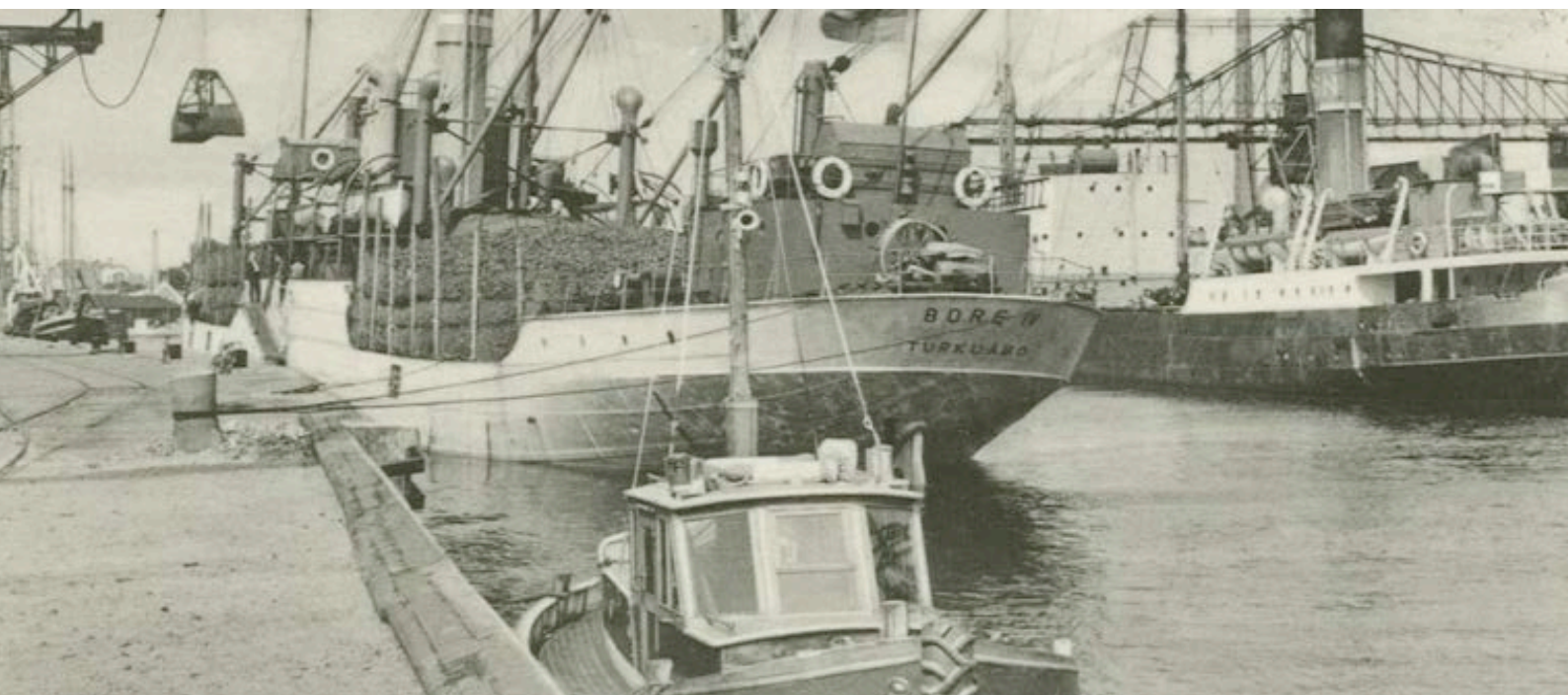




Køge

Køges havn er efter 2000 blevet udviklet for 1 mia. kr. og udvidet med et bassin, der er 950 m langt og 300 m bredt, så der er opstået 1150 m ny kaj og et nyt erhvervsområde, som indebærer, at Køge Havn arealmæssigt er en af de største i landet. Trafikudviklingen på Østsjælland har flyttet en del af hovedstadens godstrafik til Køge, der nu har jernbane, transportcenter og motorvej tæt ved havnen. Det fik bl.a. Bornholmerfærgen til at flytte fra København til Køge i 2004. Fotos: Køge Havn.

