



Kikkenborgen

2022

Kikkenborgen 2022 er udgivet af Historisk Arkiv Dragør / Museum Amager.
Redaktion og tilrettelæggelse : Henning Sørensen.

Alle rettigheder tilhører Museum Amager / Historisk Arkiv Dragør og forfatteren.

Forsidebilledet viser Museum Amagers fiskekutter Elisabeth K571 i Dragør Havn. Foto: Jørgen D. Petersen.

Indhold

Velkommen til Kikkenborgen	3
Rundt om Kikkenborgen.....	4
En skole bygget på humbug	6
Venezuela ved Store Magleby Strandvej	13
Hvad lavede dragørlodserne under 2. Verdenskrig?.....	19
Minder om Elisabeth	26
På camping ved Dragør Sydstrand.....	38
Da oversvømmelsen ramte Amager	43
Hjemmefra – marinemaleren Christian Mølsted på rejse.....	49
Jeppesens agterspejl – eller noget om myter og sandhed i historien	67

Velkommen til Kikkenborgen

Kikkenborge kaldes de små udkigshuse, der sidder flere steder på tagene i Dragør. Også på Dragørs gamle rådhus, hvor Historisk Arkiv har lokaler, sidder der én. Herfra kigger arkivets medarbejdere ud over hele Dragør og Store Magleby og opdager de mange, spændende historier, der dukker op alle vegne.

Siden 2017 har arkivet præsenteret nogle af historierne i den lokalhistoriske årbog *Kikkenborgen*, som nu udkommer for femte gang. Arkivet har de sidste to år været en integreret del af Museum Amager, og vi synes derfor, at det er naturligt også at finde historier i det arbejde, der udspringer af museets virksomhed.

Der udspiller sig et mangfoldigt liv omkring Dragør Kommunes fire museer og udstillingssteder, og museumsforeninger, arbejdsgrupper og laug gør en kæmpemæssig indsats for at få historien til at leve. Derfor er Kikkenborgen denne gang en gave til alle dem, der lægger tid og kræfter i arbejdet på museer og arkiv – og til alle andre interesserede.

De første fire numre af Kikkenborgen var trykt som et hæfte, men de stigende omkostninger i hele museets drift – og ikke mindst de inflationsramte papirpriser – har betydet, at vi i år lader jer læse Kikkenborgen på skærmen. Naturligvis er der mange af os, der vil savne følelsen af at bladre, dufte til papir og tryksværte, og kunne tage årbogen frem fra reolen og genlæse de lokalhistoriske artikler. Men vi håber, at I tager godt imod den nye måde, at fortælle historier på. De bliver i hvert fald ikke ringere af, at de nu blomstrer i digital form.

God fornøjelse!

Søren Mentz
leder af Museum Amager

Henning Sørensen
arkivar ved Historisk Arkiv

Kikkenborgen 2022 kan hentes gratis på adressen www.dragoerhistorie.dk/kikkenborgen

Rundt om Kikkenborgen

Kikkenborgen præsenterer denne gang en række artikler, som er små portrætter af museums- og arkivarbejdet.

I Historisk Arkiv opbevarer vi arkivalier af såvel privat som offentlig oprindelse, og i det omfattende arkiv vi har fra Dragør Skole, har vi dykket ned i den historieinteresserede lærer Axel Petersens notitser i skoleprotokollen. De handler kampen for at etablere en realskole i Dragør, som ikke mindst søfartserhvervet efterspurgte.

I Kikkenborgen 2020 skrev Lone van Deurs om Dragør Kommunes mange kolonihaver. Denne gang følger Wiebke Zickert emnet op med sine personlige beretninger om livet i én af de mere ydmyge havekolonier – som med Dragørs vanlige globale udsyn kaldtes for "Venezuela". Wiebke har som frivillig på arkivet gennem nogle år arbejdet med at udforske og formidle kommunens nyere historie, og ikke mindst sat fokus på historien om nogle af de almenyttige boligområder.

Historiker Cherine Munkholt har gennem mange år som frivillig ved Historisk Arkiv forsket i lodsernes familiemæssige relationer i Dragør, men også kastet sig over at kortlægge nogle af de dramatiske begivenheder der fandt sted i byen under Besættelsestiden. De to interesser har hun forenet ved at se på dragørlodsernes særlige roller og vilkår under 2. Verdenskrig. Her var lodserne i mere en én forstand tæt på verdenshistorien, for de færdedes i det internationale farvand mellem det besatte Danmark og det neutrale Sverige.

Museum Amagers største museumsgenstand er kutteren Elisabeth K571. Fartøjet spillede en vigtig rolle under 2. Verdenskrig, hvor dets ejer, Ejnar Larsen, var én af dem, der sejlede danske jøder i sikkerhed i Sverige. Elisabeths historie er dog mere end det, og Jesper Paulsen, der både er frivillig på arkivet og aktiv i Elisabeths skibslaug, har gravet i kutterens historie og ikke mindst interviewet Ejnar Larsens søn Bent, der er en levende historiebog.

I Kikkenborgen skal vi denne gang en tur ad "memory lane". I arkivet fandt vi tidligere på året en lille beretning, der fortæller om sommerlivet på campingpladsen på Dragør Sydstrand. Vi skal tilbage til en tid, hvor mor lavede mad på primusapparatet, og far gravede grøfter for at forhindre de sommerlige skybrud i at oversvømme teltet.

Historisk Arkiv er fyldt med erindringer om store og små begivenheder i den lokale historie. Nogle har sat sig flere spor end andre, og det gælder f.eks. stormfloden ved nytårstid 1905-1906, der er beskrevet flere steder. Vi har plukket i beretningerne fra dengang.

Maleren Christian Mølsted fik for mange år siden sit eget museum i Dragør og for nogle år siden blev der dannet et museumsvalg, som hver sommer åbner det gamle atelier for publikum. De arrangerer også skiftende udstillinger, og i 2022 var temaet Mølstedes rejser. Selv om han mest holdt sig til hjembyen og ikke var særlig berejst, er der alligevel i museets samling en række værker fra udlandet og den danske provins. Kunsthistoriker Tina Høegh Nielsen fortæller om dem. Artiklen var desuden trykt som et lille katalog til udstillingen.

I Museum Amagers samlinger findes et gammelt agterspejl til et skib, hvor en ørn er skildret i et fint træskærearbejde. Lige fra Dragør Museums fødsel i 1930 er det blevet fortalt, at agterspejlet stammede fra et skib, der var ejet af Dragørs navnkundige storskibsreder, H. N. Jeppesen. Men er det nu rigtigt? Ved hjælp af personlige erindringer og historiske kilder er det muligt at bringe historien i tvivl.



En skole bygget på humbug

Af Henning Sørensen

Historisk Arkiv Dragør opbevarer blandt meget andet en lang række protokoller og andre arkivalier fra skolerne i både Store Magleby og Dragør.

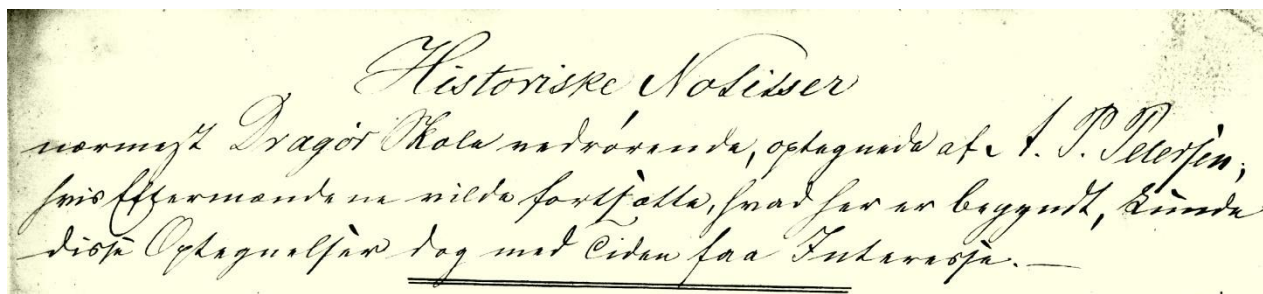
Lærerne førte naturligvis protokol over elevernes fremmøde dag for dag. På Dragør Skole noterede lærer Axel Peter Petersen trofast, hvilke elever der ikke dukkede op til undervisningen. Det var nødvendigt af hensyn til regnskabsføringen, for forældrene betalte en bøde – en såkaldt mulkt – for hver dag, børnene ikke var i skole.

I protokollen noterede han også årsagen for fraværet. Begivenheder i familien som bryllup og begravelse forekom jævnligt, og børnene måtte også nogen gange blive hjemme for at passe syge familiemedlemmer. Andre gange blev børnene holdt hjemme for at hjælpe til i huset eller på marken. "Pille kartofler" eller "vogter gæs" ses jævnligt som årsag til at forsømme skolen.

De daglige notitser i protokollerne suppleres af mere historiske notitser, som Axel Peter Petersen førte igennem mange år i 1800-tallet. Her kan man læse om datidens skolevæsen i søfartsbyen¹.

Dragørs første skoler

Historien om Dragør Skole på Vestgrønningen går tilbage til 1741, hvor Byforstanderskabet besluttede at opføre en ny skolebygning vest for byen. Baggrunden var, at kong Christian den 6. året før havde udstedt en forordning om, at der skulle oprettes skoler på landet. Det gjaldt åbenbart også for Dragør, selv om byen var ved at vokse sig stor, og godt kunne måle sig med de mindre købstæder.



Indledningen til Dragør Skoles protokol med historiske notitser. Den lyder: "Historiske Notitser, nærmest Dragør Skole vedrørende, optegnede af A. P. Petersen hvis Eftermænd vilde fortsætte, hvad han er begyndt, kunde disse Optegnelser dog med Tiden faa Interesse."



Tre generationer af skolebygninger på Vestgrønningen. Til højre den oprindelige skolebygning fra 1741, som nu er revet ned. Til venstre "Den Røde Skole" fra 1891, som stadig bruges og i midten "Den Grå Skole", som blev opført, da Dragør Skole fik mulighed for at tilbyde realeksamen. Foto fra 1925.

Måske havde Dragør allerede fra slutningen af 1600-tallet en slags skole og fra starten af 1700-tallet ved vi, at byen opkrævede skat til en skolekasse. Det var dog især indtægterne fra bjergning af grundstødte skibe, der finansierede skolevæsenet, så det var praktisk talt gratis at drive skole i byen.

Den nye bestemmelse om skoler på landet gjorde det til en pligt for børnene at gå i skole. Så selv om der havde været en form for undervisning i Dragør tidligere, måtte man nu etablere et større lokale til skolen, så alle børnene kunne være der. Man var nødt til at opføre en helt ny bygning uden for byen. Den blev placeret så langt fra husrækken på Vestgrønningen, at lodsernes udsyn til sømærkerne ikke blev forstyrret. Skolen lå, hvor den nuværende Dragør Skoles nyeste bygning ligger i dag.²

"Den Gule Skole", som bygningen på grund af sin farve senere kom til at hedde i folkemunde, blev efterhånden for lille til de mange børn, så man måtte bygge en anneksskole. Den lå inde i selve Dragør by, formentlig på Hollandsfed. I 1860 opførte byen en ny anneksskole i Blegerstræde. Den blev kaldt "Søndre Skole" og fungerede frem til 1920, hvor "Den Grå Skole" stod færdig på Vestgrønningen.

Annekset løste dog ikke problemet med de mange børn, der skulle i skole. Midt i 1800-tallet var der omkring 300 børn i byen, og en del af dem blev undervist hos private. Flere kvinder i byen drev små skoler,

som aflastede den offentlige undervisning. F.eks. holdt *Petronelle Møller* i Lodsstræde 17 sin egen skole. Hun var blevet enke i 1863, da hendes mand gik ned med en skonnert, og nu kunne hun tjene til livets ophold ved at drive sin lille privatskole.³

Privatskolerne dækkede en del af behovet for grundskoleundervisning, men i Byforstanderskabet erkendte man problemet med kapaciteten. I 1886 oprettedes en forberedelsesskole i Dragør, hvor de mindste børn kunne gå i en slags børnehaveklasse.

For at få lærerkræfter, måtte man rekruttere én af de tidligere privatskolelærere. I Dragør Skoles protokol står, at "Til Lærerinde ved denne Skole udnævntes d. 1ste Maj 1886 uexamineret Lærerinde *Charlotte Krag* fra Helsingør, der tidligere havde en lille privat Pigeskole i Dragør, og der havde vist sig at være en dygtig og samvittighedsfuld Lærerinde."



Børnene i Dragørs Søndre Skole i Blegerstræde, 1886.

Realskolen

Blandt Dragørs skippere og skibsførere var der utilfredshed med den lærdom, som børnene kunne tilegne sig. Sagen var, at søfolkene i det maritime samfund, som Dragør var, havde behov for andre fag end dem kommuneskolen kunne tilbyde. Axel Peter Petersen skrev i de historiske notitser i skolens protokol bl.a.:

"Efterhånden som de for Sømanden gode Tider bragte større Velstand blandt Befolkningen i Dragør, var der en Del, der fik Lyst til at ofre noget mere på deres Børns Undervisning, og i Skibsførerforeningen fremkom Forslag om at oprette en privat Realskole, hvorfra Eleverne skulde kunne tage Præliminærexamen. Men da Dragør By i Virkeligheden var alt for lille til at bære en så stor Skole, nåede man ikke længere med



den end til "løs Tale", skjønt den megen Tale om, at "noget måtte der gøres", fik Følger, der foreløbig vare meget uheldige for Ungdommens Uddannelse.

Dragørs realskole på Fogdens Plads var ikke nogen prangende skolebygning. Foto omkring 1910 af Rossing & Roede.

En dristig Spekulant oprettede nemlig en såkaldet Realskole, skjønt han manglede de allernødvendigste Kundskaber, så hans Skole udelukkende blev bygget på "Humbug". Da Forældrene efter et Par Års Forløb fik Øjnene op for, at deres Børn intet lærte, og Læreren tillige af andre Grunde blev umulig i Byen, så solgte han Skolen til en forhenværende Løjtnant, der vistnok havde Viljen, men manglede Evnerne til at bibringe Drengene en nogenlunde antagelig Uddannelse, hvorfor hans Skole snart døde af Mangel på Næring."

Dragør havde altså fået en skole, hvor læreren var så uduelig, at børnene ikke lærte noget. Sagen om oprettelse af realskolen var nu sat på pause, men efter nogle år tog Axel Petersens egen søn sagen i egen hånd. I 1886 gik han i spidsen for dannelsen af en ny realskole. Man fandt et lokale i huset på hjørnet af Bymandsgade og Fogdens Plads hos foged *Isbrandt Peter Schmidt*, hvor kommunen gav et tilskud til huslejen. Axel Petersen skriver i skoleprotokollen:



"Drengene, som besøge denne ny Realskole, vedblive at søge Drengeskolen den halve Dag, medens de den anden halve Dag gå i Realskolen og undervises der i følgende Fag: Engelsk, Tysk og Dansk, Verdenshistorie, Naturhistorie, Naturlære og Mathematik. Skolen begyndte med 34 Elever, fordelt i 2 Klasser, svarende til Drengeskolens ældste og yngste Klasse; den støttes af Kommunen med 280 Kroner årlig til Bolig og Brændsel, imod at Byforstanderskabet har Ret til 4 Fripladser for fattige, begavede Drenge.

Her kunne sømandsbørnene altså få ekstraundervisning, efter de havde gået i kommuneskolen om formiddagen.

Skibsrederne hørte til overklassen i Dragør, og derfor fik deres børn i skolen den bedst mulige start i livet. Om de faktisk lærte noget i skoletiden, ved vi egentlig ikke, men forfatteren Harry Kaae, der skrev lokalhistoriske artikler i bl.a. lokalaviserne, gengiver denne anekdote: "Det kunne ske at førstelæreren skrev

Niels Henrik Jans var født i 1874 og kan have været én af de drenge, der gik i realskolen. Han var vokset op i et skipperhjem og blev senere lods.

til skibsrederen "Deres søn er strålende begavet og svarer ualmindelig kvikt i timerne. Jeg tillader mig at komme til frokost hos Hr. skibsrederen på søndag"". ⁴

Realskolen flyttede omkring 1900 til Lodsstræde 15 og blev nedlagt i 1919, da Dragørs skolevæsen blev ordnet efter købstadsreglerne. Dermed fik Dragør Skole en realafdeling.

