



Lods- og Karantænebygningen i Københavns Frihavn blev opført i 1942-43. Bygningen er tegnet af arkitekt og kongelig bygningsinspektør Thomas Havning og blev med sit fine mønstermurværk, den høje skorsten og tagrytteren på midten af taget præmieret af Københavns Kommune i 1944 og blev senere erklæret bevaringsværdig. Fra tagrytteren og vinduerne i bygningen kunne lodserne følge skibene i havneindløbet. Foto: Arkitekturbilleder: Per Munkgaard Thorsen.

## København

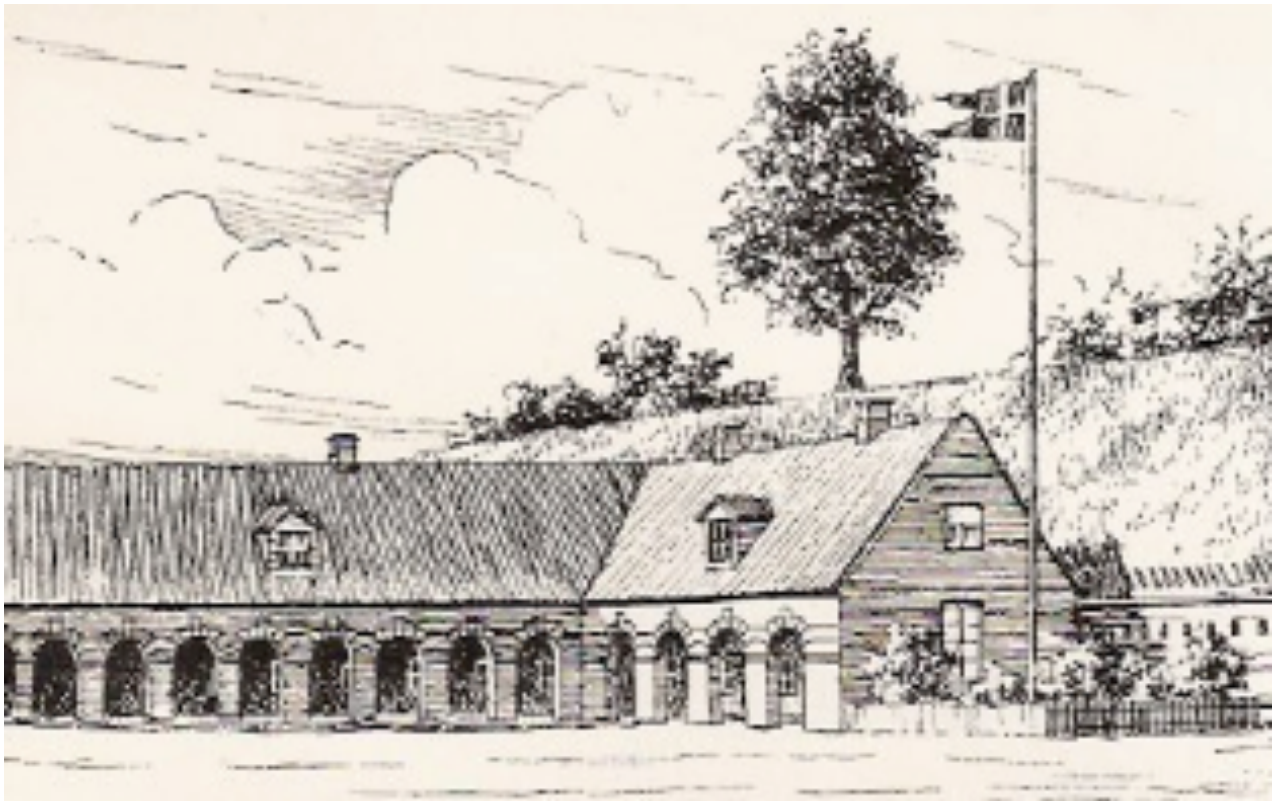
Københavns Lodseri blev grundlagt i 1798 og fik i løbet af lodseriets 208 års levetid til huse tre steder i Københavns Havn, senest i Lods- og Karantænebygningen, der blev opført på Marmormolen i Københavns Frihavn.

