

Humblebæk havn gennem 200 år



Fredensborg-Humblebæk lokalhistoriske forening

Humblebæk havn gennem 200 år

En lokalhistorisk billedmosaik

Årsskrift 2010



Humblebæk havn gennem 200 år. En lokalhistorisk billedmosaik

Redaktion: Bent Skov Larsen, Erik Thomsen, Niels-Jørgen Pedersen, Søren Krag,
Fredensborg – Humlebæk lokalhistoriske forening som årsskrift 2010

Forsideillustration:

Maleri Vilhelm Pedersen 1875. Omtale se s. 14

Bagsideillustration: Humlebæk havn 2009

Foto: Søren Krag

Opsætning og tryk: Ilsted Tryk, Nivå

ISBN: 87-990322-4-4

ISSN: 0902-0640

Udgivet med støtte fra:

Nordea Danmark fonden

Humblebæk bådværft

Humblebæk Havn

Scanconnect

Private sponsorer

Indholdsfortegnelse

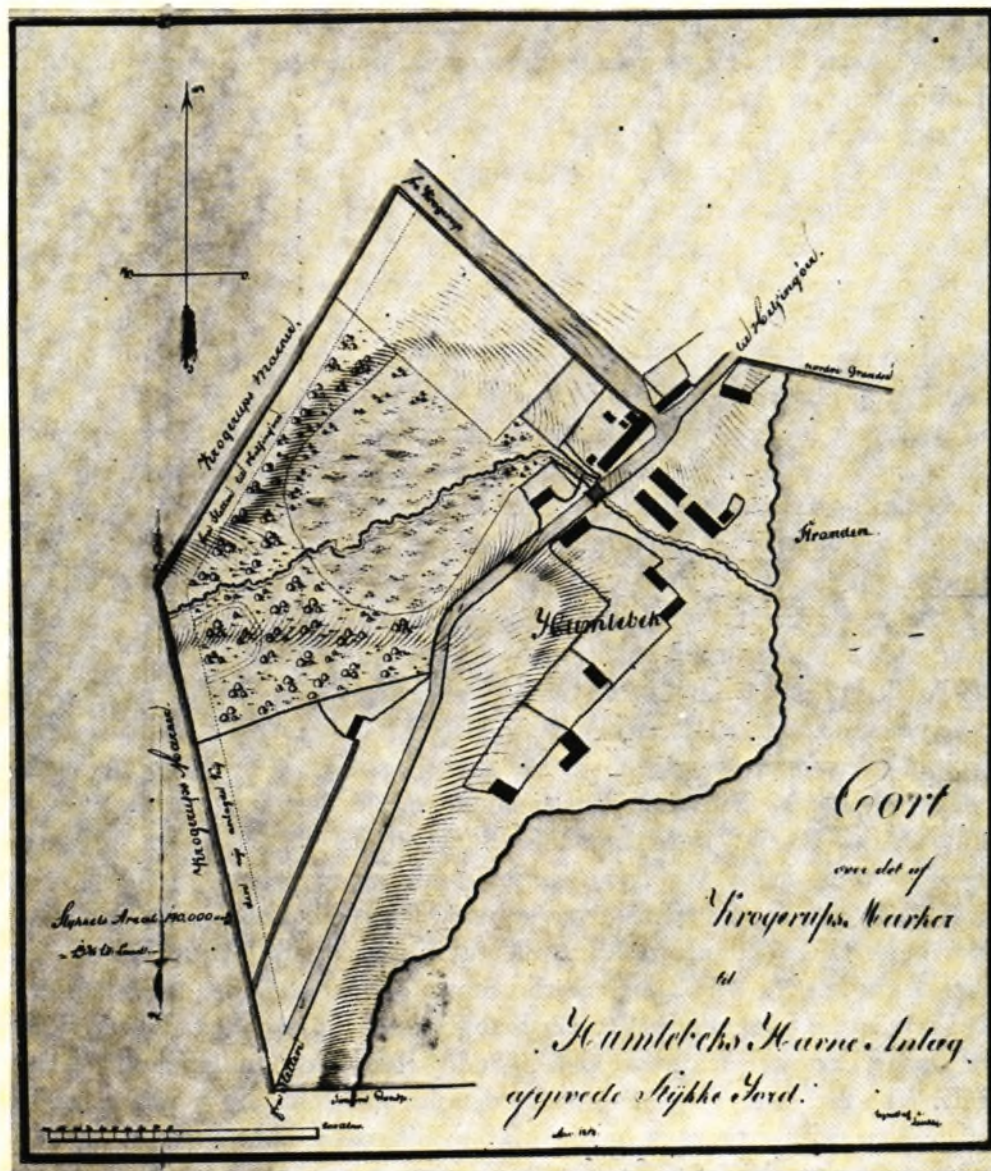
Indledning	side 4
Kanonbådshavnen	side 6
Kunstnernes billeder.....	side 10
Havnen på postkort.....	side 26
Bådebyggerne.....	side 34
Fiskernes havn	side 44
Havnens andre erhverv	side 56
Lystbådehavn	side 64
Kilder	side 72

Indledning

Kanonbåde og en 200 år gammel krigsstrategi er baggrunden for den fredfyldte havn ved Humlebæk. De opslidende krige i Europa mellem Frankrig og England var årsagen. 1810 var året for planlægning og første spadestik til det, der var udtænkt som en snedig krigsplan, men som i dag er en den idylliske kirkesø og en fredelig lystbådehavn.

Jubilæumsåret vil blive fejret på forskellig vis omkring havnen. I Fredensborg – Humlebæk lokalhistoriske forening markerer vi jubilæet ved at lade foreningens årsskrift for 2010 vise et bredt udsnit af kort og billeder, der gennem årene har fastholdt stemninger omkring havnen. Årsskriftet giver os lejlighed til at vise noget af det materiale, der kan hentes i Fredensborg kommunes lokalhistoriske arkivs billedsamling. En del af de viste billeder er også hentet hos lokale aviser og privatpersoner. Den ledsagende tekst til billederne støtter sig i høj grad til Asger Schmellings bog fra 1971 om Humlebæk Fiskerleie, der indeholder en meget spændende og detaljeret beretning om havnens tilblivelse og videre historie. Det er vores håb, at heftet kan bidrage til megen god snak om forhold og tildragelser omkring den gamle havn.

Fra redaktionsudvalget skal der lyde en tak til de, der har leveret billeder og bidraget med kommentarer til teksten undervejs i processen. Endvidere tak for den økonomiske støtte vi har modtaget fra firmaer og enkeltpersoner.



Den ældste plantegning af fiskerlejet Humlebæk bærer følgende titel:
Kort over det af Krogerups Marker til Humlebæks Havne Anlæg afgivede Stykke Jord.

Planen blev opmålt og tegnet umiddelbart før havnebyggeriet blev sat i gang i 1810.