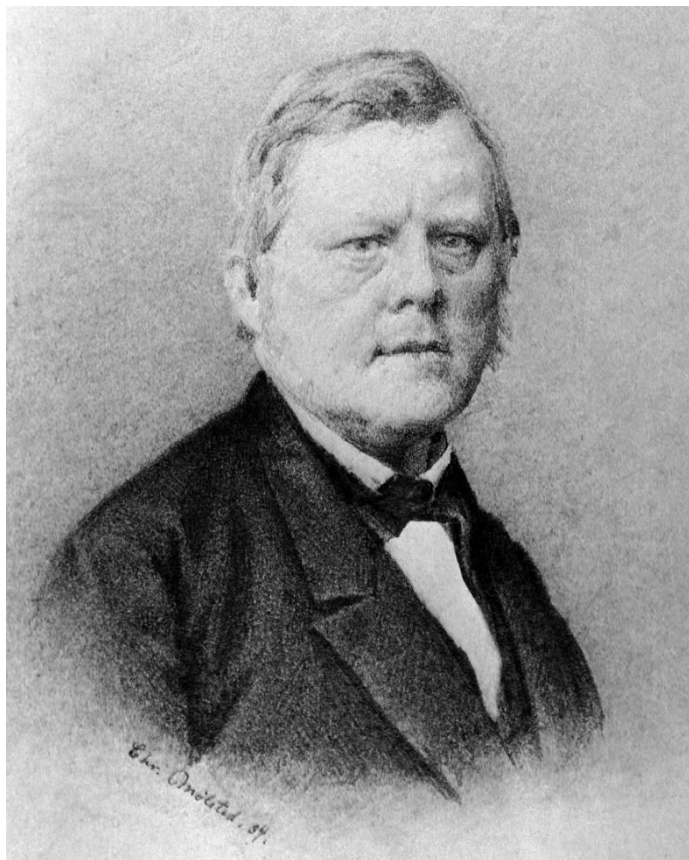
Dygtige og uduelige lærere

Selv om lærer Petersen på Dragørs folkeskole havde langet ud efter den uduelige løjtnant med "humbug-skolen", så var han måske heller ikke selv den fødte pædagog. I en indberetning om ham hed det, at "hjælpelærer Axel Petersen er et bravt, ungt menneske. Ved læsningen går det så trykkende langsomt, og det falder svært at få børnene til at lukke munden op". Petersens kollega, lærer *Peter Julius Giese*, fik heller ikke det bedste skudsmål. Han blev beskrevet som "ret duelig, katechiserer godt, men er noget død, nedtrykt af sorger, er ikke vellidt."⁵

Axel Petersen fik i skoleprotokollens "Historiske notitser", til gengæld selv et flot eftermæle af sin efterfølger: "Vistnok kun få Lærere have arbejdet med en sådan Nidkærhed og Dygtighed som gamle Petersen, hvorfor også hans Skole – uagtet det store Børneantal – altid har stået som et smukt Mønster på en dansk Landsbyskole."

De officielle indberetninger taler deres sprog, men i dragør'ernes erindringer får man mere at vide. Harry Kaae, gengiver, hvad han havde hørt om netop de to lærere: "Nok slog Petersen en prober næve, og Giese afleverede træfsikre knock-outs, men vi havde jo selv været ude om det. Beklagede man sig hjemme, fik man også øretæver dér."⁶

Arbejdet som lærer var sikkert ikke en dans på roser. Axel Petersen måtte trække sig tilbage som 65-årig, hvad der vel også var en rimelig pensionsalder. De sidste år af sin lærertid måtte han dog af egen lomme



Lærer Axel Petersen tegnet af Christian Mølsted i 1884. Forlægget har været et fotografi, som Mølsted måske har brugt til illustrationen efter Petersens død.

betale en hjælper, som han kun kunne betale, fordi han havde et bijob med at passe byens postekspedition. I 1878 skrev han følgende i protokollen: "Fra 1ste Septbr. 1877 er Lærer Jørg. Caspersen fra Vejle v. Odense ansat som Hjælper v. Drengeskolen, da jeg (Petersen) efter 44 Aars Tjeneste ikke følte mig stærk nok til at vedblive at undervise denne store Skole (med 100 Dreng) - Dragør i Høstferien 1878. - A. P. Petersen".

Afskeden med lærer Petersen blev markeret ved en festmiddag, hvor mange af byens mænd deltog. For sin lange tid som lærer, modtog han i gave en sølvtekande med tilhørende sukkerskål og flødekande. En søndag i marts 1884 vandrede Axel Petersen op ad vejen til Store Magleby for at gå i kirke. På hjemvejen blev han trætt, og gik indenfor i sin tantes hus. Han blev lagt i seng og sov stille ind. Til begravelsen nogle dage senere, fulgte op mod 500 mennesker ham til graven.⁷

Venezuela ved Store Magleby Strandvej

Af Wiebke Zickert

Nyttehaver har været kendt langt tilbage i tiden. I midten af 1600-tallet er det dokumenteret, at der blev anlagt nyttehaver på arealerne uden for Fredericias fæstningsanlæg. I tidens løb har der været nogen begrebsforvirring mellem nyttehaver og kolonihaver, og der er endda kommet det nye begreb fritidshaver til.

Der er vist ikke nogen entydige regler for, hvornår et stykke jord kaldes kolonihaver eller fritidshaver. Men nyttehaver er helt entydigt et stykke lejet kommunalt jord, hvor der må ikke må overnattes. Om man så dyrker sol eller gulerødder, kerer kommunen sig ikke om. Kommunerne har områder udlagt i lokalplanerne, der afgør hvad og hvordan der må bygges og bos i forskellige områder. Langt de fleste steder må områderne dog kun benyttes i sommerhalvåret.

Ser man tilbage på kolonihaver, så findes Danmarks ældste angiveligt i Hjelm ved Åbenrå. De er fredet i dag. Den første kolonihaveforening som vi kender det, blev dannet i 1884 ved Aalborg. Kolonihaveforbundet blev dannet i 1908. Så er historikken sat lidt på plads.

I Dragør Kommune er der flere haveforeninger: *Søndergården* på Bachersmindevej, *Møllevang* i Søvang og *Maglebylund* på Kirkevej, der også har et mindre areal, som medlemmerne kan leje som nyttehaver. Disse betragtes som egentlige haveforeninger. I de senere år er der kommet en ny, også på Bachersmindevej, *Andelshaveforeningen Bachersminde*. Der er til gengæld ingen haveforeninger i Dragør med helårsstatus.

Men tilbage til nyttehaverne i Dragør. Haverne hedder i lokalplanen daghaver. Der er flere områder tilbage i Dragør. Et ved Tyrestien, et på Rytterager 5 og et ved Rytterager 9, det sidste var en erstatning for haverne på "den kvarte lagkage" (Jærgergården), som igen var en erstatning for haverne ved Strandjægervej.

Den 18. august 1910 blev Dragør Kolonihaveforening dannet. Det var en lokal forening, og grundlaget var som udgangspunkt, at den tætte bebyggelse i det gamle Dragør ikke gav plads til dyrkning af egne grøntsager. Den ældste placering lige uden for Dragørs gamle bydel, ved den dengang nyanlagte Drogdensvej (1906). Foreningens areal blev beskåret lidt i 1936, da Wiedersvej blev anlagt.

I midten af 1960'erne gik byggeriet af Enggård i gang, og det betød flytning af haverne op til "den kvarte lagkage", og nu ligger de ved Halvejen. Igen var det boligbyggeri, der forårsagede flytningen.

Vi kan i arkiverne finde eksempler på havefolk der har gjort hele turen med, der er også eksempler på

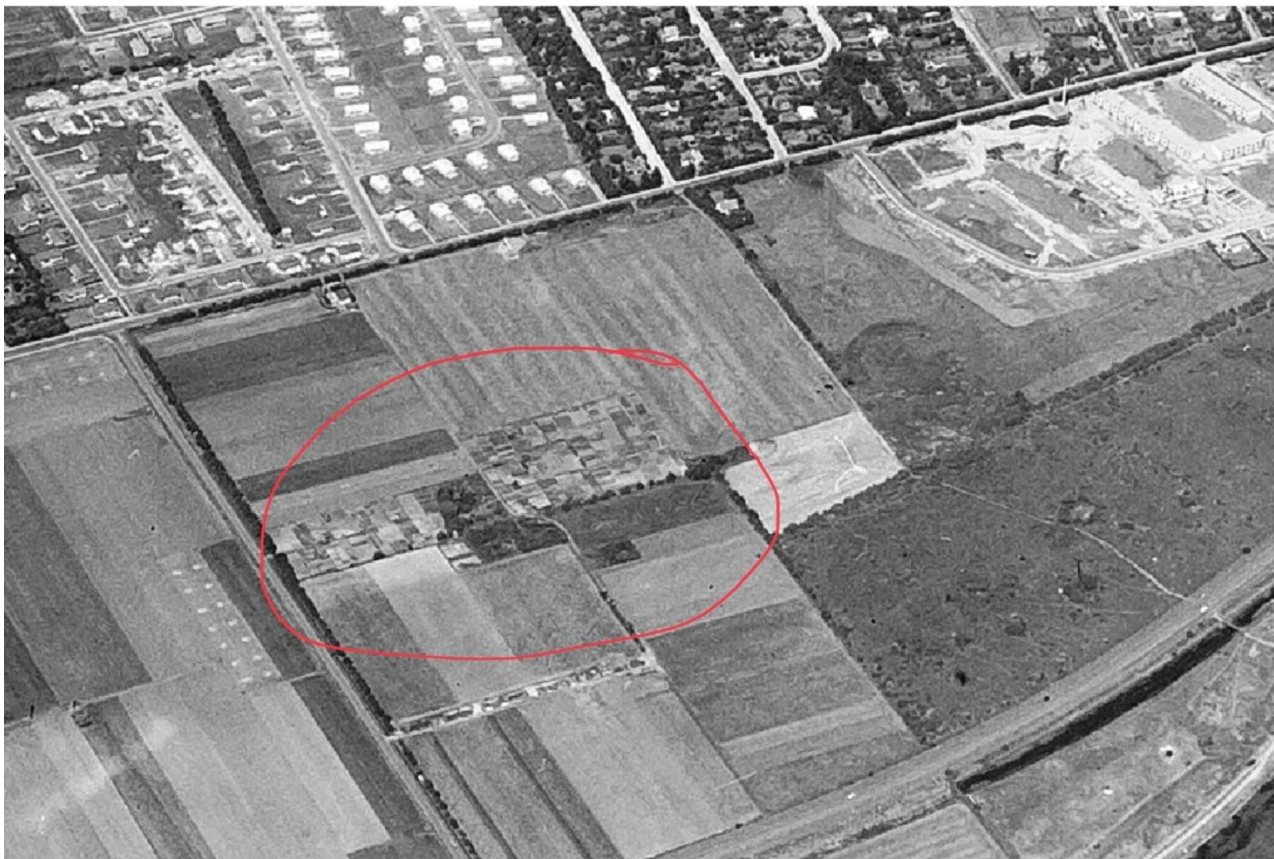


Haverne ved "Den Kvarter Lagkage" 1978. I baggrunden ses Lodsgården. Foto: Dirch Jansen.

familier, der har haft have i flere af områderne. Kolonihaveforeningen af 1910 er et eksempel på den begrebsforvirring vi stadig har, for i denne forening må man kun opføre meget små huse/skure, og overnatning er ikke tilladt, hvilket jo er betingelserne for en nyttehaves. Da den lå ved Drogdensvej, var der også små skure/huse, og det er vel næppe utænkeligt at nogle familier rykkede derud, mens de lejede deres hus ud til landliggerne.

På Sydstranden, med officiel indgang fra Store Magleby Strandvej, lå et stort nyttehavesområde. Af nogle blev det kaldt "Venezuela", fordi det lå så langt borte fra byen – ligesom det sydamerikanske land for os ligger langt herfra.

Området blev etableret i starten af 1940'erne. Den årlige leje var hele seks kroner. Og der kom lynhurtigt venteliste. Nyttelhaverne var brugt af folk fra hele Dragør. Da Engparken og Strandparken kom til, var der mange herfra, der fik en nyttehaves.



"Venezuela" ved Store Magleby Strandvej, der går til venstre i billedet. Øverst går Krudttårnsvej på tværs, og nederst til højre ligger Søndre Strandvej. Foto fra 1960'erne. (Det Kgl. Bibliotek).

På dette område måtte der ikke opføres bygninger. De største bygningsværker, der blev "opført", var redskabskasser, som ikke var særligt høje. Kasser, hvor man kunne opbevare sine haveredskaber efter en dags arbejde. Kassen kunne også tjene som siddeplads, når den medbragte mad skulle indtages, eller der skulle drikkes kaffe med hjemmebag til. Men nogle nøjedes dog med grøftekanten, når der skulle holdes en tiltrængt pause.

Familier kørte som oftest til nyttehave-områderne på cykel, Bilen var ikke hvermandseje. Far med barn på stang, mor med barn i kurv foran, en kasse på bagagebæreren med dagens fortæring og andre

fornødenheder, som f.eks. kunne være stofbleer eller plaster til vablerne. I samme kasse kunne dagens høst også fragtes hjem sidst på dagen. Og som en sidebemærkning, så var cykler i midt 1950'erne ikke letvægts carbon-cykler som man ser i dag, men solide jernheste, der ofte var ombyggede, af forskellige, duelige dele.

For de, der ikke havde redskaberne på havelodden, var redskaberne ofte medbragt på cyklerne, bundet til herrecyklens tværstang. Der var lagt op til søndag med jord under neglene og selvplukkede ærter. For de første nyttehaverbrugere var det hårdt arbejde at omdanne lodderne til frugtbare haver. For selv om området i perioder havde været opdyrket til landbrug, levede jordens beskaffenhed ikke op til lodsejernes standarder for jordbærbede med mere.



Der var ikke meget luksus over husene i "Venezuela". Udlånt af Ingelise Lund.



Artiklens forfatter på havearbejde i Venezuela. Foto fra begyndelsen af 1960'erne. I baggrunden kan man ane Strandparkens afd. 1. under opførelse.

Bearbejdningen skete så at sige med de bare næver. Ingen smarte maskiner til at gøre det hårde arbejde. Familiernes halvstore børn deltog, sikkert ikke altid lige frivilligt. Der blev gravet, kultiveret, fjernet sten og andet fra lodderne. De heldigste børn fik deres egen lille have på familiens lod. Så blev det lige lidt sjovere at være med.

Langs området lå Hovedgrøften, hvor man kunne sidde lidt behageligt og holde pauser, spise madpakker og i øvrigt styrke sig lidt, hvis der ikke var for meget vand i den. I tilladelsen til anlæg af nyttehaverne står der, at der ikke måtte etableres en bro over hovedgrøften. Men for de mange, der eksempelvis kom fra Strandparken med trillebør eller trækvogn, var der alligevel anlagt midlertidige broer, i form af et par brædder, så køretøjerne kunne komme over på rette lod. Brædderne blev pænt lagt over i haven efter endt brug.

Man hjalp hinanden med de tunge opgaver, og lånte også lidt redskaber hos hinanden - og ikke mindst: gav hinanden gode råd om såning, pasning og meget andet. Mangen en søndag formiddag er gået med lugning, vanding og en god snak med de andre haveejere.

På den nærliggende eng fik vi børn lov til at lege. Engen dengang var lidt mere vild end den er i dag. Der var vandhuller, især det der blev kaldt "Mosehullet", hvor man kunne fange haletudser og salamandere. Der var træer man kunne klatre i, og buskadser hvor der kunne bygges huler.

