Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

KØBENHAVNS HAVN 1956-1966



KØBENHAVNS HAVN 1956-1966





Udgivet af
KØBENHAVNS HAVNEVÆSEN
JUNI 1967

Udviklingen af byen København og af Københavns havn har altid gået hånd i hånd.

Som byen voksede op i ly af Absalons borg på Slotsholmen, således lå de først kendte »ladebroer« i ly bag borgen ved »Gammel Strand«. Det er derfor naturligt, at Københavns havn ved byens 800 års jubilæum i 1967 udsender en lille bog om havnen.

Meningen med bogen har ikke været at skrive havnens historie gennem 800 år. Formålet har derimod været ved billeder og en kortere tekst at give et indtryk af havnen som en moderne storhavn og af de faciliteter, havnen kan byde sine kunder. Samtidig har man villet illustrere havnens betydning for byen København og for det danske samfund.

Søtransporten er inde i en rivende udvikling. I de sidste 5 år er der sket en større udvikling end i de foregående 20, og der er ingen tegn på, at udviklingen vil miste fart, snarere tværtimod.

Nye transportformer, der ledsages af en øget mekanisering, udvikles til stadighed. »Roll-on/roll-off« og containertrafik er ved at få et omfang, som man næppe tænkte mulig for en halv snes år siden.

De fordele, som redere og afskibere kan opnå ved de nye transportmetoder, må ikke sættes til derved, at havnens installationer ikke holder trit med de andre led i transportkæden. En havn må derfor stadig følge med udviklingen på alle områder og helst foruddiskontere den, så man står parat, når nye krav melder sig.

Det er mit håb, at billeder og tekst vil give et indtryk af, at Københavns havn har gjort og vil gøre sit yderste for at stå som en moderne og veludrustet storhavn. Udbygningsprogrammet for de nærmeste år på mere end 100 mill. kroner skulle gerne bidrage hertil.

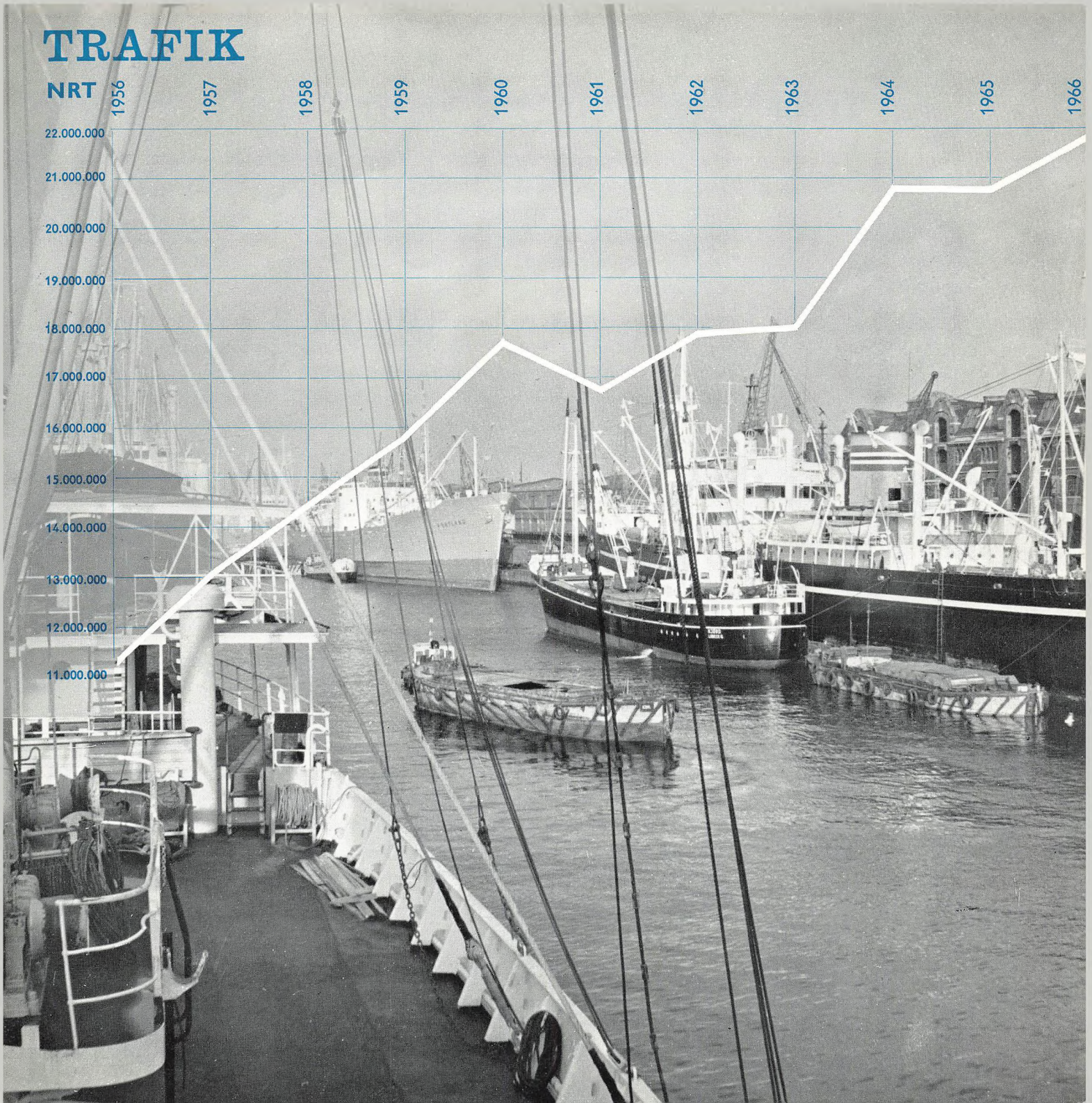
Københavns havn har været, er og vil vedblive at være en god, sikker og billig havn.



CARL MOLTKE
Formand for Københavns Havnebestyrelse



TRAFIK


NRT
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
22.000.000
21.000.000
20.000.000
19.000.000
18.000.000
17.000.000
16.000.000
15.000.000
14.000.000
13.000.000
12.000.000
11.000.000

Trafik

I det sidste tiår er skibsfartens udvikling skredet frem med en hurtighed som aldrig før.

De maleriske skonnerter og galeaser er næsten helt fortrængt af moderne coasters. Passagerfartøjer og fragtbåde bliver større og hurtigere. Navigationshjælpemidlernes udvikling har været påfaldende med klar tendens i retning af fuldautomatisering. Også skibenes losse- og lasteindretninger er blevet radikalt forbedret. Olien har som drivkraft helt afløst kullene, og man aner allerede atomkraften som oliens afløser.

Sideløbende med denne udvikling er også Københavns havns faciliteter blevet udbygget og moderniseret. Anlæg for kombinerede fragt- og passagerskibe i »roll-on/roll-off« trafikken er tilvejebragt, og i tankskibsfarten kan havnen nu modtage fuldt lastede tankskibe på op til ca. 50.000 t. dw. Losse- og lastearbejdet er gjort hurtigere og sikrere ved en betydelig udvidelse af antallet af moderne mekaniske hjælpemidler, ligesom skibenes forsyning med bunkerolie og stores er rationaliseret. Havnen råder over skibsværfter og skibsreparationsvirksomheder for ethvert formål, og flåden af bugser- og forsyningsskibe er udvidet og moderniseret. Man forsømmer fra havnens side ingen bestræbelse for at gøre skibenes ophold i Københavns havn så kortvarige og bekvemme som muligt.

Ca. 8,5 mill. rejsende passerer årlig havnen, som hermed er Nordens største passagerhavn. Anlægspladser til denne trafik er blevet udvidet og moderniseret, således, at f. eks. passagerlinere på op til 40.000 BRT kan anløbe havnen. Adskillige hurtiggående hydrofoilbåde deltager i den stadig voksende Øresundsfart, og inden længe kan man nok vente, at luftpudefartøjer sættes ind.

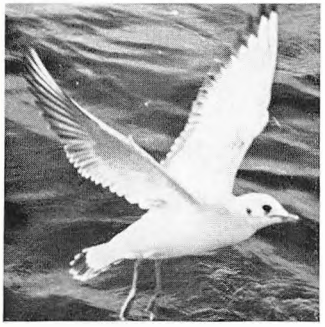
I 1966 blev Københavns havn – som langt den stærkest besejlede havn i Norden – anløbet af 34.725 fartøjer med en samlet tonnage på 21.757.076 NRT, en stigning på 168 % i forhold til 1938. Udover denne besejling har havnens centrale beliggenhed og dens faciliteter bevirket stigende anløb af skibe for bunkring og skibsforsyning m. v., således i 1966 af 2.001 skibe med tilsammen 1.380.903 NRT. For disse anløb, som også har betydning for byens næringsliv, betales ingen havneafgifter. Endvidere har havnen i 1966 haft 1.506 anløb af statsbanefærger fra Malmö med en samlet tonnage på 1.297.317 NRT.

Fragtskib med 16.500 tons sojabønner på vej til Sydhavnen.



Frihavnens Østbassin.

Hydrofoilbåde tilbagelægger de 18 sømil mellem København og Malmö på kun 35 minutter.



Liniebåd ved Søndre Toldbod, hvor en del af importen af stykgods fra udlandet koncentreres.

Kort før afgang fra Kvæsthusbroen – Københavns indenrigs Søbanegård.