Ved årtusindskiftet var havnen Sjællands tredjestørste. Og få byer ligger så strategisk godt placeret som Køge, der fik købstadsprivilegier og en havn i 1288. Den gamle havn med dens stykgodsskibe, der ses nederst på fotoet, lå oprindeligt længere oppe ad Køge Å, men rykkede mellem 1600 og 1900 gradvis ud til åens smalle udløb i Østersøen og fik kaj anlæg på begge sider, hvilket fremgår af de to fotografier. Byen har senere bredt sig med boliger og virksomheder mod nord og syd.





Fotoet ovenfor illustrerer, hvordan havnens godsbehandling fungerede tidligere. D.D.P.A. havde et tankanlæg og tøndelager i Køge, og landtransporten blev klaret med hestevogne. Bogstaverne står for Det Danske Petroleums-Aktieselskab, der senere blev til Dansk Esso. Foto: Rigsarkivet 1930.

Fotoet nedenfor viser, hvordan jernbanesporenes svingradier bestemte havnebygningernes placering langs havnekajen. Her har et af nutidens ølbryggerier, Braunstein, etableret sig tæt ved byen.





På postkortet fra omkring 1900 ses, at Køges havn opstod i udløbet af Køge Å, hvor skibene lagde til kaj ved bolværket langs åsiden. Byens store opland og strategiske placering ud til åen og Køge Bugt var grundlaget for byens store handelsliv. Havnen rykkede efterhånden længere ud mod Køge Bugt, og lidt efter 1400 opstod der en egentlig havn ved udløbet af Køge Å.

Byens beliggenhed, omegnens store herregårde og mange bøndergårde samt byens købmandsgårde bevirkede, at Køge by gennem 700 år har haft et omfattende handelsliv. Og Køge bys torv er i dag Danmark største torv. For der er stadig livlig torvehandel på torvet. Foto: Køgearkiverne





Køge Kirke hedder også Sct. Nicolai Kirke og er opkaldt efter de søfarendes skytshelgen Sankt Nikolaus, for farvandet ud for Køge er vanskeligt at besejle. Kirkens historie strækker sig fra 1250 til vore dage. De 700 års historie og overgangen fra katolsk til evangelisk-luthersk kirke vidner om 25 generationers brug af kirken. Det gælder både byggestil, kirkeudvidelser, gravmæler og inventar.



I 1400-tallet fik kirken et klokkekammer med fem klokker. Her fik det 43 m høje tårn en karnapp med et fyrsted, der fungerede som fyrtårn for de søfarende. I dag er der monteret et lyskors uden på karnappen, hvilket ses på begge billeder. Karnappen er nu Danmarks eneste eksisterende fyrsted. Lyskorset vidner om kirketårnets funktion som ledestjerne for skibe, der skal sejle ind til Køge Havn om natten.

Kirken har fire kirkeskibe. De to vidner om slagene i Køge Bugt. Det ene er en model af Niels Juels admiralskib skænket i anledning af slaget i Køge Bugt i 1677. Det andet kirkeskib er en model af Ivar Huitfeldts skib Dannebrog, skænket i anledning af slaget i Køge Bugt i 1710. Kirkeskibene er skænket af Køge Marineforening i henholdsvis 1977 og 1985.

Køge Kirkes kirkefyrsted indgår i Kulturstyrelsens fortællinger om kulturarv 1001 steder i Danmark.

Fotos: Øverst Kulturstyrelsen. Nederst Køge Kirke.



Maleriet af Slaget ved Køge Bugt 1. juli 1677 på Valdemars Slot er en kopi af maleren Claus Møinichens (1665-1710) værk, som hænger på Frederiksborgmuseet. Maleriet af Niels Juels admiralskib Christianus Qvintus nedenfor er malet af Dragørkunstneren Christian Mølsted (1862-1930).



Orlogsflåden skulle have kendtmænd til at lodse flåden. Så Dragørs lodser lodsede flåden i søslaget ved Køge Bugt 1. juli 1677 i Den Skånske Krig (1675-1679). Slaget skete mellem Stevns og Falsterbo, ikke i bugten.