Fra Humlebæk Fiskerleie
1971

Kanonbådshavnen

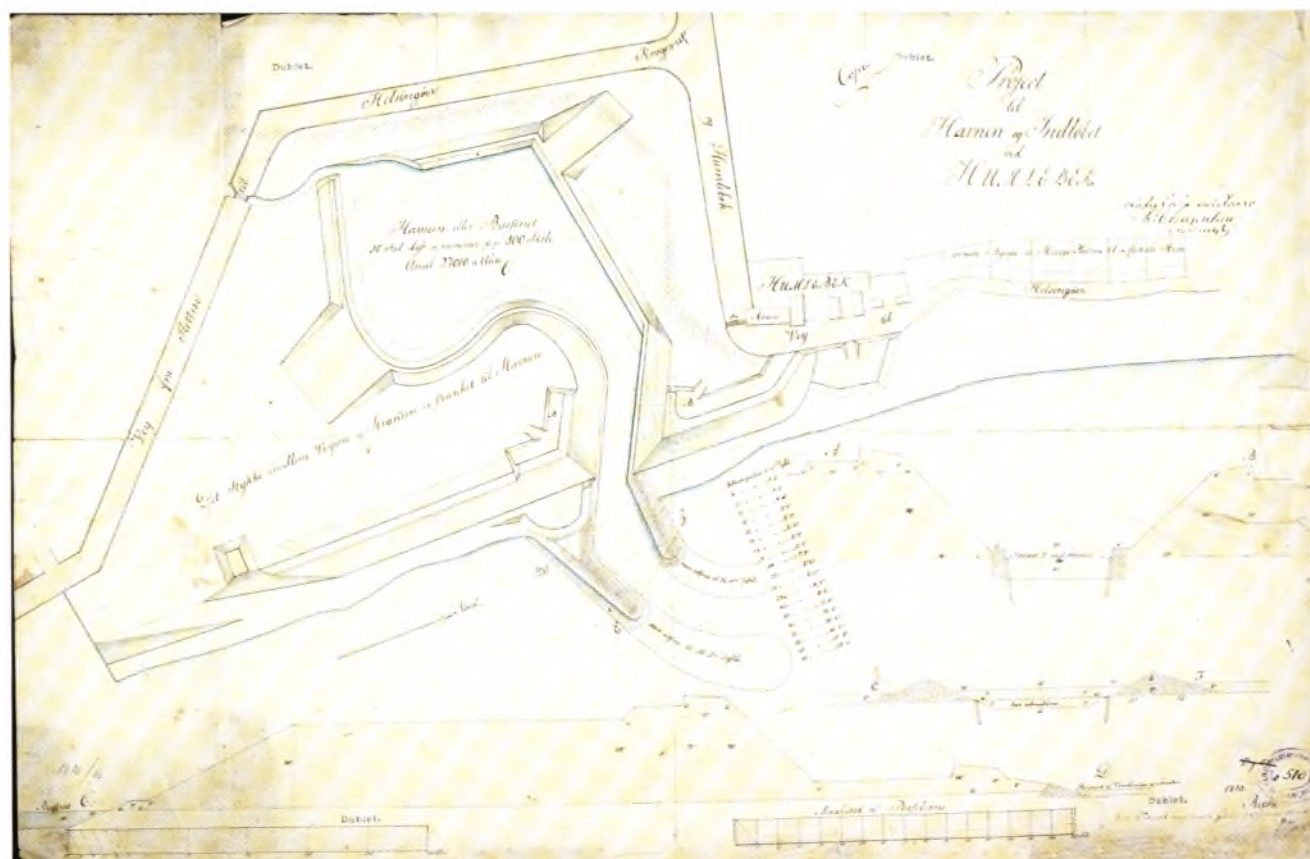
Baggrunden for anlæg af Humlebæk havn var rent militært. Danmark havde i 1700-tallet i en lang periode holdt sig neutralt med en god handel til følge - den florissante handelsperiode -. Også efter Slaget på Reden den 2. april 1801 forsøgte vi at holde os udenfor Napoleonskrigene og som et neutralt land beholde rettighederne til at handle til begge sider. Englænderne, der havde herredømmet på havene, blokerede fastlandets havne, for på den måde at bringe Napoleon til fald. Deres frygt for, at Napoleon skulle bemægtige sig den danske flåde, medførte bombardementet af København i september 1807 og efterfølgende bortførelsen af den danske flåde. Den 20. og 21. november har beboerne på Humlebæk fiskerleje kunnet betragte de over 300 krigsskibe, der stod Sundet ud, her i blandt var stort set hele den danske flåde under engelsk flag. Vores tid som sømagt var forbi, og Danmark var tvunget over til Napoleon og i krig med England.

Herefter fulgte syv bemærkelsesværdige år af landets historie. Uden flåde lå vore kyster åbne og ubeskyttede for eventuelle angreb. Til beskyttelse af hovedstaden blev der bygget kystbatterier på flere strategiske steder ved Øresundskysten. I 1808 blev der bygget batterier nord og syd for Humlebækkens udløb.

På Holmen byggede man en række lette kanonbåde til brug for angreb og kapringer af engelske skibe, der i konvoj kom op gennem Sundet til østersøhavnene. Harmen blandt danskerne var stor, ikke mindst blandt fiskere og søfolk langs Øresund. Der blev så givet adgang til, at privat udrustede skibe også kunne deltage i angrebene på de fjendtlige skibe på betingelse af, at man havde løst et kaperbrev.

Hvis en kapring lykkedes, og der blev taget en god *"prise"*, kunne det give et godt overskud.

For at komme tættere på konvojerne når de rundede Kronborg, så man fordelen ved at bygge en havn til kanonbådene ved Humlebækkens udløb. Kystbatterierne og de høje skrænter gav bådene god beskyttelse. Den 4. januar 1810 besluttede den enevældige konge Frederik den 6. (1808 - 1839) at: *"Et Havne Anlæg nær Humlebæk udi Kraagerups Marker skal udføres for 10 Fods dybgaende Fartøjer"**. På dette tidspunkt var det også blevet bestemt, at der skulle bygges en ydre havn, hvor blandt andet kaperne



Planlægning og ledelse af havnebyggeriet blev lagt i hænderne på oberstløjtnant von der Recke, der på den tid var bosat i Fredensborg. På denne plantegning fra 1810 anskueliggør han "Project til Havnen og Indløbet ved Humlebæk."

Det Kgl. Bibliotek

kunne søge tilflugt for deres fjender eller i uvejr. Jorden til havnen skænkede ejeren af Krogerup storkøbmand Constantin Brun, der overtog Krogerup i 1810.

Projekteringen af havnen blev underlagt den 55-årige oberstløjtnant Diederich Adolph von der Recke, der boede i Lille Wendorff i Fredensborg. Han var en kendt mand på egnen og havde stået bag adskillige projekter i Nordsjælland, således den praktiske gennemførelse af Landboreformerne, bygningen af skolerne i Langstrup og Sletten.

I årene 1802 til 1805 havde han planlagt udgravningen af den 9 kilometer lange kanal mellem Esrum sø og Kattegat ved Dronningemølle. Det var nok denne sidste opgave, der gjorde, at kongen fandt ham velegnet.

Bygningen af havnen gik i gang i foråret 1810. Fiskerlejets huse ved bækkens udløb blev revet ned og siden opført langs med Strandvejen umiddelbart nord for det nordlige batteri. Slugten, hvor Humlebækken løb ned igennem, blev uddybet. Der blev tildelt 350 soldater med officerer til udgravning og flytning af de store jordmasser. Til brug ved arbejdet blev der indkøbt spader, hakker og 200 trillebøre. Der blev så trillet tusindvis af børfulde jord væk fra udgravningen og op på den bakke, hvor siden Humlehøj blev bygget i 1835. Soldaterne blev indkvarteret i telte under primitive forhold og aflønnet med en dagløn, der knapt rakte til brændevin og tobak. Tømmeret til molerne kom hovedsageligt fra Grib skov, fragtet gennem Esrum kanal og siden sejlet hertil.

På grund af krigen var der en meget stærk inflation, og gang på gang måtte Adolf von der Recke ansøge kongen om flere penge til byggeriet; han begrundede hver gang ansøgningen med havnens militære betydning. Inden bevillingen gik igennem, var værdien af det ansøgte beløb faldet så meget, at det ikke kunne dække det arbejde, pengene var beregnet til. Inden havnen stod færdig, var krigen mod englænderne forbi, og hermed gik den militære interesse for den også tabt. I maj 1814 blev arbejdet standset indtil videre. *"Men for at det, som deraf allerede er færdigt, ikke skal indbente nogen skade, er det Vor allernaadigste Villie, at Molerne skal fuldføres".** Der blev kort efter bevilget 10.000 Rigsbankdalere til formålet. Oktober 1815 meddelte von der Recke, at molerne var færdige. Han forlod samtidig arbejdet som en træt og nedbrudt mand og døde året efter. Kanonbådshavnen kom derefter til at ligge og forfalde som en stille idyl.

De næste 35 år er historien om den enevældige statsadministrations træghed. Gang på gang fremsendes der forslag til forebyggelse af problemerne med tilsan-



Udsnit af matrikelkortet over Kraagerupgaards Jorder, opmålt 1810, tegnet 1818 og i brug til 1876 Når kortet var i brug til 1876 betyder det, at kortet til stadighed er blevet gentegnet efter udviklingen i området.

På kortet er Toldvagthuset kommet med. Umiddelbart syd for havnen ses Gammelholm og Rasmus Jensens bådebyggeri. Kanonbatteriet nord for havnen er endnu intakt og vejen ført bag om batteriet.

Kort- og matrikeldirektoratet

ding og tang i indsejlingen; der er forslag om forlængelse af sydmolen og byggeri af tangskærme. Ingen af delene bliver iværksat, og vedligeholdelsesudgifterne bliver større år for år.

Havnen kom derimod til at gavne fiskerne, den kystnære fragtfart og bådebyggerne.

* *Fra Humlebæk Fiskerleie 1971.*

Kunstnernes billeder

Rawert er med denne akvarel fra 1849 gået op på højdedraget syd for havnen. Det nederste af Krogerup allé ses til venstre. De tre huse er fra venstre: Bakkehuset, Det skæve Hus og Humle-høj. Længere ude et glimt af Humlebæk bugten og stubmøllen ved Tibberup. *Det Kgl. Bibliotek*

Havnemiljøet ved Humlebæk har op gennem 1800-tallet tiltrukket en del billedkunstnere, som har givet eftertiden nogle gode indtryk af, hvordan havnen og området udviklede sig, efter at det store kanonbådsprojekt var blevet opgivet efter fredsslutningen i 1814.

Ole Jørgen Rawert 1786 – 1851, var den første, der tegnede ved Humlebæk havn. Han var industrihistoriker og foretog mange rejser rundt i Danmark og Europa for at danne sig et billede af dansk industris tilstand og komme med forslag til en modernisering efter 1814. På sine rejser medbragte han altid sin akvarelblok og skildrede her Danmark i sin uberørte skønhed. I sine skrifter beskrev han den tilbagestående fabriksdrift. Med pen og vandfarve fastholdt han, hvad han så på sine rejser, et billede af Danmark i guldaldermalernes tid.



Humblebæk
2. 8. Aug 1824.



Rawerts akvarel fra første besøg i 1824 er det ældste billede fra havnen. Til højre ses kanalen, der blev gravet fra det ydre bassin ind gennem Humlebækkens leje til inderhavnen, hvor kanonbådene skulle søge ly.

