denne Forlængelse af Ruten er i mange Maader mere ufordelagtig for Skibsfarten end blot Afstanden giver Begreb om, fordi der mange Steder er grundt Farvand i Elbmundingen, ligesom den stærke Strøm og Tidevandet er til Ulempe.

Ved Anløb af København bliver Vejen kun i ganske ringe Grad forlænget, og der er rummelig Sejlads gennem Skagerrak, Kattegat og Sundet. Naar Drogden er passeret, er man praktisk talt i Østersøens aabne Vand; derimod har den, der under langsom og besværlig Sejlads er kommet gennem Kielerkanalen, endnu to ret vanskelige Passager at overvinde, dels *Femern Bælt* syd for *Løland*, dels Strædet mellem Gedser og *Darsser Ort*, hvor det farlige Gedser Rev strækker sig langt ud i Vandet. —

Det fremgaar klart af vedføjede Kort (Fig. 36), hvor stor en Del af det nordlige Atlanterhav der ved direkte Sejlads paa Østersøen har Fordel i Tid ved Benyttelsen af Vejen gennem Skagerrak og Øresund.

KØBENHAVN—HAMBURG. Øresund maa altsaa den Dag i Dag være et begunstiget Farvand, hvad jo ogsaa den faktiske Skibsfart viser. — Jo nøjere Forbindelserne knyttes mellem Østersølandene og Nordamerika, desto større vil Øresunds Betydning blive, og København vil høste Gavn deraf. Havde kun det gamle Grundlag for Omlandsfarten eksisteret med Produktion af Raastoffer i Østersølandene og af Industrivarer i Nederlandene, havde vel Kielerkanalen draget mere af Trafikken til sig, — og dermed yderligere gavnet Hamburg, der, som vi har set, er vor mægtige Konkurrent i Østersøhandelen. — Ligesom København har den solide Basis for sin Handel i Forsyningen af det danske Statsomraade med Varer, saaledes har Hamburg sin Basis i det mægtige Opland, som knyttes sammen af Elben og de andre nordtyske Floder, med hele det vidtforgrenede





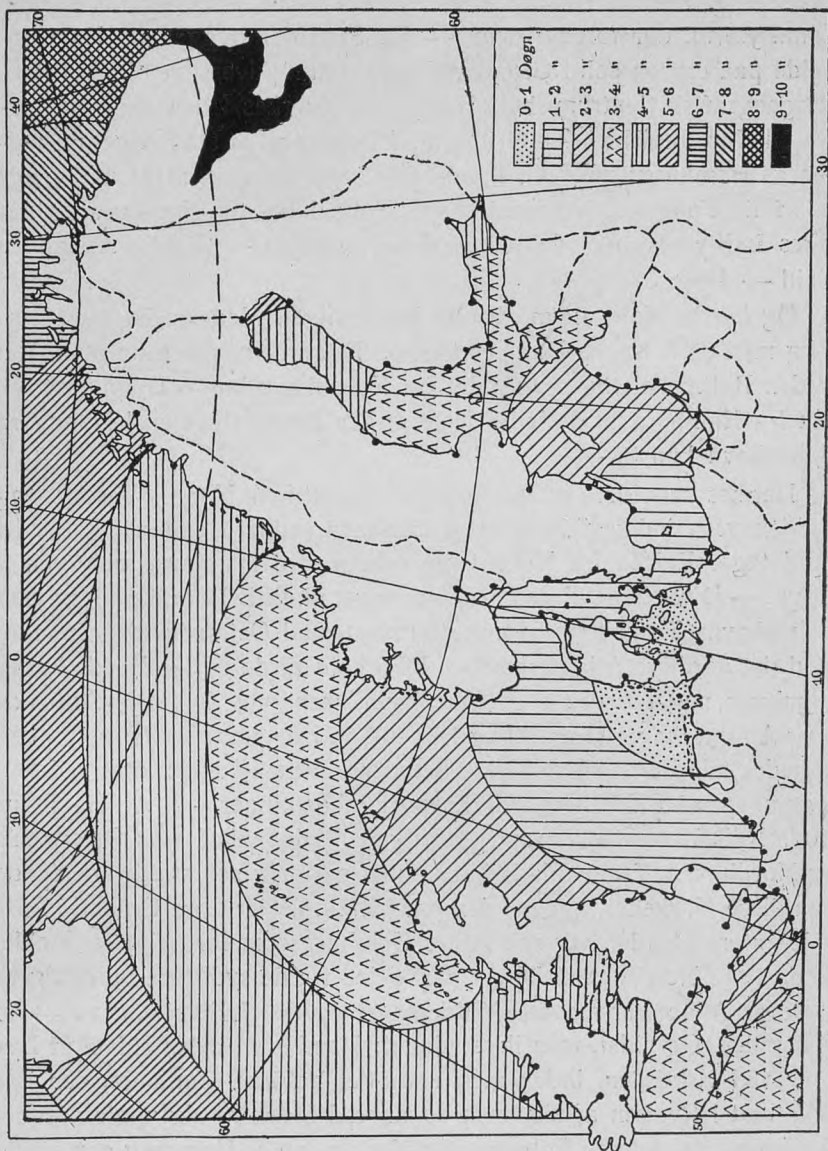


Fig. 38.

## Østersøen og Nordseen.

## Døgnstisochnoner for Hamburg

Tidene er beregnet for en Dampner, der løber 8 Knob (ca. 200 Sømil i Døgn). Nedenfor tilføjes Afstanden fra Hamburg til nogle af de paa Kortet nævnte Punkter i Sømil. Til alle svenske Havne og til Havnene i Norge omkring Oslo Fjord (Kristiania Fi.) dannes Kielkanalen den hurtigste Vej. Først til Kristiansand er Ruten over Nordseen den hurtigste. — P = via Pentland, K = via Longs ships, + K = via Kielkanalen, betyder, at der skal regnes med 10 Timer længere Sejlads, idet selve Kielkanalens Distance ikke er medregnet i Tallet.

