

Udsnit af Chr. Eckardt:
Langelinie og havnen med
Karantænehuset, 1861.
Københavns Museum



JAKOB INGEMANN PARBY

Vand som landskabsselement i Københavns historie

Sværmen blev alt tættere, man kom kun langsomt frem.
Iltre skar Dampbaadspiberne ind i Støjen, og fra Refshaleøen,
hvor Dampskibene rejste deres store Skrog paa Værfterne, lød
Maskinernes Larm og Smedenens Hamren ud over Rheden.

Sværmen smilte og hilste, langsomt drev man bag hinanden;
Hornblæserdrengenes muntre Signaler lød ned fra Volden over
Bredden og Vandet.

Et Par skarpe Piber lød, og de saa' op: som en hel Flotille
stod tre Dampere bag hinanden langsomt ind mod Havnen,
forrest en Bordeauxfarer med sit mægtige, vejrbidte Skrog....
De mødte en Øresundsdamper, og alle Damppiber lød.

Herman Bang: Stuk, 1887, s. 107-8

Indledning

København har fra byens ældste tider været nært knyttet til vand og hav. Beliggenheden ved havet, forbindelsen til Skåne og Øresunds betydning for sejladsen mellem Østersøregionen og Atlanterhavet har alt sammen været med til at begunstige byen og gøre den til et centrum for magt, søfart, handel, håndværk, industri, kultur og turisme. Koordineringen af vandets urbane kredsløb via vandløb, søer, rendestene, brønde, vandværker og kloaksystemer strækker sig næsten lige så langt tilbage og har, lidt mere diskret, været en forudsætning for byens udvikling og dagligliv. Som forsker og museumsinspektør på Københavns Museum har jeg det meste af min karriere beskæftiget mig di-



JAKOB INGEMANN PARBY · Museumsinspektør og seniorforsker,
Københavns Museum

rette og indirekte med havet og vandet som ressource i Københavns historie.¹ Da Havehistorisk Selskab i foråret spurgte, om jeg ikke kunne tænke mig at udvikle en byvandring og et foredrag om vandet som landskabelement i Københavns historie, var det derfor en kærkommen anledning til at dykke ned hovedstadens vandkredsløb på ny. Nærværende artikel udspringer af dette arbejde.

Havnens vandlandskaber

Havnens udbygning har gennem det meste af Københavns historie udgjort et omdrejningspunkt for byens infrastruktur og vækst. Allerede i middelalderen udviklede det oprindelige færgeleje sig til en egentlig havn og efter 1416, da flåden fik fast leje i byen, foregik en gradvis ekspansion af havnen med først flådens værft på Gammelholm (fra 1510) og Tøjhushavnen (1604) samt fra 1692 værftet på Nyholm. Ved Gammel Strand etableredes i 1500-tallet egentlige kajanlæg med vejerbod, men i takt med den voksende skibstrafik og varehandel rykkede fortoldning af varer allerede i 1630 til toldboden længere mod nord. Her blev også det såkaldte bomløb etableret, der i 1700-tallet gjorde det muligt at lukke havnen helt af for indsejling om natten. I løbet af 1700-tallet opstod også Frederiksstaden med de store pakhuse langs kajen dedikeret til kolonihandel og på Christianhavns-si-



Fig. 1: Hafnia Metropolis. Stik efter van Wijk, 1611. På stikket ses Københavns havn før Knippelsbro og Børsens opførelse 1618-20. Til højre ses flådens værft på Gammelholm med den aflange reberbane. Og foran Københavns Slot Tøjhushavnen, der var opført med Venedigs Arsenale som forbillede. På Gammelholm indrettedes foruden reberbanen også Danmarks første fængsel, Trunken, hvorfra der var en del fangeflugter via havnens vand (jf. Heinsen 2018).



Fig 2: H. G. F. Holm: Toldbodbroen. I baggrunden dampskibet Caledonia. Tegning, ca. 1825.



Fig. 3: Tørdokken på Christianshavn, ca. 1750. Dokken blev beundret over hele Europa og var skabt af den fra Schwaben inviterede ingeniør J. H. Dumreicher fra 1735-39. Dumreicher var senere med til at grundlægge Frederiks Tyske Kirke. I dag Christianskirken.

den en tørdok (nu Gammel Dok), hvorfra københavnernes kunne se nogle af rigets største krigs- og handelsskibe, blive søsat. Alle de nævnte anlæg var med til at udvide havnen kraftigt, men gjorde samtidig dele af havnekajen utilgængelig for civile borgere.

