

# Nyborg Havn ca. 1845

## – om en nyerhvervelse til Østfyns Museer

Af John Maalø Larsen

Østfyns Museer erhvervede 5. november 2018 gennem auktionshuset Bruun-Rasmussen nedenstående spændende lille maleri af Nyborg havn, som den så ud omkring midten af 1800-tallet.

### Kunstneren<sup>1</sup>

Fr. Kraft står for guldaldermaleren Frederik Carl Julius Kraft, født i København 8. oktober 1823 som et

af den senere kong Christian 8.s (f. 1786, regent 1839-1848) ti uægte børn. Moderen var Sophie Frederikke Kraft, f. Tronier (1785-1845), der i 1814 var blevet skilt fra sin ægtefælle, godsejer og tidligere landsdommer Adam Gottlib Severin Kraft (1752-1828) efter kun to års ægteskab. Hun fik tre børn med prins Christian; den gode godsejer Kraft påtog sig fadderskabet for alle tre børn, selv om de blev født flere år efter parrets skilsmisse!



Figur 1. Olie på lærred. 24x35,5 cm. Uden signatur og titel. På bagsiden kan man dog hente hjælp. Her står skrevet: Nyborg Havn ca. 1845. Fr. Kraft. Østfyns Museer. Foto: Anne-Lise Reinsfelt.



Figur 2. Frederik Kraft (1823-1854). Litografi tillagt kobberstikkeren Johann Christian Ernst Walter (1799-1860), litografiets E.V. Wikimedia.

Den blot 15 år gamle prinsesøn blev i 1838 optaget på *Det Kongelige Academie for de skønne Kunster*, i daglig tale kaldet Kunstakademiet. Måske har det hjulpet, at hans kongelige fader var akademiets præsident?

Unge Frederik Kraft specialiserede sig i landskabsmaleri. Blandt hans lærere var den store danske landskabs- og marinemaler, professor ved kunstakademiet C.W. Eckersberg (1783-1853). Ham møder vi som ung mand sidst i denne artikel.

Frederik Kraft opnåede aldrig at vinde hverken akademiets lille eller store guldmedalje, men han høstede stor ros for sine landskabsmalerier, og som anerkendelse modtog han to gange en rejseunderstøttelse, der gjorde, at han kunne tage på studie-

ophold i Italien 1851-53. Kort tid efter hjemkomsten herfra blev han imidlertid syg og døde ugift og barnløs på Frederiksberg i 1854, kun 31 år gammel.

I 1878 skænkede hans søster Kunstakademiet et legat på 10.000 kr. til hans minde.

### Hovedmotivet – skibsbroen

Heldigvis for os har den da ca. 22-årige Fr. Kraft på et tidspunkt omkring 1845 opholdt sig længe nok i Nyborg til, at vi i dag kan nyde hans udsigt fra foden af Østervold ud over voldgraven langs Østerdam (i dag Havnegade) mod havnen. Han har stået med sit staffeli omtrent, hvor Hotel Villa Gulle have ligger i dag.

Hovedmotivet er skibsbroen med dens fortøjede skibe. Denne skibsbro med forgængere har en historie, der rækker helt tilbage til middelalderen. I 1872 fandtes tydelige rester af bolværkspæle, risfletninger og rækker af molesten næsten på højde med Skippergade. Så langt ind gik fjorden oprindeligt.<sup>2</sup>

I forbindelse med Christian 3.s (1537-1559) omdannelse af byen til kongelig fæstning og residensstad i 1540'erne og -50'erne blev det daværende Færgestræde (i dag Adelgade) forlænget, bl.a. ved at det udtjente orlogsskib GRIB VAN SUND blev sænket og brugt som underlag for en ny skibsbro, Kongens Skibsbro.

Samtidig nedlagdes den gamle dæmning Østerdam og blev erstattet af et helt nyt kvarter, Nyenstad, ved en udvidelse af byen mod øst, og en ny Østerdam blev anlagt syd for byen.

Det uanselige Færgestræde blev forlænget og udvidet til en stands-mæssig processionsvej for kongen og hans følge, når han skulle til eller fra Nyborg Slot.<sup>3</sup>

Men ak! Christian 3.s efterfølger Frederik 2. (1559-1588) opgav Nyborg som residensstad, og Kongens Skibsbro blev reduceret til simpel anløbsbro for småbåde, liggende i skygge af skibsbroerne ved Slipshavn og Holmen, der ikke led af skavanker som idelig tilsanding og store mængder drivende tang.

