

## **Træk af Næstveds Bygeografi.**

At Aage Aagesen.

Næstved er ikke blot en gammel og efter sjællandske Forhold stor Provinsby, men det er tillige en By, der i Løbet af det sidste Decennium er traadt ind i en kraftig Vækst- og Opgangsperiode, takket være den i 1938 aabnede Kanalhavn. Det kan derfor være af ikke ringe Interesse at undersøge Næstved lidt nærmere fra geografiske Synspunkter.

Opgaverne for en bygeografisk Undersøgelse kan ligge paa to forskellige Felter: Dels kan Byarealet gøres til Genstand for morfologiske og topografiske Studier efter de morfologiske Landskabsstudiers Principper, idet Byomraadet betragtes som en særlig Landskabstype, og i Forbindelse hermed undersøges Byens indre Differentiering. Og dels kan Byens Funktioner, Byens Stilling i Forhold til en større Enhed og til det internationale Samkvem undersøges ud fra geografiske Synspunkter.

Næstved ligger ved Susaaen, ca. 5 km fra dens oprindelige Udmundning i Karrebæk Fjord. Beliggenheden har til alle Tider været gunstig. Egnen har været velbefolket fra de ældste Tider, og Færdselslinierne til Sydsjælland fra to af Sjællands ældste Købstæder, Slagelse og Ringsted, mødtes netop her. Fra Smaalandsfarvandet gik en Skibsfartsvej gennem „Gabet“ Nordvest om Enø, gennem Karrebækfjord og op ad Susaaen til Næstved. Desuden var der let Adgang til Fiskeri i Susaa, Karrebækfjord og Smaalandsfarvandet.

Meget tidligt har her ligget en Landsby paa hver Side af Susaaen, Lille Næstved paa den vestlige, Store Næstved paa den østlige Side, men Betingelser for Etablering af en Købstad er antagelig først skabt efter Venderplyndringernes Ophør. Samtidig forbedres den strategiske Beliggenhed som Følge af Valdemar den Stores Befæstning ved Oringe. I 1135 omtales Næstved for første Gang, idet Byens Kirke skænkes til Oprettelsen

af et Benediktinerkloster, det senere Skovkloster, Nutidens Herlufsholm, der gennem hele Middelalderen ejede Størstedelen af Byen, havde Ret til at opkræve Skatter og Afgifter, indsætte Øvrigheds personer o. a.

Næstved voksede saaledes op saa at sige i Skovklosters Skygge, men takket være Klosters stort set humane Indstilling, blev dette ikke Byen til Skade. Byen var Middelalderen igennem en af Sjællands betydeligste og deltog endog i Sildefiskeriet i Øresund fra Skovklosters Kystjorder ved Sjællands Østkyst, hvor Næstved saaledes fik en østlig Udhavn — Nutidens Præstø (lit. 10, S. 16).

Endnu større Betydning for Næstveds Udvikling fik dog Hansestæderne. For disse var Næstved som Indfaldsport til Sjælland den bedst beliggende By, hvorfra deres Varer let spredtes over Øens Indre, mens de til Gengæld købte Korn til Eksport. Hanseatergaarde opstod rundt om i Næstved; i det saakaldte Kompagnihus har der muligvis været hanseatisk Kontor og Lager (lit 14, 4. Udg., S. 282 ff).

Reformationen medførte et Ophør af Middelalderens stadige Fremgang, ikke mindst fordi Markedshandelen i Tilknytning til de større kirkelige Fester ophørte. Langt alvorligere var det dog, at Hansestædernes Indflydelse i Norden samtidig var blevet knækket. Næstved kom ind i en Stagnationsperiode, der under Svenskekrigene og senere under Enevældets stærkt centraliserede Styre førte over i direkte Nedgang.

I denne Periode led Næstved stærkt under Konkurrencen med de „ulovlige“ Ladepladser ved det nuværende Bisserup og ved Dybsø Fjord, der ikke havde Havneret og følgelig ingen Toldopkræver. Samtidig begyndte „Gabet“ ved Karrebæksminde at tilsande. Da Næstved som omtalt befandt sig i en alvorlig Nedgangstid, havde Byen ikke Raad til at tage Forholdsregler herimod. Først da den henimod 1700-Tallets Slutning kom ind i en ny Fremgangsperiode, blev der i 1801—07 gravet en Kanal gennem Sandbanken ind til Karrebæk Fjord.

I 1800-Tallet deltog Næstved med Held i den almindelige Opblomstring af de danske Byer. Den opnaede en god Placering i det sjællandske Jernbanenet, idet den blev det store Trafikcentrum for Sydsjællands Jernbaner. I 1870 førtes Jernbanen fra København over Køge til Vordingborg via Næstved, i 1892 lagdes en Forbindelseshane fra Næstved til Slagelse, og i 1897 aabnedes en privat Stikbane fra Næstved over Præstø til Mern. Endelig blev i 1924 aabnet en dobbeltsporet Bane fra Næstved

til Ringsted. Denne, der er en af de sidste anlagte Baner i Danmark, anvendes nu af Hurtigtogsforbindelsen fra København til Falster og i normale Tider videre til Berlin. I Vejnettet er Placeringen knap saa gunstig, idet ingen af Nutidens Hovedveje over Sjælland passerer Næstved.

Afstanden fra København er 85 km ad Landevejen, 93 km ad Jernbanen over Køge, og 91 km ad Jernbanen over Ringsted.

I 1938 indviede Næstved sin nye Kanalhavn, der bortset fra Odense er den eneste i Landet, og gik dermed ind i en ny, rivende Udviklingsfase.

Ved den meget tvivlsomme Opgørelse over Befolkningstallet i 1672 havde Næstved 1.853 Indbyggere, men ved den første egentlige Folketælling, i 1769, kun 1.317. Ingen af disse Tal kan dog regnes for nøjagtige. Befolkningsudviklingen i 1800—1900-Tallet fremgaar af Tabel 1.

Tabel 1. Næstveds Befolkningstal 1801—1945.

	Næstved Kommune*)		Næstved Kommune*)	Næstved Kommune med Forstads- bebyggelse	Næstved Kommune med Herlufsholm Kommune
1801	1.785	1911	8.326	9.043	
1840	2.271	1916	9.812	11.288	
1850	2.735 <sup>3</sup>	1921	10.091	11.793	13.527
1860	3.647	1925	11.077	13.007	14.403
1880	4.267	1930	11.301	13.412	14.895
1890	5.502	1935	12.229	14.837	16.229
1901	7.162	1940	13.232	16.955	18.316
1906	7.633	1945	15.104	19.189	20.441

Fra omkring 1840—50 voksede Folketallet hurtigt og støt. Befolkningsudviklingen er stort set den normale for de danske Byer, der har faaet en gunstig Placering i Jernbanenettet og derfor fuldt ud deltager i Tidsperiodens tekniske og erhvervsmæssige Fremgang. I 1911 oplyser Statistiken, at Landsbyen Lille Næstved maa opfattes som en Forstad til Næstved med 717 Indbyggere. Ved de følgende Folketællinger regnes endvidere med følgende Forstadsbebyggelser: Ny Aaderup (der indlemmes 1923), Ringstedgadekvarteret og Ny Holsted. Ved Begrebet „Næstved med Forstæder“ forstaaer de statistiske Publikationer

\*) Mindre Indlemmelser er sket i 1889, 1904, 1912 og 1923.