Admiralitetet skulle skaffe lodser til flåden. Det skete ved, at Admiralitetet bad Københavns amtmand om at befale stedkendte fiskere fra Dragør som lodser om at stå til rådighed som lodser. Så amtmand Johan von Körbitz befalede i 1676 og i de næste 8 år 6 Dragørlodser at stå til rådighed for flåden i København og andetsteds uden løn. For admiral Niels Juel havde brug for lodser, der kendte grunde og rev i Øresund og de nærmeste dele af Østersøen så godt, at de kunne manøvrere flådens skibe og lokke fjenden på grund, hvilket admiral Niels Juel udnyttede til fuldkommenhed i søslaget i 1677, der gav en stor dansk sejr. Danmarks orlogsflåde mistede ingen skibe.

Svenskerne mistede derimod otte orlogsskibe og et antal mindre skibe. Syv af skibene blev derefter indlemmet i den danske orlogsflåde. Det anslås, at omkring 3000 svenskere mistede livet, blev sårede

eller taget til fange. Danskernes tab var omkring 100 døde og 275 sårede. Danskerne rådede kun over 36 skibe og 6.700 mænd. Svenskerne havde 47 skibe og 8600 mænd.



Efter at have lodset flåden i 8 år uden løn ansøgte de 6 Dragørlodser 25. februar 1684 Christian V om at få en årsløn svarende en styrmands månedsløn og ret til at lodse handelskibe i Øresund mod betaling. De rettigheder gav Christian V de 6 Dragørlodser i en resolution 8. marts 1684.

Maleriet af Slaget i Køge Bugt 1710 og det brændende linjeskib Dannebrog ovenfor er malet af Johann Carl Neumann (1822-1891). Til venstre ses Dannebrog i brand malet af Dragørkunstneren og marinemaleren Christian Mølsted.

Slaget i Køge Bugt 4. oktober 1710 opstod, fordi den russiske Zar og Frederik IV havde besluttet, at 45 danske orlogsskibe skulle eskortere 130 handelsskibe med 6000 russiske tropper fra Danzig til en invasion i Sydsverige.

På vej til Danzig søgte flåden læ i Køge Bugt under et voldsomt stormvejr for at reparere stormskader. Det opdagede svenskerne, og generaladmiral Hans

Wachtmeister sendte derfor 22 linjeskibe og 4 fregatter fra Karlskrona til Køge Bugt. Danmarks flåde blev ledet af Ulrik Christian Gyldenløve, der var søn af Christian V, mens Iver Huitfeldt var kommandør for linjeskibet Dannebrog. Den 4. oktober lå flåden for anker i Køge Bugt i ly for stormen og var ikke klar til kamp, da flåden ikke vidste, at svenskerne var på vej fra Karlskrona til Køge Bugt og beredt til kamp mod den danske flåde.

Dannebrog, Skærmeren og Mars var de tre skibe, der først opdagede fjenden og fik sat sejl og lettede anker og tvang svenskerne til at ændre kurs, så de kom nærmere op mod Amager for at kunne beskytte resten af flåden inde i Køge Bugt. Under manøvreringen af skibene skød begge flåder med kanoner mod hinanden. Dannebrog havde stormen direkte ind mod kanonerne, og vinden fra forladningerne slog ilden tilbage og antændte skibet. Derfor kastede Huitfeldt anker for at hindre, at det brændende skib drev ind mod de andre danske orlogsskibe. Kort efter sank Dannebrog efter en voldsom eksplosion i krudtkammeret. Iver Huitfeldt ofrede skibet, over 500 besætningsmedlemmer og sig selv. Ni mænd overlevede. Resten druknede.



Dannebrog blev søsat i 1692 og var 51 m lang og 13 m bred og var opkaldt efter Dannebrogordenen. Tegningen viser det smukke agterspejl. Foto: Rigsarkivet.

Huitfeldts indsats førte ikke til sejr, men sikrede, at Danmark undgik at miste andre orlogsskibe. For de lå læn- gere inde i Køge Bugt og kunne ikke alle nå at sætte sejl ved det overraskende angreb. Søslaget sluttede med, at svenskerne opgav kampen og sejlede tilbage til Sverige.