I 1960'erne, hvor det store antal nyttehaver ved engen stadig var meget populære, var havedagene i reglen en heldagsforøjelse. Selv om de fleste ikke havde langt hjem, så tog man ikke hjem for at spise frokost. Man blev i haven dagen over. Var der ikke mere at rive i, kunne man måske øse af sin visdom til nybegynderne, eller sætte sig på grøftekanten. De inkarnerede havebrugere havde måske den luksus at have campingstole med. Og så kunne snakken gå over en kop kaffe, eller en enkelt pilsner.

I slutningen af 1950'erne kom slutsignalet for nyttehaverne på Sydstranden. Hele området blev udlagt til bebyggelse af parcelhuse. Hen mod midten af 1960'erne stoppede det endegyldigt. Byggemodningen gik i gang, og snart stod de første huse klar til indflytning.

Mange år senere opstod en lille nyttehaveenklave bag Søndre Røsevej. På strækningen lige bag de enkeltudstykkede huse og frem til den runde garage, var der lige plads til en lille samling haver. Den hedder *Grøn Fritid*, og er et skønt lille haveområde, i dag med drivhuse og hyggeplads til brugerne.

Midt i den gamle bydel i Dragør ligger en lidt særlig slags nyttehave. Det er det lille område "Stakhaven" ved Lybækstræde, der udlejes via Dragør Kommune for en tidsbestemt periode. Dette sker via annoncering, og højeste bud får muligheden. Rundt omkring i landet er der stor efterspørgsel efter de små havelodder.

Mange vil gerne dyrke lidt grøntsager selv, fremfor at købe mad der har rejst langt og måske indeholder rester af sprøjtemidler. De store byer er blevet større, folk bor igen meget tæt, og der er brug for små åndehuller, som er betalbare for en ung familie.



*Nyttehave med havudsigt.
Fra "Grøn Fritid" ved
Søndre Røsevej. Foto: Lone
van Deurs.*

Hvad lavede dragørlodserne under 2. Verdenskrig?

Af Cherine Munkholt

“... Det ser så let ud på landkortet med den smalle strimmel vand, men den er i virkeligheden i højeste grad generende, kontrollen er blevet særdeles skrap, og et par extra højt betroede ”postkasser” bliver nødvendige...” Sådan skrev modstandsmanden Ebbe Munck i et brev fra Stockholm, den 16.10.1942 til den danske politiker John Christmas Møller i London.⁸

Under 2. Verdenskrig havde Dragør Lodseri fire erfarne lodser, nemlig lodsformand *John Ejner Schmidt* (født i 1892), *Peter Hansen Taarnby* (født i 1891), *Hans Bak Jeppesen* (født 1899 i Løgstør) og *Jens Marinus Christensen* (født 1896 i Esbjerg).⁹ De to første var begge født i Dragør og stammede fra en lang linje af lodsfamilier. De to sidstnævnte havde oplevet at blive torpederet i hhv. Atlanterhavet og i Nordsøen under 1. Verdenskrig.¹⁰

Dengang ejede lodseriet de tre lods både NEPTUN, MERKUR og VENUS og hyrede et par mænd som lodsjolleførere.¹¹

På trods af at Danmark officielt samarbejdede med den tyske besættelsesmagt indtil august 1943, beretter Ebbe Munck, hvordan den danske militære efterretningstjeneste sendte oplysninger om bl.a. tyske troppebevægelser gennem ”den smalle strimmel vand” til de allierede via Sverige.¹² I den anden ende af denne fødekæde fandtes der blandt andre havnefogeder, fyrmestre som *Ejler Haubirk* på Drogden Fyr, og lodser, som samlede oplysninger igennem deres daglige arbejde.

Af og til hjalp Dragør lodserne også med at sejle illegalt for modstandsbevægelsen med bl.a.



Tre lodser fra Dragør Lodseri: Fra venstre: Hans Bak Jeppesen, John Ejner Schmidt og Jens Christensen. Indsat i oval: Peter Tårnby. Billedet er fra lodseriets jubilæum i 1934, og de tre herrer har i dagens anledning fået cigarer.



En lodsbåd forlader havnen i isvinteren februar 1942, Foto: Svend Jans.

flygtninge, nedskudte allierede flyvere og sabotører. I et interview, der findes i Historisk Arkiv, betonedes den tidligere modstandsmand og Drogdens fyrmesters søn, *Ingolf Haubirk*, den hjælp to Dragør-lodser, nemlig Jens Marinus Christensen og Hans Bak Jeppesen, gav modstandsfolk.¹³

Også *Thyra Petersen*, som med sin mand Kai drev en købmands- og skibsproviantbutik lige i nærheden af lodseriet, beretter, hvordan lodserne i oktober 1943 var med til at sejle jødiske flygtninge. Og om den skæbnesvangre aften, den 4 oktober 1943, midt i en tysk razzia, hvor: "Telefonen ringede flere gange fra lodseriet (der jo også var med i det), med besked om, at de varer, de havde bestilt, kunne vente. Det betød, at ingen kunne komme over foreløbigt".¹⁴

En af lodsbåds mændene havde en aftale med *Jørgen Palm Petersen* fra modstandsgruppen "De frie Danske" om at organisere sejlads af flygtninge med lodseriets både, da de ikke blev kontrolleret ved ind- og udsejling i Dragør Havn.¹⁵ Ti til femten flygtninge kunne skjules under dækket og sejles ud om natten.¹⁶ Den



Jørgen Palm Petersen (født 1905) var en del af modstandsnetværket i Dragør. Her sidder han med sin søn, Erik, i Grushullerne nord for byen. Foto 1942. Jørgen Palm Petersen blev arresteret i 1944 og omkom under bombardementet af Gestapos hovedkvarter i "Shellhuset" i København i 1945.

kendsgerning, at selveste lodsformanden, John Ejner Schmidt, siden 1919 havde været gift med Jørgen Palm Petersens moster Thora Ingeborg Palm, giver et bidrag til at forklare, hvorledes modstandsnetværket i en lille by som Dragør blev skabt.

Minelodser

Ud over oplysninger om tyske skibe og hjælp med illegale transporter, måtte lodserne også passe deres daglig arbejde under de vanskelige omstændigheder, som minerne skabte. Da 2. Verdenskrig brød ud i september 1939 var Danmark et neutralt land, men lå dog i den tyske interessesfære. Ligesom under den 1. Verdenskrig blev der fra november 1939 lagt minespærringer ud i danske farvande for at efterkomme tyske krav.¹⁷ Dermed blev farvandet fra Falsterbro til Møn og Drogden Rende spærret for allierede skibe. Dragørlodserne havde meget travlt, da der blev lodstvang for alle skibe over 30 tons. Vagtskibe, "som ved hjælp af patruljebåde havde til opgave at advare og afvise skibe, som ikke efterkom tvangslodsningen."¹⁸



Dragør Havn i vinteren 1942-43. Én af lodseriets både ligger yderst ved Nordre Mole. Foto: Bertel Møller.

Tyskland besatte Danmark den 9. april 1940. Et år senere, nemlig den 11 april 1941, begyndte britiske fly at kaste magnetminer i Sundet.¹⁹

De hyppige minesprængninger i Sundet betød også, at lodserne næsten dagligt måtte hjælpe til med at redde de minesprængte skibsbesætninger og passagerer. Ifølge Aage Relster, som dengang var fyrassistent på Drogden Fyr, havde man en aftale med lodseriet og lægen Poul Dich om, at når der skete en minesprængning, blev tågesignalet ved fyret sat "i gang uophørligt", så redningsaktionen hurtigt kunne begynde.²⁰

Dermed hjalp lodserne med at redde søfolks liv på danske, finske, norske såvel som tyske skibe. Om nogle af de sidstnævnte var tyske troppeskibe, vides ikke.

En tragisk hændelse skete den 20. april 1945 i Dragørs farvand, hvor et tyske vagtskib beskød den bornholmske skonnert CATHERINE i 10 minutter, og den dødeligt sårede kaptajn *Johannes Holm* måtte bringes i land af Dragør-lodser.²¹

En anden af krigens tragedier, som blev set oppe fra lodstårnet i Dragør, var ildskæret fra Royal Air Forces bombning af Burmeister & Wains maskinfabrik, som også ramte De danske Sukkerfabrikkers



Havnepladsen med lodsbygningen i midten. Foto af Bertel Møller, 1942.



Dragør Lodseris isbåd lægger til ved Drogden Fyr. Formentlig 1941.

hovedbygning den 27. januar 1943.²²

Lodsninger i is

Lodsernes daglig arbejde blev også påvirket af isvintrene i årene 1939-40, 1940-41 og 1941-42. Ifølge den senere lods *Jens Lydom Christensen* (1933-2012), søn af den førømtalte lods *Jens Marinus Christensen*, blev lodsning forsøgt med lodseriets isbåd: "*Den blev skubbet over isen og roet gennem vågerne ud til det skib, som skulle have lods. Det krævede mange folk at skubbe og ro den, men da fiskerne heller ikke kunne komme ud, har de nok*

tjent lidt ved at hjælpe til ... Men til slut kunne ikke engang isbryderne sparke sig igennem Drogden og så måtte lodserne lukke forretningen. Min far var lods dengang, og i hans logbøger har han skrevet, at i vinteren 1940 var der ingen sejlads gennem Drogden fra 24/1 til 7/4 og i 1947 fra 22/1 til 13/4. Da kom der ingen penge i kassen, men de må have sparet lidt op tidligere, for ingen af os døde af sult.”²³

I godt vejr var Drogden Fyr normalt lodsernes daglig station. Så kunne man f.eks. bringe proviant til fyret. Men vinteren 1941 var så slem, at man var nødt til at skubbe lodsernes isbåd MAAGEN hele vejen til Drogden Fyr og tilbage for at tage proviant og få skiftet fyrets besætning. Herom findes der to beretninger på arkivet. Én fra den før omtalte Aage Relster, hvis kone tog med i den gruppe af ti mennesker, som skubbede båden til fyret, og én fra den senere lods Hans Bach Jeppesen, som dengang var 15 år, og hvis far lods Hans Bak Jeppesen mente var stor nok til at hjælpe dem med at skubbe båden til fyret og tilbage på en dag i to hold.²⁴

Pudsigt nok havde den endelige uniformering af lodser i september 1940 på tysk opfordring en uforudselig konsekvens: Mens nogle lodser var glade for at bære uniform, især efter det dansk politi var blevet arresteret af tyskerne, blev danskerne i uniform ofte betragtet af den civile befolkning som tyskvenlige nazister, og lodserne blev nogle gange råbt ad.²⁵

Lodser på flugt

Tæt på ved krigens slutning natten mellem den 20. og 21. april 1945 flygtede tre af Dragørs lodser og to jollemand med MERKUR og NEPTUN, på foranledning af bl.a. ”Elverhøj ” – Marinens illegale stab²⁶. Lods Taarnby valgte at gå under jorden, og VENUS blev malet over om natten.²⁷ En tredje lodsbådsmand, *Hans Julius Steffensen* (født 1912) var allerede flygtet til Sverige den 12.8.1944, efter at en del af hans familie var blevet arresteret af tyskerne for modstandsarbejde og andre var flygtet til Sverige.²⁸ Lodser, bådsmand og både kom tilbage til Dragør omkring den 6. 5.1945.

Krigen i Europa sluttede 8. maj 1945, og ifølge den senere lods Jens Lydom Christensen fik dragørlodserne nu meget at se til: ”Hvad angår vinteren 1947, kan jeg huske min far sagde, at nu var han lige glad med, om det så blev vinter resten af året. Årsagen var, at det var så kort efter krigen, at næsten alle skibe ville have lods i de minestrøgne ruter, og vrag lå der mange steder. Dragør lodserne lodsede ikke kun her i Sundet, men også fra Trelleborg til Kiel og Storebælt, da svenskerne ikke ville, så der blev næsten aldrig tid til at holde fri.”²⁹

Minder om Elisabeth

Af Jesper Paulsen

Museum Amagers største museumsgenstand er fiskekutteren "Elisabeth K571". Båden er én af de få bevarede fartøjer, der i 1940'erne deltog i redningen af de danske jøder til Sverige. Men båden og dens ejer har en længere historie. Ved hjælp af flere kilder er denne beretning om fisker Ejnar Larsens erhvervelse og anvendelse af fiskekutteren blevet til.

Barndom i Dragør

Ejnar Peter Rudolf Larsen blev født den 23. maj 1911 i Dragør. Hans far og flere af hans onkler var fiskere lige som hans farfar, der kom fra Læsø. Men ellers har så godt som alle forfædrene i flere hundrede år været fra Dragør. Hans mors familie har boet i huset i Blegerstræde i 200 år.

Ejnar Larsen havde elleve levende søskende, otte ældre og tre yngre. Pigerne kom i huset, og af de fem drenge var det kun Ejnar, og i kortere periode en af brødrene, der kom til at fiske. De andre kom i lære. Ejnar blev gift som 25 årig med Grethe Elisabeth Johansen, som også var fra Dragør. De fik fem børn, hvoraf dog kun sønnen Carl blev fisker. Ejnar har været med i fiskeriet lige fra dreng. Som 6-7 årig satte han selv ruser "henne på nord" – altså på Dragør Nordstrand. Inden skoletid skulle han hjælpe sin far med at klare ålekroge og "lægge kroge ned" dvs. lægge dem ordnede på krogbakkerne. I Dragør gik børnene i skole hver dag. På det område har de været fremmelige i Dragør.

Til søs og hjem igen

Det var en selvfølge, at Ejnar skulle være fisker. Men efter konfirmationen i 1926 kom han først ud at sejle med skoleskibet Georg Stage i seks måneder. Derefter kom han ud at sejle med DFDS som jungmand og letmatros. Han var fire gange i Middelhavet på Damperen Toms, hvor de sejlede med stykgods, mest vin og nødder. Herefter fik han hyre på damperen Texas der sejlede på Nordatlanten. Skibet løb kun seks mil i timen, så turen tog fire til seks uger at komme over. Der blev sejlet med papirmasse fra Norge. Ejnar købte et par gummistøvler i Amerika for fem dollars. Det blev de første gummistøvler i Dragør.

Ejnars far døde allerede inden Ejnar blev konfirmeret, så efter et par år som sømand skulle han hjem til familien for at fiske. Hans mor var fiskekone og gik med kurven og solgte fisk. Disse fisk skulle de nu selv fange, så Ejnar startede med en hyre hos dragørfiskeren Jan Schmidt, og siden hos flere andre, bl.a. "Vejkatten" (Eduard Weichardt). De fleste fiskere havde klinkbyggede halvdæksbåde på ca. 26 fod med 8 hestes Horsens motorer, eller andre af mærkerne "Dan" eller "Meteor".



Eduard Weichardt var én af Ejnar Larsens læremestre i fiskeriet. Her er han ved at gøre ålekroge klar sammen med sin kone, Gjertrud og én af sin nevøer. Foto fra 1930'erne.

I 1936 blev Ejnar gift med en dragørpige og to år senere købte han en fladbundet pram. Herfra satte han rejeruser, åleruser eller ålekroge, som et godt supplement til familiens indtægt.

Foden på eget dæk

I 1942 fik Ejnar foden på eget dæk. Han lod en båd bygge hos Hans Weber Jensen i Køge. Det var en klinkbygget halvdæksbåd på 28 fod med dam og en 25 hestes to-takts "Dan"-motor. Båden kostede 8.000 kroner og motoren kostede også 8.000 kroner. Fiskepriserne var blevet bedre, da krigen begyndte, og Ejnar havde kunnet lægge penge til side, så han kun behøvede lån til halvdelen af købesummen. Han var den

første i Dragør, som fik fiskeribanklån. Desuden fik han 15% i rent tilskud. Da båden allerede var bestilt, døde Ejnars mor, så han måtte købe hendes hus. Han sov ikke i tre dage, men fik det ordnet, så han kunne låne penge af familien.