Fig. 1. Næstvedegnens Bebyggelse og administrative Forhold 1945.

- 1: Bebyggelser i Næstved Købstadskommune.
  - 2: Bebyggelser i Herlufsholm Kommune.
  - 3: Andre Bebyggelser.
  - 4: Vandareal.
  - 5: Jernbane.
  - 6: Grænse for Næstved Købstadskommune.
  - 7: Grænse for Herlufsholm Kommune.
- (1 + 2: Bebyggelser i det statistiske Stor-Næstved).

fra denne Tid Næstved Kommune + de nævnte Bebyggelser. Fra og med 1935-Tællingen ændres dette Begreb imidlertid til at omfatte Næstved + hele Herlufsholm Kommune, hvori alle de nævnte Forstæder er beliggende.

Naturligvis er disse divergerende Opfattelser af Byens Omfang uheldige set fra et geografisk Synspunkt. Paa Fig. 1 angiver Signatur 1 Bebyggelserne i Næstved Kommune, Signatur 2 i Herlufsholm Kommune, og Signatur 3 i andre Kommuner. Det er hævet over enhver Tvivl, at man ved at regne hele Herlufsholm Kommune med til „Næstved med Forstæder“, faar en Del spredt Landbebyggelse samt nogle mindre Landsbyer (Guderup, Vridsløse, Holsted o. a.) med til Byen. Paa den anden Side er det ogsaa indlysende, at Næstved Købstad ikke omfatter hele det geografiske Byomraade. Fra geografisk Side maa man derfor langt foretrække den 1911—30 opretholdte Afgrænsning af Bysamfundets Omraade, der faktisk temmelig nøje svarer til det økonomisk-geografiske Næstved-Begreb, d. v. s. den Bebyggelse, der som Bosteder eller Arbejdssteder indgaar i det urbane Erhvervssamfund, der uddifferentierer sig fra Næstveds Bycentrum.

I Følge den sidste kommunale Opgørelse af Befolkningstallet, der forelaa i Januar 1947, havde Næstved Købstad ca. 15.500 Indb. og Næstved + Herlufsholm Kommuner ca. 22.000. Folketallet i den rent rurale Del af Herlufsholm Kommune er langsomt aftagende og kan nu anslaaes til ca. 1.200, hvorfor det geografiske Næstved omkring Januar 1947 kan beregnes at have omtrent 21.000 Indb.

Tabel 2 viser, at specielt Aldersklassen 20—29 Aar er relativt stærkt repræsenteret i Næstved, omend ikke saa stærkt som i

*Tabel 2. Befolkningens Fordeling i Aldersklasser 1940 i Næstved, Hovedstaden (København, Frederiksberg og Gentofte Kommune) og i hele det egentlige Danmark.*

	Næstved	Hovedstaden	Hele Landet
0— 9 Aar	15,5 %	12,3 %	16,0 %
10—19 -	15,8 -	12,7 -	16,5 -
20—29 -	18,2 -	19,0 -	16,8 -
30—39 -	15,2 -	18,0 -	15,8 -
40—49 -	12,7 -	14,5 -	12,9 -
50—59 -	10,6 -	11,3 -	10,1 -
60—69 -	7,4 -	7,6 -	7,2 -
70— -	4,6 -	4,6 -	4,7 -

Hovedstaden. Det er netop fortrinsvis denne Aldersklasse, der tilflytter Byerne, og det maa opfattes som et Tegn paa gode Muligheder i Næstved, at Ungdommen søger hertil.

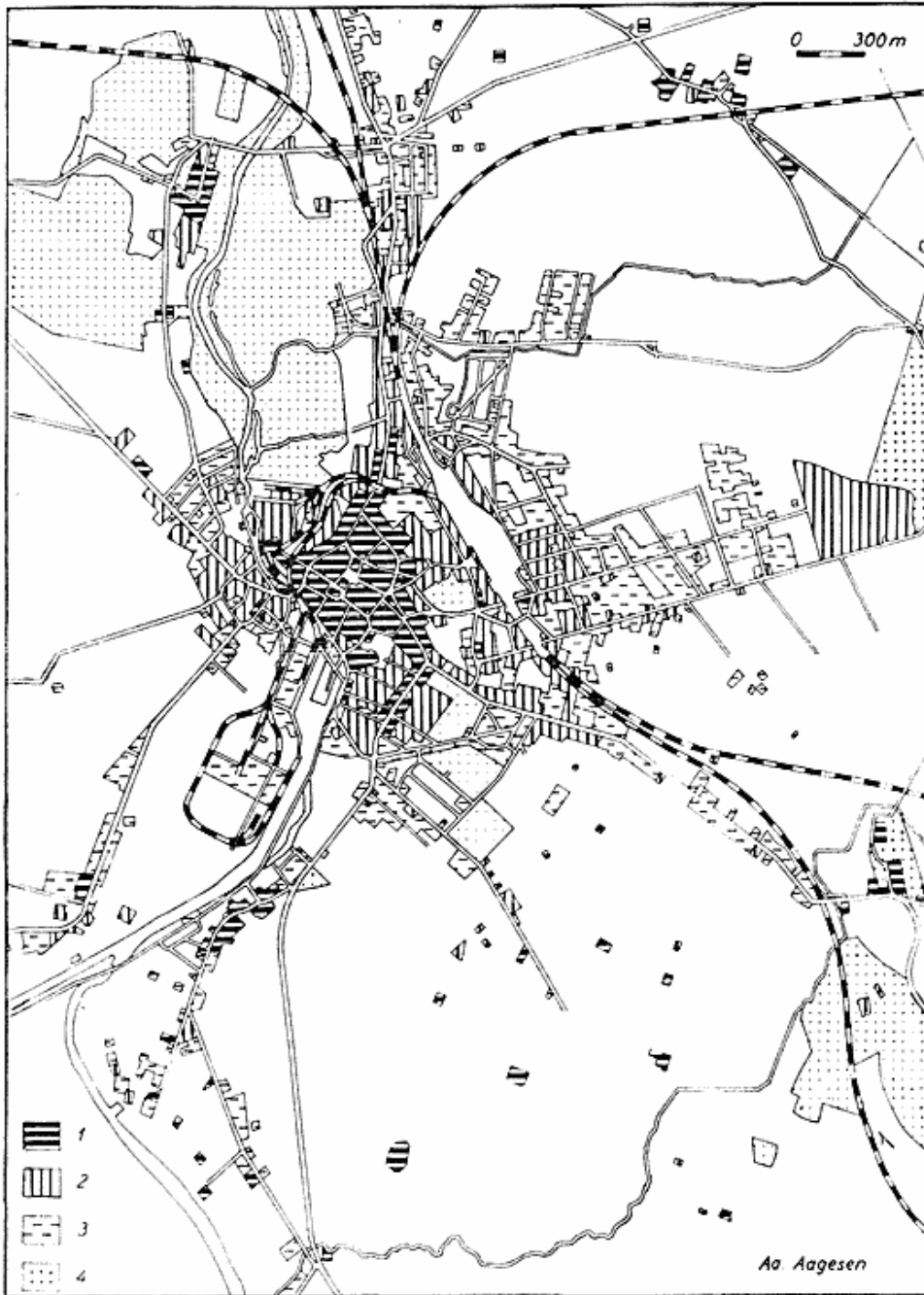


Fig. 2. Næstveds arealmæssige Udvikling.