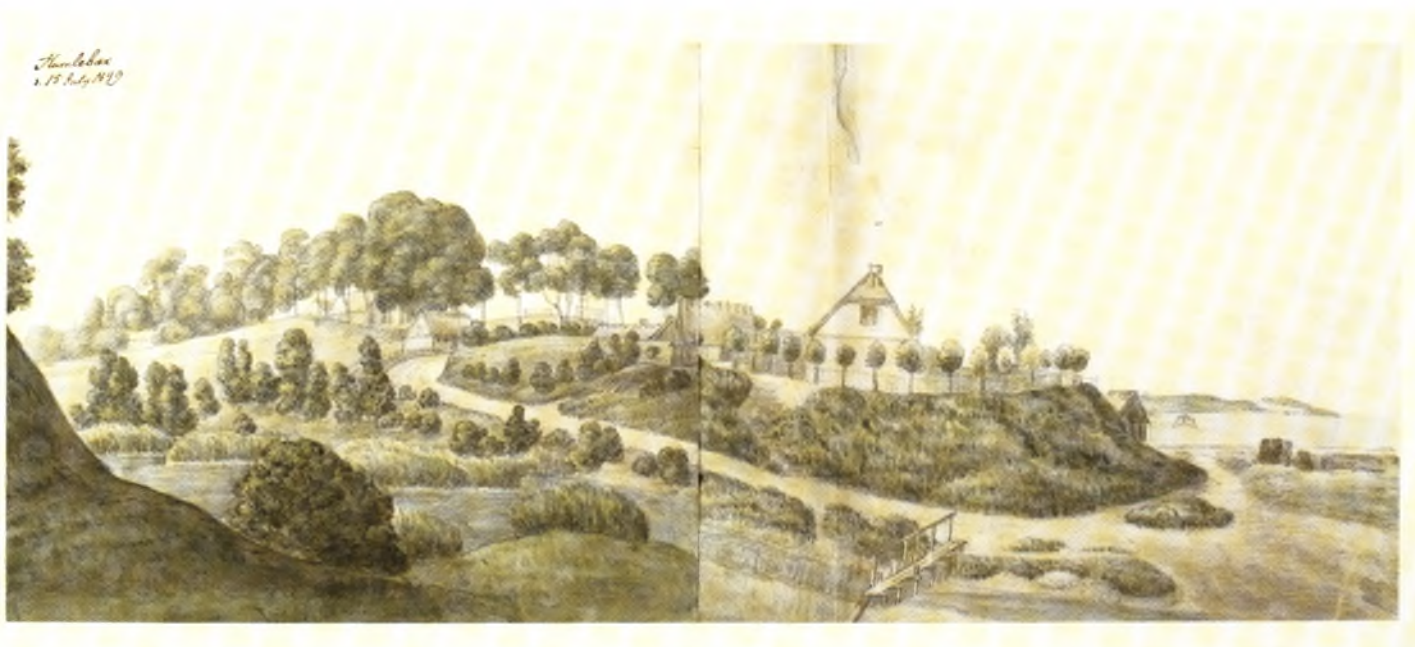
Til venstre for Kanalen ses fiskernes garntørningsstjeler på den bakke, der opstod af jord fra udgravningen. Da strandvejen måtte omlægges i 1810 for at give plads til den planlagte kanonbådshavn, kom huset til venstre til at ligge uhensigtsmæssigt i svinget neden for Humlebæk Bakke. Siden, da man af hensyn til den øgede trafik skar et hjørne af huset, blev det omtalt som "*Det skæve Hus.*"

Det Kgl. Bibliotek



Rawerts akvarel fra 26. juli 1849 viser, hvordan kanalen var groet til. I forgrunden ses det ydre bassin og bag træbroen anes kanalens vand mellem sivene. Vejen til havnen snor sig ned mellem husene. Til højre i billedet ses Bakkehuset - bygget 1823- under træernes kroner, og Humlehøj - bygget 1837- med halvvalmet gavl. I yderkanten af billedets højre side ses hjørnet af det gamle toldvagtskur.

Det Kgl. Bibliotek



Rawerts akvarel fra 18. juli 1849. Motivet er det samme som foregående med *Bakkehuset* og *Humblehøj*, men tegneren er rykket en smule til venstre.

Det Kgl. Bibliotek

Vilhelm Petersen 1812 – 1880 var uddannet fra Kunstakademiet i 1831, som elev af Eckersberg. Han måtte stoppe midt i sin karriere, da hans far døde i en ung alder, og Vilhelm Petersen derfor måtte tage forskellige småjobs for at underholde familien. Først i 1850 til 1852 fik han mulighed for den obligatoriske rejse til Rom. Han var i mange år glemt, men er i dag betragtet som et vigtigt medlem af den danske guldalder på linie med Th. Lundbye, P.C. Skovgaard og Vilhelm Kyhn. Han besøgte ofte de små fiskerlejer i Nordsjælland, hvor han var tiltrukket af miljøet. Han har malet en del billeder fra Humlebæk, og i hans skitsebøger findes adskillige fra hans besøg på lejet. Gennem hans billeder har vi fået et godt indtryk af forholdene i 1800'tallet.

Vilhelm Petersen gav sin eftertid denne herlige havnestemning i 1875. Den mørke slugt til venstre i billedet viser Humlebækkens leje og den tilgroede indsejling til kanonbådshavnen. Den opgravede jord fra havneprojektet ses som den langstrakte bakke midt i billedet med kirken i baggrunden. Mellem træerne til højre ses det hus, hvor der gennem en årrække var købmandshandel. I billedets forgrund ses fiskernes både i havnen.

Fra "Folk og Minder fra Nordsjælland 1993" s. 18





Vilhelm Petersen var en af de tidligste landskabsmalere. Udsigten fra bakken syd for havnen er fra 1854. Han har stået, hvor Strandvejen tidligere førte ned mod lejet til højre. Gærdestokkene til venstre markerer, hvor vejen var blevet ført uden om havneanlægget i 1810.
"Folk og Minder fra Nordsjælland 1993" s. 17

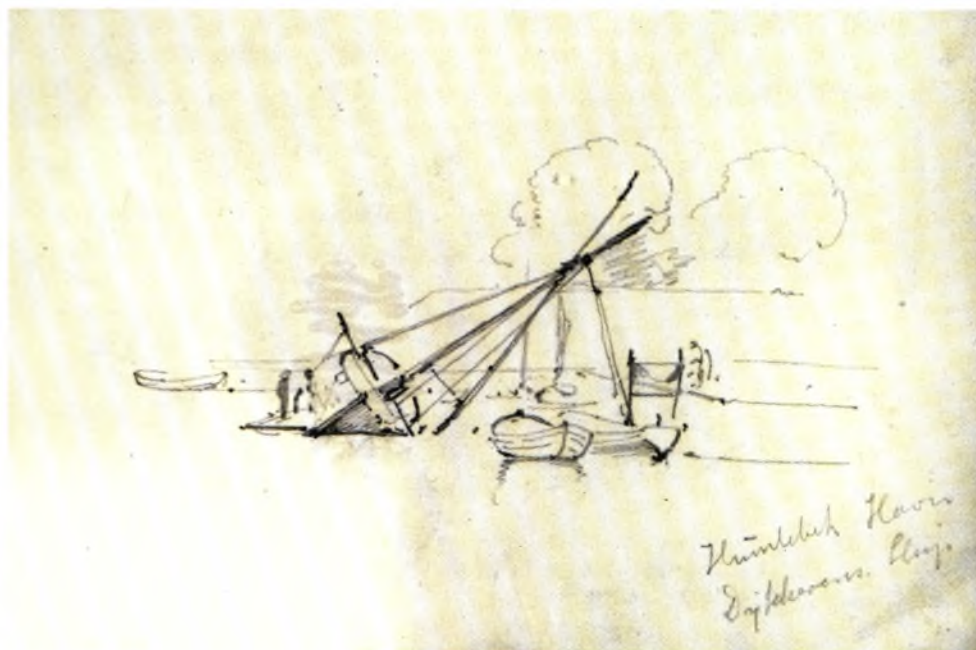
En stille sommerdag er
dampskibet på vej sydover.
En båd fra Humlebæk ligger
på siden for at udveksle pas-
sagerer og fragtgods.

Vilhelm Petersens skitsebog 1854



Kølhaling af en mindre jagt.
Ved kølhaling af mindre
fragtskibe kunne de blive
renset, kalfatret og tjæret
i bunden uden at man var
tvunget til besværet med at
hale skibet på land.