Liverpool: P 999, L 945, Belfast: P 878, L 967, Cardiff: L 815, Portsmouth 493, Dover 393, London: 429, Hull: 385, Sunderland: 419, Leith: 490, Aberdeen: 481, Le Havre: 503, Dunquerque: 369, Vlissingen: 333, Hook van Holland: 291, Wasser Fyrskib: 85, Reykiavik: 1235, Fersdriksvad: 343 + K, Oslo: 381 + K, Kristiansand: 337, Stavanger: 409, Aalesund: 625, Irons hjem: 768, Narvik: 1079, Arkhangelsk: 1934, Holtenau: 29 + K, Warnemünde: 104 + K, Swinemünde: 212 + K, Neufahrwasser: 369 + K, Pillau: 367 + K, Liepāja (Libau): 428 + K, Riga: 582 + K, Tallin (Reval): 637 + K, Kronstadt: 794 + K, Helsinki (Helsingfors): 659 + K, Haparanda: 934 + K, Stockholm: 524 + K, Kalmar: 303 + K, Karlskrona: 261 + K, Malinö: 190 + K, Göteborg: 261 + K, via Nordseen: 403.

Kanalsystem, der forener dem. — En Stad der bygger sin Handelsvælde paa en saa solid Grundvold maa naturnødvendigt blive et handelsgeografisk Centrum, hvis Indflydelse mærkes viden om. — Maa-ske vil København af den Grund altid komme til at staa noget i Skyggen af Hamburg; men det kunde dog være interessant at undersøge en af de Faktorer, hvorpaa baade København og Hamburg støtter deres Indflydelse paa Østersølandenes Handel; — nemlig Afstanden i Tid — (Fig. 37 og 38).

Og her er København absolut begunstiget. Medens det fra Hamburg med en 8 Knobs Damper tager 5 Døgn at naa den nordlige Del af den Bottniske Bugt, tager det fra København kun 4 Døgn. Afstanden fra Hamburg til de indre Dele af den finske Bugt er 4 Døgn, fra København kun 3. —

Det ses endvidere af Isochronkortene, at hele Norges Vestkyst og Hvidehavet „dækkes“ bedre af København end af Hamburg. Til Aalesund tager Rejsen fra København mindre, fra Hamburg mere end 3 Døgn. — Disse Kort giver altsaa en meget plausibel Forklaring paa, at Københavns Transithandel er rettet mest mod Østersølandene mindre mod det nordlige Atlanterhav. — I Forhold til de øvrige Lande ligger Hamburg noget bedre end København, men paa de lange Afstande over Atlanterhavet (Fig. 39 og Fig. 40) har de smaa Afstandsforskelligheder mindre at sige. — De betyder i Virkeligheden intet ved Beregningen af Skibsfartens Transportomkostninger. — At Hamburg trods Københavns utvivlsomt gunstigere Beliggenhed som Østersøens og Nordhavets Transitplads har kunnet gøre sig saa stærkt gældende paa disse Markeder, ligger i den paa Grund af det store Opland i Forvejen store Handel. Og saa ligger Hamburg som forøvrigt en Række af de store Nordsøhandelsbyer paa Vejen fra de sydligere og østligere Dele af Atlanterhavet, fra Middelhavet og det Indiske Ocean — til Østersøen. Og sidst, men ikke mindst: Hamburg er den sidste af Byerne ved Nordsøen, inden man naar det baltiske Omraade, den har ikke blot i Ryggen af sig, men ogsaa ved Siden af sig nogle af Verdens mest produktive Industriomraader. Ja, nu er Hamburg den sidste i Rækken, — før man naar Østersølandene, — af de store Handels- og Industribyer, København har ganske vist en ikke ringe Handelsbetydning, men Byen er dog i Forhold til Byer som Hamburg og Antwerpen som den mindre Planet i Forhold til Solen. — Var der overhovedet Mulighed for, at København kunde blive en af Solene? — København er een af Transitpladserne for Østersøhandelen; de vigtigste ligger endnu udenfor Østersøomraadet. — Men hvis engang den vigtigste Østersøtransitby kommer til at ligge ved det Baltiske

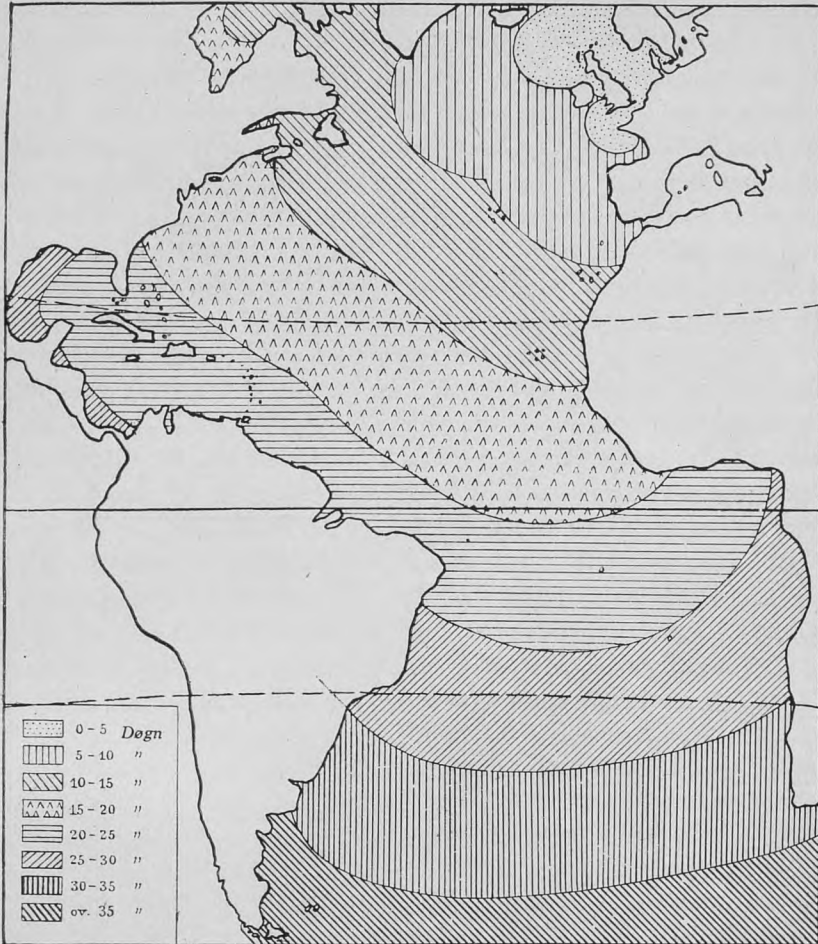


Fig. 39. Atlanterhavet, 5-Døgns Isochroner for København.

