

Køge havn før år 1700.

En Studie.

Af Otto Smith.

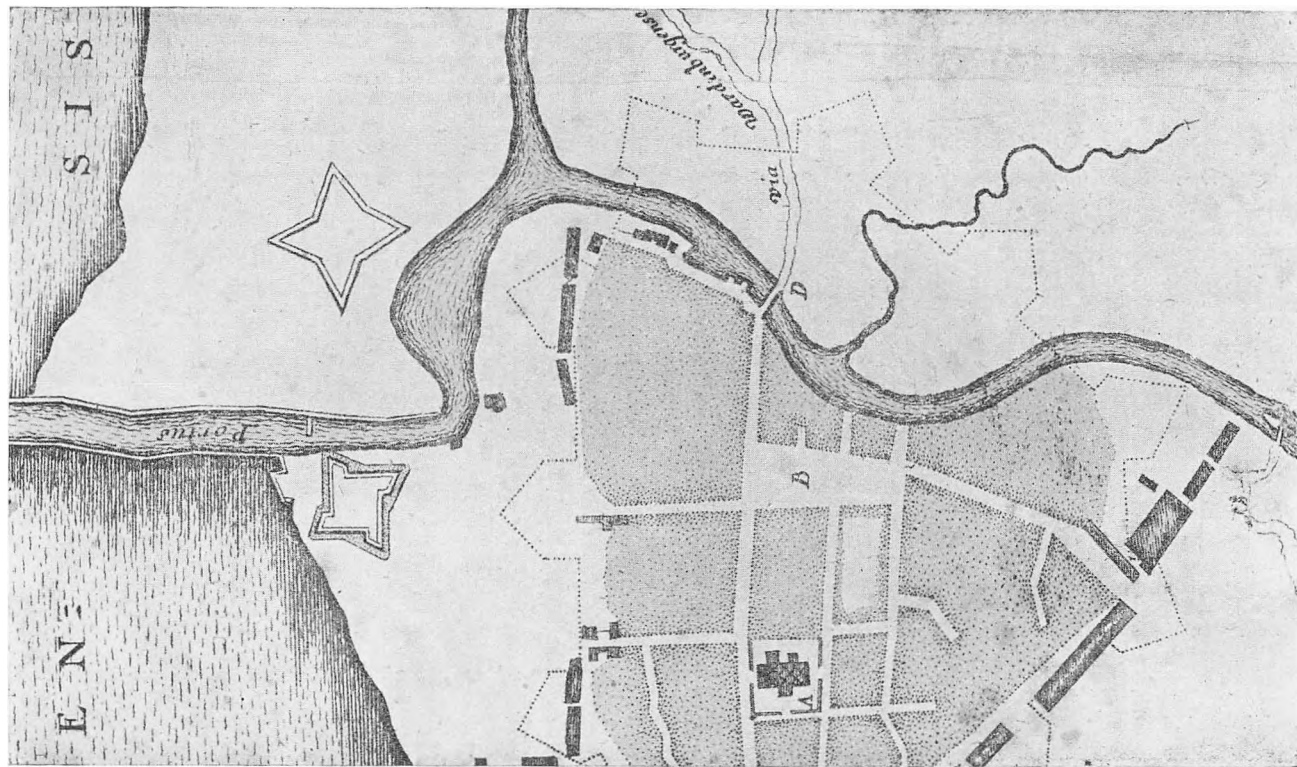
Den ældste tid.

Køge bys historie er dens havns historie. Da landet fik brug for havne, opstod byen, da havnen var stor og god, blomstrede købstaden op til en smuk middelalderby med driftige og dygtige indvånere, da havnen forfaldt, sygnede byen hen og lå i hundreder af år som en lille flække, trofast værnende om de rester af fordums storhed, den endnu ejede i en del af sine bygninger. Først nutiden, der udbedrede havnen, vækkede byen af dens dødssøvn.

Køge havns historie bringer interessante momenter til forståelse af de danske købstæders økonomiske liv i det 16. og 17. århundrede. Også andre punkter: dens bygningsteknik, dens administration m. m., bringer sider frem, som ikke hidtil har været gjort til Genstand for undersøgelse.

Da afhandlingen skal indgå i en særlig ramme, er disse punkter ikke gennemført systematisk i fremstillingen, men indblandet i den fortløbende tekst, hvad jeg har gjort så meget desto hellere, som sammenlignende studier med andre havne endnu ikke er gennemført.

På Valdemarernes tid, da der igen skabtes fred på de danske kyster, voksede der en række strandkøbinger frem ved de naturlige havne, som åmundinger og fjorde frembød. Og medens tidligere hver mand handlede fra eget fartøj, som han sejlede hen til markedspladserne, fik nu disse byer handelsrettigheder for deres indbyggere.



Udsnit af Dalbergs slik af Køge byplan 1659.

I det yngste kuld af disse byer finder vi Køge, der ikke nævnes i »kong Valdemars jordebog«, hvor købstæderne på Kristoffer I's tid opregnes; men den må være grundet kort efter under Erik Glipping.¹⁾

Teorien om, at byen flyttedes fra Gl. Køge, der lå længere oppe ad åen, og til den nye plads, må forlades. Nogen forbindelse mellem de to byer ud over navnet findes ikke. Den gamle by var en landsby, og at den skulde have haft en havn, som tilsandede, og som derfor bevirkede byens »flytning«, er meget usandsynligt. Tilsandingen af åens munding er ganske vist et vigtigt moment i Køge havns historie, men den spiller først ind senere.

Hele udviklingen viser, at først på denne tid opstod der købstæder, og først da skabtes der havne. Landsbyen Køge bukkede selvfølgelig under for den stærkt voksende nære nabo, men først halvtredie hundrede år efter opslugtes den helt og lagdes ind under købstaden.²⁾

At Køge fik sin nuværende beliggenhed, skyldtes netop de gunstige betingelser, der her fandtes for anlægget af en havn. Desuden fandtes der et stort opland med rige afsætningsmuligheder for de varer, der udskibedes i havnen. I adskillige århundreder gik hovedparten af varer til Ringsted, Roskilde, Hedinge og Møen landværts fra Køge, hvor de var udskibet.

Efterretningerne om Køge havn i middelalderen er selvfølgelig sparsomme. Selv øresundstoldens indførelse hjælper ikke til at klare meget derpå, da størsteparten af byens handel naturligvis foregik paa øresundskysterne og således unddrager sig den kontrol, som ligger i sundtoldens regnskaber.

Lidt kan man dog få klaret fra de ældste tider.

Den ændring, som kystlinien netop på grund af havneanlægget undergik, og som senere skal udførligt omtales, gør det rimeligt at antage, at den ældste havn har strakt sig langs Fennediget og umiddelbart øst herfor.

Skønt dette kun kan være en formodning, synes det dog også at bekræftes af den mærkelighed, at byen »vender ryggen til«³⁾ sin senere havn, den østligere, fra hvilken der kun var adgang til torvet gennem Bygårdsstræde.

Fra den formodede ældre havn var adgangen derimod langt lettere, og denne havde desuden den fordel, at den gik mere ind under byens befæstning. Byen lukkede sig om sin havn.