Hele sommeren 1942 havde Ejnar og hans bror Louis fisket med ålekroge fra prammen på vestsiden af Amager, som var ved at blive inddæmmet, og ved Mosede. De sov i prammen om natten. Den nye båd var færdig i september 1942, og "Elisabeth K571", som båden kom til at hedde, gjorde noget af sildetiden med.

Jødetransporter

I 1943-1944 sejlede Ejnar Larsen danske jøder til Sverige. De blev landsat i Klagshamn mellem Limhamn og Falsterbo Kanal. Men tyskerne kom på sporet af Ejnar og de andre fiskere, så de selv måtte flygte til Sverige. Kutteren fik svensk registreringsnummer og hjemsted i Trelleborg de sidste ni måneder af krigen. Der fiskede de med sildegarn om efteråret og med torskekroge om vinteren. Torskefiskeriet foregik bl.a. ved Bornholm med slukkede lanterner.



Det var ikke helt ufarligt. En tysk undervandsbåd dukkede en gang op på siden af dem, uden at der skete noget. Men det samme var sket dagen før for en anden båd, og her var hele besætningen blevet skudt. Nogle slap dog heldigere. Hos en fisker, som trak torskekroge alene, tog tyskerne 350 kilo torsk og gav ham en pakke tobak.

Skifferolien, som fiskerne fik i Sverige som brændstof til bådene, var elendig. Når motoren havde gået et vist antal timer, stoppede den og var helt til kokset i topstykket og indsprøjtningen. De skulle så have en stang ind i tændhovedet for at banke koksen løs.

Elisabeth K571 var under Besættelsen i eksil i Sverige og fik registreringsnummeret LA (for Landskrona) 387. På dækket står bådebygger Henrik Pedersen, der var én af de mænd fra Dragør, der måtte flygte til Sverige i 1944.



Carl Larsen i styrehuset på Elisabeth og hans far Ejnar i forgrunden. Foto: Dirch Jansen, 1980.

Efterkrigstiden

Efter krigen begyndte man i Dragør i 1946 at anvende armløse kasteruser i både åle- og rejefiskeriet. I 1956 begyndte Ejnar Larsen at bruge torskeruser i stedet for kroge, for det var nemmere. I slutningen af halvtredserne kom nylonruserne, og i første halvdel af tresserne oplevede de det bedste ålefiskeri nogensinde. Nylon var stærkere og nemmere at vedligeholde, så man kunne have flere ruser (omkring 1.000), og sæsonen blev forlænget fra september til hen i december.

I 1961 fik kutteren Elisabeth K571 motoren skiftet ud med en 35-hestes "Hundested"-motor. I 1964 fik båden ekkolod, som var et engelsk blinklod. Ekkoloddet blev dog ikke brugt for at lokalisere fisk, men for at

kunne sætte garnene tæt op af grundene i den rette dybde. I 1972 kom der radar på kutteren og på samme tid blev installeret en "Sailor" VHF-skibsradio.

Ejnar Larsen havde meldt sig ind i Dragør Fiskeriforening i 1929. Hans far havde været med til at stifte foreningen 25 år før. Senere kom han i bestyrelsen og blev formand i 10 år fra 1959 til 1969. Han var med i flere andre fiskerirelaterede foreninger. Han var bl.a. med til at stifte Isværket i Dragør omkring 1970.

Ejnar Larsen døde i 1997. Hans søn Carl Larsen havde fisket sammen med ham, og alene de sidste mange år. Han overtog kutteren, og fiskede frem til 2003. Herefter overtog Dragør Museum kutteren og i oktober 2003 gik et omfattende restaureringsarbejde på Elisabeth i gang. Formålet var, at Elisabeth K571 skulle fremstå præcist, som ved bygningen i 1941. Arbejdet tog 11 måneder. Mast, sejl og rig er rekonstrueret, og sejlene er en kopi af de oprindelige. Elisabeth K571 fik skiftet 215 meter klædning i dansk eg ca. 1¼", fordelt både over og under vandlinjen. Dæk, skandæk, damdæk og damtragt er udskiftet og det oprindelige styrehus rekonstrueret.



Ejnar Larsen i 1960'erne. Foto udlånt af Bent Larsen.

Bent Larsen fortæller

Ejnar Larsens søn, Bent Larsen, er i dag én af de aktive i det skibslaug, som arbejder med at vedligeholde og sejle med museumskutteren Elisabeth K571. Bent fortæller:

"Min bedstefar var jo også fisker. Jeg ved ikke nøjagtigt, hvornår min far begyndte at hjælpe med til fiskeriet. Jeg vil gætte på sådan i 10-12 årsalderen, ligesom jeg selv og min bror. Og de har altid haft brug for hjælp på landjorden, f.eks. til at klare kroge op og lægge ned. Det kunne ægtefæller og større børn hjælpe med til.

Jeg tror, at min farfar havde en pram ud over den rigtige fiskerbåd. Prammene var ikke så store som senere både og vel heller ikke med motor, men kun sejl. Prammen kunne ros og stages, og blev nok brugt på



Ejnar Larsens søn, Bent, er levende interesseret i den lokale historie og fortæller gerne om den – og om sit eget liv. Her er han ved et arrangement i Historisk Arkiv i 2014. Foto: Henning Sørensen.

lavt vand til at sætte rejeruser og ålekroge med om sommeren. Sikkert både på nord og sønder. Til dette kunne drenge bruges i skoleferien og efter skoletid.

Min far var født i maj 1911 og var ikke fyldt 14, inden hans far døde i maj 1925. Han havde da tre mindre søskende født 1913, 1914 og 1916. De ældre af søskendeflokken på i alt 12, som var født mellem 1900 og 1909, var sikkert alle fløjet af reden. Sådan var det jo dengang. Ud af skolen og tjene penge til april efter syv års skolegang.

Familien

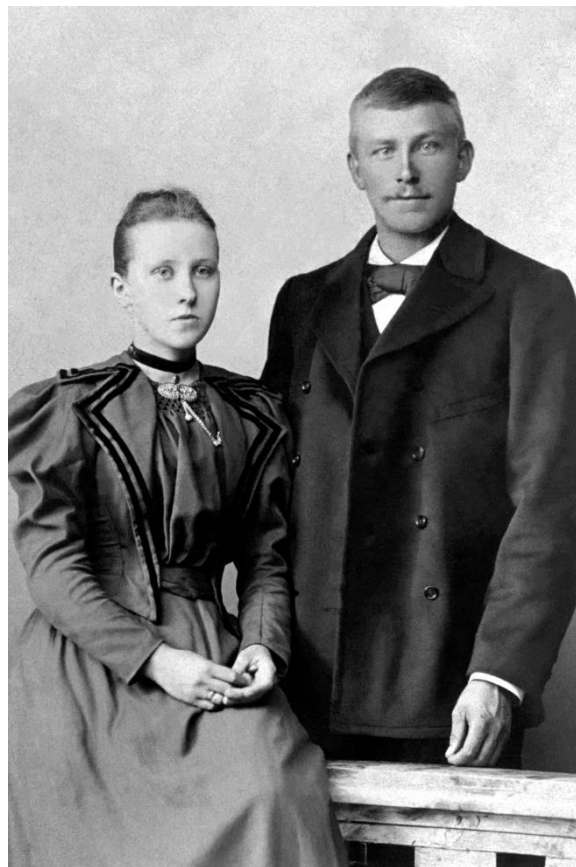
Min farmor levede af at købe fisk og sælge dem sammen med dem, min far fangede med prammen. Den var vist gammel, og blev nok efter et par år erstattet af én, som min farmor fik forærende af et ægtepar på Nordstranden, hvor hun især solgte fisk om sommeren til landliggere. De havde vist inde i Bredgade i København en forretning, der handlede med brugt guld og sølv. Den hed "Kære Ven", og det hed prammen også.

Jeg ved ikke, hvordan min farmor klarede sig senere, da min far var ude at sejle med Georg Stage, med DFDS's skibe i Middelhavet og på USA, samt marinesoldat i 1931 på det nybyggede kongeskib. Aldersrente kunne hun vel først få som 60 årig i 1933.

Hvornår og med hvem min far begyndte at fiske med andre fiskere fra Dragør Havn, ved jeg ikke, men op til krigen, og til han selv fik leveret sin egen båd i september 1942, fiskede han med svogeren Jan Lundquist i dennes båd. Jan blev i øvrigt meget sur, da han hørte at far havde bestilt egen båd. Far fik sit eget skur i 1934, for at have plads til sine rejeruser og sildenæringer. Og fra 1937 eller foråret 1938, havde han sin egen motorpram, som var opkaldt efter mig. Den blev bygget ude i Badehotellets keglebane af Henrik Petersen.

Udkomme

Som jeg vist tidligere har oplyst, betalte far første gang havneleje for Elisabeth på 15 kr. for perioden 18.9. 1942 til 17.9.1943, selvom Amagerbladet (10.10.2017) oplyser, at båden blev søsat i Køge 25.9.1942. I følge fars gamle regnskabsbog var han i Gilleleje og fiskede makrel for 892 kr. Han solgte første gang sin andel af sild fanget med Elisabeth den 21.9.1942 for 170 kr. to dage senere for 138 kr. og den 3.10. for 280 kr.



Ejnar Larsens forældre, Peter Cornelius Larsen og Anna Mathilde Riber. Billedet er muligvis taget ved deres forlovelse omkring 1893.

Hjemme

Hvormange munde havde min far at mætte, da han bestilte båden i 1941? Ja, vi var en lille familie på to voksne og to børn, på 2 og 4 år, og boede Skipperstræde 10 i det lille hus søndre ende i stueetagen. Jeg tror kun der var loft på 1. sal, og mindes aldrig at have været der. Ude bagved var der en lille bitte gård, hvor vi havde brændsel. Huset var ejet af konditor Georg Ibsens mor, der boede i den nordlige længe af huset med gavl ud til gaden. Jeg kan huske at min mor fik et lille glas portvin, hver gang hun den første gik ind og betalte husleje. Ellers kan jeg kun huske, at aftensolen kom ind af gadedøren gennem et par salmiakformede, små vinduer.

Lidt længere henne på den modsatte side boede gartner Schmidt, inden han byggede nyt hus ude ved Engvælen. Han havde en hund der hed Smut, som huggede en steg, der var sat til køling i vinduet hos et gammelt familiemedlem til min mor i nr. 5.



Bent Larsens barndomshjem i Skipperstræde. Foto af Bertel Møller, 1943.



Ved siden af fiskeriet var Einar Larsen også gåseholder. Her er han med sin flok gæs på engen syd for Dragør i 1980. Foto. Dirch Jansen.

Min mor arbejdede ikke, så vidt jeg ved, efter hun blev gift 6.9.1936 – udover som medhjælp i fiskeriet og pasning af to små børn og snart gravid med 3. barn. Da mine forældre blev gift, og jeg blev født, boede vi i Bymandsgade 34 på første sal hos tømrer Theis Johansen, som også var lidt i familie med os langt ude.

Min mor var født på det gamle bibliotek i Von Ostensgade, kort tid før min morfar lod opføre villaen Kastanie Allé 6. Fysisk blev den bygget af hans svoger, der var gift med mormors søster, kaldet tante Thora, som boede Rønne Allé 8.

Min mor, kom ligesom min far, ud af skolen som 14-årig. Flyttede hjemmefra som 17-årig til en plads i huset hos en urmager Bjerring på Frederiksberg. Efterfølgende flere andre steder på Frederiksberg, og sidste udenbys sted hos en grosserer Fogh i Sundby til 1.4.1935. Hvilke job hun havde i Dragør før og efter udenbys, ved jeg ikke.

Vort familieliv var meget begrænset til den nærmeste familie. Hvor jeg især kom sammen med mine fætre på mors side. Især kom jeg meget med min jævnaldrende fætter Ove Lundquist. Vi sad ved samme skolebord de første fem år, før jeg gik i realen. Vi kom en gang årligt til spisning af haresteg hos elektriker Egon Svendsen, der var jæger og barndomsven med min far fra Bjergelav. Farbror Louis, som var med på Elisabeth, og havde overtaget min fars barndomshjem i Bjergerlav, var nok den af fars brødre vi kom mest sammen med. Men de andre brødre Julius, Poul og Jacob kom vi også hos af og til. Samt en faster Erna i Kastrup, kan jeg huske vi flere gange var på besøg med toget.



Min far havde 12 søskende, og jeg havde 33 fætre og kusiner på min fars side og kun 17 på min mors side, efter tre søstre. Nogle af disse drak vi ofte kaffe og saftvand med ude i det nye anlæg (det, der nu til dags kaldes Wieders anlæg, men aldrig er døbt det) om eftermiddagen i den sydlige ende. Så kom far og svogrene derud, når de kom hjem fra fiskeriet.

*Bent Larsen (til venstre) og artiklens forfatter, Jesper Paulsen, på Elisabeth.
Foto: Birger Møllersøe.*

Kan kun huske en gang, at min far kom hjem fra bjergning. Han medbragte nogle plader chokolade, der havde ligget i saltvand. Papiret blev taget af og de blev formentlig skyllet under vandhanen, inden de blev lagt til tørre på pergamentpapir på stenpladen over hjørne kaminen. Så var det om at spise det inden det blev helt flydende.

Nogle gange, især når min mor ikke var hjemme, og far skulle passe os, lavede han slikkepinde. Noget med sukker på en varm

pande, iblandet havregryn, og så op i kræmmerhuse af pergamentpapir. Og til sidst, en lille pind i, snittet med lommekniv af optændingsbrænde.



Elisabeth er både en museumsgenstand og en sejlkutter. Den ses her klar til søsætning efter årets beddingstur. Foto: Birger Møllesøe..

Tidens gang

Der er ingen tvivl om, at Ejnar Larsen har haft et fuldt og rigt liv. De perioder, der beskrives af hans liv, kendetegner en meget livsklog person, der har prøvet mere end mange andre. Fuld skolegang i Dragør, ud at sejle med Skoleskibet Georg Stage, sømandstjans på Middelhavet og Atlanten i gamle dampere. Kompromisløs holdning til fiskerierhvervet, først med pram, siden med egen kutter. Gift og får fem børn, kommer gennem 2. verdenskrig med, kan man vel sige, næstekærligheden og æren i behold. En kompetent og omgængelig person, der bliver 85 leveår, ikke enhver forundt, men her fuldt fortjent.

Nutiden

I dag ejes Elisabeth K571 af Museum Amager. Kutteren udgør den største enkeltting museet råder over, hvilket jo for alle ville være en økonomisk og tidskrævende ekspertise- og videnskrævende opgave at løse. Derfor blev Elisabethlauget stiftet kort efter overtagelsen af kutteren, således at en engageret gruppe folk

med viden og interesse inden for sejlads og vedligehold, teknisk og myndigheds indsigt, kunne råde og vejlede museet om kutterens tilstand og behov. Ligeledes kunne kutteren sejles på betryggende og regelmæssig måde, således at den bliver bevaret som et sejlende museumsstykke for eftertiden.

Elisabethlauget råder over et redskabsskur ovre i Kapselstræde. Her er plads til godt 12 personer, og her holdes møde hver 14. dags tirsdag. Så nydes en kop pulverkaffe og der indtages et stk. frisk morgenbrød med smør, ost eller spegepølse. Situationen omkring kutteren, ejerne Museum Amager, planer, vedligehold, maskinen, det opretstående, maling og ikke mindst vagtplanen, diskuteres. Også åben-kutter-arrangementer, sejlads til andre havne og Saltholm, øvelsessejladser, beddingsture og reparationer diskuteres og planlægges.

Kutteren tilses en gang dagligt. Vagtplanen går fra tirsdage til og med mandage. Medlemmerne tilser dagligt året rundt, om kutteren ligger trygt ved kajen. Det er faktisk en ret stabil og hyggelig rutine at være en del af.