Tiderne er beregnet for en Damper, der løber 8 Knob (ca. 200 Sømil i Døgn). Nedenfor tilføjes Afstanden i Sømil fra København til nogle Punkter paa Kortet. P = via Pentland skerries (Skotland), B = via Bishop rock (Scilly Øerne), U = via Ushant (Ile d'Ouessant udfor Bretagne), + K via Kielkanalen; betyder, at der skal regnes med 10 Timer længere Sejlads, idet selve Kielkanalens Distance ikke er medregnet i Tallet.

Kap Farvel (Grønland): 1851, Montreal: 3396 (P), Halifax: 2968 (P), New York: 3521 (P), New Orleans: 5021 (P), Bluefields: 5128 (P), Colon: 5108 (P), St. Thomas: 4248 (P), Barbados: 4311 (P), 4225 (B + K), Pernambuco: 4551 (U + K), Rio de Janeiro 5620 (U + K), C. Hoorn: 7816 (U + K), Capetown: 6541 (U + K), Lagos: 4551 (U + K), Dakar: 2951 (U + K), Lisboa: 1461 (U + K).

Havs Kyster, saa har København unægtelig store Chancer for at blive den By. — En stor Trafiklinie drager sig nu fra Nordsøens store Byer London, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremen henimod Hamburg. — Skulde den kunne fortsættes hen til København? Skulde der ved København kunne skabes et Foreningspunkt af den vigtige

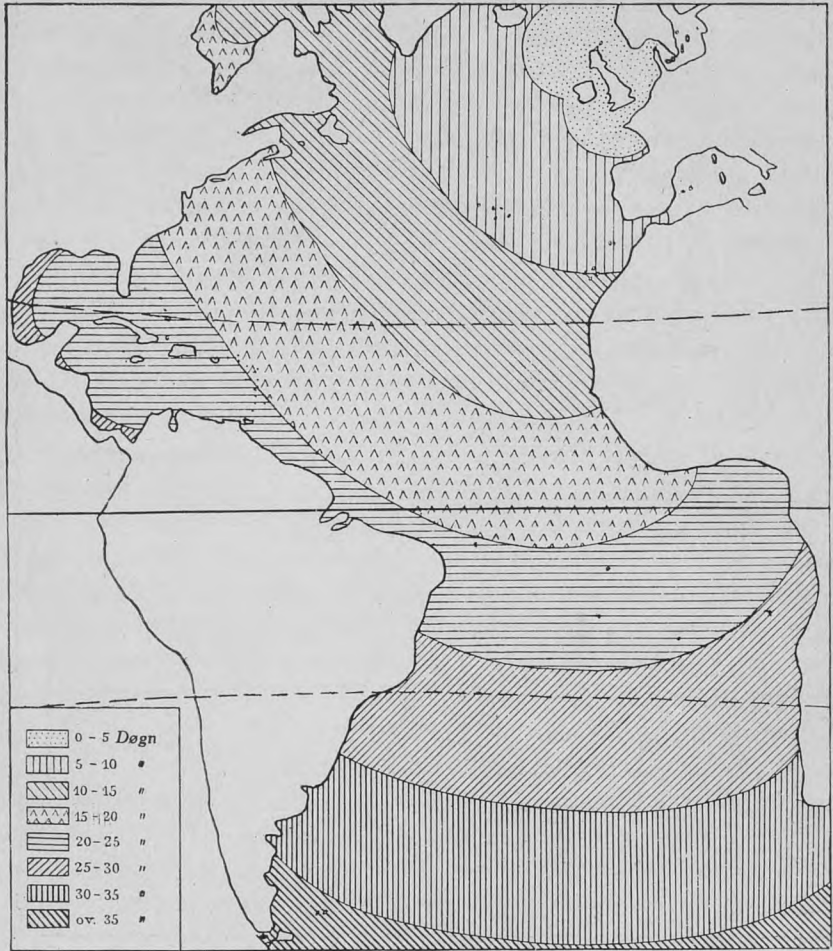


Fig. 40. Atlanterhavet, 5-Døgns Isochroner for Hamburg.

Tiderne er beregnet for en Damp, der løber 8 Knob (ca. 200 Sømil i Døgnet). Nedenfor tilføjes Afstanden i Sømil fra Hamburg til nogle Punkter paa Kortet. — P = via Pentland, B = via Bishop rock, U = via Ushant (Ouessant), + K = via Kielerkanalen; betyder, at der skal regnes med 10 Timer længere Sejlads, idet selve Kielerkanalens Distance ikke er medregnet i Tallet.

Kap Farvel: 1804, Montreal: 3349 (P), Halifax: 2921 (P), New York: 3474 (P) New Orleans: 4974 (P), Bluefields: 5031 (P), 5080 (B), Colon: 5061 (P), 5048 (B), St. Thomas: 4201 (P), 4070 (B), Barbados: 4105 (B), Pernambuco: 4431 (U), Rio de Janeiro: 5500 (U), C. Hoorn: 7696 (U), Capetown: 6421 (U), Lagos: 4431 (U), Dakar: 2831 (U), Lisboa 1341 (U).

Rute gennem Skagerrak med den meget vigtige Linie, der peger mod Øst gennem Kielerkanalen? Mon Kielerkanalen, der i sin første Tid syntes at skulle blive en Trusel mod Københavns Fremtid, tværtimod de bange Forventninger kan føre en ny Strøm af Guld ind over Sjællands Kyster? — Er der Mulighed for, at de store Skibe, der kommer

fra Syd, efter at være gaaet gennem Kanalen, med Fordel kan losse deres Varer i København, Østersøens vigtigste Transitplads?