Anlægget af en havn, hvad enten den nu lå her eller østligere, bød på fordele, som kun få af landets øvrige havne ejede.⁴⁾

I reglen var disse anlagt i fjordene, hvor der selvfølgelig fandtes mere læ end på åbne kyster; men oftest måtte disse havne bygges ud fra fjordkysterne i form af skibsbroer, og disse led meget både af strøm og isskruninger, der gjorde vinterleje meget risikabelt.

I Køge havn kunde man ved anlæget nøjes med en konsolidering af åens bredder ved pælesætninger samt med en oprensning af bunden.

Til gengæld truedes Køge havn af en anden fjende, og det en fjende, der var så stærk, at den på en tid, hvor man ikke bød den tilstrækkelig modstand, blev skyld i byens totale ruin.

Det var tilsandingen!

Denne stadige opskylning af sand og tang virkede igennem århundrederne stadig ind på havnens udformning, og denne indvirkede atter på kystliniens form, som stadig ændredes, så at havnen atter og atter droges længere mod øst.

Der ligger atter heri et moment, der taler til gunst for teorien om, at den ældste havn lå umiddelbart syd for Fennediget; thi i begyndelsen af det 15. århundrede anlagdes der en ny havn, som må være den, der strakte sig langs »Stranden«.

En på latin affattet beretning⁵⁾ af et særdeles troværdigt præg meddeler nemlig, at i året 1411 mandag efter Quasimodi fødsel blev der for første gang kørt vogne til vandet til det bygningsværk, der almindeligvis kaldes bolværk, som blev opført ved Køge under opsyn af borgmestrene Johan Petersen og Nicolaus Olaus, som særlig havde opsyn med det store arbejde herved. Ligeledes blev i året 1430 mandag før påske under samme Johan Petersens ledelse nedsænket (sten)kister, til hvilke en tilkædet træstamme blev fastgjort, som almindeligvis kaldes en Bom, således at havnen blev lukket.

I 1411 kunde man altså endnu nøjes med at konsolidere åbredderne ved at lave »bolværk«, hvilket den dag i dag betegner nedrammede pæle med bræddebeklædning ind mod land.

Åmundingen må på denne tid have været i højde med det nuværende toldkammer; men da man i 1430 yderligere vilde udvide havnen, måtte man altså begynde at bygge ud fra kysten og på denne måde forlænge bredderne ud i bugten.*)

Som beretningen siger, nedsænkedes der kister, d. v. s. der byggedes firkantede rammer af pæle, indvendig beklædt med brædder, og i disse kasser nedstyrtedes kampesten. Denne konstruktion afløste henimod middelalderens slutning de ældre skibsbroer af træ.

Stenkisterne lagdes i enkelt- eller dobbeltrækker ud i vandet og dannede skibsbroer, der på frie kyster med tilstrækkelig dybde havde anlægspladser til begge sider. Her anvendtes dog kun den indvendige side. Stenkisterne lagdes med en afstand af c. 10 meter fra hinanden, for at strøm og isgang ikke skulde virke for kraftigt på den samlede bro. Over mellemrummene førte broer af kraftige pommerske bjælker.

Medens den gamle havn udbyggedes, holdtes den gamle pælesætning langs Fennediget stadig vedlige og anvendtes til anlæg for både.

Der var nu lagt grunden til en fortrinlig havn, som kun få af landets øvrige kunde måle sig med. Selv om man intet kender til dens udseende, til, hvor meget og hvad der udskibedes, og i hvilken grad borgerne selv begyndte at handle på udlandet, så kender vi dog resultaterne deraf.

Byen blomstrede op. Gode stenhuse byggedes, hele to handelsguildes opstod, et dansk og et tysk, ja selv kirken, der forøvrigt var indviet til Sct. Nicolai, de søfarendes helgen, blev præget af livet i havnen, idet der i det 16. århun-

*) I Køge rådstuebog 6/7 1631 beklages under en drøftelse af havnens forbedring, at der kun kan bygges på den ene bred, da den anden tilhører Vallø. Om sagens videre forløb findes der intet, og det er i absolut modstrid med regnskabet af 1619, der omtaler brokar på begge åbredder (sml. side 67).

drede blev muret en karnap på tårnet, hvori der som fyr ophængtes en lygte. En engelsk rejsende skrev i 1588 i sin rejsedagbog⁶), at byen havde smukke bygninger og en ikke ilde havn (portus non inalus).

Størsteparten af handelen på Danmark var i lübecker-nes hænder, men disse byens »gæster« måtte selvfølgelig betale afgifter for at benytte havnen. Længe havde de trykket den danske handel og hindret de danske købstæders vækst. Men Erik af Pommerns kampe med hansestæderne havde kaldt hollænderne ned i Østersøen, hvor de lurede på at bemægtige sig handelen, og efter den nordiske syvårskrig, da Lübecks magt var helt knækket, sejrede hollændernes frihandelsprincipper, og der opstod i adskillige danske byer en række driftige handelshuse.

Også Køge voksede i velstand, og dens handelsflåde forøgedes. Kun glimtvis kan man følge dens handel, idet øresundstoldens regnskaber kun nu og da nævner dens skibe eller melder om hollændere, der har Køge til mål. Men til selve havnen og dens udvikling kendes en del også fra det 16. århundrede.

Den stærkt besøgte havn led selvfølgelig meget ved det daglige slid på den, og i midten af det 16. århundrede trængte den til en grundig reparation. I den anledning deltog byen i den almindelige jagt på klostergoods, og ansøgte i 1552 kongen om at få to af klostrets huse til dækning af udgifterne ved reparationen af bolværkerne.⁷)

Tyve år efter var det galt igen. Ved denne lejlighed skænkede Frederik den anden som sit bidrag til reparatio-nerne en lille lund på Gl. Køgegårds mark nord for Kragebroen⁸), men iøvrigt måtte byen selv om at vedligeholde et så vigtigt organ som havnen.

Helt let var dette nu ikke! Den afgift af fremmede fartøjer, som byen oppebar, var så at sige dens eneste indtægtskilde og skulde dække en del forskellige udgifter, da personlige skatter ikke fandtes.

Byens råd sendte da et andragende til kongen om at måtte oppebære en skat af 8 skilling af hvert pund malet byg, der »forbryggedes« der i byen, samt 8 skilling af hver læst korn, der udskibedes.⁹)

Ved samme lejlighed hører man det første nødskrig om den fare, der truede havnen. Neppe var denne nemlig istandsat, før en storm næsten fyldte den helt med sand og tang. Til hjælp ved den deraf nødvendige oprensning skænkede kongen tre læster korn, som Christoffer Valkendorff skulde levere af det på Sjælland oppebårne tiendekorn.¹⁰⁾

Det gik imidlertid mere og mere op for borgmester og råd, der som helhed administrerede havnen, at der til dennes vedligeholdelse krævedes stadige og faste indtægter, og at det slet ikke var så ringe midler, man måtte have at råde over.

Den afgift af skuden, som »gæsterne«¹¹⁾ hidtil havde betalt, var jo nu blevet forøget ved borgernes afgift af bryg og udskibet sæd. Men da dette langtfra slog til, måtte nye skatteobjekter findes, og ved kongeligt åbent brev af 18. oktober 1600¹²⁾ fik byen da tilladelse til at opkræve en havneafgift på $\frac{1}{2}$ skilling dansk af hver dalers værdi, der ind- og udskibedes af gods på Køge brygge.