- 1: Næstved 1859.
- 2: Næstved 1908.
- 3: Næstved 1942.
- 4: Grønne Omraader.

Ved den nyeste Opgørelse af Befolkningens Fordeling paa Erhverv, i 1930, viste Næstved Købstad og Næstveds Forstæder følgende Tal:

	Industri	Handel	Transport	Landbrug	Immateriel Virksomhed
Næstved .....	45,8 %	16,2 %	8,9 %	3,7 %	7,1 %
do.s Forst.	43,2 %	14,2 %	8,0 %	4,9 %	5,7 %

Denne Fordeling paa Erhverv er paafaldende ens i Købstads-kommunen og Forstæderne og understreger den erhvervsmæssige Samhørighed indenfor det geografiske Bysamfund.

Udviklingen af det bebyggede Omraade fremgaar af Fig. 2. Man bemærker den karakteristiske, middelalderlige Byplan, der karakteriserer det gamle Købstadsomraade. Byens nuværende Centrum, det store, firkantede Akseltorv, er dog først opstaaet efter Reformationen paa den Tomt, hvor tidligere Byens Graa-brødrekloster laa.

Imellem 1859 og 1908 vokser det bebyggede Omraade hen imod den i 1870 aabnede Jernbanestation; endvidere bebygges en Del Arealer ved Lille Næstved, paa Susaaens højre Bred, og bebyggede Straaler begynder at strække sig ud langs de vigtigste Udfaldsveje, saaledes især ad Ringstedvejen nordpaa og ad Præstøvejen mod Sydøst. Skønt Jernbanestationens Sporareal udgør en trafikal Hindring for Byens normale Udvikling mod Øst, optræder der allerede i 1908 en Del samlet Bebyggelse Øst for Jernbanen. I Perioden 1908—1944 fortsætter Straaledannelsen i forøget Tempo, og nye Straaler opstaar mod Syd over den gamle Landsby, Aaderup, der inddrages i Forstadsomraadet, mod Sydvest over Grimstrup, og mod Nordvest ad Slagelsevejen. Desuden bebygges store Arealer Øst for Jernbanen som Følge af Gaardudstykning med nye Villakvarterer o. l. Nord for Byen ligger den store Skov Raadmandshaven, der fra gammel Tid har hørt under Skovkloster; Klostret forhindrede Middelalderen igennem Byens Vækst i denne Retning, og heller ikke i nyere Tid er Udviklingen gaaet denne Vej, dels fordi Terrænet er lavt og delvis sumpet, dels som Følge af Ejendomsforholdene.

Gennem Byomraadets vestlige Del strækker sig Susaaens Dal, paa hvis østlige Skraaning den gamle Købstad opstod. Mogenstrup Aas strækker sig fra Sydøst ind i det bebyggede Omraade som en Række smalle, afbrudte Bakker med afladet Top.

Terrænet Vest for Susaaen og Nordøst for Aasen er jævnt bakket Moræneland. Aasens yderste Udløber, Munkebakken (41 m. o. H.), strækker sig ind mellem Bycentret og Banegaarden og har saaledes til Dels forhindret en fuldt normal Udvikling af Byplanen. Hovedgaden mellem By og Station forløber i en Bue udenom den egentlige Aasbakke, men undgaar dog ikke



Fig. 3. Bebyggelsestyper i Næstved.  
(Hver Kvadratside er 280 m).

Efter Oversigtskort i 1:4000, ajourført til 1942.

1. Middelalderlig Gadeplan. Bebyggelsen udgør sammenhængende Husrækker langs Gaderne. Pladsen bag Husene udnyttes til Gaardsplads og Have. — Kvarteret omkring Akseltorv.
2. Sammenhængende Husrækker langs Gaderne. Pladsen bag Husene udnyttet til anden Bebyggelse (Værksteder, Fabriker, Lagerlokaler, Garager o. a.). — Kvarteret omkring Ringstedgade.
3. Færdigbygget Villakvarter. Tætliggende Huse, flere Steder Tilløb til Husrækker langs Vejene. — Kvarteret omkring Kildemarksvej—Fixvej.
4. Ny Udstykning. Villakvarter under Tilblivelse. Huse af ensartet Udseende og med ensartet Beliggenhed præger Dele af Kvarteret. — Kvarteret omkring Kildemarksvej—Rosenvej.
5. Bebyggelsen præges af Terrænet (Mogenstrupaasen). Gaderne gaar udenom Skrænterne eller skæres ned i Sandbakken. Stejle Skrænter mod Gader og Gaardspladser. Aasens højeste Parti ubebygget. — Kvarteret omkring Munkebakken.
6. En gammel Landsby er naaet af Byen, og en ny Villabebyggelse opstaar Side om Side med de gamle Gaarde. — Del af Aaderup.

at komme et Stykke op ad Aasen og ned igen. Syd for Munkebakken er nu ogsaa en anden Vej ført over Aasen til de stærkt voksende Forstæder Øst for Jernbanen. Aas-Arealernes Udnyttelse er ogsaa ret speciel: Her er Park, Kirkegaard o. a. ubebyggede Arealer, og endvidere en væsentlig Del af Byens nyere monumentale Bygninger: Gymnasiet, Teaterbygningen, det nye Raadhus, Amtsgaarden m. v. Paa Aasens Nordside strækker en Bebyggelsesstraale sig næsten til Herregaarden Rønnebæksholm, mens selve Aasen ligger næsten ubenyttet hen. Her findes paa Aasryggen, 47 m. o. H., Byens nye Vandtaarn og Vartegn, Sjølundstaarnet. Ved „Passet“ lige Vest for Rønnebæksholm pas-