Det bliver Afstandsforholdene, der atter skal give en Del af Svaret. Et stort Skib sejler ind mod Fyrskibet Elbe I, der baade markerer Indsejlingen til Hamburg og til Kielerkanalen. — En Del af Ladningen skal omlades til et mindre Skib, der skal føre den til Karlskrona, andre Partier af Ladningen skal til andre Byer ved Østersøen. — Omladningen kan ske i Hamburg. En hel Del Smaadampere skal da føre Varen gennem Kielerkanalen, de har hver for sig ret lang Vej til deres Bestemmelsessted. — Men den store Dampere kan ogsaa selv sejle gennem Kielerkanalen, og Omladningen kan ske i København. De mindre Dampere har da hver for sig en kortere Vej til deres Bestemmelsessted. — Fra Elbe I til Hamburg er der 75 Sømil, fra Hamburg til Brunsbüttel 29, fra Holtenuau til Karlskrona 232 Sømil ialt 336 Sømil = 40 Timer (vi forudsætter 8 Knobs Fart hos baade det store og de smaa Skibe) + 10 Timer gennem Kanalen, ialt 50 Timer. — Fra Elbe I til Brunsbüttel er der 36 Sømil, fra Holtenuau til København 159, fra København til Karlskrona 156, ialt 351 Sømil = 42 Timer + 10 = 52 Timer. — Det ses, at Forskellen i Tid mellem at bruge København som Omladeplads og Hamburg som Omladeplads, andrager 2 Timer. — Som man ser, kan Tidsforskellen ikke være afgørende for, om Valget falder paa den ene eller den anden By, den er i hvert Fald paa ingen Maade afgørende i Hamburgs Favør. Det bliver andre Forhold, der bliver de bestemmende; f. Eks. om Hamburg eller København selv staar som Modtagere af en større Del af Ladningen, om det bedre betaler sig at lade et stort Skib sejle en længere Strækning eller lade flere smaa Skibe gøre det, om Losningsforholdene er bedre i den ene eller den anden Havn, om der er Mulighed for at faa Returfragt.

Med det sidste af de nævnte Punkter rører vi forsaavidt ved Københavns Achilleshæl. Vor By kræver en stor Tilførsel af udprægede Massevarer, men udfører Varer, der ikke tager saa megen Plads op. Derfor maa en forholdsvis stor Del af Skibene, der udgaar fra Københavns Havn, sejle bort uden at have modtaget Ladning her. — I 1925 medførte en Ellevtedel af den indgaaede Tonnagemængde ingen Ladning til København, men af den udgaaende Tonnagemængde havde over en Trediedel ingen Ladning modtaget.

Afstandsforhold, Losningsforhold, Mulighed for Returfragt til de store Dampere, stort Fragttilbud og derfor billig Fragt til Smaapladserne; alt dette paavirker Fragtsatserne fra andre Lande til Hamburg og København. Afstandene er givne af Naturen, de kan ikke ændres, og de er, som paavist, ikke ugunstige for København. Alle de andre Forhold er — til en vis Grad — undergivne den menneskelige

Vilje. Losningsforholdene kan forbedres ved Teknikernes Hjælp. Nye Industrivirksomheder kan frembringe de Massevarer, der skal give Returfragt. Aalborgs Cementindustri har støttet Københavns Skibsfart en Del; selv om Skrivekridtet ikke naar op til Overfladen ved København, var det vel ikke utænkeligt, at der i Københavns Nærhed var Muligheder for en Masseproduktion. Den billige Fragt til Smaapladses fremmes ved Oprettelsen af faste Ruter. Hamburg har i Øjeblikket langt flere faste Ruter paa Østersølandene end København.

Det kan dog nok siges, at København med Forhaabning kan se Fremtiden i Møde. De handelsgeografiske Betingelser er — alt i alt — saadanne, at de danner en god Basis for det menneskelige Initiativ.

Den handelsgeografiske Betydning af Københavns Beliggenhed har været skiftende gennem Tiderne.

Da København var en lille Landsby og Roskilde en rig Bispestad, var det Beliggenheden, der i Forbindelse med Datidens Kulturforhold var bestemmende derfor. Nu, da der paa Landsbyens Plads ligger en stor Hovedstad, en livlig Havneby, er det Beliggenheden, der er den vigtige Begrundelse for den Udvikling, der er sket.

Det er, som om den Plads, hvor Danmarks største By blev bygget, først efterhaanden viste, hvilke Muligheder den rummede. — Efterhaanden, som Folket steg i Kultur, efterhaanden, som de omliggende Landes Befolkning højnedes i Levevilkaar og Livsvaner, efterhaanden, som Strædet udenfor dens lave Kyster pløjedes af stedse mere talrige og stedse mere fuldkomne Skibe. —

Og Stedets Muligheder er blevet godt udnyttet i de sidste Aarhundreder. „Den glimrende Handelsperiode“s straalende Forhaabninger brast jo nok som Sæbebobler. Den Fremgang var ikke saa meget bygget op paa Stedets Forudsætninger som paa de øjeblikkelige Betingelser, en stridende Verden udenfor vort fredelige Omraade havde skabt. —

Men paa Stedets solide Grundvold, i Overensstemmelse med Byens Beliggenhed og de Fordele den byder paa, har nye Slægtled bygget videre.

Ingensinde har København været i saa stærk og stadig Fremgang som i de sidste halvtredsindstyve Aar. —

Ingensinde har Byen haft en saa vaagen Ledelse af sin Skibsfart, en saa energisk og fremsynet Handelsstand, en saa driftig Borgerstand. —

Den skal nok vide at udnytte og udvikle de slumrende Muligheder som Hovedstadens Beliggenhed endnu maatte aabenbare.