Endnu en vigtig indtægtskilde opnåedes året efter, idet byen fik tilladelse til¹³⁾ at opkræve 4 skilling danske af hver tønne roctockerøl, der indførtes. Oprindeligt var dette måske tænkt som en beskyttelsestold til værn for borgernes eget bryg; men det tyske øl var så meget bedre end det hjemmebryggede, at indførslen ikke formindskedes af den grund.

I stedet for kom der nu gode penge i havnekassen. Da varetolden havde virket i en halv snes år, var indtægten af almindelige varer c. 125 sletdaler, medens øllet alene bragte 43 sletdaler i kassen.

Når det i det foregående er nævnt, at der skulde betales en vis afgift af alle ind- og udskibede varer, gjaldt dette dog ikke byens egne købmænd, men kun de fremmede. Kom en fremmed skipper med egne eller andres varer og solgte dem i byen, betalte han afgift deraf; men kom han med varer, der var købt i fremmed havn til en af byens købmænd, udskibedes de frit.

Endnu i 1621 fik byen hjælp fra kongen til havnens udbedring, idet Axel Gyldenstjerne befaledes til at levere

ege- og bøgetræer fra skovene i Bleking.¹⁴) Iøvrigt måtte byen nu administrere sine egne midler til havnens bedste, men den forsigtige konge lod sig ikke nøje hermed. I 1613 lod han Jørgen Kås og Jacob Beck undersøge, om udgifterne til havnens vedligeholdelse stod i rimeligt forhold til den indtægt, den nu havde fået ved benådningsbrevet. Som særlige sagkyndige ved denne lejlighed beordredes 4 tømmermænd, der klarligen skulde beskrive for sig, hvad de mente, der var anvendt til havnens forbedring.¹⁵)

Den hovedreparation, som havde været stærkt tiltrængt, kostede en stor sum penge. Der optoges derfor et lån på 1000 daler af hospitalets midler¹⁶), og dette afbetaltes af havnens indtægter i de følgende år.

Den ny ordning med havneafgifter m. m., der forøvrigt indførtes omtrent samtidig i alle danske søkøbstæder, krævede imidlertid en ganske særlig havneadministration, som hidtil havde påhvilet det samlede råd. Der måtte nu ansættes en mand, som kunde varetage byens interesser i havnen, kontrollere varemængderne og opkræve afgifterne.

Fremgangsmåden hermed var forskellig i de sjællandske Byer. I Holbæk overdrog man således hvervet til en af rådmændene, og først senere, da dette viste sig upraktisk, fordi han ikke kunde henvende sin fulde opmærksomhed på dette arbejde, antoges en havnefoged.

I Køge ansatte man straks en sådan, der stod direkte under borgmester og råd og aflagde regnskab til dette. Regnskabet omfattede både indtægter og udgifter samt inventar, og man er gennem disse regnskaber, der findes regelmæssigt fra 1637, i stand til at følge havnens skæbne fra år til år samt at danne sig et overblik over byens handel.

Havnefogden fik endnu en opgave, nemlig at opretholde ordenen i havnen, og han udstyredes derfor med en politimæssig myndighed. Denne var ofte tiltrængt, og rådstueprotokollen lader ane et ret bevæget liv ved havnen.

Sømænd har altid været urolige hoveder, og når så tilmed landkrabberne var hidsige, kunde det gå som i 1596,

hvor en skipper og en købmand kom op at skændes om fragten. Købmanden slog den anden i hovedet med et stykke enebærtræ, men denne for op på Skibet, hentede sin økse og huggede den i halsen på købmanden, som »faldt nasgrus ned på jorden«. ¹⁷⁾

Udviklingen i det 17. århundrede. ¹⁸⁾

Det er allerede tidligere hævdet, at tilsandingen satte sit præg på Køge havns uddybning, idet denne stadig forlængedes mod øst, og dette bevirkede atter kystliniens fuldstændig forandrede udseende.

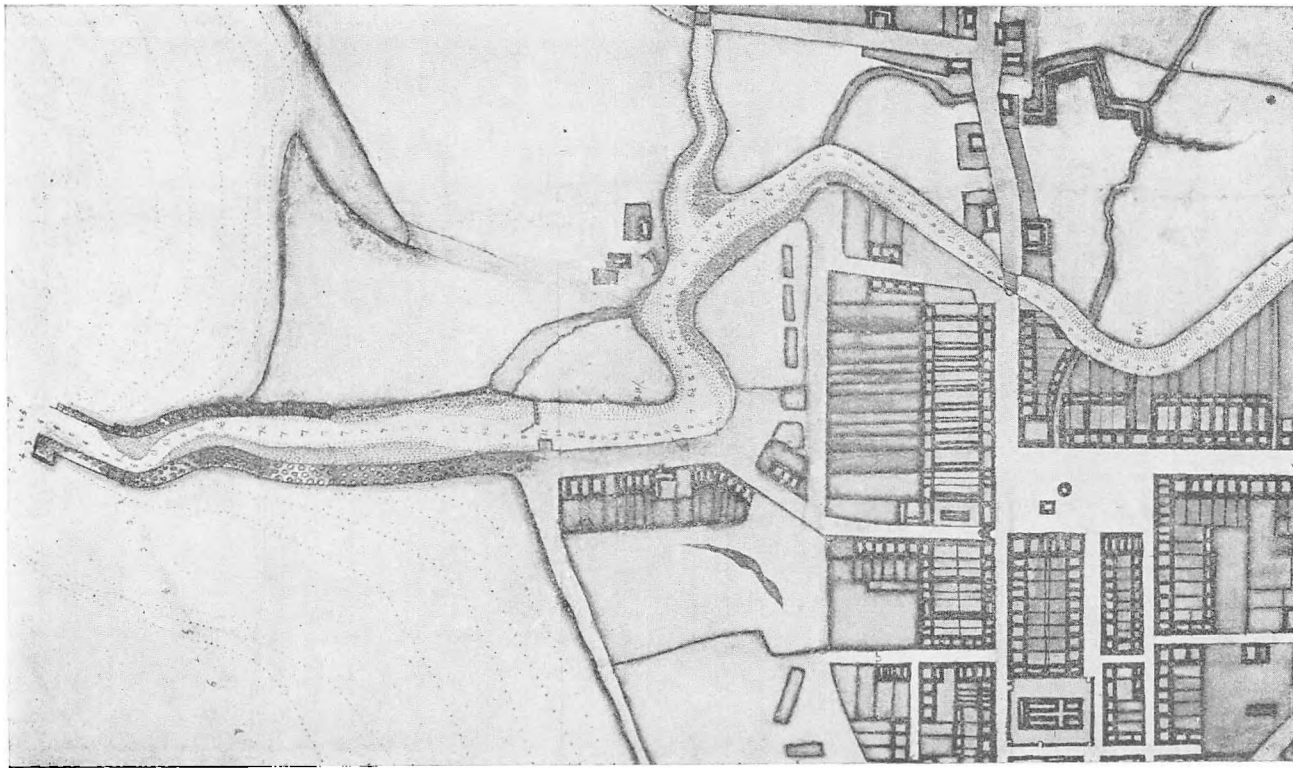
Den oprindelige kystlinie gik omtrent i nord—syd over det nuværende toldkammer, men da man i 1430 foretog udvidelsen af havnen, byggedes en række brokar ud i vandet på den søndre åbred.