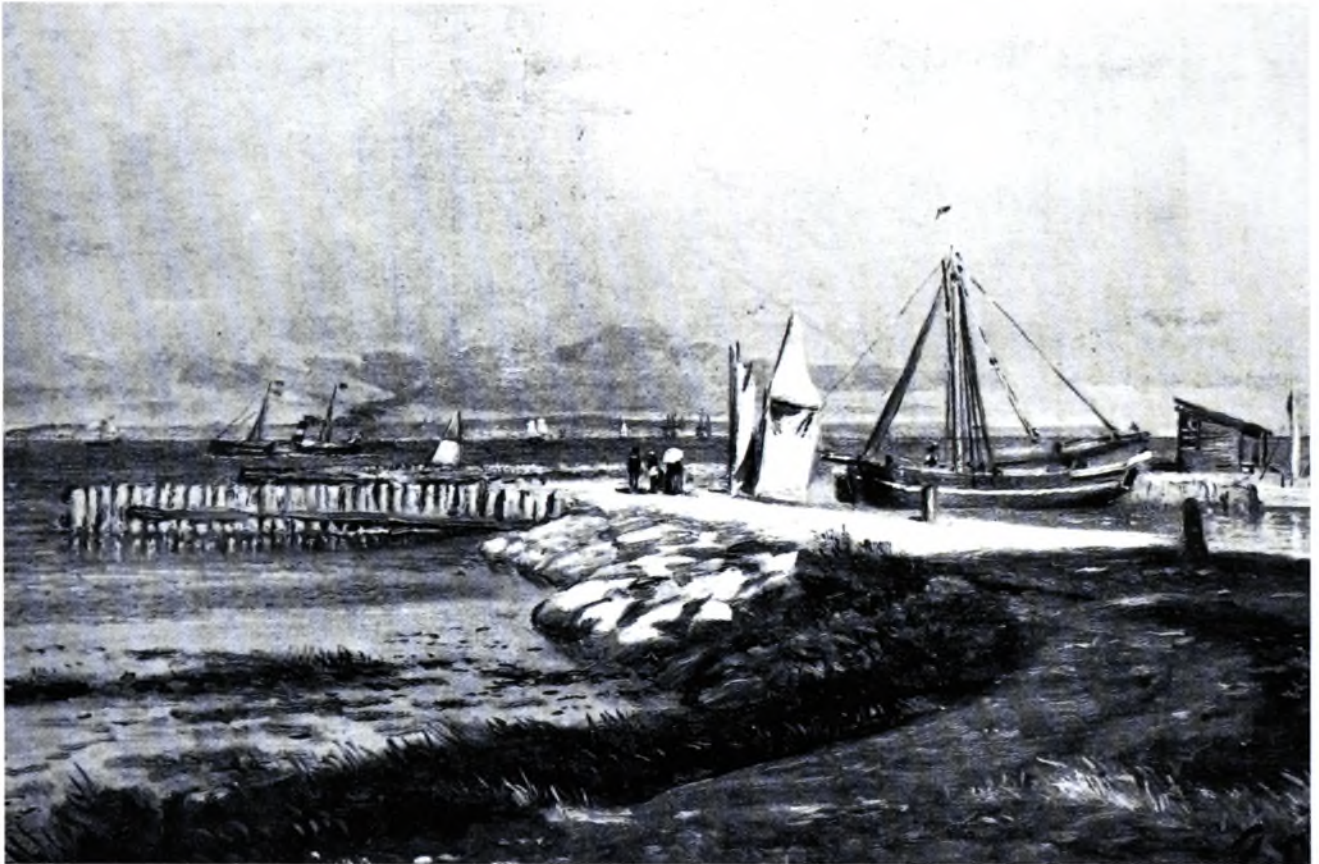
Vilhelm Petersens skitsebog 1854





Humlebæk havn set fra nord 1874. Huset midt i billedet ligger hvor Ny Holm blev bygget i 1896.
Fra "Vilhelm Petersen – en glemt guldaldermaler" 1990

Godfred Christensen 1845 – 1928. Kom som 14- årig i lære hos maleren F. C. Kjerschou, der så hans talent. Han blev uddannet på Kunstakademiet 1860 – 67, han var i Rom og Paris i 1870'erne Godfred Christensen var en udpræget landskabsmaler på overgangen mellem romantik og realisme, han dyrkede naturens lysvirkning, stemning og farveskift. Han er især kendt for sine Jyllandsbilleder, men han har flere gange skildret Humlebæk og havnen, især de sidste 20 år af 1800 tallet.



Godfred Christensen 1890 Sildig eftermiddag på havnemolen i Humlebæk: I baggrunden ses dampskibet.
Gengivelse fra Illustreret Tidende



Godfred Christensen 1887 Humlebæk havn, søndre mole.
Den Hirschsprungske Samling

Tom Petersen 1861 – 1926. Illustrator, maler og grafiker, uddannet på kunstakademiet 1877-81, derefter på rejser i Europa. Tom Petersen malede landskaber, interiører og bybilleder. Medstifter af Fåborg museum 1910, Tom Petersen var ofte gæst i Humlebæk i de sidste år af 1800'årene.



Radering af Tom Petersen 1883. Livet på havnens nordre mole en tidlig morgen. Fiskeren i båden har været ude at røgte sine redskaber og er nu ved at forsyne pigerne med fisk, så de med deres kurve på ryggen kan komme ud og sælge fisken. I baggrunden en fisker på vej i sin båd, med *Stenkrabber* til fastholdelse af ruser og bundgarn.

Fra "*Humlebæk Fiskerleie* " 1971



Tom Petersen Denne tuschtegning fra 1887 skildrer havnen fra den tid, da det var Skibs- og bådebyggeriet, der prægede havnen.
Niels-Jørgen Pedersen

Christian Blache 1838 – 1920. Gik i lære som skibsbygger, men efter 2 år i lære, blev han klar over, at han ville være marinemaler, sømaleriet var hans fremtid. Uddannet på kunstakademiet 1861 til 1867, hvor han traf Holger Drachmann. Malede mange billeder fra egnen omkring Hirtshals, men også Øresund og Humlebæk havde hans interesse.



Foto af maleri af Christian Blache. Dampskibet er på vej sydoover i en frisk kuling. For at holde skuden på ret kurs sænkes farten kun en anelse. Færgemændene i jollen må være på plads, og hægte sig fast til damperen, for at få passager og gods ombord. *Handels - og Søfartsmuseet.*



Alf Møller tegnede toldvagtens i april 1915. I forgrunden ses Humlebækkens udløb i havnen. I dag er bækken rørlagt. Toldvagtshuset blev bygget engang i midten af 1800-årene. Tidligere havde tolderne haft et simpelt træskur til deres rådighed på havnen. Toldvagtshuset har ikke været fast bolig for en lokal tolder. Huset ejes i dag af Humlebæk havn og lejes ud.

Fredensborg arkiverne.



Christian Aage Talge, 1935. Lystbåd på bedding til forårsklargøring.
Fredensborg arkiverne



DES Asmussen 1913 – 2004. Anerkendt bladtegner. Har tegnet adskillige lokale motiver, her havnestemning 1975
Med tilladelse fra Fleur Brofos Asmussen

Havnen på postkort

Med opførelsen af Humlebæk hotel, kystbanen 1897 og bygning af sommervillaer langs Strandvejen begyndte hotelgæster, landliggere og andre sommergæster at vise sig ved havnen. Disse sommergæster skrev postkort til familie og bekendte med en hilsen og et billede fra sommerlandet. Dette har givet os en række gode fotos fra havnen omkring 1900 og fremefter.

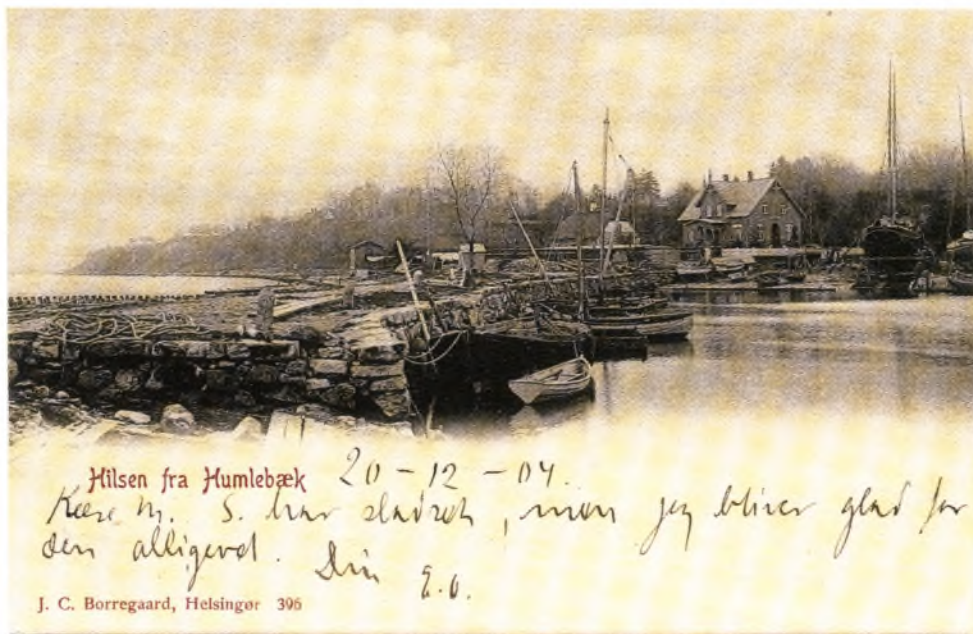
Sommerselskabet her er et ret tidligt eksempel på et udendørs foto.
Foto fra 1895.
Rasmus Jensens bådbyggerplads ses syd for havnen.
Fredensborg arkiverne





Sommerpiger ved stranden syd for havnen. Fiskernes stenkrabber til tøjrning af ruser og bundgarn ligger spredt omkring på stranden. Foto omkring 1910.