Nedenfor ses, at laugets medlemmer er omkranset af alverdens grej, og at skuret deles med både rebslagerlaug og modelskibslaug, og at der er masser værktøj, malerbøtter m.v. Det er en intens stemning, som hurtigt bliver forstærket af hyggeligt samvær og relevante gøremål. P.S. Lauget er hele tiden interesseret i nye medlemmer.



*Elisabethlauget i
Elisabeths skur på
Dragør Havn. Foto:
Birger Møllersøe.*

På camping ved Dragør Sydstrand

Historisk Arkiv gemmer på mange erindringer, som gennem tiden er indsamlet, indleveret eller interviewet. En lille stump erindringer står i en scrapbog, som arkivet havde til låns i 2004. De blev indleveret i forbindelse med, at én af arkivets medarbejdere optog et interview med Lily Kylbo, som fortalte om campinglivet på Dragør Sydstrand. Hele optagelsen findes på arkivet og er ét af de interviews fra vores samling af lydoptagelser, som vi er i gang med at digitalisere og på sigt gøre tilgængelige. I denne smagsprøve får vi et godt indblik i, hvordan det var at være campist på Dragør Sydstrand i 1950'erne og 1960'erne. Billederne er familiens egne.



1958

Vi havde hørt om campingpladsen i Dragør, og efter en tur herud på cykler for at se på forholdene, købte vi et brugt ABC-telt for 200 kr. til pigerne. Til at opholde os i om dagen og til soveplads for Lilly og Helmer, købte vi et østtysk folketelt til 575 kr.

Endvidere købte vi fire soveposer, Helmer havde én, to luftmadrasser og to gasapparater. Helmer lånte en 5 kg-kosangasflaske på arbejdet og han bukkede tre sengestel, som blev overtrukket med sejldug, som pigerne kunne sove på. Sengene var til at skille ad, så de fyldte ikke ret meget under transport.

Der var ikke mange telte det år. Vejret var dårligt. Pigerne legede med æggeskaller i grøften. Vi spillede en del bold og fjerbold og fik tit besøg af bedste og bedstefar.

En nat stormede de så meget, at en del telte væltede. Helmer stod og holdt på naboens telt den halve nat.



1959-1960

Året før havde vi ligget til venstre på pladsen, men vi fandt ud af, at pladsen til højre lå en smule højere, og vi anbragte teltene på små buler i terrænet. Det var vi meget glade for en dag det tordnede, og der gik en hel skypumpe henover os, så hele pladsen stod under vand. Vores telte var nogle af de få, der ikke druknede.

Den dag havde Helmer været på Tuelandsvej på hjemvejen fra arbejdet, for at plukke og vande. Tordenvejret begyndte, da han skulle til at køre til Dragør. Han tog sig en lur, til det holdt op med at regne, før han startede knallerten.

Da han nåede til Dragør, stod det hele under vand. Lilly havde lavet maden færdig, men han begyndte bare at styrte rundt og fotografere.

Helmer havde lavet en jernkasse, der var gravet ned i jorden under teltudhænget til at holde maden kølig i. Den dag med uvejret, var den fuld af vand. Naboens telt havde 15 cm vand på gulvet, så alt deres tøj var drivvådt. De fik nogle hakkebøffer af Lilly. De havde ganske vist – lige som vores egne – svømmet i regnvandet, men vi spiste dem alligevel og blev enige om, at de smagte udmærket. Da de havde spist, tog de hjem til København.

Vi havde ikke spor af vand i teltene fordi vi lå højere, men mellem teltene og ellers rundt om, stod der højt med vand. Lilly havde dog af sikkerhedsgrunde lagt alt vores tøj og sengetøj op på pigernes enge, der var 20 cm høje. Bedstefar og bedstemor var derude den dag.

Hver aften plejede vi at gå os en tur. Vi besøgte en gang Jørgen og hans kone i Byskriverstræde og familien Selwyn, der boede i midten af byen besøgte vi flere gange. Vi overværede også optrinnet i haven og hvad der ellers foregik af ting, når der var havnefest. Det ene år forestillede det nogle "sorte", der fra kanoer overfaldt nogle på en tømmerflåde. Det foregik i øsregnvejr. Pigerne vandt et år en stor dukke, et andet en



hat og nogle ketsjere. Et år var vi inde på torvet i Dragør og så Grethe Mogensen i "En søndag på Amager". Vi syntes alle fem, at det var meget fint.

I weekenderne var der lange køer ved toiletterne og spandende blev hurtigt fulde, så det var ikke særligt rart – især ikke for ungerne.



1962-1963

Vinteren 1961-62 byggede Helmer en hytte på arbejdet. Det betød, at vi kunne stille hytten op om foråret og tage til Dragør på cykel, når vejret var godt og tage hjem igen, når vejret var dårligt, og lade alt grejet bliver derude.

I hytten var der to slagbænke som vi sad på, og hvori sengetøjet blev gemt væk om dagen. Om natten sov Helmer og Lilly på dem. Hytten havde to vinduer, hvoraf det ene kunne lukkes op i den ene ende. I den anden ende var der en halvdør og tre faste køjer. Hytten kunne vi transportere derud på en pick-up. Den

blev rejst på under 1½ time og lagt ned på tre kvarter. Om vinteren stod den i kælderen derhjemme. Gulvet var 3,5 × 2,5 meter og højden på midten 2,12 meter.

Der var god plads i hytten. Vi har været 13 til kaffe. En Sankt Hans Aften havde Bente lavet hekse med kyser og små koste af krydderboller. De var meget festlige.

Næste morgen kom Irene til at gå ind i bålets gløder, som var dækket til med et tyndt lag sand om aftenen. Nylonsokkerne smeltede fast til huden og ødelagde foden.

Hytten havde vi anbragt helt ude ved strandkanten, så der ikke var nogen til at tage udsigten fra os. Irene gik i vandet, selv om det var koldt. Bente læste til eksamen og havde anbragt sig langt ude i vandet på en sten, så hun kunne få ro. Ind imellem legede hun med en pige på en interimistisk tømmerflåde.

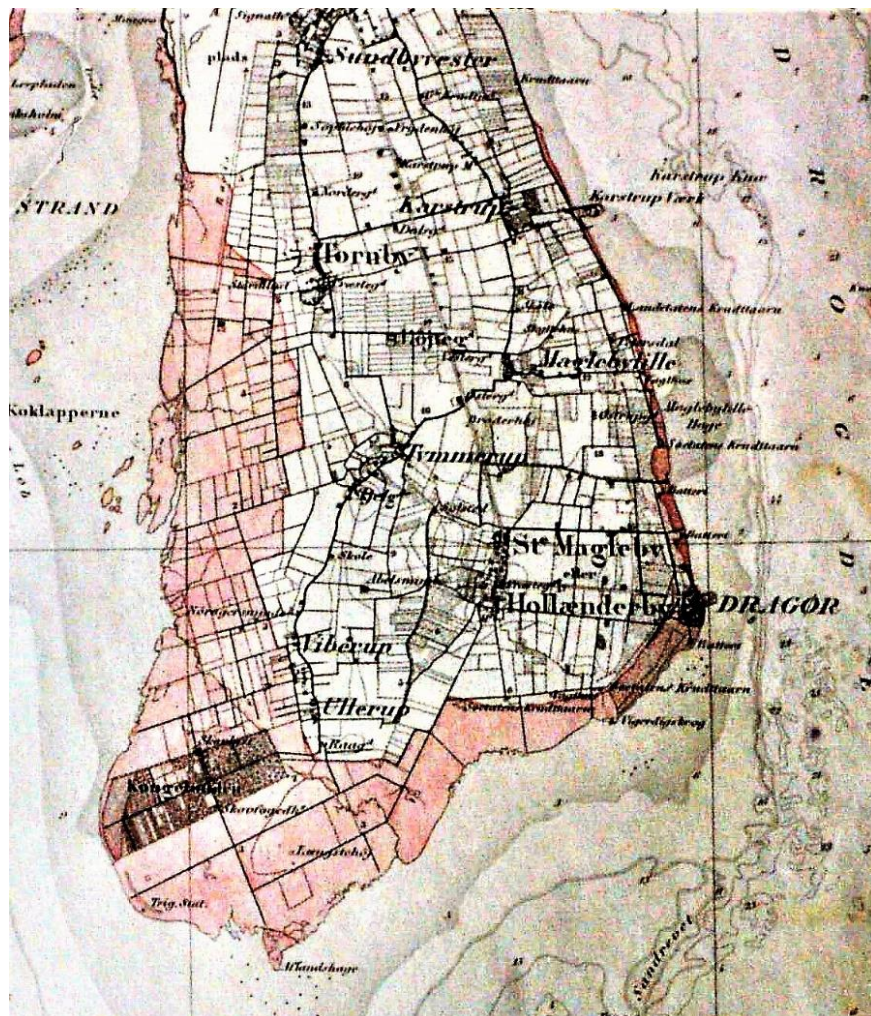
Der var nogle derude, der havde lavet en tømmerflåde, som de sejlede rundt på med hele familien. De havde også anbragt en solparasol på flåden.

Tiden gik også med fjerbold, hestekospil og pigerne lavede selv drager, men en gåtur hørte med til det daglige program. Og Dragør er jo en dejlig by, med alle de gamle huse og sjove gader. Vi så også gæssene, men helst på afstand – for dem var Lilly aldrig glad for at omgås.



Da oversvømmelsen ramte Amager

I disse år diskuteres, hvad man kan gøre for at sikre det flade Amager mod de højvandsstigninger, som vil komme i fremtiden. Planlæggerne kigger fremad men også bagud, og flere gange er materiale fra Historisk Arkivs samlinger blevet brugt som dokumentation for, hvordan stormfloder har ramt kysterne i Dragør Kommune gennem tiden.



Oversvømmelserne har gjort indtryk på folk, også før hen. Derfor rummer det righoldige erindringsmateriale, som arkivet opbevarer, en del beretninger om konsekvenserne af stormens og højvandets virkninger.

I november 2022 markerede vi i Dragør, at det var 150 år siden Danmark og Amager blev ramt af en voldsom stormflod. Den gik over i historien, som én af værste man har erindringer om. De tre museumsforeninger arrangerede sammen med Historisk Arkiv i november et foredrag om katastrofen.

Stormfloden i 1872 fik omfattende konsekvenser for Amager. Vandet stod nogle steder 1,70 meter over dagligt vande. På kortet er med rød farve angivet, hvor meget land der blev oversvømmet. Meget af Store Magleby Fæled, hele Kongelunden og en betydelig del af det vestlige Amager blev overskyllet. Kort udarbejdet af Kjeld Ejdorf.

Hjælp til familien på Fælleden

Omkring 25 år efter katastrofen i 1872 indtraf en ny stormflod på Amager. Gårdejer *Dirch Bacher Dirchsen* (1875-1942) fra Hollændergård i Store Magleby har efterladt et omfattende erindringsmateriale. Han skrev i mange år dagbøger og det gjorde sønnen *Jan Dirchsen* også.³⁰ Han skrev om sin fars indsats under nytårsstormen 1904-1905:

"Lørdag morgen, den 31. december 1904, kom graver og ringer Frederik Hansen og fortalte, at han fra kirketårnet havde set, at vandet var gået op, og havde oversvømmet det meste af Fælleden. Far var med ham oppe i kirketårnet, og da han havde set, at hele Fælleden lignede en sø, sadlede han en hest, og forsøgte at nå ud til farbror Jacob og tante Marchen på Birkelund.

Det lod sig imidlertid ikke gøre ad Fælledvejen, da hesten gik i vand næsten til bugen og grøfterne ikke var til at se. Han red da op over Abelsminde til Ullerup og gennem Kongelunden. Her var terrænet noget højere. Han nåede Birkelund til middag. Her stod vandet op til trappestenen til stuehuset, men det gik ikke ind. I kostalden stod køerne i vand til et stykke op ad benene. De brølede ustandselig og skabte derved en vis uhygge. De blev enige om at flytte dem over til den nærliggende Længstehøj, som ligger så højt, at vandet ikke kom ind i bygningerne her.

Far og farbror Jacob red ud for at se på forholdene andre steder, men de kunne ikke komme ret langt, da vandet gik hestene til bugen.



Dirch Bacher Dirchsen med sin hustru Trein Willumsen og sønnen Jan. Foto 1910.



Dirch Bacher Dirchsens bror Jacob på gårdspladsen på Birkelund. Foto omkring 1905.

Om eftermiddagen var vandet faldet, så kostalden var tør, og man hentede køerne hjem inden aften. Far måtte ride samme vej hjem over Kongelunden, Ullerup og Abelsminde. Det frøs seks grader, så efterhånden var der is over det hele.

Dagen efter, nytårsdag 1905, frøs det syv grader. Far var gående ud til Birkelund. Isen kunne nu bære, men naturligvis ikke hest eller kane. Langs med vejen og grøfterne ligger hvidkål og forskellige grøntsager, som er skyllet ud af kulerne og nu ligger frosset fast i isen, ligesom enkelte grise og lam er druknet.

Mandagen den 2. januar tog far og hans genboer, Jan og Jens Schmidt, skøjterne på nakken og gik ud til Hovedgrøften. Her tog de skøjterne på og løb på den fineste is ind over markerne, hvor nu Søvang ligger, bagom om "Birkelund" og "Aflandshage", hvor vandet også havde været inde i stalden. Videre ud til "Strandlyst" – den nuværende Kofoeds Skole – og videre ud til Kalvebod. Her var et hus helt fraflyttet, da vandet havde været helt oppe ved vinduerne, og det truede med at styrte sammen.

Ude ved stranden var fiskernes både og redskaber skyllet langt op på land. Videre løb de ind i skoven og op til Clemmensens restaurant, hvor isen lå helt ind i køkkenet. Her havde de regnet med at få kaffe og smørrebrød, men den gamle fru Clemmensen kunne ikke stå fast på isen, som lå inde i køkkenet. Da hun ikke kunne klare denne invasion af uventede nysgerrige, nægtede hun rent ud at servere noget som helst. De måtte forsætte ad isen

over Ullerup og Tømmerup fælleder, over Nøragersminde og helt ind til Meilgaard, som ligger nærmere København end Tårnby Kirke.

Den næste dag var der sagt folk til fra gårdene til at hakke is væk fra vejene, men på markerne lå isen længe og skaderne af saltvand mærkede i flere år."

Den salte jord

Jan Hansen Schmidt fra gården Mølledal i Store Magleby, var ligeledes en flittig erindringsskriver. Han huskede også nytårsstormfloden:

”Natten før nytårsaften kom stormfloden igen. Flere steder gik vandet højere op end i 1872. Flere huse blev ødelagt. Et hus, tilhørende John Olsen, måtte rives ned. En mængde grøntsager, roer, kål, som lå i kuler, blev bortskyllet og fyldte grøfterne og lå langs voldene.

En anden erindring fra dengang, der opbevares i Historisk Arkiv, er Edvard Hansens.³¹ Han var ejer af gården Kalvebodhøj på Store Magleby Fælled, og mærkede eftervirkningerne af stormen mange år efter. Han skriver:

Den 31. december 1904 indtraf igen en stormflod. Diger, som nu ellers var bygget, blev gennembrudt på Ullerup Fælled, her hvor Fuglebæksrenden i sin tid har haft sit løb. Vandet stod igen ved Ullerup by og Raagaard, og da der samtidig indtraf en frostperiode med minus ti kuldegrader, lå isen tyk og fast over fælleden til ind i marts. Da det meste af fælleden nu var under kultur, blev det en stor katastrofe for beboerne herude. Flere år gik, før saltvandsprocenten gik af jorden, da vandet sikkert kom andre steder fra, og havde en stor saltprocent.

Det var jo et meget stort arbejde at holde afvandingsgrøfter i brugbar stand, og da jeg den 19. april 1915 blev ejer af Kalvebodhøj, var disse grøfter i elendig stand. Hovedgrøften langs skoven var nærmest tilgroet med tjørn og pil, et stignbord ved stranden var defekt, og de fleste jorder langs skoven var først tjenlige om foråret. Enkelte steder var dog dræninger begyndt, særligt på den sydlige side af Kalvebodvej.