Dette kan både være gjort for at udvide havnens anlægsplads og for at beskytte mod det sand, som den hyp-pige sydøst-strøm førte ind i havnen. Men da denne foranstaltning selvfølgelig ikke hjalp stort, og da enhver udvidelse af havnen stadig forøgede sydsidens række af brokar, udvidedes landet sydpå ligeså regelmæssigt ved sandets tilstrømning, således som det tydeligt ses af kortene side 58 og 66.

Medens man således på søndre åbred på en længere strækning havde land — eller dog i hvert fald sand — at støtte brokarrene til, når havnen udvidedes, fik nordsidens konstruktion nærmest karakter af en skibsbro, således som der på samme tid rundt om i landet byggedes broer i købstæder med »åbne havne«. På grund af denne isole-ring byggedes nordsidens brokar også sværere.

[I løbet af det 18. århundrede forsvandt efterhånden nordsidens karakter af bro — skønt den nu netop fik navn af skibsbro —, idet tilsanding og opfyldning efterhånden nærmede kystlinien til den nuværende form, d. v. s. den tange, hvorpå senere oljemøllen og petroleumslagrene anlagdes.]

Der var endnu en grund til at gøre nordsidens konstruktion sværere. Denne bro måtte jo blive den egent-



Udsnit af Jens Sørensens kort over Køge 1692.

lige havn, hvortil skibe, der vilde losse og lade, måtte søge; thi en afskibning på sydsiden fordrede en lang transport af varerne om ad Broport, inden de nåede byen.

I midten af det 17. århundrede var forbindelsen dog lettere, end det synes at fremgå af kortene. I regnskabet for 1641 nævnes nemlig, at der blev lagt en tyk delle over »denn skaren kiste som går offuer haunens bro vid stranden udfor Jørgen kremmers pakhus«.

Der har altså gået en bro tvers over havnen. Dens nøjagtige beliggenhed kan ikke angives, men citatet giver en håndsrækning til bestemmelse deraf ved at nævne »stranden«. Som sådan betegnedes nemlig endnu i 1859 havnens nordside ud for havne- og toldkontoret.¹⁹⁾ Man kan vel antage, at den har ligget der, hvor nu broen går fra mindesmærket over til Codanværket. Meget vestligere kan den ikke have ligget, da den jo spærrede for al sejlads af både, der ikke kunde lægge masten, og vestligere har åen jo netop sin store udvidelse.

Den havn, der skabtes gennem det 17. århundrede, var meget anseelig og opnåede efterhånden c. 400 løbende meter bolværk.

Et begreb om udviklingen får man ved at se, at der i 1619 — altså efter den omtalte store udvidelse — stod 5—6 brokar på hver side. I 1639 havde sydsiden imidlertid nået til et antal af 14 brokar, et tal, som nordsiden dog omtrent nåede med et slag, idet den det pågældende år forøgedes med hele 6.

Og samtidig voksede landet syd derfor stadig. Et minde om denne landvinding og et mål for dens udstrækning fremdroges i 1895, idet der på denne opskyllede sandgrund og i en dybde, hvor der tidligere var havbund, afdækkedes et forlist købmandsskib med isenkramvarer fra tiden omkring år 1500. Det lå da c. 50 meter fra kystlinien.²⁰⁾

Men byggede man stadig på den nye havn, glemte man dog ikke den gamle ved Fennediget, hvis brolægning også vedligeholdtes af havnens midler. I 1638 satte tømmermanden nyt pæleværk på denne strækning lige fra bommen og til vragerstedet.

Også helt om på den vestlige side af »byens bro«, som

Broport også kaldtes, holdt man pælesætningen vedlige. I 1654 repareredes den helt ned til Store Tvættebro, der sammen med en anden (Lille Tvættebro?) lå c. 150 m vest for Broport, og hvortil to senere nedlagte stræder førte fra torvet.

Hvad bommen angår, blev den åbenbart flyttet, da havnen udvidedes. I 1619 var den udsat for et hårdt angreb, idet storm og strøm satte så megen tang ind i bomstedet, at skibene hverken kunde komme ud eller ind.

Omkring 1641 var dens saga endt, idet Jacob Tømmermand fik 2 daler for »den gamle bom at opvinde, som neden for korset lå siunken och det til bomstedet at føre«.

Måske var denne bom en adskillelse mellem den ydre og den indre havn, men ellers er dens betydning ikke klar.

Den nye bom, som ses på kortet side 65, bestod af et ud i havnen gående brokar på nordsiden og et fra sydsiden udgående pæleværk, hvortil var hængslet et led, der kunde lukke og åbne for den indre havn. For opkrævning af afgifter havde den ingen betydning, da størsteparten af havnen lå uden for dens spærring.

Det kan tænkes, at den dannede grænsen for vinterhavnen. Søkortdirektør Jens Sørensen²¹⁾ skriver i 1692 om sin rejse ud fra Køge, at han endelig den 6. juli kunde lægge ud gennem bommen. Men på den anden side ved vi, at 6 karle i vinteren 1674 drog bommen i land, for at den ikke skulde drive bort med isen og strømmen, så nogen betryggende sikring var den altså ikke.

I tiden inden svenskekrigen klarede havnen sig økonomisk, men en stor del af dens indtægter gik stadig til oprensning af havnen for sand og tang. Navnlig var dette arbejde stort i 1649, hvor en stærk storm og vandflod i dagene 13.—14. oktober bragte store ødelæggelser. Med de heraf forøgede udgifter kunde regnskabet langt fra balancere, og en supplikation (bønsskrivelse) om hjælp indsendtes til regeringen, men fik intet resultat.

Havnen havde nu forlængst bestaaet sin prøve som særlig administreret institution, den var ikke længere i den forstand hele byens ejendom, at man som i 1623 kunde kalde alle indbyggerne til hjælp og beordre dem til, at hver

borger skulde sende en voksen mand til arbejde på havnen.²²⁾

Den måtte nu se at klare sig selv, hvad den virkelig også formåede, men kort efter udbrød svenskekrigen og standsede alt.

Karl X tog som bekendt kvarter i byen den 13. februar 1658, men denne første besættelse satte dog ikke dybere spor i havnens administration. Regnskabet 1658—59 sluttede med en omtrentlig balance mod tidligere års underskud, der skyldtes den store reparation.

Men svenskernes senere besættelse og hærgen af hele Sjælland efter fredsbruddet slog også alt i Køge i stykker. Al administration af havnen ophørte, og først i 1663 fremkom der igen et regnskab, som tydeligt vidnede om, hvad by og havn havde lidt.

Årene derefter bragte ingen bedring i situationen. Besøget i havnen var yderst ringe, og samtidig steg udgifterne, så at havnen i 1669 skyldte sin foged 1300 dl.

Til alt held ejede havnen endnu den lille skov ved Kragebroen, som Frederik II havde skænket den. Den kaldtes havneskoven og var en tid lagt ind under Gl. Køge kirke, med hvis jorder den i 1597 vendte tilbage til byen.²³⁾

Der blev her fældet en del træer til udbedring af brokarrene. Men arbejdet synes aldrig at være blevet rationelt gennemført — vel sagtens af mangel på pengemidler — og tilsynet med arbejderne svigtede også.

Tilstanden i havnen blev stadig dårligere, og sandet, der ikke længere blev holdt i ave, vandt mere og mere indpas.