Fire Dragørlodser bistod orlogsflåden og lokkede to af de svenske linjeskibe på grund ved Dragør rev, hvor de var lette at få ram på, men skibene blev antændt af svenskerne for ikke at falde i danskernes hænder.

Det var især Dragørlodsen Anders Ingemarsen, der indlagde sig hæder. Han blev begravet i 1737 på kirtegården i Store Magleby, og i Store Maglebys kirkebog blev skrevet ved siden af hans navn: “Den berømte lods, der reddede den danske flåde. Du reddede Danmarks værn på oprørt hav, og Danmarks børn dig takke i din grav”.

Der blev bjærget kanoner i 1711-1714 af viceadmiral Christen Sehested. Men så blev skibsvraget glemmt indtil 1873, hvor fiskere og lodser fra Dragør stødte på vraget efter drægning af ankre. Senere er bjærget og plyndret mange vragele. Den sidste eftersøgning ved vraget skete i 1978. For i 2011 besluttede Kulturstyrelsen, at de druknede skal hvile i fred på havets bund i det gamle vrage.



Til højre ses monumentet over Ivar Huitfeldt og skibets mandskab, der blev rejst på Langelinie i København i 1888. Det er skabt af Vilhelm Dahlerup (1836 -1907). Der indgår flere kanoner fra vraget fisket op i 1873. Til venstre ses en obelisk, der blev rejst ved Køge Havn i 1906 til minde om søslagene i 1677 og 1710 og søheltene, admiral Niels Juel og kommandør Ivar Huitfeldt. Obeliskeren er udført af billedhuggeren Jørgen Larsen (1851-1910). Fotos: Køgearkiverne.



I 1676 befalede Københavns Amtmand 6 Dragørfiskere efter Christian V's befaling at være lodser for flåden uden løn. Dette er den første lovhjemmel i Danmark for lodsernes virke for flåden, når Admiralitetet ønskede det. Så Dragørs lodser manøvrerede kongens flåde i 1677 for admiral Niels Juel og lokkede den svenske flåde på grund uden løn. Dragørs lodser fik heller ikke prisepenge.

Admiral Niels Juel fik derimod en stor betaling i form af prisepenge for de skibe, som han erobrede. Preisepengene udgjorde 1/10 af skibenes værdi, men kongen kunne ikke betale prisepengene. I stedet fik Niels Juel krongodset på Tåsinge, herunder Valdemars Slot, bygget af Christian IV i 1639-1644. Slottet ejes i dag af familien Juel-Brockdorff, der nedstammer i lige linie fra søhelten Niels Juel.

Thurømaleren Niels Hansen (1880-1946) malede i 1924 en kopi af Claus Møinichens maleri af Slaget i Køge Bugt. Kopien kan ses i Valdemars Slot sammen med mange genstande fra de erobrede skibe og Niels Juels flagskib. Valdemars Slot, bygget af Christian IV i 1639-1644. Slottet ejes stadig af familien Juel Brockdorff, der nedstammer ilige linie fra søhelten Niels Juel.