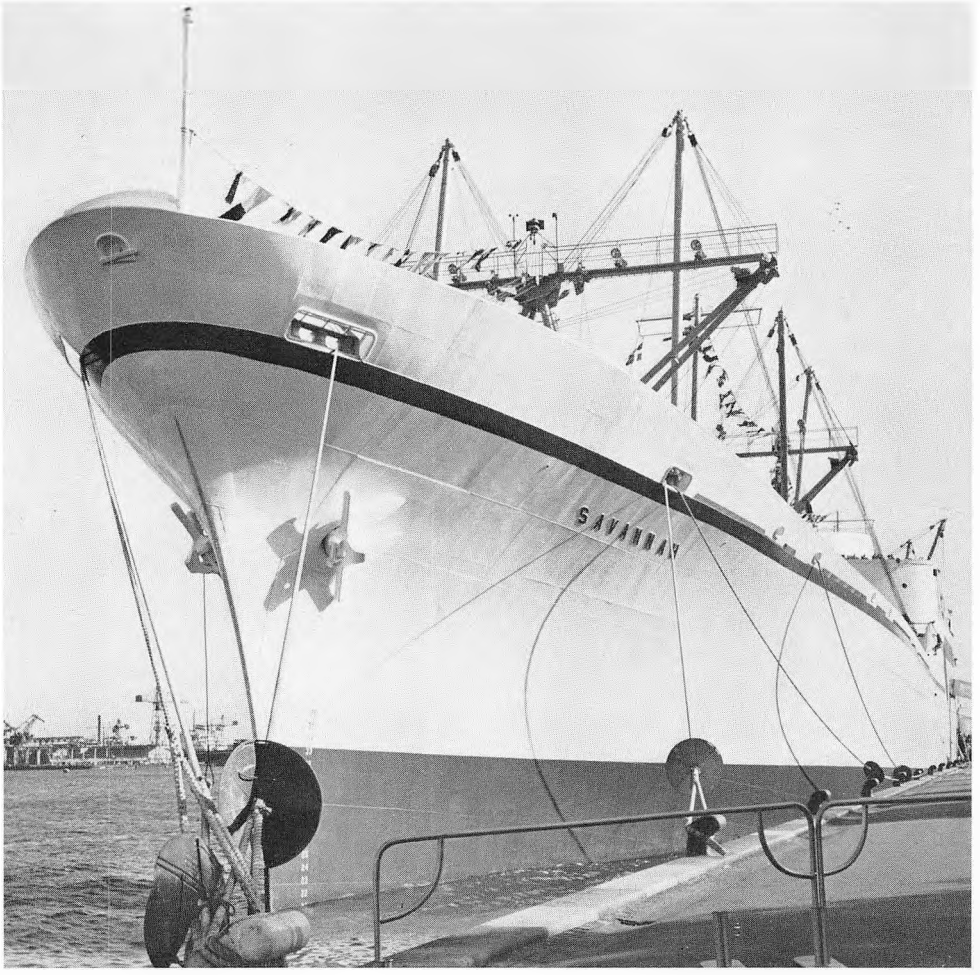


Chilensk skoleskib »Esmeralda«.

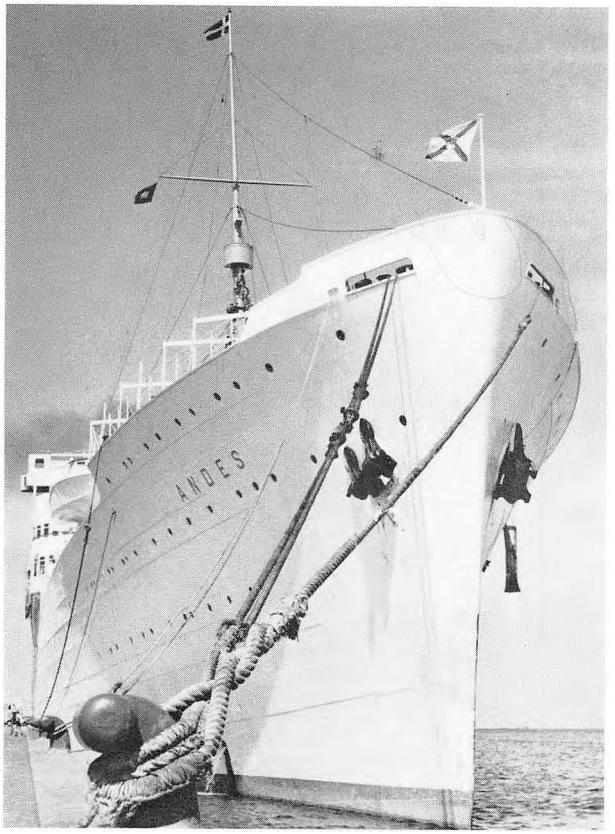


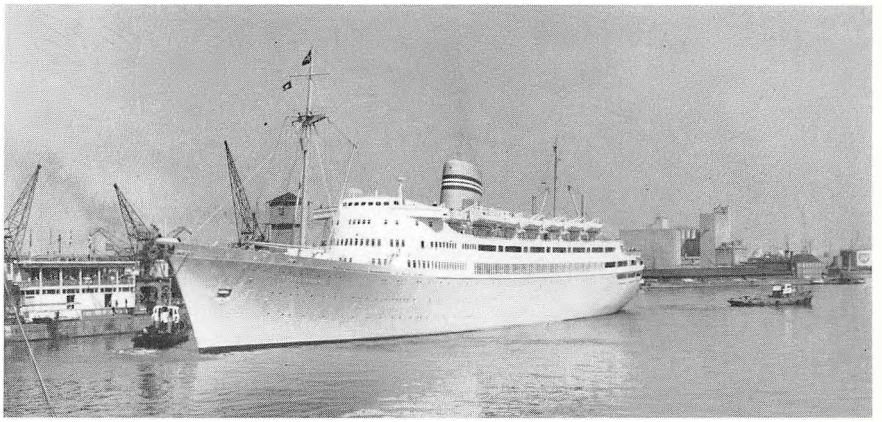
Skonnert i Inderhavnen.

Gammel og ny tid mødes

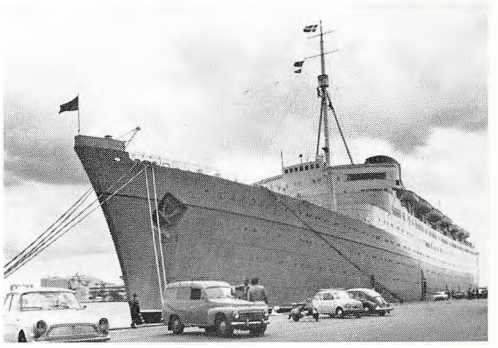


Atomskibet »Savannah« ved Langelinie.





København's havn
er Nordens største
passagerhavn med
ca. 8.500.000
rejsende
om året.



Passagerlinere på indtil 40.000 BRT kan anløbe Langelinie.

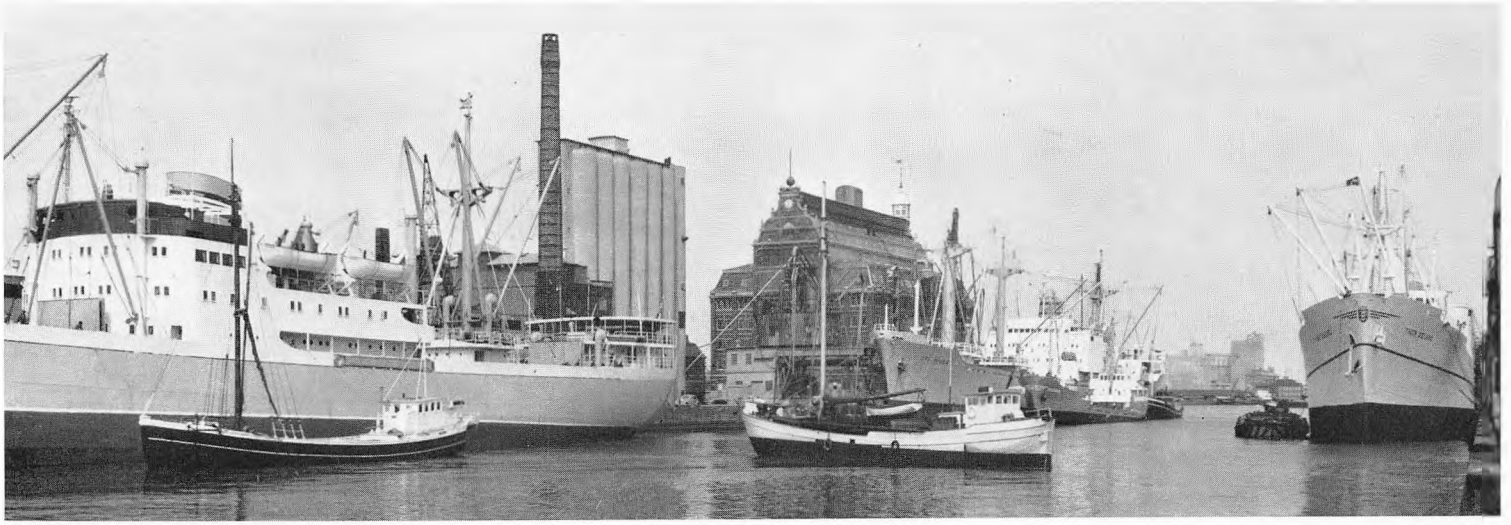


Aktivitet.



Pause.

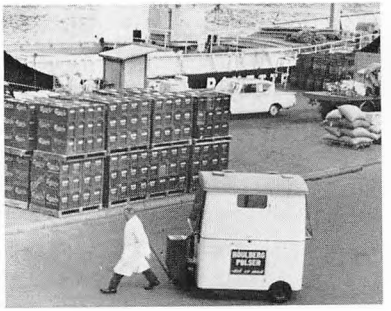
Yderhavnen



Søndre Frihavn.



Skoleskibet »Georg Stage«.



Proviantering.

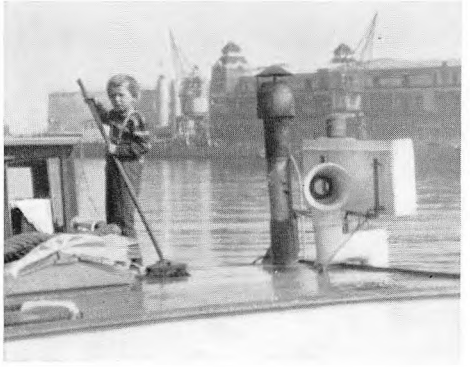
Færgeterminal i Nordhavnen



49.000 ton tanker i Prøvestenshavnen.



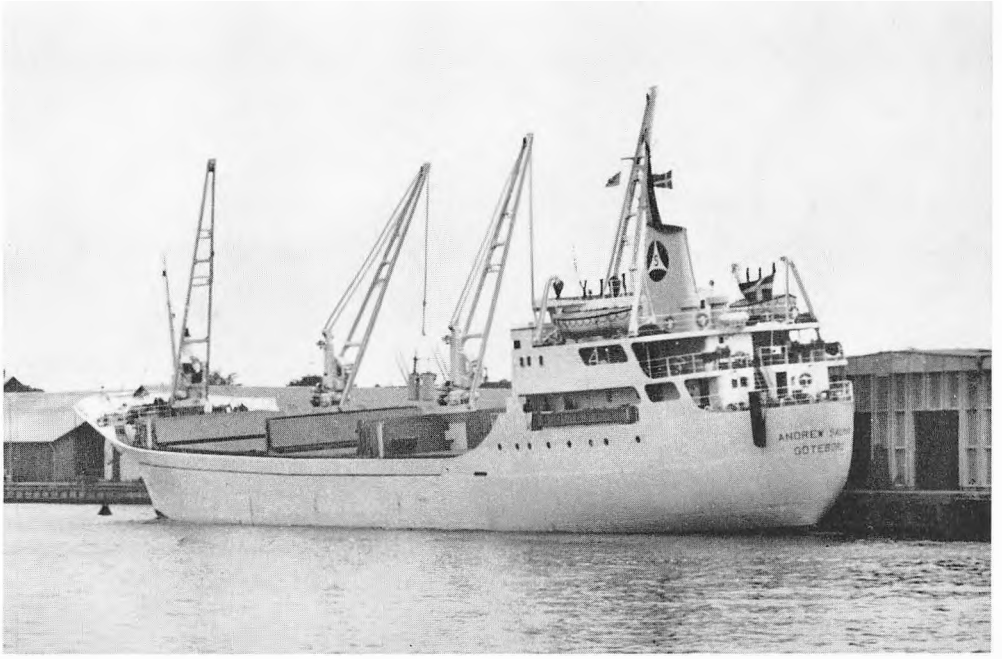
Småskibsfart i Inderhavnen.