I 1671 afholdtes en synsforretning²⁴⁾, hvorved det viste sig, at fire kister (brokar) på sydsiden, der nylig var blevet repareret, atter var i reparabel stand, hvilket måtte skyldes, at den afgåede havnefoged Hans Holtoug ikke havde ført tilstrækkeligt tilsyn med arbejderne derpå.

Havnen var i sin helhed så dårlig, at synet skrev, at munden var så tilstoppet af sand, at »der snart ey een tom pram kan ind eller udflyde«.

Selvfølge sag sank indtægterne stadig, når havnen ikke ydede skibene den beskyttelse, de ventede at finde, eller

de muligheder for god losning og ladning, de måtte kræve; men byen havde lagt hænderne i skødet og fandt ingen steder den energi, der var nødvendig for at sætte det hele på plads igen.

I december 1692 kastede en voldsom storm havnen fuld af sand og tang. Magistraten blev allarmeret og besigtigede i sin helhed skaden. Man enedes om at tilkalde søkortdirektør Jens Sørensen som særlig sagkyndig.²⁵⁾

Som resultat heraf fremkom et kort²⁶⁾ (gengivet side 65), der tydeligt viser, at det var mangel på tilsyn og udbedring, som havde bevirket den ulykkelige tilstand, og det understreges yderligere af Jens Sørensens påtegning:

».... hafde icke slemme Mennisker saa U forskamet Tømerit i Stycker huget formedelst at der mange større Jern bolte hafuer kundit bortpilles ellers hafde bolvercket staaet godt I denne dag baade for storm og Issgang.«

Ved det nordre bolværk i yderhavnen var ikke levnet 10 meter anlægsplads selv for mindre skibe, og ved dagligt vande lå sandet tørt indtil 2 meter ud fra bolværket. Kun midt i løbet fandtes en åben rende på c. 6—7 fods dybde.

Denne Jens Sørensens undersøgelse, som ikke efterfulgtes af nogen aktion fra magistratens side, bragte ham til selv at indsende til regeringen et forslag til havnens udbedring²⁷⁾. Dette fremkom dog først året efter og bragte intet resultat.

Nogen stor teknikker var Jens Sørensen nu heller ikke, og hans forslag var holdt i vage og ubestemte udtryk, der ikke kan have vakt tillid til hans plan.

Han vidste således intet andet middel til afhjælpning af sandfaren end det, der var brugt århundreder igennem, nemlig en forlængelse af brokarrene ud i søen. Alligevel synes hans forslag i den retning at have rummet en forbedring, idet han foreslår at føre »gattet« (mundingen) skråt ud; men han forfølger ikke denne tanke, der nærmest kommer som en lille sidebemærkning.

Hele forslaget er præget af en forsigtighed og et besparelseshensyn, som ikke spæde godt for den radikale udbedring, der fordredes.

Han mente, at en rende paa 8—9 fods dybde stadig kunde holdes åben i indløbet ved arbejde fra prammen, når det var lavvande. Desuden satte han sin lid til, at åens strøm nok skulde gøre sit til at rense op. Hvor fattige tiderne var, fremgår tydeligt af, at han for at skaffe fyld til nogle nye brokar foreslog at anvende — stenbrolægningen langs havnen.

I denne tilstand gik Køge havn ind i det nye århundrede, der bragte endnu mere ødelæggelse, og som bevirkede, at byen fra det smukke stade, den hidtil ved sin handel havde indtaget blandt landets øvrige købstæder, sank ned i en håbløs armød.

Havnens nærmeste omgivelser.

På Køge havns nordre mole stod et trækors²⁸). Det synes, som om dette mærke var almindeligt til at betegne de danske havnes plads. Ikke alene forekommer det fra ældre tid i navne som Korsør og Korshage, hvad der tyder stærkt på dets anvendelse som sømærke, men det kan i det 17. århundrede noteres som topografisk genstand ved adskillige danske havne. Måske var det oprindeligt et fredskors, inden for hvilket byfreden skulde respekteres.

Lidt inden for det sted, hvor nordre mole begyndte, byggedes i 1619 en havnegård, samtidig med at det store nye havneanlæg fuldendtes.

Det var meningen, at dette hus skulde tjene til opbevaringssted for de redskaber, som tilhørte havnen, og ligeledes for prammen, naar den om vinteren blev trukket på land.

Pladsen til denne gård udvalgte af magistraten på havnens nordside, og den blev omgivet af et plankeværk med to store porte. Pladsen kaldtes undertiden også »havnens have«.

Huset opførtes af bindingsværk og havde teglhængt tag. Det fik to store døre og skodder for vinduerne. Steffen skomager i Kirkestræde leverede fæhår til at iblande kalken, og Rasmus Søffrensen anstrøg hele huset med bromme-rødt.

Det var den Rostocker tømmermester, som havde haft arbejde ved havnen, der opførte havnegården. I løn fik han 24 skilling danske om dagen og desuden »om ugen 7 sk. d. thill seng och en huer aff sine suenne om dagen 20 sk. d. paa deris egen kost«.

Snart blev det imidlertid en dansk tømmermand, der knyttedes til havnen og virkede her en årrække. Han erhvervede sig efterhaanden en sådan dygtighed i havnebygning, at han i 1639 kaldtes til Holbæk for at udføre en større reparation på skibsbroen der.

Hans navn var Jacob bulhugger, men han nævnes også en enkelt gang Jacob Schlopmand. Hans arbejde bestod i en årlig reparation af havnens brokar og pælesætning, ligesom han også besørgede den stadige udvidelse af havnen med nye brokar.

Inde på pladsen ved havnegården foregik al tilhugningen af tømmeret, og så nær var Jacob bulhugger knyttet til stedet, at han omkring 1640 opnaaede tilladelse til at flytte ind i havnegården, der i den anledning fik en mindre udvidelse.

I 1647 var Jacob borte, måske døde han dette år, og Simon bulhugger overtog hans virksomhed og hans bolig.

Havnegården blev et af ofrene for svenskernes ophold i Køge, idet den »ganske bleff afbrudt«. I 1668 rejstes den dog påny, tildels af de gamle materialer, og Hans tømmermand tilhuggede tømmeret dertil gratis, da han ligesom forgængerne skulde have fri bolig deri.

Et stykke inden for bommen lå »vragerstedet«, der sikkert kun har bestået af et mindre hus eller skur, hvori havnefogden kunde opholde sig og udføre sine forretninger.

Måske kan vragerstedet sættes i forbindelse med den omtalte bro tværs over havnen, idet der flere steder tales om vragerbroen. Ingen slap uset forbi dette sted, idet det lukkedes med en vippe, som først åbnedes, når afgifterne var betalt.

I århundredets første halvdel frembød livet ved havnen naturligvis et livligt skue. Der herskede travlhed både ved skibene og ved de pakhuse, som byens købmænd havde

bygget i havnens umiddelbare nærhed. Der kendes både Hermand Rigers pakhuis og Jørgen Kræmmers og Gabriel Jacobsens, foruden en del, hvis ejere ikke er nævnt.

Havnen havde desuden en årlig indtægt af at leje en del af sine arealer ud til oplagspladser.

Ved sin stadige flytning mod øst var havnen i 17. årh.s begyndelse efterhånden kommet helt uden for byens befæstning, og der anlagdes derfor til dens forsvar et par skanser, en på nord- og en på sydsiden.