Da bygningen blev taget i brug var der indrettet lægekonsultation i stueetagen og soverum og et kontor til karantænebetjentene samt faciliteter til lodserne. I 1950'erne blev der installeret radar i lodsstationen, bl.a. til undervisning af navigatører. I samme årti blev lodsernes udsigt til skibene i havneindløbet afløst af radiokommunikation, hvor der kunne tales med skibene på længere afstand.

Bygningen blev benyttet af Københavns Lodseri indtil 1984, hvor Sundet Lodseri overtog lodsning og bygning. Efter 2006 har DanPilot varetaget lodsningen, men i en anden bygning. Nu benyttes bygningen af det selskab, der udvikler Nordhavn fra et havneområde til en bydel med boliger, erhverv, forretninger og en ny metrolinie til den nye bydel fra metroens ringlinie, der åbner i 2019.



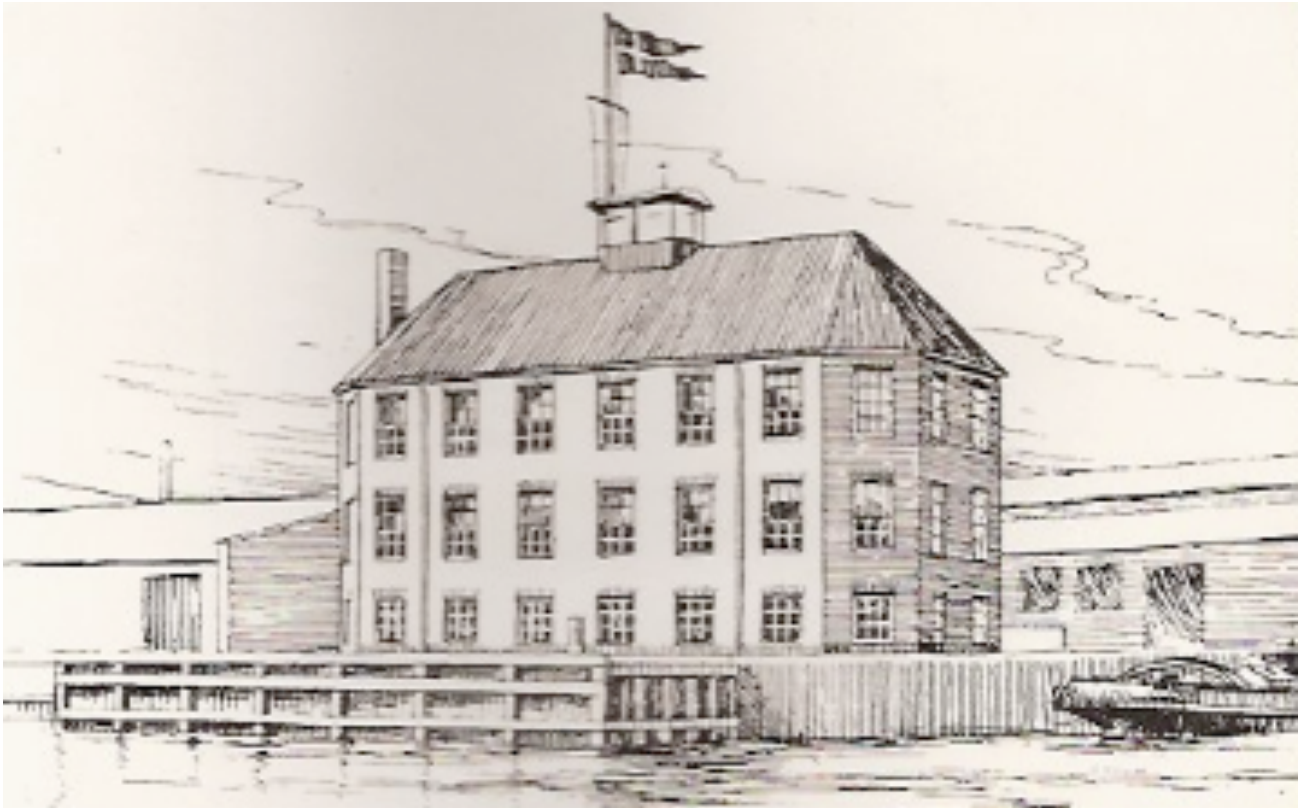
I vagtstuen ses kortbordet, en pult, kikkerteer og udsigten fra bygningens store vinduer til hele havneindløbet. Fotografiet er taget efter at lodserne havde forladt bygningen. Foto: Arkitekturbilleder: Per Munkgaard Thorsen.