## Litteraturhenvisninger til 1. Afsnit.

## Østersølandenes Handel gennem Tiderne.

- 1) Walter **Vogel**: Geschichte der deutschen Seeschifffahrt I, Berlin 1915, S. 24.
- 2) Vogel, S. 27.
- 3) Vogel, S. 37.
- 4) **Arup**, E.: Danmarks Historie til 1282, København 1925, S. 46.
- 5) Arup, S. 59.
- 6) Vogel, S. 47.
- 7) L. M. **Bååth**: Hälsingborgs Historia, Hälsingborg 1925, S. 202. Vogel, S. 48.
- 8) Vogel, S. 48—49.
- 9) Vogel, S. 74.
- 10) Vogel, S. 82.
- 11) W. Geissler: Die deutsche Stadt. Forsch. z. deutsch. Landes u. Volkskunde, Stuttg. 1924, S. 372.
- 12) Vogel, S. 157 og S. 165.
- 13) Vogel, S. 158.
- 14) Det vendiske Lübeck blev ødelagt af Rügboerne Aar 1138, Vogel S. 162.
- 15) Vogel, S. 162.
- 16) Vogel, S. 160.
- 17) Arup, S. 119 og S. 228.
- 18) Vogel, S. 90 ff.
- 19) Arup, S. 95.
- 20) Vogel, S. 185.
- 21) Saxo Grammaticus i Winkel Horns Overs. København 1911. S. XIII.
- 22) Cit. eft. Bååth, S. 272.
- 23) Vogel, S. 178.
- 24) Bååth, S. 269.
- 25) Vogel, S. 240.
- 26) Vogel, S. 242.
- 27) Bååth, S. 269.
- 28) Hugo **Matthiessen**: Middelalderlige Byer, København 1927, S. 130.
- 29) Vogel, S. 241.
- 30) Vogel, S. 241.
- 31) Matthiessen, S. 135.
- 32) G. **Braun**: Bemerkungen über die Verkehrsgeographie im allgemeinen und die der Ostsee im besonderen. Zeitschrift der Ges. f. Erdkunde z. Berlin 1912, S. 782.
- 33) Vogel, S. 178.



- 34) Vogel, S. 249.  
 35) Vogel, S. 207.  
 36) Vogel, S. 204—205.  
 37) Vogel, S. 185.  
 38) Vogel, S. 132.  
 39) Vogel, S. 118 ff.  
 40) Vogel, S. 247.  
 41) Arup, S. 239.  
 45) Vogel, S. 251 og 254.  
 46) Vogel, S. 206.  
 47) Vogel, S. 282.  
 48) Vogel, S. 227.  
 49) Vogel, S. 282.  
 50) Vogel, S. 291 ff.  
 51) Vogel, S. 294.  
 52) **Helsingør** i Sundtoldstiden 1426—1857 I, Helsingør 1926, S. 40 ff.  
 54) Vogel, S. 323, 351, 331.  
 55) Vogel, S. 359.  
 56) Vogel, S. 328—42.  
 57) Danmarks Søfart og Søhandel (**D. S. og S.**), København 1919, I, S. 174 ff. (Villads Christensen).  
 58) D. S. og S. I, S. 323 (Alb. Olsen).  
 59) **O. Nielsen**: Københavns Historie og Beskrivelse 1877—ff. I, S. 220.  
 60) Nielsen I, S. 222.  
 61) Nielsen IV, S. 209 ff., III S. 232.  
 62) D. S. og S. I, S. 208 (Villads Christensen).  
 63) D. S. og S. I, S. 343 (Alb. Olsen).  
 64) D. S. og S. I, S. 346 (Alb. Olsen).  
 65) D. S. og S. I, S. 361. (Alb. Olsen).  
 66) D. S. og S. I, S. 379 ff. (Alb. Olsen).  
 67) D. S. og S. I, S. 382 (Alb. Olsen).  
 68) D. S. og S. I, S. 399 (Albert Olsen udtrykker her Mistillid til Danmarks geografiske Betingelser som Storhandelsland, men bemærker dog, at Krigene var Aarsagen til det meget dybe Fald. — At de geografiske Betingelser var gode nok, viser jo netop den Udnyttelse, der blev gjort af dem, da Konjunkturerne var gunstige. Under gode Konjunkturer kunde altsaa København indtage en smuk Position, selv om der endnu savnedes Støtte fra et udviklet Landbrug. Nu, da en saadan Støtte forefindes, træder de gode geografiske Betingelser frem selv under ugunstige ydre Forhold.)  
 69) D. S. og S. I, S. 428 (G. Hornemann).  
 70) D. S. og S. I, S. 207 (Villads Christensen).  
 71) Erwin **Scheu**: Deutschlands wirtschaftsgeographische Harmonie, Breslau 1924, S. 107.  
 72) **Braun**: S. 783.

Desuden er til den sidste Del af Afsnittet benyttet Angivelser i **Vahl og Hatt (V. og H.)**: *Jorden og Menneskelivet IV*, København 1927. — Endvidere: Chr. Reuter: *Der Ostseehandel in früheren Zeiten*. Zeitschr. der Ges. f. Erdk. z. Berlin 1912.

## Litteraturhenvisninger til 2. Afsnit.

De danske Farvande og Kyster og deres Besejling  
gennem Tiderne.

- 1) Oversigt over Danmarks Geologi, Danmarks Geologiske Undersøgelser V, 4 København 1928, S. 161 ff.
- 2) D. S. og S. I, S. 90 (Bering Liisberg).
- 3) Bååth: Hälsingborgs Historia, S. 95 ff.
- 4) Arup, S. 116.
- 5) Johs. Knudsen: „Den nedertyske Seebuch“, Tidsskr. f. Søværnen 1913, S. 127.
- 6) Knudsen, S. 118.
- 7) D. S. og S. I, S. 192 (Villads Christensen).
- 8) D. S. og S. II, S. 349 (Johs. Knudsen).
- 9) Knudsen, S. 132.
- 10) Vogel, S. 94.
- 11) Vogel, S. 352.
- 12) D. S. og S. I, S. 758 ff. (Th. B. Bang).
- 13) D. S. og S. I, S. 209 (Villads Christensen).
- 14) D. S. og S. I, S. 338—339. (Alb. Olsen).
- 15) D. S. og S. II, S. 36 (Johs. Hoeck).
- 16) Vogel, S. 179.
- 17) D. S. og S. II, S. 556 (C. Bloch).
- 18) D. S. og S. II, S. 555 ff., navnlig S. 602—603 (C. Bloch).