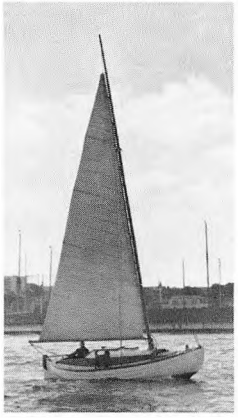


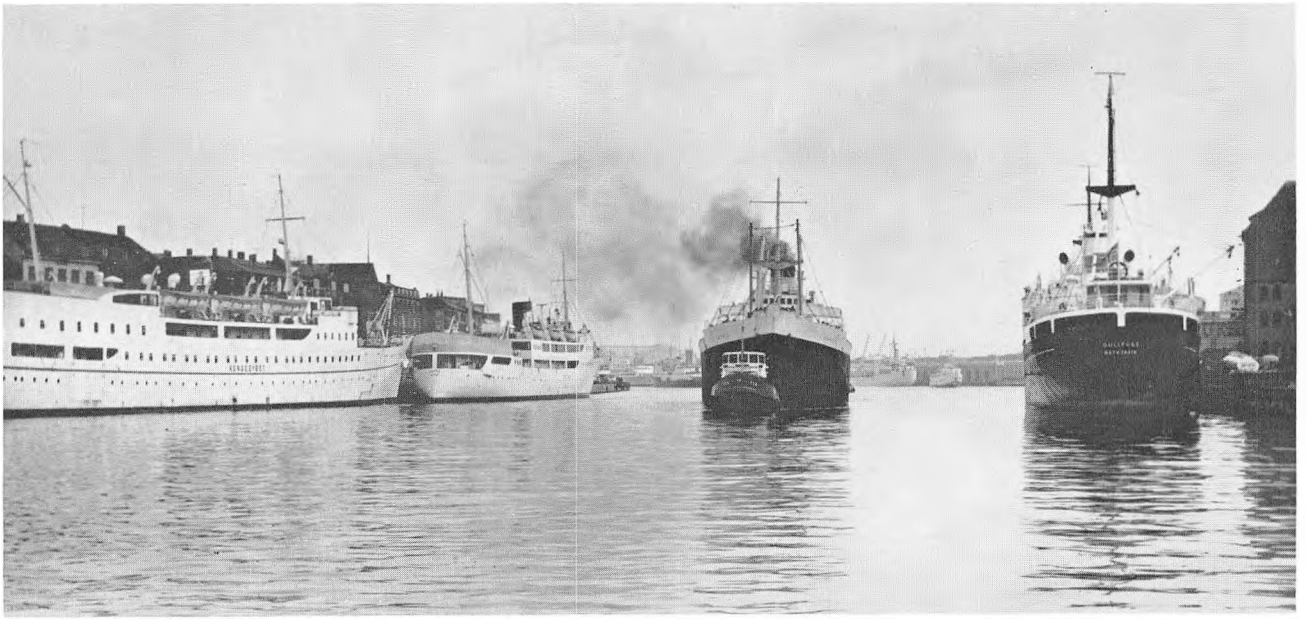


Ishavsskibe ved Kalvebod Brygge.

Specialskib for
transport af papir.







Trafik i Inderhavnen.



Vandlevering



og –

GODSOMSÆTNING



Godsomsætning

Den mekaniserede godsbehandling på kaj og i pakhus er udviklet betydeligt i det sidste tiår.

Til rådighed for behandlingen af godset i Københavns havn står i dag ca. 400 gaffeltrucks med løft på op til 10 tons og ca. 50 mobilkraner med løft på op til 22 tons. Foruden disse hjælpemidler findes yderligere 192 kajkraner, der kan tage løft på indtil 50 tons samt en flydekran med indtil 180 tons løft.

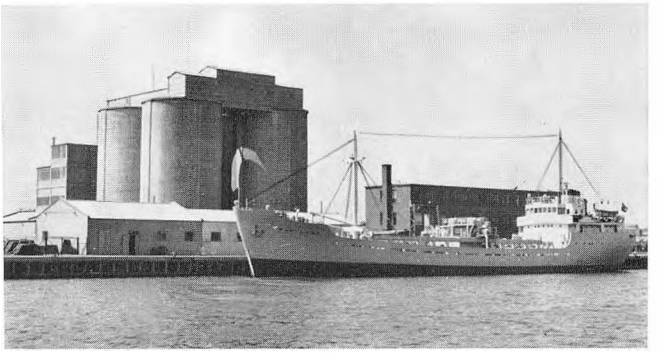
Anvendelse af pallets og containers i stykgodsfarten er efterhånden blevet den hyppigst anvendte transportmetode hvorved opnås, at de enkelte enheder kan pakkes hos afsenderen og forblive samlet indtil ankomststedet. I de senere år er containerne udbygget til supercontainere, der kan indeholde et helt vognlæs varer, og som ofte har en længde på op til 13 m. Mens små containers fortrinsvis behandles efter »lift-on/lift-off« systemet, d.v.s. løftes over skibssiden ved hjælp af kraner, kan supercontainerne foruden ved ind- og udladning efter ovennævnte system også benyttes i »roll-on/roll-off« transporter, hvor de køres ind enten gennem bovporte eller porte i skibssiden.

Mens de ovenfor nævnte transportmetoder sædvanligvis benyttes til stykgods, har der i de sidste 10 år også fundet en udvikling sted i transporten og behandlingen af andre varearter, bl. a. ved benyttelse af specialskibe. Cement transporteres f. eks. nu i vid udstrækning i løs tilstand i specialtankskibe. Ind- og udskibning af cementen finder sted ved hjælp af mekaniske transportanlæg. I modtagehavnen oplagres cementen i silo, og i Københavns havn findes 2 sådanne anlæg.

Papirruller – bl. a. til aviser – der i store kvantiteter tilføres havnen, forsendes nu også i specialskibe. Udlosningen finder sted gennem skibenes sideporte og overføres ved transportører til pakhus, hvor rullerne ved anvendelse af specialtrucks stables. Gaffeltrucks har også vundet indpas ved losning af trælast bundtet af afsenderen. Silokapaciteten for korn- og foderstofvirksomheder er i de sidste 10 år forøget med 83.300 tons, således at der i havnen i dag findes lagerplads til i alt 140.000 tons af disse varer. Også lagerkapaciteten for flydende brændstof er i de senere år vokset stærkt. Der kan således i hele havnen oplagres godt 1 milliard liter, heraf i Prøvestenshavnen 850 mill. liter.

Godsomsætningen over Københavns havn ad søvejen skønnes i 1966 at blive ca. 11,6 mill. tons, hvilket er en stigning i forhold til 1938 på 83 %.





Den årlige omsætning
af cement over
Københavns havn
udgør ca. 425.000 tons.

Cement til storkøbenhavns byggeindustri



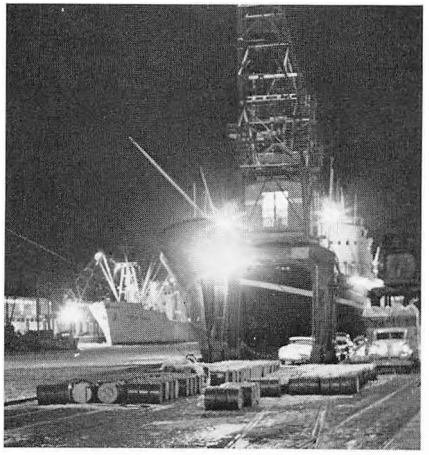


Stykgodslosning.



Indladning af korn fra silo.

Den årlige omsætning af korn, foder- og gødningsstoffer samt oliefrø udgør ialt ca. 690.000 tons.





Ind- og udladning af



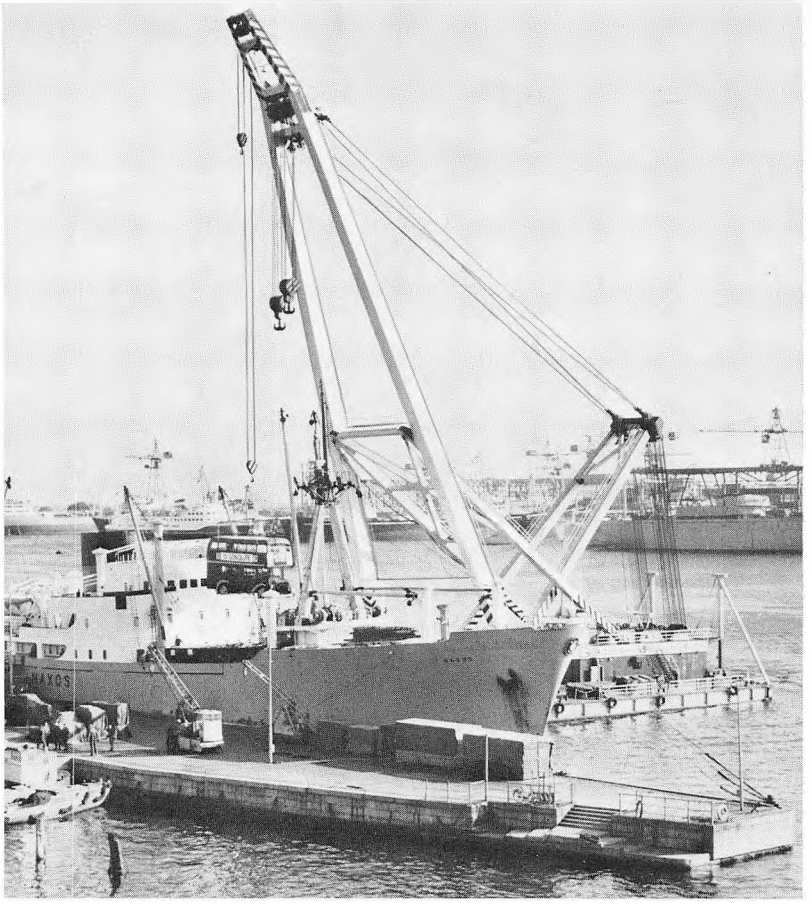
roll-on/roll-off gods







Pakhusbebyggelse med parkanlæg. I baggrunden ses havnevæsenets administrationsbygning.