I 1800- og 1900-tallet udviklede havnen sig til en industri- og færgehavn med etablering af bl.a. B&Ws skibsværft på Refshaleøen i 1872, som Herman Bangs indledende citat refererer til, Frihavnen 1891-94 samt store udvidelser af såvel Syd- som Nordhavnen i første halvdel af 1900-tallet med etablering af Islands Brygge 1901-1905, Redmolen og Nordbassinet (1915-18), H. C. Ørstedværket (indviet 1920) og Sluseholmen (1940'erne). Sideløbende med udvidelserne blev Langebro i flere etaper forvandlet fra en gangbro til en trafik og jernbanebro, der først kunne drejes og senere klappes op for at give adgang til den uddybede havn mod syd. Fra 1970'erne og frem gennemgik havnen en gradvis afindustrialisering, hvor stadig flere af havnens industrier bukkede under og efterlod tomme fabrikshaller og saneringsmodne arealer, som ikke mindst blev en ofte anvendt filmkulisse i 1980'erne og 1990'erne.² Ved Islands Brygge erstattede en folkeligt forankret park de store kulkraner og også i Sydhavnen forsvandt stadig flere industrier. Efter årtusindskiftet lykkedes det på ny at åbne havnebade, der siden 1950'erne havde været forbudt på grund af forurening og store forekomster af kolibakterier i havnen fra kloakkernes overløb. Havneudviklingen havde stor betydning for hovedstadens byplan og arbejdsmarked, men satte sig også spor i landskabet og formede nye bylandskaber, herunder Langelinie, Larsens Plads og Slusen.

Langelinie og Gefionspringvandet

Langt tilbage i tiden havde spadsereture langs kysten nord for København været en yndet adspredelse, særligt for borgerskabets familier. Man kunne fra Toldboden gå hele vejen omkring ydersiden af Kastellet, forbi glaciset og derefter følge kysten hele vejen op til Kalkbrænderierne og den såkaldte Slagtervang på Østerbro, der hvor Nordhavn Station og de jyske gader ligger i dag.³ Indledningscitatet fra Hermann Bangs roman stuk refererer til attraktionen ved udsigten fra Kastellet. Med etableringen af Frihavnen 1891-94, Østerport Station og Kystbanen (1896-97) forsvandt denne promenade og i stedet etableret en ny promenadekaj langs Frihavnens østmole med udsigt over indsejlingen og Københavns red. Ved samme lejlighed omskabte og udvidede landskabsarkitekten H.A. Flindt den eksisterende Langeliniepark



Fig. 4 Langelinie, 1897. Endnu er hverken Den lille Havfrue eller stenskråningen langs vandet etableret. Fotograf ukendt. Københavns Museum.

med bl.a. Gefion-broen, der i 1908 fik navn efter Gefionspringvandet, skabt af billedhuggeren Anders Bundgaard. Springvandet er et af knudepunkterne i hele anlægget og forbinder Langelinieanlægget med Churchillparken mellem Esplanaden og Kastellet.

Det spektakulære springvand forestiller den nordiske gudinde, Gefion, der ved hjælp af sine sønner, forvandlet til okser, pløjer Sjælland fri af Skåne, foranlediget af den svenske sagnkonge Gylfes løfte til hende om at skænke hende alt det land, hun kunne pløje fri på én nat, til evigt eje. Værket sætter forbindelsen mellem København og Øresund i et mytologisk skær, idet både Sjælland og Øresund, ifølge sagnet, opstod ved denne lejlighed. Gefionspringvandet var skænket af Ny Carlsberg Fondet i anledning af Fondets 50 års-jubilæum i 1897, og er et af de mest vandrige springvand i København med flere bassiner og dysser. Bundgårds springvand vandt konkurrencen blandt i alt 22 indkomne forslag foran Anne Marie Carl-Nielsens "Kong Skjold, der binder bjørnen" og Bonnesens "Thor, der kører med sine bukke". Sejren tilkendtes Bundgaard af kommunens Fællesudvalg med begrundelsen, at hans springvand "giver en saa livfuld, simpel og plastisk-skjøn Læsning af den stillede Opgave, at det i fortrinlig Grad synes egnet til at bringes til Udførelse." Oprindeligt var det tanken at placere vinderspringvandet på Dantes Plads overfor Glyptoteket, men p.g.a. Bundgaards motivvalg blev placeringen ved Langelinie valgt i stedet med