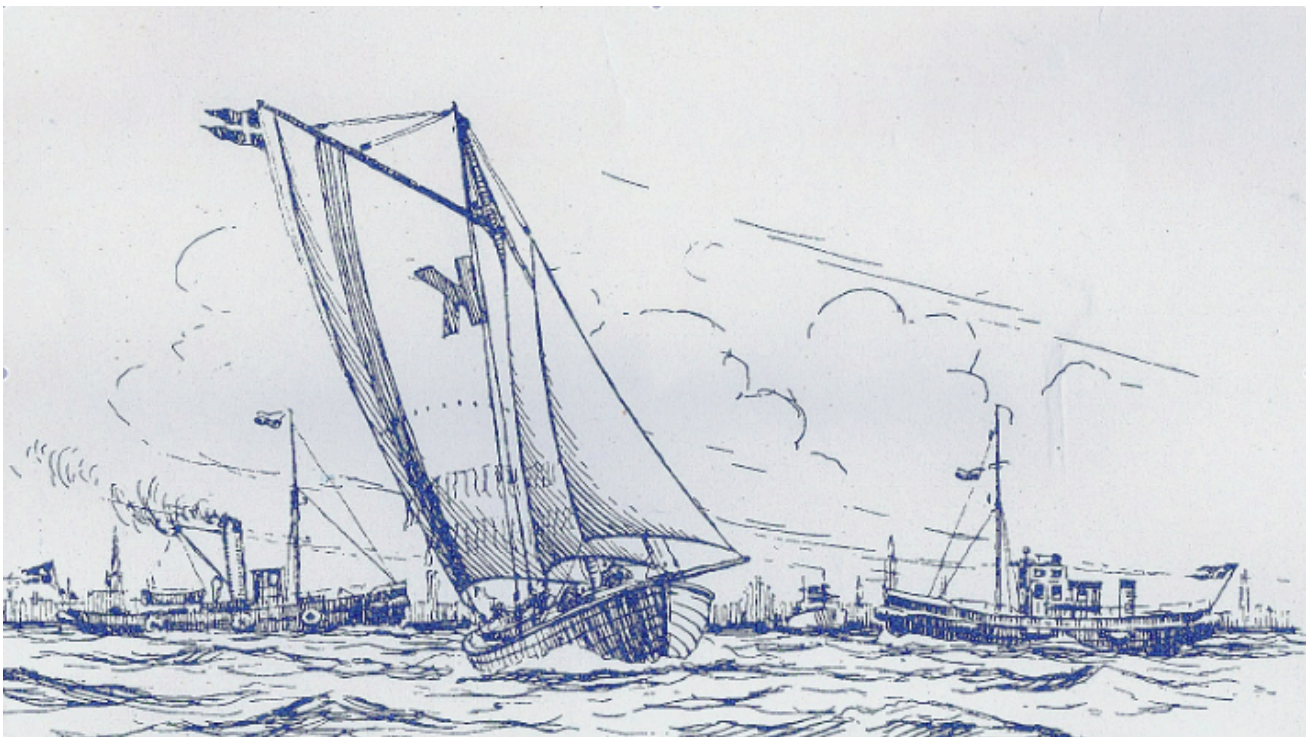
Her ses lodsernes første lodsstation. Bygningen lå ved Kastellet tæt ved Langelinie. I baggrunden ses Kastellets voldanlæg.