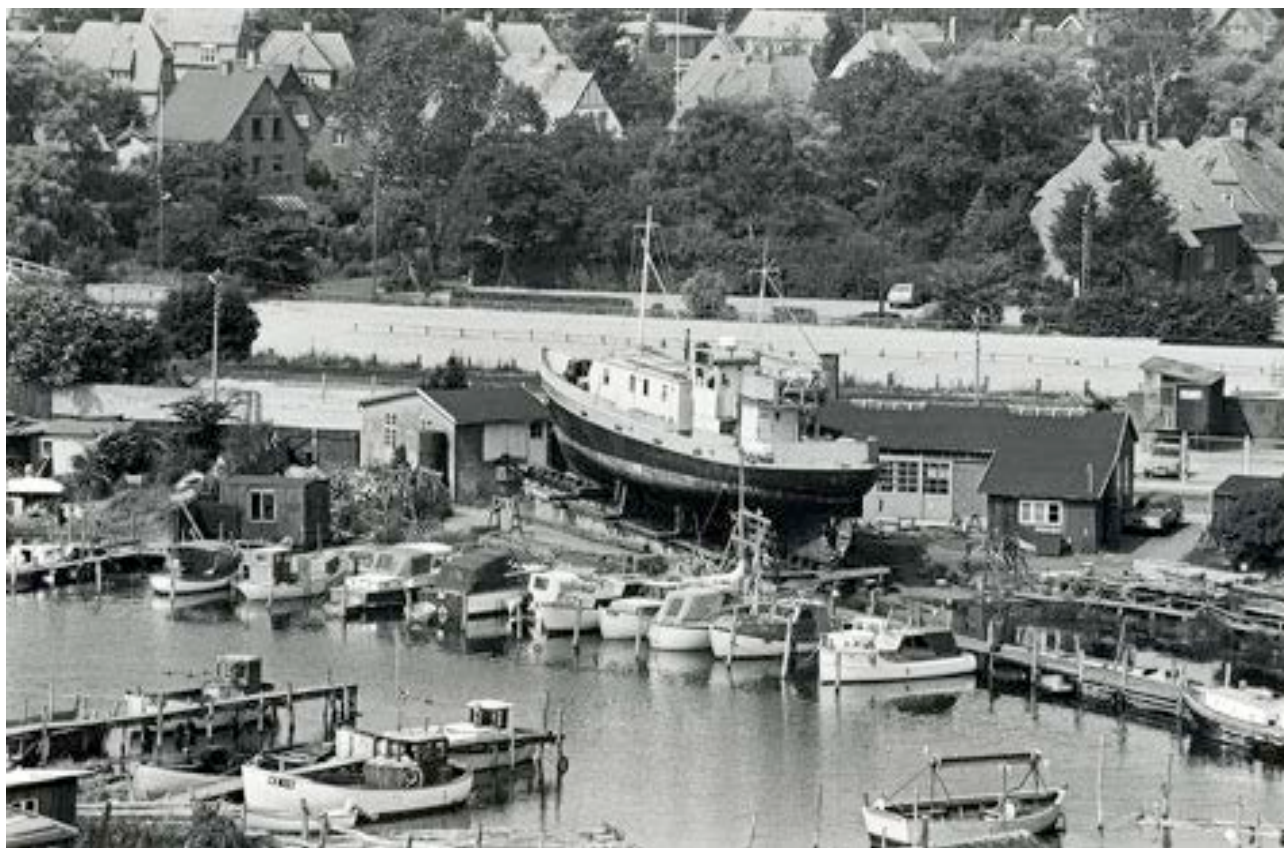


Der blev i 1881 rejst en statue af Niels Juel i Holmens Kanal udført af Theobald Stein. Monumentet er en gave fra en komite i anledning af 200-året for søslaget ved Køge Bugt.

Monumentet forestiller Niels Juel på sit flagskib Christianus Quintus, som støttet til en motérkanon og med løftet kommandostav giver signal til, at slaget kan begynde. Monumentet har bl.a. Niels Juels våbenskjold og elefantorden, ankre, kanoner, kanonkugler og en inskription med maritime, militære og kongelige symboler.

I 2003 ville Københavns Kommunes Teknik- og Miljøudvalg flytte statuen fra Holmens Kanal til Havnegade for at skabe bedre trafikforhold i et vanskeligt kryds, som passeres af 40.000 biler i døgnet. Flytningen og gadeændringerne ville koste 21 mio. kroner.

Men i 2004 fredede Kulturarvsstyrelsen monumentet, da udformningen og placeringen udgør en væsentlig del af byens monumenter fra den historicistiske periode i 1800-tallet.



Nutidens havneaktivitet i Køge er især baseret på containerskibe, RO-RO skibe, tankskibe og rute-
trafik. Oprindeligt var det Køges store købmandsgårde med pakhuse og det store opland samt mulig-
heden for at få varer til og afskibe varer fra byens havn, der skabte byens handelsposition. Senere
kom industrialiseringen. Men Køges lille havn var allerede i 1600-tallet et vigtigt udskibningssted,
hvor der bl.a. blev afskibet korn fra de sjællandske herregårde og bøndergårde til ind- og udland.