*Huset på Kalvebodvej 243, der blev ødelagt af stormfloden 1904. Her boede enken Boline Olsen med sine børn. Efter stormen måtte huset genopbygges.
Foto af Dirch Jansen, 1998.*

Mor og børn i fare

Nogle dage efter begivenhederne, bragte avisen Fyns Social Demokrat en reportage fra Amager. Avisen skrev:

”Ude på Store Magleby Fællede på Amager ligger en lille ejendom med tilhørende jordlod. Den ejes og beboes af Jens Olsens enke og hendes to små børn. Stormflodsnatten steg vandet op over den lille ejendom. Dens beboere måtte flygte ud af sengene og ty op på bordene. Hele natten tilbragte de her.

Da det blev morgen, stod vandet to fod inde i stuen og truede med at opsluge alt. Heldigvis blev man så på nabogården opmærksom på den fare, hvori enken og hendes børn svævede. På gården befandt sig enkens bror, Peter Christensen. Resolut vadede han ud til ejendommen for at redde dens beboere, men han



Også i nyere tid har oversvømmelser ramt Amager og generet høsten. I 1981 fotograferede Dirch Jansen denne hvidkålsmark, der stod under vand.

havde overvurderet sine kræfter. Midtvejs tilbage mod land tog vandet magten fra ham. En af børnene, som han gik med på nakken, måtte han skyndsomt sætte fra sig på en stolpe, som ragede til vejrs. Sig selv kunne han så bjerge.

Både moderen og de to børn ville sikkert være druknet, om ikke en fisker var kommet til stede med en Pram. Han sejlede straks ud til barnet på stolpen, fik det ombord, og bjærgede så bag efter moderen og det andet barn. Alle tre blev derefter bragt over i gården, og fik der den hårdt tiltrængte pleje.

Nu bagefter viser det sig, at enkens ejendom er blevet fuldstændig ødelagt, bohavet ligeledes og jordlodden også. Hun har med andre ord på denne nat mistet alt, hvad hun ejede.”

I pressen var der efter nytårsstormen 1904-1905 en debat om erstatningsspørgsmålet. Det viste sig nemlig, at der efter stormen i 1872 var samlet mange penge ind til hjælp for de ramte – og endda flere penge, end der var delt ud.

Over isen efter vand og brød

I Crilles Petersens bog om Store Magleby Fællede omtales nytårsstormen, og også her gøres der brug af de erindringer, som er overleveret.

Crilles Petersen skriver: ”Digerne ved Ullerup havde givet efter for vandets pres, og vandet skyllede ind over Store Magleby Fællede, først gennem Fuglebæksrenden så det, som man sagde, kom fra den forkerte side. Om morgenen var det endnu tørvejr, og Villum Jacobsen, Lille Kalvebodhøj, beretter, at han den dag skulle ind til Larsens Plads med et læs hvidkål, pakket i sække, da det skulle til Rusland med skib. Han skulle være der ved nitiden, så det var bælgmørkt, da han skulle køre hjemmefra. Han kørte læsset uden for porten, fordi han skulle have en tredje hest foran til det første stykke vej, da læsset var tungt og vejen slem. Han syntes, det var mærkeligt, at der løb så mange harer omkring gården. Han opdagede så, at det var højvande og måtte derfor opgive turen.

Vandet nåede Fælledegård, og her læssede brødkusken sit læs brød af. Han plejede at køre Fællede rundt, men kunne ikke komme videre for vand. Beboerne måtte så i dagene efter gå over isen, og hente brødene på Fælledegård. Det gik også saltvand i de fleste brønde, så beboerne måtte gå over isen og hente ferskvand fra de få steder, der lå højt.”

Crilles Petersen slutter sin beretning med, at byforsamlingen i Store Magleby bevilligede 2.000 kr. til rejse en vold langs stranden fra Kongelunden til Dragør skel. Det er altså begyndelsen til det dige, som endnu går langs kysten ved Søvang.

Stormfloden i 1872 på Amager beskrives indgående i en artikel i det kommende bind i Museums Amagers serie ”Historiske nedslag”, der udkommer i 2023.

Hjemmefra – marinemaleren Christian Mølsted på rejse

Af Tina Høegh Nielsen

Årets udstilling i Mølstedes Atelier midt i hjertet af Dragør viser værker, som Christian Mølsted lavede, når han var hjemmefra.

Marinemaleren Christian Mølsted boede næsten hele sit liv i Dragør. Han kom heller ikke så meget ud i verden, for han var ikke den mest rejsende kunstner i Danmark. Faktisk rejste han meget lidt. Han kom aldrig på den store, klassiske italienster, som ellers næsten var obligatorisk for guldaldermalerne. Paris var i

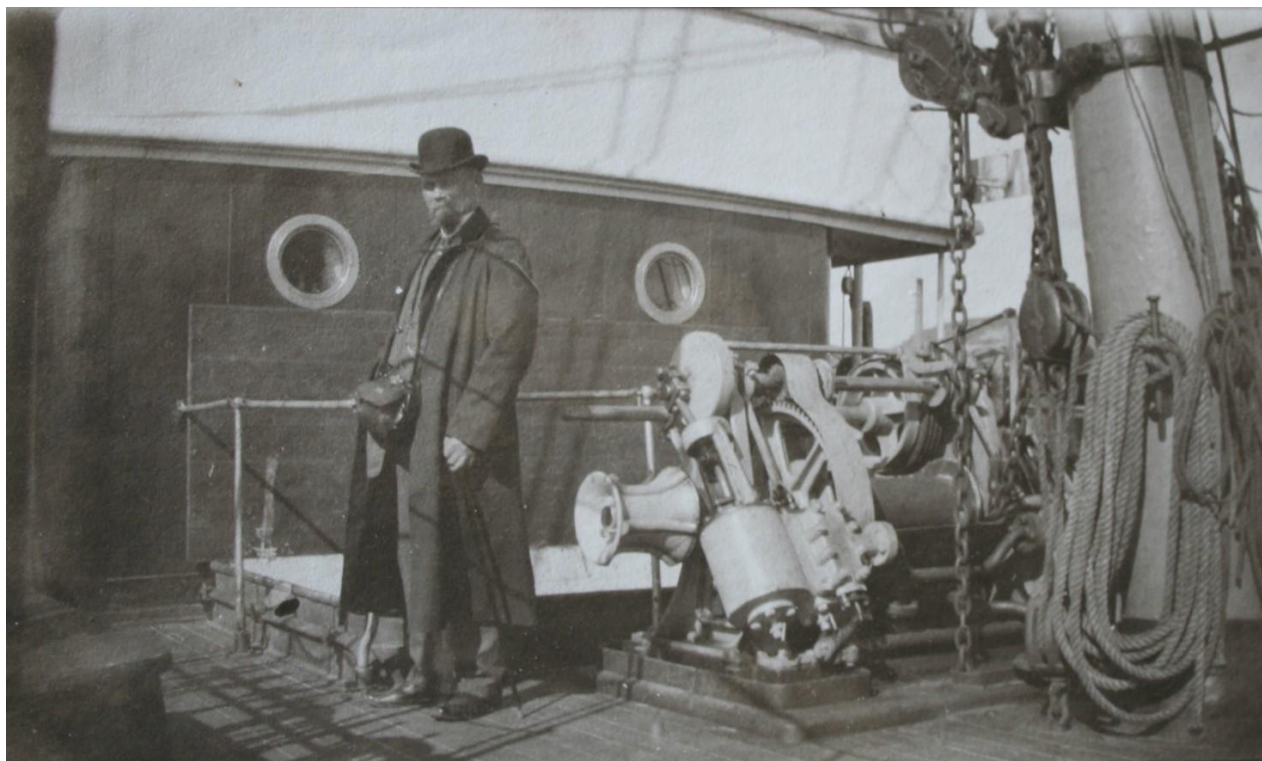


Foto fra Christian Mølstedes fotoalbum. Muligvis en optagelse fra rejsen til Marstrand i 1909. Museum Amager.



Christian Mølsted: Skitse fra Sankt Petersborg, 1880, Museum Amager. Tegningen er udført på togtet med fregatten Jylland i sommeren 1880.

slutningen af 1800-tallet Europas store kunstmekka, men byen besøgte Mølsted kun i et par måneder som 19-årig. Til gengæld var Mølsted en del rundt i Danmark og Sverige.

På langfart

I sommeren 1880 fandt den første store rejse sted i Mølstedes liv. 17 år gammel påmønstrede han fregatten Jylland for at være med på dens sommertogt. Togtet gik til flådebaser rundt om i Europa. Man havde stop ved Sankt Petersborg, i Storbritannien, i Frankrig og ved Madeira. Christian Mølsted var ikke som sådan indrulleret i flåden, så han havde altså ingen forpligtelser ombord.

Mølsted havde som ung en høj arbejdsmoral. Han brugte rejsen til at lave utallige tegninger og skitser, som i de kommende mange årtier blev brugt flittigt.³² Nogle af dem er lidt naive i stregen, andre viser, at han



Christian Mølsted: Både i vindstille. Museum Amager. Den lille skitse er formentlig blevet til på åbent hav under sydlige himmelstrøg på den lange rejse i 1880 ombord på fregatten Jylland.

tidligt var en stor tegner og maler in spe. Mølsted havde på dette tidspunkt netop afsluttet sin uddannelse på Teknisk Skole i København med afgangsupgave i perspektivtegning. Han var klar til at starte på Kunstakademiet efter det lange togt med Fregatten Jylland.

Fregatten satte et uudsletteligt spor i Mølstedes bevidsthed. Han inkluderede den i et hav af motiver og værker sidenhen. Det er skitser fra fregatten Jylland, som ligger til grund for arbejdet med de store motiver fra krigen 1864. De har titlen "Ombord på fregatten Niels Juel under slaget ved Helgoland 1864". Men da Niels Juel var søsterskib til fregatten Jylland, er det dennes dæk, som illuderer slagscenen i billederne. Det samme med de fleste af detaljerne ombord.

Til kunstens hovedstad 1882

Næste store rejse fandt sted i sommeren 1882. Den gik først til London og siden videre til Paris. Christian Mølsted blev inviteret af sin mæcen, kaptajn Næser, til at deltage i familiens sommerferietur. Lidt over to måneder varede ferien.

Både London og Paris var blevet moderne metropoler, som må have fået København til at minde om en søvrig provinsby i sammenligning. Begge hovedstæder var spækket med muligheder for at se kunst. Paris



Christian Mølsted: London i eftermiddagsbelysning, 17/5 82, Museum Amager. Et sted ved Themsen har Mølsted siddet i bekvem afstand til den store metropols pulserende liv. Hovedtemaet i tegningen bliver de små (fisker)både ved kajanten. Londons tåger anes i baggrunden.

var på dette tidspunkt blevet stedet, hvor samtidskunsten slog nye folder. Mange unge kunstnere fra andre europæiske lande valfartede til byen for at se alt det spændende nye.

Vi ved ikke om det korte ophold i London overhovedet bød på mulighed for se kunst på de mange museer. Ser man på de overleverede tegninger, viser de at Mølsted søgte ud, hvor han kunne se byen på afstand fra en kaj ved Themsen.

Selv om der i Paris havde netop havde været afholdt en impressionist-udstilling, er det ikke noget det tyder på at Mølsted opsøgte samtidskunsten. Han havde nok heller ikke kontakt til nogle af de mange

skandinaviske kunstnere, som stimlede sammen i Paris i disse år for at opleve alt det nye og spændende.

På museum i Paris kom han dog. I en skitsebog ser vi beviset, nemlig en tegning efter Frans Hals' maleri fra omkring 1630 'La Bohemienne', som var udstillet på Louvre. Museet har formentlig også haft værker af nyere dato på væggene, men mange unge malere af Mølstedes generation blev inspireret af ældre kunst. Frans Hals havde en stor stjerne i deres bevidsthed.

I betragtning af at Mølsted gennem tiden tilbragte mange timer på modelkammeret på Holmen i København, må han også have besøgt Musée National de la Marine, det franske marinemuseum, som havde til huse på Louvre. Den 19-årige Akademi-elev, Christian Mølsted, søgte altså hen til den ældre kunst og flådehistorien.



Christian Mølsted: Havnen i Calais, 14/5 82, Museum Amager. Dateringen på tegningen betyder at opholdet i Calais må ligge forud for London. Måske har familien Næser og Mølsted sejlet fra København til Calais og derfra videre til et kort ophold i London. Eller også har Mølsted taget fejl af datoerne.



Christian Mølsted: *Seine Paris 82*, Museum Amager. Endnu en gang valgte Mølsted at betragte storbyen ude fra flodens bredder. Vi ser arbejdere i snak under en pause. Vi ser broen, hvor et lille skib sender damp på over hvælvingen.



Til venstre: Christian Mølsted: tegning efter Frans Hals *La Bohemienne*, 1882, Museum Amager. Mølsted var langt mere fascineret af den ældre kunst end af sin samtids nye kunst. Den 19-årige Mølsted prøver at fange det skælmske smil fra Frans Hals original.

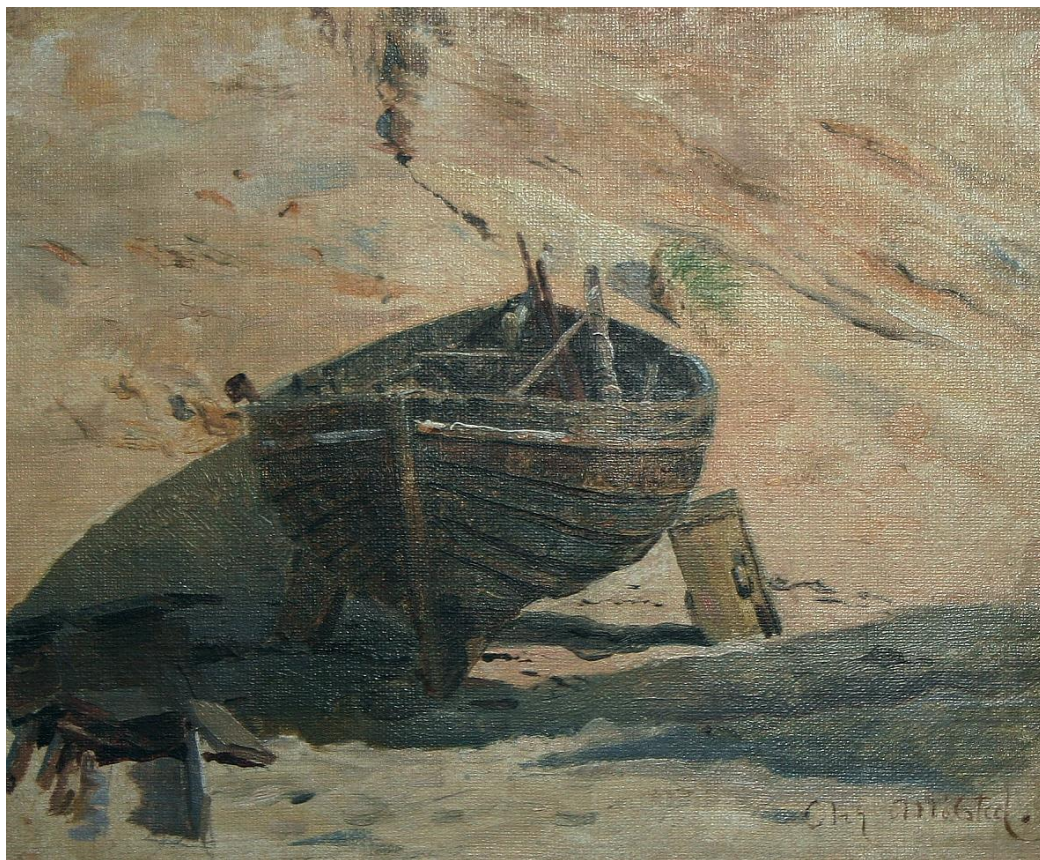
Til højre: Frans Hals: *La Bohemienne*, ca. 1630, Musée du Louvre, Paris.