Da voldenes nedrivning blev befaleet, blev kun disse skanser liggende²⁹); men da svenskerne atter befæstede byen, forsvandt de, vel sagtens fordi disse under besættelsen ingen interesse havde af havnens forsvar.

Byens gæster og gaster.

Medens det i det 16. århundrede havde været borgerne, der med skatter måtte bløde til havnens vedligeholdelse, blev det ved det kongelige åbne brev af 6/5 1600 de fremmede skippere, byens gæster, der måtte betale for opholdet i den gode havn, som ikke mindst bød paa et fortrinligt vinterleje.

En undersøgelse af, hvilke udenlandske fartøjer der anløb havnen, giver et godt billede af, hvorledes handelen gled fra lübeckerne over på hollænderne, og hvorledes den hjemlige skibsfart efterhånden steg.

I 1619 blev havnen anløbet af 61 skuder, hvoraf 8 fra Rostock, 10 fra Lübeck og 2 fra Holland.

Knap en snes år efter (1638) besøgte Køge havn af 159 skuder. Af disse var 23 hollændere, 21 nordmænd, 15 rostokkere, 6 svenskere, 8 gullændere og kun 7 lübeckere. 9 danske skuder overvintrede i havnen mod en afgift af 10 daler.

I 1641 var skibsantallet steget til 184 skuder. Antallet af hollændere var sunket til 13, Lübeck og Rostock var kun svagt repræsenteret, medens de norske både med deres fragt af tømmer og fisk var steget betydeligt. Byens eget skibsantal var 19 på ialt 185½ læst.^{29a})

Hvad de danske både angår, kan man på dette tids-

punkt begynde at få et overblik over, hvilke byer der navnlig handlede på Køge. Flensborg og Helsingør var rigest repræsenteret, derefter kom Mariager, Randers, Nakskov, Nysted og Skagen, og endelig ses Køge selv at have skabt sig en lille handelsflåde. Da byen den ³¹/₁₀ 1644 blev beordret til at afhente noget rytteri i Malmø og overføre det til Sjælland, var der ialt 8 af Køges egne både hjemme. Da man ikke var sikker på, at kronen vilde holde dem skadesløse for denne fart, måtte byen gå i kaution for beløbet.³⁰⁾

I 1647 løb 160 skuder ind i Køge havn. Heraf var 12 hollændere, 4 rostockere, 14 lübeckere og 38 nordmænd.

I Køge selv fandtes nu kun 12 skibe, der dels ejedes af byens købmænd, dels af skipperen selv, der gik i fragtfart for dem, der engagerede ham. Det var skipperne Mikkell Falstring, Simon Tedding, Claus Riche, Hendrik Nielsen, Jens Jensen, Svend L., Jens Abrahamsen, Hans Pedersen, Jens Dalby, Bernt Jensen, Ole Skelle og Peder Holst.

Fordelingen af anløbende skibe til de enkelte måneder var således: maj 33, juni 14, juli 20, aug. 33, sept. 11, okt. 11, nov. 9, dec. 2, jan. 1, febr. 1, marts 25, april 14.

En oversigt over ind- og udførte varer findes nedenfor, men nogle almindelige betragtninger skal fremsættes her.

Der gik stadig en del varer til Roskilde og Ringsted over Køge³¹⁾. Købmænd fra disse byer hyrede ofte de Køge skippere til både udenrigs og indenrigs sejlads, og varerne afskibedes derefter i Køge havn for så at føres videre over land.

Den vigtigste udførsel var malt, som hjemførtes både til Holland og Norge, når skipperne derfra havde aflastet tømmer, tagsten og fisk. Lübeckerne bragte stadig mest kolonialvarer, men måtte ofte tage sand ind som ballast.

Fiskehandelen var meget udbredt. Der løb året igennem en række småskuder fra havn til havn, navnlig med jyske sild, der solgtes bedst.

En skibslast kunde ofte være af meget broget indhold, og endnu fandtes der skippere, der var lige så meget handelsmænd som befragtere. Ofte modtog de også kommissioner fra handelsmænd i een by til afsætning i de andre,

som skuden anløb, f. eks. klæde i ruller eller pakker, ofte til meget høje værdier.

Det store opsving, som handelen havde taget i århundredets begyndelse, holdt sig et stykke tid ud over svenskekrigen.

Endnu i 1664 besøgte havnen af c. 150 skuder, men der var en betydelig forandring i fordelingen af disse efter hjemsted. Rostock havde 7 skuder, Lübeck slet ingen og Holland kun 4. Også de norske både var i betydelig nedgang (14), medens de københavnske var vokset til 39.

Bemærkelsesværdigt er det at se, hvorledes Køge selv var gået i spidsen for fragtfarten til og fra byen. Dens tolv skuder, der førtes af skipperne: Jens Olsen, Jacob Jørgensen, Simon Erlig, Andreas Børresen, Maties Børgesen, Jacob T., Børre Carlsen, Bendt Andersen, Petter Brouer, Peder Holst, Matias Andersen og Hans Lydersen, var i uafbrudt fart både på udlandet og på indenlandske havne.

Et par af disse både sejlede til stadighed på Norge, et par andre dels på Sverige, dels på Nordtyskland, medens resten, fragtede af Køge købmænd, bragte varer til og fra de fleste andre danske byer. En af de købmænd, der gik i spidsen her, var borgmester Kasper Eggers, hvem c. 40 p.ct. af ind- og udførte varer tilhørte.

Når forholdet forandredes så fuldstændig i halvfjerdserne, når denne feberagtige travlhed afløstes af et urimeligt dødvande, må det sikkert søges i, at havnens indtægter sank, samtidig med at byens handelsiver steg. Af alt dette »borgergods« betalte der jo ingen afgifter, og samtidig med at administrationens midler formindskedes, steg kravene til reparationer og udbedringer ved det stærke slid på havnen.

Der havde været år omkring 1639, hvor havnens indtægter havde været over 1400 dl., og hvor der årlig blev et overskud på c. 400 daler. Men indtægterne sank til halvdelen i fyrrerne, og samtidig steg udgifterne til reparationer på den meget lange havn, som stadig måtte holdes vedlige i hele sin længde.

I halvtredserne sank indtægterne til c. 240 daler årlig, og det siger sig selv, at der ikke kunde foretages større reparationer herfor.

Det synes, som om byens råd i fortvivelse herover helt lagde hænderne i skødet. Administrationen sløjede af, og underskudet steg fra år til år.

Det hjalp kun lidt, at indtægterne fra 1675 blev forøgede med de gennem accise og consumption oppebårne penge, hvorved byens folk betalte $1\frac{1}{2}$ skilling af hver lest, medens de fremmede betalte 4 skilling pr. lest samt $\frac{1}{2}$ p.ct. af varernes værdi.³²⁾

Var denne nye indtægtsberegning relativt en forbedring, kom den i hvert fald for sent. Havnen var i forfald, og de midler, der skulde afhjælpe dette, fandtes ikke. Indtægten sank i århundredets sidste år til omkring 100 daler.

Køge havde haft en havn, der stod langt over de fleste andre. Ved dens hjælp var byen blevet en efter forholdene betydelig handelsby, men da havnen ødelagdes, var alt tabt.