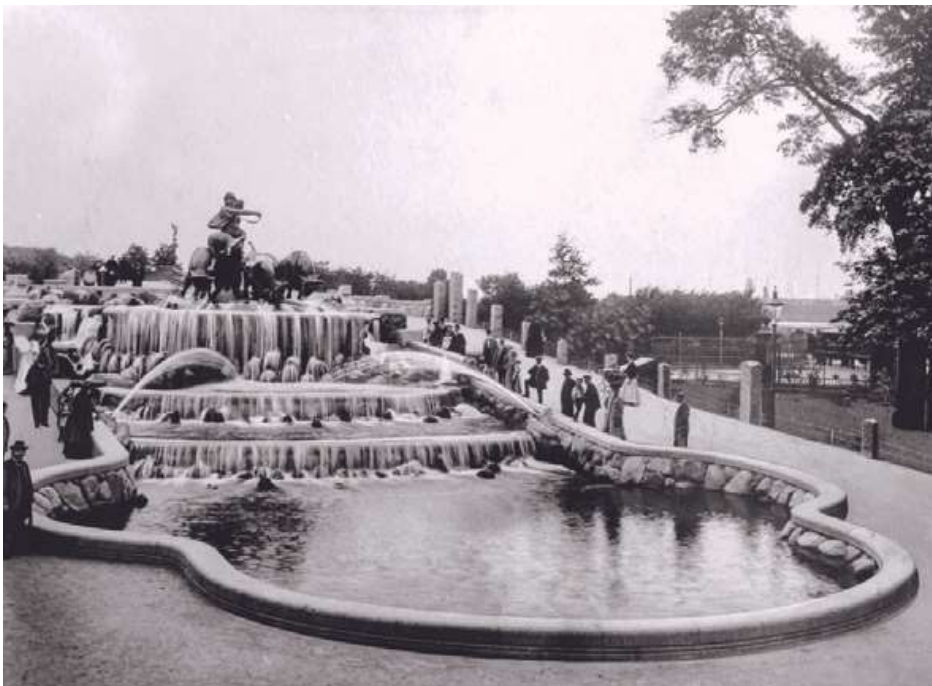


Fig. 5. Gefionspringvandet kort efter opstillingen i 1908. Foto: Frederik Riise. Københavns Museum.

begrundelsen, at "Vandet, der sydende og skinnende bryder frem af Plovfuren, falder da ned over fire lave Cascader mod Amaliegade. Paa Siderne af disse Cascader, der dannes og indhegnes af Granit, anbringes enkelte mindre Figurer [...] fra hvilke Vandstraaler sprøjte ind i Bassinet mod Hovedgruppen. Fordelene ved denne Anbringelse ere iøjnefaldende: Det hele Anlæg vil paa denne Maade [...] kunne gjøre sig gjældende i stor Afstand ligesom Vandmasserne udnyttes i høj Grad ved Terrænets naturlige Fald og de derved muliggjorte Cascader. Det ypperligt grebne nationale Motiv synes næsten at kræve en Opstilling af Gruppen i Øresunds umiddelbare Nærhed, og intet kan formentlig falde naturligere end den forestaaende Udnyttelse af Vandterrassen til Pryd for den nu lidt svagt exploiterede Skraaning fra Viadukten."⁴

Længere inde i havnen blev kajen ud for Amalienborg (Larsens Plads) afgangskaj for rejsende til Amerika, som det ses på Edvard Petersens berømte maleri *Udvandrere på Larsens Plads* fra 1890. Selve kajområdet udviklede sig op gennem 1900-tallet til et virvar af vareoplag og kontorer til udskibning og fortoldning indtil det i 1983 blev erstattet af den nuværende Amaliehave designet af den belgiske arkitekt, Jean Delogne, der selv beskrev haven som "en frodig eksplosion af farverig magi og årstidsvariationer" og lagde vægt på samspillet mellem vildtvoksende og formklippede planter, mens kritikerne kaldte anlægget for



Fig. 6: Larsens Plads, 1899. En amerikadamper under losning. Foto: Mariboers Samling, Københavns Museum.