Fredensborg arkiverne



Et af de tidligste postkort fra havnen. Det er en dag med lavvande og højt op til kanten af molens stensætning. Bådebyggernes to huse Gammelholm og Nyholm ses umiddelbart syd for havnen. Inde på havnepladsen ses et tomastet fragtfartøj på beddingen.

Fredensborg arkiverne

Der var god plads i havnen på den tid. Et par mand er i færd med oprigningen af større fartøjer, og på beddingen ligger et større skib. Foto omkring 1905.

Fredensborg arkiverne



Dette postkort fra indsejlingen til havnen med den nye fyrbåke yderst til venstre er med skrivefelt på billedsiden, det kan senest være fremstillet i 1904. I 1905 bekendtgjorde en ny postlov, at der nu også måtte skrives meddelelser på adressesiden. Fyrbåken er kommet på plads igen. Den gamle båke blev taget af isskruninger i vinteren 1902.

Fredensborg arkiverne





Humlebæk Havn

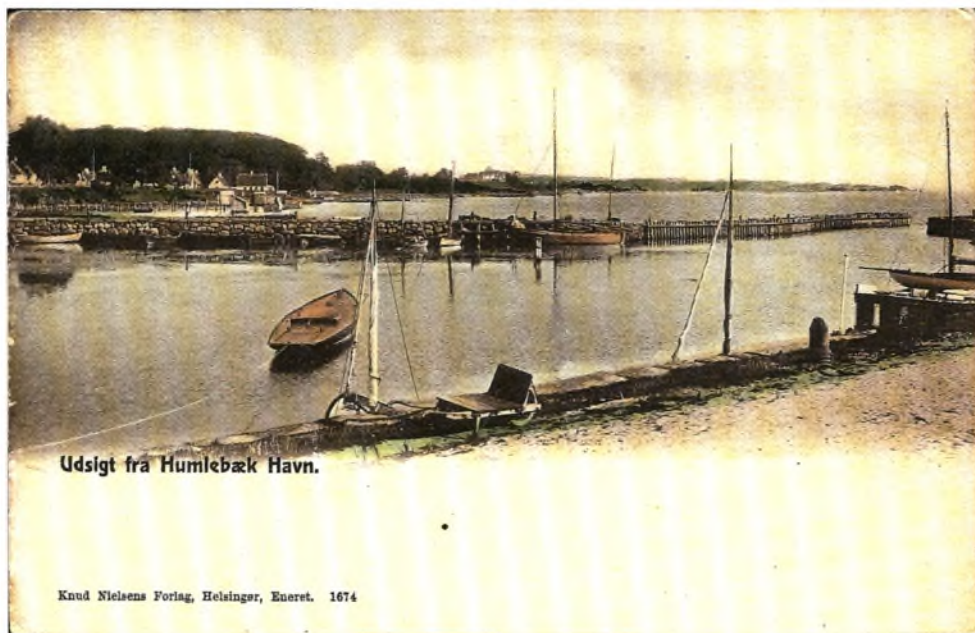
Et vinterbillede fra omkring 1905 er blevet pyntet med røde og grønne farver. Havnepladsen er endnu ganske åben, og midt i billedet ses bådebyggerens køhallsplads. På landkajen ses Toldvaghuset.

Fredensborg arkiverne



Postkortet her viser havnen med lystbåde. På land ligger nogle både forsvarligt dækket af for vinteren, og i bassinet venter flere uden master på at komme på land Foto omkring 1930.

Fredensborg arkiverne



De 2 billeder er fra omkring 1905. Nederste billede en af fiskernes både, som har ålevoddet hængende til tørre i masten.

Fredensborg arkiverne



Lystbåde og et par motorbåde i havnen. Samme motiv som de to foregående, men små 50 år senere.

Foto 1950'erne.

Fredensborg arkiverne



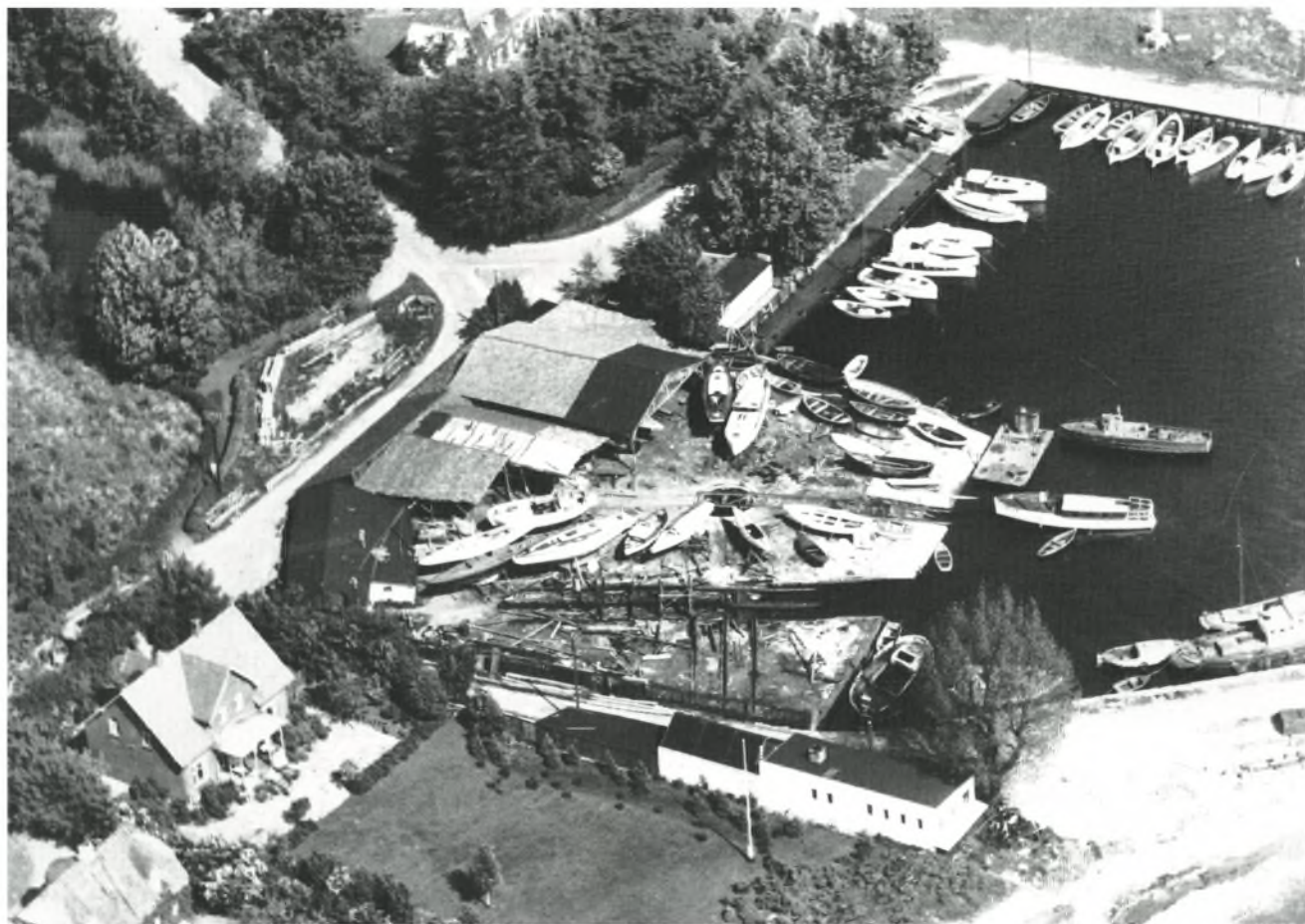
Dette første postkort med farver kunne købes fra omkring 1960. Til venstre ses Kamma og Frederik Klugs nye fiskeforretning, og til højre yderst ved den nordre mole ses luksus-lineren Atlantide II, der tilhørte billedhugger Viggo Jarl, som havde sin sommervilla et stykke nord for Humlebæk, i dag Jarlens Grund.

Fredensborg arkiverne



Humblebæk bådbyggeri og husene Gammel Holm og Ny Holm ses fra luften den 10. juni 1949. Bundgarnspælene ligger på stranden yderst til venstre. Sylvest Jensen luftfoto.

Fredensborg arkiverne



Bådebyggeriet på havnepladsen med ophalerbeddinger 10. juni 1949. Langs med vejen ses egestammer til skibsbygning. Sylvest Jensen luftfoto
Fredensborg arkiverne

Bådebyggerne

Havnen blev i 1860 endeligt opgivet som statshavn. En lov om at sælge havnen og havnejorden blev vedtaget i Rigsdagen. Loven bestemte, at havn og den nordlige del af havnejorden skulle sælges ved offentlig auktion, den sydlige del var solgt fra i 1850'erne. Først ved den fjerde auktion blev et bud accepteret. Det var Hofjægmester Alexander Brun, Louisiana, der afgav bud for sin far Kammerherre Carl Brun på Krogerup. I 1862 solgte Carl Brun havnen til bådebygger Rasmus Jensen. Den nordlige del af havnejorden blev skænket til kirke- og kirkegård i 1868.