Todækker bus udlosses.

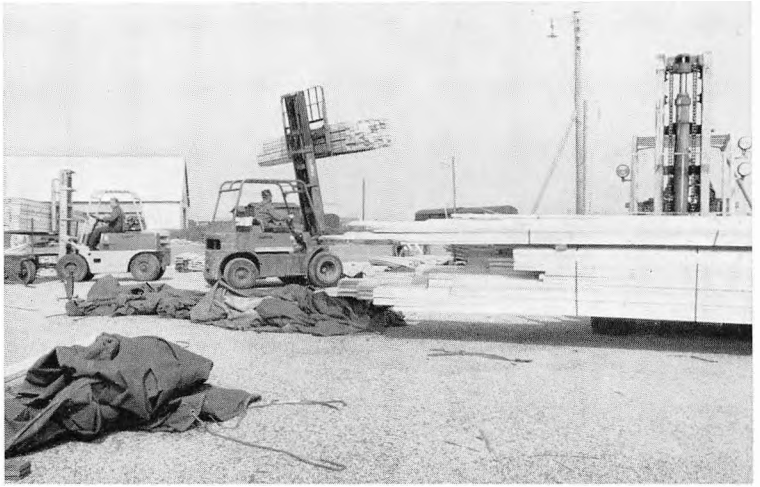
Nordre Toldbod

Teakstammer udlosses i Frihavnen.

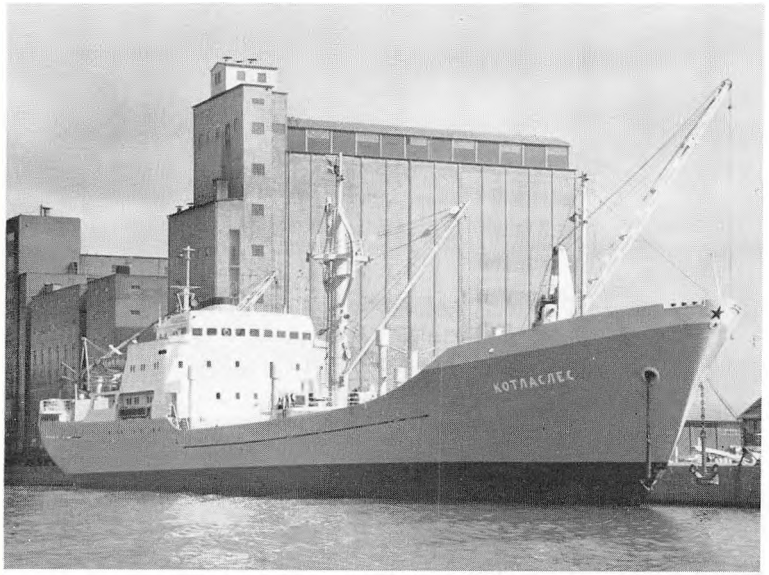


Landlov.

Bundtet trælast
behandles med trucks.

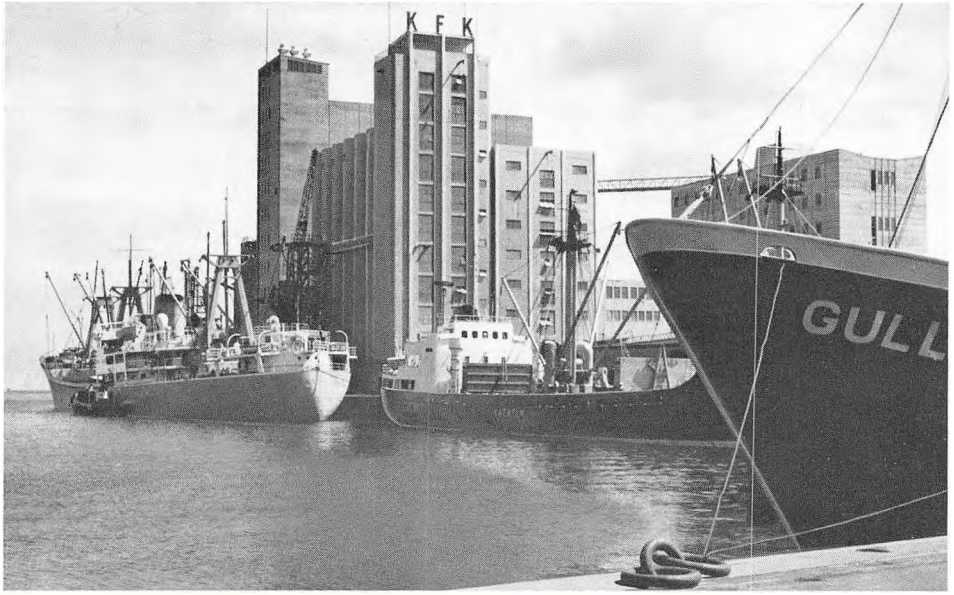


Nye siloer for korn, foderstoffer og sojabønner i Nord- og Sydhavn





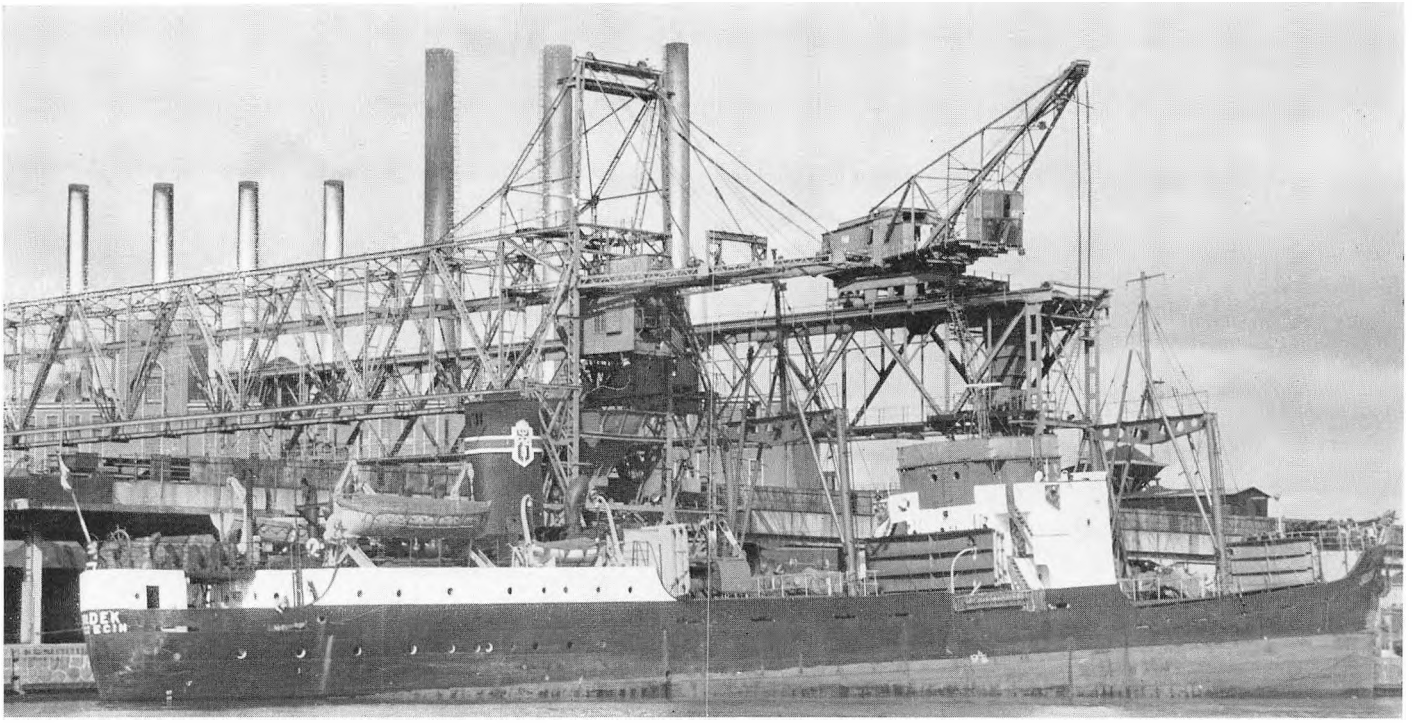
Havnens samlede silokapacitet udgør 140.000 tons.



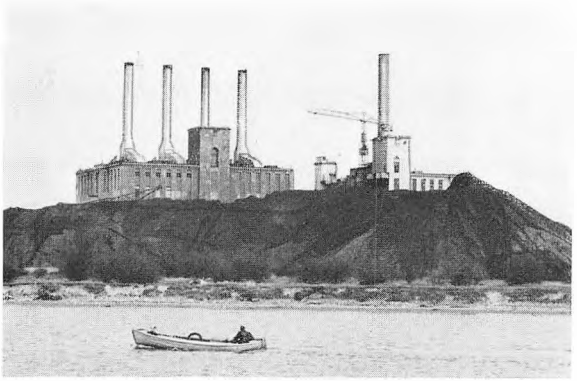
50 ton kran ved Orientbassinet.

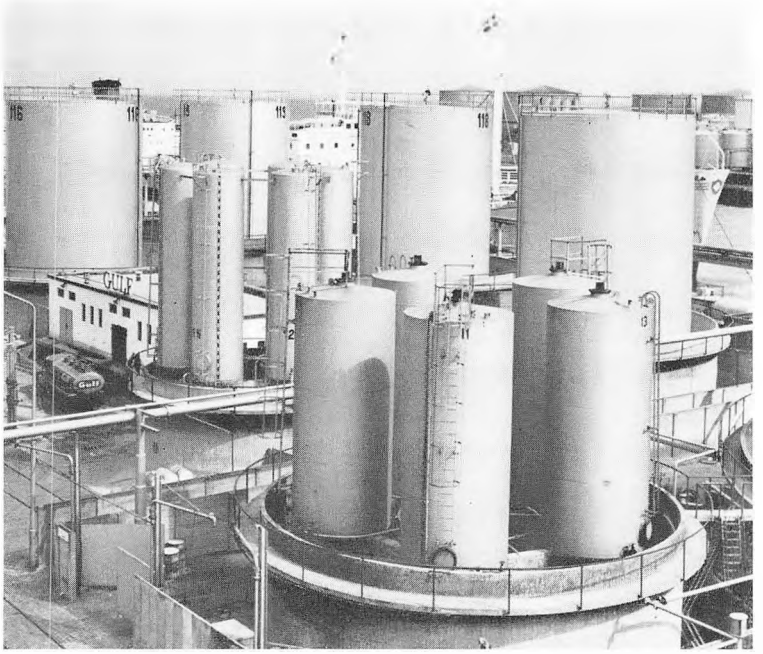






Den årlige omsætning over
havnen af fast brændsel udgør
970.000 tons, mens omsætningen
af flydende brændsel
udgør 4.535.000 tons.



