



078335718



101 KØBENHAVNS
KOMMUNES
BIBLIOTEKER

09.463

st

RHB

KØBENHAVNS
RÅDHUSBIBLIOTEK

KØBENHAVN
BY OG ERHVERV

GENNEM 500 AAR

KØBENHAVNS
RÅDHUSBIBLIOTEK

KØBENHAVN BY OG ERHVERV

GENNEM 500 AAR

REDAKTION:
ALFRED BINDSLEV


1. BIND

FORLAGET NOVOGRAFIA

KØBENHAVN 1948

KØBENHAVNS
KOMMUNEBIBLIOTEKER
KOMMUNEBIBLIOTEKET

ex. 2

(K-Brv)
Eksemplar Nr. 

Epa
FORLAGSTRYKKERI
København

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. BIND

Forord	7
Af Borgmester <i>Alfred Bindslev</i>	
By og Erhverv fra Middelalderen til 1728	11— 88
Af Adjunkt, cand. mag. <i>Jørgen Hatting</i>	
Handel og Søfart i det 18. Aarhundrede	89—134
Af Museumsinspektør, cand. mag. <i>H. D. Schepelern</i>	
Handelens Udvikling fra Statsbankerotten til vor Tid	135—226
Af Forstander ved Købmandsskolen, cand. mag. <i>Jens Vibæk</i>	
By og Byplan	227—292
Af Stadsingeniør <i>Olaf Forchhammer</i>	

480690 HB

FORORD

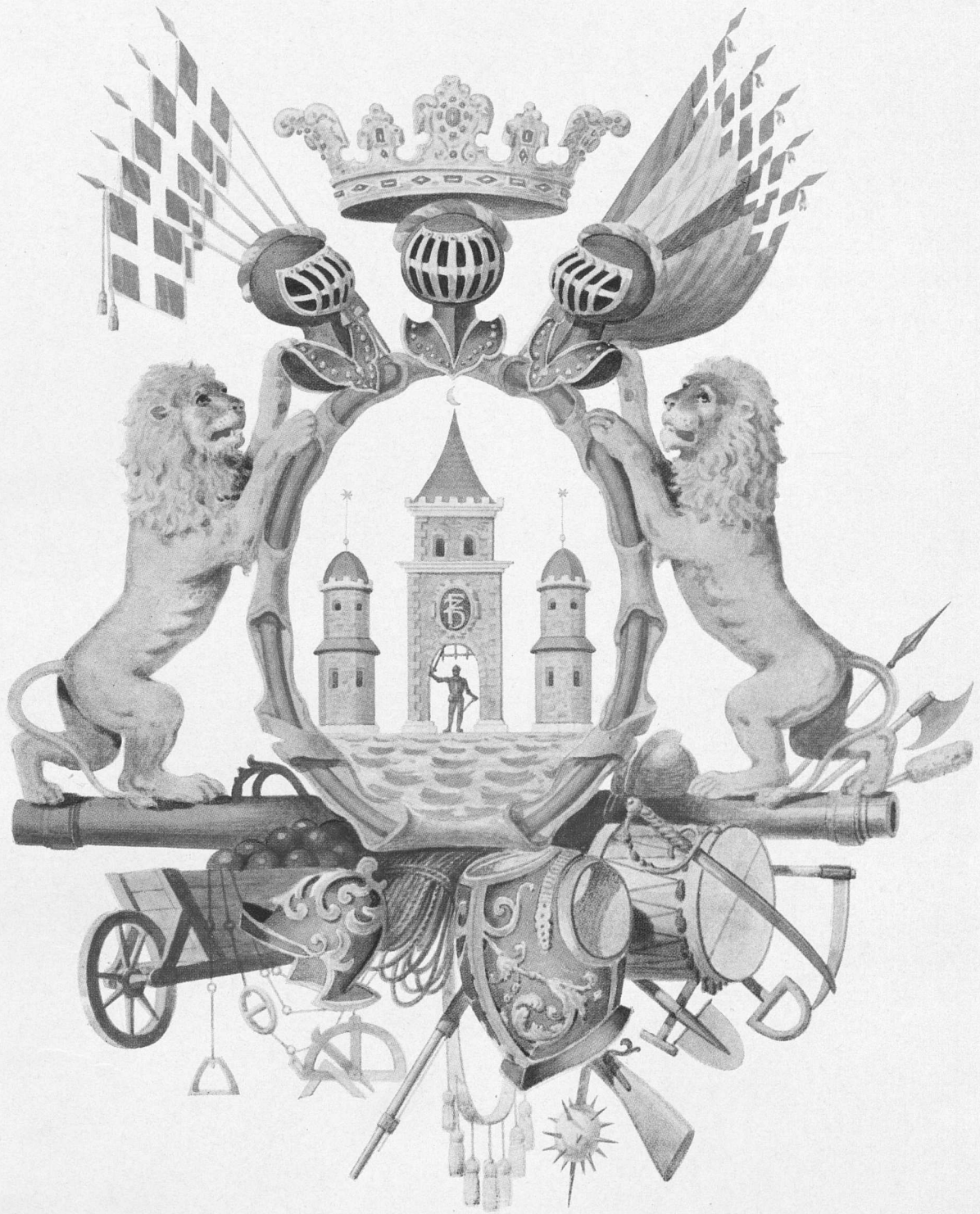
Midt under Krigen og Besættelsen fejrede København en af de vigtigste Mærkedage i sin lange og ærværdige Historie. Den 14. Oktober 1943 var der gaaet 500 Aar, siden Christoffer af Bayern gav den sin Stadsret paa Dansk og dermed indledede et nyt Afsnit i Byens Udvikling som Residenssæde og Rigets Hovedstad.

Allerede i Stenalderens fjerne Aartusinder færdedes Mennesker her, hvor det Vand, vi nu kalder Øresund, skar sig ind mellem de lave Strandholme, men hvornaar den første faste Bosættelse er sket paa dette Sted, véd man ikke. Gamle Byer har vel overhovedet ikke nogen Fødselsdag eller noget Fødselsaar — kun Mærkedage og Mærkeaar. Første Gang vor By omtales i Historien i Aar 1043 — eksisterede den simpelthen og havde sikkert forlængst erhvervet sig Navn og fastslaaet sin Betydning som *Havn*.

Slægtled efter Slægtled har baaret Tømmer og Sten til denne By, og saadan som den nu ligger, er København Resultatet af samtlige forudgangne og nulevende Indbyggerses Tænken og Virken, Kraft og Snille. Vi har taget den i Arv og skal, naar vi har bidraget vort til dens Trivsel og Fremgang, overgive den til Efterslægten — ikke ved højtidelige Cereemonier, men ad den jævne Udviklings Vej, hver Gang en Borger dør og en anden fødes.

Alligevel er der god Grund til at standse ved de store Begivenheder i Stadens Historie og mindes, hvad der er naaet, og hvorledes det er naaet. Gennem det halve Aartusinde, som skiller 1443 fra 1943, er Byen vokset fra kun at tælle 5—6000 Sjæle til en Storby, der har passeret den første Million. Den Gang kunde den enkelte Borger med et Par Hjælpere røgte sit selvstændige Erhverv. Nu præges Byen mere og mere af Storhandel og Storindustri. Opgangstider har vekslet med Nedgangstider, men altid har Byen rejst sig igen, selv efter de største Prøvelser. Kendte og ukendte Borgere har gennem Tiderne gjort deres Indsats til Gavn for Staden, for dens Handel og Erhverv, for dens Skønhed og dens Kultur — dem og de Institutioner og Virksomheder, de skabte, være dette Værk viet.

Refr. Rindler.



Staden Københavns Vaaben.

JØRGEN HATTING
BY OG ERHVERV FRA MIDDELALDEREN TIL 1728

KONGENS KØBENHAVN. I de 400 Aar, som i 1443 var gaaet, siden København nævnes første Gang i Historien — da *Svend Estridsen* i 1043 søgte Tilflugt med sin Flaade i *Havn* — havde Byen udviklet sig til at blive Landets vigtigste By ved Siden af Malmø.

København skylder Øresund sin Tilblivelse og Vækst. Beliggende ved den vigtigste Vandvej mellem Vesterhav og Østersø maatte den med sin gode naturlige Havn have store Muligheder. Dertil kom, at den ligesom de øvrige Sund-Byer fik sin Andel i de Rigdomme, der fulgte i Sildefiskeriets Spor.

Alligevel havde Byen paa *Christoffer af Bayerns* Tid et saare beskedent Omfang. Voldene løb langs den nuværende Vestervoldgade, Nørrevoldgade, Gothersgade og Kongens Nytorv; og Havet gik langt højere op end nu, helt op imod det nuværende Kompagnistræde. Indbyggertallet udgjorde næppe stort mere end 5000.

Uanselig var København, som den laa klemmt inde bag »Byens Planker«. Husene var smaa og lave, vel oftest af Træ eller Bindingsværk og med Straatag. Kun Kirkerne, Klostrene, Borgen paa Slotsholmen og nogle forholdsvis faa Stenhuse ragede op over den øvrige By. Maalt med mellem- eller sydeuropæisk Alen var den kun en lille Købstad, maalt med nordisk var København stor og rig og vel værd at eje. Det var derfor ikke saa underligt, at Roskildebispen og Kongen kæmpede om Borgen og Byen. Kongemagten trak det længste Straa, og fra *Erik af Pommerns* Tid var Byen fast i Kongens Haand.

Det blev sikkert hilst med Glæde af Københavns Borgere, da Kong *Erik* efter Biskop *Peder Lodehats* Død bemægtigede sig Byen i 1416. Bispen havde været en streng Herre, der vel ogsaa havde varetaget Byens Interesser, men dog først og fremmest set paa sine egne. Den Frihed og Selvbestemmelsesret, der var Borgerne i de andre danske Købstæder beskaaret, havde Københavnerne ingen Del haft i. Men *Erik af Pommern*, den første danske Konge, der havde et aabent Blik for Byerhvervenes Betydning, søgte af al Magt at fremme Købstædernes Interesse. Tiden omkring Aar 1400 var de nordtyske Stæders, især *Lybæks* Storhedstid. De beherskede Handelen fra Vesterhav til Østersø; Varerne

blev sejlet til Hamborg, ført over Land til Lybæk, hvorfra de fordeltes til Østersøhavnene. Saa godt som hele En Gros-Handelen og en ikke ringe Del af Detailhandelen i Norden var paa deres Hænder, og i Byerne var deres Købmænd eneraadende; i København var saaledes *Det tyske Kompagni*, der var stiftet i 1382, Købmændenes Sammenslutning. Endelig havde de Monopol paa Sildehandelen.

At bryde dette Handelsvælde var saaledes Erik af Pommerns Maal; og han havde for saa vidt Konjunkturerne med sig, for de hollandske »Ommelandsfarere«, der sejlede rundt om Landet, d. v. s. Skagen, var netop paa denne Tid ved at optræde som ubehagelige Konkurrenter for Hanseaterne. Især havde Hollænderne en billig og god Vare i Bajsaltet — Salt var jo i gamle Dage en uhyre vigtig Vare, for Størstedelen af Aaret maatte man leve af Saltmad. Ganske vist var Erik af Pommern ikke stærk nok til at føre sin Politik sejrrikt igennem; men han fik afstukket den Linie, der under hans Efterfølgere førte til Løsgørelsen fra Hanseaterne, og den Række Privilegier, han i 1422 gav de danske Købstæder, fik den største Betydning for Landets Fremtid. Ogsaa København fik i dette Aar Privilegier; deres Hovedformaal var at hjælpe Købmændene mod Hanseaterne. Da de ikke var økonomisk stærke nok til at magte Storhandelen, søgte Erik at sikre deres Stilling som Mellemandlere; Detailhandelen blev forbeholdt dem. Desuden blev det forbudt Haandværkerne at drive Handel. For yderligere at sikre Købmændenes Stilling fik disse Eneadgang til at beklæde Borgmesterembederne og til at sidde i Raadet.

Vel sejrede Erik af Pommerns Flaade baade i 1427 og 1428 over Lybækkerne, men da de forenede sig med hans Modstandere, maatte han i 1439 drage ud af Landet, og Rigsraadet valgte nu *Christoffer af Bayern* til Konge.

Nogen større Indsats har Christoffer ikke øvet i sine Landes Historie, han herskede jo over alle de nordiske Riger; men i Københavns Historie staar hans Navn indskrevet med Ære. Allerede Erik af Pommern havde med Forkærlighed opholdt sig i Byen, men først under Christoffer af Bayern kan vi med Rette kalde den *Landets Hovedstad*, selv om man ikke kan sætte noget bestemt Aar, da den bliver Residensstad.

Tidligere havde Kongerne ikke haft noget fast Opholdssted. De rejste fra By til By, fra Herred til Herred, med hele deres Følge. Overalt skulde de underholdes af Befolkningen, og dette var en væsentlig Del af Kongens Indkomst. Men efterhaanden som Administrationen blev udviklet og mere forgrenet, og Kravene til Hoffet blev større, maatte denne Tilstand blive utaalelig, og det var derfor ganske naturligt, at Kongerne med Forkærlighed opholdt sig en væsentlig Del af Aaret paa eet Sted. Og hvilken By kunde være mere egnet end netop København? Nu ligger Hovedstaden i Landets Ud-kant; men dengang laa den overordentlig centralt. De skaanske Landskaber hørte jo



Erik af Pommern. Konge-Tapet fra Kronborgs Riddersal, vævet i Helsingør 1581—84 under Ledelse af Hans Knieper. *Nationalmuseet*.

med til Danmark, og Kongen herskede endnu over baade Norge og Sverige; desuden laa Byen ved Nordens vigtigste Færdselsaare. Christoffer af Bayern opholdt sig oftest i København. Her stod hans Bryllup med stor Pragt i 1445, et talende Vidnesbyrd om, at han foretrak København for Rigets øvrige Byer. Først og fremmest vidner dog hans Stadsret, givet den 14. Oktober 1443 til Afløsning af Biskop Krag's upopulære Stadsret af 1294, om hans Interesse for København og dens Borgeres Velfærd.

Nogen egentlig Forfatningslov i dette Ords senere Betydning er *Stadsretten* ikke; det er meget lidt vi faar at vide om, hvorledes Byens Styre var indrettet; derimod indeholder den en Mængde Bestemmelser om Borgernes Handel, Straffebestemmelser og andre Ting, som man nu finder spredt i en Række Love og Vedtægter.

Det første Kapitel handler om Kompagnier, Gilder og andre Selskaber. Formaålet med Bestemmelserne har været at sikre Slotsfogdens og Raadets Indflydelse paa Styret, først og fremmest i de to store Sammenslutninger, *Det tyske Kompagni* og *Det danske Kompagni*. I Fremtiden skulde Oldermændene for de to Kompagnier udpeges af Fogden, Borgmestrene og Raadet, en Bestemmelse, der sikkert først og fremmest har skabt Misforhold blandt de hanseatiske Købmænd, som stræbte efter at danne en Stat i Staten under deres egne Love. Det samme Afsnit indeholder forskellige Bestemmelser om Borgmestrenes og Raadets Rettigheder, hvad der viser, at selv om disse Hverv ikke direkte var lønnede, var det alligevel en betydelig Fordel at besidde dem. Saaledes skulde de have Lov til at holde »Stadskælder«, hvor de ikke blot maatte udskænke tysk og fremmed Øl, hvad ogsaa de almindelige Borgere havde Lov til, men ogsaa sælge Øl i Kander til Folk, som selv vilde hente det. Dernæst fik Borgmestrene og Raadet Skattefrihed til Belønning for deres Umage. Man kan vel i disse Bestemmelser se en Stræben efter at knytte Byens Styrelse i Taknemmelighed til Kronen og at udskille den fra de øvrige Borgere, hvad der ogsaa fremgaar af, at Raadet, saa vidt vi kan skønne af andre Bestemmelser, supplerede sig selv.

Det andet Kapitel handler »om Vin at tappe« og bestemmer, at der skal bruges rigtigt Maal, og Afgifterne skal betales til Raadet og Fogden, inden Aftapningen begynder.

Det tredie Afsnit handler om »Gæster og Købmandsskab« og bygger for en væsentlig Del paa Erik af Pommerns Købstadsforordning fra 1422. Det slaas fast, at »Gæst ikke maa købe af Gæst«, d. v. s. at de udenlandske Købmænd ikke maatte handle med hinanden, men skulde overlade Mellemandelen til de københavnske Købmænd. Den, der brød denne Bestemmelse, skulde have alt det Gods, han købte, forbrudt, Halvdelen til Kongen og Halvdelen til Byen. Det forbydes ogsaa Gæsterne at sælge direkte fra Skibet eller Broen, dog med Undtagelse af Korn, Kul, Tømmer og ferske Sild. Alle andre

Varer skal sælges fra Gæstens Herberg, det Lokale, han skal leje hos en københavnsk Borger. Københavns Borgere fik derved en betydelig Lejeindtægt, og det understregedes, at hver Gæst skulde have en saadan fast dansk Handelsforbindelse. For at Følgen



Christoffer af Bavern. Farvelagt Tegning fra o. 1500. *Cabinet des estampes, Paris.*

af denne Bestemmelse ikke skulde blive, at de danske Købmænd blev Straamænd for Hanseaterne, der derved kunde tilsnige sig Del i Detailhandelen, bestemtes det, at ingen Vært maatte handle med Gæsternes Penge, dog havde han Lov til at overtage Gæstens usolgte Varer i Kommission. Endelig maatte Gæsterne ikke lade Borgerne gøre Indkøb paa deres Vegne, og de skulde svare høje Afgifter til Staden.*

Det fjerde Afsnit handler om Gæld, det femte om Byens egne Sager. Men noget skarpt Skel mellem dette og det sidste Afsnit om de Straffe, som rammer Forbrydere

og andre, »som uskelligt leve«, er der ikke. Det bestemmes her bl. a., at Staden »for billig Betaling« skal have Ret til at beslaglægge Grunde til Gadeanlæg og lignende. I en anden Paragraf forbydes det »haardelig« at holde nogen Forsamling uden med Fogdens, Borgmestrenes og Raadets Viden og Villie. Forbryder nogen Hofmand sig herimod, skal han miste sit Hoved, mens de øvrige Borgere slipper med at betale 20 Mark til Kongen og 20 til Staden. Endvidere indeholder disse Afsnit Bestemmelser, der skal bekæmpe Spillelidenskaben og Usædeligheden, eller som fastsætter strenge Bødestraffe for Bagere, der sælger undervægtigt Brød o. lign. Endelig kan nævnes følgende Bestemmelse: »Naar en Vægter, efter at Kloken er slagen Ni, nogen antræffer paa Gaden, da skal han ham lede til sit Herberg, men har han ikke Herberg, da skal han stille Borgen eller og sættes i Stadens Arresthus indtil om Morgenens, og han skal da gøre Regnskab for sig, hvorfor han gik saa sildig paa Gaden«.

Selv om det ikke var noget betydeligt Selvstyre, København fik ved den nye Stadsret, skabtes der dog altid friere Forhold end under Bisperne. Men »Fogden i Huset«, d. v. s. Hovedsmanden paa Slottet, var stadig den mægtigste Mand, hvis Vilje i mangt og meget var Lov for Byen.

Bemærkelsesværdigt er det, at Retten er skrevet paa Dansk — Bispens er paa Latin — og ogsaa dette maa vel betragtes som rettet mod Hanseaterne. Da Christoffer iøvrigt synes at have været meget føjelig over for Tyskerne, er det sandsynligt, at Stadsretten nok saa meget er præget af den mægtige Ærkebiskop *Hans Laksmand*.

Trods Stadsrettens Mangler synes dens Bestemmelser mod de fremmede Købmænd dog at have medvirket til den Fremgang, der spores under Christoffer af Bayern. Men endnu mere har dog sikkert Hoffets Nærværelse betydet for Byens Erhvervsliv. Under Bispestyret havde det været forbudt Adelen at bygge Gaarde her; efter at København var blevet Kongens By, blev dette Forbud naturligvis hævet, men først nu, da Byen bliver Residensstad, er der sikkert kommet Gang i det adelige Byggeri. Adelen og dens Tjenere var naturligvis gode Kunder, og det samme gjaldt den store Besætning paa Borgen og Embedsmændene i Kancelliet, efterhaanden som dette fik fast Sæde i København. Det var saaledes ikke smaa Fordele, der fulgte med at være »Kongens København«.

Efter Christoffer af Bayerns Død valgte Rigsraadet Grev Christian af Oldenburg til Konge; paa mødrene Side stammede han fra den gamle danske Kongeslægt. Raadet satte som Betingelse, at han skulde ægte Christoffers Enke Dronning Dorothea. Kroningen og Brylluppet fejredes den 28. Oktober 1449. Atter var talrige Fyrster og Adelige kommet til København, og da Festen varede i mange Dage, maa det have været store Summer, som Byens Borgere ved denne Lejlighed tjente.



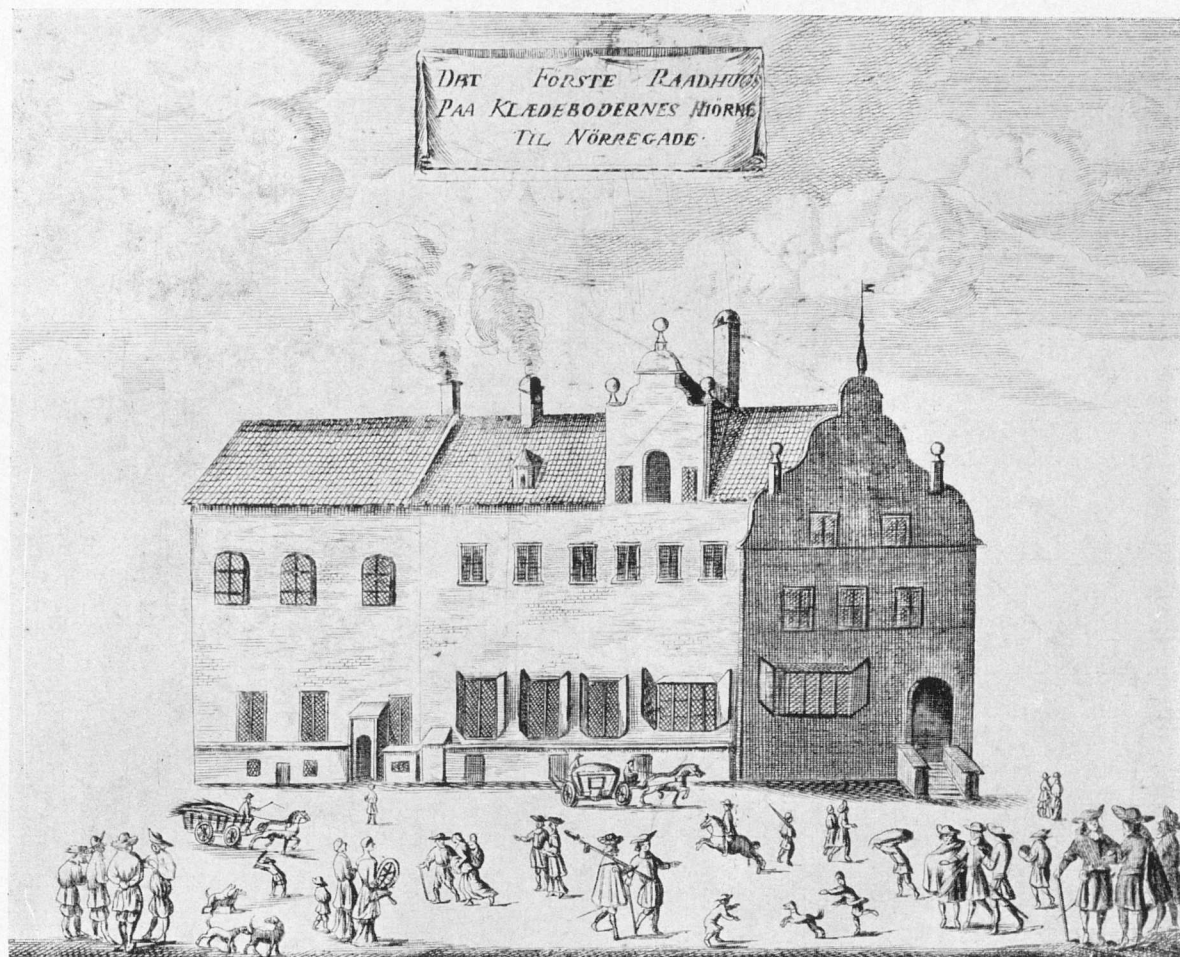
Christoffer af Bayerns Stadsret for København af 14. Oktober 1443. *Københavns Stadsarkiv.*

Med store Forventninger imødesaa man sikkert den nye Konges Regering; men de blev ikke opfyldte. *Christian den Første* havde utvivlsomt de bedste Hensigter, og ligesom sine Forgængere indsaa han, at Hanseaternes Magt maatte brydes, saafremt dansk Erhvervs-liv skulde blomstre; naar han ikke naaede dette Maal trods adskillige velmente Forsøg, laa Grunden i hans elendige Økonomi. »Den bundløse Pung« kaldte man ham med Rette; hans pragtfulde Hof, hans kostbare Rejser og hans forgæves Kampe for at genvinde Sverige kostede uhyre Summer. Og der var kun eet Sted, han kunde laane Penge, hos Hanse-aterne. Men den Afhængighed, som blev Følgen heraf, svækkede Virkningen af de Forsøg, han gjorde paa at hjælpe den københavnske Handel, og formodentlig er flere af de gavnlige Bestemmelser, han traf, ikke naaet længere end til Papiret. *Christian den Første* interesserede sig meget for Havnen. Utvivlsomt har Skibenes voksende Størrelse foraarsaget, at den gamle Havn ikke længere var god nok, ikke mindst da det aabenbart synes at have været Skik, at Skibene kastede overflødig Ballast og andet Affald over Bord, hvorved Vandstanden blev lavere. I alt Fald forbød Kongen efter Borgernes Opfordring denne Uskik. Han bestemte ogsaa, at alle Borgere ved Stranden skulde sætte Bolværk for deres Jord; gjorde de det ikke, skulde deres Grund konfiskeres. Endelig beordrede han, at Borgerne og Besætningerne paa de Skibe, som laa i Havnen Vinteren over, skulde rense og forbedre Havnen.

Christian den Første bekræftede ogsaa baade Erik af Pommerns almindelige Købstadsforordninger og *Christoffers* Stadsret; men størst Betydning havde dog hans Forordning af 30. September 1475. Den indskærpede den gamle Regel, at Tyskerne kun maatte handle med Købstadsmænd og ikke med Bønder, at de ikke maatte handle indbyrdes, at de skulde bo til Leje hos de danske Borgere o. s. v., altsammen velkendte Bestemmelser; at de nu maatte indskærpes paany, skønt Kongen nogle faa Aar før havde stadfæstet de gamle Forordninger, kan vel tyde paa, at det kneb med at faa dem overholdt.

Samme Aar ophævede Kongen *Det tyske Kompagni* og bestemte, at dets Medlemmer skulde optages i Det danske Kompagni, saafremt de ønskede det. Ingen udenlandske Købmænd maatte ligge Vinteren over i København; vilde de blive i Byen, maatte de ned-sætte sig fast og løse dansk Borgerskab. Den sidste Bestemmelse var især fortrinlig. Adskillige tyske Købmænd, der baade havde Kapital og Erfaring, slog sig ned i Hovedstaden og bidrog væsentlig til dens Trivsel. Hurtigt blev de lige saa gode Borgere som de indfødte Købmænd, ja i den følgende Tid er det endda dem, der ivrigst kræver Kongens Støtte mod Hanseaterne.

Ogsaa for Byens Næringsliv havde det utvivlsomt Betydning, da Kongen fik Pavens Tilladelse til at oprette et *Universitet*; det trak Studenter til Byen, og selv om naturlig-



„Det første Raadhus paa Klædebodernes (nuværende Skindergades) Hjørne til Nørregade.“ Det middelalderlige Raadhus laa paa Grunden Skoubogade Nr. 6. *Resens Atlas o. 1680.*

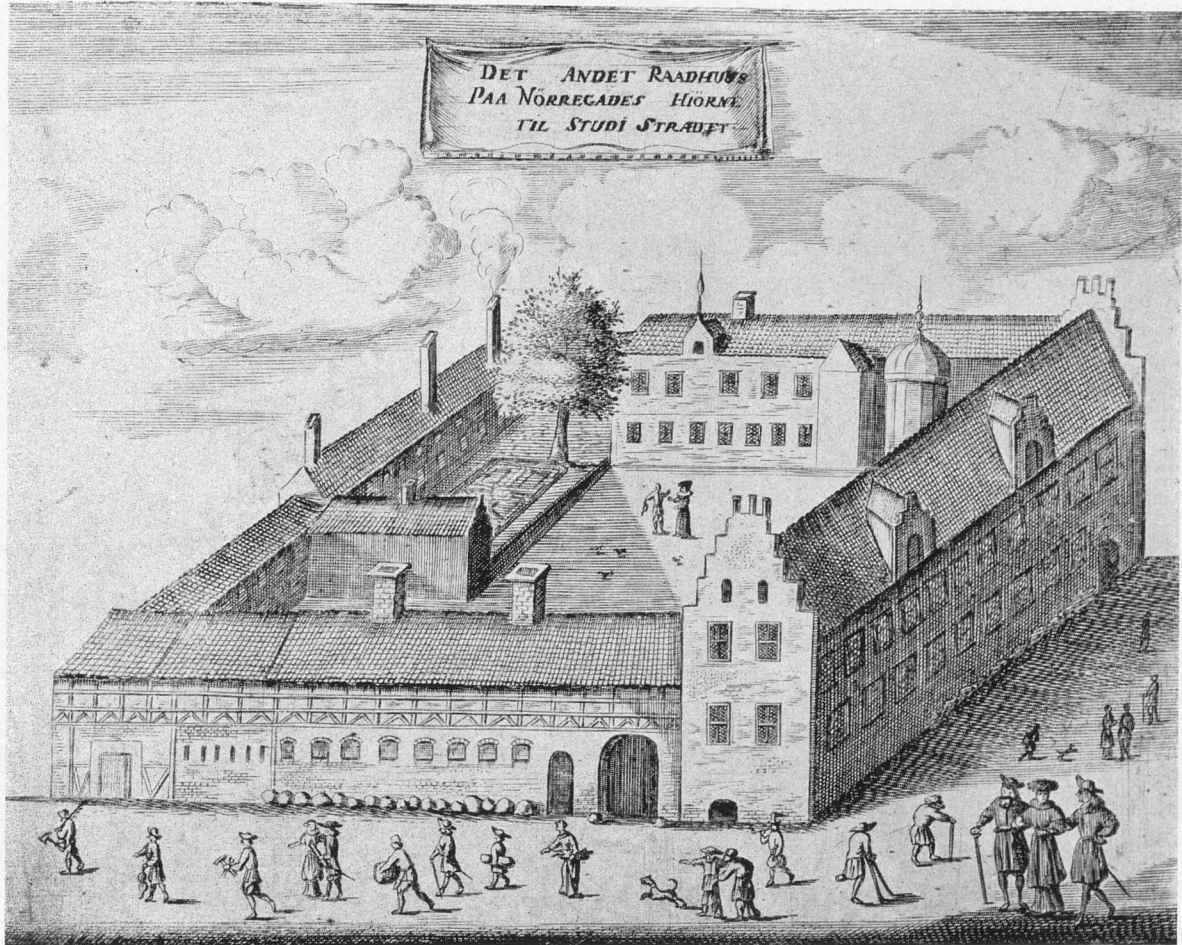
vis Adelen og Embedsmændenes Betydning som Kunder var langt større, saa maatte dog ogsaa de Lærde betyde noget for de københavnske Købmænd, der jo stadig var henvist til den beskedne Rolle som Mellemandlere.

Med *Kong Hans* fik Danmark en Konge, der var i Stand til at sætte meget af det igennem, som Faderen forgæves havde forsøgt. Mens Christian den Første er den typiske middelalderlige Hersker, pragtelskende og glad for Turneringer og ridderlige Idrætter, mærker vi hos *Kong Hans* Egenskaber, der peger fremad. Jævn og ligefrem, den første virkeligt danske Konge i mange Aar, foretrak *Kong Hans* Borgernes Selskab fremfor Adelen. Først og fremmest vel fordi han haabede paa ved Borgernes Støtte at kunne bekæmpe Adelen voksende Magt. Men skulde Borgerne blive en virkelig Støtte, maatte de-

res Erhverv ophjælpes, og da Kong Hans havde baade Evnen og Viljen dertil, blev hans Regering af største Betydning for Hovedstaden. Endnu var de danske Købmænd ikke stærke nok til at byde Hanseaterne Stangen; alene Savnet af en ordentlig Handelsflaade gjorde os afhængig af Udlandet. Hvor smaa Skibene endnu var paa denne Tid, ses af, at Borgmester *Borchard von Hamelen* opgives at eje et Skib paa 15 Læster (30 t.), og det har været et af Byens største. Med saadanne Skibe sejlede man jo ikke paa Langfart.