Skibstømrer Rasmus Jensen (1819-1905.) kom til Humlebæk i 1847. Samme år var han blevet gift med Marie Würtz, der var datter af den lokale smed Christian Würtz. Nogle år senere anmodede Rasmus Jensen Det Høje Collegium om at måtte etablere sig som skibstømrer på et areal syd for havnen. Han fik derefter tildelt et stykke lejejord, hvor han etablerede sin første virksomhed. På billedet side 26 ses Rasmus Jensens første bådbyggerplads. Bag bladhængen ses Gammel Holm, der var bolig for bådbyggerens familie. Efter forældrenes død boede deres ugifte datter i huset. Huset, der var stråtekt, brændte, da bådebyggeriet ved siden af blev hærget af brand i 1951. Et nyt og mere tidssvarende hus blev opført til erstatning for det gamle. Ved det genopbyggede Gammel Holm byggede konkurrencesjler og bådebygger Åge Birk i begyndelsen af 1950'erne en mindre hal til bygning af klassificerede lystbåde.



Bådebygger Daniel Jensen
Humlebæk - ældste søn af
Rasmus Jensen.
Udsnit fra billede af sogne-
råd.

Fredensborg arkiverne

Havnen, som Rasmus Jensen overtog, var i stærkt forfald, men det lykkedes ham at få skaderne udbedret og forlænget den søndre mole, så havnen stort set fik det udseende, den har i dag. Han fik også gode muligheder for at udvide sin virksomhed. På havnepladsen med udløb i havnebassinet fik han etableret en stor bedding, hvor der blev bygget og repareret ret store fartøjer. En 40 fods rundgattet galease, der blev søsat fra denne bedding i 1894, har endnu vand under kølen og er hjemmehørende i Svendborg og ombygget til lystfartøj. Galeasen blev i sin tid bygget til transport af kalk fra Saltholm under navet "Marie". Den fik motor i 1909 og hed da "Argus". Siden blev den nedrigget til stenfiskeri. 1963 gik den over til lystsejls under navnet "Palnatoke". Adskillige østdanske jagter har siden forladt denne bedding.

I 1896 overtog sønnen Christian Daniel Jensen (1860 – 1933), der også var uddannet bådebygger, virksomheden. Samme år fik han bygget den store villa Ny Holm.

Daniel Jensen sad i sognerådet i en periode fra 1892 til 1898. Selvom havnen forfaldt i denne periode, må der stadigvæk have været drift i virksomheden. Omkring 1916 planlagde Daniel Jensen en større udvidelse af havnen mod nord. Der skulle være plads til to store og to mindre beddings, men det blev ved planerne. I 1927 kom han i økonomiske vanskeligheder, og havnen blev pantsat.

Fiskerne overtog nu havnen. To af bådebyggeriets skibstømrere Karl Petersen og Edvard Magnussen gik i kompagniskab om at føre værftet videre som I/S Humlebæk Bådebyggeri. De fik en forpagtningsaftale med havnens nye ejere, og de havde bådeværftet til 1941. Fra deres tid på værftet huskes snurrevodskutteren "Svanen", som blev bygget til brødrene Edmund, Edvard og Otto Magnussen, de fiskede en del ved Sejerø med kutteren. Enkelte gange var de også på Vesterhavet med den.



Daniel Jensens bådebyggeri
1912

*Fiskerne - fra Kronborg Hage
til Sletten*



Et større skib er ved at blive halet op på den store bedding på havnepladsen. Fem mand er i gang ved spillet og en tager sig af wirerullen. Foto omkring år 1900.

Humblebæk Havn



Ny Holm blev bygget til Daniel Jensen i 1896. Samme år som han overtog faderens virksomhed. Til venstre i baggrunden ses Gammel Holm. Den meget kunstfærdige veranda leder tanken hen på svensk snedkerpryd. Fotografiet er taget få år efter husets opførelse. Haven er nyanlagt med spæde træer og buske.

Fredensborg arkiverne

Fra 1941 var det Herman Hinrichsen der drev værftet. Han var født i Harrislev ved Flensborg og blev uddannet som skibstømrer på Odense stålskibsværft. Han startede som selvstændig i Odense i midten af 1930'erne.

Hinrichsen var blot kommet ned på Humlebæk havn for at købe noget skibstømmer til et arbejde, han var i gang med, men blev så opfordret til at overtage forpagtningen efter de to ældre bådebyggere. Den første større ordre var en dykkerbåd til Svitser i 1942. Siden blev det fiskekuttere, der blev bygget og leveret til bl. a. Bornholm, Esbjerg og Hundested. Omkring 1950 fik den lokale fisker Mogens Aanonsen bygget sin store kutter "Anne-Kate" hos Hinrichsen. Til Kongelig grønlandske Handel byggede værftet omkring 1950 en opmålingskutter og senere frem til 1954 fire kystfragt/passagerkuttere. I 1951 blev bådeværftet hærget af en kraftig ildebrand. Gnister fra ovnen til ophedning af svedekisten havde fænget i det gamle stråtag på skibsbyggerhallen. En spanterejsning til en af Grønlandskutterne og en nybygget lystkutter blev ildens bytte, ligesom Gammel Holm også brændte. Værftet flyttede efter branden hen på havnepladsen ved den store bedding. I 1960'erne blev der markedsført byggeri af lystbåde, blandt andet til levering til USA. I 1972 tegnede Herman Hinrichsen en glasfiberprototype, der blev sat i produktion. I alt 22 både af denne type blev bygget frem til 1984. Fra 1985 har værftet udelukkende været drevet som reparationsværft. Herman Hinrichsen døde i 1994, og det er i dag sønnerne Preben og Ole Hinrichsen, der driver værftet. Tredje generation - Morten - kom med i 2007. I Herman Hinrichsens tid på værftet blev adskillige drenge udlært som bådebyggere, her kan nævnes Bjørn Andersen, Aksel Hansen, Niels Vestergaard Sørensen, Michael Kjersgaard.



Bådbygger Herman Hinrichsen
i forstavnen af en af sine både i
1964. Båden solgt til USA sammen
med flere andre fra den periode.
Preben Hinrichsen



Værftet syd for havnen omkring 1950. En serie store kraftige egetræskuttere blev da bygget til Grønland. På øverste billede genkendes bådebygger Bjørn Andersen, Snekkersten, der kom i lære hos Hinrichsen i 1942.

Jens Lorentzen



Grønlandskutteren
Blåside afleveret til
Kgl. Grønlandske
Handel omkring
1950. Skibet formo-
des stadig at være i
brug ved Grønland.
Søren Krag



Fra det gamle værft syd for havnen omkring 1950. Midt i billedet ses svdekisten, hvis ovn forårsagede branden i 1951.
Jens Lorentzen



Bådebygger Herman Hinrichsen og sønnerne Ole og Preben.
Lokalavisen 1970'erne

Fiskernes havn

Da havnen ikke mere havde nogen militær betydning, blev det lejets fiskere, der fik glæde af den. Tidligere havde de trukket deres både på land omkring Humlebækkens udløb i Øresund, så det var et stort fremskridt, at de kunne bruge havnen. Med deres små både havde de ingen problemer med dybden og tilsandingen af indløbet til havnen. Da man i Indenrigsministeriet besluttede at sælge havnen i 1860, skabte det uro blandt fiskerne. De var bange for, at deres forhold ville blive forringet, hvis havnen blev købt af en privat mand. I en henvendelse til Indenrigsministeren i november 1860 anmodede 21 fiskere på Humlebæk om at måtte købe havnen til en pris, som ministeriet måtte finde passende. Fiskerne anfører endvidere, at skulle prisen blive, så de ikke kunne overtage havnen, bad man om: *"vi fremdeles som fortil maa benytte Havnen til Opbevaring af vore Baade"* *.

Ministeriet holdt dog fast på, at havnen skulle sælges på offentlig auktion. Som før nævnt blev det bådebygger Rasmus Jensen og senere sønnen Daniel Jensen, der overtog havnen. Ved Daniel Jensens konkurs 1927 blev det fiskerne, der købte havnen. De havde dannet Humlebæk Havneinteressentskab med 20 fiskere som medlemmer, og efter et par års forhandlinger overtog selskabet havnen med støtte fra amt og kommune. Med udsigten til at det blev fiskernes havn, stiftede de også deres egen forening Humlebæks Fiskeriforening. Det var i november 1928. Edmund Larsen var foreningens første formand. Fra den første bestyrelse kan i øvrigt nævnes William Nielsen, kaldet "Kong Willer", Edmund Magnussen og Jens Petersen "Pive Jens".