”en beplantet bastion uden forståelse for stedets sjæl”.⁵ Med sin stringente form skulle haven fungere som en kontrast til Frederiksstadens byplan og skabe sammenhæng mellem Frederiksstaden og havnen. Springvandet centralt i aksen omgivet af den italienske billedhugger Pomodoros fire bronzesøjler er noget af det mere vellykkede ved haven.

Slusen

I den modsatte ende af havnen finder vi mellem Sluseholmen og Amager et anlæg med sluse og såkaldte stigborde, der i dag fremstår som en væsentlig forbindelsesvej for cyklende og gående på vej mellem Amager, Vesterbro og Indre By, for ikke at tale om det voksende antal indbyggere i den nye del af Sydhavnen. Det gule slusehus i hollandsk stil, tegnet af Axel Erhardt Petersen og Vilhelm Dahlerup, ligger i dag som en tidslomme i det nye Sydhavnskvarter på Sluse- og Teglholmen omgivet af indfaldsveje, husbådehavn, crossbane og erhvervs- og boligbyggerier i kanalbyen. Det kan være svært at forestille sig, at huset ved opførelsen i 1903-4 lå på en ø midt ude i havneløbet. Huset var udstyret med en ferskvandsbeholder på taget, der forsynede slusemanden og hans familie med drikkevand. Og til slusen, hvis skydeporte blev åbnet og lukket ved elektrisk kraft, hørte også den stadig eksisterende forhavn, hvor skibene kunne ligge i læ for den stærke strøm i

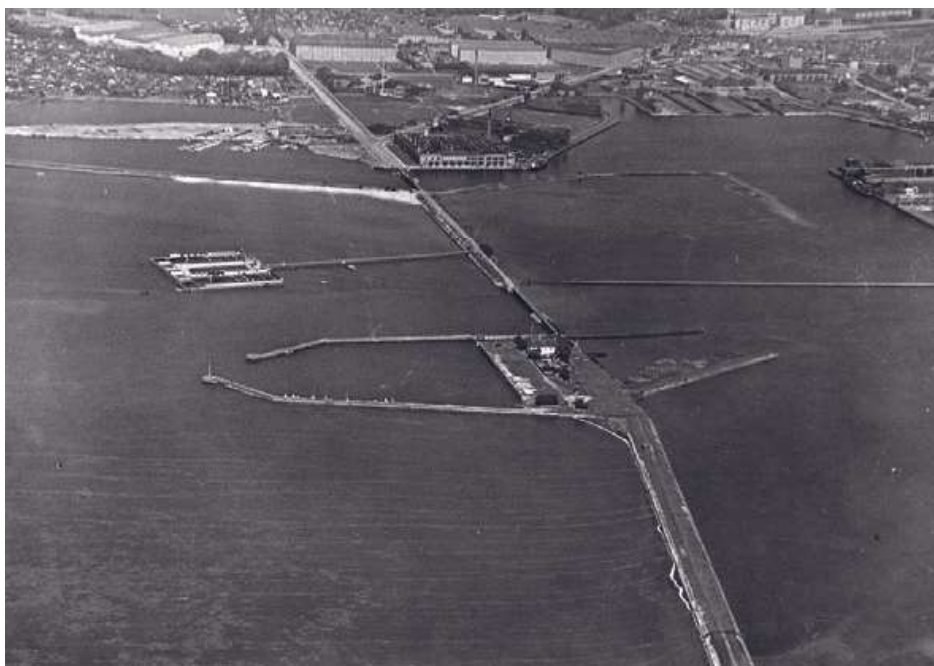


Fig. 7: Sluseanlægget i 1930'erne før landopfyldninger på Amager og Sjælland.
Foto: Københavns Havnevæsen, Københavns Museum.

havneløbet. Allerede ved anlæggelsen var slusen et populært spadsereterræn for københavnernes:

Avisen Socialdemokraten beretter om den maleriske udsigt over Køge Bugt fra slusehusets kobberdækkede udsigtstårn og fortsætter: "Sluseanlægget har i Sommer været meget søgt af Københavnerne, paa Spadsereturene om Søndagen. [Paa] en frisk og solvarm Sommerdag [kan man] gøre en Tur til Frederiksholms Teglværker og derfra spadserere paa Dæmningen tværs over Søen til Amager."⁶