Kong Hans indsaa klart, at i en direkte Konkurrence med Hanseaterne vilde de københavnske Købmænd være ude af Stand til at klare sig; hvad det gjaldt om, var derfor først og fremmest at bryde Tyskernes faktiske Monopol. Derfor nærmede han sig i sin Handelspolitik de vesteuropæiske Lande, Nederlandene, England og Frankrig. At ogsaa Rigsraadet var indforstaaet med denne Politik, kan klart læses ud af Kong Hans' Haandfæstning, hvori det var bestemt, at Kongen ikke maatte give udenlandske Købmænd Privilegier uden Rigsraadets Samtykke, en Paragraf, som i Modsætning til Haandfæstningens øvrige Bestemmelser sikkert let har faaet Kongens Tilslutning. Ganske vist stadfæstet Kongen Hansestædernes gamle Privilegier, omend kun efter langvarige Forhandlinger, og han tillod endog Genoprettelsen af *Det tyske Kompagni*, som uden Hensyn til Bestemmelserne i Stadsretten skulde have Lov til selv at vælge sine Oldermænd, men i Løbet af 1490'erne gav han »Ommelandsfarerne« saadanne Rettigheder, at Hansaens Fortrinsstilling i Virkeligheden tilintetgjordes. I 1490 afsluttede han saaledes en Handelsoverenskomst med England og samme Aar fik Amsterdam og de andre hollandske Stæder vidtstrakte Rettigheder. Faa Aar efter afsluttede han Handelstraktater med Skotland og Frankrig. Paa denne Maade fik de alle Del i de »Mestbegunstigelsesbestemmelser«, som før havde været forbeholdt de tyske Stæder. Og da tilmed Kong Hans adskillige Gange forhøjede Hanseaternes Afgifter paa Trods af Privilegierne, var det ikke underligt, at de hadede ham, og endog mistænkte ham for at staa bag, da Czar Iwan Wassiliewitch lukkede Hanseaternes Kontor i Novgorod og kastede Købmændene i Fængsel.

Kong Hans' Interesse for Købstæderne afspejler sig ogsaa i hans Forordninger. I Januar 1485 bekræftede han Københavns Friheder og Privilegier, saaledes som hans Fader Kong Christian og dennes Forgængere havde givet dem, og han udvidede dem paa flere Omraader. Han søgte at sikre Freden i Byen ved at bestemme, at den, der dræbte, saarede eller slog nogen, skulde sættes i Byens Hægte, indtil han var forligt med Sagvolderen eller Kongen eller Byen; han fastslog, at de udenlandske Købmænd, der blev Vintren over, skulde bære de samme Byrder som Borgerne, og han bestemte, at ingen maatte tappe Vin, Mjød, tysk Øl eller Danziger Øl uden at bruge Byens rette Maal. Ikke mindst det sidste har utvivlsomt været af største Betydning for Handelen, for ikke blot fandtes

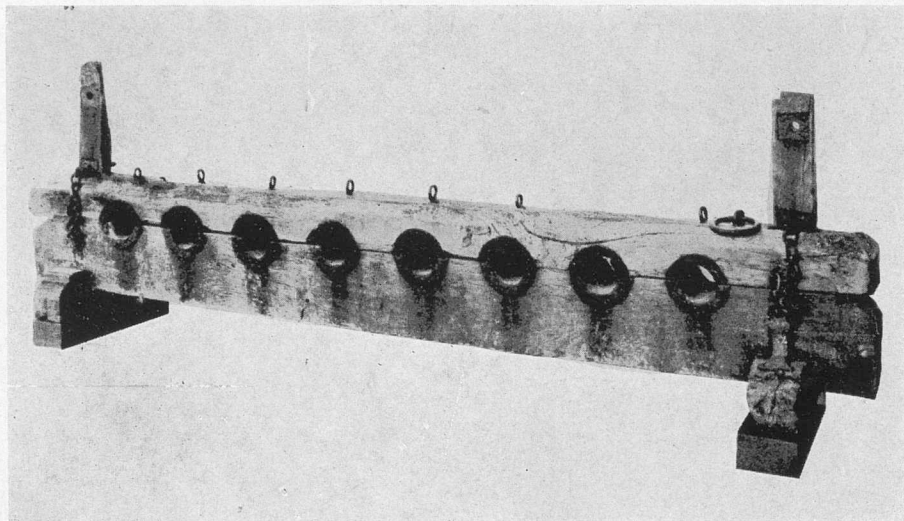


„Det andet Raadhuus paa Nørregades Hjørne til Studi Strædet“ (paa den nuværende Bispegaards Grund). Universitetet havde til Huse her 1479—1539. *Resens Atlas o. 1680.*

en Mængde Møntenheder, men ogsaa Maal og Vægt afveg stærkt fra hinanden, ikke alene i de forskellige Lande, men ogsaa fra Landsdel til Landsdel. I en By, hvor Købmænd kom sammen fra saa mange Steder, har de sikkert haft en Tilbøjelighed til at bruge deres Hjemlands Maal, hvis dette var det fordelagtigste, til Skade for Kunderne.

Vigtigt for Danmarks Søhandel var det, at Kong Hans lagde Grunden til den danske Orlogsflaade. Selv om han næppe har haft nogen Forestilling om, at »Handelen følger Flaget«, har han utvivlsomt forstaaet, at skulde Danmark bryde det lybske Vælde, maatte vi have de nødvendige Magtmidler. Ganske vist var Hanseaterne saa meget Købmænd, at de vidste, at en Krig aldrig gavner de krigsførende Parters Handel, men blev det nødvendigt, viste Erfaringen, at de ikke veg tilbage for, at bruge Magt. Penge til at føre Krig

med havde de jo, og paa en Tid, da ethvert Skib maatte være armeret for at værges sig mod de talrige Kapere og Sørøvere, kunde de lybske Handelsskibe let omdannes til Orlogsmænd. Tidligere havde Danmark klaret sig paa lignende Maade. Men Kong Hans skabte en Flaade, direkte beregnet til Orlog. Nogle Skibe lod han købe i England, andre byggede han paa danske Værfter rundt om i Provinsbyerne; først og fremmest indrettede han dog *Bremerholm* til Flaadens Værft og Leje; selv fulgte han med største Interesse Arbejdet paa Holmen og gav personlig Ordre til Anskaffelse af den nødvendige Ud-

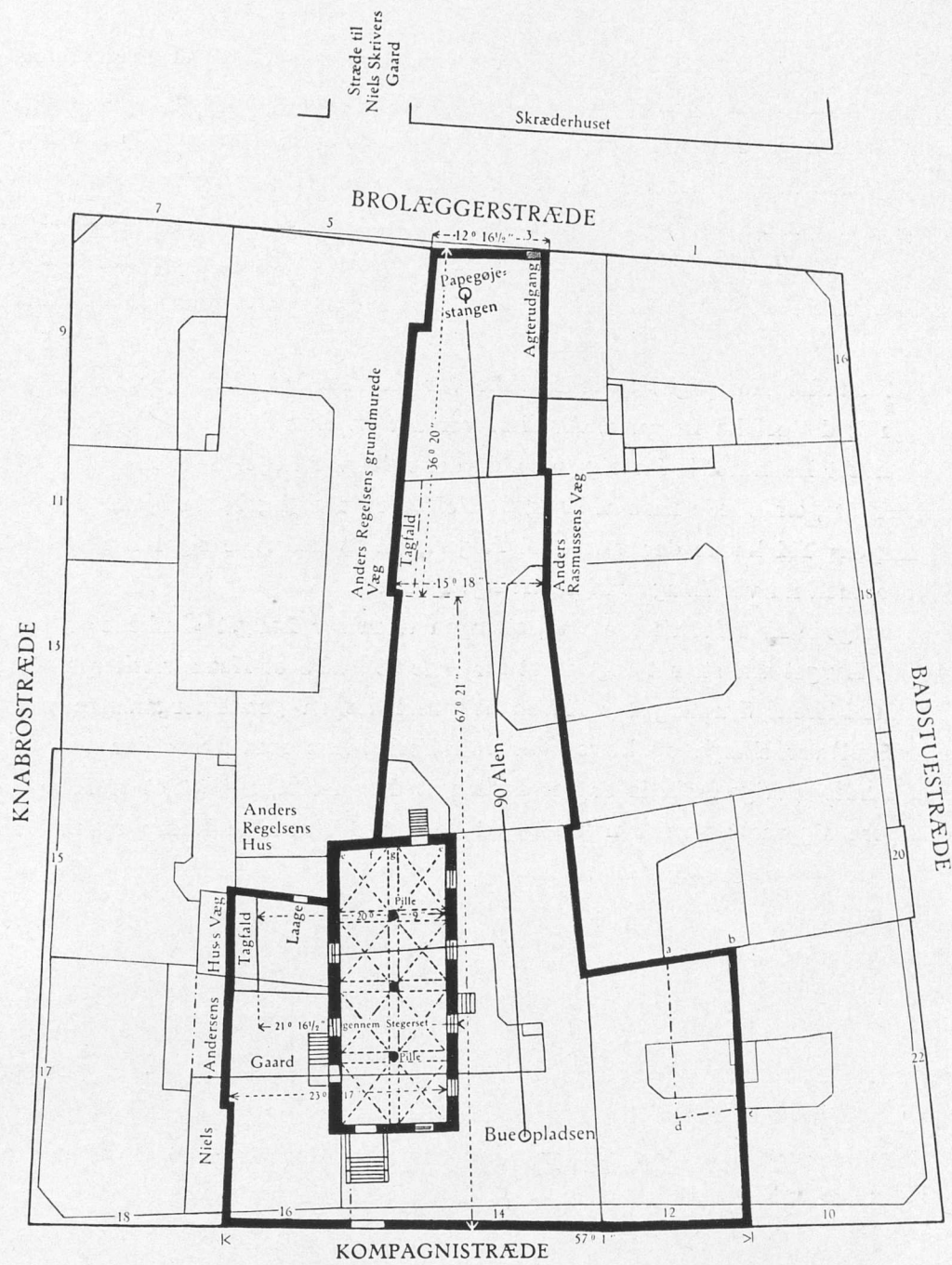


Middelalderlig Forbryderstok fra Københavns Raadhus. *Nationalmuseet*.

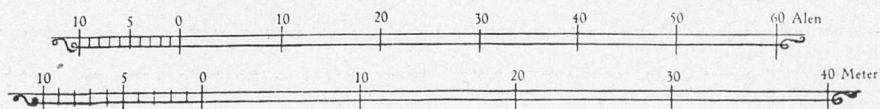
rustning. Hvor god den danske Flaade var, viste sig under Krigen mod Lybæk (1510—12), da den var Fjenden fuldt jævnbyrdig og endog til sidst havde Overtaget.

Utvivlsomt gav Skibsbyggeriet og Skibenes Udrustning de danske Haandværkere og Købmænd en god Fortjeneste; men størst Betydning fik Flaaden maaske derved, at dens jævnbyrdige Kampe med Lybækkerne gav de københavnske Borgere den Selvtillid, som de før savnede, og som var Forudsætningen for en virkelig Opblomstring af Handelen.

Medens Haandværkerne og Købmændene i Bispens Tid havde været nogenlunde socialt ligestillede, havde Købmændene nu hævet sig til en Overklasse, der vel ikke kunde maale sig med Adelen i Rigdom og Levemaade, men som dog saa' ned paa Haandværkerne. Købmændene havde jo nu faaet Eneret paa at blive Borgmestre eller Medlemmer af Raadet, og deres Sammenslutning, *Det danske Kompagni*, var saa højt anset, at selv kongelige Personer lod sig optage som Medlemmer. Kompagniet, der i Slutningen af Middelalderen karakteristisk nok fortrænger Det tyske Kompagni som den vigtigste Sammen-



Den fine Streg viser de nuværende Ejendomme med disses Husnumre Den kraftige Streg viser Karræens Gadelinier paa Kristoffer af Bayerns Tid, Danske Kompagnis Hus, Gaard og Skydeplads — angivet med bred Streg — udgjorde heraf ca. 3100 □ Alen. Agterudgangen mod Brolæggerstræde er fra ca. 1540.



Det danske Kompagnis Grund og Bygninger.

slutning i Byen, havde sit Hus i *Kompagnistræde*. Dets ældste Skraa er fra 1447 og viser, at Kompagniet ikke først og fremmest skulde varetage Medlemmernes økonomiske Interesser, men derimod være en selskabelig Forening, hvor man kom sammen til Dans, Drikkelag og Papegøjeskydning; Flertallet af Medlemmerne var utvivlsomt Købmænd og Vandtsnidere, d. v. s. Grosserere; men ogsaa Landets fornemste Adelsmænd, Kannikerne ved Frue Kirke, Stadens Borgmestre og Raad var Medlemmer, og talrige velansete Haandværkere blev ligeledes optaget i Gildet; først senere bestemtes det, at Medlemmerne ikke maatte staa i noget Haandværkerlaug.

Mens Det danske Kompagni saaledes ikke var indskrænket til Borgerne af et bestemt Erhverv, gjaldt dette ikke *Laugene*. Af disse var der en Snes Stykker i København, organiseret for hvert Haandværk for sig; men da der ikke var noget Skel mellem Købmænd og Haandværkere, omfattede flere af Laugene Folk, der egentlig hørte hjemme i hver sin Stand. I Bispens Tid havde der været fri Adgang til at nedsætte sig i hvilket Erhverv, man ønskede, men nu var Laugstvangen trængt igennem.

Skinskygt vaagede Haandværkerne over, at ingen uden for Lauget »fuskede« i Faget, og Tilgangen til Lauget var stærkt begrænset for ikke at skabe et Haandværkerproletariat.

Ved Middelalderens Slutning var København saaledes en gennemorganiseret By, hvor de sociale Skel var skarpe og klare. Var end Forholdene smaa, var der dog stigende Velstand; Landets øvrige Købstæder var forlængst distanceret, og støttet af Kongen følte Byens Borgere sig snart stærke nok til at tage den økonomiske Kamp op mod Hanseaterne, hvis politiske Magtstilling var blevet brudt. Den Tids Danske var stolte af deres Hovedstad, saaledes som det klinger igennem *Morten Børups* Rim, skrevet omkring 1490 paa Latin. Oversat lyder det:

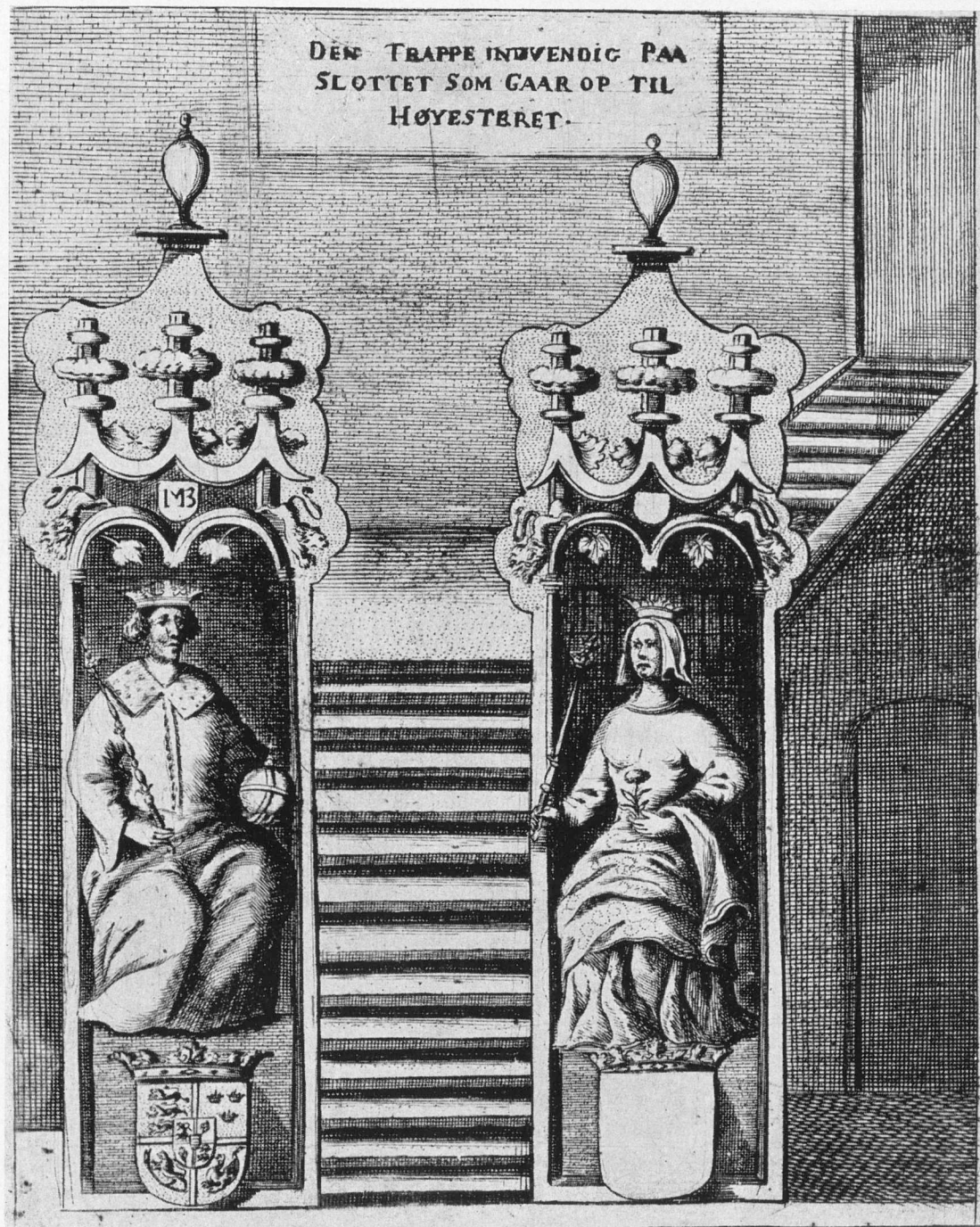
Bispeprægtigt, kongemægtigt,
straaler København dit Ry.
Danmarks Rige ej din Lige
har i nogen anden By.
Nu kan Kunst og Viden ty
til dit Værksteds væne Ly.
Over Jord, i Syd og Nord,
har du flettet Handelsnettet;
gyldne Tider ser du gry.

EN NY TID bankede paa Døren, da Christian den Anden i 1513 besteg Tronen. De store Opdagelser — Genopdagelsen af Amerika i 1492 og af Søvejen til Indien i 1498 —

vel fueris sit vel fuerit zplē cū amati sim? vel
 fuerimus sitis vel fueritis sint vel fuerint Pre
 terito plusq̄zperfecto cum amarus eēm vel fuil
 sem esses vel fuisses eēt vel fuisset zplē cū ama
 ti essemus vel fuissem? eētis vel fuissetis eēnt
 vel fuissent Futuro cum amatus ero vel fuero
 eris vel fueris erit vel fuerit. etplē cum amati
 erimus vel fuerim? eritis vel fueritis erint v̄l
 fuerint Infinitiuo mō sine numeris z plonis
 tpe p̄nti z p̄terito imperfecto amari. p̄terito p
 fecto z plusq̄zperfecto amatū eē vel fuille. futuro
 amatū iri Duo p̄ticipia trahunt̄ ab hoc ver
 bo passiuo preteritum z futurū. p̄teritū vt a
 marus. futurum vt amand?.

Doceo doces docet zplē docemus docetis
 docent Preterito imperfecto docebā doce
 bas docebat zplē docebam? docebatis doce
 bāt Preterito p̄fco docui docuisti docuit. zplē
 docuim? docuistis docuerūt vel docuere. Pre
 terito plusq̄zperfecto docuerā docueras docue
 rat zplē docueram? docueratis docuerāt Fu
 turo docebo docebis docebit zplē docebimus
 docebitis docebunt Impatiuo mō tpe p̄nti ad
 secundā z terciā plonā doce doceat zplē doce
 m? docete doceant. Futuro doceto tu doceto
 illis zplē doceam? docetote docento vel docen
 tote. Optatiuo mō tpe p̄nti z p̄terito imperfco
 ūt docerem doceres doceret zplē ūt docerem?
 doceretis docerent Preterito p̄fecto z plusq̄z
 p̄fecto ūt docuissem docuisses docuisset zplē ūt

b i



Bislagsten (nu i Nationalmuseet) ved Riddersals-Trappen paa Københavns Slot: Kong Hans (af Adam Düren 1503) og Christian den Andens Dronning Elisabeth (af Morten Bussert o. 1522.)
Resens Atlas 1679.

havde fuldstændig ændret Handelens Veje. Østersøen og Middelhavet afløstes af Atlanterhavet og Vesterhavet som de vigtigste Have. Handelsvejen fra de italienske Stæder op gennem Tyskland til Hansestæderne, som allerede havde været truet af Hollænderne og Englænderne med deres »Ommelandsfart«, tabte nu i Betydning. I første Omgang var det de spanske og portugisiske Byer, der høstede Fordelene af Opdagelserne, men Nederlænderne og Englænderne kom hurtigt med for efterhaanden at fortrænge Pyrenæerhalvøens Folk fra Førerstillingen.

Samtidig steg Produktionen af Ædelmetal, dels ved en forøget Udvinning i Mellem-europa, dels ved Tilførsler fra de oversøiske Lande. Følgen var en stærkt stigende Pengemængde; Middelalderens Naturaløkonomi blev trængt tilbage, og den stigende Pengeøkonomi skabte en stærk Fremgang i Erhvervslivet, først og fremmest for Handelen. Hertil kom, at man i Slutningen af Middelalderen begyndte at bygge Skibe af en langt større Lasteevne end tidligere, hvorved Fragtomkostningerne naturligvis sank.

For Danmarks Vedkommende mærkedes Fremgangen især ved en stærk Stigning i Kornpriserne, hvad der fortrinsvis kom den danske Adel til Gode og dannede Grundlaget for den økonomiske og politiske Storhedstid, som den danske Adel oplevede i det 16. Aarhundrede, og som talrige skønne Herregaarde stadig bærer Vidnesbyrd om.

Ogsaa aandeligt var det en rig og stormfuld Tid. Opdagelserne aabnede Blikket for en Verden, som hidtil havde været ukendt; det tilvante Verdensbillede vaklede, og det gamle middelalderlige Samfund knagede i sine Fuger; Individet rejste sig i Protest mod Statens og Kirkens absolute Autoritet. Renæssancen Syd for, Humanismen Nord for Alperne brød nye Baner i Kunst, Litteratur og Videnskab, og de nye Lærdomme bredte sig hurtigt takket være den nyopfundne Bogtrykkerkunst.

Christian den Anden var et typisk Barn af denne Tid, splittet som Tiden selv. Snart frastødte han ved sin vilkaarlige Grusomhed, snart viste han Evnen til at vinde Tidens bedste og ædleste Mænd for sig. Skønt han var alt andet end borgerlig i sin Færd, følte han varmt for Borgere og Bønder. Brændende ærgerrig var han, opfyldt af store Tanker om Kongemagtens Betydning, hensynsløs i Valget af sine Midler og dog svag i afgørende Situationer, som om han ikke kunde løsgøre sig fra Middelalderens Arv. Som Dreng havde han en kort Tid været i Huset hos den københavnske Købmand *Hans Bogbinder*, hvis Søn *Ambrosius* blev hans Ven for Livet. Som ung havde han i Norge som Vicekonge maalbevidst bekæmpet Hanseaterne og ogsaa dér vist sin Forkærlighed for Borgerne. Her havde han truffet *Dyveke* og hendes Moder *Sigbrit*, og fra da af var hans og Sigbrits Skæbne uløseligt knyttet sammen. Hun kom fra et Land, hvor Borgerskabet var Rigets førende Stand, og hvor Handelen bragte mægtige Kapitaler til Landet. Saare klog i Finanssager, myndig og hensynsløs, fik hun sammen med Malmø-



Barberer.



Skomagere.



Remsnidere.



Bagere.



Bundtmagere.



Slagtere.



Skrædere.



Smede.

Københavnske Laugs-Segl fra Middelalderen.

borgmesteren *Hans Mikkelsen*, der fra 1517 blev Kongens nærmeste Raadgiver, en afgørende Betydning for Christian den Andens Politik, for trods al sin tilsyneladende Styrke var Kongen en Mand, som i høj Grad paavirkedes af sine Omgivelser.

At den unge Konge var en farlig Mand, forstod Rigsraadet fuldtud, og det søgte at binde ham ved den haardeste Haandfæstning, nogen dansk Konge endnu havde underskrevet. At Adelen saa' skinsygt paa Borgernes voksende Handel, fik sit Udtryk i, at den skulde have Lov at handle direkte med de fremmede Købmænd udenom de danske. Derimod var

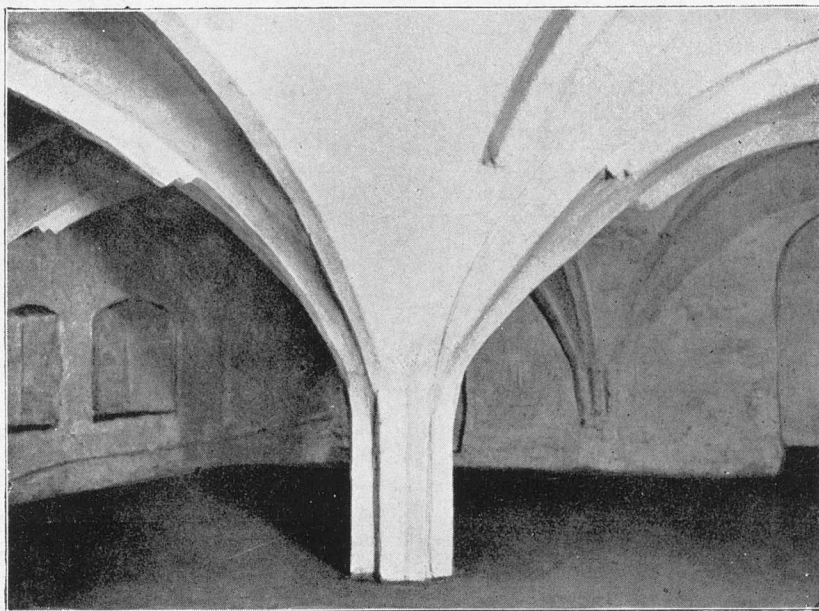


Skilling, Søsling og Hvid, udmøntede af Kong Hans i Københavns Møntergaard.

det til Gavn for Handelen, naar Haandfæstningen bestemte, »hvad som møntes efter denne Dag i Danmark eller Norge, skal møntes saaledes, at to Mark gør Fyldest for en rhinsk Gylden«. Rigsraadet vilde hindre den stadige Møntforringelse, der havde fundet Sted gennem Aarhundreder, og som vel havde givet Kronen en øjeblikkelig Fordel, men i det lange Løb skadet Landet og dets Erhvervsliv. Ikke mindst under den voksende Pengeøkonomi maatte en fast Valuta være en Nødvendighed. Paa dette Omraade havde Rigsraadet ikke behøvet at foreskrive Kongen noget; for baade han og Sigbrit forstod fuldt ud Betydningen af et ordnet Pengevæsen, og de Mønter, han i Begyndelsen af sin Regeringstid lod udmønte, var endog bedre end dem, Haandfæstningen krævede. Allerede Kong Hans havde som den første danske Konge begyndt at slaa Guldmønter; dette fortsattes under Sønnen, og hertil kom nu den store Sølv mønt, der gennem Aarhundreder blev

Landets Hovedmønt, Daleren. Desværre viste det sig senere under Christian den Andens Styre, at hans gode Forsætter maatte give op over for det ubønhørlige Krav om Penge, og under og efter Krigen med Sverige tog Møntforringelsen atter Fart, saa man i Slutningen af hans Regeringstid slog Mønter, der var langt ringere end, hvad Haandfæstningen havde fastsat.

Gennem sin Møntreform havde Kongen haabet at lægge en fast Grund for Danmarks Handelsmagt i Nordeuropa. Med Københavns udmærkede Beliggenhed maatte den kunne



Møntkælderen i Vingaarden, Vingaardsstræde Nr. 6, den ældste Møntsmedje i København.

faa Del i det store Handelsopsving. Dels vilde dette naturligvis være ønskeligt for hele Landets Økonomi, men først og fremmest vilde en rig Borgerstand i Landets Hovedstad være en udmærket Makker i Kampen mod Adelen; for bag alle Kongens humane Love laa dog hans Stræben efter at skabe en stærk Kongemagt.

Under Aaret 1516 berettes i Henrik Smiths danske Aarbog: »Vilde Kong Kristiern gjort en vældig Købstad af København og lagt dér Købmands Handel; thi forbød han alle, som bosiddende var i Smaalandene og andetsteds i Riget, at føre deres Varer uden Lands eller uden Riget, men de skulde føre dem til København og ind til Købstæderne i Øresund«. Det er Christian den Andens Forsøg paa at gøre København til Stabelstad for Østersøen, som den gamle Aarbog her nævner. I 1516 udstedte Kongen nemlig sin almindelige Købstadsforordning, hvorefter Handelen monopoliseredes for Købstæderne. Kun danske Køb-

mænd maatte fremtidig opkøbe de danske Landbrugsprodukter; hverken Gejstlige, Haandværkere eller Bønder maatte saa lidt som tyske Købmænd opkøbe og udføre Landbrugets Varer; kun Adelens Ret til Handel turde Kongen ikke ophæve, dertil var den for vel hjemlet i Haandfæstningen. Desuden blev Haandværk paa Landet forbudt.

At Kongens Handelspolitik dog først og fremmest sigtede paa at fremme Hovedstadens Handel, viste sig allerede derved, at i samme Aar blev Opkrævningen af Øresundstolden forlagt fra Helsingør til København, og Mor Sigbrit blev gjort til dens Opkræver. For de Søfarende var denne Ordning ganske vist temmelig besværlig, men for København maa den have medført store Fordele.

Det mærkeligste var dog Christian den Andens Forsøg paa ad Reklamens Vej at skaffe Handel til København. Han lod trykke en Indbydelse til franske, engelske og skotske, men især hollandske og russiske Købmænd, hvori de opfordredes til at nedsætte sig i København, og han lovede dem store Privilegier. En lignende Opfordring blev sendt til de betydeligste danske Købmænd, og Kongen selv lovede at indskyde en meget stor Sum i Handelen. Samtidig underhandlede han med flere store Handelshuse, blandt andet Fuggernes, om at oprette et Kontor i København. Desværre kom der ikke noget ud af Planerne, men Lybækkerne glemte aldrig, at Kongen havde villet gøre København til Østersøens Stabelplads, og i talrige Flyveskrifter angreb de ham derfor. I et Modskrift svarer Kongens Advokat, Scepperus: »Var det ej tilladt Kongen at gøre København til en ny Stabelstad? Han vilde ogsaa sørge for sine Riger. Han indsaa, hvor meget de Danske tabte ved ej at have nogen egen Handel, og vilde derfor, til uberegnelig Fordel for Riget, efterlade sine Undersaatter et Minde ved at gøre Hovedstaden blomstrende ved Handel. I var hans Venner, men hans danske Undersaatter maatte være det mere, og han maatte tage mere Hensyn til dem end til Eder. Og hvem var det til Skade, naar han til Gavn for sit Rige og alle sine Undersaatter skænkede Købmændene i sin Hovedstad ny Privilegier? ... Han saa', at i England var London berømt ved sin Handel, i Frankrig Rouen, Lyon, Paris, i Belgien Brygge, Antwerpen og flere andre, i Tyskland saa mange berømte Stæder, Frankfurt, Leipzig og endelig Eders Hule, hvori I opæder hele Tyskland. I sine tre mægtige Riger derimod, i Danmark, Sverige og Norge, blev han ingen Havn var, der kunde maale sig med hine og vilde derfor sørge for, at Købmændene ogsaa skulde strømme til hans Byer, og at Danmark ej skulde være saa fattigt paa al Handel, at det ej kunde rose sig af nogen Handelshavn. Og hvilke Love, hvilke Rettigheder forbød saa det?«

Det mest storstilede Projekt til Handelens Ophjælpning er dog Planen om Oprettelsen af et stort nordisk Handelsselskab. Umiddelbart efter det stockholmske Blodbad forhandlede *Hans Mikkelsen* og tre danske Købmænd med Stockholms Magistrat om Oprettelsen af



„Lejrskillings“ fra 1523, slaet i Lejren paa Serritslev Mark under Belejringen.