Humlebæk fiskerne har i mange år fortrinsvis været ålefiskere. Tilbage i tiden blev der sat henved 300 store åluser af Humlebæk fiskerne på de otte stader som de rådede over. Fiskerne måtte betale fæsteafgift til stadejerne, der ofte var ejere af større gårde i omegnen. Med årene blev Humlebækfiskerne selv ejere af staderne. I 1890'erne blev åluserne afløst af egentlige bundgarn, som har været kendt op til vor tid. Da det gik bedst for ålefiskeriet i første halvdel af 1900-årene, var der tre bundgarnsselskaber i Humlebæk. Fiskeriet med bundgarn var et stort slid. Bundgarnene skulle ind imellem op og tørres og tjæres for ikke at mørne. Fiskerne lavede aftaler med nogle af byens vogtmænd om at få kørt garnene op på stejlepladsen bag ved lejet. Her var der stejler til tørring og tjærelad til indprægning af garnene. Det var en stor lettelse, da nylongarnene dukkede op i midten af 1950'erne, men et par



Raaboernes bundgarnsselskab 1939 med Georg Larsen, John Magnussen og Edmund Larsen i færd med at røgte bundgarnet på Tornebuskestadet ud for Louisiana.

Per Råbo

årtier senere var det slut med dette fiskeri. Den sidste bundgarnsfisker på Humlebæk var Svend Petersen, der drev dette fiskeri til slutningen af 1970'erne sammen med sønnen Per.

Ophævelsen af Sundtolden i 1857 gav fiskerne på lejerne ved Sundet en mulighed for en ekstraintægt. I sundtoldstiden havde de store sejlskibe skullet lægge ind ved Helsingør for at betale told, samtidig var det naturligt at fylde op med proviant. Nu sejlede man gennem Sundet uden at gøre ophold, og selv om man havde provianteret rigeligt hjemme fra, kunne der godt være ting, man manglede. Det benyttede fiskernes langs Øresund sig af. De begyndte at ”kadreje”. Det vil sige, de sejlede ud til de skibe, der passerede Sundet, for at slå en handel af med dem. De hagede sig fast til skibet med en bådshage, medens varerne blev udvekslet. Det var ”tuskhandel”, hvilket betød, at kadrejerer medbragte varer som mel, kartofler, grøntsager, spiritus og tobak, som så blev udvekslet med tovværk eller andre ting, som fiskeren kunne bruge i sin hverdag eller sælge videre. Efterhånden fik Humlebækfiskerne større både, især huskes snurrevodskutteren ”Svanen” og Mogens Aanonsens kutter ”Anne – Kate”.

En anden ekstraintægt var da hjuldampene kom i fast rutefart mellem København og Helsingør 1845, så søgte en del turister herud om sommeren, og fiskerne fik en lille indtægt ved at sejle passagererne ind til havnen fra dampskibet. Om dette fortæller fisker Viggo Aanonsen f. 1873 i et interview: *”Jo vi havde Sundfarten den gang – to små ildsprudende hjuldampere Gylfe og Gefion plaskede busvant sundet igennem fra syd til nord. Når hjuldampere nærmede sig, lød der et hjerteskræende pift i dampfløjten. De var ikke særlig manøvredegtige, så man turde ikke lade dem løbe ind i havnene. Skovlhjulene standsede, og så måtte fiskerne ud. En lejder blev sat, og så måtte passagererne til Humlebæk ned i fiskerbåden for at blive roet i land. Derefter tøffede uhyret så til Espergårde og Snekkersten”*.**

Det har altid været af stor betydning for fiskerne, hvordan havnen blev drevet, og hvor nidkær Havnefogeden røgtede sit hverv. Den første havnefoged, der blev foreslået, da havnen blev frigivet til civilt brug i 1816, var skipper og dannebrogsmand, Peder Madsen fra Sletten, men han kunne ikke bruges, ”... formedelst hans Ukyndighed i at skrive og regne ...” I stedet udpegede man en underofficer, Ove Høeg Keill. Han holdt kun nogle få år og blev efterfulgt af styrmand Aanonsen, som var bosat i Humlebæk, og hvis efterkommere stadigvæk har rødder på lejet. I 1825 nævnes den senere distriktscommisær Georg Ludvig Stockmar fra Sletten som konstitueret havnefoged. Fra 1837 til 1861 var det C. J. Kock, der bestred hvervet som havnefoged. Han boede i huset på bakken syd for havnen. Det har siden huset

Louisianas gartnere. Ved salget af havnen i 1861 blev der en pause i rækken af havnefogeder. Den blev først fortsat i 1929 ved fiskernes overtagelse af havnen. Her huskes af mange Jens Petersen – Pive Jens –, der som ældre var blevet havnefoged. Han var ikke mere så let til bens, så han anskaffede sig en lille jolle, som han roede rundt i og bankede på siden af bådene, når der skulle kræves havnepenge ind på alle de både, der gæstede havnen om sommeren. I nyere tid har Mogens Aanonsen været havnefoged i 25 år til slutningen af 1990'erne, han blev efterfulgt af Svend Petersen og siden sønnen Per Petersen.

** Humlebæk Fiskerleie 1971*

*** Avisen Nordsjælland 3. marts 1953*



Havnefogeden Jens Petersen "Pive Jens", i sin jolle på vej ud for at opkræve havnepenge. Foto 1941.

Per Petersen



Far og søn. Fiskerne Niels og Frederik Frederiksen siddende på deres jolle i søndagstøjet. Foto ca. 1900
Claus Hjort Frederiksen



Bundgarnsfiskere på stejlepladsen bag ved byen. Fra venstre Georg Larsen, Viggo Aanonsen, Edmund Magnussen og Frederik Frederiksen foto 1949

Anne Lise Aanonsen



Anne-Kate ved kaj i Humlebæk. Det var den største af fiskernes både hjemmehørende i Humlebæk.
Anne Lise Aanonsen





Havneidyl fanget af en sommergæst i 1934.

Niels – Jørgen Pedersen



Svend Petersen viser glad
sin tun frem en gang i
1950'erne.
Per Petersen



Per og Svend Petersen på broen ved
deres båd.
Avisbillede fra Helsingør Dagblad 1999



Mogens Aanonsen på fiskeri med sin sidste båd i 1980'erne. *Foto Stig Jacobsen*

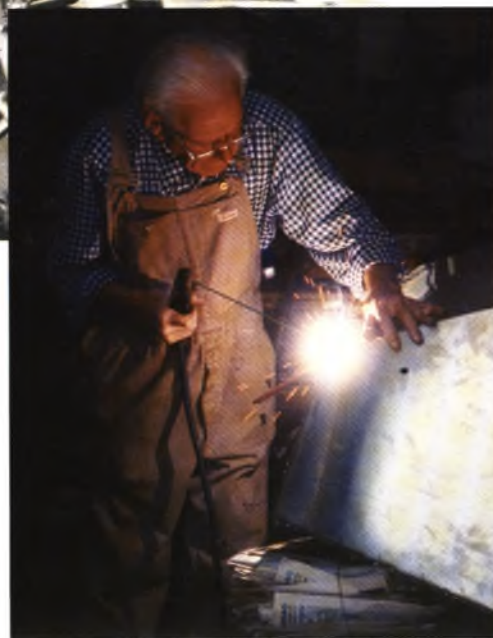


Havnens andre erhverv

Havnesmeden Sven Albertsen kom til Humlebæk i 1941. I årene forinden havde han sejlet som maskinmand. Ud for Nordnorge var de tæt ved forlis efter et angreb af tyske jagerfly. Så gik han i land og slog sig ned i Humlebæk. Den første tid overnattede han i det lille røde værkstedsskur, der siden har tjent som kontor. Værkstedet blev bygget af ham selv. Tre smedesvende, kendt i Humlebæk, udstod deres læretid hos havnesmeden, Poul Andersen blev færdig i 1947, Erik Larsen (Ruben) 1949 og Poul Ib Eriksen blev færdig i 1950. Sven var lidt af en opfinder og troldmand omkring det praktiske, når det handlede om jern og andre metaller. Han var en beskeden mand, var altid aktiv med råd og dåd, hvis man søgte hans hjælp. Til skovvæsenet udviklede han en endeløs klatrestige, der blev brugt, når førstfolk skulle højt til vejrs i træerne. Ligeledes havde han også udviklet et lukket køleanlæg til motorbåde.

Ved havnesmedens værksted
med piletræet.
November 1984.
Fredensborg arkiverne





Havnesmeden i arbejde. Foto Stig Jacobsen og Søren Krag





Gyden ved Havnesmeden

Foto Søren Krag

Hos havnesmeden kunne man altid få et par ord med på vejen om verdenssituationen. Her er det stenfisker Egon Olsen og hans hjælper, der får en snak med smeden.