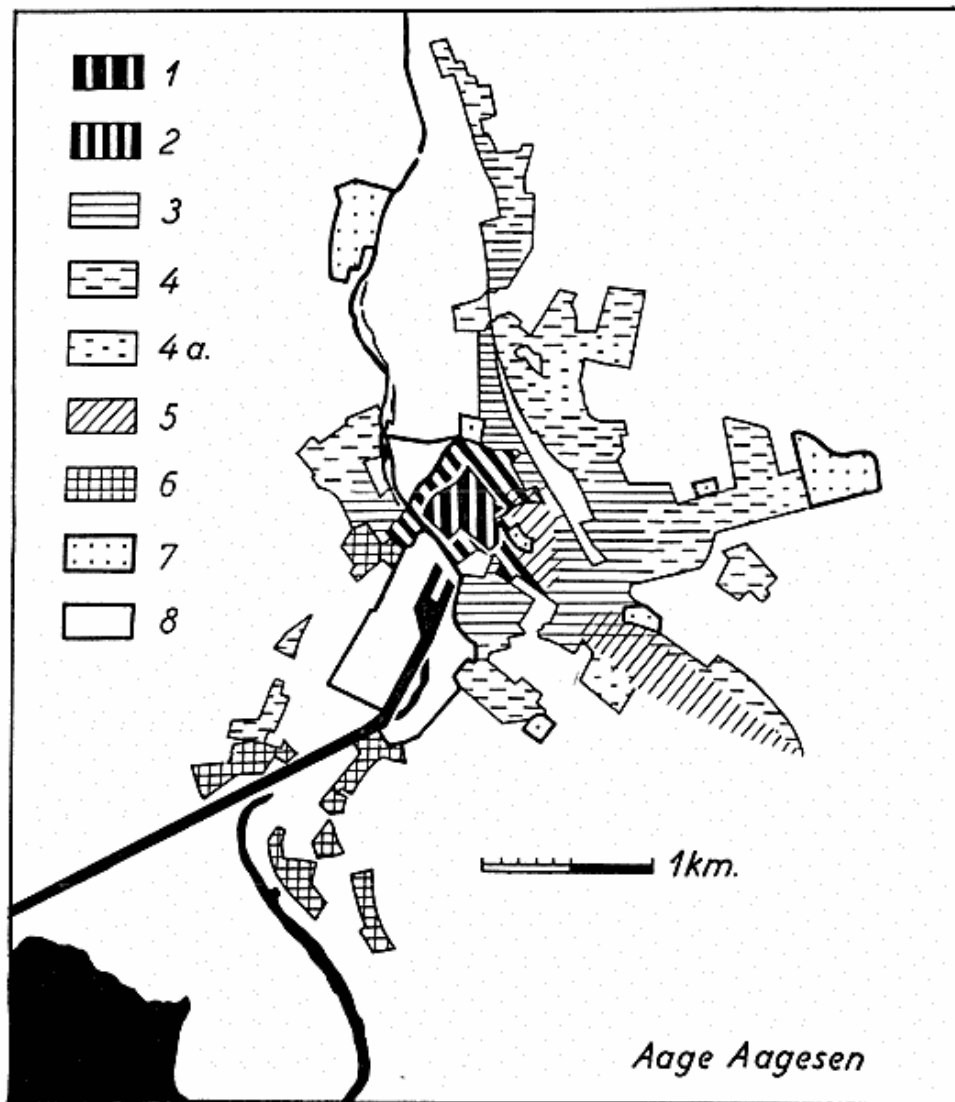


Fig. 4. Bebyggelsesgeografisk Kort over Næstved.

1. Se Signaturforklaring under Fig. 3.
2. Se Signaturforklaring under Fig. 3.
3. Se Signaturforklaring under Fig. 3.
4. Se Signaturforklaring under Fig. 3.
- 4a. Kvarter med overvejende Kolonihavekarakter.
5. Se Signaturforklaring under Fig. 3.
6. Se Signaturforklaring under Fig. 3.
7. Offentlig Bebyggelse (Administrationsbyggn., Skoler, Kaserne o. a.).
8. Rene Industri- og Havnekvarterer.

serer Jernbanen til Vordingborg Aasen, og sammesteds er foretaget Forarbejder til Gennemførelse af en projekteret Ringvej.

Fig. 3 viser de mest udbredte, karakteristiske Bebyggelsestyper i Næstved. Deres Udbredelse fremgaar af Fig. 4. De sammenhængende, i Reglen 2—4 Etagers, Husrækker langs Gaderne

findes saa at sige over alt i det før 1859 bebyggede Omraade. Bebyggelsesstraalerne, der er kommet til i de sidste Aartier af 1800-Tallet og i indeværende Aarhundrede, bestaar for de Partiers Vedkommende, der er ældst og ligger nærmest den gamle By, af færdigbebyggede Villakvarterer, ofte med Tilløb til sammenhængende Husrækker af mindre Udstrækning. De fjernere og nyere Dele af Straalerne samt visse Omraader imellem Straalerne bestaar af nye Villakvarterer paa forskellige Stadier af deres Tilblivelse. Hvor Byen under sin Vækst møder en i Forvejen eksisterende Bebyggelse opstaar en Interferens imellem den gamle og den nye Bebyggelsestype. Saadanne Interferenser mellem ældre Landsbyer og Villakvarterer under Tilblivelse kan iagttages flere Steder ved Aaderup, ved Lille Næstved og ved Grimstrup.

Mogenstrupaasen griber flere Steder ind i Gadenettet, idet Gaderne dels gaar udenom Skrænterne eller skraat op ad Aasen, dels skærer dybt ned i den. Aassiderne er vanskelige at bebygge paa Grund af deres Stejlhed (i Reglen 10—25° Hældning) og løse Materiale. Hertil kommer, at de paa Grund af Hældningen oftest er vanskeligt tilgængelige. Bebyggelsen er her ofte af nyere Dato, og store Dele af de typiske Aasarealer er grønne Omraader og vil sandsynligvis blive ved med at være det. Industriarealerne domineres af Gl. og Ny Maglemølle Papirfabriker, henholdsvis ved Susaaen Syd for Raadmandshaven og ved den nye Havn (Fig. 5). Det bemærkes, at der ikke i Næstved, som det ellers er Reglen ved danske Byer af Næstveds Størrelse, findes Industriarealer umiddelbart ved Banegaardsterrænet. De grønne Omraader koncentrerer sig om Susaadalen og Aasen.

Fig. 5 viser ogsaa Placeringen af nogle centrumsbestemmende Faktorer i Bybilledet. Byens Forretningsgader er indtegnet. Ved Forretningsgade af 1. Orden forstaas en Gade, hvor over 75 % af den samlede Facadekængde optages af Forretninger. Ved en Forretningsgade af 2. Orden drejer det sig om 50—75 %. Som Centrum for Forretningskvarteret kan opfattes det store firkantede Akseltorv og det umiddelbart nordfor liggende lille, trekantede Hjultorv. Herfra gaar et vigtigt Forretningsstrøg mod Nord ad Ringstedgade, og et andet mod Øst ad Torvegade.

Endelig viser Kortet Beliggenheden af Banker og Sparekasser samt Biografer og Teatersal. Ifølge Sten de Geer (lit 2) er især Placeringen af Pengeinstitutternes Hovedkontorer en god Indikator for det økonomiske-geografiske Bycentrum. Af Næstveds 3 Banker og 2 Sparekasser har ialt de 4 deres Hovedkon-