Firskillings fra 1535.



Toskillings fra 1536.

Skillings fra 1536.



Dalers fra 1537.



Mark fra 1541.

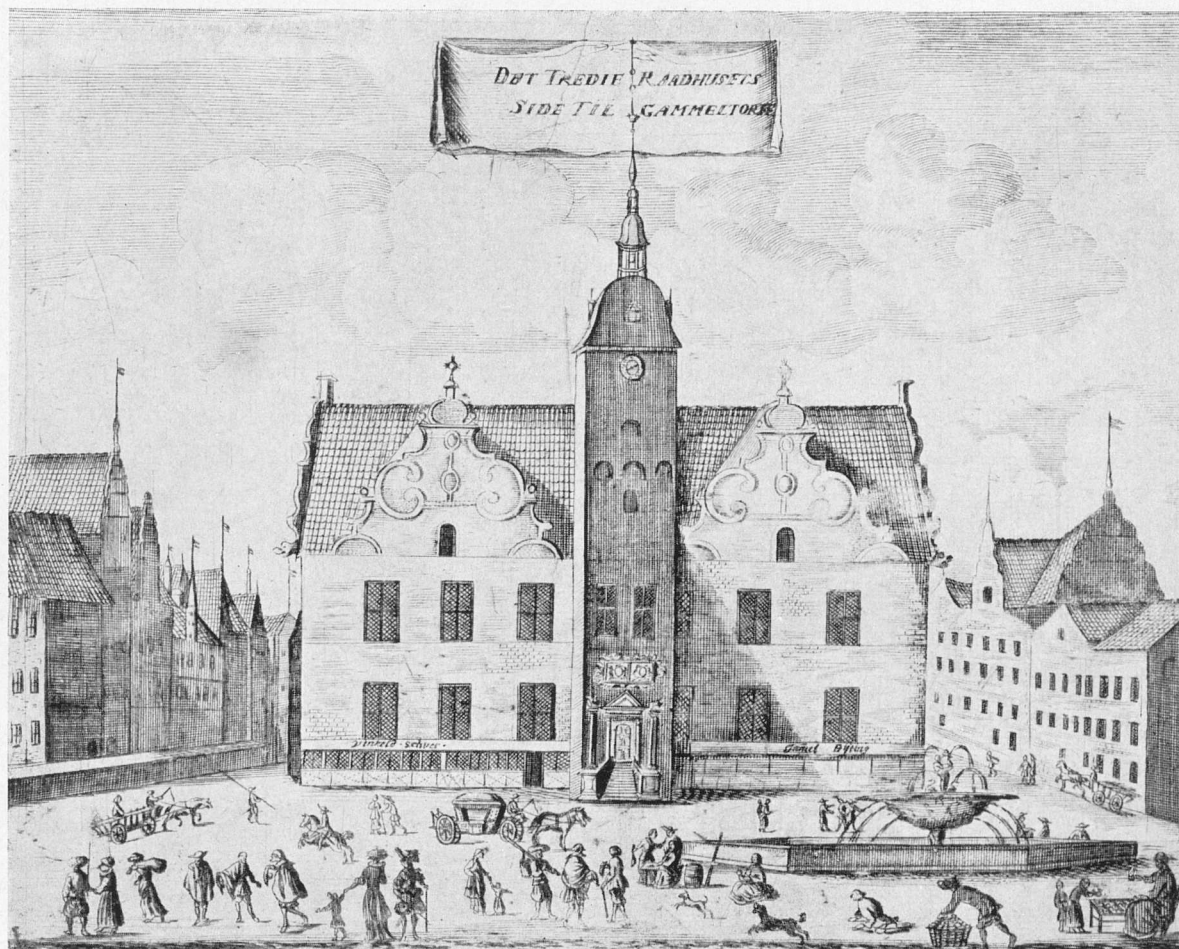
Mønter udmøntede i København under Kongerne Frederik I og Christian III. *Den kgl. Møntsamling.*

et Kompagni, der skulde have Kontorer i København, Stockholm, Nederlandene og i Finland nær den russiske Grænse. Det skulde handle med alle mulige Slags Varer og sende disse fra det ene Kontor til det andet, hvor Afsætningsmulighederne var størst. Af Projektet ser man, at Selskabet skulde arbejde med Kapital, indskudt af Interessenter, og at Overskudet skulde fordeles hvert tredje Aar. Mærkelig er Planen ikke blot som det første Forsøg paa en fælles økonomisk Indsats i de nordiske Lande, men ogsaa fordi den foregriber de Kompagnier, der først mange Aar efter oprettedes i England og Nederlandene, og som Christian den Fjerde herhjemme efterlignede. Hidtil havde den enkelte Købmand handlet for egen Regning og Risiko, nu vilde man fordele Risikoen og ved at drage saa mange ind i Foretagendet som muligt raade Bod paa, at kun faa nordiske Købmænd var kapitalstærke nok til at kunne drive Storhandel. Planen blev aldrig ført ud i Livet, blandt andet hindrede Sveriges Modstand mod Unionen den, men den vidner højt om den Storstiletthed, som prægede Christian den Andens Handelspolitik.

Lige saa dristig er Kongens Plan om at finde en Vej til Indien via Grønland, det ældgamle norske Skatland, med hvilket Forbindelsen var gaaet tabt. Kongen gav *Søren Norby* Ordre til at udruste sig til Togtet, men ogsaa denne — den første Plan til at finde Nordvestpassagen — strandede, da Oprøret i Sverige brød ud.

I 1521 kom Christian den Andens to sidste Forordninger til Gavn for Handelen: Forbudet mod Plyndring af Vrag og den store Bylov, der dels gentog alle de tidligere givne Bestemmelser til Gavn for Handel og Haandværk i Byerne i en klarere Form, dels indeholdt en Række nye Bestemmelser, blandt andet om Markedshandelen. Markederne havde været det sidste Sted, hvor Hanseaterne kunde handle frit; denne Ret opretholdtes for saa vidt, men det bestemtes, at der kun maatte holdes et meget begrænset Antal Markeder, og deres Tid fastsattes nærmere. Saaledes skulde det aarlige Marked i København holdes i fire Uger og begynde 14 Dage efter Sct. Hans. Alle Landbrugsvarer med Undtagelse af Øksne, for hvilke der gjaldt særlige Regler, skulde føres til Byerne og dér sælges til danske Købmænd. For Sjællands Vedkommende bestemtes det, at de skulde føres til København eller Helsingør. Endelig bestemtes det — i Strid med Haandfæstningen — at heller ikke Herremændene maatte handle direkte med de fremmede, men alene henvises til de danske Købmænd. Utvivlsomt har denne sidste Bestemmelse vakt Adelens Raseri og mere end noget andet bidraget til Oprøret mod Kongen to Aar senere.

En medvirkende Aarsag var desuden de alvorlige Skatter, som Kongens Krig i Sverige medførte, og da Svenskerne under Gustaf Vasa rejste sig imod ham, udnyttede alle hans Fjender, Rigsraadsadelen, Gejstligheden og Lybækkerne, Lejligheden. Kongen følte sig ikke i Stand til at tage Kampen op, og sammen med Mor Sigbrit afsejlede han i April 1523 for



„Det tredje Raadhusets Side til Gammeltofff“. Raadhuset blev opført o. 1479, men ombygget af Christian den Fjerde 1606—1610. *Resens Atlas o. 1680.*

at hente Hjælp i Nederlandene. Fra Voldene saa' Borgerne i stort Tal efter ham, der mere end nogen anden havde søgt at ophjælpe deres By. I fire Maaneder havde *Henrik Gøje* lovet at holde Byen; han holdt den i otte. Først da Hungersnøden bankede paa Døren, overgav Byen sig i December til Frederik den Første paa særdeles gunstige Betingelser. Byen slap for Plyndring, den Lod, som ellers altid i de Dage blev en erobret By til Del, og Kongen erklærede, at han vilde stadfæste dens gamle Privilegier og Friheder. Alle nye Skatter og Afgifter skulde ophæves, og Borgerne skulde fremdeles have Ret til at sejle og handle, hvor de vilde. Alle, undtagen Hans Mikkelsen og Sigbrit, skulde have Amnesti; men de to var da over alle Bjerger.

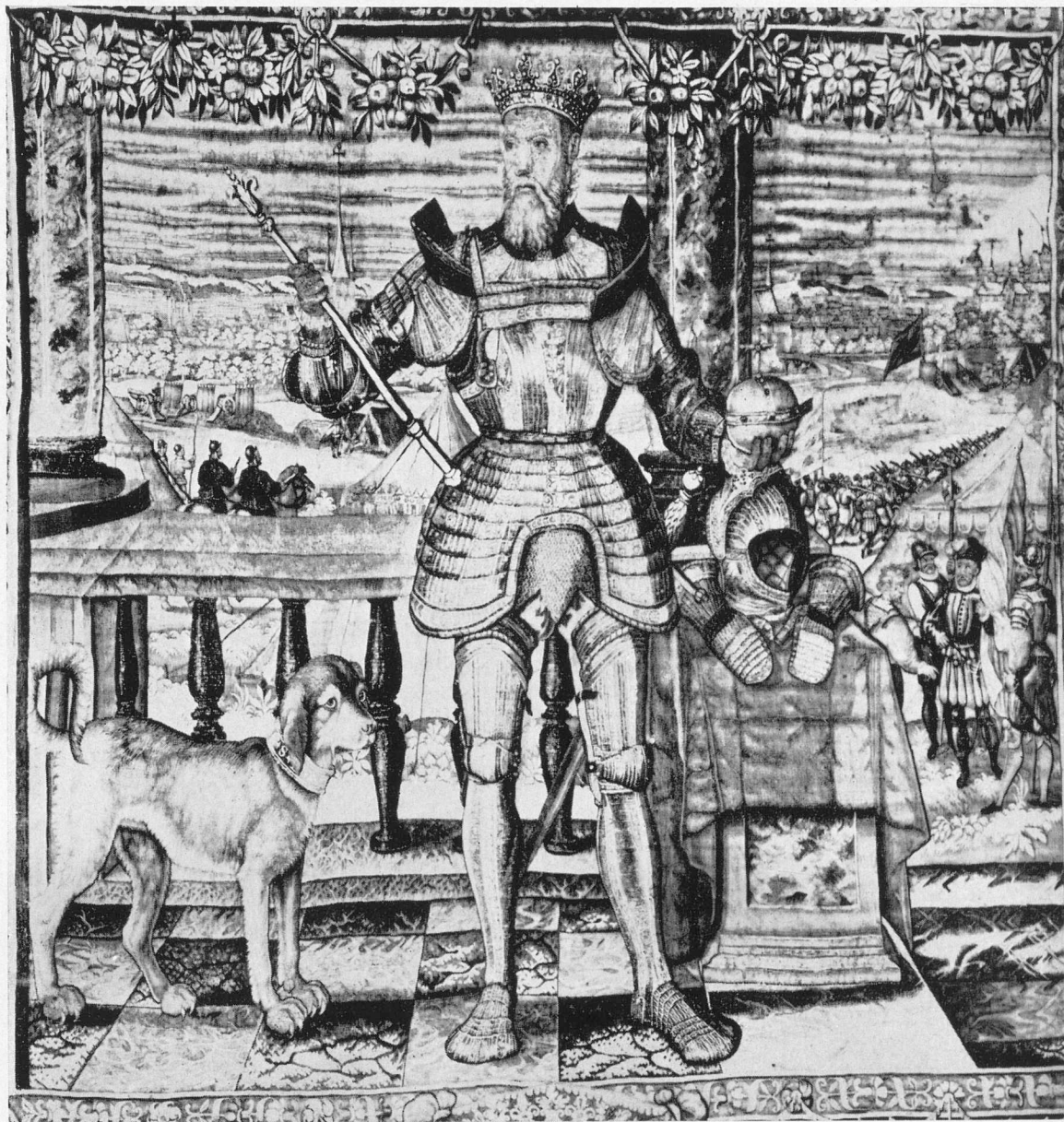
Christian den Andens Love blev brændt paa Baalet, og af hans Arbejde for at fremme

Erhvervslivet blev saa godt som intet tilbage — kun *Hollænderne* paa Amager, som Mor Sigbrit havde indkaldt, og sidst, men ikke mindst, en sikkert tidligere ukendt Selvfølelse blandt Københavns Borgere. Det er i den følgende Tid, som om det er en helt ny Aand, der raader i Byen, en Selvstændighedens og Selvhævdelsens Aand, skønt de økonomiske Forhold næppe var blevet synderlig bedre end før; dertil havde Kong Christians Love haft for kort en Levetid.

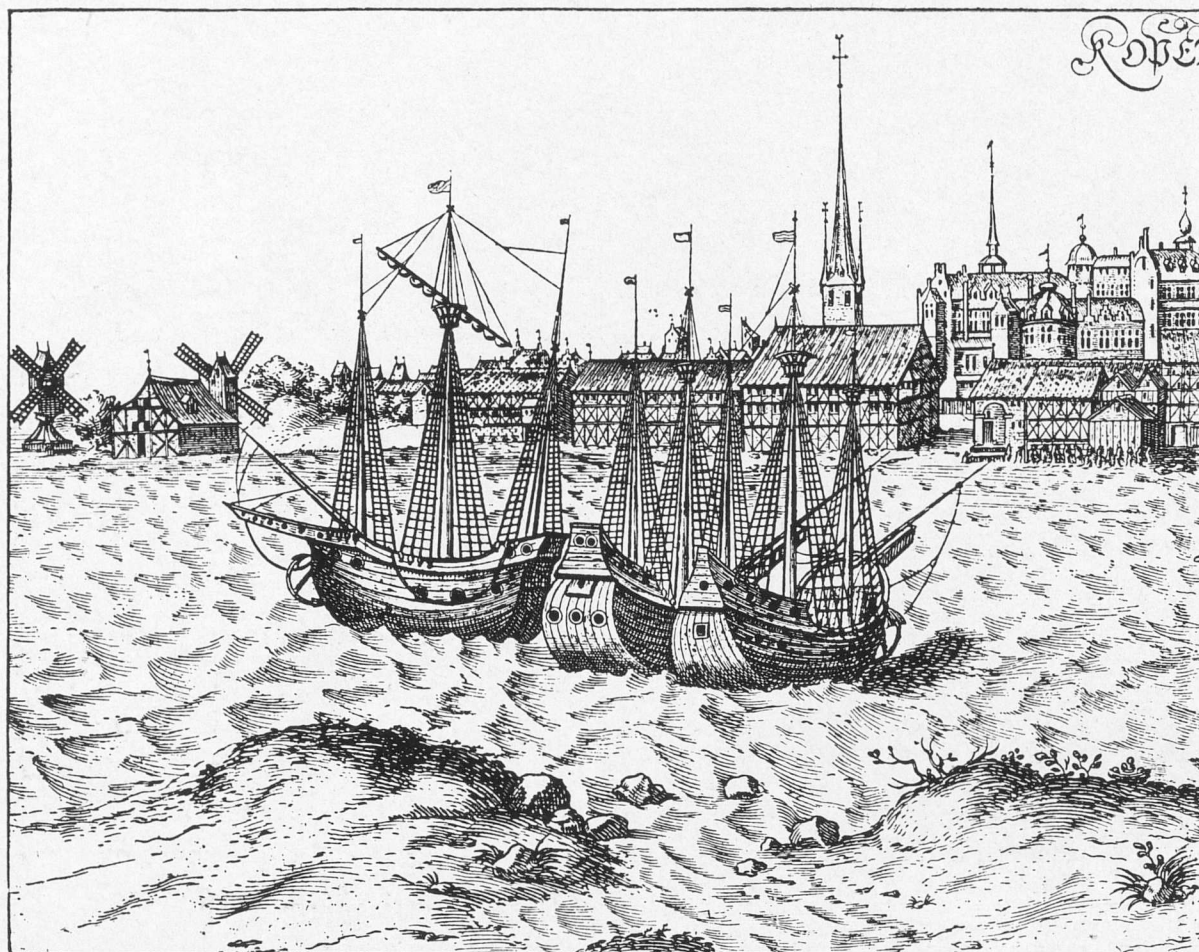
Frederik den Første havde sejret ved Hjælp af Adelen og Lybækkerne, og naturligvis gjorde hans Forbundsfæller Krav paa Belønning. Herremændene fik atter Lov til at handle frit med Udlandet udenom Byerne, og de indskrænkede sig ikke til blot at overtage Udførslen af Landbrugsvarer, men kapitalstærke, som de var, deltog de nu ogsaa i Sildefiskeriet. I 1524 mødte Lybækkerne op med deres Krav. De store Markeder i Skanør og Falsterbo var i den sidste Halvdel af det 15. Aarhundrede gaaet tilbage, da Hollænderne og Englænderne med det voksende Fiskeri i Vesterhavet ikke længere behøvede at søge til Øresund for at faa Sild. Dette havde sikkert været til Gavn for de danske Øresundsbyer, hvortil nu en Del af Skaanehandelen overførtes; men saa meget desto vigtigere blev det for Lybækkerne at sikre sig Herredømmet over den danske Handel. Det lykkedes dem da ogsaa at faa Kongen og Rigsraadet til i September 1524 at udstede et Frihedsbrev til Lybæk og de seks vendiske Stæder, i hvilke de fik Bekræftelse paa alle de Rettigheder, de forud havde nydt, ligesom alle Indskrænkninger i deres Privilegier skulde være magtesløse. Blandt andet fastsloges deres Ret til at holde Kompagni i København. De tyske »Liggere« fik Ret til at drive Handel hele Aaret, heri indbefattet Detailhandel. Det var et haardt Stød for de danske Købmænd, men lykkeligvis viste det sig hurtigt, at hverken Kongen eller Rigsraadet var tilbøjelige til at gøre de tyske Købmænd større Indrømmelser end nødvendigt, og Lybækkernes store Rettigheder fik de ikke Lov til at udnytte i Praksis.

Frederik den Første ønskede ogsaa at vinde Københavns Borgere for sig. Han skænkede dem Landsbyen Serridslev, som var blevet lagt øde under Borgerkrigen, og i 1526 afsagde Kongen og flere Rigsraader Dom i en Sag mellem Borgmestre og Raad paa den ene, Oldermændene for *Det tyske Kompagni* paa den anden Side. I Dommen bestemtes, at de fastbosiddende tyske Købmænd skulde være i Kompagni med de danske, og at kun de ugifte havde Lov at være Medlemmer af *Det tyske Kompagni*. I Virkeligheden var det dette Kompagnis Dødsdom, der herved blev fæddet, og det synes at være blevet opløst kort efter. Derimod støttede Kongen *Det danske Kompagni*, hvor han kunde, og deltog endog i dets Fester.

Endnu tydeligere viste Kongens Velvilje mod Hovedstaden sig, da han i November 1526



Christian den Tredie. Konge-Tapet fra Kronborgs Riddersal, vævet i Helsingør 1581—1584
under Ledelse af Hans Knieper. *Nationalmuseet.*



København set fra Amager-Siden 1587. Tilhøjre ses Vor Frue Kirkes Spir og Københavns Slot

bestemte, at i Fremtiden skulde Byen have 4 Borgmestre og 12 Raadmænd; Borgmestrene skulde vælges af Borgerne, men aflægge Ed til Kongen, et Selvstyre, som ikke engang Christian den Anden havde indrømmet Byen. Utvivlsomt var Hensigten at skille Borgerne fra den gamle Konge, som arbejdede energisk paa at genvinde sit Rige. Hvorvidt det lykkedes Frederik den Første at vinde Borgerne, er svært at afgøre; i alt Fald valgte de kun een af Christian den Andens sikre Tilhængere, *Ambrosius Bogbinder*, til Borgmester. Dog har sikkert den gamle Konges Tragedie og hans forræderiske Tilfangetagelse vakt Sympatien for ham til nyt Liv, og da det Skib, som førte ham til Sønderborg, i Juli 1532 ankrede op paa Københavns Rhed, har mange Borgere følt Harmen stige i Brystet. Frederik den Førstes Tid var iøvrigt en urolig Periode for Danmark og København. Frygten for Christian den An-



i Midten Ankersmedjen og Sct. Nikolai Kirke, længst tilhøjre Østerport.

dens Tilbagevenden bevirkede store Rustninger, og den voksende Reformationsbevægelse greb Aar for Aar stærkere om sig. København var hurtigt blevet Lutheranismens Højborg, og *Hans Tavsens* og de øvrige Reformatorer fik Størstedelen af Borgerskabet med sig.

Lybækkerne havde ikke glemt Skuffelsen efter Frederik den Førstes Tronbestigelse, og da det demokratiske, lutherske Parti under *Jürgen Wullenwewer* havde faaet Magten, var dets vigtigste Maal at genvinde Herredømmet over den danske Handel og faa spærret Øresund for den voksende hollandske Handelsflaade. Saa længe Hollænderne støttede Christian den Anden, var Lybækkerne henvist til Samarbejde med den danske Regering, men efter Kongens Tilfangetagelse forligtes Hollænderne med Frederik den Første, og Lybæk foretog nu en brat Kursændring. Da Frederik den Første døde, fattede Lybæks Borgmester

den fantastiske Plan at gøre Christian den Andens Sag til sin. Han indgik Forbund med sine gamle Fjender, Københavnerne, og i Juli 1534 gik de forbundnes Feltherre, Grev *Christoffer af Oldenburg*, i Land paa Sjælland og besatte København. Signalet var dermed givet til den sidste, men blodigste Borgerkrig i vort Lands Historie. Rigsraadet havde, omend kun nødtvungent, valgt Frederik den Førstes Søn, den ivrigt lutherske *Christian den Tredie* til Konge. Dennes Hær erobrede snart Jylland og Fyn, og i Juli 1535 indesluttede den København, der først overgav sig, da Befolkningen var halvdød af Sult.

Lykkeligvis var Christian den Tredie en mild Herre, der som Lutheraner desuden maatte have en vis Fællesfølelse med Borgerne, og København slap derfor særdeles billigt. Dog mistede Byen den Ret til at vælge sine Borgmestre, som Frederik den Første havde givet den; en ny Magistrat blev udpeget af Kongen, og de menige Borgere mistede enhver Indflydelse paa Byens Styre. Iøvrigt gennemførte Kong Christian efter Erobringen af København straks Reformationen; ved »Bursproget« paa Gammeltorv, hvor Rigets menige Stænder godkendte den netop afholdte Rigsdags Beslutning, afskaffedes den katolske Kirke, og i de følgende Aar gennemførtes Nyordningen.

Forbavsende hurtigt kom Byen til Hægterne igen efter Grevefejden, ja, først nu begynder den københavnske Handel at naa en nogenlunde anselig Størrelse. Lybæk var jo for al Fremtid slaaet ud, og dermed var den værste Hindring for Københavns Handel fjernet. Ganske vist havde Christian den Tredie i Fredstraktaten med Lybækkerne lovet at stadfæste deres gamle Privilegier, men det Løfte holdt han aldrig. Fremtiden var Hollændernes, og af Sundtoldregnskaberne kan man se, hvorledes disse Aar for Aar sejler Hansesaterne mere agterud, men ogsaa flere og flere danske Skibe passerer Sundet, og blandt dem er det atter de københavnske, som er i stort Overtal. Det er da sikkert med Rette, naar *Holberg* skriver om Christian den Tredie: »Dog kan disse Rigers Handel nogenledes siges at have haft sin Begyndelse i denne Konges Tid, da tilforn Indbyggerne i disse Riger aldeles ikke vidste, hvad det var at føre umiddelbar Handel, men vare ikke andet end Høkere for Nederlænderne og Hansestæderne«.

I største Delen af Christian den Tredies Tid var Kansleren *Johan Friis* til Hesselager den ledende Politiker, og selv om han som Adelsmand vel først og fremmest saa' paa sin Stands Interesser, var han utvivlsomt ogsaa Borgerne en god Mand. I flere Forordninger indskærpedes Købstædernes Handelsmonopol, omend Adelen jo stadig var undtaget; først og fremmest søgte man at hindre Forprang paa Landet, de omvandrede Bissekræmmers Handel og Markederne uden for Byerne. Men i hvor høj Grad det lykkedes at gennemføre disse Forbud, er et aabent Spørgsmaal. Et Forsøg paa at bryde Laugstvangen gav i hvert Fald næppe det ønskede Resultat. Johan Friis satte meget ind paa at stabilisere Mønten, der



Rigshofmester Christoffer Valkendorf. *Maleri i Svindinge Kirke.*

under de urolige Forhold atter var blevet forringet, og Kansleren opretholdt med Fasthedens Værdi. Alt dette var selvfølgelig til Gavn for den almindelige Handel, men ogsaa København i Særdeleshed havde Grund til at være nogenlunde tilfreds, først og fremmest, fordi Besejlingen af Sundet og Havnen blev væsentlig forbedret ved Udlægning af Søtønder, til hvis Vedligeholdelse alle Skippere skulde betale Afgift til Hovedstadens Magistrat. Men hvad der mere end noget andet fremmede Københavns Handel i denne Tid var dog Freden. I et Aarhundrede havde Krig og Borgerkrig med korte Mellemrum hærget Landet; efter Grevens Fejde oprandt en Fredsperiode paa næsten 30 Aar, maaske den længste Danmark indtil da havde oplevet; overalt spores der i denne Tid, saavel materielt som aandeligt, en stærk Fremgang, hvori København fik rigelig Del.

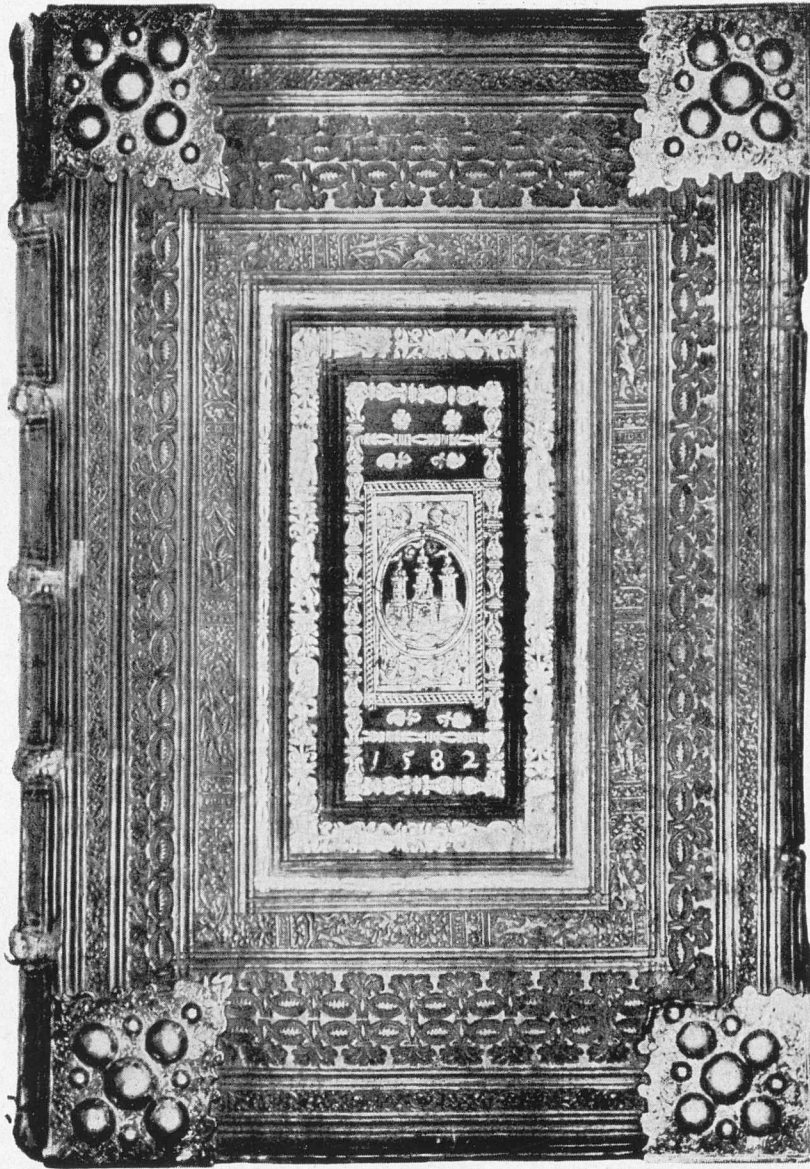
At den danske Søhandel nu fik et nogenlunde anseligt Omfang, kan blandt andet ses deraf, at *Frederik den Anden* i 1561 — to Aar efter at han var blevet Konge — lod affatte den første danske Søret, et fremragende Stykke Lovgivningsarbejde, som København som den danske By, der havde den største Handelsflaade, naturligvis i særlig Grad havde Gavn af. Det er, som om man i Fortalen tydelig mærker Lettelsen over endelig at have afkastet det lybske økonomiske Aag, naar man læser:

»Eftersom Vi befinder, at vore Riger og Lande med deres Øer og Søstæder strække sig alle til det store Hav og ere beringede med Fjorde og Strømme af Øster og udi Vester, og vore Indbyggere efter Guds Skik og Forsyn at skulle have deres største Underholdning og Næring af Søhandel med Afførsel og Tilførsel, Fiskeri og anden Sejladses Brug, da ere Vi billigen deraf foraarsagede og nu udi vort Regimentes Begyndelse besynderlig tilegnede at gøre en god Skik og Ordning derpaa, af hvilken den almægtige Gud kan prises, vore kære Undersaatter maa læres, og al Ting kan ske med tilbørlig Agt og Forsyn imellem alle dem, som af Sejladses Handel skulle sig nære og underholde«.

Søretten beskæftiger sig først og fremmest med Skippernes Forhold til deres Redere, Styrmandens Pligter og Disciplinen om Bord. Som et Vidnesbyrd om, at den danske Skibsfart nu ikke længere holdt sig til de indenlandske Farvande, kan nævnes, at det bestemmes, at Skipperen og Mandskabet har Ret til at have et vist Kvantum Varer med til Salg for egen Regning paa Skibe, der sejler til Holland, England, Frankrig, Portugal eller Spanien. Efter at Søretten var givet, begyndte der at udvikle sig en særlig Domstol for Sø- og Handelssager, og karakteristisk nok var det Københavns Magistrat, der fik overdraget at dømme i slige Sager, ikke blot for deres egen Bys Vedkommende, men for hele Riget.

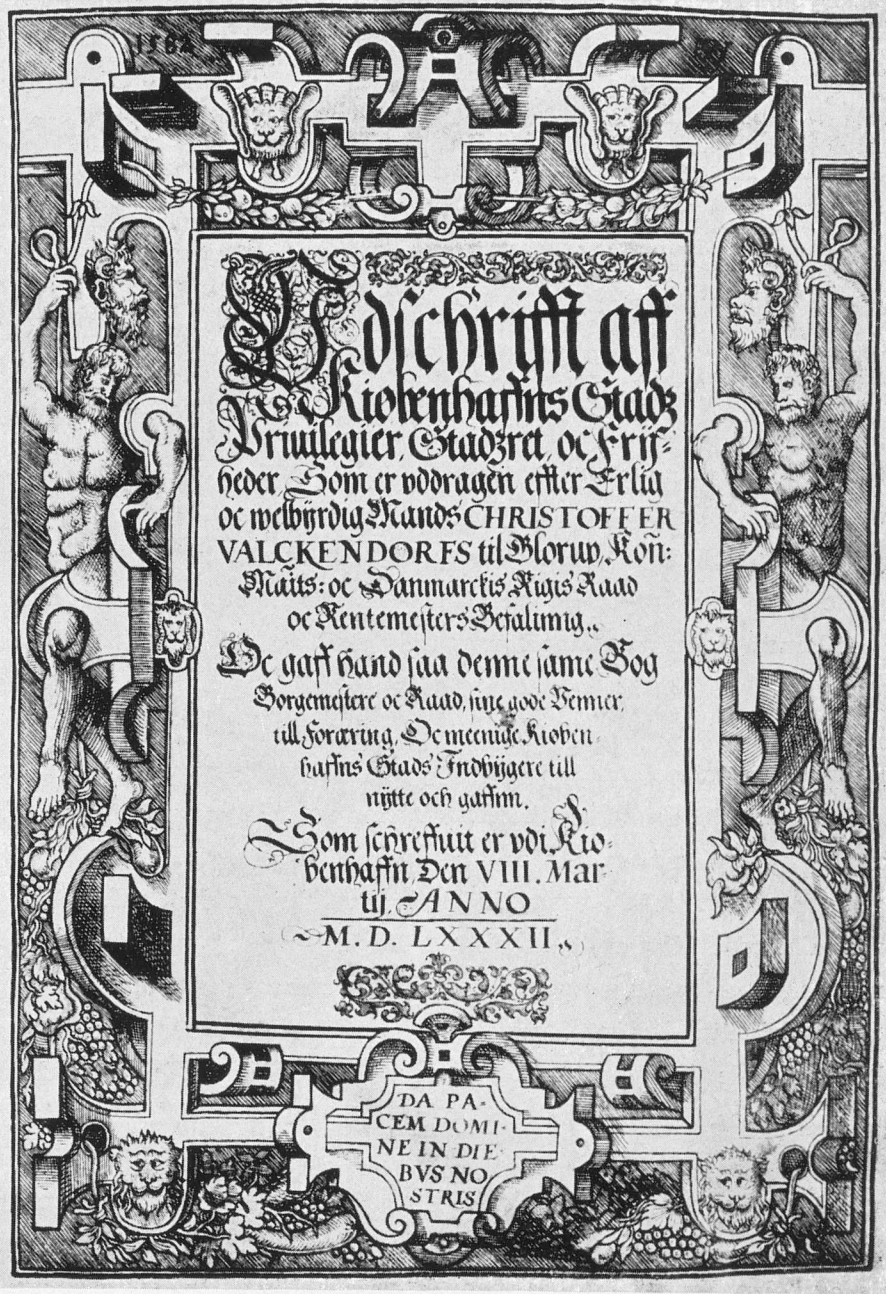
Fra *Frederik den Andens* Tid stammer ogsaa den ældste københavnske — og danske — Lærebog i Navigation, *Laurentz Benedichts* »Søkartet over Øster- og Vestersøen«.