Mødet med Lønstrup

Sommeren 1883 stiftede Mølsted for første gang bekendtskab med en lille by ved havet, som skulle få meget stor betydning for ham resten af livet: Lønstrup i Vendsyssel.³³

Første besøg var kommet i stand efter en sejltur med kaptajn Næsers svoger, Volmer Berling. Berling havde en lystyacht, som han sejlede rundt i de danske farvande med. Med som bedstemand på turen var en bagersøn fra Lønstrup, Peter Svendsen. Selskabet kastede anker ved Løkken. Derfra gik turen over land de sidste kilometer til Lønstrup.

Vi ved ikke om Christian Mølsted har trukket selskabet i retning af vesterhavskysten. Det kan være, at han har læst om det skybrud, som fandt sted i 1877 og som skabte en dyb kløft tværs igennem byen. Det førte til en tidlig form for katastrofeturisme. Forfattere og journalister valfartede dertil for at opleve følgerne af naturfænomenet og beskrive dem. Holger Drachmann var der og skrev om stedet. Siden guldalderen havde kunstnerne søgt efter usædvanlige naturområder som motiver i værkerne. Steder hvor naturen var



*Christian Mølsted:
Fiskerbåd under
klitten i Lønstrup,
1884, Museum
Amager. Et lille
studie i lys og
skygge med en
fiskerbåd som
motiv.*



Christian Mølsted: Rubjerg Knude, udateret., Museum Amager.



Christian Mølsted's foto af Rubjerg Knude, glaspladenegativ, udateret., Historisk Arkiv i Dragør



Foto af bager Johan Svendsen med familie foran bagergården i Lønstrup, ca. 1880. Lokallhistorisk Arkiv for Lønstrup og omegn.

større og stærkere end menneskene. Møns Klint kunne gøre det ud for alperne. På samme måde har Mølsted måske villet se byen med den dybe kløft og mindelserne om havets mange kræfter.

Sommeren 1884 gik turen til Lønstrup på et længere ophold. Skitsebogen siger at han var der i juli og august. Han fik logi hos bagermester Johan Svendsen. Privat indkvartering betød færre udgifter end hotelophold. Mølsted blev modtaget som et ekstra familiemedlem. Johan Svendsen blev – lige som kaptajn Næser – en faderfigur for ham. Sidst på sommeren mødte Mølsted så bagerens datter Thea, som han giftede sig med i 1891.

Han tabte sit hjerte både til pigen og til byen. Sommerophold fulgte næsten hvert år siden. Det, der



Christian Mølsted: Hajer på stranden i Lønstrup. Udateret., Museum Amager

optog ham motivmæssigt i Lønstrup, var især tre ting. I Lønstrup lå bådene ikke fortøjet ved kajen, for der var ingen havn. Bådene blev trukket op på land. I mange værker arbejdede Mølsted med at afbilde fiskerbåde trukket op på sandet. Han var også fascineret af de stejle skrænter ned mod havet. Han malede og tegnede dem igen og igen. Der findes endda et glaspladenegativ til et foto taget af Mølsted.³⁴ Det viser klinten i al sin magt og væld. Ingen mennesker, intet liv, kun de stejle former. Og endelig arbejdede han en del med motiver med redningsbåde. Han fulgte med når redningsmandskabet holdt øvelser.

Vesterhavet gik hurtigt i blodet på ham: "Nu tænker jeg for resten snart paa at reise til Lønstrup, jeg længes efter at se Vesterhavet" skrev Mølsted i allerede i 1886.

Hvad Mølsted fandt i Lønstrup, var en ganske anden natur end hjemme i Dragør. Det gav variation i hans motiver på lærredet. Vi kan også se, at netop motiverne fra Lønstrup gav gode penge. Der var salg i dem.



Christian Mølsted: Redningsbåd og kuf i Vesterhavet. Udateret. Museum Amager. Redningsbåde var et motiv Mølsted brugte flere gange. Han overværede også fiskerne tog på øvelser med redningsbådene..

Arbejdsophold i Marstrand i Sverige 1899 og 1909

Blandt Christian Mølsteds rejser må de to lange ophold han havde i den svenske by Marstrand regnes for vigtige med hensyn til hans produktion af historiske motiver. Det var hertil han rejste for at finde de helt autentiske baggrunde til sine malerier af Tordenskjold. Mølsted arbejdede fra 1890'erne og frem med motiver fra danske krige til søs. Han gjorde et meget stort arbejde ud af at få de historiske detaljer korrekte.

I Mølsteds optik kunne man ikke bare gætte sig frem eller opdigte det sted, hvor slagene fandt sted. Derfor begav han sig i sommeren 1899 afsted til Sverige. Først til Gøteborg og siden videre til Marstrand. Han beskriver rejsens strabadser i et brev hjem til sin familie. Det blev ikke et godt første møde med stedet. Det var dyrt at bo i byen og han havde problemer med at forstå, hvad de sagde. De lokale forstod ikke dansk og han måtte tilpasse sit sprog, så de kunne forstå ham.

Mølsted fik lavet studier af fæstningen, som han skulle bruge til Tordenskjold-motiverne. Han fandt også et par steder, som tiltalte ham motivmæssigt.



Christian Mølsted: Indsejlingen til Marstrand, 1899, Museum Amager.

Begejstringen over havet og sejlbådene skinner igennem: " ...Jeg har haft meget travlt de sidste Dage, og jeg faar nok endnu mere i de nærmeste – i Aftes, jeg stod ved det aabne Vindu og tænke, jeg ved ei hvad – saa kommer der pludselig et stort Skib frem bag den nærmeste Pynt – tæt herudfor – et meget uventet Syn – det var en Svensk Orlogsbrik som seilede ind i Havnen og Ankrede op lige uden for Huset, der var en Raaben og Skrigen Fløiten og Piben ombord, da den kom ind i Havnen – det var helt morsomt, i Dag havde den Seilmanøvrer, og jeg fik malet et godt lille



Christian Mølsted: Forgården til Karlstenfæstningen i Marstrand, 1899, Museum Amager. Mølsted havde før ankomsten til Marstrand skrevet til kommandanten for at få tilladelse til at komme ind på fæstningsområdet. Da den på dette tidspunkt ikke længere havde nogen rolle som militært område, fik han tilladelsen.

Studie deraf, - men her ventes i de nærmeste Dage endnu et Par Orlogsskibe, vist nok et Par gamle Seilfregatter, det bliver noget for mig." Marinemaleren fornægter sig ikke.

Marstrand var fra 1890'erne et yndet opholdssted for medlemmer af det svenske kongehus, for Göteborgs bedre borgerskab og også for en del svenske kunstnere. I 1899 stiftede Mølsted bekendtskab med maleren Johan Ericsson (1849-1925), som igennem mange år ferierede i Marstrand med sin kone, malerinden Anna Gardell-Ericsson (1853-1939), og tre døtre. Parret blev gift i Paris 1882, så Mølsted kan have mødt dem dér og således genset dem i Marstrand. Han mødtes med dem i Marstrand igen i 1909, for der er de



Christian Mølsted: Møllen på Hedvigsholm, 1899, Museum Amager.



fotograferet sammen." ... Ericson mente ellers at hvis jeg udstillede et Billede i Gøtteborg til Foraaret saa kunde jeg muligvis sælge det til Musæet; og han skulde nok gjøre hvad han kunde..."

Mølsted nævnte endnu en svensk maler i sit brev "Vilhelmson", Carl Wilhelmsson (1866-1928). Han var dog mest bekymret for om de svenske kunstnere skulle tage for meget af hans arbejdstid og var heller ikke begejstret for deres værker. Der var "...enkelte pæne ting..." blandt de værker han fik fremvist. De tre svenske kunstnere havde ladet sig inspirere af samtidskunsten i Paris og den brød Mølsted sig ikke særligt om. Svenskerne derimod var begejstrede for Mølstedes billeder.

Christian Mølsted: Svensk skoleskib I Marstrand, 1899, Museum Amager.



Foto fra Christian Mølstedts fotoalbum. Det er Mølsted til venstre, den svenske maler Johan Ericsson i midten og Anna Gardell-Ericsson til højre. De står på kajen tæt ved pensionatet Silfoervandshuset, hvor Mølsted boede under opholdet.

Andre rejser

Turen til Marstrand 1909 var den sidste længere rejse Mølsted foretog. Men der var mindre ture både før og efter. Bornholms klippelandskaber så han i 1887. Skitsebogen viser klippedannelser ved kysten og et enkelt grundstødt skib. Skitserne derfra er daterede henover bare fire dage i juli 1887.

I 1913 rejste Mølsted til Holland. En rejse man kan undre sig over at han ikke har gjort langt tidligere. Mauritshuis i Haag ejer flere ældre marinemalerier, som man fornemmer, at Mølsted har haft et øje på i nogle af sine egne motiver. Der er ingen ord fra Mølsted selv om denne tur. Men i hans skitsebog er der tegninger efter værker i Gemeente Museum i Haag og Rijksmuseum i Amsterdam. Det ser ud til at være soldater gengivet efter Rembrandts værker.

Så er der rejserne rundt i Danmark. Dem foretog Mølsted en del af. Han arbejdede i Vordingborg, Præstø, Espergærde, Gilleleje og Refsnæs foruden en del steder, som lå på vejen til og fra Lønstrup. Som for eksempel Sangstrup Klint.

Blandt hans værker er også nogle stykker fra Kullen i Sverige.



Side fra Christian Mølstedes skitsebog. Ved Allinge den 2/7 87, Museum Amager

Hvorfor ikke flere rejser?

Hvorfor kom Christian Mølsted aldrig ud på den store, flerårige dannelsesrejse? Det kan der være flere grunde til. Først og fremmest økonomien, hans familie var ikke velhavende. En anden grund kan være sproget. Vi ved fra et brev at han tager sprogundervisning som ung. Noget tyder dog på, at han har svært ved at lære det. Endnu en grund kan være, at han ikke, som f.eks. skagensmalerne, har en gruppe kunstner venner, som trækker ham med til de fjerne lande. Den mest sandsynlige grund er dog at han slet og ret var en hjemmefødning. Han holdt meget af Dragør og forlod ikke gerne byen.



Mølsted var vokset op i en søfartsby, hvor hele den mandlige befolkning havde været på langfart inden de blev helt voksne. Men Mølsted ville ikke være sømand. Han befandt sig bedst på landjorden, men nær havet. Storbyer og andre steder hvor folk stimlede sammen brød han sig ikke om. Mange kunstnere gennem tiden er kommet på dannelsesrejse med midler fra legater eller mæcener. Mølsted fik Den Neuhausenske Præmie to gange, nemlig i 1889 og 1899. Den første tur til Marstrand må være foretaget dels for præmiepengene og dels fra det stipendie han fik fra Akademiet samme år. Christian Mølstedes appetit på eksotiske rejsemål var tilsyneladende ikke eksisterende.

Side fra Christian Mølstedes skitsebog. Tegning efter maleri i Gemeente Museum i Haag, 1913, (Historisk Arkiv Dragør).

Jeppesens agterspejl

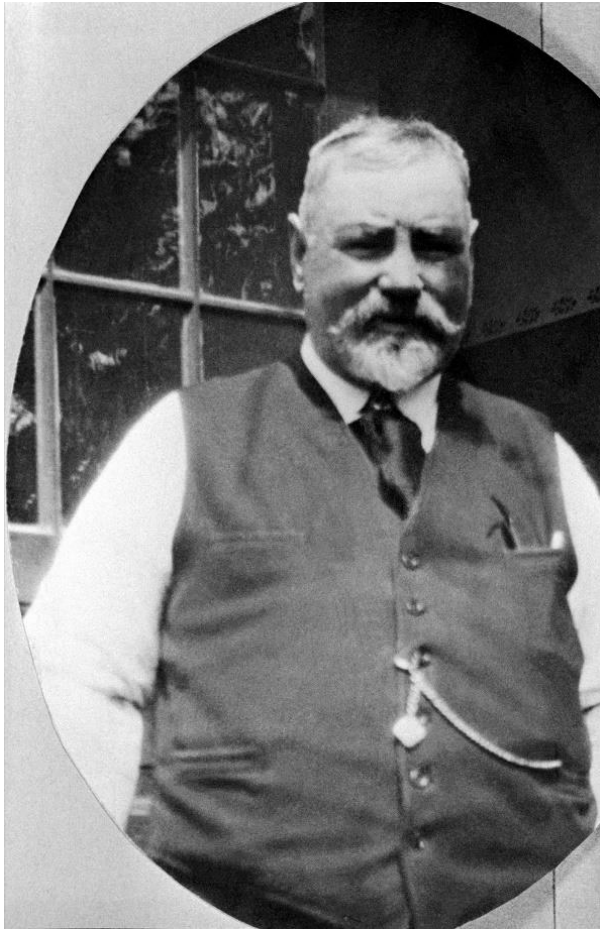
– eller noget om myter og sandhed i historien

Af Henning Sørensen



Nogle kan måske huske, at der på Dragør Museum engang var udstillet en ret stor trækonstruktion, som stammede fra agterspejlet på et skib.

I 2022 har vi i Dragør markeret 150-året for den store stormflod i 1872, der ramte hele Østersøområdet og også Amager. I den forbindelse blev vi opmærksomme på historien om agterspejlet, som man kunne tro stammede fra et skibsforslis under stormen. Oplysningen fremgik faktisk af teksten til arkivets billede af



Dragør Museums første kustode, fhv. kaptajn Harald Hansen Taarnby (1865-1933) i museets første lokale på Rønne Allé. Andreas Buntzen fortæller i sine erindringer, at Taarnby havde en historie på hånden til næsten alle det lille søfartsmuseums genstande. Men når han om søndagen også skulle passe sit besøg på kroen, fik han den 12-årige Andreas til at passe museet imens.¹

agterspejlet, som blev vist på www.arkiv.dk, og herigennem fik vi et spørgsmål om skibet og dets forlis.

På Historisk Arkiv undersøgte vi naturligvis sagen, og det viste sig, at det var en historie med mange modstridende oplysninger³⁵.

Harald Hansen Taarnby, som var kustode på Dragør Museum i dets første år, kunne godt lide at fortælle skrøner. Én af dem drejede sig om det gamle agterspejl, som han bestemt mente stammede fra skibet "Enigheden". Skibets reder var ikke hvem som helst, men den navnkundige "konge" af Dragør, skibsreder *Hans Nielsen Jeppesen*. Men Taarnby viderebragte måske blot en myte, som vistnok havde været sejlivet i datidens Dragør.

Før agterspejlet kom til Dragør Museum, sad det som en slags portal over indgangen til gården på Stautz Allé. Den havde tilbage i 1800-tallet tilhørt skibsreder Jeppesen og var bolig for flere af hans børn og svigerbørn.

Agterspejlet på museum

I 1940'erne fik læge *Poul Dich*, der var én af museets stiftere, fjernet agterspejlet og transporteret det til museet, som dengang stadig var under opbygning. Man drømte om at etablere et rigtigt søfartsmuseum, og her ville det flotte trofæ fra ét af byens stolte skibe passe fint, mente man. At gårdens indgangsportal nu manglede sin overligger, og at lågen derfor ikke fungerede, bekymrede nok ikke Dich. Egentlig var det en



slags tyveri, men museumspioneren skrev et brev til gårdens ejere, og forklarede at agterspejlet var en vigtig genstand for museet.

Problemet var bare, at historien måske ikke holdt vand. På Jeppesens gamle ejendom på Stautz Allé, havde beboerne nemlig engang i 1930'erne haft besøg af flere, der kunne fortælle en anden historie. En dag kom tre gamle skippere, der så på agterspejlet, mens de støttede sig til deres stokke, og var enige om, at det agterspejl ikke var fra "Enigheden". Senere kom der en mand, der på klingende dragørsk erklærede, at det agterspejl stammede fra en *gaaammel* plimsoller, der lå og rådnete op nede på havnen.