Københavns Havnevæsens bygning blev opført i 1868-69 med Vilhelm Dahlerup og Fr. Böttger som arkitekter inde på Frihavens område. Bygningen rummede i en årrække også Københavns Lodseri. Bygningen blev forhøjet med to etager i 1939 med Einar Madvig som arkitekt. Bygningen til venstre med den takkede gavl er det gamle Toldkammer.



Her er den sidste lodsstation, der ligger på Marmormolen inde på Frihavnens område. Til højre anes en lodsbaad. De tre bygningstegninger er udført af H. Schosler Pedersen i 1947 i anledning af, at Københavns Lodseri fejrede 150 års jubilæum i 1948. Dengang var der 28 lodser. Ved 175 års jubilæet i 1973 var der 29 lodser. 11 år senere - i 1984 - blev Københavns Lodseri nedlagt og afløst af statens lodseri, Sundet Lodseri. Fortidens skibe med store lastrum er afløst af containerskibe. Havnens mange havnearbejdere er erstattet af store containerkraner styret af én kranfører. Fremtidens Nordhavn får kompakte boliger, kontorer, P-huse, vandkik, cafeliv og egen metrolinie til Metroens ringlinie om København.



Ved Københavns Lodseris 150 års jubilæum blev tre af lodseriets lodsbaade foreviget af H. Schosler Pedersen. Forrest ses en af de gamle trælodsbaade med lodsstriben i sejlet. På begge sider af træbaaden ses to af lodseriets nyere lodsbaade, "Lodsen" og "Poseidon". Danmarks Lodsmuseum har en stor model af Poseidon, bygget af Rohaf Khaled Latikia fra Syrien, der efter lodsoplæringen i Københavns Lodseri omkring 1960, sendte modellen til Københavns Lodseri som tak.



Maleriet er malet i 1922 af en ukendt kunstner, men viser Københavns Lodseris lodsbåd "Lodsen" smukt indrammet af havnetrafikken og de karakteristiske havnekajer samt byens mange tårne. Maleriet ejes af Danmarks Lodsmuseum.

Nedenfor ses havnevæsenets bygning, hvor lodserne holdt til i en årrække, samt Kongepavillonen og Dronningepavillonen, ca. 1935. Til venstre ses Toldkammeret, hvor A.P. Møller-Mærsk i dag har hovedsæde. Området var dengang toldområde og var forbundet med Frihavnen med en vej og jernbane gennem Kastellet. Havnevæsenets bygning huser i dag By og Havn. I dag varetager datterselskabet Copenhagen Malmö Port havnedriften. Foto: Københavns Stadsarkiv.





Havnedriften i København strækker sig fra Sydhavnen til Nordhavnen, en strækning på 12 kilometer. Den samlede kajlængde i Københavns Havn er 38 kilometer. Fortidens brug af havnepakhuse er afløst af containere på havnekajen. Så i dag er havnen erhvervslivets og Sjællands trafikale knudepunkt for søværts godstransport til og fra andre lande.

Inden Frihavnen blev anlagt umiddelbart nord for Kastellet i perioden 1891-1894 skete havnedriften inden for Toldbod-bommen. Det var først i sidste halvdel af 1800-tallet, at Københavns havn voksede nord for det gamle København. Det skete i takt med industrialiseringen og tilflytningen af folk fra landbrugslivet til fabriksbeskæftigelse i København.

I 1900-tallets første halvdel udviklede havnen sig til en moderne storhavn med et omfattende ruteskibsnet og liniefart på alle verdensdele. Men efter Anden Verdenskrig blev transportrollen efterhånden overtaget af lastbiler, tog og fly. I 2007 blev Københavns Havn A/S nedlagt. Ejerskabet af havnen overgik til Arealudviklingsselskabet I/S, hvor Københavns Kommune i dag ejer 95% og staten 5%. Havnedriften blev overdraget til et fælles selskab for København og Malmø.

De tre bygninger, hvor lodserne har haft til huse, ligger på strækningen fra Kastellet til den mellemste del af Frihavnen. I slutningen af 1800-tallet blev området, ligesom andre dele af Københavns havn, inddæmnet og fyldt op med jord. Og landindvindingen fortsætter, da jorden fra udgravningen i 2012-2019 til Metroens ringlinje placeres i Nordhavnen.