Da staten i 1621 oprettede de danske saltkompagnier, lovede den de byer, som ønskede at indtræde i kompagnierne og yde skibe dertil, privilegier på handelen på Frankrig og Spanien. Resultatet blev tarveligt, og foretagendet viste, hvor elendige havneforholdene var i de fleste byer, og hvor utrolig lille evnen og viljen var til at kaste sig ud i større foretagender.³³⁾

Køge stod på denne tid langt fremme. Den viste sit initiativ ved at tilbyde skibe på ialt 100 lester mod til gengæld at få privilegier på handelen med vin og salt på Roskilde, Ringsted, Hedinge og Møen. Desuden havde den endnu den gang en havn, der virkelig var noget værd, medens ikke en eneste jysk by formåede at modtage et skib på 100 lester.

Endnu lidt ind i det 18. århundrede havde man ikke tabt troen på Køge havns fremtid. Efter søkortdirektør Jens Sørensens undersøgelse af havnen og forslag til regeringen om dens udbedring udtalte equipagemester Olaus Judichær, der på regeringens vegne blev beordret til at foretage en undersøgelse, at havnen ikke mindst vilde få betydning for krigsflåden.

I admiralitetets indstilling til kongen af $\frac{9}{7}$ 1707³⁴⁾ hed-

der det derfor: »Køge havn er den eneste udi hele Østersøen belejlig for eders kongelige majestæts gallioter, både, chaluper o. a. deslige små fartøjer, når eders kgl. majestæts orlogsflåde er udi søen til der at anlægge for at hente allehånde provision af vand, victualier, øl o. a. og især for de syge. Denne liden havns conservation er af større vigtighed, end al dens nytte kan med pennen udi skrift kortelig forfattes.«

Men der skete intet, og Køges skæbne var dermed afgjort.

Nedenfor er opstillet en oversigt over de varer, der førtes til og udførtes fra Køge havn. Udtømmende og fuldt ud korrekt er den ikke, da »borgervarer« for det meste ikke er optaget deri, og specificeringen af de forskellige varer — navnlig for de første 4 årtier af århundredet — er meget tilfældig, ligesom mængden undertiden angives i pris, til andre tider i mål.

1619. Udført: 180 lester*) korn, 6 skippund flæsk.

Indført: 4700 ol jyske sild, 35000 stk. tømmer, 22500 mursten, 14000 hele og halve pasglas³⁵), 15 lester kalk, 20 lester salt, 3 skippund humle, 40 skp. flæsk, 5 piber fransk vin.

1638. Udført: 340 lester malt (à 100 dl.), for 85851 daler byg, c. 500 td. rug, 110 skp. flæsk (à 18 dl.), 85 td. boghvede og 41 lester nødder.

Indført: 42000 hollandske klinker og 400 stk. tobakspiber, 247 td. rostockerøl, 28000 tagsten, 48 lester kalk, 655 tylfter tømmer samt (under prisberegning) for 1400 daler tømmer, 130 td. huder, 6000 mursten, 55 td. tysk tjære, 50 slibesten, 11 lester stenkul, 10 skok sorte lerpotter (jydepotter), 10 kakelovne, 28 sække homle, 30 skp. stangjern, 32 skp. hør, nogle oksehoveder fransk vin og brændevin og for 200 daler »spicierier og papire«. Desuden en del fisk, der imidlertid opgives både i penge, lester og stykker.

*) 1 lest korn — 12 pd. — 48 td.

1 lest fisk, kalk, salt m. m. — 12 td. à 144 potter.

1 lest fisk ofte 100 stk.

1647. Udført: 35 lester byg, 612 lester malt, 8 lester rug, 1900 td. ærter (til Norge).

Indført: 140 lester sild, 64 skp. stangjern, 800 tylfter tømmer, 2500 grandeller og 10600 lægter, 97 lester salt, 44 oksehoveder fransk vin, 37 lester tjære, 1½ lest tran, 200 lester torsk, 18 lester kalk, 48000 tagsten, 12 sække humle, 68 td. rostockerøl, 8 kister og 24 td. glas, 60 fade potaske, 15 fade kønrøg, 13000 mursten, 11 ris og 1 fad papir, 17 skp. hør.

1664. Udført: 10000 td. malt, 1800 td. havre, 16000 td. byg, 900 td. rug, 900 td. ærter samt lidt fisk, tran, æbler m. m.

Indført: 13000 hollandske klinker. 100 td. rostockerøl, 13000 tagsten, 70 lester kalk, 500 tylfter tømmer og 9000 rafter og lægter, 100 td. huder, 380 td. tjære, 340 slibesten, 24 lester stenkul, 10 sække humle, 100 skp. stangjern, 56 skp. hør, 146 td. salt og 1000 pd. svedsker samt en del fisk.

Administration og embedsmænd.

Det er tidligere fremhævet, at havnen i det 16. århundrede var byernes eneste reelle indtægtskilde, og at administrationen for mange byers vedkommende hvilede på byrådet, der undertiden på skift valgte et af sine medlemmer som speciel tilsynsførende.

I Køge gik man tidligt over til at ansætte en fast lønnet havnefoged, som udstyredes med politimæssig myndighed. Nogen instruktion for denne havnefoged er ikke bevaret, men hans pligter må have været de samme, som kendes fra andre byers instruktioner.³⁶⁾

Sin væsentligste opgave havde han naturligvis i at opkræve afgiften, hvad der i de år, hvor der kunde ligge 12—14 skibe ad gangen i havnen, krævede hans fulde opmærksomhed. Desuden havde han opsynet med arbejderne på havnens udbedring, der foruden reparationer på bolværkerne og bygning af nye brokar bestod af en omhyggelig oprensning af selve havnen og en stadig sandgravning, når vejr og vind tillod det, på den sandtange, der

strakte sig parallelt med kysten c. 100 favne uden for havnens munding.

En ting, som han mere end andre havnefogder måtte have sin opmærksomhed henvendt på, var skippernes afkastning af ballast. Skulde skuden indtage en del gods, måtte den eventuelle ballast (i reglen sand) selvfølgelig udkastes; men da skipperne oftest ikke gad sejle skibet ud på reden for at gøre dette, lod de den ofte gå ud i havnen, hvad navnlig Køge havn ikke kunde tåle.

Umiddelbart under sig havde havnefogden en bomslutter, der fik 12 daler årlig i løn, men som betaltes yderligere for det særlige arbejde, han hjalp med til rundt om på havnen.

I den gode tid var byen ret heldig med sine havnefogder, der synes at have passet deres bestillinger godt. Regnskaberne var ganske vist ofte ubehjælpssomme og tit fulde af fejl, men det var kun småting. Til selve regnskabet's affattelse var engageret en skriver, der betaltes med 6 daler.

Den første kendte havnefoged var Niels Jørgensen i 1619. Hvor længe han virkede, kan ikke siges, da det næste regnskab først fremkommer i 1638.

Næste havnefoged var Jens Poulsen, der afløstes i 1638 af Anders Thomsen, som kun virkede et år og afløstes af Jens Aarensen fra 1639 til 1641.

I 1642 blev Hans Helmers havnefoged og afløstes i 1645 af Gert Borcherdinch, som beholdt stillingen i 6 à 7 år.

Hans eftermand var Oluf Svendsen, som i 1654 afleverede inventar og pligter til Peder Christensen, som administrerede embedet i hele 11 år, ja måske mere, idet der efter Hans Holtougs uheldige administration atter fremkommer en Peder Christensen, hvis skrift minder meget om den tidligere havnefogeds.