Senere blev den nuværende landfasthed med Amager opnået via opfyldninger og etableringen af Sjællandsbroen. Når man i dag står på slusen, giver de kraftige vandstrømme gennem stigsbordene – et af skarvernes og de københavnske lystfiskeres foretrukne fisketerræner – en fornemmelse af den vandkraft, der var årsag til slusens etablering. Anlæggelsen af Islands Brygge og Kalvebod Brygge længere nordpå havde nemlig gjort havnebassinet både smallere og dybere og skabte en stærk strøm gennem havnen, når tidevandet vendte i Øresund. Mindre skibe fik vanskeligt ved at sejle imod strømmen og slusen blev skabt for at imødegå denne udfordring. I dag bruges slusen fortsat af fritidssejlere og passes i sommerperioden af frivillige fra den nærliggende Bådeklubben Valby, hvis 34 røde bådskeure er bevaret i det nye Sydhavnen. Tilsammen udgør bådehusene, slusen, slusehuset og husbådene et interessant og værdifuldt kulturmiljø forankret i hovedsta-

dens akvare virkningshistorie. I skrivende stund er udvidelsen af Nordhavnen og ikke mindst den nye Lynetteholm det næste skridt i den lange kæde af erobringer af havets resort; en grundfortælling i byens historie, der i stigende grad handler om landvinding som værn mod klimaforandringer.

Vandkredsløbets landskaber

Også på landsiden har vandet været en central del af byens historie som voldgrave omkring befæstningen, som dekorativt element i byens parker, i damme til fiskebrug og blegning af klæde og ikke mindst i tilknytning til byens drikkevandsforsyning og kloakering. Søerne, der i dag er et nærmest ikonisk rekreativt og biodiversitets blåt byrum med visuelle vidder og høje himle, der sommer og vinter glæder københavnere og deres gæster i alle aldre som promenade, løbeterræn, fugle- og fiskehabitat og caféghetto, blev i godt 300 år fra midten af 1500-tallet benyttet som drikkevandsreservoir. Fra Damhussøen og Ladegaardsåen blev vandet via Peblinge-søen ført ind til byens borgere gennem rør af udhulede fyrrestammer og trævandpumper i gadeplan, der erstattede de stadig mere forurenede, indenbyske brønde.

Springvand og pumpevand

I begyndelsen af 1600-tallet fik pumpevandet (som vandet fra Søerne kaldtes) konkurrence fra en ny og friskere vandforsyning i form af det såkaldte "springvand", der med tryk ledtes til byen fra Emdrup Sø, hvis højde skabte et naturligt tryk, der bragte vandet hurtigere og friskere frem til forbrugerne. Etymologisk henviser springvand i første omgang til dette vand under tryk, mens det vi i dag kalder "springvand" i samtiden omtales som "vandkunst". Der dannedes en række private springvandskompagnier, hvis medlemmer førte springvandet frem til medlemmernes gårde i byen. Kompagnierne pålagdes tillige at opstille offentlige haner med springvand i byrummet for at sikre resten af befolkningen adgang. Og kongemagten førte an, da Christian IV i 1608 etablerede Caritasbrønden på Gammeltorv med en figurgruppe i bronze (Caritas/Næstekærlighed) af Statius Otto og Peter Hoffmann. Figurgruppen, der består af en gravid moder og hendes to børn og oprindeligt kun var løftet en meter over kummen, men siden hævet yderligere under senere renoveringsprojekter. Med indførelsen af moderne vandforsyning og åbningen af byens første vandværk i 1859, blev



Fig. 8: Caritasbrønden på Gammeltorv, 1903. Foto: Fritz Theodor Benzen og Københavns Museum.



Fig. 9: H:S Beenfeldt: Promenerende i Kongens Have, 1837. Københavns Museum. Den nuværende udgave af springvandet er af F.H. Freund og opsat i 1914.

springvandet forandret til udelukkende at fungere som udsmykning af byrummet. Samtidig blev figurgruppens vandsprøjtende kroppsåbninger plomberet. Angiveligt af frygt for, at vandtrykkets forøgede kraft fra de nye dampdrevne pumper, opstillet i det nuværende koncertsted, Pumpehuset, kunne ødelægge figureerne. Men formentlig også på grund af tidens bornerthed. Plomberingerne blev først fjernet i 1940. Caritasbrønden er med længder det ældste, eksisterende springvand i byens historie. Det næstældste, der stadig er i drift, er Drengen med Svanen i Kongens Have, der først blev opstillet i 1837.