I længden var det dog uholdbart, at man ikke kunne sejle helt ind til

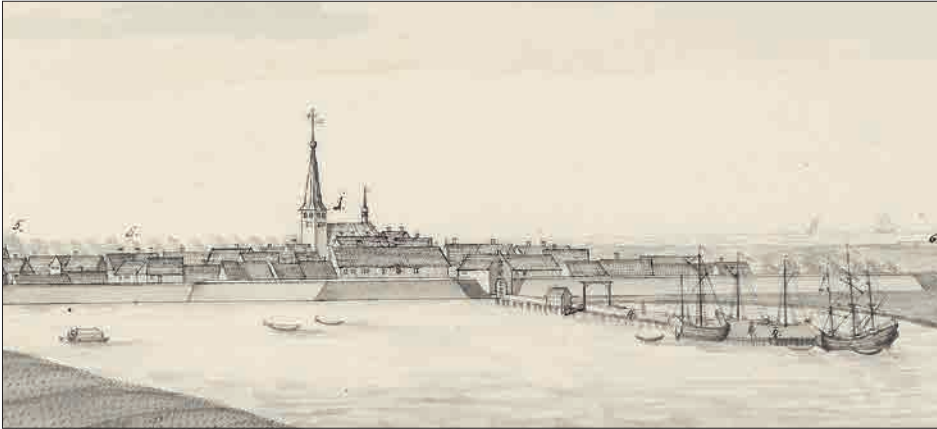
byen med gods og passagerer. Byen anskaffede sig efter kongelig tilladelse en muddermølle i 1738, og efter 13 års arbejde med uddybning af havnen blev skibsbroen forlænget og stod færdig som pælebro i 1753 – nu kaldet Byens Skibsbro eller bare Byens Bro.<sup>4</sup>

Det opmudrede materiale blev anbragt på en inddæmmet plads syd for Østerdam (senere Grønlandspladsen, området mellem Havnegade og Toldbodgade).

I 1823 opførtes en læmole specielt til opfangning af tang. I 1826 blev pælebroen ændret til den fast opfyldte mole, som ses på maleriet. Hermed var der opstået begyndelsen på det, der senere blev til Østerhavnen. I den forbindelse blev Holmens Skibsbro endeligt nedlagt. Den hav-



Figur 3. Nyborg by med Østerdam og skibsbroen syd for byen. Udsnit af kopi af kort oprindeligt udført af den svenske ingeniørofficer Carl Heinrich von der Osten (ca. 1616-1691) i 1659. Nyborg Lokalhistoriske Arkiv. Foto: forfatteren.



Figur 4. Den oprindelige pælebro tegnet 1754, året efter anlæggelsen. Til venstre i billedet er byens muddermølle i fuld gang med at holde den lille havn fri for sand og mudder. Udsnit af tegning af prospektmaleren Johan Jacob Bruun (1715-1789). Kgl. Bibliotek, Kort og Billedsamlingen.

de indtil da været bevaret som reserve for Byens Skibsbro.<sup>5</sup>

Den nye sydvendte mole sluttede i et syv-kantet molehoved, en såkaldt huk. Så kunne sejlskibene afsejle fra den kant, hvor det med den aktuelle vindretning var nemmest at komme til at lette sejl.<sup>6</sup>

På molen var et brofyrt med to lanterner, der dog kun var tændt, når postjagten skulle ankomme.<sup>7</sup> Her stod også havnens flagstang; dengang som nu flagedes med splitflag, en tradition der efter sigende går tilbage til kronprins Christians besøg i Nyborg 1837.<sup>8</sup>

Efter anlæggelsen af Vesterhavnen i 1856 blev Byens Bro i folkemunde til Midtermolen, et navn som blev officielt i 2008.<sup>9</sup>

I 2018 blev Midtermolen atter til Kongens Skibsbro efter forslag fra Østfyns Museer. Dette navn pas-

sede bedre ind i de ambitiøse planer omkring Nyborg Slot og den levende kulturarv, som i sidste ende gerne skulle gøre Nyborg til kandidat til optagelse på UNESCO's liste over verdens umistelige kulturarv.

### Skibene

Vanddybden i havnen var trods konstante uddybninger dog ikke større, end at mange skibe var nødt til at ankre op på reden, som takket være fjorden udgjorde en glimrende ankerplads. I 1843 regnedes Nyborg Fjord som 1. classes havn, mens skibsbroen regnedes som 4. klasse. Varetransporten til og fra skibene på reden foretoges med lægtre eller pramme og persontransport med rochalupper; en sådan er her på vej ind.