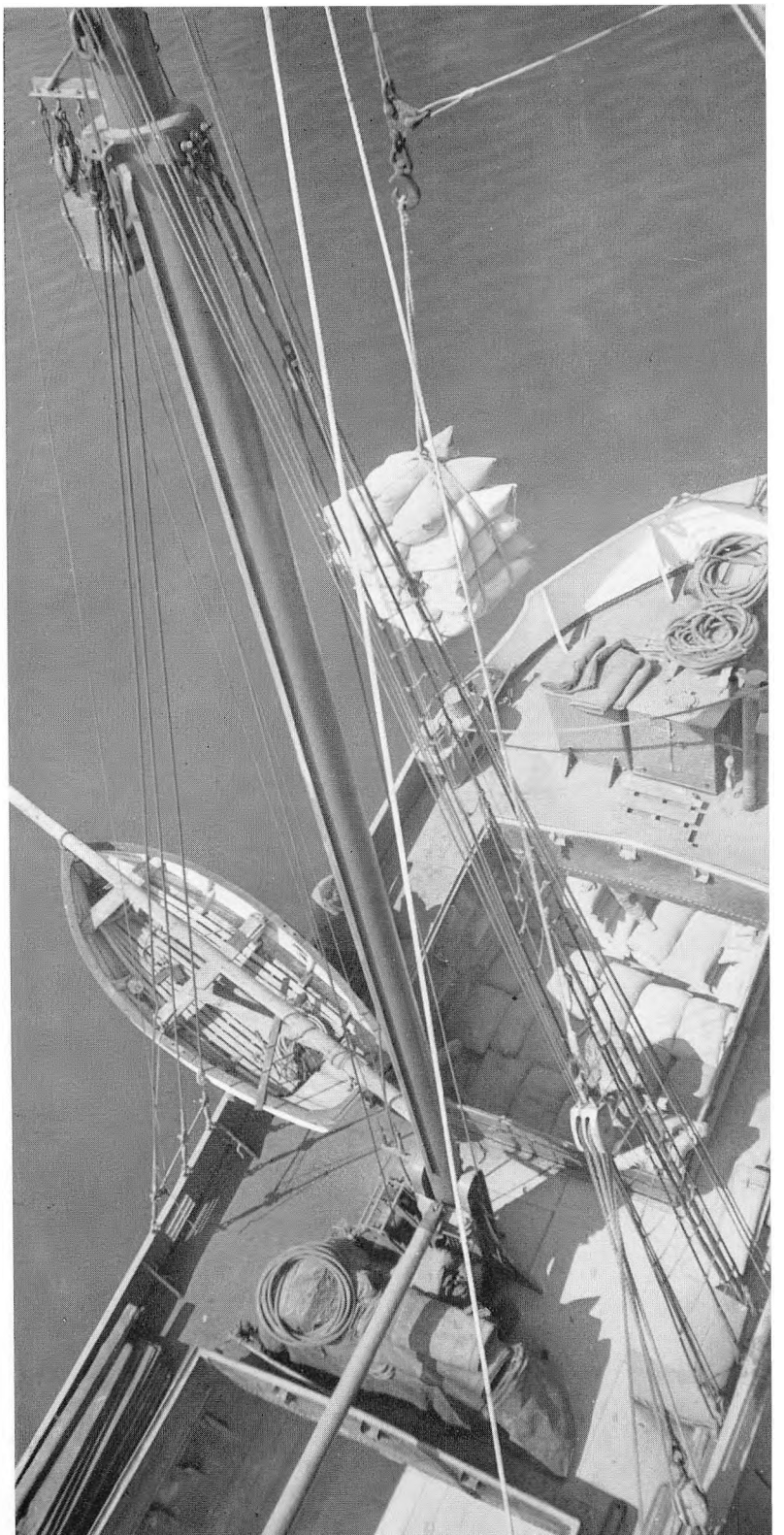




Stykgodslosning.



Omladning af transitgods.



Mekaniseret godsbehandling medfører talrige fordele



Papir i ruller.



Importgods fra pakhus.



Indladning af gods med mobilkraner.



Gods på pallets.





Rationel losning af avispapir.



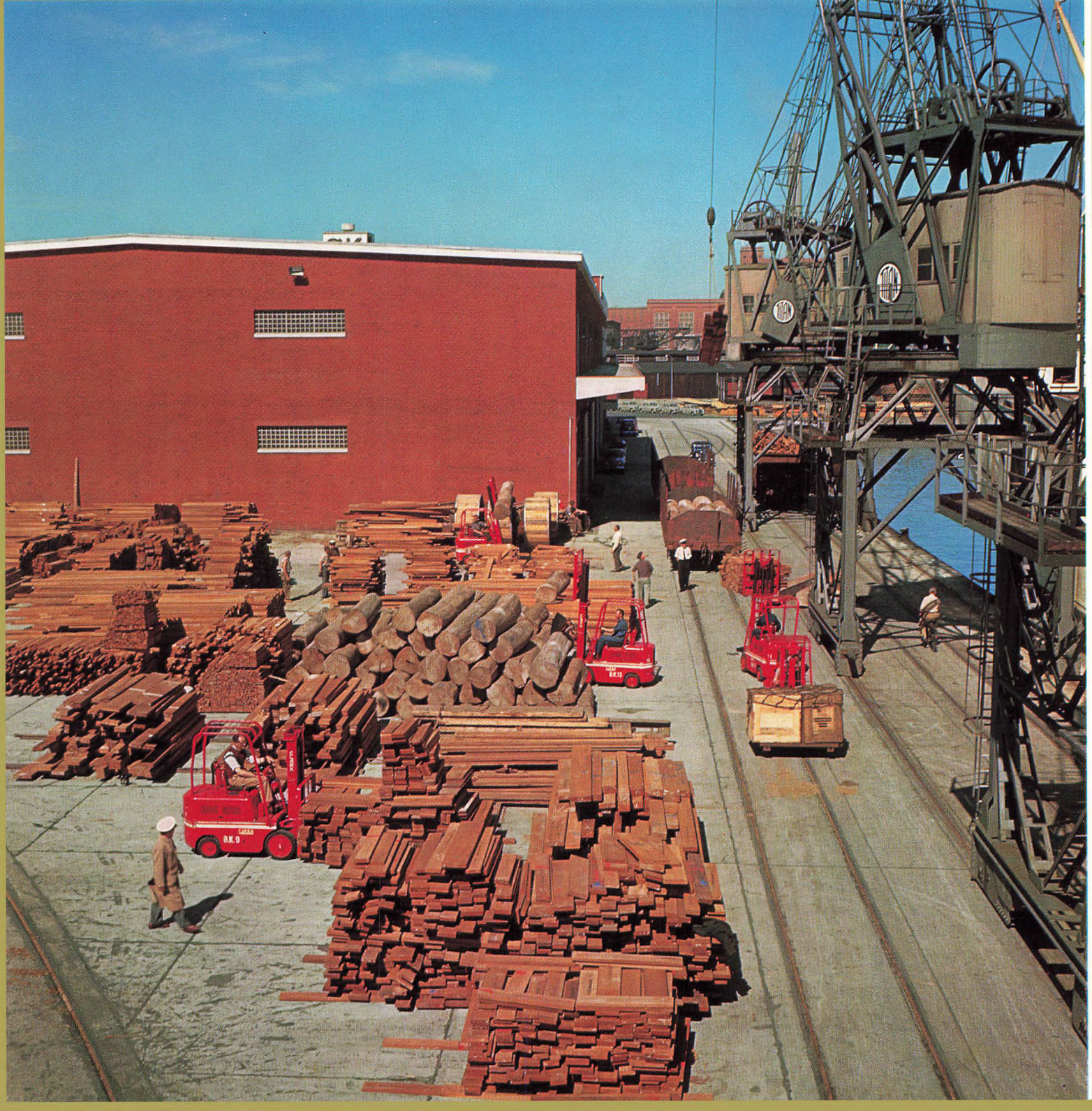
Stålcontainere.



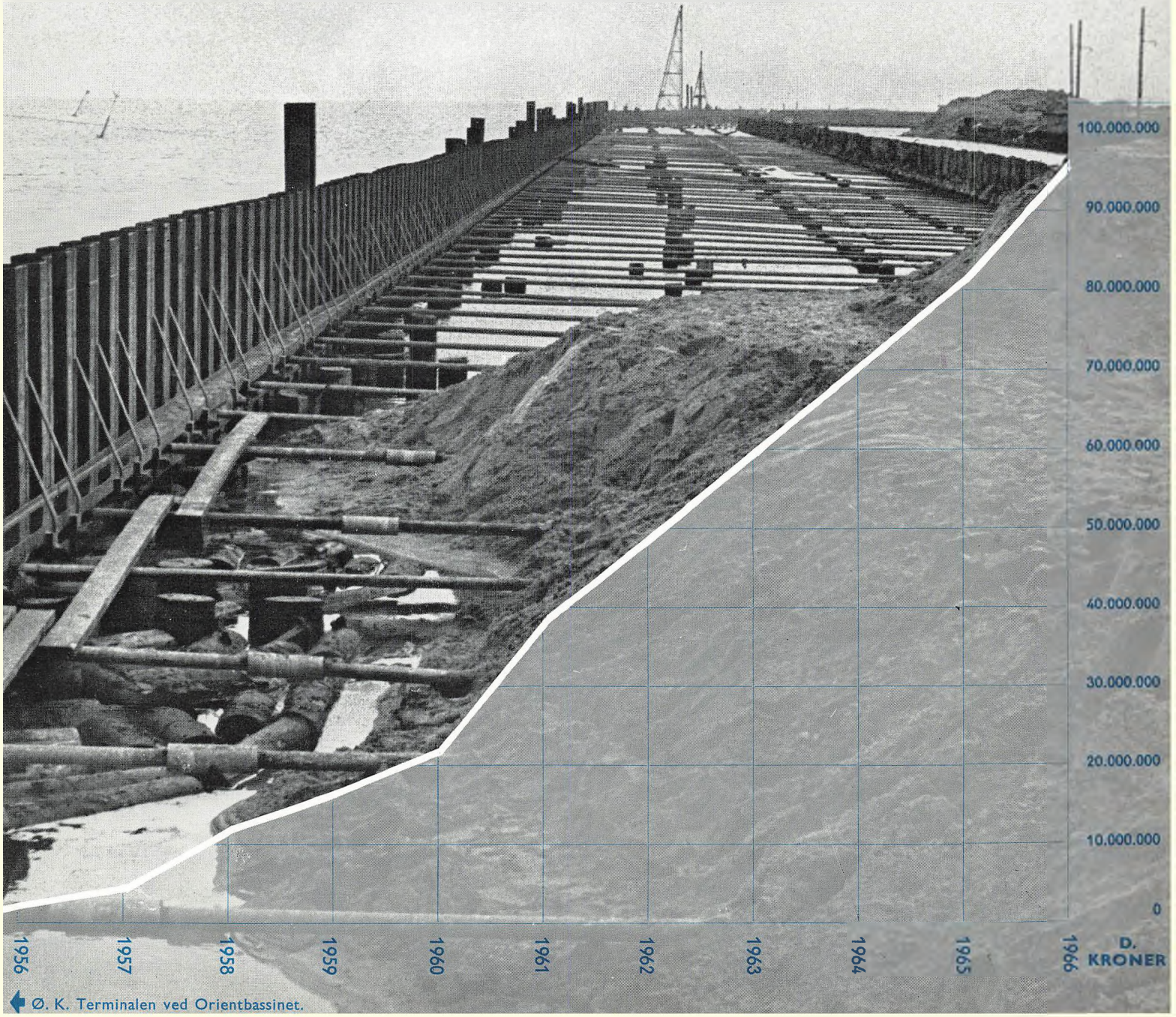
Indladning af supercontainere.