Vandtårne og overdækkede åer

Den moderne forsyning med vand og etableringen af kloakker i anden del af 1800-tallet forandrede byens forhold til vand på mere grundlæggende maner. I første omgang gik man væk fra at bruge overfladevand i vandforsyningen i takt med anlæggelsen af nye kildeboringer og vandværker i byens omegn, så man alene kunne forsyne københavnernes med grundvand. Samtidig blev der bygget højdebeholdere og vandtårne, der først og fremmest havde en teknisk funktion. Nogle, f.eks Brønshøj og Tårnby Vandtårn, blev samtidig en form for arkitektoniske vartegn for borgerne i de bydele, de var opstillet i. Med udbygningen af byens infrastruktur blev flere vandløb og åer desuden overdækket. Mest markant med Ladegårdsåen og Lygteåen, der i dag



Fig. 10: Ladegårdsåen, 1907. Foto: Orla Michael Bock og Københavns Museum. Åen blev overdækket fra Søerne til Bülowvej i 1896-97, til Jagtvej i 1914, og til Kronprinsesse Sofies Vej i 1962.

løber under Åboulevarden og Bispeengbuen, men i skrivende stund ser ud til at blive fritlagt på ny, hvis planerne om indskrænkning af buen gennemføres.

Fremtidens vandlandskaber

I dag er byens forhold til vandet og havet på ny under forandring. Siden år 2000 har vi oplevet havneløbets forvandling fra industrihavn til blåt rekreativt byrum med nye gang- og cykelbroer over havnen, badezoner, saunaer til vinterbadere, miljøkajakker, tangdyrkning og SUP-skoler. Fortidens protester over fabrikernes støj, lugt og forurening er erstattet af forbud mod vandscootere, soundboxe, grill, fester og mange andre tiltag, der vidner om en fortsat forhandling af brugsretten til havnen. I de allerseneste år er en ny type vandlandskaber kommet på tegnebrættet, der ikke primært udspringer af ønsker om at forsyne, udsmykke eller forsvare byen militært. Det primære fokus er i stedet rettet mod at forsvare byen mod en anden fare – nemlig klimaforandringerne og fremtidens havstigninger, der fuldstændig har ændret spillepladen. Vandet er ikke længere først og fremmest en modularbar ressource og transportvej, men en uforudsigelig trussel mod fremtidens bysamfund, som det kræver en storstilet og måske i sidste end frugtesløs indsats at imødegå. Her er en sluse ikke nok. Der skal meget mere til. De voldsomme diskussioner i kølvandet på vedtagelsen af Lynetteholmen vidner både om, at løsninger i kompleksitet og skala overstiger stort set alle fortidens indgreb i vandets og havets urbane kredsløb, og at der findes forskellige idealer for fremtidens by.

Noter

1. Se bl.a. Parby 2007 og 2023.
2. Om havnens udvikling, se bl.a. Lauring 2006. Om havnen som filmkulisse, se Sonne & Engberg 2017.
3. Se fx Rung 1942, s. 15-17.
4. Fællesudvalgets indstilling til Kommunalbestyrelsen, 24 .5 1899. Se: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_monuments/pdf/159_1378__106_samlefil.pdf
5. Wancher 2021.
6. Socialdemokraten, 24. august 1904.

Litteratur

- Heinsen, Johan: *Det første fængsel*. 100 Danmarkshistorier. Århus: Aarhus Universitetsforlag, 2018.
- Lauring, Kaare: *Københavns Havn 1840-1940*. København: Gyldendal 2006.
- Parby, Jakob Ingemann: *Storbystrømme – københavnernes forsyning med el, vand, gas og kloakering gennem 200 år*. København: Københavns Bymuseum/ Københavns Energi, 2007.
- Parby, Jakob Ingemann: "Storbyens rodnet – Stiafhængighed og forbrugeropdragelse i Københavns forsyningshistorie efter 1850" i Monfared, Darius, mfl. (red.) *Hovedstadsmetropolens forsyningshistorie*. København: Frydenlund, 2023 (in press).
- Rung, Otto: *Fra min Klunketid – en hjemlig kavalkade*. København: Gyldendal, 1942.
- Sonne, Sophie Engberg og Katrine Sommer Boysen: *Filmens København*, København: Gyldendal 2017.
- Wanscher 2021: Wanscher, Marie-Louise: "Amaliehaven – en have der ikke må blive gammel" i *Landskab*, 2021, 3. København: DL og Arkitektforeningen.