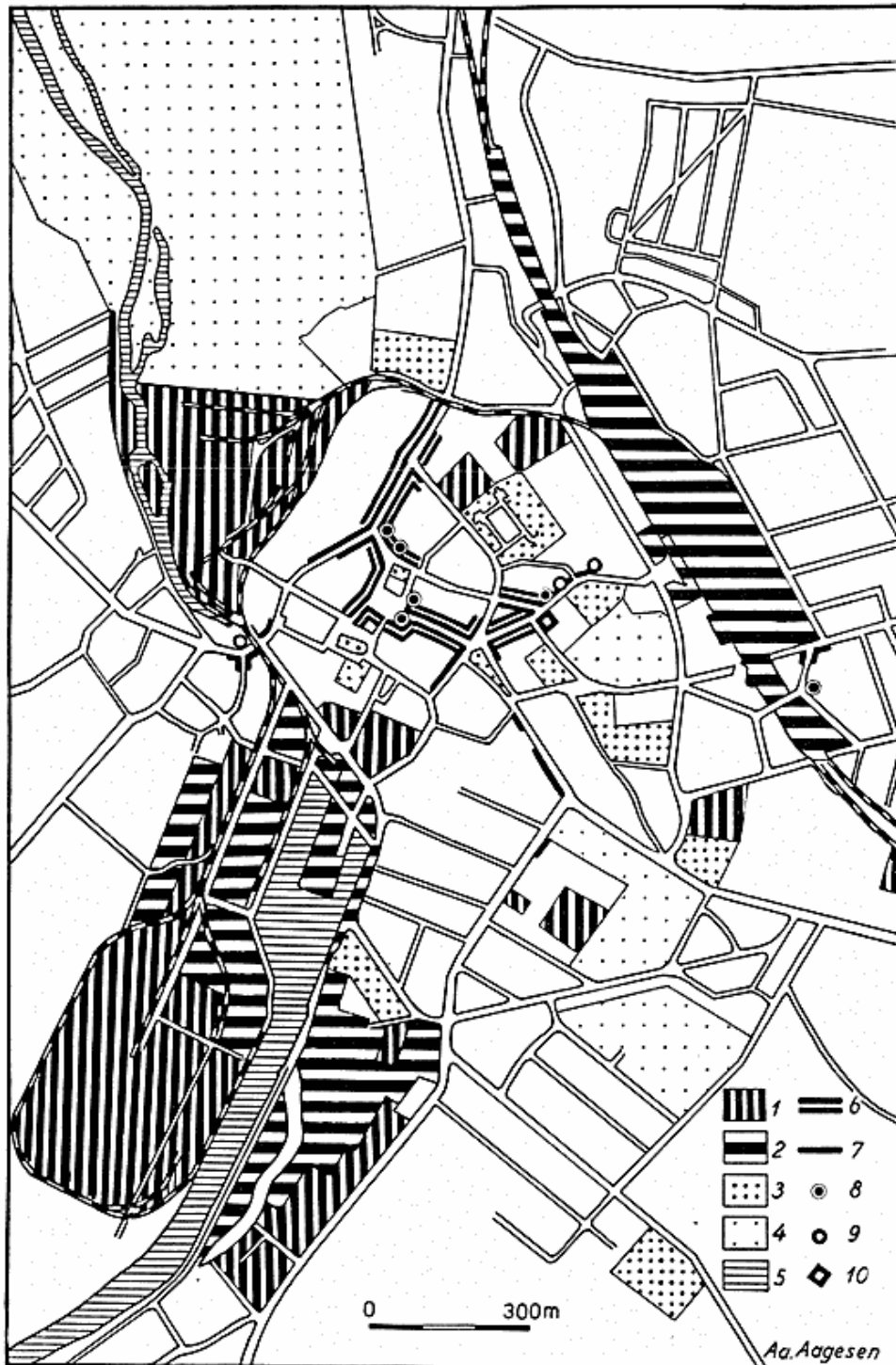


Fig. 5. Erhvervsgeografisk Kort over det centrale Næstved 1946.

- |   |  |
|---|--|
| 1: Industriarealer.   | 7: Forretningsgade af 2. Orden (Forretningerne udgør 50—75 % af den samlede Façadelængde). |
| 2: Trafikarealer.   | 8: Pengeinstitut (Bank, Sparekasse o. lign.).  |
| 3: Offentlige Bygninger o. l.   | 9: Biograf.  |
| 4: Grønne Omraader.   | 10: Teaterbygning.   |
| 5: Vandarealer.   |  |
| 6: Forretningsgade af 1. Orden (Forretningerne udgør 75 % af den samlede Façadelængde). |  |

tor paa Akseltorv og Hjultorv, der saaledes ogsaa for denne Betragtning kommer til at staa som Bycentrum. For Forlystelseslivet kan vel Jernbanegade betragtes som det vigtigste Strøg, men Byens Forlystelsesmuligheder maa betegnes som paafaldende ringe, især hvad angaar Biografer.

Hotellerne i Næstved fordeler sig saaledes: Ved Banegaarden (Banegaardspladsen og Jernbanegade) 3 Hoteller med 49 Værelser. I den gamle By: 6 Hoteller med 138 Værelser. De største Hoteller ligger stort set i Bycentrets Nærhed, hvorimod Hotelcentret ved Banegaarden er forholdsvis lidet udviklet.

I 1935 beskæftigede Byens 9 Hoteller 81 Personer, og deres aarlige Omsætning var 526.000 Kr.

Af egentlige Handelsvirksomheder fandtes ved Erhvervstællingen 1935 ialt 437, med ialt 1269 Beskæftigede og med en samlet Omsætning paa 27.620.000 Kr. (heraf 19.199.000 Kr. i de 395 Detailhandelsvirksomheder). I Næstveds statistiske Forstadsomraade fandtes 48 Handelsvirksomheder med 74 Beskæftigede.

Lokaltrafikken i Byen besørges af Byomnibusser. Til Omlandet gaar Rutebiler i alle Retninger; lige før den anden Verdenskrig, mellem 20. og 30. August 1939, ankom paa en Hverdag 40 Rutebilforbindelser til Næstved, og et lignende Tal afgik. Togforbindelserne er gode, der er Forbindelse direkte til Roskilde—København over Køge og over Ringsted, til Vordingborg—Gedser, til Slagelse—Kalundborg og til Præstø—Mern. Tidsafstandene ad Jernbanen er relativt smaa: Til København 1 Time 36 Min. (Aug. 1946), til Nykøbing F. 1 Time 5 Min., til Slagelse 37 Min., til Ringsted 30 Min.

Som Industriby er Næstved vigtig paa mange Felter. I 1935 var der i Næstved Kommune 423 Industri- og Haandværksvirksomheder (+ 70 i Forstæderne) med et samlet Personel paa 2.695 Mand (+ 177). Vigtigst var Papirindustrien (Maglemølle) med 680 ansatte, Metalindustrien og Bygningsindustrien med henholdsvis 410 og 480 ansatte. Byen havde 1938 3 Jernstøberier, 2 Savværker, 2 Trævarefabriker, desuden Svineslagteri, Maskinfabrik, Keramikfabrik (Kähler), Bryggeri- og Mineralvandsfabrik, Brødfabrik, Margarine- og Sæbefabriker, Bog- og Avistrykkerier o. s. v. Derimod har Næstved saa at sige ingen Tekstilindustri. Endelig maa i denne Forbindelse omtales Holmegaards Glasværk, der ligger ca. 6 km Nord for Næstved.

Indtil Kielerfreden havde Norge Monopol paa Danmarks Forsyning med Glas, og Holmegaards Glasværk, der er anlagt 1825, er derfor Danmarks ældste. Placeringen i Randen af den store

Holmegaards Mose skyldes oprindelig den lette Adgang til det da anvendte Brændsel: Tørv. I Dag ligger Glasværket udenfor de vigtige Trafikruter, men Biltrafikken har stort set bortelimineret denne Ulempe. I Glasværkets Nærhed er opvokset en Arbejderby, og Virksomheden producerer saavel fine Kvalitetsvarer som Glasflasker. Glasværkets Forsyning med Brændsel og Raavarer sker med Bil over Næstveds Havn, mens Færdigvarerne i Reglen gaar med Bil til Markedet, først og fremmest København.