Der var dampskibe, sejlskibe, hestevogne, kuske, havnearbejdere og stykgods i 1908. Foto: Københavns Stadsarkiv.

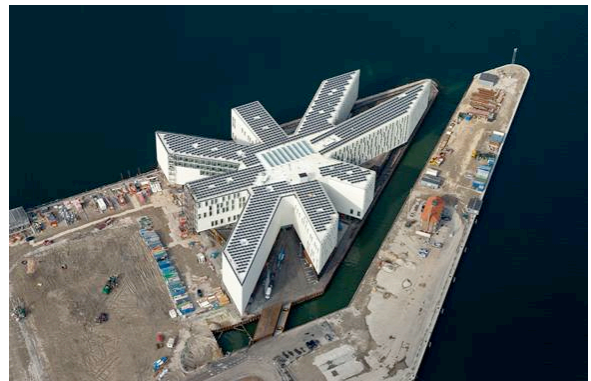
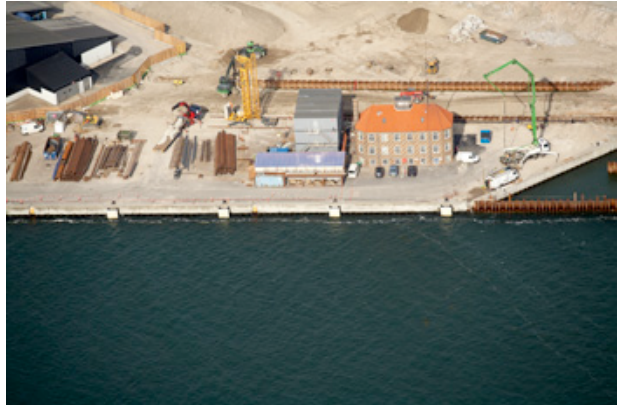
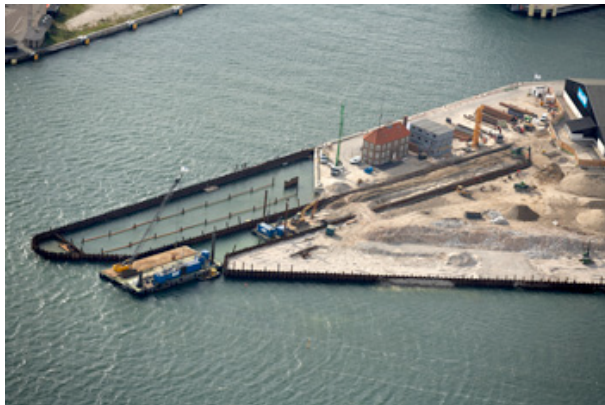
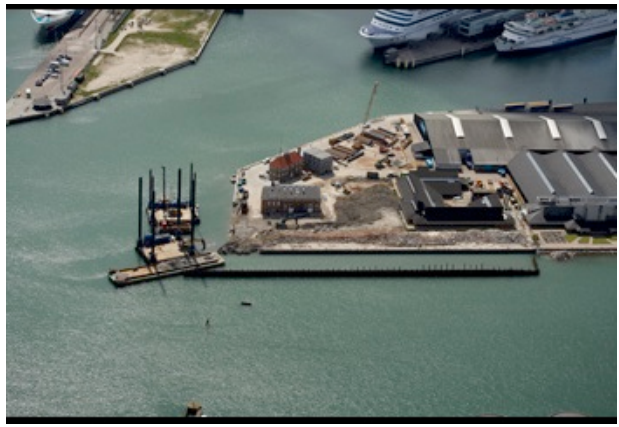




Den verdensberømte arkitekt Steven Holl vandt i 2008 en konkurrence udskrevet om Nordhavns udvikling. Forslaget indeholder to kontortårne og en bro, der forbinder Langelinies nordspids og Marmormolen. Det ene tårn har 17 etager, det andet 24 etager. Tårnene skal bindes sammen af en fodgængerbro i 65 meters højde. Formålet er at skabe et byggeri, der kan fungere som et utraditionelt ikonisk "Landmark" som porten ind til havnen. Tårnene og broen vil jf. projektbeskrivelsen understrege København som en international storby med høj livskvalitet og høj miljøstandard. Fotos på denne og næste side: Københavns kommunes miljøreddegørelse for Marmormolen og By & Havns havneguide.