Den lange Fredsperiode blev brat afbrudt af den nordiske Syvaarskrig (1563—70), der



6 Valkendorf-Bogen fra 1582. Københavns Stadsarkiv.

vel for en Tid standsede Fremgangen, men efter Fredsslutningen tog den atter Fart og nu i et ganske andet Tempo end før. I de tre sidste Aartier af det 16. Aarhundrede oplever den danske og dermed den københavnske Handel en Blomstringstid, der klart afspejler sig i Sundtoldregnskaberne. I Aarene efter 1500 gik der kun omkring 5 danske Skibe gennem Sundet aarlig. Ved Aarhundredets Midte er Tallet steget til mellem 11 og 32 Skibe pr. Aar. I 1562 er man naaet op paa 66, hvoraf de 25 er fra København, men efter Syvaarskrigen stiger Tallene henholdsvis til 257 og 88 i 1574, 483 og 192 i 1583, hvorefter Tallet vel daler noget, for i Slutningen af Aarhundredet at ligge paa gennemsnitlig 300 Skibe aarligt, hvoraf en Fjerdedel var fra København. Det var fortrinsvis paa Nederlandene, disse Skibe sejlede, og ofte var der aarlig 100 danske Skibe, der besøgte Amsterdam, men ogsaa de tyske Nordsøbyer, de engelske og skotske Havne blev anløbet af danske Handelsskibe. En Del af Salthandelen fra Frankrig var nu overtaget af de danske Købmænd selv, og ikke faa Skibe drog til Spanien og Portugal. Kun Middelhavshandelen og den oversøiske Handel vovede man endnu ikke at give sig i Kast med. Af en vis Interesse er *Islandshandelens* Udvikling. Før Grevens Fejde havde Hansestæderne, især Hamborg, fuldstændig Herredømmet efter at have fortrængt Englænderne. Christian den Tredie søgte at bryde dette Handelsmonopol ved i 1543 at sende en Ekspedition derop. Han opfordrede Rigets Købmænd til at sende Varer med, »paa det, at Rigets Indbyggere maatte og lære Seglationen til Island og nyde den Fordel, som nu fremmede bruger«. I 1547 bortforpagtede han Islandshandelen til Københavns Magistrat; men det viste sig hurtigt, at de københavnske Købmænd ikke var i Stand til at bryde Hamborgernes Førerskab. Mens disse havde 20 Fartøjer i Sejlads paa Øen, havde København kun to mindre Skibe. I 1557 overtog Kongen da selv Handelen, og Frederik den Anden fulgte paa dette Omraade som vel i det hele taget i den økonomiske Politik i sin Faders Fodspor. Han drev Handelen ved danske Købmænd, som saa fik en Del af Overskudet; først og fremmest reserverede han Svovlhandelen for sig og sikrede sig derved tilstrækkeligt af dette Produkt til Krudtfabrikation. At Sundtoldsregnskaberne dog først i 1574 nævner danske Skibe fra Island, kan blandt andet tyde paa, at ikke alle danske Skibe blev indregistreret. Foruden Handelen nordpaa og vestpaa sejlede naturligvis ogsaa mange københavnske Skibe paa Østersøen, især paa Danzig til hvilken By Forholdet næsten altid havde været godt, da Byen havde haft fælles Interesse med de danske Købmænd i at stække Lybækkernes Magt. Derimod spillede Ruslandshandelen kun en ringe Rolle, især efter at Svenskerne i 1581 havde erobret Narva, over hvilken By saa godt som hele Handelen gik. Frederik den Anden havde ganske vist ogsaa gjort Forsøg paa at sætte sig fast paa Handelsruten, men Besiddelsen af Øsel gav ikke Danmark de samme Chancer, som Svenskernes Erobring af Narva gav dem.



Forsiden af Valkendorf-Bogens Titelblad med Dateringen 8. Marts 1582. Københavns Stadsarkiv.

Ved Udgangen af 16. Aarhundrede var Kjøbenhavn ved at vikle sig ud af det middelalderlige Svøb. Byen begyndte at faa et Præg, der mere var det danske Riges Hovedstad værdigt. Gennem hele Aarhundredet havde Kongerne med større eller mindre Held stræbt efter at forbedre Byens Udseende, først og fremmest ved at fastsætte Regler for Husenes Udseende og ved at forlange, at de mange ubebyggede Grunde skulde bebygges.

Trods disse Bestemmelser for at forskønne Byen var der dog meget, der kunde være bedre, og ikke mindst kneb det med Renligheden. Her gjorde Frederik den Anden en betydelig Indsats ikke mindst under Indtrykket af de frygtelige Pestepidemier, der flere Gange i Løbet af hans Regeringstid hærgede Byen. Det forbydes saaledes at holde Svin i Byen, et Forbud, som i de følgende Aarhundreder Gang paa Gang maa gentages, ligesom det bestemmes, at al Slagtning i Fremtiden skal foregaa uden for Byen. Derfor opføres en Række Slagterboder uden for Vesterport, og Vesterbro blev i lange Tider Slagternes særlige Tilholdssted. Man blev da nogenlunde fri for at have Blod og Slagteriaffald til at flyde i Gaderne; der kunde saamænd ogsaa være Skarn nok endda.

Med Hensyn til Byens Styrelse var der ikke sket nogen væsentlig Ændring, siden Christian den Tredie havde inddraget Hovedstadens Ret til selv at vælge Borgmestre og Raad. Som før var det Lensmanden paa Københavns Slot, der havde den højeste Myndighed i Byens Sager; i Løbet af det 16. Aarhundrede gik denne Myndighed mere og mere over til Statholderen, der dog kun fungerede, naar Kongen ikke var i Hovedstaden. Men da Frederik den Anden oftest opholdt sig paa Rejser eller paa sine Slotte rundt om i Landet, fik *Valkendorf* som Statholder i en Aarrække en afgørende Indflydelse paa Byens Styre. Med Rette ærer Kjøbenhavn ham som en af sine store Velgørere. Han forligte Stridigheder mellem Borgerne og Magistraten, han forbedrede Fæstningsværkerne, han byggede en ny Vejerbod, han udbedrede Havnen, udsmykkede Kirkerne og lod indrette Hvælvinger i Volden, saa Vandet kunde løbe ud gennem dem, ligesom han har Æren for de førnævnte Bestemmelser i Frederik den Andens Stadsret.

I Middelalderen havde der næppe hersket nogen større Standsforskel i Byerne; dertil var Forholdene for smaa. Men i Løbet af det 16. Aarhundrede skilte de velstaaende Købmænd sig ud og blev en Byoverklasse; nu blev ogsaa de organiserede i Laug. I en Politivedtægt fra 1549 bestemmes det om *Klædebolauget*, at det maa handle med alle Slags Klæde, dog saaledes at Skræddernes Rettigheder ikke krænkes, Fløjl, Damask, Silketøj, Lærred i hele og halve Hundreder, hollandsk Lærred i større Stykker, Kobber, Tin og Bly i hele og halve Skippund og i Lispund, Jern i Skippund og Lispund, Sælspek, Laks og Aal i hele og halve Læster o. s. v., kort sagt saa godt som alle Varer i lidt større Partier. Det er dette Laug, der noget senere kaldtes *Vandtsnidernes* (d. v. s. Grosserernes), og hvis

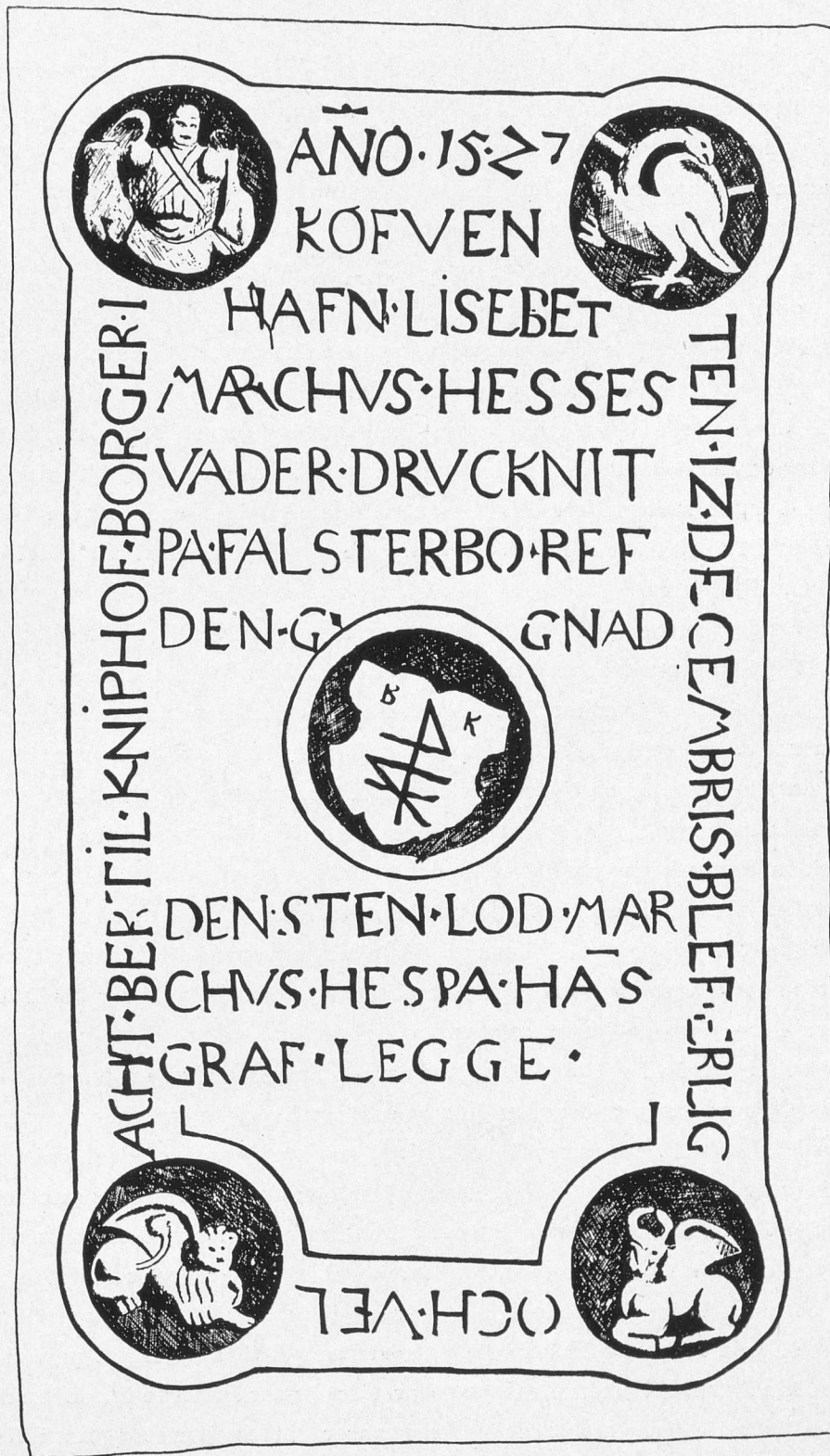


Bagsiden af Valkendorf-Bogens Titelblad. Københavns Stadsarkiv.

Skraa fra 1592 er bevaret. Deres Oldermænd skulde beskikkes af Magistraten efter gammel Sædvane. Enhver agtet og formuende Borger kunde optages, Svende dog først efter, at de havde tjent i 5 Aar i Lauget. To Gange aarligt holdtes Laugsstævne, og to Gange aarligt skulde Oldermænd og de ældste Brødre komme sammen og overlægge deres Købmandskab med Hensyn til Indkøb af Klæde, Korn og andet, »saa intet daarligt Køb begyndes den menige Mand til Skade«. Fremmede Købmænd skulde først tilbyde deres Klæde til Laugets Medlemmer. Disse maatte ikke selv eller ved andre sælge Klæde i Alenvis. Imidlertid synes Vandtsniderne at have misbrugt deres Rettigheder, og da Borgerne klagede over, at Klædet blev for dyrt, og at der var for lidt af det, fik i 1594 alle, der tidligere havde handlet med Klæde, Ret til uhindret at sælge, til hvem de lystede.

I det 16. Aarhundrede træder en Række Købmandspersonligheder klart frem. Mange af disse driftige Forretningsfolk er Tyskere, vel en Følge af, at de Hansekøbmænd, der vilde ligge Vinteren over, skulde indmelde sig i Det danske Kompagni. Dog bærer ogsaa adskillige af Købmændene danske Navne. Den første københavnske Storkøbmand, vi kender noget videre til, er *Albert van Goch*, af tysk Slægt, men muligvis født i København. Allerede i 1511 drev han Handel paa Island, og under Krigen med Lybæk (1510—12) fik han Tilladelse til at udføre Landbrugsprodukter til Hamborg paa Betingelse af, at de ikke kom Danmarks Fjender til Gode. Han var med Hans Mikkelsen i Stockholm i 1520 for at forhandle om Oprettelsen af det nordiske Handelsselskab. Hvor betydelige hans Handelsforbindelser var, kan ses af, at han i 1519 købte en Del Varer, der skulde betales i Antwerpen eller Brügge. Han var en af Christian den Andens tro Mænd, var Borgmester i dennes senere Regeringsaar og fulgte Kongen til Nederlandene, hvorfra han dog vendte hjem, da der i 1524 blev udstedt Amnesti for dem af Christian den Andens Tilhængere, der vilde hylde Frederik den Første. Ogsaa denne Konge forstod han at vinde, og selv om han ikke mere blev Borgmester, fik han det indbringende Embede som Tolder i Falsterbo, hvad han var, til han døde omkring 1550. Jævnside hermed fortsatte han dog sikkert sin store Forretning i København. En stor Del af sin Velstand synes han at have bundet i københavnske Ejendomme.

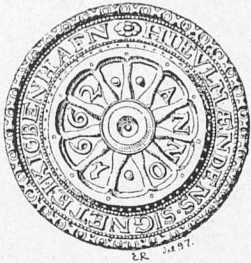
Af et endnu større Format var *Marcus Hess*, det største danske Handelsnavn i Aarhundredets anden Halvdel, Typen paa de Købmænd, der uforfærdet tog Konkurrencen op med Nederlænderne, men som ganske vist til sidst blev slaaet ud og endte som en fattig Mand. Hans Storhedstid var 1560erne og 70erne. I 1566 blev han Borgmester, et Embede han havde, til han i 1589 søgte Afsked paa Grund af Alder og Svagelighed. Under Syvaarskrigen ydede han Staten Laan, og i 1569 paatog han sig hele Leverancen til Flaaden i sin Egenskab af »kgl. Majestæts Købmand«. Samme Aar havde han store Klædeleverancer



Gravsten ved Skanør's Kirke, bestøttet o. 1557 af Borgmester Marcus Hess over Svigerfaderen Bertil Kniphof (død 1527).

til Hæren og leverede ialt i dette Aar Varer for 33,000 Dlr., i det følgende for ca. 40,000 Dlr. Han havde paa denne Tid mindst 12 Skibe paa Søen, hentede Salt og Vin i Spanien, Portugal og Frankrig, dels til Afsætning i Danmark, dels til Transit til Østersølandene. Dog bragte Narvahandelen ham sikkert betydelige Tab, da han synes at have haft Penge til Gode hos Storfyrsten i Moskva, maaske den egentlige Aarsag til hans Nedgang. Ogsaa i Islandshandelen tog han stærkt Del og fik i 1572 Ret til at besejle 3 Havne paa Island i 4 Aar for at opkøbe Svovl, Tran og andre Varer; derfor skulde han betale en aarlig Afgift af 4500 gode Dalere og 2 Læster Svovl. Han byggede desuden Skibe, handlede med Heste, Uld, Korn og andre Varer, kort sagt udnyttede alle de Muligheder, der i denne Opgangsperiode var til Stede. I sin Gaard i Kompagnistræde holdt han saa stort Hus, at udenlandske Gesandtskaber flere Gange tog ind hos ham. Men i 1580erne begyndte det at gaa tilbage for ham; Kongen maatte flere Gange hjælpe, blandt andet ved at give ham Lov at indføre Varer toldfrit, og da han i 1590 døde, havde han for længst udspillet sin Rolle blandt Byens Storkøbmænd.

Næst efter Vandtsniderne kom *Kræmmerne*, der vel ogsaa inden for visse Rammer havde Lov at handle En Gros, men som dog først og fremmest drev Detailhandel. Af deres Skraa fra 1559 fremgaar, at de maatte handle med »Kramgods« (fra Tyskland), som de havde Ene-ret til at staa ude med paa Torvet Onsdag og Lørdag; de havde ikke Lov at handle med Klæde, men derimod maatte de ligesom Vandtsniderne handle med alle Slags grovere Købmandsvarer. Som man ser af Kræmmernes Skraa, spillede *Torvehandelen* en ikke ringe Rolle. Lige siden Byernes Opstaaen i Middelalderen havde Handelen fortrinsvis fundet Sted paa Torvet. Her afsatte Bønderne fra Omegnen deres Produkter, og her handlede de indenlandske og udenlandske Købmænd. Disse sidste var dog i anden Halvdel af det 16. Aarhundrede forlængst fortrængt fra Torvehandelen. Ganske vist var det Detailhandel, der dreves paa Torvet, men Varerne solgtes dog i nogenlunde store Partier, saa Smaafolk i Almindelighed ikke havde Raad at købe her. Derved opstod endnu en Gruppe Købmænd, *Høkerne*, hvis Opgave det var at sælge Varerne videre i ganske smaa Portioner. Høkerne, eller som de kaldtes »*Smørstikkerne*«, fik i 1572 en Skraa, men af denne ses det, at en tidligere, nu tabt, Skraa er gaaet forud. I selve Skraaen bestemmes Reglerne for Salg af Smør, men af 4 Tillægsartikler, der refererer til tidligere Bestemmelser, fremgaar det, at de maa sælge »Smør, Flæsk, Ister, smaa Vægtlys og al ædende Vare, som Høkere tilhøre«, og at Salget heraf skal være forbeholdt alle, der er i samme Laug og har aflagt Borger-Eden. I samme Skraa fastsættes der forøvrigt med Hensyn til Smørsalget nøje Bestemmelser om, hvor stor Avance, Høkerne maa tage pr. Pund, naar Priserne i Indkøb er saa store. Saadanne nøje fastsatte Maksimalpriser og Prisavancer findes iøvrigt ogsaa i flere andre



Hjulmagere.



Glarmestre.



Handskemagere.



Knapmagere.



Sværdfege.



Bødkere.



Blikkenslagere.



Possementmagere.



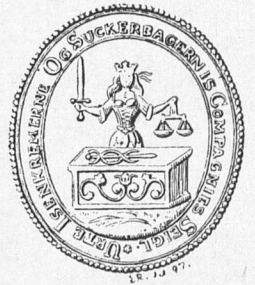
Vævere.



Glarmestre.



Skrædere.



Sukkerbagere.

Københavnske Laugs-Segl fra 17. Aarhundrede.

Forordninger. Fri Handel var jo ukendt, og Øvrigheden maatte stadig passe, at Laugene ikke udnyttede deres Monopolstilling.

Imidlertid havde Høkerne først Lov til at handle paa Torvet efter et vist Klokkeslet, og da kunde de risikere overhovedet intet at kunne købe. Det var derfor almindeligt, at de søgte at købe Varerne af Bønderne uden for Portene; men dette var jo i absolut Modstrid med Regeringens Opfattelse af Byernes Fortrinsstilling, og vi ser derfor, at der stadig skrives ind mod denne ulovlige Forprang. I det hele taget gjorde man alt for at lægge Høkerne Hindringer i Vejen. I 1587 bestemmes det saaledes, at Sælgekoner ikke maa gaa ind i Folks Huse, men henvises dels til Pjaltemarkedet ved Frue Kirke, dels til »det nye Fisketorv«. Men i en Politiforordning fra omkring 1590 forbydes det de stakkels Koner overhovedet at sidde paa Torvene med Flæsk, Kød, Smør, Ost eller andet. I 1599 bestemmes det, at Høkersker kun maa holde Udsalg foran deres Huse. Men trods alle Hindringer lykkedes det ikke at hindre Høkerhandelen, dertil udfyldte denne Købmændenes Underklasse i for høj Grad en Mission.

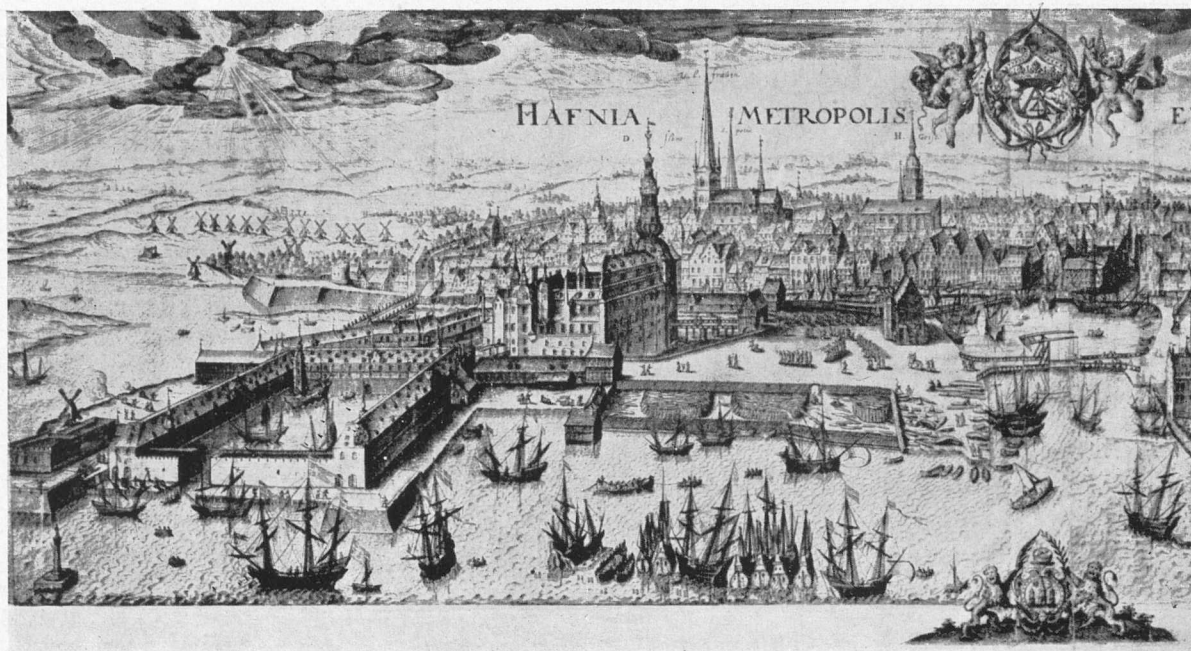
Laugstvangen satte altsaa nu sit Præg paa Købmandsstanden, som den gjorde det paa Haandværkerne. Set fra Købmændenes eget Synspunkt havde den naturligvis den Fordel, at den sikrede de enkelte et nogenlunde Udkomme, men gennem den skrappe Priskontrol, der ganske naturligt knyttedes til Ordningen, maatte den virke hemmende paa Initiativet og sikkert være en medvirkende Aarsag til, at det trods al Statsstøtte ikke lykkedes den danske Købmand at faa nogen større Andel i Verdenshandelen .

CHRISTIAN DEN FJERDES TID. Man har kaldt *Christian den Fjerde* »den første ægte Københavner blandt de danske Konger«, og vist er det, at ingen Hersker som han har sat sit Præg paa vor Hovedstad. Han modtog København som en Provinsby, men han efterlod den som en Storstad, som selv kritiske Udlændinge beundrede. Virksom som han var, altid optaget af, hvad der foregik i hans Riger, baade stort og smaat, levende interesseret i det praktiske Liv og med en Viden om Bygningskunst og Teknik, der var enestaaende, maatte han ganske naturligt komme til at sætte sit Præg paa sin Hovedstad. Hans Svaghed, Mangelen paa det store Overblik, som især blev skæbnesvangert i Udenrigspolitikken, mærkedes ganske vist ogsaa i hans Indenrigspolitik, ikke mindst viste Resultaterne af hans Handelspolitik, at han slog større Brød op, end han kunde bage. Men trods de mislykkede Forsøg paa at gøre København til en Handelsby af Verdensformat har hans Virke dog sat sig saa dybe Spor, at han med Rette er blevet æret som den Konge, der har haft størst blivende Betydning for København.

Siden 1290 havde Københavns Areal været uforandret; Christian den Fjerde fordoblede



Københavns Slot paa Christian den Fjerdes Tid. Udsnit af Johan van Wicks Stik 1611.



København set fra Amager-Siden 1611.

det ved at flytte Østervold, saa den i Forlængelse af Nørrevold naaede ud til det senere byggede Kastel. Han grundlagde Christianshavn og forbandt Sjælland og Amager med en Bro, hvorved Forbindelsen med det rige Amagerland først for Alvor blev skabt. I sig selv var Knippelsbro, eller »den store Amagerbro«, som den kaldtes, en Bedrift, hvad der fremgaar af den Beskrivelse, Resen i 1689 gav den:

»Kong Christian den Fjerde lod den i Aarene 1618—20 bygge og gøre med stor Bekostning, at der kunde være en tryk Overfart mellem Byerne, hvilket nogle af Førstningen holdt at være umuligt og en forgæves Idræt, efterdi Steden var saa ubekvem, og den stride Strøm med saa stor Magt rendte dernedenunder, men Hans Majestæts Skarpsindighed og Fornuft brød igennem det altsammen, saa at han fik sit Forsæt lykkelig frem . . . Broen blev sikker og tryk nok for dennem, som forsigtigen begive sig derover, thi at der i stor Storm og Blæst eller anden ulykkelig Tilfald, undertiden Hæste, undertiden Kuske ere vælt derover ned i Stranden, er mere enten Folkenes egen Uforsigtighed eller Guds forborgne Domme, der kan ramme En paa den faste Jord, end som Broen at tilskrive«.

Hvor stor en personlig Andel, Christian den Fjerde har haft i sine Bygningsværker, strides de Lærde om. Har han været sin egen Arkitekt? Vi kan ikke med Sikkerhed



København set fra Amager-Siden 1611. Stik af Johan van Wick. *Nationalmuseet*.

sige det, men givet er det i alt Fald, at han med sin overordentlig fine Sans for Arkitektur har præget de mange Bygninger og givet Vejledninger til Brug for Bygmestrene. Og som Kongen byggede, byggede Borgerne. Karakteristisk skriver en Samtidig: »Efter-som Kongen bepryder Byen ikke blot med Haver og Huse baade i og udenfor Staden, men ogsaa med dybe Grave og høje Volde, faste Mure og stærke Taarne, efterfølge Indvaanerne dette Eksempel, og i Stedet for Hytter bo de nu i Palæer«.

København blev en skøn Ramme om Christian den Fjerdes selvbevidste Personlighed. Det var jo en Tid, da Kongemagten var i Stigende, og hvad var da mere naturligt, end at Residensstaden skulde give Udtryk for denne Magt. Men som den praktiske Mand Christian den Fjerde var, indsaar han fuldtud, at der krævedes andet og mere end smukke Bygninger, hvis København skulde blive en passende Hovedstad for hans Riger.

Tiden omkring Aar 1600 er den gryende Merkantilismes Tid. Den vilde skabe en stærk Stat i økonomisk Henseende som den nødvendige Forudsætning for den politiske og militære Magt, som maatte være Maalet for Fyrstens Politik. Midlet var en gunstig Handelsbalance, fremkaldt ved en Selvforsyningspolitik, der skulde frembringe de nødvendige Industrivarer i Landet selv, sikre det — saa vidt det var muligt — Raastofferne og de Kolonialprodukter, først og fremmest Krydderier, som Landet ellers havde været

nødt til at indføre. Dette skulde opnaas ved Statens Støtte, noget, der havde været umuligt i Middelalderens decentraliserede Lenssamfund, men som nu var muligt paa Grund af Fyrstens stigende Magt.

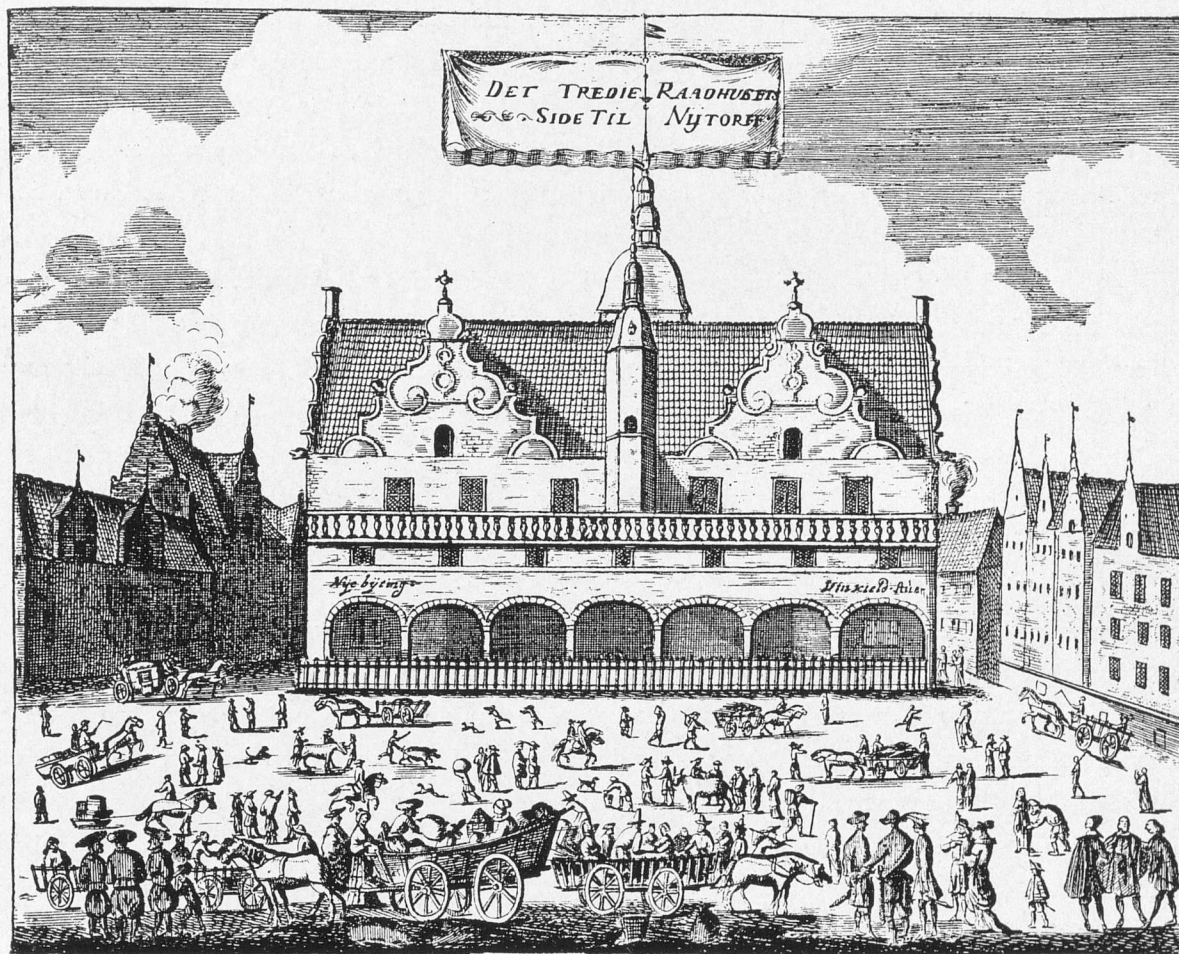
Tidspunktet syntes heldigt valgt. Hansestæderne var jo sakket agterud, efter at Handelsvejene som en Følge af Opdagelserne var ændrede. Endnu betød Handelen paa Amerika ikke stort, men Indienshandelen var en Guldgrube; den evindelige Saltmad krævede jo Mængder af Østens Krydderier for at glide ned. I et Aarhundrede havde Portugiserne haft Eneretten paa Handelen; de betragtede Kendskabet til Ruten som en Forretningshemmelighed. Men i 1596 havde Hollænderne, der jo i Forvejen havde en dominerende Stilling i den nordeuropæiske Handel, opdaget Vejen, og fra nu af blev Handelen paa Indien aabnet for alle Folk, der økonomisk kunde magte den. De nederlandske og engelske Handelskompagnier bragte uhyre Rigdomme hjem; deres Byer blomstrede, og deres Købmænd udbyggede deres Magtstilling i Nordeuropa.