Havnen er i Dag Næstveds vigtigste Erhvervsbasis. Før 1938 var Forholdene her imidlertid alt andet end gode. Byen havde et lille Havneanlæg paa 290 m Bolværk og 2 m Dybde langs Susaaens Østside; herfra foregik Trafikken med Pramme ad Aaen 5 km til dennes Udmunding i Karrebæk Fjord, hvorfra der var yderligere 6½ km til Karrebæksminde, hvor Næstveds Yderhavn laa. Her, ud til Smaalandsfarvandet, gravedes i 1801—07 en Kanal til Erstatning for det tidligere omtalte, nu tilsandede Sund.

Karrebæksminde By er opstaaet ved denne Kanal som Udhavn for Næstved, hvor Omladningen mellem de søgaaende Fartøjer og Flodprammene foregik\*). I Karrebæksminde findes flere gamle Pakhuse, der vidner om den handelsmæssige Position, Byen saaledes erhvervede allerede paa Napoleonstiden. Karrebæksminde har dog aldrig været et større Bysamfund; i 1840 levede her saaledes kun 74 Mennesker, men i 1880 var Tallet steget til 339, det højeste Byen har haft. Folketallets senere Udvikling fremgaar af Tabel 3.

Tabel 3. Folketallet i Karrebæksminde 1890—1945.

1890:.....	320	1916:.....	262	1935:.....	262
1901:.....	266	1921:.....	294	1940:.....	195
1906:.....	273	1925:.....	242	1945:.....	218
1911:.....	225	1930:.....	244		

Karrebæksminde maa saaledes i Dag betragtes som et lille stagneret Bysamfund uden Mulighed for handelsmæssig eller trafikal Udvikling. Anlægget af en Skibsfartkanal for søgaaende Skibe ind til Næstved har berøvet Karrebæksminde dens gamle Betydning. Noget andet er, at den som Ferieby og Badested maaske vil kunne opnaa en ny, omend beskednen Opgang.

\*) Transporterne mellem Næstved og Karrebæksminde opretholdtes i 1921 af 26 Pramme og 2 Bugserbaade. En planlagt Bane mellem de to Byer naaede aldrig at blive bygget.

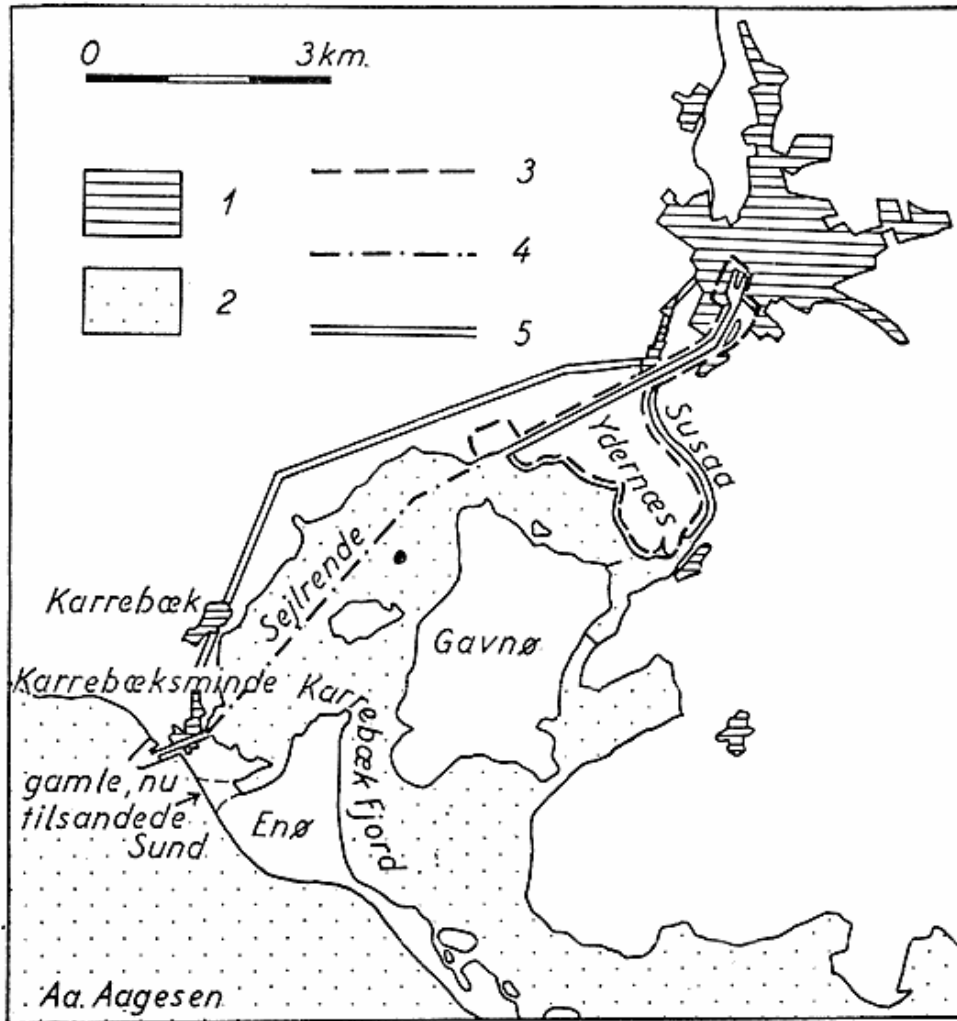


Fig. 6. Næstveds Forbindelse til Havet.

- 1: Større Bebyggelser.
- 2: Vandareal.
- 3: Grænse for Omraader, der ejes af Næstved Havnevæsen (1946).
- 4: Sejlrenden gennem Karrebæk Fjord.
- 5: Landevejen Næstved-Karrebæksminde.

Kanalen blev paabegyndt 1935 og aabnet 1938. Saavel i Kanalhavnen som i Sejlløbet er der overalt 6 m Vanddybde. Paa en Strækning af  $5\frac{1}{2}$  km er Sejlløbet udgravet i den lavvandede Karrebæk Fjord (se Fig. 6), mens 3 km er udgravet i fast Land, hvor den gennemskærer en næsten 10 m høj Bakke. Kanalens Vandspejlsbredde er 42 m, og der er ved Anlægget udgravet ialt 2,3 Millioner  $m^3$  Jord.