Havnens lidenhed til trods var der dog i 1845 ikke mindre end 69 skibe

hjemmehørende i Nyborg, bl.a. en række sandskuder som hver dag levede sand til at strø på nyborgensernes gulve. Måske er det en af dem, der ligger ved eller nær skibsbroen?<sup>10</sup>

### Færgelavet

Det yderste fartøj på skibsbroens venstre side set fra land er en af de to postjagter, der var med til at besejle Storebæltsoverfarten.

Indtil 31. december 1843 havde det været postvæsenet og færgelavet, der i fællesskab stod for transport af såvel post og varer som passagerer over Storebælt.

Men *Korsør-Nyborg forenede Færgelaug* havde af den enevældige monark fået monopol på besejlingen gældende fra 1. januar 1844.

Lavet forpligtigede sig til at holde en flåde bestående af et dampskib, to postjagter, to bæltbåde og 18 isbåde.

26. april 1856 blev færgelavet nedlagt, og postvæsenet overtog al transport over Storebælt.<sup>11</sup>

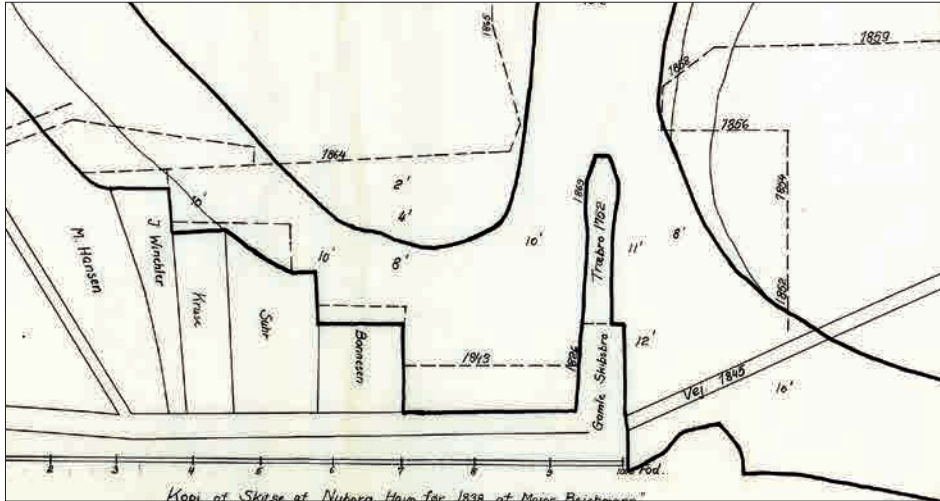
### Østervold, Østerdam og Strandporten

Som tidligere nævnt og vist på figur 3 anlagdes den nye Østerdam i forbindelse med Christian 3.s fæstningsbyggeri i 1500-tallet som adgangsvej til byen fra skibsbroerne ved Holmen og Slipshavn. Derved afsnøredes det inderste af Nyborg Fjord, der så virkede som voldgrav foran Østervold, som var en del af Christian 3.s oprindelige fæstning. Østervold blev efter Nyborg Fæst-



Figur 5. På denne akvarel ses yderst til venstre og højre to postjagter, NEPTUN (bygget på Bonnesens skibsværft i Nyborg 1851) og LOUISE AUGUSTA. Post- og Telegrafmuseet, her gengivet fra Olesen 2000, s. 16.





Figur 6. Udsnit af kort over Nyborg havn, der bl.a. viser udvidelsen af Østerdam mod syd fra 1843, Bonnesens skibsværftsgrund, Strandvejsdæmningen fra 1845, Vesterhavnen fra 1856 og Dampskibsmolen fra 1865. Kopi af kort oprindeligt tegnet i 1838 af ingeniørofficer major W.N.B. Beichmann (1783-1862) med senere tilføjelser. Nyborg Lokalhistoriske Arkiv.



Figur 7. Den i 1843 indvundne havnegrund med havnefogedboligen fra 1844 (bindingsværks-  
huset t.v. – nedbrudt 1886<sup>13</sup>). T.h. Grønlandspladsen med Bonnesens/P. Petersens skibsværft  
med den stadig eksisterende direktørbolig fra 1842. Ca. 1860. Foto: Edvard Pøckel (1824-  
1894). Nyborg Lokalhistoriske Arkiv.

nings nedlæggelse i 1869 fjernet ad to omgange i 1872 og 1875. Jorden blev fyldt i den foranliggende voldgrav, der herved blev halvt så bred.

Adgang til byen sydfra gik gennem Strandporten, der senest blev fornyet i 1742 og nedrevet 1855/56. Portåbningen var kun godt fem meter bred!