Hans Lauridsen Holtoug overtog havnefogedforretningerne i 1667. De dårlige tider var begyndt, og han havde det uheld tillige at være kæmner.

De to forretninger kunde aabenbart ikke forenes. Tilsynet med skipperne var mangelfuldt, og flere af dem stak af uden at betale deres afgifter. Man ser af regnskabet,

at de endog er kommet igen året efter uden at blive krævet for beløbet.

Men også tilsynet med reparationerne og opmudringen var utilstrækkeligt. I 1670 blev han afløst af omtalte Peder Christensen, og havnens underskud var da 301 daler, som skyldtes til Hans Holtoug.

Man var imidlertid blevet opskræmmet ved den elendige tilstand, havnen var i, og en kommission på 8 mand fik ordre til at undersøge forholdene.³⁷⁾ De fandt, at arbejderne med fire brokar, der lige var blevet repareret, var aldeles uforsvarlige, og havnen fandtes så fuld af sand og tang, at skibe hverken kunde komme ud eller ind.

På øvrighedens befaling anlagde Peder Christensen nu sag mod Hans Holtoug, og denne lovede på rådhuset at betale den skade, som var sket ved hans forsømmelighed. Da dette beløb ikke var betalt to år efter, engageredes prokurator Jacob Slange til at føre sagen på havnens vegne. Rimeligvis blev det hele ikke til noget, thi sagen satte ikke senere noget spor i Regnskaberne.

Peder Christensen førte nu administrationen videre og gled i 1673 over til den nye beregning af indtægterne efter den nye toldrulle. Afgiften bestod dels i consumption af øl, sild og humle, medens der af alle andre varer betales accise.

Der måtte nu et nøjagtigt sammenspil igang mellem havnefogden (der fungerede som consumptionsbetjent for skibenes vedkommende) og tolderen, hvem det blev forbudt at ekspedere en skipper, før denne mødte med bevis for, at consumptionen var betalt.³⁸⁾

Det var dog kun kort, at havnefogden foretog disse forretninger. Statens betjente overtog denne Side af sagen, og havnefogdens tidligere opsigts med skib og ladning gled ganske fra ham, så at han nu halv- eller helårlig modtog fra consumptionsforvaltningen den sum af consumption og accise, der tilkom havnen.

At den nye ordning ikke var til gavn for indtægterne og dermed for hele havnen i denne vanskelige tid, lader sig let påvise.

Consumptionen var beregnet til at lette og eventuelt

afløse matrikkelskatten i købstæderne³⁹⁾. Den havde altså ikke sigte på at ophjælpe havnens indtægter, hvad man dog i denne situation absolut måtte fordr, når en ændring skulde foretages. Den part, som nu kom havnen tilgode, beløb sig kun til lidt over 100 sletdaler.

Endnu en fejl rummede den. Af varer, der indførtes landværts til en by, betaltes nok consumption i portene, men denne tilbagebetaltes atter ved udskibningen, når Kvitteringen forevistes tolderen. Dette var en direkte nedgang i indtægterne, som ikke kunde tåles.

Efter dette blev alt kaos i Køge havn. Selv de mindste vedligeholdelsesarbejder måtte stryges. Regnskab aflagdes nu for tre år ad gangen, i hvilken tid havnefogden virkede i embedet, men det var nu kun et bierhverv, som blev dårligt passet.

Strid om småting, surhed og gnavenhed kan læses mellem linierne. Havnefogden måtte ofte nøjes med $\frac{1}{3}$ af sin løn, og den var dog ringe nok.

Den driftige handelsby var ødelagt!

En femogtyveårig kran, ødelagt og faldefærdig, hævede sig som et symbol over den øde og ødelagte havn, som først de allerseneste tider skulde kalde til live igen.

Noter og henvisninger.

- 1) Sml. Hugo Matthiessen: Studier over Køge byplan. Arkitekten XXIII pag. 349 ff.
- 2) Ved brev af $\frac{26}{6}$ 1534.
- 3) Se Hugo Matthiessens ovenfor omtalte afhandling pag. 355 f.
- 4) Af andre »åhavne« kan nævnes Alborgs ældste havn, Sæby, Århus, Kolding.
- 5) Ny kgl. saml. 647 4^o pag. 200. Den er benyttet af Pontoppidan i Danske Atlas II 357.
- 6) Danske magasin 6—1—343.
- 7) Anders Petersen: Køge bys historie.
- 8) Køge rådstueprotokol $\frac{30}{3}$ 1597.
- 9) Anders Petersen: Køge bys historie.
- 10) Sjæll. tegnelser 12, 221 b.
- 11) »Gæster« kaldtes fra hanseaternes tid de hansekøbmænd, der i modsætning til »liggerne« kun kom til byen på et kort besøg, medens de andre var fast bosiddende.

- 12) Sjæll. registranter 14.277.
- 13) Sjæll. registranter 14.320 b.
- 14) Missive af 18/12 1621.
- 15) Sjæll. tegnelser 21.8.
- 16) Sjæll. registranter 14.314.
- 17) Køge rådstueprotokol 21/7 1596.
- 18) Dette og de følgende afsnit er i hovedsagen, hvor intet andet angives, baseret på havneregnskaberne (Landsarkivet for Sjæll.).
- 19) Bykortet i Trap: Danmark. 1. udg. 1859.
- 20) Undersøgt af Nationalmuseet, hvor de fundne genstande opbevares.
- 21) Jens Sørensen f. 1646 i Sølvitsborg i Blekinge. Var bosiddende i Køge 1686—1712. Se nærmere Johannes Knudsen: Søkortdirektør Jens Sørensen. Kbh. 1918.
- 22) Anders Petersen: Køge bys historie.
- 23) Køge rådstueprotokol 30/2 1597.
- 24) Køge rådstueprotokol 4/4 1671.
- 25) Johannes Knudsen: Søkortdir. Jens Sørensen, pag. 47.
- 26) Søkortarkivets antikke kortsamling I 32.
- 27) Indsendt 13/3 1693. J. S. arkiv (Rigsarkivet): krebvbogen 13/3 1693.*)
- 28) Bl. a. steder: Køge rådstuebog 14/3 1644.
- 29) Dalbergs kort 1659.
- 29a) Køge rådstuebog 9/3 1641.
- 30) Køge rådstueprotokol 31/10 1644.
- 31) Bl. a. regnskabet 1647—48 2/5.
- 32) Regnskab 1699—1700.
- 33) Albert Olsen: Handels- og søfartsforhold i 17. århundrede (Danmarks søfart og søhandel I).
- 34) Her efter Johannes Knudsen: Søkortdir. Jens Sørensen pag. 72 ff.
- 35) Pasglas — glas med mærker, der angiver rumfang i dele. Mærkeligt nok er der trods den store indførsel aldrig gjort noget fund af sådanne glas. I den store samling af skår i Nationalmuseets II afdeling findes ikke et eneste, der kan henføres til sådanne glas.
- 36) Bl. a. findes en sådan bevaret i Holbæk havns arkiv.
- 37) Køge rådstuebog 4/4 1671.
- 38) Forordning af 1674.
- 39) Forordning af 1/2 1672.

*) Ole Rømer skal iøvrigt have stået bag dette forslag af Jens Sørensen til en udbedring af havnen. (Sml. H. D. Lind: Træk af Jens Sørensens liv i Årbog for hist. samf. for Præstø amt 1916.)