Var det da noget Under, at Christian den Fjerde fik Lyst at prøve at drage nogle af disse Rigdomme til sit eget Land og sin egen Hovedstad, saa meget mere som den Opblomstring af den danske Søhandel, der havde fundet Sted i 1570'erne og 80'erne begunstiget af Hollændernes og Englændernes Kampe med Spanierne, var blevet afløst af en Nedgang, saa de nederlandske Byers Handel var ved at faa en lignende dominerende Stilling som tidligere Hansestædernes.

Danmark skulde have store Muligheder; det laa ved Indløbet til Østersøen, og de stigende Kornpriser samt den forholdsvis lange Fredsperiode efter den nordiske Syvaarskrigs Afslutning havde skabt en Velstand, man aldrig tidligere havde kendt. Men Ulykken var, at det fortrinsvis var Adelen, der havde tjent paa de opadgaaende Konjunkturer, og det, der interesserede Adelen i denne Storhedstid, var ganske naturligt dens vidtstrakte Godser; den Handel, som Herremændene havde Sans for, var Studehandelen, men de manglede Lyst til at inklade sig paa en Storhandel, der vel rummede gode Muligheder for Gevinst, men ogsaa en overordentlig Risiko.

Borgerne havde i mindre Grad faaet Del i de stigende Indtægter, og de savnede baade Kapital og det nødvendige Udsyn. Det var forsaa vidt ikke mærkeligt, som de jo først for nylig var bleve befriet for Hanseaternes Formynderskab. Nederlænderne havde ganske vist overladt de danske Købmænd den indenrigske Handel, men Storhandelen vaagede de over og tillod nødtigt, at Konkurrenter gik dem i Bedene.

Christian den Fjerde var ikke den, der lod sig skræmme af eventuelle Hindringer; han var Fyr og Flamme for sine Idéer; hvad Hollændere og Englændere kunde udføre, maatte ogsaa Danske og Nordmænd være i Stand til. Da det syntes, som om Nederlændernes



„Det tredie Raadhusets Side til Nytorff“, efter Christian den Fjerdes Ombygning 1606—10.
Resens Atlas 1679.

Succes hang sammen med Oprettelsen af de store Handelskompagnier, tog han fat paa at skabe tilsvarende Sammenslutninger i Danmark. Trods alt, hvad der kan siges om Kompagnierne og deres dyre Administration, var det vel ogsaa den eneste Maade, hvorpaa man kunde samle den fornødne Kapital til et saa stort og risikabelt Foretagende, som Udrustningen af de store Skibe til oversøisk Fart var.

Christian den Fjerde begyndte dér, hvor Chancerne var de mest nærliggende, med Islandshandelen, der i den foregaaende Tid havde vist sig at være et Foretagende uden altfor stor Risiko. I 1602 fik Borgerne Monopol paa Islandshandelen.

Meningen var, at man skulde fortrænge de fremmede Købmænd, der før havde haft Ret til Handelen; men da nu Kongens egne Undersaatter »Gud være lovet« var tilstrække-

lig formuende til at paatage sig Handelen, fik Borgerne i København, Helsingør og Malmø overdraget Sejladsen paa 12 Aar. De skulde forsyne Landet med de nødvendige Varer. Af de 20 Havne paa Island fik København de 6, Malmø 7 og Helsingør 7, men hvis det blev nødvendigt, at flere Havne besejledes, skulde Købmændene være forpligtede dertil. I 1614 blev Privilegiet fornyet, men nu fik karakteristisk nok København Ret til 11, Malmø til 2 og Helsingør til 8.

I 1620 oprettedes et islandsk Kompagni med en Indskudskapital paa 66,000 Rdl., og i Løbet af 1620'erne lykkedes det virkelig at slaa den hamburgske Islandshandel ud. I en Aarrække gav det vistnok udmærket ledede Kompagni et betydeligt Overskud, selv om det ikke helt lykkedes at holde fremmede Købmænd ude.

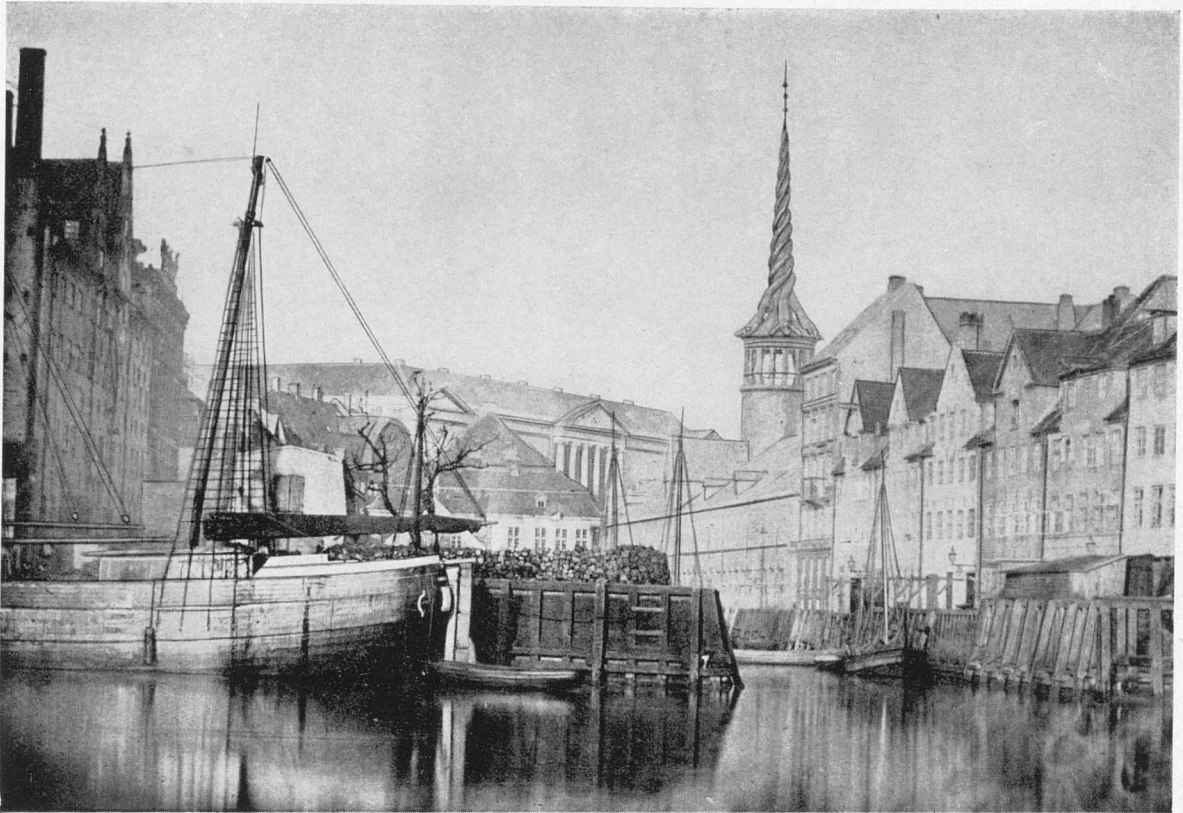
Det første og største af Kompagnierne var det ostindiske, der oprettedes i 1616, tre Aar efter den heldigt førte Kalmarkrigs Afslutning, en Tid, da Christian den Fjerde stod paa Højdepunktet af sin Magt. Ideen havde Kongen vel faaet af flere Hollændere, der allerede havde været i Indien, og som nu tilbød ham deres Tjeneste. Den 17. Marts 1616 stadfæstede Kongen Selskabets Oktroj. »*Det dansk-ostindiske Kompagni*« fik Eneretten til Handelen paa Indien for et Tidsrum af 12 Aar. Alle kunde blive Deltagere mod at indskyde en Kapital paa mindst 150 Rdl. Kompagniet skulde ledes af ni Forstandere, hvoriblandt »Admiralen og Viceadmiralen« paa de udsendte Skibe. Foruden deres Gage skulde de have 2½ pCt. af Værdien af alle ind- og udgaaede Varer. Kongen skulde have 2000 Rosenobler, naar de første Skibe vendte hjem; derefter skulde han blot have Indførselstolden.

Det viste sig imidlertid hurtigt, at det var lettere sagt end gjort at fremskaffe de nødvendige Penge. Kongen maatte henstille til Hoffets »Betjente«, at de indskød en Del af deres Løn i Foretagendet, og selv tegnede han sig for ikke mindre end 16700 Rdl., en meget stor Sum i de Dage. Desuden lovede han at stille Orlogsskibe til Beskyttelse af de udsendte Handelsskibe, og han udskrev søkyndige Skippere og Styrmand til disse. Endelig overlod han Kompagniet »et Hus ved Stranden« til Pakhus.

Trods de Hindringer, Hollænderne søgte at skabe, lykkedes det dog at faa den første Ekspedition udrustet: »den indiske Flaade« bestod af to af Kronens Krigsskibe, to Handelsskibe, der ejedes og udrustedes af Kompagniet, og et lille hollandsk Skib, som man havde lejet til at følge med Flaaden som Forsynings-skib. Til »Admiral« udnævntes den kun 24aarige *Ove Gedde*. Det viste sig at være et heldigt Valg; for trods sin Ungdom og Uerfarenhed var *Ove Gedde* en fortrinlig Leder, dristig og energisk, snarraadig og udholdende. *Geddes* Togt mislykkedes for saa vidt man havde regnet med at opnaa store Resultater paa Ceylon, men han — eller rettere Hollænderen *Crappé*, der blev den første



Kong Christian den Fjerde. Maleri af Peter Isaacsz o. 1612. Det nationalhistoriske Museum paa Frederiksborg.



Børsen, opført af Christian den Fjerde 1619—1626, havde oprindelig Tilsejling ved begge Sider.
Børsgraven blev først tilkastet 1870 og Slotsholmsgade anlagt paa dens Plads.

Guvernør derude — erhvervede Byen Trankebar paa Koromandelkysten; her byggedes Fæstningen Dansborg, og herfra anlagdes der Handelsloger dels langs Indiens Kyst, dels paa de ostindiske Øer.

Noget straalende Udbytte gav Ostindiehandelen ikke; Anlæggene kostede mange Penge, og Sejladsen var farefuld; adskillige Skibe forliste og andre blev overfaldet af Sørøvere. Dog gik det nogenlunde, saa længe Crappé ledede Kolonien, men efter at han i 1636 opgav sin Post, gik det ned ad Bakke, og i 1650 ophævedes Kompagniet, efter at det havde kostet Kongen og Staten betydelige Summer.

Det gik endnu daarligere med et Par andre Kompagnier. I 1621 blev der oprettet et vestindisk Kompagni i Holland, og tre Aar senere gav Christian den Fjerde Bevilling til Oprettelsen af et *dansk-vestindisk Kompagni*, men dette synes at have betydet lige saa lidt som det *guineiske Kompagni*, der oprettedes i 1643.



Prospekt af København i Christian den Fjerdes sidste Aar. I Forgrundens Midte ses Knippelsbro.
 Stik af v. d. Hoeyen o. 1640.

Ogsaa den vigtige *Salthandel* søgte Kongen at organisere gennem Oprettelsen af Kompagnier, der skulde dannes rundt om i Købstæderne; nogen større Betydning fik de ikke og opløstes snart paa Grund af Kapitalmangel.

Den mest storstilede af Christian den Fjerdes Planer var dog vistnok Forsøget paa at finde *Nordvestpassagen* Nord om Amerika. Handelen paa det nordlige Atlanterhav havde altid interesseret Kongen. Hans berømte Rejse til Nordkap var saaledes et Led i hans Interesse for Handelen paa Nordnorge. Med Grønland var Forbindelsen gaaet tabt, men et Skib ført af *Godske Lindenow* genfandt atter Landet og besejlede det i 1605 og 1606; bortset fra at han medbragte nogle Grønlændere, der vakte den største Opsigt, fik hans Togter ingen Betydning. Nogle Aar senere begyndte en Række Skibe at drive Hvalfangst; der dannedes flere Hvalfangerselskaber, hvoraf et fik Eneret paa Fangsten under Grønland. Alt dette fik Christian den Fjerde til at overveje Muligheden af gennem Davisstrædet at søge Nord om Amerika. I *Jens Munk*, der havde været Deltager i Hvalfangsten, fandt han den rette Mand, og i 1619 drog denne ud paa sin berømte Ekspedition, hvorfra

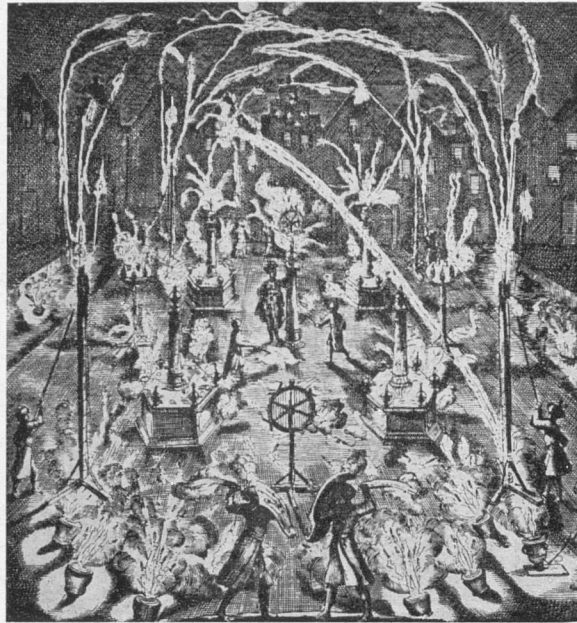


Østervold. Den sidste Rest af Christian den Fjerdes Udvidelse af Byens Befæstning blev sløffet ved Anlægget af Boulevardbanen o. 1915.

han selvtredie vendte tilbage, efter at hele den øvrige Besætning var døde af Skørbug. Forsøget var mislykkedes, men Grønlandshandelen beskæftigede stadig Christian den Fjerde og i 1636 blev der oprettet et *grønlandsk Kompagni*.

Ligesom de store Handelskompagnier blev en Fiasko, saaledes blev ogsaa Kongens Forsøg paa at skabe en dansk Industri det; kun Møllerne langs Mølleaaen, af hvilke de fleste som Kornmøller stammede fra Middelalderen, fik blivende Betydning, men af Manufakturterne i København overlevede ingen Nedgangens Aar. Vel først og fremmest for at skaffe Arbejdere til disse, ophævede Kongen i 1613 Laugene, men det viste sig hurtigt, at Tiden langt fra var inde til at knække de gamle Korporationer.

Hvad var nu Grunden til, at denne stort anlagte merkantilistiske Politik slog fejl?



Fyrværkeri paa Slotspladsen ved den udvalgte Prins Christians Bryllup 1634.

Man har bebrejdet Kongen, at han mere saa' paa sine egne end paa Borgernes Interesser; »Os til Ære og dennem (de participerende Købmænd) med Guds Hjælp uden Skade«. Det er dog sikkert en uretfærdig Bedømmelse. Naturligvis saa' Kongen først paa Statens Interesser, hvad der ud fra hans Opfattelse faldt sammen med Fyrstemagtens. Men han troede sikkert, at hans Handelspolitik, der først og fremmest støttedes økonomisk af ham selv, vilde blive til Gavn for alle, hvad den jo ogsaa vilde være blevet, hvis den var lykkedes. Eftertiden har været bagklog og stemplet Kongens Planer som fantastiske. Men han kunde dog ikke forudse, at den Opgang, der havde været en Følge af de stigende Kornpriser, omkring 1630 vilde afløses af Stilstand og Tilbagegang. Derimod bar Kongen Skylden for den Udenrigspolitik, der kastede Danmark ind i Trediveaarskrigen og senere i Torstensonkrigen. De tærede paa Kapitalen, og af den var der ikke for meget. Da Kongen ikke længere havde Raad til at betale Underskuddene, gik Kompagnierne i Stykker; for de københavnske Købmænd havde lige fra første Færd holdt deres Penge tilbage fra saa storstilede, men risikable Foretagender.

Hvor stor Betydning, Kompagnihandelen har haft for København, er vanskeligt at sige; men Udrustningen af de store Skibe har dog vel bidraget til Erhvervslivets Fremme, og de Erfaringer, Søfolk og Købmænd vandt, skulde komme til Nytte senere.



Borgmester Matthias Hansens Gaard, Amager Torv Nr. 6, opført 1616.



Strandgade Nr. 32—36. Foroven Husenes Tilstand o. 1940, fornedes Rekonstruktion af deres oprindelige Udseende o. 1640. *Opmaalinger af H. H. Engquist.*

Kongens merkantilistiske Politik fik større Betydning i det smaa end i det store. Endelig lykkedes det at faa gennemført ensartet *Maal og Vægt*. Paa Raadhusets Dør sad Stadens rette Alenmaal, saa at Kræmmerne kunde have en Alen at rette sig efter, og inde i Forstuen hang Byens Bismær og Pottemaal. Derimod lykkedes det ikke Kongen at gennemføre en sund Pengepolitik. Udgifterne til Krigene og til de store Hoffester, f. Eks. ved den udvalgte Prins Christians Bryllup, tærede haardt paa Statens Finanser og medførte en stadig Møntforringelse.

Varigere Betydning fik *Børsen*. Ideen til den fik Kongen muligvis under sit Englandsophold i 1614. 1619 tog man fat paa Bygningen og i 1626 stod den nogenlunde færdig, maaske det ejendommeligeste og smukkeste af alle Kongens Bygningsværker. Den var beregnet paa at være en Varebørs — fra de 20 Boder i nederste Stokværk skulde der sælges grovere, fra de 36 i øverste finere Varer. Paa begge Sider kunde Skibene lægge til og ud-



Borgmester Mikkel Vibes Gaard, Hjørnet af Strandgade (Nr. 32) og Sct. Annægade, opført 1636.

losse deres Varer. Opsynet med Handelen paahvilede en Børsmester, der tillige var Byens Postmester — i 1624 havde Kongen oprettet det danske *Postvæsen*. Mange udenlandske Handlende havde deres Butikker her, men de danske Købmænd holdt sig tilbage; først og fremmest solgtes der her Luksusvarer fra hele Verden, og at Børsen var en af Byens Seværdigheder, kan ses af den Beskrivelse, den franske Gesandt Ogier skrev efter sit Besøg i København i 1634. Ogier kalder den »en ny og prægtig Bygning, hvor allehaande fornemme Folk, ogsaa adelige Fruentimmer samles.« Saaledes kom Kongens mange Døtre her hyppigt. Da de københavnske Købmænd efterhaanden følte sig truede af Handelen paa Børsen, lejede fire af Byens mest ansete Borgere den for atter at udleje den til Stadens egne Handlende; men da de tre Aar, for hvilket Lejemaalet gjaldt, var udløbet, ønskede de ikke at forny det, og Kongen maatte atter overtage Bygningen. I 1642 udlejedes den til Storkøbmanden *Jacob Madsen*, der var Borgmester paa Christianshavn, og denne synes at have tjent saa godt, at han i 1647 købte Børsen af Kongen, et Bevis paa Statens elendige økonomiske Forhold.

Børsen var et Led i Kongens Interesse for Havneområdet. Før hans Tid havde Københavns Havn stort set været indskrænket til Farvandet mellem de smaa Holme og Sjælland; den var nu blevet for lille, og Skibenes større Dybtgaaende gjorde det vanskeligt at besejle den, da den blev opfyldt af Skarn, Ballast o. lign.

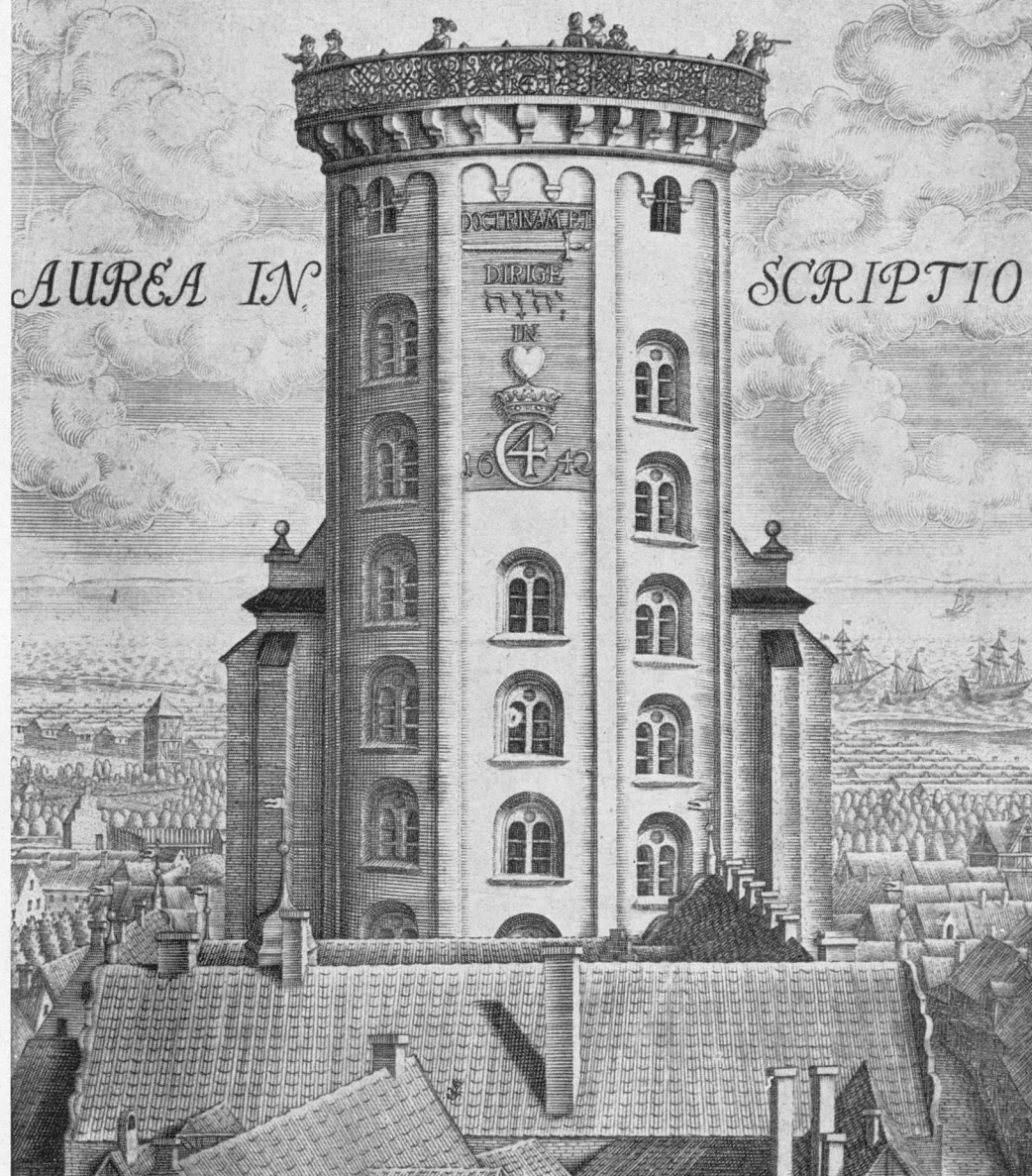
Valkendorf havde forbedret Havnen; men først Christian den Fjerde gennemførte en større Udvidelse, idet han byggede Toldboden og anlagde Strækninger ud for denne som Havn. De smalle Farvande mellem Holmene blev nu kun brugt til smaa Fartøjer. Desuden byggede Kongen sin Krigshavn mellem Tøjhuset og Proviantgaarden, hvor selv de største Skibe kunde løbe ind.

En samtidig fransk Rejsebeskrivelse anslaaer Københavns Havn til at kunne rumme mere end 400 Skibe; Rammerne til en Storhavn var saaledes skabt, men i hvor høj Grad udnyttedes den nu af danske Skibe?

Desværre var langt de fleste Skibe, der anløb Havnen, udenlandske, og i 1630'erne og 40'erne synes den københavnske Handelsflaade at være i stadig Tilbagegang. I 1635 havde København kun 88 Skibe paa tilsammen 2370 Læster (ca. 5000 t), og i 1647 var Tallet dalet til 64.

Billedet var saaledes ikke lyst i Kongens senere Regeringstid; og dog var Nedgangen sikkert ringere i København end i det øvrige Land. De mange Bygningsværker, Leverancerne til Hoffet og først og fremmest Udrustningen af den store Flaade maa have stimuleret Omsætningen, og naar man ser paa de enkelte ledende Personligheder inden for Handelen, faar man alligevel Indtryk af, at der var vokset en velhavende, selvbevidst

STELLÆBURGI REGII HAUNIENSIS



Rundetaarn, opført som astronomisk Observatorium af Christian den Fjerde 1637—1642.

Stik af H. A. Greys 1657.

Borgerstand op, der havde Muligheder for at gøre sig gældende, hvis Konjunkturerne blev bedre. Mange af disse Købmænd var indvandrede fra Tyskland eller Nederlandene; for Christian den Fjerde gjorde adskilligt for at lokke kapitalstærke fremmede til.

Den betydeligste danskfødte Købmand var *Mikkel Vibe* (1565—1624). Han var en jydsk Bondesøn, der var kommet i Tjeneste hos Marcus Hess. I 1593 tog han Borgerskab og oparbejdede hurtigt en blomstrende Forretning, først og fremmest paa Island og Nordlandene; og han var blandt dem, der omkring 1616 deltog aktivt i Hvalfangsten; han synes at have været Grundspekulant i stor Stil — de formuende Købmænd foretrak aabenbart at anbringe deres Kapital i Jord fremfor i oversøiske Handelsforetagender — og en Gade, der laa, hvor nu Kultorvet har sin Plads, havde Navnet Mikkel Vibes Gade. Naturligvis deltog han i Christianshavns Bebyggelse, og uden for Vesterport ejede han en Kro. Fra 1609 til sin Død var han Borgmester. Han var en overordentlig anset Mand, hvis Søn *Peder Vibe* blev adlet og fik en straalende Karriere som Diplomat.

Islandshandelen og Hvalfangsten var ogsaa Grundlaget for den indvandrede Hamborger *Johan Braems* Virksomhed; men desuden deltog han i den ostindiske Handel og var en af de ledende Mænd i Kompagnierne. Han synes at have været den dristigste af Tidens Storkøbmænd; saaledes anløb et af hans Skibe en Havn paa Spitsbergen, som Kongen befalede skulde kaldes Kristianshavn, han var Forpagter af Kobberværkerne i Norge, og det var paa hans og hans Broders Foranledning, at et guineisk og afrikansk Kompagni oprettedes i 1636.

Fra Lybæk stammede *Steffen Rode*, som maaske en Overgang var Byens rigeste Købmand; fra omkring 1620 er han en af de førende i Byen. Han handlede med Silke og Klæde, Kniplinger, Brokade og andre Luksusvarer og med grovere Varer som Jern, Rug, Vin og Sild. Vi møder ham som Participant i Klædekompagniet og det grønlandske Kompagni. Af disse Foretagender skulde han imidlertid ikke blive rig; det blev han derimod sikkert som Landets største Studeeksportør. Af hans Regnskabsbog kan man se, at alene Handelen med Kongen og hans Studehandel i visse Aar gav ham en Omsætning paa 95,000 Rdl., og da han jo ogsaa havde andre Jern i Ilden, skal hans aarlige Omsætning nok have været mindst et Par Millioner Kroner maalt i Nutidens Mønt; efter hans Død i 1638 førte hans Arvinger den store Virksomhed videre.

Ved Siden af disse tre Storkøbmænd kunde andre nævnes, der omend mindre fremragende, alligevel var af et betydeligt Format. Selv om den københavnske Købmand først og fremmest levede af Kommissionshandel som Hollændernes Repræsentant, havde han dog samlet sig en saadan Erfaring og Kapital, at han ikke behøvede at gaa til Side for den Adel, der ved Christian den Fjerdens Død havde hele Magten i Landet i sin Haand.



Et af Mikkel Vibes Sølv-Bægere, som han i 1613 skænkede til Københavns Raadstue.
Københavns Bymuseum.

KØBENHAVN UNDER DEN UNGE ENEVÆLDE. Christian den Fjerdes sidste Aar var ikke gode for København, og de nærmest følgende Aar blev ikke bedre. Da fik under *Frederik den Tredie* de storpolitiske Begivenheder en Betydning for Hovedstaden som ikke i lange Tider. I 1657 erklærede Kongen Sverige Krig, og Følgen blev ogsaa den ulykkelige Fred i Roskilde, hvorved Danmark maatte afstaa de skaanske Landsdele. Men Freden varede ikke længe. Den 8. August 1658 gik Karl Gustaf i Land i Korsør og marcherede mod København.

Denne Gang var Kongen ikke til Sinds at give sig uden Kamp, og Københavns Borgere stod som bekendt tro ved hans Side. For at opmuntre dem udstedte Kongen og Rigsraadet allerede den 10. August det berømte Frihedsbrev, hvorefter Københavns Indbyggere fik samme privilegerede Stilling som Adelen. Paa fremtidige Stændermøder skulde Borgerne betragtes som en fri Rigens Stand med særlig Stemmeret. Byen fik Løfte om Selvstyre og som Stabelstad Eneret paa Indførelse af Varer fra Udlandet. Endelig skulde Byen fritages for Indkvartering i Fredstid og kun betale Skat efter egen Bevilling.