I 1843 blev Østerdam udvidet mod syd. Herved fik byen mere havneplads, og den nyindvundne grund blev anvendt til anlæggelse af en havnefogedbolig (1844)<sup>12</sup> og en ny toldbod (1857).

### Familien Bonnesens skibsværft

Til venstre i billedet ses en del af Bonnesens skibsværft. Familien byggede skibe her på Grønlandspladsen i tre generationer. I 1820 havde Rasmus Julius Bonnesen (1800-1881) overtaget værftet, og han udbyggede det de følgende år til et af Fyns førende. Herfra udgik mange store, velbyggede skibe, og det fortjener vel betegnelsen Nyborgs første industri-virksomhed. En af værftsbygningerne, direktørboligen fra 1842, ligger her endnu (Havnegade 4), og bygherrens initialer RJB ses stadig i den halvrunde fronton.

I 1859 overtog skibsbygmester Peter Petersen (1830-1896) værftet, som han drev frem til 1886, hvor Nyborg Havn købte grunden, nedlagde værftet og indrettede direktørboligen til havnefogedbolig.<sup>14</sup>

### Toldbodens forgænger

Bygningerne til højre i billedet rummede den forfaldne accise- eller konsumptionsbod, der lå foran Strandporten; det var her, man betalte told af de varer, der skulle indføres til byen – ikke at forveksle med Strømtolden, der siden 1843 var blevet erlagt i toldbygningen på Slipshavn.

Det var en lille – ca. 66 m<sup>2</sup> – og lav gammel bygning oprindeligt opført sammen med Strandporten i 1742 og fornyet 1805<sup>15</sup>, forfærdelig revnet i gavlen og med skæve mure. Herinde var der dels toldkontor, dels et alt for lille rum til anbringelse af varer. Foran boden lå nogle skure og en lille indhegnet plads, hvor man kunne anbringe de varer, der ikke kunne være i selve boden. Her lå de så udsat for sol og regn. Såvel udenfor som indenfor vrimlede det med mus og rotter, der gjorde sig til gode med de opstabilede varer.<sup>16</sup>

Forholdene var ganske uholdbare, og i 1847 vedtog man at opføre en anstændig toldbod til afløsning, men Treårskrigen 1848-50 kom i vejen. Først i 1856 blev den gamle accisebod revet ned, og 1. oktober 1857 kunne den nye smukke toldbod tages i brug. Bygningen ligger der stadig – Havnegade 2.<sup>17</sup>

### Kogehuset

Det lille hvide hus med rødt tag og skorsten er havnens kogehus. Af hensyn til brandfaren måtte der ikke



Figur 8. Strandporten med den foranliggende accise- eller konsumptionsbod 1846. Skurene foran selve boden er nu væk, men den indbegnede plads ses tydeligt. Udsnit af litografi af P. Pedersen, her gengivet efter foto i bogen Sparekassen for Nyborg By og Omegn 1847-1947, s. 19.

tændes ild om bord på skibene ved skibsbroen, så den varme mad skulle tilberedes her. Kogehuset er højst sandsynligt blevet opført kort efter den store bybrand i 1797, hvor der kom skærpede regler for brug af åben ild.

Det blev nedlagt i forbindelse med opførelsen af havnefogedboligen i 1844, hvori der også var indrettet kogehus.<sup>18</sup>

### Datering

Vi er nu nået dertil, at vi kan efterprøve dateringen bag på maleriet: *Ca. 1845.*

Østerdam er udvidet mod syd, så det er malet tidligst i 1843. Kogehuset står stadig, så det er malet senest i 1844. Alt i alt en acceptabel datering!

### 40 år tidligere

1805 eller 1806 havde Krafts dengang ligeledes ca. 22-årige kommende lærer i landskabsmaleri, guldaldermaleren over alle, C.W. Eckersberg, stået næsten samme sted som Kraft og tegnet samme motiv. Her kan vi se, hvad der er sket på de knap 40 mellemliggende år.

Det mest iøjnefaldende på Eckersbergs tegning er vel nok soldaten og



de to kanoner i forgrunden. Af et næsten samtidigt kort fremgår det, at Østervold var bestykket med fire kanoner.<sup>19</sup> Det drejer sig her om 12-punds kanoner med lavet opstillet på de tilhørende kanonbriske. Vi er i perioden mellem Englandskrigene 1801 og 1807-14, så beredskabet var højt og kanonerne på plads.

Ved siden af kanonerne står en soldat fra Nyborg Garnisonskompagni. Her i 2019 kan man møde en sådan i form af medlemmer af Nyborg Fæstnings Saluteringslaug. Også i 1843/44 var der soldater i Nyborg – endda mange flere end i 1805, da byen i 1842 var blevet

garnisonsby og nu husede 3. Jægerkorps. Trods deres store antal optræder ingen af dem på Fr. Krafts maleri. Også jægere kan man møde i dag i skikkelse af Danehofgardens grønklædte tappenstreg.