- og kun få bagdele



NYANLÆG OG NYANSKAFFELSER
(INVESTERINGER)



Ø. K. Terminalen ved Orientbassinet.

Nyanlæg og nyanskaffelser

Udviklingen inden for skibstrafik og godsbehandling har medført større nyanlæg og moderniseringsarbejder end i nogen tidligere epoke af Københavns havns historie. Siden krigen er i sådanne arbejder investeret ialt godt 145 mill. kr., heraf i de sidste 10 år knap 100 mill. kr. Bestående anlæg er udbygget med teknisk udstyr, og der er udført moderne belægning på kajer m. v. til brug for mekaniske hjælpemidler, ligesom en forøgelse af vanddybderne i forskellige af havnens områder er foretaget.

ØSTHAVNEN (Prøvestenshavnen)

I oliehavnen er inden for 10 årsperioden foregået betydelige udvidelsesarbejder, ligesom der i 1963 indviedes et anlægshoved for store tankskibe med direkte adgang fra Kongedybet og med 12,5 m vanddybde. Siden krigen er der til udvidelser af Prøvestenshavnen ialt medgået ca. 40 mill. kr. Herudover har olieselskaberne i anlæg investeret ialt ca. 70 mill. kr. til tankbyggeri og bygninger m. v.

SYDHAVNEN

Ved havnens sydgrænse afsluttes i disse år betydelige opfyldningsarbejder, hvortil der ialt er forbrugt 4 mill. kr. Arealerne udlejes til industri- og lagervirksomheder med tilknytning til havnen. Ved Sluseholmen er anvendt 3 mill. kr. til en moderne »roll-on/roll-off« terminal. Lejeren af terminalområdet har selv opført lagerbebyggelse på 8.000 m².

FRIHAVNEN

I Frihavnen, hvor en stor del af den oversøiske trafik er koncentreret, er i de sidste 10 år investeret godt 18 mill. kr. til nyanskaffelser og forbedringer.

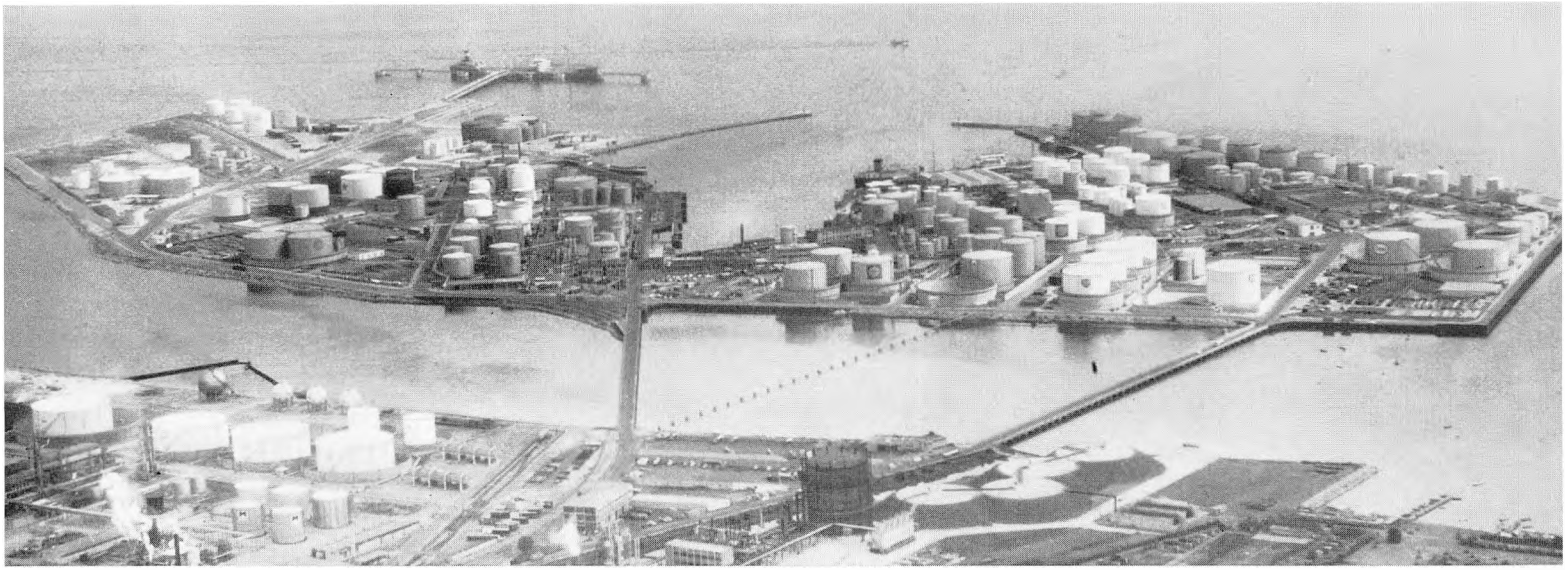
NORDHAVNEN

Ved Kalkbrænderihavnens østside er etableret en 650 m lang kajstrækning forsynet med 2 anlægshoveder med 3 anlægspladser, og installationerne omfatter bl. a. 2 hydrauliske klapper. Der er herved skabt begyndelsen til et kommende færgehavnsområde i havnens nordlige del. Anlægget blev taget i brug i begyndelsen af 1966 til passager- og godsfærgetrafik efter »roll-on/roll-off« princippet. Næste etape af udbygningen, der forventes afsluttet i 1967, er etableringen af et nyt havnebassin »Færgehavn Nord« med en samlet kajlængde på 800 m. Til de nævnte arbejder vil der medgå et beløb af ca. 31 mill. kr.

Nord for Orientbassinet er påbegyndt bygning af en ny pier med 2.000 m kajlængde og med 10-11 m vanddybde for store stykgods- og containerskibe. Dette arbejde er anslået til at koste ca. 100 mill. kr. og forventes at være tilendebragt i løbet af de kommende år.

MATERIEL

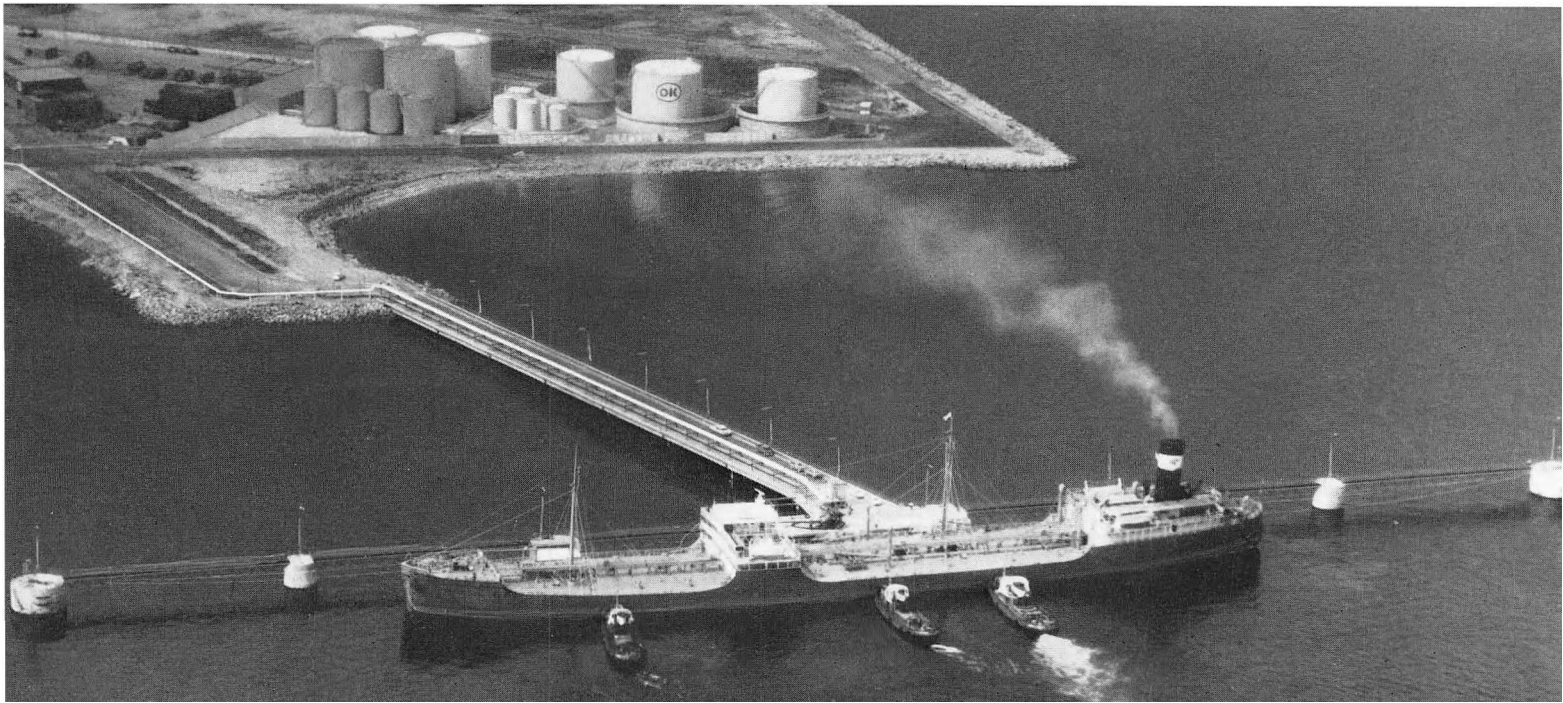
Havnevæsenets flydende materiel er i tiåret blevet tilført fornyelser til et beløb af ialt 6½ mill. kr.