*Skibsreder Hans Nielsen
Jeppesen fotograferet
omkring 1863. Kopi af
foto i privateje.*

Beboerne på gården havde nu heller aldrig hævdet, at agterspejlet havde den historie, som senere blev fortalt om det – uanset at de var efterkommere af skibsreder Jeppesen, og gennem tiden skulle have haft gode muligheder for at få fortalt om agterspejlets herkomst. Til gengæld havde de fået det malet op, når det trængte. Blot ikke, som man ville behandle en værdifuld museumsgenstand, men med den almindelige

maling fra Sadolin.

Jo flere gange en historie bliver fortalt, desto mere bliver den imidlertid opfattet som sandheden – også selv om den bygger på en myte. I slutningen af 1950'erne forlød det, at Hans Nielsen Jeppesens oldebarn *Jacob Isbrandtsen* på Long Island i New York, havde haft en billedskærer til at lave en kopi til ophængning i rederiet. Han havde ovenikøbet fået lavet en analyse af malingen, så farverne kunne genskabes korrekt, hed det.

Historien om det agterspejl gik stadig rundt i Dragør, og det blev endda fortalt, at den gamle kustode Taarnbys søn, havde undersøgt sagen inde i København, og konstateret, at den var helt rigtig.



Agterspejlet opsat som overligger på indgangen til gården på Stautz Allé fra øst. Stakittet i forgrunden står på en lille bro, der fører over en grøft, der dannede grænsen mellem de to Dragørs og Store Maglebys jorder. Foto fra 1903 af Frederick Sorenson, der boede på gården som landligger.

Så sent som i 1980'erne skulle Dragør Lokalkarkiv lave en udstilling om Hans Nielsen Jeppesen, og arkivaren i den forbindelse skrive en bog om byens store skibsreder. Da han fik fortalt, at historien om agterspejlet måske var tvivlsom, overlod han det sin efterfølger, Birte Hjorth, at fortælle den. Hun skrev i bogen: Trods tæt kontakt til andre grene af Jeppesen-familien, herunder "Enighedens" fører Carl Borg, var der ingen, der fik indtryk af, at det stykke træ havde noget med Jeppesens skibe at gøre."³⁶



En flåde af skibe laster Kryolit i Ivigtut på Grønland i 1876. Hans Nielsen Jeppesens skib Enighed, skulle være ét af dem. Kopi af foto på søfartsmuseet i Troense.

Enighed, Lekow – eller noget helt tredje?

I Museum Amagers beskrivelse af agterspejlet finder vi en lidt anden version af historien. Her står nemlig, at det ganske vist stammer fra ét af Jeppesens skibe, som dog ikke var Enigheden, men en dragør-brig ved navn Lekow. Et skib med dette navn, optræder imidlertid ikke i skibsfortegnelserne i Historisk Arkiv eller i den lokalhistoriske litteratur.

Men hvad ved vi ellers, som kan bringe os nærmere sandheden om Jeppersens agterspejl? Kustode Hansen Taarnby var måske ikke noget sandhedsvidne, men søfart vidste han dog en del om. Han havde sejlet på langfart med flere af Dragørs skibe og sejlet som islods i Nordatlanten. Han havde også haft sin egen galease, der hed Marie. I en festtale, der blev refereret i den lokale avis "Dragør-Posten" i 1930, fortalte han om agterspejlet:

"Et af Jeppesens skibe var til reparation i København i 1884. Ved denne reparation blev agterspejlet fjernet, og dette bruges nu som en smuk indgang til Stautz' ejendom. Efter endt reparation afsejlede skibet til Grønland efter en ladning Kryolit til Amerika. Ved ankomsten til Grønland kælvende et isbjerg, dette ramte skibet, som dog tilsyneladende ingen skade led. Efter fire dages forløb, begyndte skibet at synke."³⁷

Gammel overtro siger, at man ikke må tage noget i land, som tilhører et skib, og der opstod måske den myte, at skibet gik ned, fordi agterspejlet var fjernet. Det var i hvert fald sådan, at Hansen-Taarnby udlagde historien.

Skibet kan meget vel være hovedrepareret i København, men årstallet havde Taarnby fået galt fat i. I 1884 havde skibet nemlig ligget på bundet af Atlanterhavet i syv år.

I ét af lokalhistoriens vigtige opslagsværker, bogen "Sømænd og skibe fra Dragør", genfortælles historien, men med lidt flere kilder som baggrund. Her står, at barken *Enighed*, der oprindeligt blev bygget i Bremerhaven i 1837 under navnet *Hannover*, blev købt af Hans Nielsen Jeppesen i januar 1872. Skibet blev bygget om, så det passede til de fragter Jeppesen skulle bruge det til – f.eks. sejladsen med kryolit mellem Grønland og Philadelphia i USA, og forsyninger til kryolitminerne i Grønland. Det var kaptajn *Carl Borg*, der efter ombygningen førte skibet.

I 1877 kunne avisen Dagstelegrafen berette, at kaptajn Borg var ankommet til Philadelphia – men uden sit skib. Under turen fra Ivigtut i Grønland var skibet nemlig sprunget læk, og selv om mandskabet pumpede alt, hvad de kunne, stod Enighed ikke til at redde. Carl Borg og besætningen blev samlet op af et andet skib. Kaptajnen mente, at skibet havde fået en lækage ved sammenstød med et isbjerg, og at isen havde kilet sig fast i hullet. Så snart det kom i varmere farvande på vej til USA, smeltede isen og vandet fossede ind gennem hullet. Ydermere var den tunge kryolit, der lå i bunden af lastrummet, med til at gøre fartøjet ustabil.

I bogen om Dragørs skibe, fortælles det endvidere, at Enighed kort før denne skæbnesvangre rejse i 1877 var blevet hovedrepareret, og at det var ved den lejlighed, at agterspejlet blev fjernet³⁸.

Hvornår Enighed mistede sit agterspejl, er der altså flere udlægninger af. Men om det var netop agterspejlet fra Enighed, der i mange år sad over indgangen til gården på Stautz Allé, ved vi ikke med sikkerhed.

Agterspejlets motiv er en ørn, der med kløerne holder fat om noget, der ligner et stykke klæde. Dette symbol har ikke rigtigt noget med *enighed* at gøre, og nok heller ikke med byen Hannover, som Jeppesens skib oprindeligt var opkaldt efter. Der er i hvert fald ingen ørne i Hannovers byvåben.

Til gengæld var der engang et skib i Dragørs flåde, der hed "Ørnen". En slup, som endte sine dage som lager for én af byens sejlene købmænd – kadrejerne. Skibet lå omkring 1903 nærmest som vrak ved havnens nordre mole, så det kunne da tænkes, at det var "den gamle plimsoller"?

Kulturarv eller vraggoods?

Hans Nielsen Jeppesen ejede gården Elisenborg lidt vest for Dragør, og i takt med at hans syv børn stiftede familie, var der brug for mere plads. Derfor købte han i 1873 naboejendommen på den nuværende Stautz Allé. Her indrettede han et sejlmagerværksted, men kunne også indkvartere datteren Anna og hendes mand, kaptajn Peter Mærsk Møller.

De to ejendomme ligger nærmest over for hinanden, men med en grøft imellem, som er grænsen mellem Dragør og Store Magleby's jorder. I skellet blev der på et tidspunkt bygget en slags port, og her kom agterspejlet til at fungere som overligger.

Hvornår porten er etableret, ved vi ikke, men det må først være efter 1889, hvor murermeister *Hans Ferdinand Stautz*, havde overtaget stedet og indgangen blev flyttet 45 alen mod nord³⁹. Tidligere har der nok været en overgang over grøften, så dyr fra Dragør kunne komme på græs på markerne uden for byen.

Man kan heller ikke udelukke, at porten har spillet en rolle under de fester, som foreningen Dragørs Fremme holdt i anlægget syd for kirken.

Porten stod i mange år, men blev efterhånden medtaget af vejr og vind. På agterspejlet sad der på bagsiden en figur, der forestillede en engel. Den var måske resten af en gammel galionsfigur, men til sidst var den så medtaget af råd og fyldt med huller, så musvitterne med lethed kunne bygge rede i rumpen på den.

Da Dragør Museum overtog agterspejlet, har det nok været i en dårlig forfatning, men historien fulgte med og blev altså genfortalt af museets kustode. Senere er det blevet malet op igen, og fremstår nu i friske blå og gule farver.

Og som nævnt blev historien båret videre, men også bragt i tvivl. F.eks. blev det på et tidspunkt hævdet, at agterspejlet – der måler over tre meter – var alt for stort til de små skibe, Jeppesen havde i sin flåde. Lidt spottende lød det, at det ville svare til at sætte kofangeren fra et amerikansk dollargrin på en Trabant... At Jeppesens skibe faktisk var blandt de største i Dragørs flåde, ville blot ødelægge den gode forklaring.

Vi får nok aldrig den sande version af historien. I ovennævnte bog om skibsreder Jeppesen, skrev dens forfatter: "Men det agterspejlet blev en kultgenstand, det kom på museum, og det er ganske vist: Et anonymt stykke vraggoods, kan godt blive til en umistelig del af Dragørs kulturarv."⁴⁰ Så måske sad det måske alligevel på en gammel plimsoller?



Postkort fra Dragør Havn, 1903. Midt i billedet vraget af "Ørnen". Skuret, der er bygget ovenpå skroget, tjente som lager for kadrejer Hans Jørgensen. Var det mon den "gamle plimsoller", som nogle af byens gamle søfolk hævdede, at agterspejlet stammede fra?



Agterspejlet hænger under loftet på Dragør Museum. Foto af Bertel Møller, 1960. I dag er det ikke længere udstillet, men bevaret på Museum Amagers magasin.

Noter

-
- ¹ Historiske notitser. I Dragør Skoles Arkiv (Historisk Arkiv Dragør Æ1006).
- ² Birte Hjorth: Skolen indtil slutningen af 1800-tallet. I: Skolen i Dragør : 250 år på Vestgrønningen. 1991.
- ³ Kejserlodsens og hans familie. Udgivet af Dragør Lokalarkiv, 2015. Side 21.
- ⁴ Harry Kaae: Skoleliv i det gamle Dragør. I: Amager Bladet, 7.10.1960.
- ⁵ Kopi af visitatsberetning i Historisk Arkiv Dragør (C843).
- ⁶ Harry Kaae: Skoleliv i det gamle Dragør. I: Amager Bladet, 7.10.1960.
- ⁷ Beretning om Axel Petersen ved Marie Engelhardtsen, skrevet i 1953. I Historisk Arkiv Dragør (A280).
- ⁸ Ebbe Munck: Døren til den frie verden 1967, side 95. Med "postkasser menes illegale transportmidler til højt fortrolige efterretninger m.m.
- ⁹ Gunvor Petersen: Dragør Lodseri 1684-1984, 1984. Arbejdsversion af Udvidet Fortegnelse over Dragør Lodser 1684-1984, 2018 (Upubliceret manuskript i Historisk Arkiv Dragør).
- ¹⁰ Hans Bach Jeppesen: Glimt fra kølvandsstriber. Del 1. Side 166-167. Navigatørernes bog, 1938, side 105.
- ¹¹ Lodsformand John Ejner Schmidts svoger, den tidligere dragørlofs Jan Friis Theisen (født 1892), oplevede 2. verdenskrig som lodsformand i Hals Lodseri midt i den travle tyske skibsfart mellem Aalborg og det besatte Norge. Albert Martin Jensen (lods i Hals 1939-1965) Beretning om Hals Lodseri under besættelsen, (Upubliceret, Hals Arkiv).
- ¹² Ebbe Munck, Døren til den frie verden, 1967. Svend S. v. F. Kieler: Søværnets vilkår og virke under den tyske besættelse april 1940 til august 1943. I: Tidsskrift for Søværnet, 1993, årgang 164, side 34.
- ¹³ Interview med Ingolf Haubirk, optaget 2003. (Historisk Arkiv Dragør L38).
- ¹⁴ Thyra Petersens erindringer om besættelsestiden, 1990. Side 3. (Historisk Arkiv Dragør A11).
- ¹⁵ Dines Bogø og Lis Thavlov: Dragør og St. Magleby besat og befriet, 1995. Side 98.
- ¹⁶ Henning Sørensen og Christian Aagaard: Flugten: Da Dragør var porten til friheden, 2018. Side 22.
- ¹⁷ Steen Andersen: "Der er intet foruroligende for Danmark": Danmark mellem stormagterne frem mod den 9. april 1940, 2020. Side 93-96.
- ¹⁸ Gunvor Petersen: Dragør Lodseri 1684-1974, 1984. Side 131.
- ¹⁹ Poul Grooss: Krigen i Østersøen 1939-1945, 2014. Side 76-77.
- ²⁰ Aage Relsters beretning, 1981. (Historisk Arkiv Dragør A777).
- ²¹ Emil Andersen. "En beretning om skonnert Cathrine af Svaneke 1922-1945. I: *Maritim Kontakt* XIV, 6. Side 104. Det var samme aften, at Dragørs lodser flygtede til Sverige!
- ²² Hans Bach Jeppesen: Glimt fra kølvandsstriber. Del 2. Side 62.
- ²³ Jens Lydom Christensen: Manuskript til foredrag om Sundets Lodseris historie (Udateret), side 5. (Historisk Arkiv Dragør A720).
- ²⁴ Hans Bach Jeppesen: Glimt fra kølvandsstriber. Del 1. Side 278-280.

-
- ²⁵ Kaspar Tjalve: Med stråhat eller gæller. Dragørlodsernes uniformering I et nordeuropæisk perspektiv. I: Historiske nedslag 2 : Museum Amagers forskningsantologi, 2020. Heri især side 129 og 131.
- ²⁶ Søren Laub, Svend Kieler og Hans Chr. Bjerg (red.): For flaget og flåden, 1995. Side 32.
- ²⁷ Riksarkivet, Stockholm, Sverige, Uppgift rörande flykting, som den ankommit till Limhamn från Danmark. Gunvor Petersen: Dragør Lodseri 1684-1974, 1984. Side 132-133.
- ²⁸ Bl.a. i juli 1944 blev hans moster Ellen Wilhelmine Nielsen, morbror Gotfred Lundqvist, og fætre Jan og Kaj Lundqvist (dog sidst nævnte var først under jorden, men senere) arresteret, mens hans brødre Gerhard Steffensen (i marts 1944 med kone og barn) og Martin Steffensen, deres stedfar Bertel Alfred Riber og halvbror Carl Henning Riber flygtede til Sverige.
- ²⁹ Jens Lydom Christensen: Manuskript til foredrag om Sundets Lodseris historie (Udateret), side 5. (Historisk Arkiv Dragør A720).
- ³⁰ Dagbøgerne findes i Historisk Arkiv Dragør (A456 og A326).
- ³¹ Edvard Hansens erindringer findes i Historisk Arkiv Dragør (A1130).
- ³² Mange af skitserne findes i dag i Museum Amager.
- ³³ Omtalen af Mølsted og Lønstrup er baseret på Tina Høegh Nielsens artikel: Marinemaleren Christian Mølsted og Lønstrup. I: Vendsyssel Årbog 2020, side 35-52.
- ³⁴ Findes i Historisk Arkiv i Dragør (B4829).
- ³⁵ Emil Stautz har bistået med undersøgelserne og bidraget med nye oplysninger og beretninger til denne artikel.
- ³⁶ Birte Hjorth: Skibsreder H. N. Jeppesen fra Dragør, hans slægt og hans skibe. 1989. Side 60.
- ³⁷ Dragør Posten 25.4.1930.
- ³⁸ F. Holm-Petersen og Kaj Lund: Sømænd og skibe fra Dragør. 1978. Side 138-141.
- ³⁹ Dragør Byforstanderskabs arkiv. Mødereferat 26.4.1889. I Historisk Arkiv Dragør (Æ2)
- ⁴⁰ Birte Hjorth: Skibsreder H. N. Jeppesen fra Dragør, hans slægt og hans skibe. 1989. Side 60.