Set med lodsøjne er det glædeligt, at Københavns Lods- og Karantænestation bliver bevaret. Det skyldes alene bygningsarkitekturverdier, og at den er erklæret bevaringsværdig. På de to tegninger ses lodshuset, hvis beskedne dimensioner understreges af de to tårne, krydstogtskibene og parken ud for lodshuset og langs havnekajen. Et lokalplantillæg II vedtaget i 2016 gjorde muligt at ændre de to tårnes og broens udformning, anvendelse og placering.



FN-Byen, tegnet af 3xN, blev indviet i 2013 og ligger adskilt fra lodshuset af en ny kanal og har 1300 ansatte. Fotografierne illustrerer, hvor meget der skal investeres og ændres, før der om nogle år vil være 40.000 beboere og måske op mod 40.000 arbejdspladser i Nordhavnen.

Til højre ses nogle containerskibe og nogle af de store kraner. For der er stor skibstrafik til og fra havnen, især med containere. Godshavnen har alle de havnerelaterede funktioner, der hører til en europæisk havneby i dag, som er et nødvendigt aktiv for erhvervslivets konkurrenceevne.





København er Kongens By, og København har Danmarks største havn. Tegningen viser byens havn omkring 1640. Til venstre ses krigshavnen, som nu er den fredelige og smukke have, der ligger mellem Christiansborg og Den Sorte Diamant. I midten af billedet ses Børsen og broen, der førte fra København over til Amager.

Slotsholmen, der ses på Københavns Stadsarkivs tegning fra omkring 1640 ovenfor, har gennem 800 år fungeret som Danmarks politiske omdrejningspunkt. Fra Absalons borg, bygget i 1167, til Københavns Slot og det første, andet og tredje Christiansborg, der stod færdigt i 1928.

I 1536 fik Christian III pligt til at udnævne en tilsynsførende for hærvesenet, men ved enevældens indførelse i 1660 oprettede Frederik III et krigskollegium, som i krigs- og fredstid skulle varetage hærens arbejde. Søværnet blev allerede i 1655 lagt ind under en selvstændig enhed, Admiralitetet. For Danmark var en stærk sømagt, hvilket illustreres af krigsskibene og krigshavnen på ovenstående tegning. Efter enevældens ophør i 1848 blev Admiralitetet afløst af Marineministeriet, som blev lagt sammen med hæren og flyvevåbnet i 1950 og indgik dermed i Forsvarsministeriet.

Den danske orlogsflåde, der officielt er skabt i 1510 under Kong Hans og er verdens ældste flåde, var i en periode verdens femtestørste orlogsflåde. Og fra middelalderen og op til Første Verdenskrig spillede lodserne en vigtig rolle som lodser for kongens flåde, fordi Kongeriget Danmark indgik i et større monarki sammen med andre riger og lande. Derfor hørte lodsvæsenet under forsvaret i 450 år - fra 1561 til 2011.

Danmark havde tidligere besiddelser i mange lande, hvilket belyses i databasens beskrivelse af de tidligere danske besiddelser. Så handelen og søfarten spillede en betydelig rolle for Københavns havn, især i 1700- og 1800-tallet. For orlogsflådens skibe blev ikke kun brugt i søkrige, men også til at yde handelsflåden konvoj, navnlig under højkonjunkturen i Danmarks florissante handelsperiode, der hang sammen med Danmarks neutralitetspolitik i revolutionskrigenes og reformernes betydning for Europas økonomi. Havnen er stadig en stor havn, men aktiviteterne er skiftet fra kongens orlogshavn til byens handelshavn og frihavn og omdannes nu til en havn med langt færre havneaktiviteter og store områder med krydstogtskibe, kontorer, boliger, kultur- og fritidsaktiviteter.

Skrevet af Danmarks Lodsmuseumsforening