Prøvestenshavnens tankkapacitet udgør 850.000.000 liter, mens havnens samlede kapacitet er på 1.010.000.000 liter.

PRØVESTENSHAVNEN

Oliepieren blev indviet i oktober 1963 og kan anløbes af tankskibe på indtil 50.000 tons d. w.





DFDS Terminal Sluseholmen



Havnevæsenets 180 ton flydekran »Herkules«.


HERKULES KØBENHAVNS
HANS BUDDE

Uddybningen af sejlløbet gennem havnen til 9,5 meter



Havnevæsenets uddybningsmaskine fjernede ialt 708.850 m³ fyld

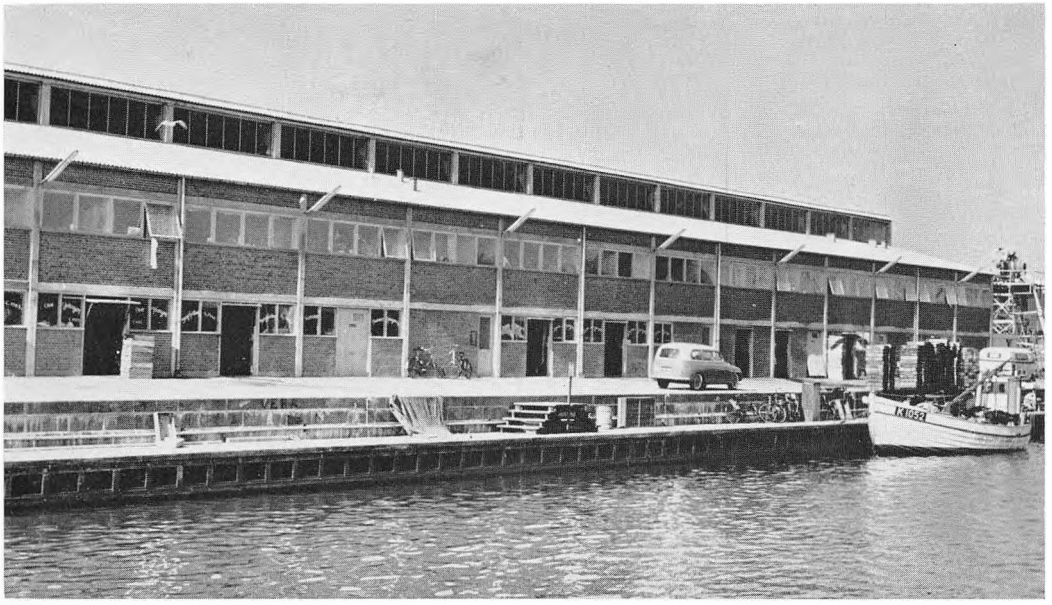






1960-1963

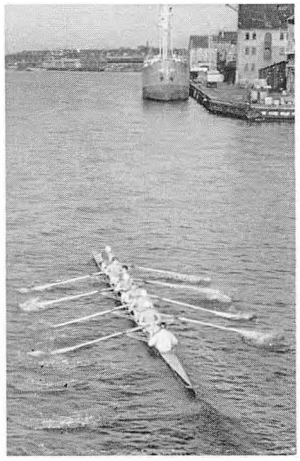




Københavns Fiskeauktionshal
i Sydhavnen.



Ved udgangen af 1966 var opfyldt 132.000 m² areal ved Kalkbrænderihavnen og Skudehavnen.



Burmeister & Wain's byggedok for skibe
på op til 80.000 tons på Refshaleøen.



Færgeterminal med ekspeditionsbygning ved Kalkbrænderiløbskaj.





ROLL-ON ROLL-OFF

HAVNEUDVIDELSER
(OPFYLDNINGER)



Havneudvidelser

De københavnske havneområder har gennem tiderne efter disses vekslende behov kunnet udvides ved opfyldning og kajsætning af lavvandede arealer i havnens umiddelbare nærhed. Kurven på den foregående side viser havnevæsenets egne opfyldninger, der i det sidste tiår omfatter 955.900 m² areal. Herudover er foretaget opfyldninger af staten, kommunen og af private med ialt 175.400 m² i samme tidsrum, og havnens samlede landareal er således i denne periode vokset med ialt 1.131.300 m², hvilket svarer til ca. 60 % af hovedstadens cityområde.

Ved udgangen af 1966 var kajlængden forøget med 2.000 meter, hvortil i 1968 yderligere tilkommer 500 meter. I løbet af få år forøges dette tal med 1.500 meter, hvorefter den samlede kajlængde vil være udvidet til ialt 44 km.

Havnevæsenets opfyldninger har hovedsagelig koncentreret sig mod øst ved Prøvestenshavnen og Refshaleøen, mod syd umiddelbart nord og syd for Sjællandsbroen samt mod nord, hvor også de fremtidige udvidelser af havnen er projekteret.

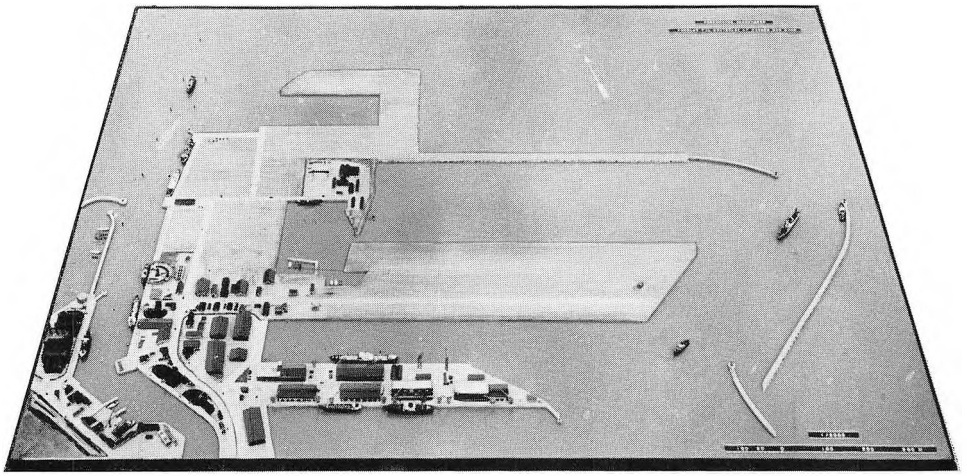
Mod øst er således opfyldt ialt 494.200 m² areal fordelt med 234.000 m² ved Prøvestenshavnen, der herefter ialt omfatter ca. 60 ha areal, og 260.200 m² på Refshaleøen til udvidelsen af Burmeister & Wain's skibsværft. I samme område havde Københavns Kommune ved udgangen af 1966 opfyldt 118.000 m² af et samlet område på ialt 40 ha areal til etablering af et kraftværk m. v.

Mod syd ved Sjællandsbroen er opfyldt ialt 275.000 m², hvoraf alene ved Fiskerhavnsområdet 224.500 m².

Mod nord ved Kalkbrænderihavnen og Skudehavnen var ved udgangen af 1966 opfyldt 132.000 m². Denne havneudvidelse indbefatter »Færgehavn Nord« og forventes afsluttet i 1967.

Foruden de omtalte større opfyldningsarbejder i 1956–1966 har der spredt over det udstrakte havneområde også fundet en del mindre opfyldninger sted bl. a. i Inderhavnen.

I erkendelse af at en havn bør følge udviklingen og gerne må være forud for denne, har man fra havneadministrationens side projekter rede for en fortsat udbygning. Disse projekter koncentreres som omtalt i det nordlige havneområde, og i 1966 påbegyndtes således en ny opfyldning nord for Frihavnen ved Orientbassinet, hvor der skal tilvejebringes 3–400.000 m² areal. Denne pier vil få en bredde af 3–400 m på 10–11 meter vand.



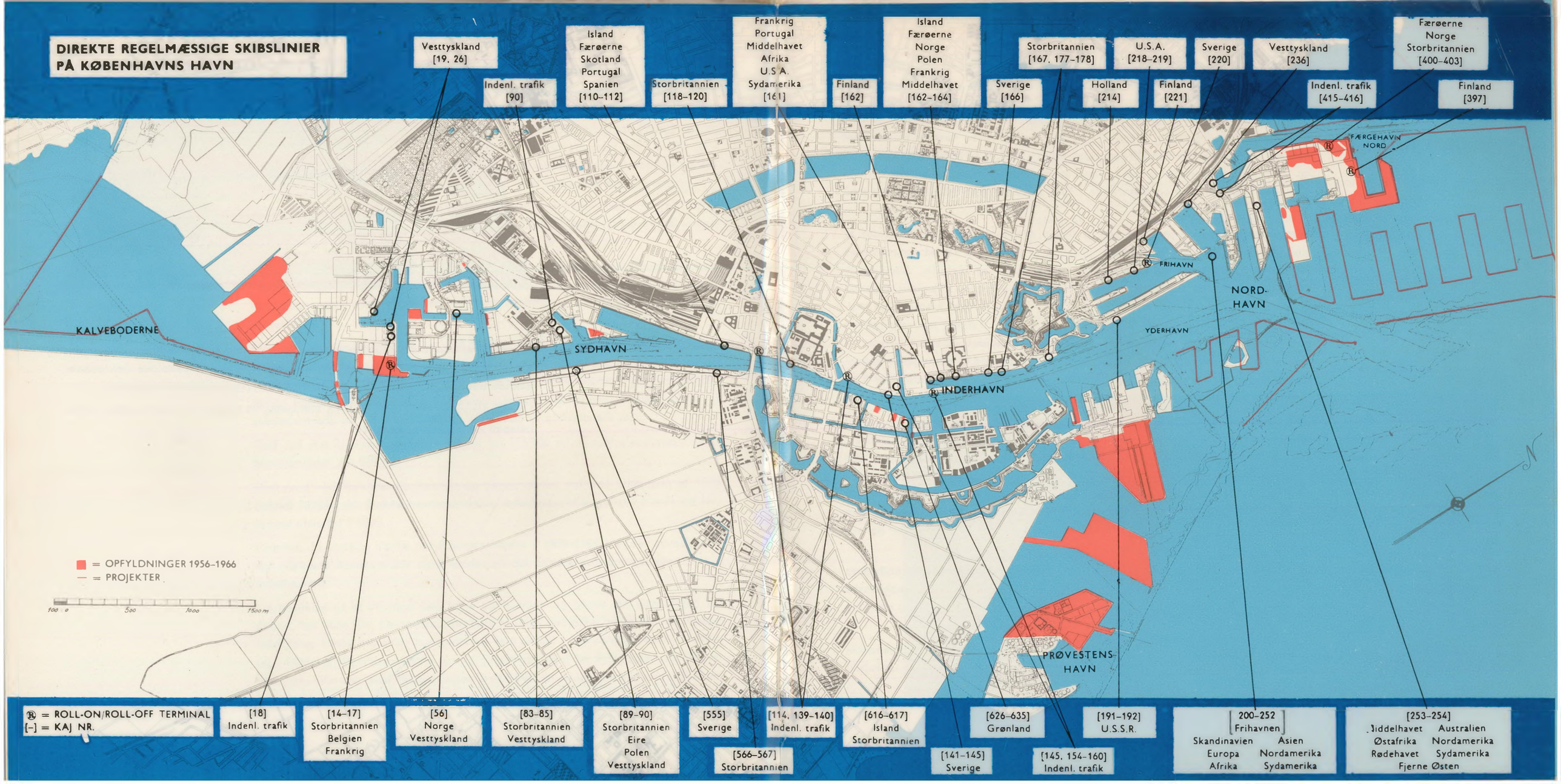
Model af udvidelserne i Nordhavnen.