## Litteraturhenvisninger til 3. Afsnit.

## Øresundsomraadets Anthropografi.

- 1) O. Nielsen I, S. 117.
- 2) O. Nielsen IV, S. 203.
- 3) O. Nielsen I, S. 19.
- 4) O. Nielsen I, S. 111.
- 5) O. Nielsen I, S. 52.
- 6) O. Nielsen IV, S. 182.
- 7) „Winged headland“, Se D. W. Johnsen: Shore processes and shoreline development, New York 1919, S. 303.
- 8) Bååth, S. 58—59.
- 9) Om Flodrendernes Opstaaen allerede i senglacial Tid er der næppe Tvivl, i hvert Fald for det sydlige Øresunds Vedkommende; jvf. **Knud Jessen**: En undersøisk Mose ved Rungsted, **Meddelelser fra „Dansk geologisk Forening**, Bd. 6, Nr. 14, S. 14.
- 10) V. Milthers D. G. U., V R, Nr. 3, S. 122.
- 11) Jvf. 9).
- 12) Rosenkrantz: Undergrundens tektoniske Forhold i København og nærmeste Omegn. Medd. D. G. F., Bd. 6, Nr. 26, 1925, S. 15. Interessant er den S. 13 givne Forklaring paa „Bredningen“ Syd for Amager som en af Øresundsglet-

scherens Centraldepressioner, hvor „Isen, efter at have bortslidt det tynde Darnienlag, har haft god Lejlighed til at erodere dybere i det bløde Skrivekridt.“ — Den S. 15 nævnte „Helsingørhorst“ kan maaske opfattes som en af Aarsagerne til, at Snævringen ved Helsingør er opstaaet. —

13) C. G. **Weibull**: Landskrona 1413—1913 i Landskrona og Jubileumsutställningen 1913, S. 18.

14) Stedet for denne Holm betegnes nu ved den Plads, hvor Thorvaldsens Museum ligger.

15) O. Nielsen IV, S. 190.

16) En Etape i Udviklingen af Havnen betegnes ved Benyttelsen af „Revieret“ (∴ den Del af Stadsgraven, der laa, hvor nu Gaden „Holmens Kanal“ findes) som Havn, D. S. og S. I, S. 347.

17) Se f. Eks. O. Nielsen II, S. 22.

18) O. Nielsen IV, S. 198.

19) O. Nielsen V, S. 16.

20) Bååth, S. 95 ff.

21) **H. V. Clausen**: Studier over Danmarks Oldtidsbebyggelse. Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie III, 6, 1919, S. 31.

22) Bååth, S. 202.

23) Arup, S. 125.

24) Bååth, S. 204.

25) **Helge Nelson**: Geografiska Studier över de svenska städernas ock stadslika orternas läge. Lund Universitets Årsskrift, I, Bd. 14, Nr. 13, S. 77.

26) Bååth, S. 194.

27) Bååth, S. 215.

28) Bååth, S. 273.

29) Weibull, S. . . . .

30) Nelson, S. 3.

31) **Trap**, Danmark II, København 1920, S. 34 ff.

32) Helsingør, S. 172.

33) Helsingør, S. 168.

34) Helsingør, S. 165.

35) Weibull, S. . . . .

36) Nelson, S. 76.

37) Arup, S. 261.

38) Ahlenius, Kempe, Sverige I, 1904, S. 60.

39) D. S. og S. I, S. 348.

40) O. Nielsen IV, S. 209.

41) Trap: Danmark II, S. 252 ff.

42) Matthiessen: S. 59—60.

43) Trap III (1921), S. 371.

44) Oplysningen skyldes Hr. Lærer Axel Hanssen, Store-Heddinge.

45) Trap III, S. 360.

46) Matthiessen, S. 67.

47) Bååth, S. 279.

48) Nelson, S. 75.

49) Trap II, S. 105.

50) Nelson, S. 72.

51) Nelson, S. 73.

- 52) Matthiessen, S. 125.  
 53) Matthiessen, S. 124.  
 54) Matthiessen, S. 124.  
 55) O. Nielsen, I, S. 23. Solbjærg skal have ligget nær Bredegade paa Frederiksberg, Serridslev nær Vibenshus ved Lyngbyvej.  
 56) Sokkelunds Herred = Middelalderens Støvnæs Herred, O. Nielsen, I, S. 1.  
 57) O. Nielsen I, S. 2.  
 58) O. Nielsen, I, S. 20.  
 59) O. Nielsen I, S. 15 ff.  
 60) O. Nielsen I, S. 22.  
 61) Ifølge en lidt gaadefuld Udtryksmaade i Arup S. 232 skal „Løbet mellem Sjælland og Amager“ have gaaet op, hvor nu Aabenraa, Vognmagergade og Gammelmønt gaar.  
 62) Arup, S. 260—261.  
 63) Matthiessen, S. 114.  
 64) Arup, S. 231.  
 65) Arup, S. 232.  
 66) Vogel, S. 509.  
 67) De danske Statsbaners Beretning om Driften 1. April 1925—31. Marts 1926.  
 68) O. Nielsen IV, S. 204.  
 69) O. Nielsen II, S. 39—40.  
 70) O. Nielsen, II, S. 1 ff.  
 71) O. Nielsen IV, S. 203 og 190 ff.  
 72) I Toldhavnen findes 43,0 ha med 9,1—10,0 m's Dybde; 45,2 ha med 8,1 m's Dybde; 113,1 ha med 6,9—7,5 m's Dybde. I Frihavnen findes 7,0 ha med 9,5 m's Dybde; 13,2 ha med 9,1 m's Dybde; 14,0 ha med 7,5—9,1 m's Dybde. *Toldhavnen*s nye Nordbassin har 320 m Kajlængde med 10,0 m Vand; ved „Larsens Plads“ er der 271 m Kaj med 8,1 m Vand; Nordhavnen 101 m med 7,5 m, Islands Brygge 1140 m med 7,5 m, Teglholmen 490 m med 7,0 m, Frihavns Østmole (Langeliniemolen) 934 m med 6,9 m. I Frihavnen er Kajlængder og Vanddybder følgende: Sydbassin 1542 m med 9,1 m, Kroneløbsbassin 1007 m med 9,5 m, Sydbassin 722 m med 8,1 m og Nordhavn og Mellembassin 1855 m med 7,5 m. (Statistisk Aarb. for København, 1926). Før 1865 var Dybden til Nyhavn 6 m, derfra til Knippelsbro 5½, derfra til Langebro 4 m og syd for denne 2 m. (Daniel Bruun: Danmark, Bd. IV, 6, S. 30.)

#### Litteraturhenvisninger til 4. Afsnit.

### Københavns handelsgeografiske Betydning i Aaret 1925.

- 1) Danmarks Handelsflaade og Skibsfart 1921. Statistiske Meddelelser, S. 23\*.  
 2) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1926.  
 3) Steen de Geer: Die Grosstädte an der Ostsee (Zeitschr. der Ges. für Erdkunde zu Berlin) 1912.  
 4) Gustav Braun: Bemerkungen über die Verkehrsgeographie im allgemeinen

und die der Ostsee im besonderen. (Zeitschrift der Ges. für Erdk. zu Berlin 1912, S. 782.)