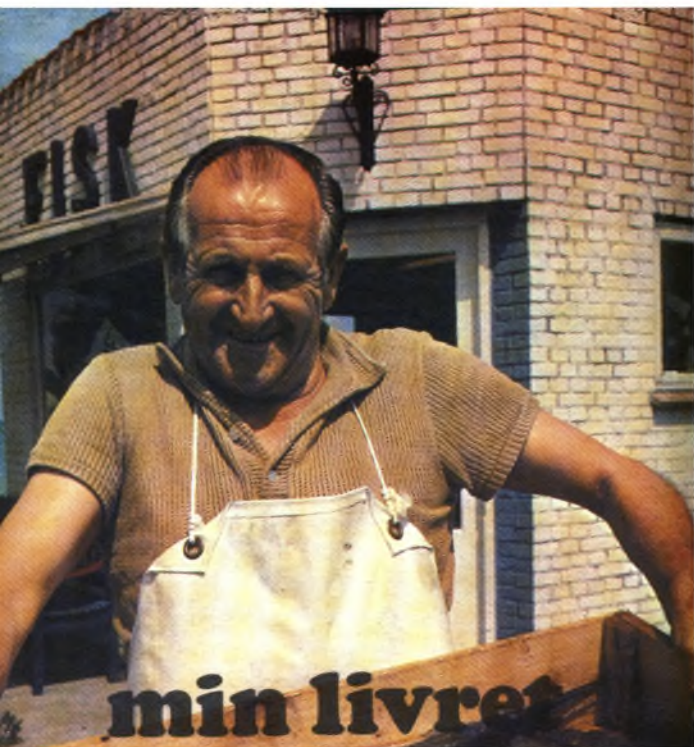
Foto Stig Jacobsen



Fiskehandlerne: Havnens første fiskeforretning havde til huse i et lille gråmalet skur på nordre mole. Forretningen blev oprettet omkring 1950 af Kamma og Frederik Klug. Efter et par år blev de sanitære krav til handel med fødevarer skærpet, så der måtte en ny og tidssvarende butik til. Da Kamma og Frederik holdt op i begyndelsen af 1960'erne, var det den senere fiskehandler på Espergærde havn Helmuth Jensen, der drev forretningen ind til Helga og Helge Hansen overtog den i 1963 godt hjulpet af Helges moder Marie Jensen fra Sletten.



Kamma og Frederik Klug ved deres Obel Blitz ladvogn.
Humblebæk Havn

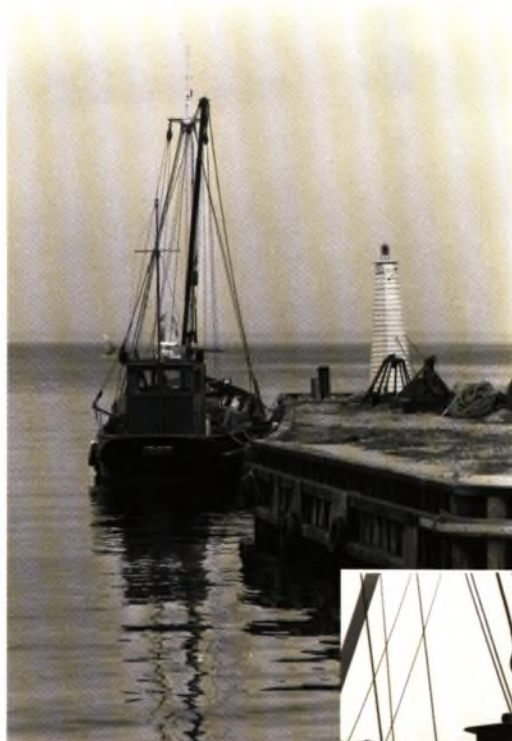


Helge kom på madsiden med sin livret i Ude og Hjemme. Fiskehandler Helge Hansen fra Torpen, var også kendt som musiker under navnet Danmarks Helge. Med sit lille humørfyldte orkester, spillede han op til utallige foreningsballer i omegnen fra midten af 1940'erne til midten af 1960'erne.

Fredensborg Arkiverne

Fra venstre
Marie Jensen Sletten, Helges mor,
Helga og Helge Hansen.
Fredensborg Arkiverne





Stenfiskeren: I nogle år fra 1960'erne til 1980 havde stenfisker Egon Olsen, Espergærde, sin båd Rigmor liggende i Humlebæk ved havnens søndre mole. I maj måned uddybede han i Espergærde, Humlebæk og Sletten. Resten af sommeren var han på andre pladser, så han ikke tog plads op, når lystsejlerne kom.



Stenfiskeren med sine redskaber på plads yderst ved den søndre mole.

Stig Jacobsen



Foto omkring 1965
Niels – Jørgen Pedersen

Lystbådehavn

I 1847 dukker det første lystfartøj op i havnen, og her begynder den epoke af havnens historie, som i dag er dens vigtigste indtægtskilde. Der blev da givet instrukser om betaling af havnepenge for lystfartøjer.

Det har ikke været det store antal, der har anløbet Humlebæk havn, men under de "De store Fredensborgdage" i 1880'erne har både zarhoffets og det engelske kongehus' skib anløbet havnen.

Sejlsregatta ved Humlebæk. Pinse-
lørdag afholder Københavns Amatør
Sejlsklub sin sædvanlige årlige Pinsetur
til Humlebæk. Der startes i Svanemølle-
bugten og sejles i Handicap til et udfor
Humlebæk opantret Dommerfisk. 1.
Pinsebad er der Kapsejlsads ud for
Humlebæk, og 2. Pinsebad sejles der hjem.

Avisnotits i Helsingør Avis i
juni 1901.

Fredensborg arkiverne

Lystsejlere fra København
på vej til Humlebæk. Foto i
begyndelsen af 1900'tallet.
Humlebæk Havn



Først i 1930'erne blev der tale om et større antal lystfartøjer. Under besættelsen, hvor lystsejladser var underlagt restriktioner, var Humlebæk havn målet for mange lystsejlere, da havnen var "endestation" for det område, der måtte sejles til fra København.

Fra 1970 var havnen fortrinsvis fyldt op af glasfiberbåde, der i stor udstrækning blev delvis industrielt fremstillet. Der blev meget hurtigt "pladsmangel", da havnen kun rummer godt 100 pladser. I havnen ligger både i alle prisklasser, for også ved køb af båd ses de forskellige tiders økonomiske op- og nedture. Havnen har i de senere år fået bedre og bedre servicefaciliteter for sejlerne.

Humlebæk havn har bevaret et "ægte" havnemiljø med lystbåde, fritidsfiskere og bådebyggeri. Om sommeren bliver havnen besøgt af mange gæstesejlere fra ind- og udland.



I trediverne kom de sejlede campingvogne fra både klubberne i Svanemøllehavnen. De lå på landet i Humlebæk havn hele sommeren. Mange kom her i årevis. Senere fik de en rigtig campingvogn på pladsen, hvor fiskerne før hen havde tørret deres garn.
Fredensborg arkiverne



Jens Lorentzen



Efterhånden som fiskeriet blev mindre pladskrævende blev havnen fyldt op med lystbåde. Disse billeder er taget på samme plads med 30 års mellemrum. Billedet til venstre er fra 1934 og billedet til højre fra 1960'erne.

Fra Humlebæk Fiskerleie 1971



I Humlebæk havn er der en del fritidsfiskeri. Her ses deres både ved molen.

Søren Krag



I tidligere hyttefæde opbevarer fritidsfiskerne deres redskaber. Stedet "Kystens Perle" er mødested for mangen hyggelig snak på havnen.

Søren Krag



En vinterdag år 2009.
Søren Krag



Engang var det erhvervene, der satte deres præg på havnen, bådebyggere, ålefiskere, stenfiskere, havnesmeden og fiskehandlerne. Nu hænger fiskernes redskaber til pynt, og havnen er fyldt op med fritidsbåde.

Søren Krag

Kilder:

Artikler om kunstnerne fra Weilbachs kunstleksikon

Asger Schmelling: "Humblebæk Fiskerleie" 1971

Asger Schmelling: Fra Frederiksborg amt 1956 s. 21 "Humblebæk havns historie"

Find Christensen: Fredensborg – Humlebæk lokalhistoriske forening 1983

"Humblebæk havn og Kirkegårdssøen"

Godfred Hartmann: "En malerisk rejse i Nordsjælland" 1984

Mona Christensen og Jan Faye: "Vilhelm Petersen – en glemt guldaldermaler" 1990

Knud Tophøj: "Chr. Blache: Hirtshalsmaler i somrene 1902 til 1919" 1998

Mona Faye: Folk og Minder fra Nordsjælland 1993 s. 15 "På strejftog med Vilhelm Petersen"

Niels-Jørgen Pedersen: Fredensborg-Humblebæk lokalhistoriske forening 2002 s.39

"Kort fortalt om bundgarnsfiskeri i Humlebæk"

Rikard Magnussen: "Godfred Christensen" b. 1 og 2" 1941

Vilhelm Tryde; "Fortegnelse over Tom Petersens grafiske arbejder" 1924

Annonce i Helsingør Dagblad

1894

Fredensborg arkiverne

Bekjendtgørelse for Søfarende.

Tænding af Havnefyr.

Humblebæk. Sundet.

Under Henviſning til Bekjendtgørelſer af 18de Auguſt og 16de Oktober d. A. bekjendtgjøres herved:

Den 29de November d. A. tændes paa Humlebæk Havnemole et faſt Fyr, der viſer hvidt Lys Farvandet rundt, undtagen fra S. 44^o Ø til S. 17^o Ø., hvor det viſer rødt Lys, Flammens Højde: 20 Fod. Synsvidden og Lys-ævnene for det hvide Lys 8 Kml., for det røde Lys 7 Kml. Fyret viſes fra en brun, 19 Fod høj Baake.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 28de November 1894.