Pieren bliver den første af en hel række, der i henhold til de foreliggende langtidsplaner skal bygges nordefter ud i Sundet, og som skal forbeholdes den oceangående trafik bl. a. med henblik på de expanderende containertransporter.

I øvrigt forudses tillige en fremtidig udbygning af havnen mod øst mellem Refshaleøen og Trekroner/Lynetten.


= OPFYLDNINGER 1956–1966
= PROJEKTER
100 - 0
500
1000
1500 m
N

DIREKTE REGELMÆSSIGE SKIBSLINIER PÅ KØBENHAVNS HAVN



Københavns havn i dag - - - og i morgen

Gennem 800 år har Københavns havn nu betjent hovedstaden og kan ligesom byen se tilbage på en støt og sikker vækst. Traditionelt er havnen en udpræget importhavn, idet 4/5 af den samlede godsomsætning udgøres af indgået gods. Men gennem de sidste 10 år har man også her kunnet registrere den danske eksportindustri's fremgang. Mens eksporten af varer over havnen til udlandet således i 1955 udgjorde 895.855 tons, steg tallet i 1965 til 1.112.602 tons eller med ca. 25 %. Til sammenligning kan oplyses, at importen af varer fra udlandet i 1955 udgjorde 5.654.786 tons og tilsvarende i 1965 6.696.931 tons eller en stigning på ca. 18 %.

Som Københavns havn er afhængig af byens eksistens, er havnen samtidig af vital betydning for byen, og havnens udvikling vil altid være kædet sammen med storbyens og dens industri's behov for forbrugsvarer og råstoffer. Samfundets udvikling gennem de sidste 10 år kan således også afspejles i havnens stigende godsomsætning, der i 1965 udgjorde ca. 11,5 mill. tons, hvilket svarer til en stigning i forhold til 1955 på ca. 2,7 mill. tons eller 31 %. Tænker man sig havnen som formidler af varer udelukkende til hovedstadsområdet, ville det betyde, at hver af dette områdes 1,4 mill. indbyggere fra spædbarnet til den voksne københavner daglig på hverdage året igennem modtager 22 kg varer og afsender 5 kg med skib over havnen.

Som Danmarks største havn har Københavns havn imidlertid også stor betydning for landets samlede næringsliv. Det fremgår således af Danmarks Handelsstatistik, at værdien af vareomsætningen over Københavns havn til og fra udlandet i 1966 udgjorde ca. 9,1 milliard kr. eller 25 % af hele landets søværts omsætning med udlandet. Tallet viser med al tydelighed Københavns havns betydning også i den internationale handel og skibsfart, yderligere understreget ved havnens status som basishavn for alle internationale skibslinier, hvilket især har værdi for danske importører og eksportører.

Et vigtigt led i forholdet mellem udenlandsk og dansk erhvervsliv er endvidere Københavns Frihavn, der er et af de bedst udrustede afsnit i det københavnske havneområde, velforsynet med pakhuse til ethvert formål og udstyret med moderne kran- og andet lossemateriel.

For den danske importør tjener Frihavnen som frilager i toldmæssig henseende, og ompakning, omemballering m. v. af varerne kan foregå her til senere reeksport eller fordeling på landets øvrige havne.

Fra såvel Frihavnen som de andre dele af havnen udgår i stigende tal regelmæssige skibslinier til alle egne af jordkloden. Antallet af de direkte, regelmæssige linier er således i løbet af de sidste 10 år forøget med ca. 40, og Københavns havn betjenes i dag af ialt 135 sådanne linier. Hver måned har havne uden for Skandinavien verden over ca. 1.000 anløb af skibe i regelmæssig liniefart på Københavns havn.

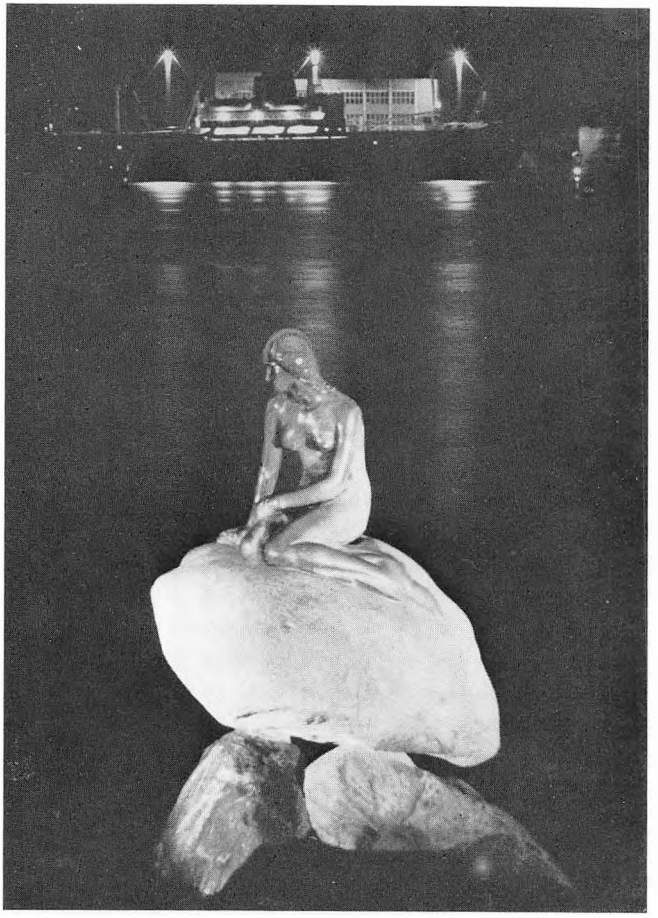
Inden for de kortere distancer findes i dag ialt 21 »roll-on/roll-off« linier i pendulfart mellem Københavns havn og såvel inden- som udenlandske havne.
Københavns havn arbejder fortsat målbevidst for at befæste sin position som en af de førende havne i Nordeuropa. Et krævende arbejdsprogram for de nærmeste år er – som også tidligere omtalt – sat i gang.

I Københavns havn, Danmarks største havn, følges opmærksomt overvejelserne om nye forbindelser mellem landsdelene og mellem Sjælland og Skåne – forbindelser der vil knytte de pågældende områder tættere sammen og skabe muligheder for en endnu større udnyttelse af Københavns havns moderne faciliteter og omfattende net af regelmæssige skibslinier.

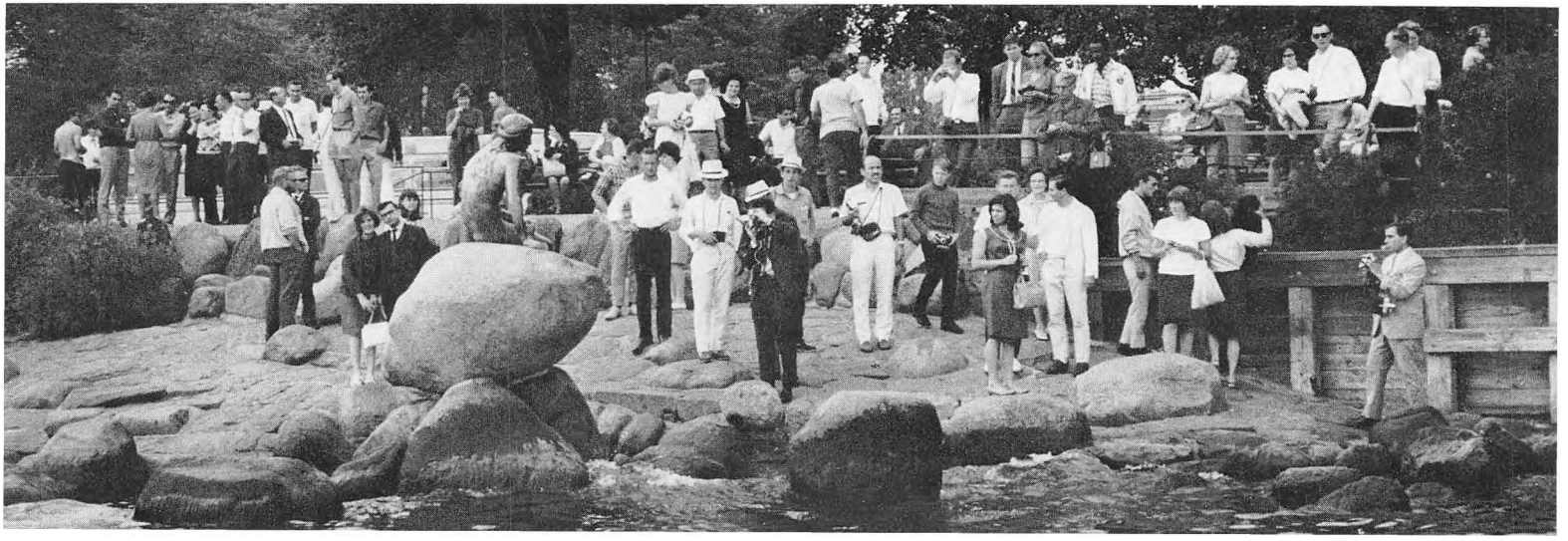


Byen og dens havn.

Den lille Havfrue -



– og som hun ser os.



Layout og redaktion: Poul Bøegh.

Fotos: Poul Bøegh. Enkelte billeder leveret af
Kurt Nielsen, Ulf Nilsen,
Nowico Luftfoto og Hammer Luftfoto.

Omslagsfoto: Aerokort A/S.

Bogen er udgivet på dansk og engelsk.

Trykt i Det Berlingske Bogtrykkeri, København.