Iøvrigt er til dette Afsnit benyttet Statistisk Tabelværk V. R. Litra D, Nr. 45, Danmarks Vareindførsel og Udførsel i Aaret 1925. Statistisk Aarbog for Danmark 1924—25 og 26; Statistisk Aarbog for København, Frederiksberg og Gjen-tofte Kommune 1925 og 1926. Statistiske Meddelelser: Danmarks Handelsflaade og Skibsfart 1921—1925. Staatshandbuch der Freien Stadt Danzig 1926. En af Hovedkilderne har været: Statistik des Deutschen Reichs Bd. 3341: Die Seeschiffahrt im Jahre 1925. — Statistisk årsbok för Finland 1926. — Finlands officiella statistik 1 B, Sjöfart, 1926. — Sveriges statistik, Sjöfart 1925. — Statistisk årsbok för Sverige 1925. — Commerce exterior et mouvement de la navigation de la Lettonie 1925 (Latvijas arejo tirdznieciba un kugu kustiba 1925.) — Eesti sadamad, veeteed, kaubalaevastik ja laevasoit 1923 ja 1924, a (Ports, marine marchande et navigation en 1923 et 1924). — Eesti masandus. Väliskaubandus 1925 (Commerce extérieur de l'Estonie en 1925).

### Litteraturhenvisninger til 5. Afsnit.

#### Kielerkanalen og Øresund.

Foruden de ved foregaaende Afsnit nævnte statistiske Kilder er her benyttet: Vierteljahrsheft zur Statistik des Deutschen Reichs, 35. Jahrg. 1926, II H., S. 39. (Trafikken 1925 gennem Kielerkanalen.) — S. Luensee: Entfernungstabellen Seemännische Bücherei, Bd. 33, Hamburg 1923.

Desuden har Hr. Befragter Max Kurzenberger med stor Elskværdighed givet talrige mundtlige og skriftlige Oplysninger, der har været særlig værdifulde for Udformningen af dette Afsnit. —

---

#### Af Litteratur er iøvrigt benyttet:

- Heiderich-Sieger: Karl Andrees Geographie des Welthandels, I-III, Frankf. a. M. 1910—1913.  
 E. Friedrich: Einführung in die Wirtschaftsgeographie, Leipzig 1911.  
 F. v. Richthofen: Siedlungs und Verkehrsgeographie (Otto Schlüter), Berlin 1908.  
 F. Ratzel: Anthro-Geographie I-II, Stuttgart 1882—81.  
 J. Fairgrieve: Geography and world power, London 1919.  
 A. P. Brigham: Commercial geography, Boston 1918.  
 Jean Brunhes: Géographie humaine, Paris 1912.  
 Ahlmann, H. W.: son: De norske städernas geografiske förutsättningar, Ymer 1919, H. III. S. 249.  
 Hekscher, Eli F.: Järvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling, Stockholm 1907.  
 Danmarks Riges Historie V og VI.

## Illustrationer.

	Side
Fig. 1. Orienteringskort til Tiden før den tyske Bykolonisation i Østersø-landene	10
Fig. 2. Middelalderens Samfærdselsveje mellem Vesterhavet og Østersøen	19
Fig. 3. Orienteringskort til Tiden efter, at Omlandsfarten var blevet almindelig	22
Fig. 4. Baaden fra Nydam Mose	37
Fig. 5. Osebergskibet	38
Fig. 6. „Seebuch“s Kurser gennem de danske Farvande	40
Fig. 7. Den franske By „La Rochelle“s Segl	42
Fig. 8. De danske Stræder	49
Fig. 9. Indsejlingen fra Københavns nuværende Havn til „Gammelstrand“	52
Fig. 10. Oversigtskort over Øresunds Kyster (Bebyggelse)	58
Fig. 11. København ved Aar 1500	70
Fig. 12. København ved Aar 1620	71
Fig. 13. København ved Aar 1650	72
Fig. 14. København ved Aar 1700	73
Fig. 15. København ved Aar 1850	74
Fig. 16. København ved Aar 1888	75
Fig. 17. Godstrafikken ved Roskilde Station	77
Fig. 18. Kvæsthusbroen	80
Fig. 19. Parti fra Københavns Havn	81
Fig. 20. Københavns Frihavn, Vestbassin	82
Fig. 21. Københavns Frihavn, Østbassin	83
Fig. 22. Københavns Frihavn, Udsigt mod Syd	85
Fig. 23. Varetransport i Vægttons over nogle danske, tyske og svenske Byer i Aaret 1925	88
Fig. 24—25. Retning af Import og Eksport af Varer over København og fem tyske Havnebyer	91
Fig. 26. Varetransporten mellem Sverige og forskellige Havne i Aaret 1925	95
Fig. 27. Varetransporten mellem Finland og forskellige Havne i Aaret 1925	97
Fig. 28. Varetransporten mellem Rusland og forskellige Havne i Aaret 1925	97
Fig. 29. Varetransporten mellem Eesti og forskellige Havne i Aaret 1925	97
Fig. 30. Varetransporten mellem Latvija og forskellige Havne i Aaret 1925	99
Fig. 31. Varetransporten mellem Lietuva og forskellige Havne i Aaret 1925	99
Fig. 32. Varetransporten mellem Danzig og forskellige Havne i Aaret 1925	99
Fig. 33. Varetransporten mellem København og Udlandet pr. Søskib, 1925	101
Fig. 34. Værdi af Indførsel, Udførsel og Transit for Danmark og Sverige i Aaret 1925	103
Fig. 35. Fordelingen af Danmarks Transithandel i Aaret 1925	105
Fig. 36. Tidsforskellen mellem Vejen gennem Skagerrak og Vejen gennem Kielerkanalen til et Punkt i Østersøområdet	110
Fig. 37. Østersøen og Nordsøen, Døgns Isochroner for København	112
Fig. 38. Østersøen og Nordsøen, Døgns Isochroner for Hamburg	113
Fig. 39. Atlanterhavet, 5-Døgns Isochroner for København	115
Fig. 40. Atlanterhavet, 5-Døgns Isochroner for Hamburg	116