Havnen er anlagt med to Havnebassiner og et Svajebassin. Den samlede Kajlængde er for Tiden 800 m, hvoraf de 400 m er anlagt af og udnyttes af A/S De forenede Papirfabriker (Ny Maglemølle). For Tiden anlægges yderligere 100 m Kaj. Des-

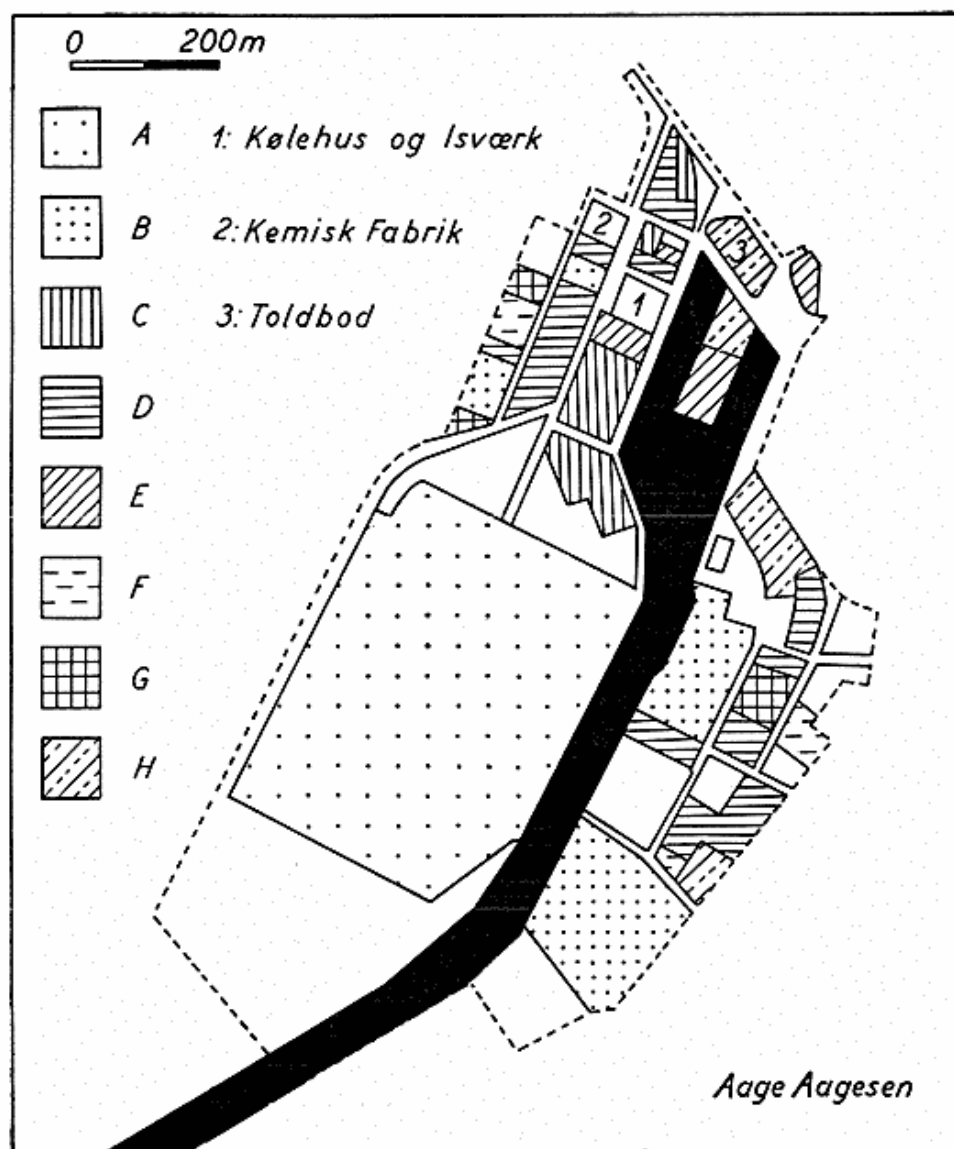


Fig. 7. Næstved Havn 1946.

- A: Papirindustri.  
 B: Trævareindustri.  
 C: Lagerpladsen for Energiraastoffer (Kul, Olie).  
 D: Jern og Maskiner.  
 E: Foderstoffer.  
 F: Levnedsmidler.  
 G: Bygningsartikler.  
 H: Andet.
- } Industri og Lagre.

uden findes særlige Anlægsbroer for Gasværkskul, for Benzin, for Trælast og for Raavarer til Krydsfinérfabriken.

Om Havnens Fremtid kan siges, at saa at sige alle Havnearealer inde ved Byen i Dag er færdigdisponerede. Det er Hensigten at henlægge yderligere Udvidelser ud langs Kanalen helt

til Kærrebæk Fjord i den Udstrækning, som Situationen til enhver Tid maatte kræve.

Fig. 7 viser Udnyttelsen af Havnearealerne ved Næstved By til Industri- eller Handelsforetagender. Man bemærker Ny Maglemøllens dominerende Stilling. Desuden er der Lagre for Kul, Olie, Foderstoffer, Gødning, Bygningsmaterialer o. a. samt Handels- og Fabriksvirksomheder for forskellige Trævarer, Jernvarer, Maskiner o. m. a. Endelig bemærkes Næstveds Kølehus og Isværk. Ialt var der i Januar 1947 30 Virksomheder i Gang paa Havnen, mens yderligere 16 var under Opførelse eller projekterede.

I 1938, det sidste nogenlunde normale Aar før Krigen, indgik til Næstved Tolddistrikt (herunder Kærrebæksminde) 461 Skibe paa 66.528 N.R.T. og udgik 459 Skibe paa 66.482 N.R.T. Imidlertid udviser Trafiken paa Havnen en betydelig Skævhed, idet der ialt udlossedes 120.526 t, men kun blev indladeet 3.328 t, hvorfor 414 Skibe maatte forlade Tolddistriktet i Ballast. Paa de enkelte Varegrupper fordelte Godsomsætningen sig i 1938 saaledes:

Tabel 4. Godsomsætningen paa Næstved Havn 1938.

	Udlosset		Indladeet	
Foderstoffer .....	1.549 t	1,3 %	79 t	2,4 %
Gødningsstoffer .....	4.020 -	3,3 -	0 -	
Korn .....	1.045 -	0,9 -	2.230 -	67,0 -
Kul og Koks .....	58.525 -	48,5 -	0 -	
Sten, Kalk, Cement ...	14.562 -	11,3 -	0 -	
Teglværksprod. ....	228 -	0,2 -	0 -	
Trælast .....	39.077 -	32,4 -	332 -	10,0 -
Styrtegods m. m. ....	2.174 -	1,8 -	578 -	17,4 -
Stykgods .....	356 -	0,3 -	109 -	3,2 -
	120.526 t	100,0 %	3.328 t	100,0 %

De vigtigste tilførte Varer, Kul og Koks samt Trælast, er saa at sige udlukkende Import henholdsvis fra Storbritannien og Tyskland og fra Sverige og Finland. De udlossede Varer er dels Raastoffer og Energistoffer til Byens og Omegnens Industri, endvidere til trafikalt Forbrug, Opvarmning o. m. Importen af Gødnings- og Foderstoffer er temmelig ringe. Fra Havnen førtes i 1938 hovedsagelig Landbrugsprodukter og lidt Papir.

For 1946 har Godsomsætningen været 163.000 t; en nærmere Redegørelse kan endnu ikke gives.