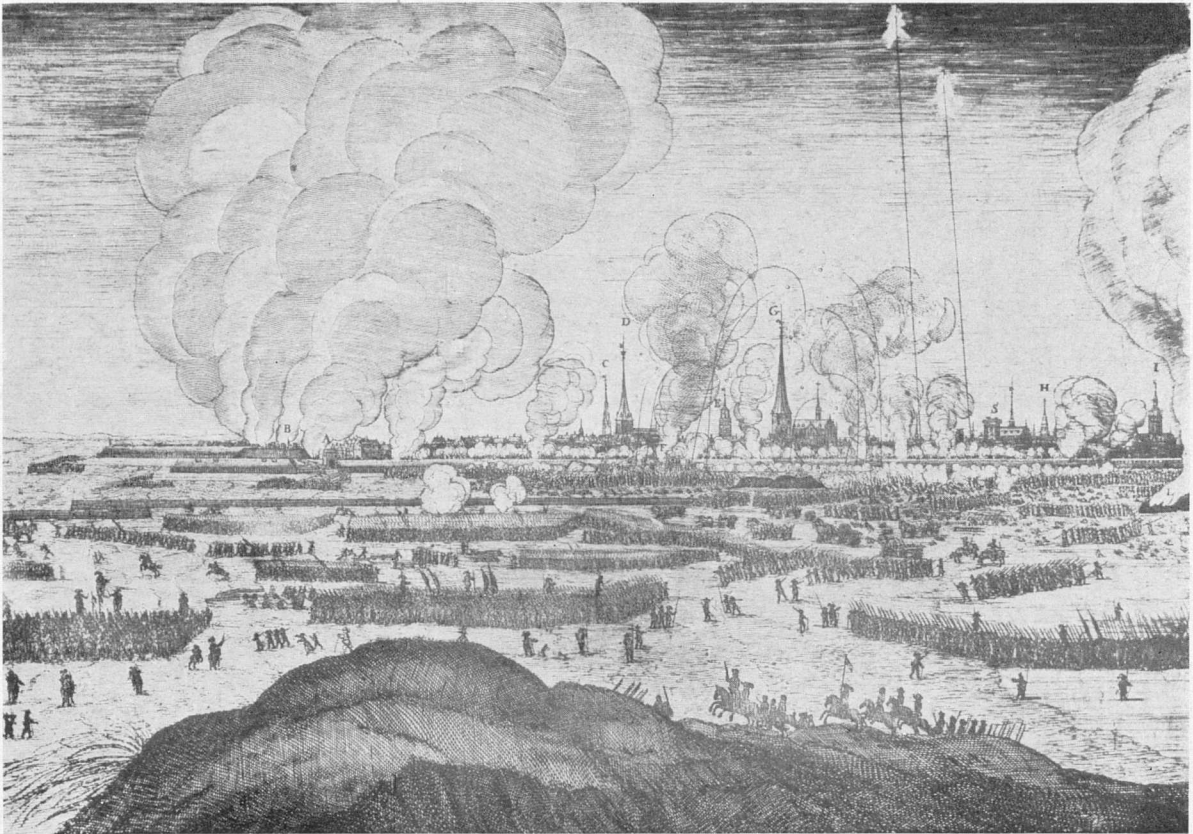
I de følgende Maaneder viste Borgerne, at et Forsvar selv mod en overlegen Fjende kan nytte; store Krav stillede Belejringen til Borgernes Udholdenhed, Offervilje og Mod, men samlet om deres Leder, Borgmester *Hans Nansen* viste de sig fuldt værdige til den Frihed, Kongen havde skænket dem.

Da Faren var drevet over, svandt Rigsraadets Interesse for Københavns Privilegier, og først da Borgerne gentagne Gange havde mindet om Løfterne, oprettedes ved Forordningen af 24. Marts 1659 Byens nye Raad, *De 32 Mænd*, Hovedstadens første Borgerrepræsentation. I Efteraaret 1660 traadte Stænderne sammen for at raadslaa om, hvilke Forholdsregler, der skulde tages for at genrejse Landets Økonomi efter Krigens Ødelæggelser, og nu blussede Hadet mellem Adelen og Borgerne op. Støttet til »*de forenede under Københavns Frihed*« gennemførtes Statsomvæltningen, hvorved Arvekongedømmet indførtes, og den 18. Oktober 1660 fandt den berømte Arvehyldning Sted paa Slotspladsen.

Utvivlsomt havde Københavns Borgere regnet med at faa Medindflydelse paa Rigets Styre, men ved »Enevolds-Arveregeringsakten« i Januar 1661 indførtes den uindskrænkede Enevælde, og omend Kongen i Juni stadfæstede de givne Privilegier, betød de ikke stort, da al Magt i Riget nu var overdraget Kongen. Noget var dog opnaaet, Oprettelsen af »De 32 Mænd«s Forsamling, og Borgernes lige Adgang med Adelen til Embeder. Hovedindflydelsen i Byens Styre kom ganske vist stadig til at ligge hos Magistraten og hos Byens Præsident, et nyt Embede, hvis første Indehaver var ingen ringere end Hans Nansen, men gennem Raadet havde Købmændene dog et Organ, hvorigennem de kunde komme til



Gade i Nyboder, oprindelig anlagt af Christian den Fjerde 1631—1641.



Stormen paa København den 10.—11. Februar 1659.

Orde; for det blev Købmændene, der prægede Raadet, efter at de faa Haandværksmestre, der i Begyndelsen havde haft Sæde deri, efterhaanden gled ud.

Hvor stor Betydning det fik, at Borgerlige nu fik Adgang til de højeste Embeder, saas især i de nyoprettede Kollegier. Udgaet af det københavnske Borgerskab opstod der en Embedsadel, hvis mest fremragende Repræsentant var Vinhandlersønnen fra Købmagergade *Peder Schumacher, Greve af Griffenfeld*.

Enevældens Indførelse betød vel, at de nylig givne Privilegier mistede en Del af deres Betydning, men paa andre Omraader blev den til Gavn for Hovedstaden. Mens Provinsbyerne stagnerede eller gik tilbage, voksede København med rivende Hast. I 1660 havde den haft henved 30,000 Indbyggere, men ved Aarhundredets Slutning omkring 70,000. Først og fremmest steg Tallet af »kongelige Tjenere«, d. v. s. alle, der var beskæftiget i Hoffets, Centraladministrationens eller Hærens og Flaadens Tjeneste. Man regner med, at deres Tal udgjorde to Femtedele af hele Byens Befolkning, og selv om de var fritaget



Stormen paa Kjøbenhavn den 10.—11. Februar 1659.

for Skatter og andre Byrder, hvad der selvfølgelig skabte en betydelig Misundelse, betød de alligevel særdeles meget for Byens Erhvervsliv.

Enevældens Trang til at skabe Orden og Centralisation var ogsaa en Fordel. Endelig fik man i 1681 Gadebelysning, og *Ole Rømer*, der ikke var mindre fremragende som Politimester end som Videnskabsmand, fik i 1683 oprettet et ordentligt Vægtkorps, saa Borgernes Pligt til paa Omgang at gøre Vægtertjeneste endelig bortfaldt. Brolægningen, der hidtil havde været overladt til hver enkelt Grundejer, og som derfor havde været højst ujævn, blev under ham overtaget af Byen og stærkt forbedret. Og han gennemførte ensartet Maal og Vægt, hvad man tidligere havde søgt at gennemføre uden Held. Han oprettede et »Prober-Contoir«, hvor de nye Lodder, Vægte og Maal blev justeret. Originalerne opbevarede i Kommercekollegiet, der af Enevælden var oprettet for at tage sig af Landets Erhvervsliv.

Byens Vækst gav sig ogsaa Udslag i et forøget Byggeri. Fra denne Tid stammer Adel-

gade- og Borgergadekvarteret. Christianshavn blev i 1674 indlemmet i København, og Fæstningen bragtes i Orden, ikke mindst ved Bygningen af Kastellet. Man vilde staa vel forberedt, hvis en Fjende atter skulde nærme sig Hovedstaden. Men i Forbindelse med Fæstningens Udbygning forbød man al Bebyggelse mellem Volden og Søerne; de smaa opvoksende Forstæder uden for Portene forsvandt til største Skade for Københavns Udvidelsesmuligheder. Endnu var der rigelig Plads inden for Voldene, men den Tid skulde komme, da Forholdene blev uhyggeligt snævre.

Man skulde formode, at Byens stærke Vækst vilde give sig Udslag i en vældig Opblomstring af Handelen. Ganske vist gik Erhvervslivet frem, men ikke i tilsvarende Tempo. Det uheldige var, at København vel havde et stærkt øget Behov for Varer, men ikke havde ret meget at eksportere til Gengæld. Landets Korneksport dalede i denne Tid stærkt, dels fordi Landbruget var i Tilbagegang, dels fordi Københavns Forbrug af Landbrugsvarer steg saa stærkt, og desuden var Priserne paa Landbrugets Produkter meget daarlige. Men derved forringedes den danske Handels Muligheder, og naar Tvillingrigernes Økonomi alligevel var taalelig, skyldtes det, at Norge i sin Trælast havde en Artikel, der var stadig mere efterspurgt.

At ophjælpe Erhvervslivet maatte under disse Forhold være en tvingende Nødvendighed for Regeringen. Med de daarlige Kornpriser var en Ophjælpning af Landbruget udelukket, og sjældent har derfor Merkantilismens økonomiske Politik været mere velbegrundet, end den var i Danmark i disse Aar. Indførsel af fremmede Industrivarer kunde indskrænkes ved at skabe en dansk Industri, og Mangelen paa Varer til Udførsel kunde afhjælpes, hvis Danmark fik en større Andel i den oversøiske Handel og de københavnske Købmænd kunde faa Kolonialvarer til Genudførsel. Regeringen genoptog derfor, især efter 1660, den merkantilistiske Politik, som nærmest havde lidt Skibbrud under Christian den Fjerde, og — med hele Enevældens Trang til at systematisere — med betydelig mere Plan og Konsekvens end før.

Vanskelighederne var imidlertid talrige. Staten var fattig og Købmændene var om ikke fattige, saa dog uden de store Kapitaler, der krævedes for at kunne konkurrere paa lige Fod med Hollændere og Englændere. Statens Finanser bedredes ved *Hannibal Sehesteds* kloge Politik, hvorved Krongodset blev udlagt til Statens Kreditorer. Statsgælden blev derved bragt ned til en rimelig Størrelse og Tilliden til Landets Finansvæsen øgedes og dermed Kreditmulighederne. Til Gavn for Erhvervslivet foraarsagede denne Politik desuden en mere udpræget Pengeøkonomi. Paa den anden Side var *Hannibal Sehesteds* Finansreform ikke til udelt Fordel for de københavnske Storkøbmænd, der især havde ydet Staten Laan. Det var nemlig Staten, der fastsatte Værdien af det Krongods, der tildeltes



Ole Rømers Prototype paa Kubikfoden. *Polyteknisk Lærestalt.*

Kreditorerne, og da denne Værdi sattes alt for højt, var det i Virkeligheden en Akkord, hvorved mange Storkøbmænd kun fik en mindre Del af deres Tilgodehavender og det i Værdier, der ikke kunde gøres frugtbringende i Handelen. Havde de faaet deres Tilgodehavender i Penge, vilde deres Muligheder i Storhandelen have været ulige større. Men dette var desværre umuligt for Staten.

Resultaterne af Regeringens merkantilistiske Politik kom derfor ikke til at svare til Anstrengelserne, men København nød alligevel i saa høj Grad godt af den, at Tiden, undtagen under den skaanske Krig, prægedes af en støt Fremgang. At det for en stor Del var Provsbyerne, der betalte Gildet, er en anden Historie.

Bortset fra Krigen kom iøvrigt de udenrigspolitiske Forhold Regeringen til Hjælp. Hollands økonomiske Herredømme havde kulmineret. Den engelske Navigationsakt i 1651 var det første Stød, Hollands Krige mod England og Frankrig de næste. Og ligesom Danmark havde haft Fordel af den økonomiske Magtbalance mellem Nederlandene og Hanseaterne i første Halvdel af det 16. Aarhundrede, saaledes kom nu Ligevægten mellem Hollænderne og Englænderne os til Gode.

For Storhandelen fik det Betydning, at Kompagnipolitikken genoptoges. Det eneste af Christian den Fjerdes Kompagnier, der havde overlevet Nedgangen, var *Det islandske Kompagni*. Men da det aabenbart ikke magtede at klare Besejlingen alene, havde man i 1650'erne givet en Række københavnske Købmænd Lov til paa egen Haand at besejle Landet. Dette førte til en Proces, som bevirkede, at Kompagniet opløstes i 1662, skønt det syntes at have været solidt underbygget; det ejede 18—20 større Skibe, et eget Kompagnihus, Reberbane, Smedie o. s. v. Aarsagen til Ophævelsen var antagelig, at den danskfødte, men i Holland bosatte Købmand *Jonas Trelund* havde faaet for stor Indflydelse paa Kompagniet, og man frygtede, at det i Virkeligheden skulde blive domineret fra Holland. Derfor oprettede man samme Aar et nyt *Islandsk Kompagni*, og det bestemtes, at kun Folk, der havde Bopæl i Monarkiet, maatte have Sæde i det. Trelund blev derfor nødt til at flytte til København. Nu lykkedes det at gennemtvinge Monopolet paa Islandshandelen, hvad der vel blev til Fordel for de københavnske Købmænd, men til stor Skade for Island.

Handelen paa Trankebar var i et Par Aartier overhovedet ikke blevet besejlet. Men i 1670 oprettedes et nyt *ostindisk Kompagni*, hvis første Direktør blev *Cort Adeler*. Oktrojen var forfattet af selveste *Schumacher*, og Staten gav betydelige Tilskud. Og denne Gang lykkedes det virkelig at skabe en Virksomhed, der gav et betydeligt Overskud, trods de store Omkostninger.

I 1671 oprettedes *det vestindiske Kompagni* og to Skibe udsendtes for at besætte *Sct. Thomas*, der laa øde hen, forladt af de tidligere hollandske og engelske Kolonister. I 1675 erhvervedes ogsaa *Sct. Jan*. Tobak og Sukker var de Produkter, man først og fremmest fik derude fra, men for at Plantagerne kunde trives, maatte man have sort Arbejdskraft, da de Straffefanger, man først havde sendt derud, ikke kunde klare Varmen. Derfor betød Erhvervelsen af Øerne, at ogsaa den guineiske Handel blomstrede op. Christian den Fjerdes afrikanske og guineiske Kompagni, som stiftedes i 1636, synes ikke at være kommet rigtig i Gang, men under Krigen med Svenskerne i 1658 satte Danskerne sig i Besiddelse af et svensk Fort — den ulykkelige Krigs eneste Vinding — og Aaret efter oprettedes et *afrikansk-guineisk Kompagni* i Glückstadt. Da der nu blev Brug for Slaver, overtog det vestindiske Kompagni i 1674 Handelen paa Guinea. Først henmod Slutningen af Aarhundredet



Ole Rømers Prototype paa Vægtlod. *Polyteknisk Lærestalt.*

fik Handelen nogen Betydning; ogsaa her var Mangelen paa Kapital den væsentligste Hindring for at kunne udnytte Mulighederne.

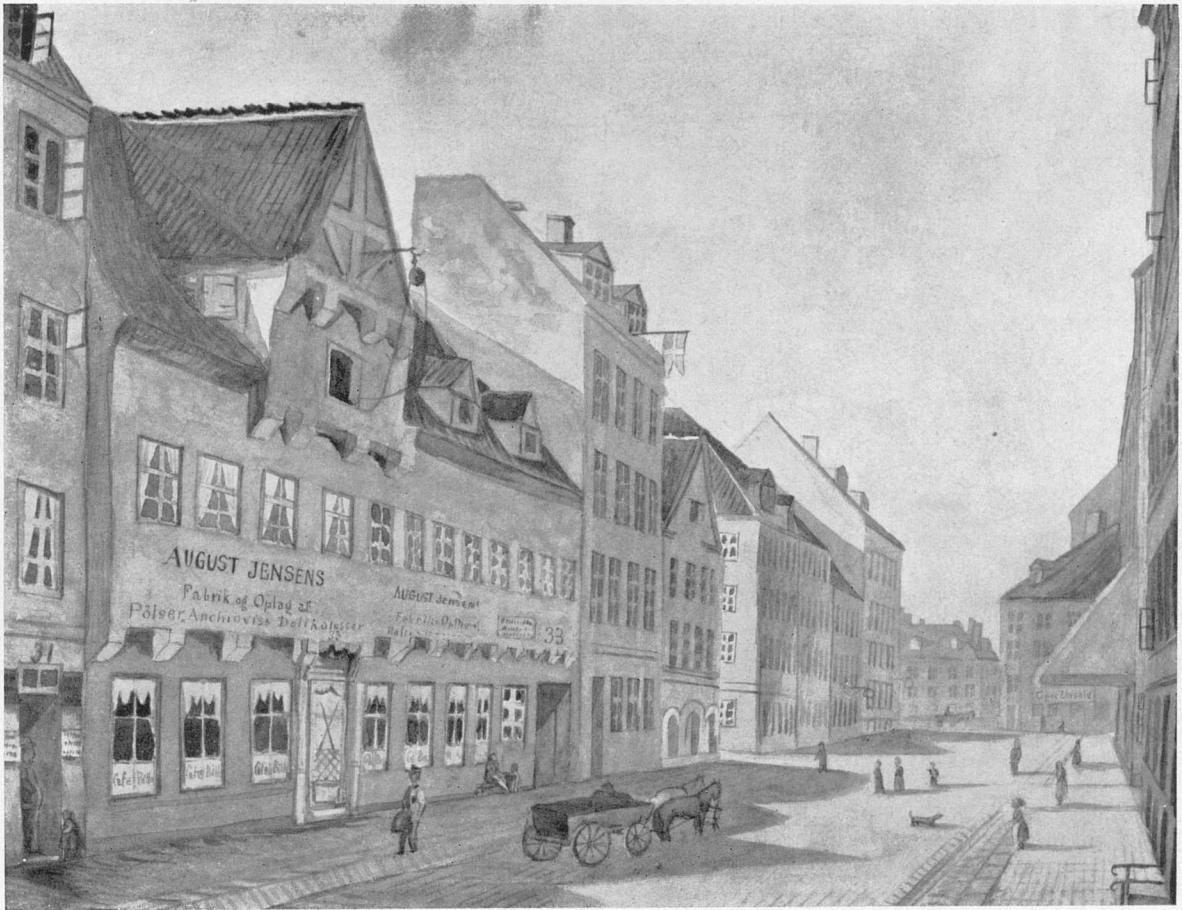
Meningen med Kolonihandelen havde jo været, at de hjembragte Raastoffer skulde behandles i København; men stort kom det ikke til at betyde for Hovedstadens Erhvervsliv. En Række Borgere fik Tilladelse til at oprette Tobaksspinderier, og den københavnske Snustobak skal have været berømt. Med Hensyn til Sukkeret var der allerede under Christian den Fjerde blevet anlagt et Raffinaderi, men det gik ikke; i 1650'erne anlagdes et nyt, som det med store Besværligheder lykkedes at holde nogenlunde i Gang Aarhundredet ud, men noget rentabelt Foretagende var det ikke.

Ligesom under Christian den Fjerde søgte man ogsaa nu at fremme den københavnske Salthandel. I 1655 var der oprettet et nyt Saltkompagni, der fik praktisk talt Toldfrihed for det Salt, det indførte. Kompagniet skulde indføre Saltet paa egne Skibe, som skulde bygges saaledes, at de ogsaa kunde bruges som Krigsskibe; men allerede i 1662 maatte man ophæve det paany; paa samme Maade gik det med flere lignende Forsøg. I 1671 og 1672 blev da Salthandelen frigivet; enhver, der byggede Skibe af nysnævnte Type, fik Toldfrihed for et vist Antal Læster Salt, og Følgen var i Begyndelsen en forholdsvis livlig Interesse for Handelen. Det hedder herom i *Den danske Mercurius*, Anders Bordings morsomme versificerede Avis:

Hvor stor Bekostning i Salthandelen end stikker,
sig Kompagniet derudi dog villig skikker,
og efterhaanden faar den Flaades fulde Tal,
som baade Købmandsskab og Krig med føres skal.
Man tvende deraf har fra Cadix uden Fare
hjemfanget nyligen med Salt og andre Vare,
som Riget med er tjent, ja nu selv tjene vil,
hvis (hvad) af Udlændinger fortjent er hidindtil.

Men desværre viste Anders Bordings Optimisme sig at være uden Hold i Virkeligheden; heller ikke Frigivelsen af Salthandelen bragte store Resultater. Men Ordningen fremmede Bygningen af store danske Skibe, saa København i 1687 havde ikke mindre end ca. 40 Defensionsskibe.

Derimod var der i Aarhundredets sidste Par Aartier en klar Fremgang at spore i Østersøhandelen, skønt denne ikke nød godt af særlige Privilegier. Men de stadige Krige mellem Frankrig og dets Fjender gav den danske Handel og Skibsfart visse Chancer, som i



Skippernes Laugs-Hus, Lille Kongensgade Nr. 33, opført i 1630'erne, nedrevet 1881.
 Skipperlauget ejede Huset 1669—1804.

det hele taget bevirkede en Opgang i denne Tid. Desværre har vi kun ret spredte Opgivelser over Handelsflaaden i disse Aar. I 1671 opgives den til 141 Skibe paa 3328 Læster, i 1678 til 116 Skibe paa ca. 2600 Læster, men heri er næppe regnet Defensions-skibene eller Handelskompagniernes Skibe; om nogen Fremgang har der dog i hvert Fald ikke været Tale i disse Aar. Derimod ansættes Tallet af københavnske Skibe i 1704 til 208, saa nu er Fremgangslinien umiskendelig. Denne ser vi ogsaa af det store Antal Borgere, der i disse Aar søger Borgerskab som Skippere. Noget over Halvdelen af dem var Hollændere eller Folk fra de tyske Egne nær Holland, sikkert fortrinsvis Mennesker, der af religiøse Grunde søgte et Fristed i Danmark.

Indvandringen fra Udlandet var i det hele ret betydelig i disse Aar, og Regeringen gjorde, hvad den kunde, for at opmuntre denne Indvandring. Mange af disse Franskmænd, Hollændere, Tyskere eller Jøder var Folk, der baade havde Kapital og Dygtighed, og Indvandringen har antagelig haft større Andel i Byens Fremgang i den Tid end alle Regeringens nok saa velmente Foranstaltninger.

Skønt Fremgangen i det 17. Aarhundredes anden Halvdel saaledes var forholdsvis beskeden, havde København dog en Række betydelige Købmænd. Omkring Enevældens Indførelse var den mest fremtrædende afgjort *Hans Nansen* (1598—1667). Som ganske ung Mand kom han fra sin Fødeby Flensborg til København, hvor han tog Hyre paa et Skib til Rusland, og i de følgende Aar sejlede han Vandet tyndt i Østersøen og det nordlige Ishav, ja, han naaede helt til Archangelsk. Efter Hjemkomsten fra denne sidste Rejse tilbød *Mikkel Vibe* ham Plads paa sit Kontor, og han blev hurtigt den rige Købmands højre Haand. I Christian den Fjerdes Tid spillede han en ikke ringe Rolle i Kompagnihandelen og førte selv det islandske Kompagnis Skibe til Island. Nordlands- og Islandshandelen gjorde ham til en rig Mand. I 1644 udnævnes han til Borgmester, og 10 Aar senere rykkede han op og blev Stadens første Borgmester. Hans Indsats under Belejringen og det derpaa følgende Stændermøde er velkendt. Som Belønning for sin Andel i Enevældens Indførelse blev han Hovedstadens første Præsident, og i 1660'erne havde han en vis Indflydelse paa den økonomiske Politik; i Spidsen for Byens Købmænd og Skippere bekæmpede han saaledes et Forsøg paa at bryde Islandsmonopolet. Endnu i disse Aar var han en af de førende indenfor Islandshandelen. Hans Nansen var en sjælden helstøbt Personlighed med vidtomspændende Interesser, — til Hjælp for Søfarten skrev han en meget anvendt Haandbog i Geografi, Astronomi og Nautik, og ved sin Død efterlod han sig et betydeligt Bibliotek.

En langt ringere Personlighed var *Henrik Müller* (1609—92), en indvandret Holstener, hvis ejendommelige Løbebane viser ham som Storspekulant og Chancejæger, en Tid vel en af Byens rigeste Mænd. Sin Formue tjente han især paa Leverancer til Hær og Flaade under Krigen 1643—45; Pengene anbragte han delvis i Bygninger, og han var Tidens største Byggespekulant. Smukke Gaarde som den senere af Efterslægtsselskabet ejede Gaard paa Østergade og »Nybørs«, paa den nuværende Privatbanks Grund, skyldtes ham. I Kompagnihandelen i 1650'erne var han virksom Deltager, og han var en af dem, der især nød godt af Statens Støtte til Manufakturterne. Som adskillige andre rige Borgere traadte han direkte i Statens Tjeneste, blev Generaltoldforvalter og senere Rentemester. Som Kronens Kreditor fik han efter Enevældens Indførelse store Godser, blandt andet Drags-



„De seks Søstre" eller „Nybørs", opført som Købmandshuse af Rentemester Henrik Müller o. 1650.
De blev nedrevet 1900 for at give Plads for Privatbankens nye Bygning.

holm og Ledreborg, udlagt. Men dels svarede Godsernes Værdi langt fra til de Tilgodehavender, han havde, dels ramte de daarlige Landbrugsforhold ham haardt, og det blev mere og mere vanskeligt for ham at betale sine Skatter. I 1680 stod han i Restance for 120,000 Rdl., og da man samtidig foretog en Revision af hans Embedsregnskaber og afkrævede ham over 132,000 Rdl. i Erstatning, var han en slagen Mand. Der maatte gøres Udlæg i hans Godser, og da han i 1692 døde, maatte Staten give 500 Rdl. for at han kunde komme anstændigt i Jorden.

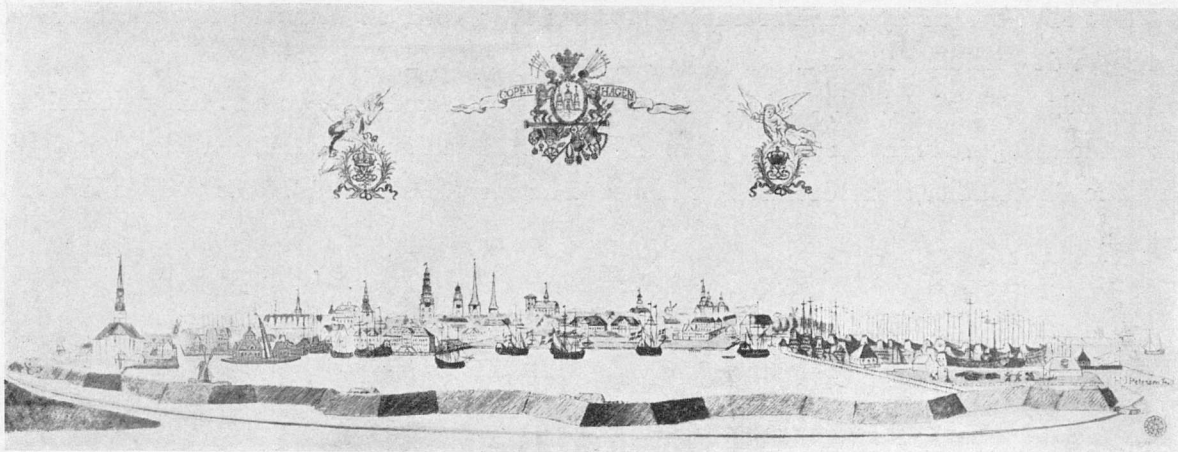
Henrik Müllers Skæbne var ikke enestaaende. Paa omtrent samme Maade gik det *Poul von Klingenberg* (1615—90), der som Generalpostmester havde reorganiseret det danske Postvæsen paa en fortrinlig Maade. Ogsaa han tjente en Kæmpeformue, men døde som en fattig Mand. Det synes at have været den danske Merkantilismes Skæbne i disse Aar,



Charlottenborg, opført af Statholderen i Norge Ulrik Frederik Gyldenløve 1672—77. Han solgte Slottet i 1700 til Enkedronning Charlotte Amalie, efter hvem det fik sit nuværende Navn.

at de fleste, der støttede sig til Regeringens økonomiske Politik, vel kunde tjene en Formue, men ikke beholde den. Spekulationsmomentet var for udpræget. Derimod kunde de Købmænd, der samlede sig om den fra gammel Tid solide Islands- og Nordlandshandel, skabe sig grundmurede Formuer.

Det store Flertal af Byens Købmænd skulde dog sikkert nok vogte sig for »at spise Kirsebær med de store«. Indførselen af Fornødenheder til den stærkt voksende Hovedstad var Grundlaget for deres Forretninger. I 1651 blev Vandtsniderne og Kræmmerne forenede i een Organisation, *det store danske Købmandskompagni*, der dog opløstes igen i 1688. I det Kongebrev, der udstedtes før Laugsartiklerne, fastsattes det, at enhver skulde have Lov at sælge sine Varer saa billigt han vilde, og det skulde staa enhver frit



Prospekt af København 1702.

for at søge sin Fordel i Køb og Salg, som han kunde bedst. I Laugsartiklerne var man naturligvis paa Vagt mod Bissekræmmere og fremmede Købmænd, og det fastsattes, at fremmede Varer, der skulde sælges mod Provision, først skulde tilbydes Lauget og dets Medlemmer. Intet Medlem af Lauget maatte have mere end een aaben Bod uden i det Hus, hvor han boede, og hvor han kunde indrette saa mange han vilde, samt paa Børsen, hvor han ogsaa havde Lov at have flere Udsalg, nemlig Kræmmerboder ovenpaa og Boder med grove Varer nedenunder. Førøvrigt fastsatte Skraaen en særlig Børstid, for at fremmede, der kom til Byen, kunde »vide Købmænd og Kræmmere at antræffe og disse sig selv indbyrdes«. For første Gang omtales ogsaa her Mæglere.

Det synes ifølge Laugskraaen som om Skellet mellem Købmænd og Kræmmere i denne Tid udviskedes noget; derimod var Skellet mellem dem og Høkerne stadig lige dybt. Det var jo paa Torvet, at de modstridende Interesser sidst stødte sammen. I 1668 gav en københavnsk Præst, Magister Anders Hjørring, en Skildring af Torveforholdene, der er præget af stærk Sympati for Høkerne. Blandt Aarets Begivenheder nævnes, at »udi dette Aar ... blev den røde Fane med et hvidt Kors udi paa alle Torve, hos alle Porte og ved Stranden hver Torvedag opsat. Saa længe den var opsat, maatte ikke Høkere eller Høkersker købe med Bonden, men alene Borgere og Indvaanere til deres eget Huses Fornødenhed. Denne Fane skulde staa fra Morgen til 10 slet, siden blev den nedtaget«, hvorefter der var frit Slag for Høkerne. Denne Skik, som er kommet fra Tyskland, er Hjørring meget imod, da der her i Landet er »Guds Velsignelse til Overflod«, saa der vilde være rigelig Handel baade for Borgere og Høkere.

I 1684 kom der en ny Torveforordning, der fastsatte, hvilken Handel der maatte finde Sted paa de forskellige Torve.

Ved Udgangen af det 17. Aarhundrede var Kjøbenhavn ved at blive en Storby, forholdsvis velholdt og velordnet, med en selvbevidst og erfaren Handelsstand, der stod parat til at gribe de Chancer, som det 18. Aarhundrede i saa rigt Maal skulde lade tilflyde Hovedstaden.

H. D. SCHEPELERN

HANDEL OG SØFART I DET 18. AARHUNDREDE

ET lille Lands økonomiske Historie er naturligvis altid til en vis Grad en Afspejling af større økonomiske og politiske Strømninger. Men Spørgsmaalet er, om Danmark i det atende Aarhundrede var et lille Land; som Handelsmagt blev det i Aarhundredets Løb førende i visse Perioder, og det er derfor interessant at følge Udviklingen fra de jævnt gode Tider kort før 1700, gennem Krige, Kriser og Vanskeligheder til en Afslutning i Aarhundredets anden Halvdel, der trods mindre Svingninger er den mest glimrende Tid, Landet har oplevet som Handelsnation.

Det er i Hovedstadens Handelsliv, Nationens økonomiske Vækst i dette Aarhundrede afspejles. Enevoldsregeringen var centraliserende, og Byen prægedes deraf. Den var Landets og Regeringens Stolthed, selvom dens voldsomme Vækst kunde virke foruroligende.

Saaledes skriver Topografen *Erich Pontoppidan* i sit »Danske Atlas« o. 1760, paa en Tid, da København som Handelsby havde faaet et hidtil uset Opsving under den fransk-engelske Kolonikrig:

»Om det er godt for Staten i Almindelighed, at just een Stad saaledes beriiger sig paa alle andres Omkostning, det er et andet Spørgsmaal, som af de fleeste og beste Statister benegtes. Engelskmanden har længe siden klaget at *London*, og Frantzosen at *Paris* var bleven alt for stor, saa de truede Resten med Ødelæggelse, efterdi Pengenes eller de almindelige Kræfters Cirkulation synes at kunne udrette langt mere, naar deres Omløb var fordeelt i det ganske Legeme, end naar de hendrages næsten aleene i eet Sted i Stats-Legemet, ligesom dette deraf ogsaa tager Anledning til desto mere Overmod og Overdaadighed, hvilken sidste nu omstunder synes her og andensteds, opstiget til saa høy Grad, at der maatte tvivles, om det var mueligt, at den kunde nogen Tid gaae videre, hvis ikke Mueligheden fandt Grund i det Menneskelige Sinds Forfængelighed, og der af flydende uendelige nye Paafund«.

De merkantilistiske Principper foreskrev, at Raastoffer skulde købes billigt, altsaa paa Produktionsstedet, og det var indenfor Kongeriget kun Hovedstaden, der havde nogen Muelighed for at kunne optage Konkurrencen med Hollændere, Englændere og Holstenere.