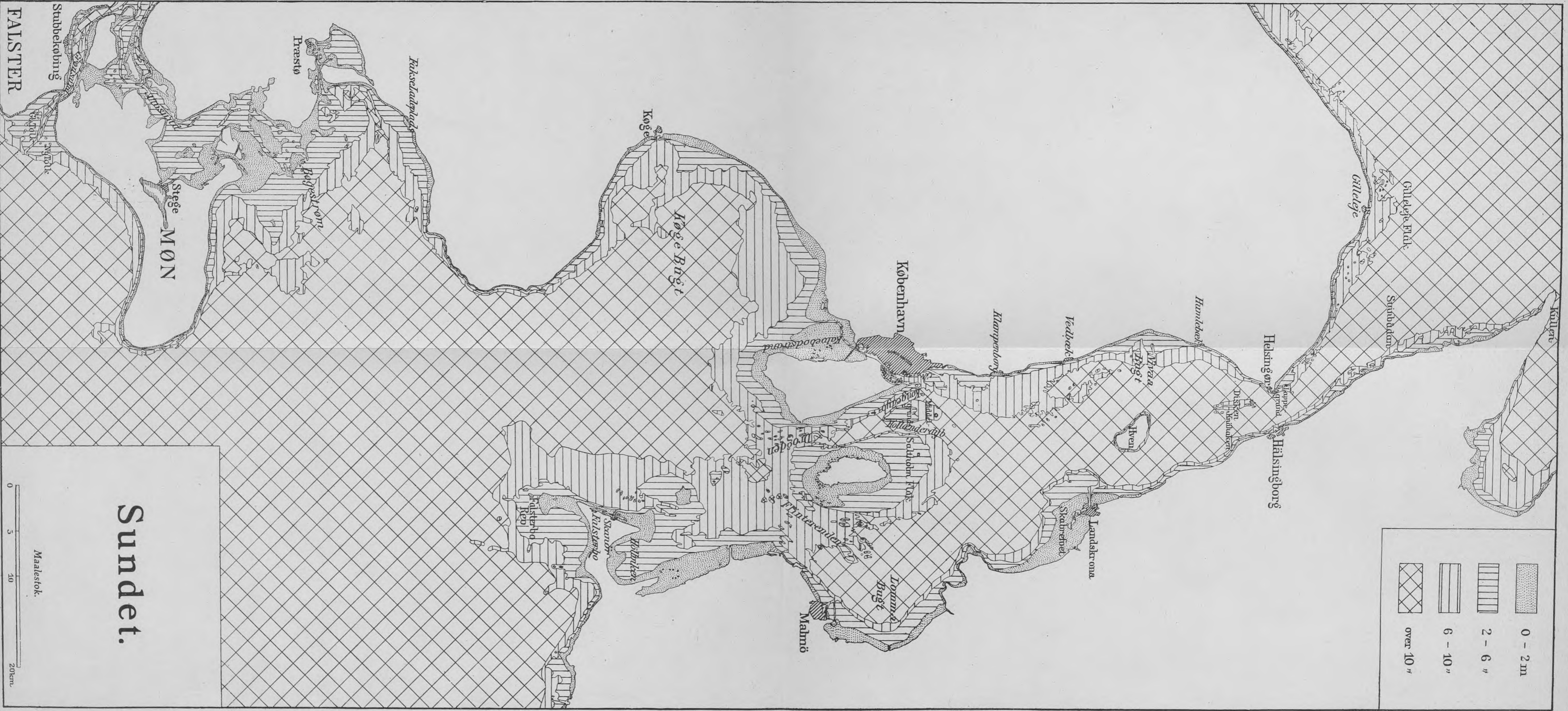
Til Fig. 4, 5, 6 og 7 har „Nyt Nordisk Forlag“, — til Fig. 11, 12, 13, 14, 15 og 16 har „Gyldendals Forlag“ udlaant Clichéer.

Til Fig. 9, 18 og 19 har Hr. Havnedirektør Borg givet Tilladelse til Benyttelse af Billedmateriale, der tilhører „Københavns Havnevæsen“. Til Fig. 20, 21 og 22 har Hr. Frihavnsdirektør Bergsøe givet Tilladelse til Benyttelse af Billedmateriale, tilhørende „Kjøbenhavns Frihavns A/S“. Endvidere har Direktør for Det kgl. Søkortarkiv, Hr. Kommandør Ravn og Hr. Havneingeniør Gnudtzmann været behjælpelige ved Fremskaffelsen af Kort- og Billedmateriale. For al elskværdig Imødekommenhed og Velvilje bringes herved den bedste Tak.

**Indhold.**

	Side
1. Afsnit: Østersølandenes Handel gennem Tiderne ... ..	7
2. Afsnit: De danske Farvande og Kyster og deres Besejling gennem Tiderne	35
3. Afsnit: Øresundsomraadets Anthropogeografi ... ..	48
4. Afsnit: Københavns handelsgeografiske Betydning i Aaret 1925 ... ..	80
5. Afsnit: Kielerkanalen og Øresund ... ..	106
Litteraturhenvisninger ... ..	119
Illustrationer ... ..	125





0 5 10 20 km

Maalestok.

# Sundet.

M Spærreddemning til Regulering af Strømmen i Havnen  
 N Kalkbrænderihavn  
 O Tuborg Havn  
 P Kastrup Havn  
 Q Kroneløb  
 R Kongedyb  
 S Rævshalegrund  
 T Middelgrund

a-a Ladbøstræde (nu Kompagnit og Laderstræde)  
 b Kattesundet  
 c Christiansborg Slot  
 d Thorvaldsens Museum  
 e Holmens Bro  
 f Børsen  
 g Knippelsbro  
 h Langebro  
 i Citadellet

0 - 2 m  
 2 - 6 "  
 6 - 8 "  
 8 - 10 "  
 over 10 "

A Benzinhavn  
 B 10 m s Bassin  
 C Frihavn  
 D Flaadens Leje  
 E Larsens Plads  
 F Kvæsthusbro  
 G Trangraven  
 H Smøtbaadernes Kajplads  
 I Kalvebod Brygge  
 K Islands Brygge  
 L Sydhavn

# København, Red og Havn.

Maalestok.

0 100 500 1000 2000 m.