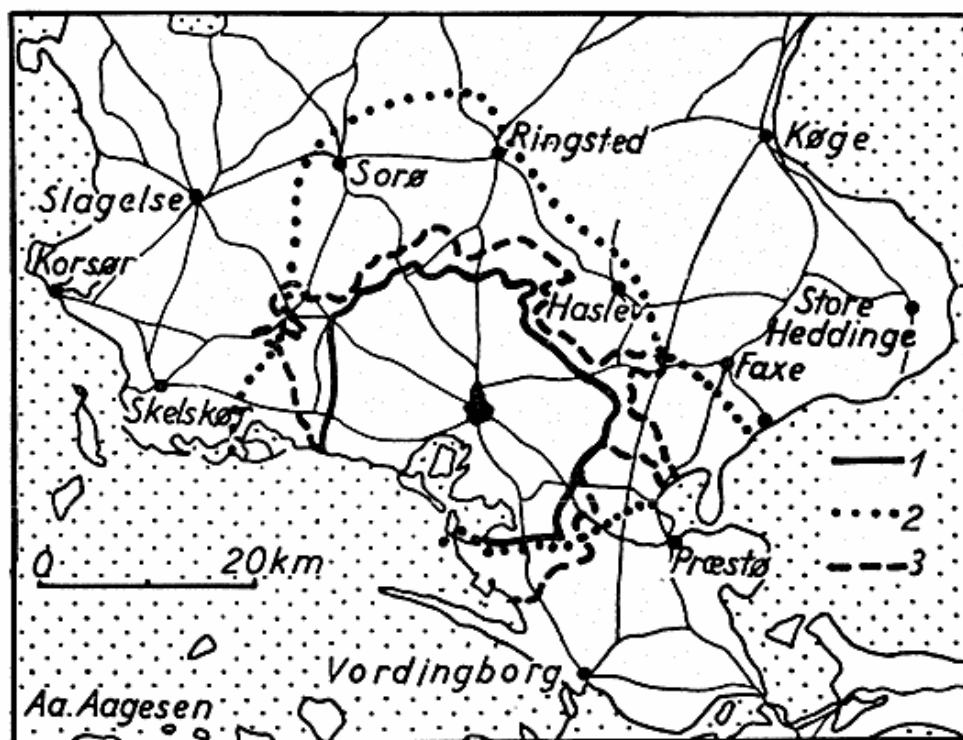


Fig. 8. Næstveds Bagland.

- 1: Grænse for det Omraade, hvorfra Afstanden ad Landevejene til Næstved er mindre end til nogen anden By over 2000 Indb.
- 2: Grænse for det Omraade, hvorfra Afstanden ad Landevejen til Næstved er mindre end til nogen anden Havn med mindst 5 m Dybde.
- 3: Grænse for Næstveds Detailhandelsopland efter H. Hinz (lit. 3).

Naar Næstved i Dag staar som Sydsjællands største By og som en af Sjællands vigtigste Havnebyer, med de største Muligheder for en rig Udvikling i Fremtiden, maa det ses paa Baggrund af Byens Beliggenhed.

Store Dele af Midt- og Sydsjælland ligger nærmere ved Næstved end ved nogen anden Havn, der kan anløbes af større Skibe. Disse Forhold ses af Fig. 8. Ad Landevejen er der fra Ringsted 26 km til Køge, men kun 25 km til Næstved, og fra Sorø er der 33 km til Korsør, men kun 29 km til Næstved. Fra Haslev er der 25 km til Køge og 23 til Næstved.

Paa Fig. 8 er ogsaa indtegnet Grænsen for Næstveds Detailhandelsopland efter H. Hinz' Undersøgelse (lit 3), samt Grænsen for det Omraade, for hvilket Næstved er nærmere end nogen anden By med over 2.000 Indb. Det ses, at den førstnævnte Grænse praktisk talt overalt ligger længere ude end den anden. Der er saaledes Omraader, der har længere til Næstved end til henholdsvis Skelskør, Slagelse, Sorø, Ringsted, Haslev, Faxe, Præstø og Vordingborg, men hvis Befolkning alligevel fortrins-

vis handler i Næstved. Næstved er nemlig for disse Egne den store By, der for de udprægede Oplandshandelsvarer (Møbler, Tekstiler, Konfektion o. a.) har større Udvalg end Nabobyerne — maaske Slagelse undtaget — og som byder paa andre af den større Bys Fordele, f. Eks. Forlystelsesliv. Endvidere kommer den trafikalt gode Beliggenhed her Byen til Gavn.

Om Næstveds Bagland, d. v. s. det Omraade, der benytter Næstved som Havneby, foreligger kun faa Oplysninger. Om Transporterne pr. Bil til og fra Byen kan overhovedet intet oplyses, hvorimod der kan siges lidt om Jernbanetransporterne. Af Næstveds vigtigste Importvare, Kul og Koks, forsendtes i 1938—39 kun 146 t med Bane fra Næstved, og kun Braaby og Brandelev Stationer modtog mere af denne Vare fra Næstved end fra andet Sted. Derimod modtog Næstved ikke, hvad der tidligere har været Tilfældet, Kul og Koks med Bane fra andre sjællandske Havne. For andre importerede Varer har Jernbanetransporter fra Næstved heller ingen Betydning.

Her staar vi overfor et vigtigt Misforhold: De fjernere Dele af Næstveds naturlige Havnebagland, nogenlunde afgrænset af Signatur 2 paa Fig. 8, forsynedes i 1938—39 hovedsagelig fra andre Havne og leverede Produkter over andre Havne. Ringsted modtog f. Eks. sit Kulforbrug fra København og Køge, Sorø fra København og Korsør, Haslev fra Køge. Foderstoffer modtog næsten hele det Indre af Sjælland fortrinsvis fra København. Utvivlsomt vil Næstved paa Basis af sin nye Havn være i Stand til efterhaanden at „erobre“ en væsentlig Del af dette sit naturlige Forsyningsomraade, men der er ingen Tvivl om, at Konkurrencen vil blive haard.

Næstved har siden Havnens Aabning haft en saadan Tilstrømning af Arbejdskraft og Virksomheder, der ønskede at placeres her, at man fra officiel Side delvis har kunnet foretage en Sortering, for derigennem at sikre en sund Udvikling.

Næstved haaber paa ogsaa at kunne faa Betydning som Eksporthavn for Landbrugsvarer, bl. a. til England gennem Kielerkanalen, altsaa blive „et sjællandsk Esbjerg“. Næstved kan her faa Gavn af sin ret centrale Beliggenhed paa Sjælland, men vil ikke have let ved at konkurrere med København. Men under alle Omstændigheder vil Næstved som Havneby, Industriby og Oplandsby gaa videre i den nu paabegyndte Udvikling, som muligvis hurtigt vil gøre den til Sjællands vigtigste Provinsby.

**LITERATUR**

1. *Aagesen, Aage*: Et Bidrag til Aarhus Bygeografi. Geografisk Tidsskrift 1943.
  2. *de Geer, Sten*: Om Gävle stad och dess centrum. Gävle 1924.
  3. *Hinz, Helge*: Oplandet og dets Betydning for Købstædernes Erhvervs-  
liv. Dansk Byplanlaboratoriums Beretning 1937—40.
  4. Materiale fra Næstved Erhvervsraad.
  5. — - — Turistforening.
  6. — - Stads- og Haveingeniøren i Næstved.
  7. — - Universitetets geografiske Laboratorium, København.
  8. — - De danske Statsbaner.
  9. Rejseliste for Kongeriget Danmark Aug. 1939, Aug. 1946.
  10. *Smith, Otto*: Næstved 1135—1935. Næstved 1935.
  11. Statistisk Departement: Danmarks Handelsflaade og Skibsfart (aar-  
lig).
  12. Statistisk Departement: Erhvervstællingen 1935.
  13. Statistisk Departement: Folketællingerne.
  14. *Trap, J. P.*: Kongeriget Danmark 1., 2., 3. og 4. Udgave.
  15. *Vahl, Martin*: The urban Settlement of Denmark. Geografisk Tidsskrift 1933.
-