Provinsbyerne var mest henviste til at være »Høkere for Lybækkerne«. I København fik de fleste af de Kompagnier og Selskaber Sæde, som drev Handel paa oversøiske Lande, og i 1726 fik Hovedstaden Privilegium paa Indførsel af »de fire Species«: Vin, Druebrændevin, Salt og Tobak. Privilegiet ophævedes atter 1730, men genindførtes 1732 under ændret Form, samtidig med, at det indskærpedes, at udenlandske Varer skulde hentes paa Produktionsstedet.

Den Transithandel, der saaledes kom til at foregaa gennem København, formidlede især Koloniernes Varer, dels til Landets eget Behov, dels til Nordtyskland og Østersølandene. Allerede under Christian IV var de første vestindiske og ostindiske Kompagnier blevet stiftet, og man havde — dog gennemgaaende med ringe Held — forsøgt at etablere en stadig Handel med de af Danskerne grundlagte Handelstationer i Indien, paa Guineakysten og paa de vestindiske Øer, hvor St. Thomas og St. Jan var paa danske Hænder.

Set med Nutidens Øjne kan disse Kolonibesiddelser synes ubetydelige nok, men Datidens europæiske Statsmænd ansaa ikke større sammenhængende Koloniomraader for særlig fordelagtige. En lille befæstet Handelsplads var lettere at forsvare og lettere at administrere. Man ønskede at handle, ikke at kolonisere. Danmark havde altsaa som en søfarende Nation gode Muligheder for at gøre sig gældende i den oversøiske Handel ved Siden af store Koloniejere som Frankrig og Spanien, og Staten ofrede baade Penge og Besvær paa at udbygge Mulighederne.

Medens Handelen paa de fjernere Egne dog stadig var risikabel og kun i særlig gunstige Perioder lønnede sig, blev Nord- og Østersøhandelen den vigtigste. I Nordsøen var den engelsk-hollandske Konkurrence stærkest. Det var mest disse Nationer, som drev Handel med Rusland Nord om Norge til Hvidehavet, Ruslands væsentligste Søforbindelse med Vesteuropa, indtil St. Petersborg-Handelen begyndte i 1713. Grønlandshandelen organiseredes delvis fra Bergen. Det var saaledes det grønlandske Kompagni i Bergen, som 1721 udsendte Hans Egede.

I Østersøen fik København i Løbet af Aarhundredet Størsteparten af Handelen, ikke alene store Dele af Indenrigshandelen, men ogsaa Forbindelsen med Nordtyskland og det søndenfjeldske Norge, som skulde forsynes med Landbrugsvarer og forsyne Danmark med Tømmer. I Københavns Skipperlavs Artikler fra 1685 og 1707 var der hjemlet Københavns Skipperes et Privilegium paa denne Fart, men Privilegiet blev ikke overholdt og kunde heller ikke altid overholdes; navnlig klagedes der over Konkurrence af »holstenske« og dragørske Skippere. For at beskytte Korneksporten til Norge blev det i 1735 forbudt at indføre Korn fra fremmede Lande til Danmark og det søndenfjeldske Norge, et Forbud, der først blev hævet 1788.

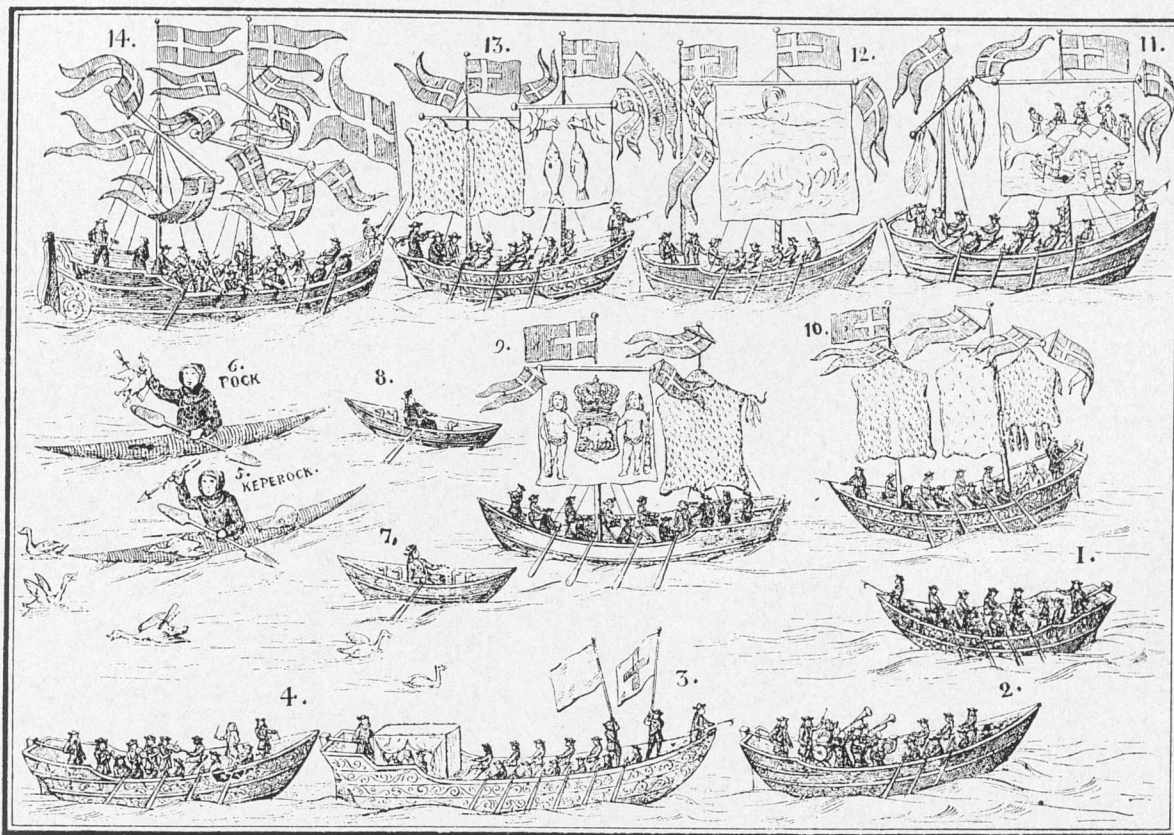
AARHUNDREDETS FØRSTE HALVDEL. Hele Tiden indtil Opblomstringen fra 1755 kendetegnes mere af *Vanskeligheder* og Kriser end af Held og Fremgang; ikke desto mindre var det i denne Tid, at Handelens Organisationer udbyggedes, saa at Landet og Hovedstaden stod vel forberedte til at udnytte Chancerne, da de kom.

De store Krige, som rasede i Europa i Aarhundredets første Snes Aar, her i Norden under Navn af Den store nordiske Krig, rystede Københavns Handel. Hovedstadens Handelsflaade, der var vokset fra 116 Fartøjer i 1678 til 277 i 1698, formindskedes i en lang Aarrække og talte i 1745 kun 104 Skibe; alene Krigen 1709—20 berøvede Københavns Handelsflaade 55 Skibe. Selv den korte Fredsperiode 1700—1709 gav ikke Danmark store Chancer, fordi alle de krigsførende Parter, ikke mindst Danmarks nærmeste Nabo Sverige, opbragte de neutrale Skibe. Efter Krigen maatte Danmark tilpasse sig en ny Magtkonstellation. Det var nu ikke længere Sverige, der var Hovedkonkurrenten i Østersøen, men Rusland, der var blevet politisk dominerende; fra nu af blev det ofte Forholdet til Rusland, der bestemte de skandinaviske Landes Udenrigspolitik. Det dansk-russiske Samarbejde under Krigen havde ikke været godt, og Rusland var krænket over ikke at faa Lempelser i Øresundstolden, hvorfor den danskfjendtlige gottorpske Politik fandt Støtte i Rusland. Sverige derimod ønskede Fred med Danmark for at faa Ryggen fri i en eventuel Hævnkrig mod Rusland, og der sluttedes 1734 et 15-aarigt dansk-svensk Forbund; det maatte dog atter opløses, da Sverige 1741—42 havde lidt Nederlag mod Rusland og havde set sig nødsaget til at vælge Gottorperen Adolf Frederik til Tronfølger. En truende Krig med Sverige blev dog undgaaet, men Danmark orienterede sig fra nu af mod Frankrig.

Ved Siden af Kaperiet, der havde været en af Hovedaarsagerne til Handelsflaadens Formindskelse under Den store nordiske Krig, havde mange andre Vanskeligheder taarnet sig op. I 1709, samme Aar, som Danmark atter kom ind i Krigen, indtraf der Misvækst, hvorfor Københavns Skippere ansøgte om Tilladelse til at hente Forsyninger fra Lande, som ikke var smittede af Pest. I 1711 kom *Pesten* til København og lammede al Handel, mens over en Trediedel, ialt ca. 30.000, af Københavns Indbyggere døde. Ogsaa paa anden Maade berørtes Københavns Handelsflaade direkte af Krigen, idet Skippernes Oldermann var forpligtet til, »naar nogen Skibe, Skuder eller anden Fartøj behøves og befales til Vores Tjeneste at forskaffe at udsøge til Vores Tjeneste uden nogen Undseelse de Fartøjer, som er dygtige og bekvemme, og dem straks enroullere«. Det var de saakaldte »Defensionsskibe«, Handelskibe der om fornødent kunde armeres til Krigsbrug. 1710 beslaglagdes saaledes alle danske og norske Skibe, indtil Udskrivningen var endt, og endnu under Krigsfaren i 1742—43 var et stort Antal Handelsskibe i nogle Maaneder beslaglagt. Endnu større Afbræk kunde Handelslivet lide i Krigstid ved Mangelen paa Søfolk, thi i Lavsreglerne hed det: »Naar Vi



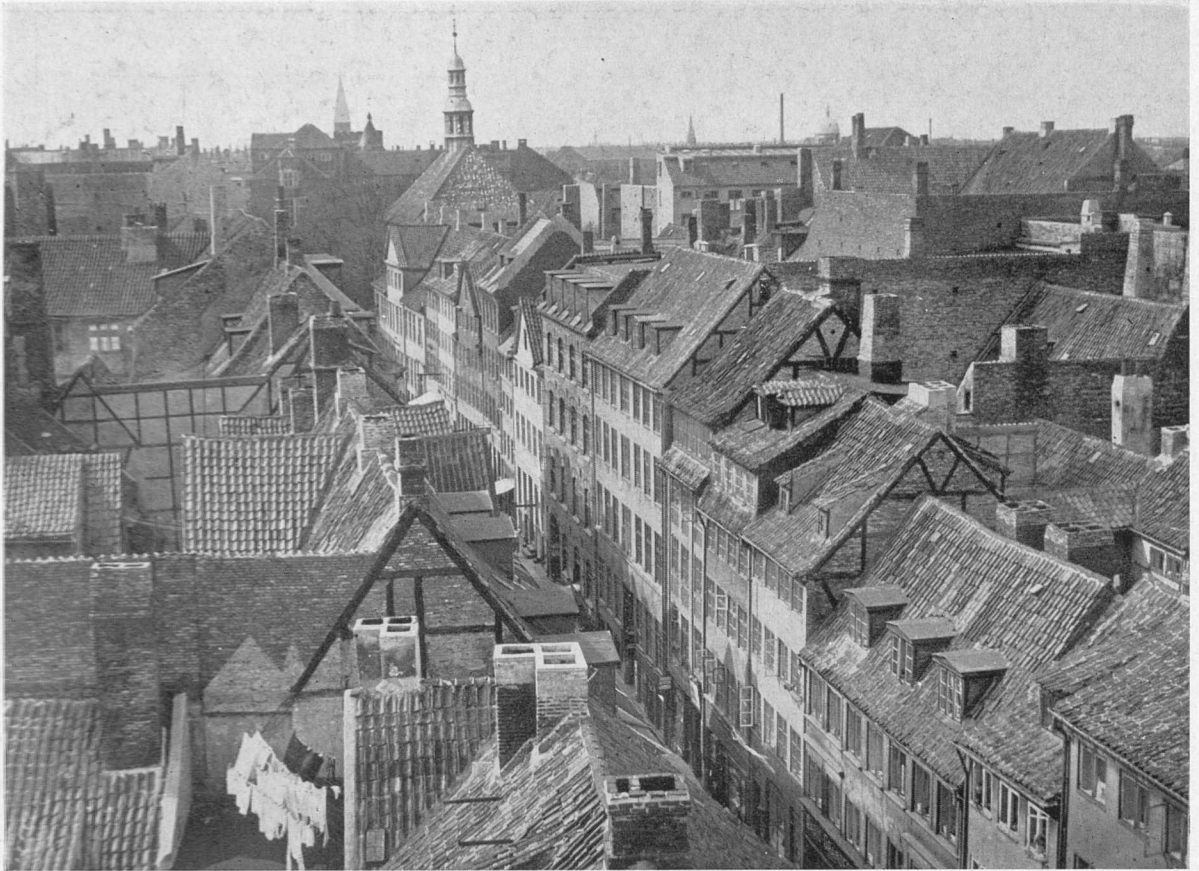
„Bispebolle“ med Afbildning af et Punchegilde. St. Kongensgade-Fajance. *Nationalmuseet.*



Det grønlandske Optog i Kanalen omkring Københavns Slot den 9. Nov. 1724.

allernaadigst til Vores Flaades Besætning Baadsfolk skal behøve, saa skal Oldermændene med de fire ældste Skippere i Lavet straks efter Magistratens Anordning antegne de dygtigste og bekvemteste Søfolk, som her udi Staden findes«. Efter den gode Handelsperiode i 1690'erne var der mange »dygtige og bekvemme« Søfolk, som kom Landet til Nytte under Krigen, men selv om det var foreskrevet, at »Søfarten det mindste, muligt er, maa hindres«, er det dog indlysende, at Krigsflaadens Tarv maatte gaa forud for Handelsflaadens.

Vanskelighederne var ikke afsluttede med Krigen. Konkurrencen øgedes, og Landet var økonomisk afkræftet. Hertil kom den store Skade, som voldtes ved Københavns Brand i 1728, hvor 1670 af Byens 4100 Ejendomme lagdes i Aske. For saa vidt maatte Materialebehovet til Byens Genopførelse stimulere Handel og Skibsfart, men meget af Fortjenesten gik, tværtimod Skipperlavets Privilegier, til fremmede, da Byens Handelsflaade ikke var tilstrækkelig stor. I Forbindelse med Branden staaer Oprettelsen af *Kjøbenhavns Brandforsikring* 1731; den fremmede Nybyggeriet, idet Risikoen ved at sætte Penge i Byggeforetagender mindskedes.



Gamle Huse i Aabenraa, opført efter Branden 1728.

Endelig ramte en alvorlig Krise i 1730'erne det Erhverv, som trods alt var Landets Hovederhverv, Landbruget, og det maatte mærkes ogsaa paa Handelsforholdene. Holland, der som andre Stater lededes efter merkantilistiske Grundsætninger, var som Handelsnation blevet overfløjet af England. For at stabilisere sin Økonomi standsede Holland derfor Importen af Kvæg fra Jylland, hvilket i Forbindelse med en Kvægpest fik de danske Kornpriser til at gaa meget langt ned. Danmark bekæmpede Krisen med det førmtalte Kornimportforbud i 1735, men samtidig begyndte man fra Statens Side at sætte noget alvorligt ind paa at stabilisere det økonomiske Liv. Dette vilde man først og fremmest opnaa ved at drive Kolonihandelen i Vejret.

HANDELSSELSKABER. Den oversøiske Handel var fra gammel Tid drevet af Handelskompagnier med Sæde i København. De havde haft en god Tid i 1690'erne, men den var ophørt med Krigen.



Gamle Huse paa Christianshavn fra det 18. Aarhundrede. Nu nedrevne.

»Det kongelige octroyerede dansk-vestindiske Kompagni« var stiftet i 1671 og havde i de gode Aar under Navn af »Vestindisk-guineisk Kompagni« overtaget Handelsstationen med Fortet Christiansborg paa Guineakysten. Hovedeksportartiklen fra Afrika var Neger-slaver, der anvendtes i Sukkerplantagerne paa St. Thomas. Efter 1700 gik Selskabet daarligt, og en Omorganisation var forsøgt i 1708. I 1720 fik Kompagniet oprettet et Sukkerraffinaderi i København, og Handelen paa St. Jan kom for Alvor i Gang, men først i 1730'erne fik Kompagniets Virksomhed en kraftigere Stimulans, da det ved Statens Hjælp kunde afkøbe Frankrig St. Croix. Samtidig fik Kompagniet en faktisk Eneret paa Sukkerhandelen, idet Indførselstolden paa fremmed, raffineret Sukker forhøjedes i 1735.

Havde end den vestindiske Handel saaledes sine Vanskeligheder at kæmpe med, saa mødte den dog ikke saa haard en Konkurrence som Handelen paa Danmarks Atlanterhavsbesiddelser, Island, Grønland og Færøerne. *Det grønlandske Kompagni* i Bergen var snart

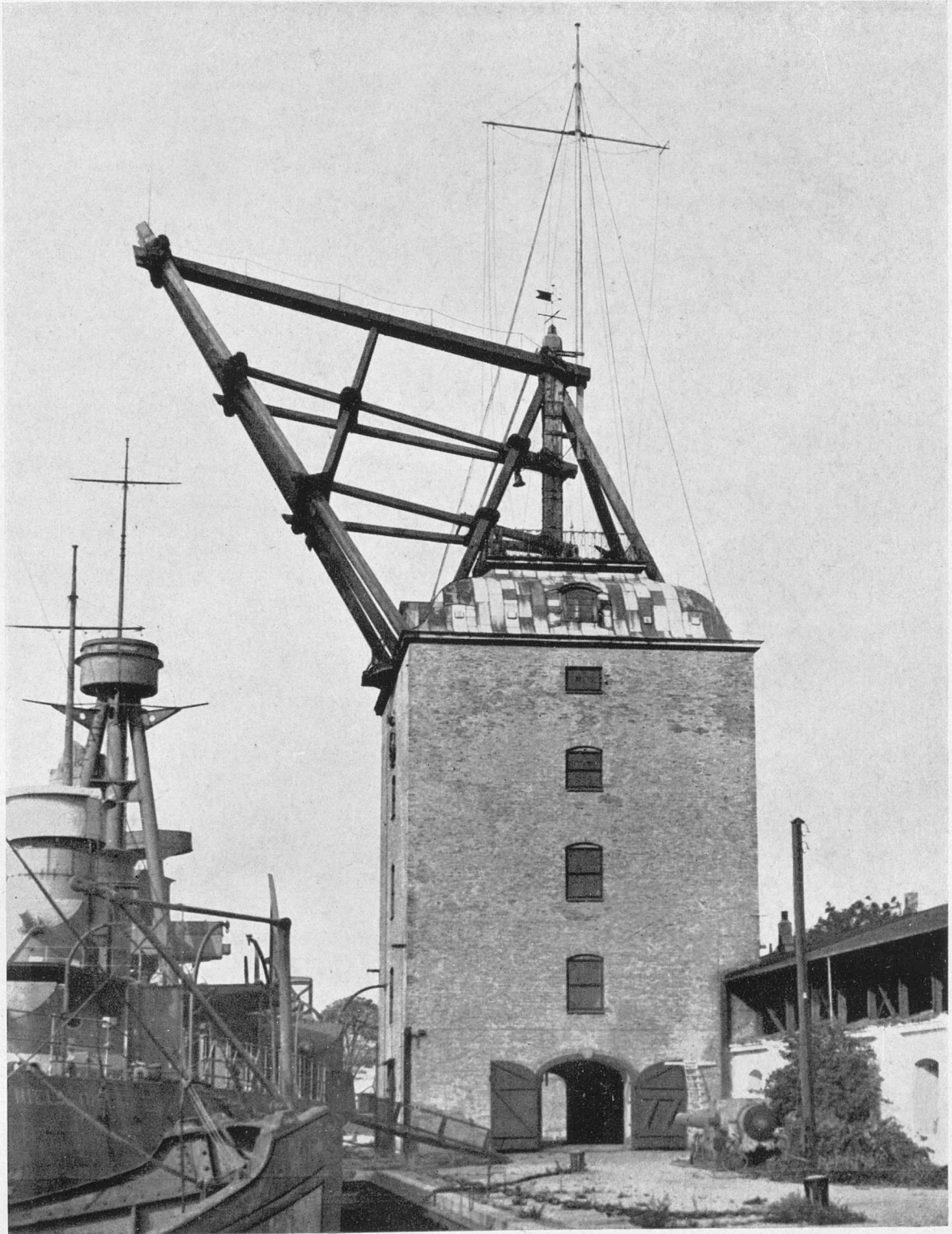


Dokken paa Christianshavn, bygget 1734—39, ved Asiatisk Kompagni (tilhøjre i Billedet).

blev overtaget af Staten og i 1734 bortforpagtet til en københavnsk Forretningsmand, *Jacob Severin*, der tillige mod et aarligt Statstilskud skulde sørge for Missionærer. Han var en dygtig Mand, der med Held kunde tage Konkurrencen op med Englænderne, Hollænderne og Hamburgerne. Hvor bitter Konkurrencen var, viser et væbnet Sammenstød i 1738 mellem Severins Skibe og nogle hollandske Fartøjer ud for den af Severin grundlagte Koloni Jacobshavn. Det førte til, at Severin fik Statsstøtte til Udrustning af Defensionssskibe under danske Orlogsflag.

Den færøske Handel blev drevet for Statens Regning gennem en fastlønnet Købmand og en Handelsforvalter. Danmark aftog de færøske Varer, Uld og Klipfisk, og forsynede Landet med Landbrugsvarer.

Dette helt statsdrevne System virkede bedre end den tilsvarende Handel paa *Island*, hvor de enkelte Havne og Handelspladser bortforpagtedes til københavnske Købmænd. Ogsaa her viste den hollandske Konkurrence sig haard. Hollænderne kunde forsyne Islænderne med bedre Varer til billigere Priser, og de viste betydeligt mere Initiativ end Danskerne ved at komme disse i Forkøbet om Foraaret og sikre sig den bedste Del af den islandske



Mastekranen paa Orlogsværftet opført 1748.

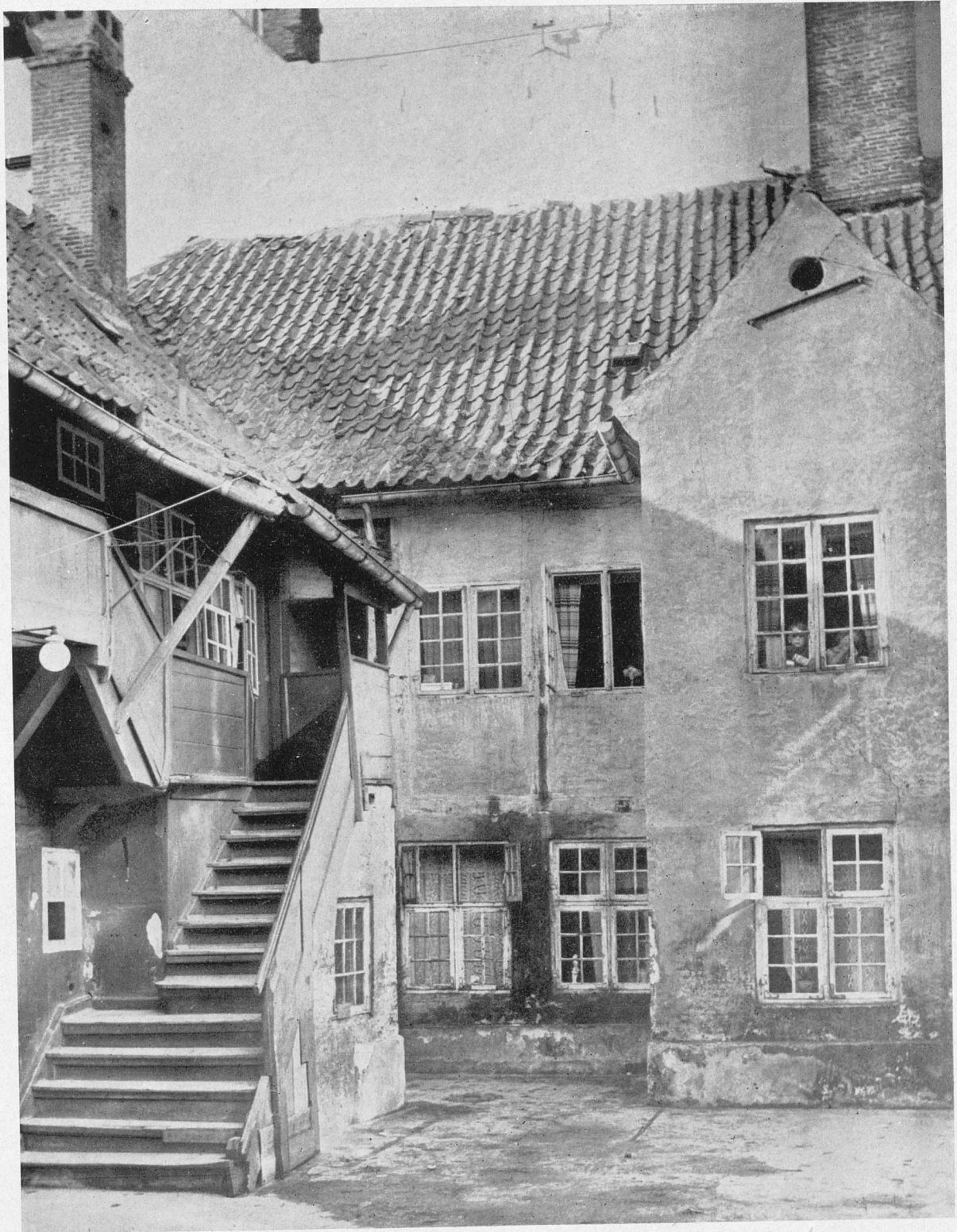


Nyhavn med Charlottenborg og den gamle Botaniske Have.

Produktion. Det blev ikke bedre, da et *islandsk-finmarksk Kompagni* blev stiftet i 1733. Interessenterne var for en stor Del københavnske Hørkræmmere, der var mest interesserede i at faa afsat deres egne Varer, Tobak og Brændevin, og de forsømte til Fordel herfor Islands Forsyning med vigtigere Varer.

Middelhavshandelen var indtil Aarhundredets Midte hæmmet, dels af engelsk-hollandsk Konkurrence, dels af de nordafrikanske Barbareskstaters Sørøveri. Endnu i 1730 formidledes det meste af Københavns Middelhavshandel ved fremmede Skibe.

Handelen paa Danmarks gamle Besiddelser i Indien, Trankebar og Logerne i Bengalen, var gaaet godt, indtil Vanskelighederne begyndte under Den store nordiske Krig. Det første ostindiske Kompagni fra 1616, til hvilket Ove Gjeddes Navn er knyttet, var 1670 blevet afløst af et andet; det døjede mange Vanskeligheder, og efter at have maattet nedlægge enkelte Loger standsede det sin Virksomhed i 1729. Aaret efter genoprettedes imidlertid Handelsforbindelsen med Kina, og dermed indleddes en meget betydningsfuld Periode i Danmarks Handel paa det fjerne Østen.



Gammelt Gaardparti paa Christianshavn med udvendig Trappe.

Den europæiske *Kinahandel* var begyndt allerede i det 16. Aarhundrede, og ogsaa vort første ostindiske Kompagni havde sendt enkelte Skibe til Canton. I Løbet af det 17. Aarhundrede var de kinesiske Luksusvarer, Porcelæn, Silke og Lakarbejder, begyndt at præge Moderne blandt de højere Stænder i Europa; Varerne var blevet efterlignet og eftertraget, og Kinahandelens Betydning var i stadig Stigen. I 1729 henvendte Bremeren *Peter Baker* sig derfor til Frederik IV og foreslog at aabne en dansk Handel paa Canton. Resultatet blev, at der udsendtes to Skibe, hvoraf det ene, »Den gyldne Løve«, forliste paa Udrejsen, mens det andet, »Cronprintz Christian«, 1730—32 foretog den lange Rejse og vendte hjem med godt Udbytte. Skibets Fører var Tordenskjolds Ven *Michael Tønder*, og som Supercargo medfulgte *Hollænderen Peter van Hurk*, der efter sin Hjemkomst blev Medstifter af Asiatisk Kompagni i 1732.

Stiftelsen af *Det asiatiske Kompagni* var, navnlig naar de herskende daarlige Tider tages i Betragtning, en dristig og fremsynet Bedrift, som fik heldige Følger langt ud i Fremtiden. Staten gav gennem en Oktroy paa 40 Aar Kompagniet Eneret paa Handel med Ostindien og Kina. I Ostindien overdroges Trankebar til Kompagniet, der fik mange Begunstigelser, deriblandt Frihed for Øresundstold. Aktiekapitalen var ved Oprettelsen 100.000 Rdlr. fordelt paa Aktier à 250 Rdlr.; senere udvidedes den gentagne Gange. Alligevel kneb det ikke sjældent at faa rejst Kapital til Udrustning af de langvarige og kostbare Ekspeditioner omkring den halve Jord. Danmark var stadig i Vanskeligheder, og Risikoen ved Kina-farten var betydelig: Forlis, Sørøveri og Kaperier. Først i Aarhundredets anden Halvdel bedredes Landets Økonomi saa meget, at Kompagniets Vækst var sikret.

KØBMÆND OG KRÆMMERE. Inden for Centraladministrationen gav Statens Interesse for Handelens Opkomst sig i disse Aar Udtryk i Oprettelsen af et *General-Landets-Økonomi- og Kommercekollegium* i 1735; det gamle Kommercekollegium fra Enevældens første Aar havde ført en hensygnende Tilværelse, det nye Kollegium skulde ophjælpe Landvæsen, Handel og »Manufaktur«, d. v. s. Industri; det var et Centralorgan for de merkantilistiske Kræfter. Som Medlem indtraadte den 32-aarige *Otto Thott*, der ved Nytaar 1736 overgav Kong Christian VI en udførlig Betænkning betitlet: »Allerunderdanigste uforgribelige Tanker om Kommerciens Tilstand i Danmark og Norge«.

Han skildrede heri Landets økonomiske Forhold i mørke Farver: den hollandske Afspærringspolitik's Virkning paa dansk Landbrug, der løber lige saa daarligt rundt som Industrien; ikke bedre staar det til med Handelen, der skal være »den store Aksel, som kommer disse tvende Hjul til at løbe«. Thott beskæftiger sig meget med den københavnske Handelsstand. Han giver en nøje Definition af »Købmanden«, Datidens Grosserer, »som



Udvendigt Trappe-Anlæg i tre Stokværk fra 1700'erne i Vognmagergade-Kvarteret. Nu nedrevet.