Havnen var baggrunden for, at der blev skabt industrivirksomheder i Køge, bl.a. en papirfabrik, en
tobaksfabrik, et svineslagteri og to skibsværfter. Andre fabrikker fremstillede bl.a. telefonpæle, jern-
banesveller og legetøj. Senere kom gummifabrikken, kendt som Codan Gummi A/S og Junckers In-
dustrier A/S, der er Europas største producent af trægulve i dag samt Kemisk Værk Køge. Men alle-
rede omkring 1800 anløb der 400-500 skibe om året i Køges havn. Foto: Køgearkiverne.





“Køge Lods”, der er bygget i 1947, ses på forrige og denne side i vinter- og sommervejr i Køge Havn. Fotos: Køgearkiverne

Besejlingsforholdene uden for den smalle havn var vanskelige. Det var derfor naturligt, at Køge Lodseri blev etableret i 1856. Lodseriet hørte dengang under Sjællands Overlodsdistrikt.

Efter ændringen af lodsloven i 1979 blev Køge Lodseri en del af fusionen i statens lodseri Sundet Lodseri, der startede med at lægge lodserierne i Helsingør, København, Dragør og Allinge sammen i 1984 og inddrog lodserierne i Isefjorden og Køge i 1986. Efter en æn-

dring af lodsloven i 2006 indgik Sundet Lodseri i den statslige lodsvirksomhed DanPilot, der nu fik pligt til at varetage gennemsejlingslodsning i Øresund og Storebælt samt lodsning til og fra enhver havn i Danmark.

Køge Lodseris arkivalier opbevares i Rigsarkivet, men omfatter kun perioden fra 1856 til 1984, ikke lodseriets to seneste år, for Sundet Lodseri overtog reelt først lodsningen ud for Køge i 1986.

I dag skal lodssøgende skibe til Køge, der kommer fra nord tage lods ved lodsmødestedet nord for Drogden. Skibe, der kommer fra syd, skal tage lods ved lodsmødestedet ca. 14 sømil fra havnen. De lange lodsstrækninger fortæller, at Øresund og Køge Bugt samt området ud for Køge Havn er vanskelige farvande for skibsfarten.

Skrevet af Danmarks Lodsmuseumsforening

Nedenfor ses lodsvæsenets lokaltakster for Køge Lodseri for 1941.

Køge Lodseri.

Lokaltakster.

Lodsninger.	Skibe under 100 BRT.	Skibe mellem 100-150 BRT.	Skibe på og over 150 BRT.
Mellem Havnen og Reden	2	3	4
— Havnen eller Reden og Søen (udenfor Juels Grund)	3	4	5
<i>Fra Køge til:</i>			
Dragør eller Drogden Fyr	7	7½	9½
Strøby	4	4	6
Rødvig	9½	10	12
Ankerpladser ved Stevns	8½	9½	11

Landsætningspenge.

Sommer 6 Kr. Vinter 8 Kr.

Rejsepenge.

Fra Dragør	Kr. 10,00
— Strøby	— 4,00
— Rødvig	— 5,00

Nedenfor ses Farvandsvæsenets lokaltakster for Køge Lodseri i 1979.

Køge Lodseri

Lokaltakster

Lodsninger	Skibe under 100 BRT	Skibe mellem 100-150 BRT	Skibe på og over 150 BRT
Mellem havne og reden	2	3	4
Mellem havnen eller reden og søen (uden for Juels Grund)	3	4	5
Forhaling i havnen	1	1	1
Omsvøjning	1	1	2
Forhaling Køge - Junker Havn	2	2	3
<i>Fra Køge til:</i>			
Dragør eller Drogden Fyr	7	7,5	9,5
Strøby	4	4	5
Rødvig	9,5	10	12
Ankerpladser ved Stevns	8,5	9,5	11
Slusehavn, Kalvebod	9	9,5	11,5
Langebrogennem Slusen	9,5	10	12

Landsætningspenge

Kr. 8,25