Østerdam – den smalle dæmning hvor to mand står og kalfatrer en jolle – er ikke udvidet mod syd, skibsbroen er endnu ikke omdannet fra pælebro til mole, men kogehuset ligger der.

Acciseboden er netop nyopført i 1805 og ligner med de foranliggende skure fuldstændigt boden anno 1843/44.

Til venstre ligger et hus tilhørende købmand Peder Andersen, der senere



Figur 9. Udsigt over Beltet fra Nyborg Fæstning. Akvatinte af N. Truslev (1762-1826) efter tegning af C. W. Eckersberg. Ca. 1805. 38,5X27 cm. Privateje. Foto: Anne-Lise Reinsfelt.

føjede Rosenvin til sit navn.<sup>20</sup> Mon ikke det er husets tilhørende lokum, der meget belejligt ligger helt nede i vandkanten?

Huset i baggrunden t.v. kan næsten ikke være andet end Holmens Hus ved Holmens Skibsbro – noget fortegnet?

## Danmarks Riges Hjerne

Mange af personerne på både maleri og tegning nyder det stille liv i og omkring havnen. Med nutidens permanente strøm af tog og biler over Storebæltsbroen in mente er det svært at forestille sig, at al datidens øst/vestgående trafik i Danmark gik over denne uanselige skibsbro, som da ikke blot var byens, men hele landets hyggelige centrum – Danmarks Riges Hjerne!

## Noter

- <sup>1</sup> Oplysningerne i dette afsnit er sammenstykket fra Weilbachs kunstnerleksikon og diverse opslag på Wikipedia.
- <sup>2</sup> F.E. Crone: *Samlinger til Nyborg Kjøbstads, Fæstnings, Slots og Lehns Historie*. Protokol A s. 19-20. Nyborg 1887.
- <sup>3</sup> Porsmose, Erland: *Kongen kommer*, s. 74-77. Nyborg 2015.
- <sup>4</sup> Crone 1887: Protokol C s. 280-83.
- <sup>5</sup> Henningsen, Henning: *Nyborg da voldene stod*, s. 88. Nyborg 1981.
- <sup>6</sup> Om Byens Bro kan man læse meget mere i Pedersen, Orla Willads: »Nyborg Havn – om dengang en havn var en havn« i *Nyborg – før & nu 2008*, s. 83-93. Nyborg 2009.
- <sup>7</sup> Henningsen 1981: s. 89.
- <sup>8</sup> Venligst oplyst af tidligere havnemester Orla Willads Pedersen.
- <sup>9</sup> Larsen, John Maalø: *Gade op og gade ned*, s. 212-213. Nyborg 2018.
- <sup>10</sup> Om skibe, skuder og havn kan man læse meget mere i Henningsen 1981, s. 87-96. Man strøede sand på gulvet før den daglige fejning for at samle snavset. Efter fejningen kunne gulvet pyntes med fint gulvsand.
- <sup>11</sup> Om færgelavet, se Olesen, Mogens Nørregaard: *Over Storebælt i 1000 år*, s. 15-18. Lambert's Forlag 2000.
- <sup>12</sup> Dahl, Bjørn Westerbeek: *Vor kongelige Fæstning Nyborg*, s. 126-127. Nyborg 1995. Bemærk dog, at Dahl sammenblander to forskellige havnefogedboliger.
- <sup>13</sup> Crone 1887: Protokol C s. 303.
- <sup>14</sup> Skriftserien Nyborgs Byhistorie, nr. 6, »Holmens Huse og Grønlandspladsen«. Nyborg Lokalhistoriske Arkiv.
- <sup>15</sup> Crone 1887: Protokol B s. 359-361.
- <sup>16</sup> Henningsen 1981: s. 16-17.

<sup>17</sup> Dahl, Bjørn Westerbeek har i artiklen »En sand Prydelse« i *Nyborg – før & nu 2009*, s. 65-76 skrevet om toldbodernes lange afviklings- og tilblivelseshistorie. I den toldbodsløse tid havde man lejet lokaler i Adelgade lige inden for Strandporten som midlertidig erstatning for den nedrevne accisebod.

<sup>18</sup> Dahl 1995: s. 127.

<sup>19</sup> Nyborg Fæstning 1816. Rigsarkivet 21-V-1, kopi på Nyborg Lokalhistoriske Arkiv.

<sup>20</sup> Som note 14.