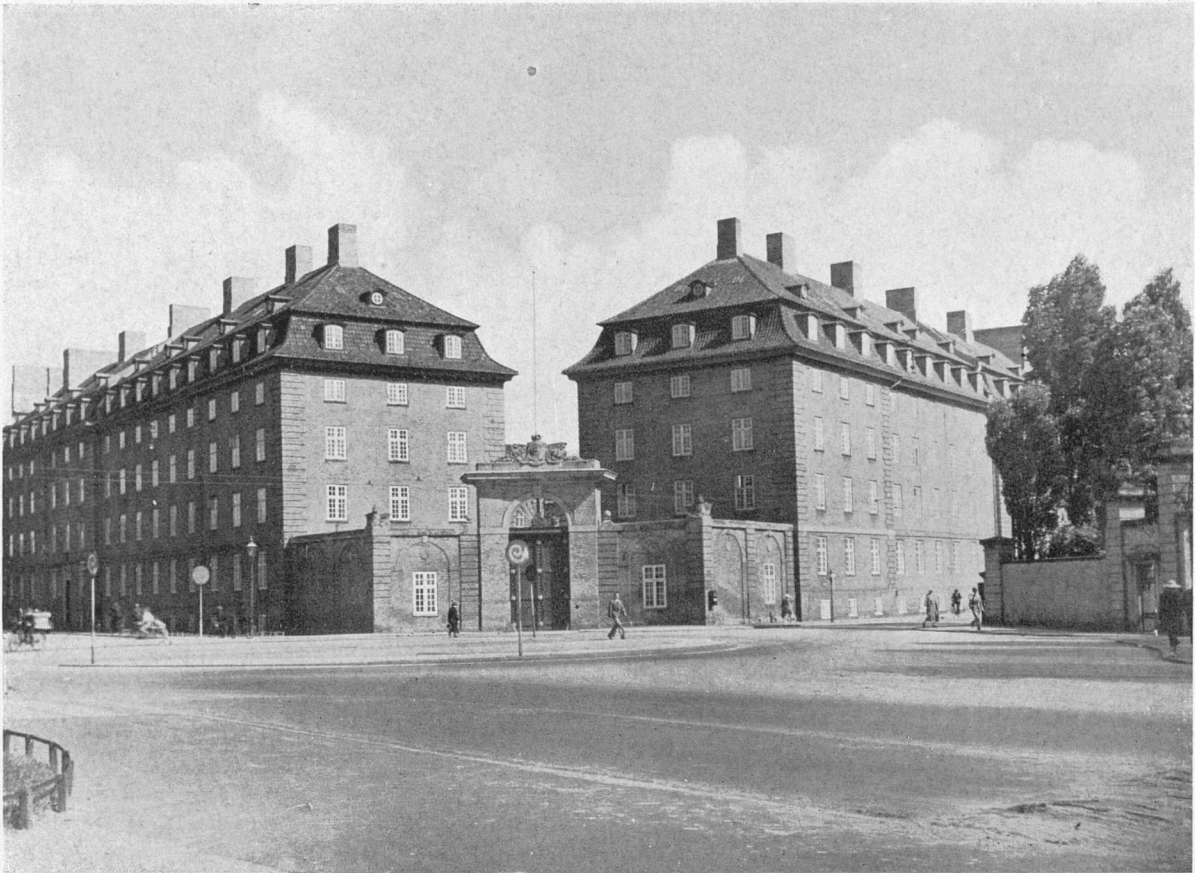
„Bispebolle“ af københavnsk Fajance med Afbildning af Punchegilde.
Den samme som afbildet S. 95. *Nationalmuseet*.

befordrer Landets Produkter, udbringer de overflødige til fremmede for højeste Pris og henter igen de fornødne Varer til bedste Pris. Han indkøber og Varer paa et udenlansk Sted, hvor de bedst kan haves, og henfører dem til et andet, hvor de er dyre. Men Profiten bringer han i sit eget Land«. Denne Mand fortjener Statens Støtte og Bevaagenhed i Modsætning til »Kræmmeren«, som blot »er den, som for rede Penge indkøber Varer og dem igen efter Maal og Vægt i smaat udsælger«. En officiel Skelnen mellem de to Katego-



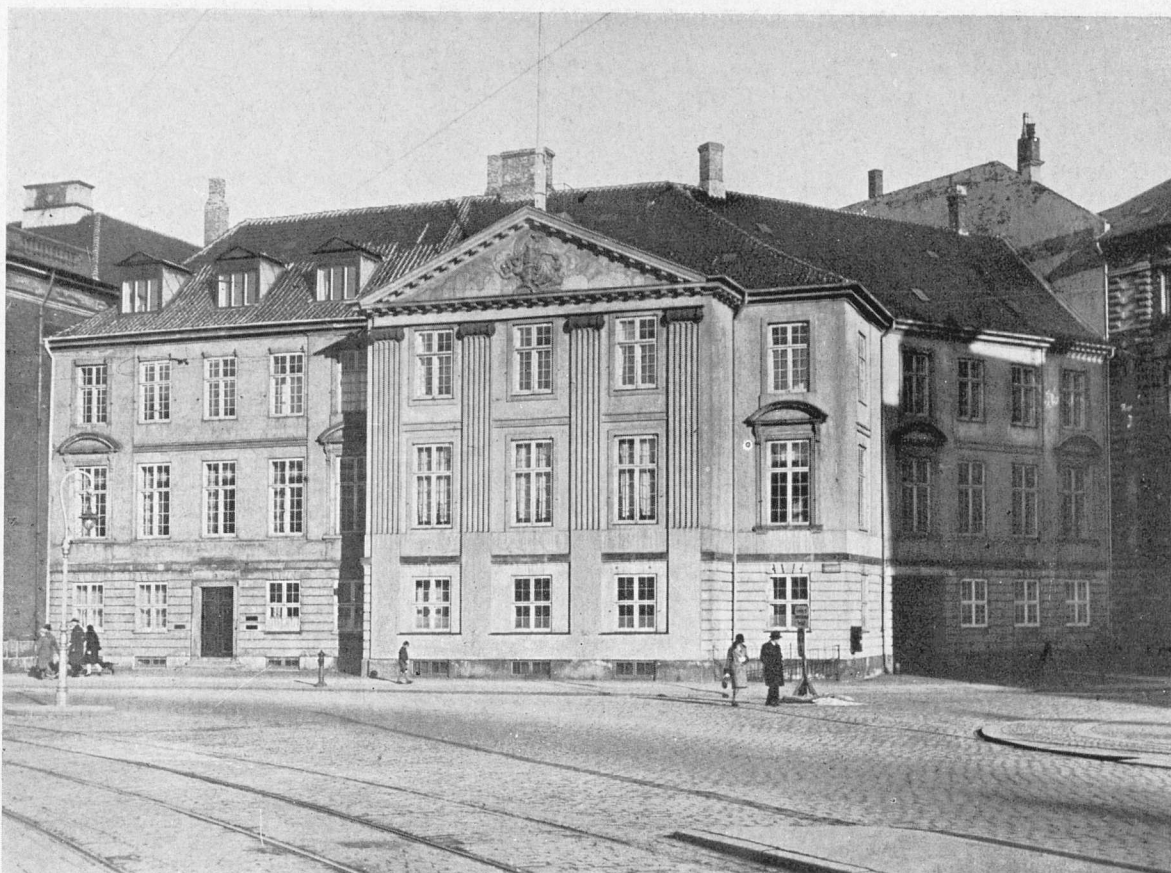
Kvinde i Gabestokken. Maleri fra o. 1775. Københavns Bymuseum.

riers Opgaver havde hidtil kun forsaavidt existeret, som man fra 1724 ogsaa uden at være Medlem af et Kræmmerlav, kunde løse særligt Borgerskab som »Købmand«, d. v. s. Gros-serer; mange velhavende Kræmmere drev en gros Handel til Forsyning af deres egne og Standsfællers Boder, ligesom det er nævnt, at mange Hørkræmmere var Interessenter i Islandshandelen. Paa den anden Side havde ogsaa Storkøbmanden Ret til at drive Detail-handel. Thott, der paa Statens Vegne ønsker Samling af Landets Kapitalejere, antyder



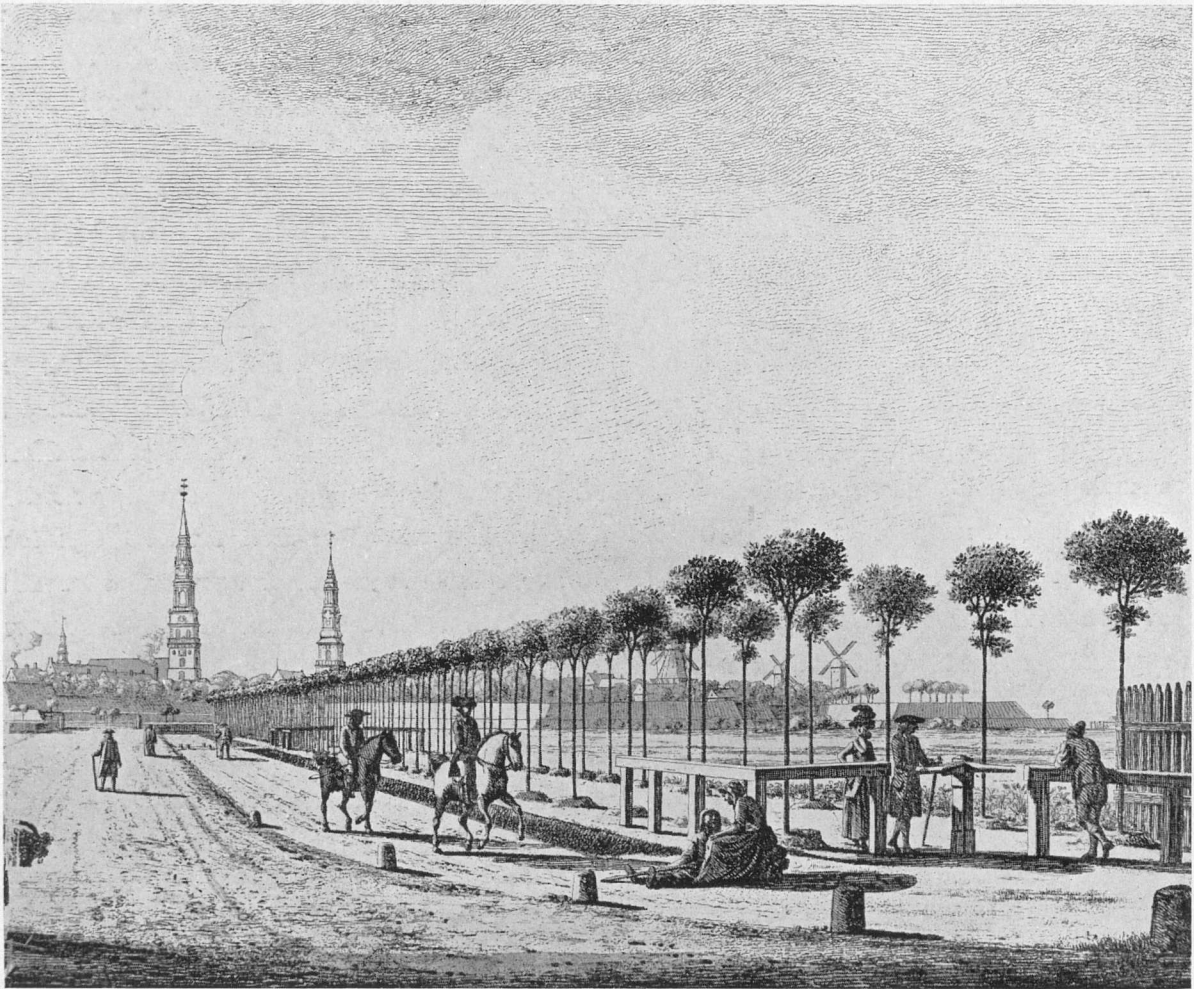
Sølvgadens Kaserne, opført 1765—71 efter Tegning af N. Jardin.

Oprettelsen af et »Societet« af Købmænd, men netop Ordet »Societet« gav Anledning til Ængstelse, da det antydede Oprettelsen af et Handelskompagni med Statsstøtte og Privilegium paa Import. De velhavende Kræmmere frygtede med Rette et Indgreb i deres en gros Handel, hvorfor Hørkræmmernes Oldermænd *David Johan Berndt*, der ogsaa havde Borgerskab som »Købmand«, 1737 henvendte sig med en Betænkning til Kommercekollegiet om Handelens Tilstand. Han er enig med Thott i Groshandelens Opgaver og Betydning, men forsvarer Kræmmernes Ret til direkte Import af Varer til eget Brug. Aaret efter indkom en tredje Betænkning fra Stadens 32 Mænd, som navnlig krævede Sikkerhed for Skibsfarten. Ogsaa Købmændene, de egentlige Grosserere, maatte afgive deres Betænkning, det var jo deres Tarv, Kollegiet ønskede fremmet. Heller ikke de ønskede for skarpt et Skel mellem Groshandleres og Kræmmeres Rettigheder, men besværede sig en Del over Skippersnes ved Lavsreglerne hjemlede Ret til at sælge Provinsens Produkter



„Harsdorffs Hus“ paa Kongens Nytorv, opført 1779—80 efter Tegning af C. F. Harsdorff.

en detail fra deres Fartøjer den første Uge efter deres Ankomst til København; det var en slem Konkurrence for Byens Butikshandel og rummede et praktisk Problem, der laa Københavns Handlende nærmere paa Sinde end den finere Skelnen imellem Købmænd og Kræmmere. De følgende Aar gik med Forhandlinger og Betænkninger fra de interesserede Parter, indtil *Kommerceforordningen* endelig 4. August 1742 kunde forelægges Kongen til Underskrift. Den var for en Del præget af Statens Ønske om at drage Kapital til Storhandelen, idet enhver Kapitalejer, ogsaa en Standsperson uden Borgerskab, kunde sætte sine Penge i Skibsparter m. m. Groshandel kunde saaledes faktisk drives som fri Næring, men Købmænd, der ejede Skibsparter, var opdragne til Handel og vedligeholdt Udenlandskorrespondance, kunde vinde formeligt Borgerskab som Grosserere. De organiseredes med en Formand og to Ældste og fik Ret til at udsælge Varer »i Kvantiteter, der grænsede meget nær op til Detailhandelen«; derimod maatte de »uindskevne« Grosserere kun for-



Alléen udenfor Nørreport, anlagt i 1780'erne. I Baggrunden ses Vor Frue og Petri Spir.
Udsnit af samtidigt Kobberstik.

handle visse større Varemængder ad Gangen. Skipperne beholdt deres Ret til at drive Detailhandel fra Skibene, medens Kræmmerne ikke maatte befatte sig med en gros Handel. Om dette sidste Punkt vedblev der dog at herske Uklarhed, idet mange Kræmmere fortsatte med at forhandle Varer ogsaa i større Partier. Kommerceforordningen gjorde altsaa en gros- og Detailhandel til to principielt forskellige Ting og fastslog samtidig midt i en vanskelig Tid det Begreb om en Storkøbmand, som er saa karakteristisk for den følgende glimrende Handelsperiode: Veksellerer og Bankier, Skibsreder og Konsul i een Person. En særlig Forordning, der fastlagde de udenlandske Konsulers Forhold, udstedtes iøvrigt i 1749.



Promenade i Kongens Have i Slutningen af 1700'erne. Maleri i *Øregaards-Samlingen*.

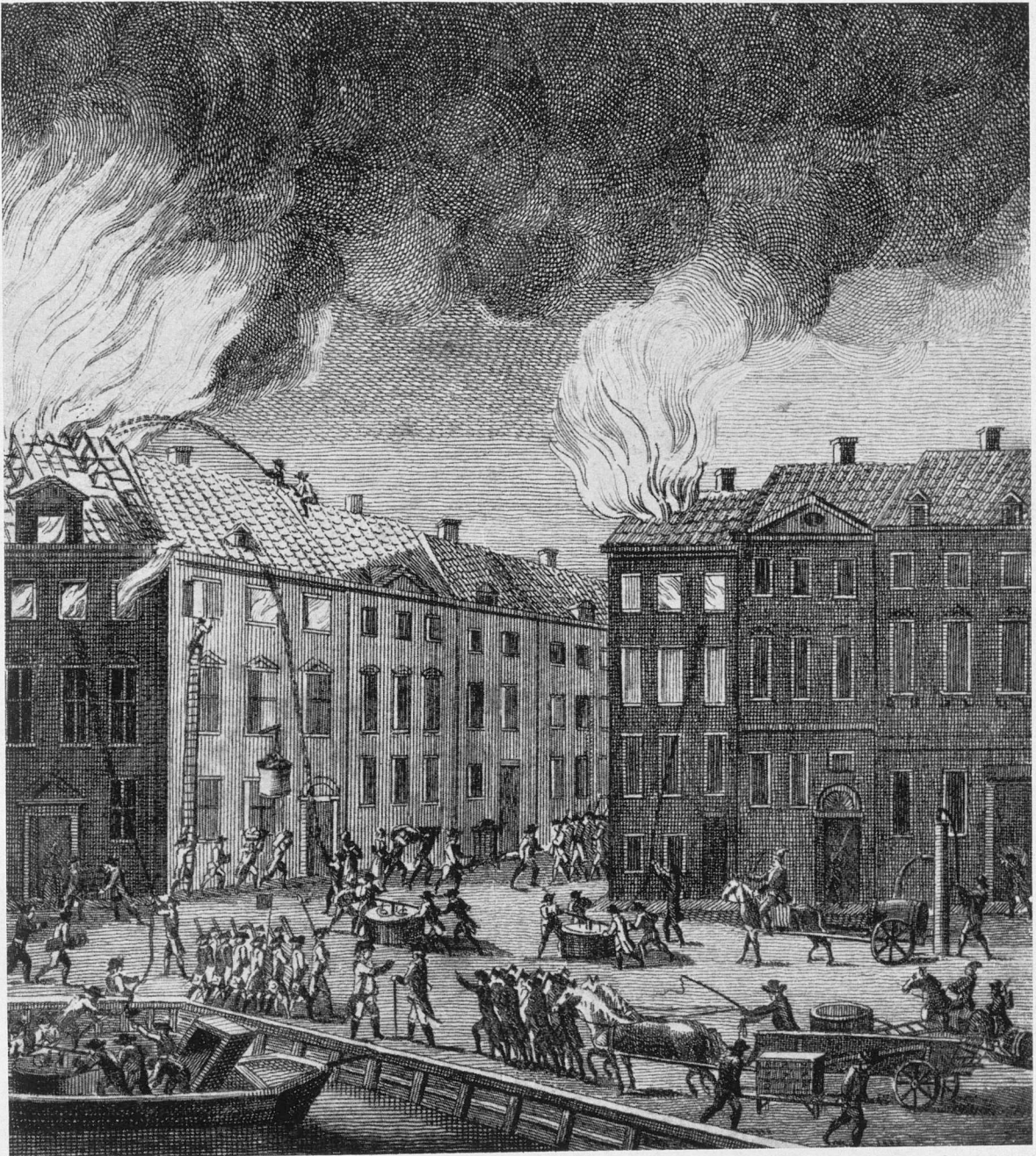
SØASSURANCEN. KURANTBANKEN. DEN INDENLANDSKE MANUFAKTUR

Et af de ømme Punkter, der var blevet berørt under de Forhandlinger, som gik forud for Kommerceforordningen, var Risikoen ved Handel paa Middelhavet og den pyrenæiske Halvø. Saltimporten herfra var meget nødvendig til Fiske- og Kødkonserveringen, men de danske Skibe gik ofte derned med Ballast af Frygt for Barbareskstaternes Sørøverier. Man fremholdt, at Sverige allerede i 1724 og 1731 havde sluttet Kontrakter med de nordafrikanske Stater og sammen med Englænderne og Hollænderne kunde udkonkurrere Danskerne i Middelhavet. Fra ældre Tid havde Skipperlavet selv søgt at hjælpe sig ved at tage en vis Afgift af heldige Rejser hinsides Kap Finisterre. Pengene indgik i en »Slavekasse«, som skulde bruges til at løskøbe danske og norske Søfolk af afrikansk Fangenskab, men for Tab af Skib- og Fragter gav den ingen Erstatning. Slavekassen var 1715 overtaget

af Staten, men en virkelig Ændring fandt først Sted, da en Kreds af københavnske Handlende havde oprettet *det kgl. oktroierede Søassurancekompagni* i 1726. I god merkantilistisk Aand var det dermed muliggjort at holde Assuranceudgifterne inden for Landets Grænser, og Foranstaltningen kunde have samme stimulerende Virkning paa Lysten til at anbringe Penge i Skibsfart, som Stiftelsen af Brandforsikringen i 1731 fik paa Byggeriet. En væsentlig Bedring indtraadte endelig, da der i 1746 sluttedes en Traktat med Algier, hvilket i den følgende Periode fik vidtrækkende Betydning for Danmarks Middelhavshandel. Ved Traktaten købte Landet sig Fred med Gaver, den aarlige »Tribut til Sørøverstaterne«, og der skulde til hver Rejse udstedes et Søpas (paa Latin), som kun gjaldt for een Rejse og højtideligt skulde tilbageleveres ved Hjemkomsten. I 1742 var der afsluttet en Handels-traktat med Frankrig.

Men at skabe gode Vilkaar for Handel og Skibsfart var kun en af de Maader, hvorpaa det nye General-Landets-Økonomi- og Kommercekollegium skulde gennemføre Merkantilismens Program. Hjemlandet skulde oparbejde de hjembragte Raastoffer til Industri-varer. Dette skulde realiseres dels ved Toldbeskyttelse, som ved Toldloven i 1732, dels ved statsprivilegeret hjemlig Industri. Samtidig vilde man lette Adgangen til Finansiering af Industrien. Oftest var det Storkøbmændene, altsaa Organisatorerne af Udenrigshandelen, der ogsaa satte Penge i »Manufakturere«, og det blev ogsaa Repræsentanter for den københavnske Storhandel, der fik en afgørende Indflydelse i den 1737 oprettede *Kurantbank*. Denne Bank var et privat Foretagende, men med Lokale paa Børsen og fuld officiel Godkendelse. Dens Hovedopgave blev Befordring af Fabrikker, og den fik Ret til Udstedelse af Sedler, mod Indløsningspligt i Sølv; Bankens Sedler var gyldigt Betalingsmiddel over for Staten. Muligheden for i vanskelige Tider at lade Seddelmassen vokse, fik senere hen de værste Følger; i Øjeblikket var det imidlertid en Fordel, at flere Penge kom i Omløb, og at Banken udlaante Penge til den meget lave Rente af 4 pCt.

Ogsaa Raastofindkøbet skulde organiseres; det skete gennem et i sit Anlæg ret omfattende Foretagende, *Almindelige Magasin*, der oprettedes 1737. Det finansieredes ved Statsstøtte og ved Tvangslaan hos Statens Embedsmænd, som maatte indskyde en Tiendedel af deres Indtægter. Nu var det i sig selv fordelagtigt at faa samlet en stor Del af Raastofindkøbet, og det gik ogsaa godt med at faa Fabrikkerne forsynet dermed. Vanskeligere var det at faa distribueret Færdigvarerne, hvilket ogsaa skulde ske gennem Magasinet; men Fabrikkerne havde kun Pligt til at aflevere, hvad de ikke paa anden Maade kunde afhænde. Derved ophobedes let saadanne Varer i Magasinet, som var usælgelige, enten fordi Forbrugernes Behov var tilfredsstillet, eller fordi de danske Færdigvarer ikke i Kvalitet og Pris-



Ildebrands-Scene. Kobberstik af A. Flint. 1796.



Skydeskive for Mægler H. Jürgensen 1789. *Den kongelige Skydebane.*

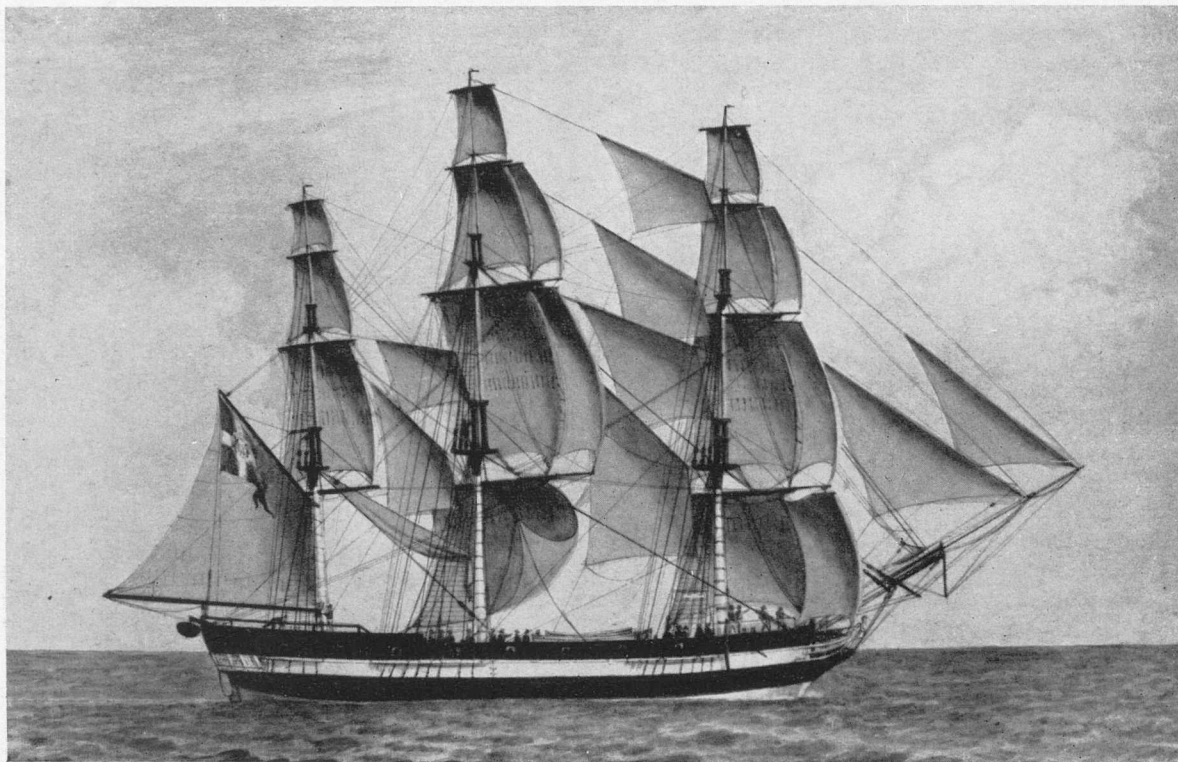
billighed kunde konkurrere med de udenlandske. Ganske vist var det mod Fortabelse af Lavsretten forbudt de københavnske Handlende at importere saadanne Uld- og Silkevarer, som Magasinet laa inde med, men Smugleriet florerede trods alle Tvangsforanstaltninger. Man gik saa vidt som til at tvinge Embedsmændene til at købe Varer fra Magasinet og



Skydeskive for Købmand Christian Thomsen 1805. Den kongelige Skydebane.

at straffe Folk, der gik med udenlandske Klæder. At Angiveri og Husundersøgelser flourerede, følger af sig selv.

For Københavns Vedkommende var det især Tekstilindustrien, hvis Virksomhed Magasinet skulde fremme. Antallet af københavnske Uldmanufakturere voksede da ogsaa fra

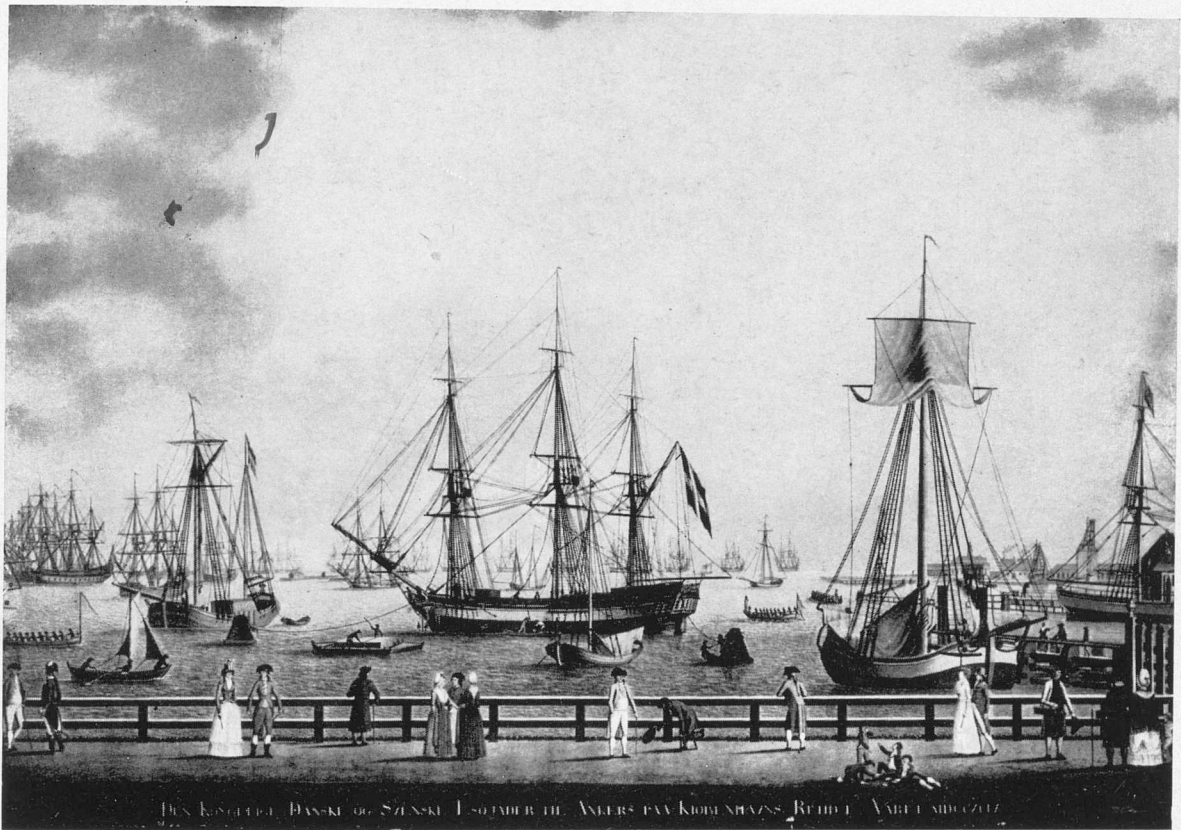


Kinafareren „Tre Venner“ tilhørende C. W. Duntzfeldt. *Kronborgmuseet.*

tre i 1730, Børnehusets, Gjethusets og Kræmmerlavets, til ikke mindre end fjorten i 1738. Blandt de nye var Christianshavns Klædemanufaktur (oprettet 1734) betydeligst. Der anlagdes ogsaa Strømpevæverier, Baandfabrikker og Væverier. Linnedindustrien blev i 1734 underlagt en Linnedspinderi-Direktion.

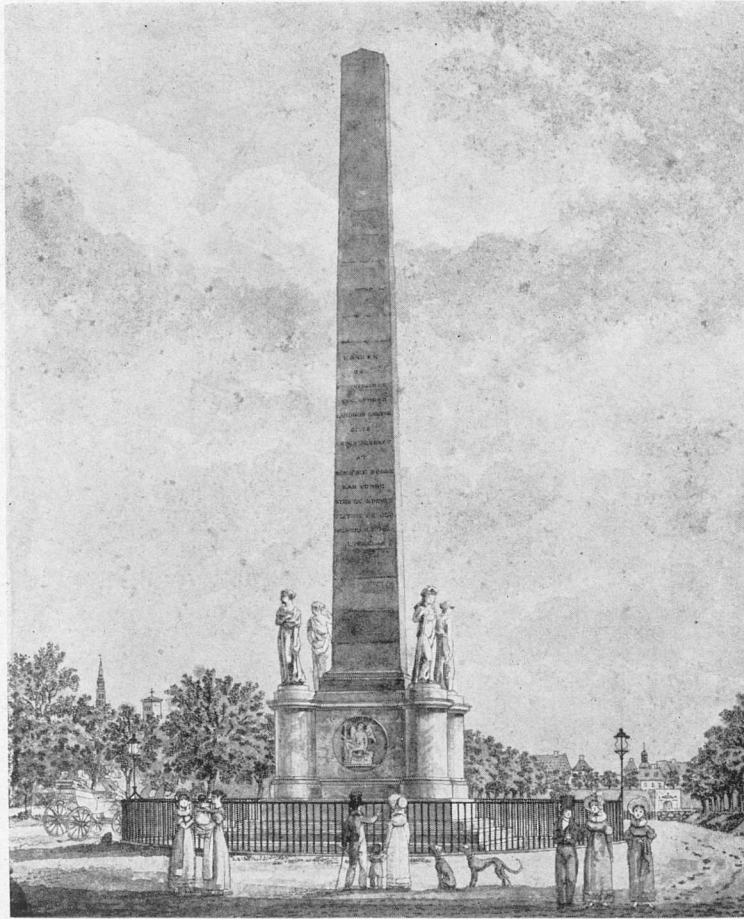
Af andre nyoprettede Manufakturer kan nævnes et Saltværk, som blev en fuldstændig Fiasko, og en »Delfs Porselins- og Hollandsch Steentøys Fabrique«, der 1723 fik overladt en Byggegrund i St. Kongensgade og iøvrigt fik kgl. Privilegium paa at forsyne Landet med Stentøj. Skønt Smugleriet af fremmed Stentøj, navnlig fra Hertugdømmerne, vedblev, og skønt konkurrerende Fabrikker senere anlagdes, forblev »Store Kongensgade Fabrikken« dog i Virksomhed over fyrretye Aar. De ret faa Stykker, der er levnet af dens Produkter, er nu meget eftersøgte af Samlere.

I sin Iver for at ophjælpe Manufakturerne og Kommerciens undgik Staten ikke altid at ofre Penge paa løse Projekter, ofte fremførte af Udlændinge. Statsstøtte opnaaedes tit under Foregivende af at kunne indføre fremmede Fabrikationsmetoder, men ofte forduf-



Københavns Rhed i den florissante Handelsperiode (1793). *Kronborgmuseet.*

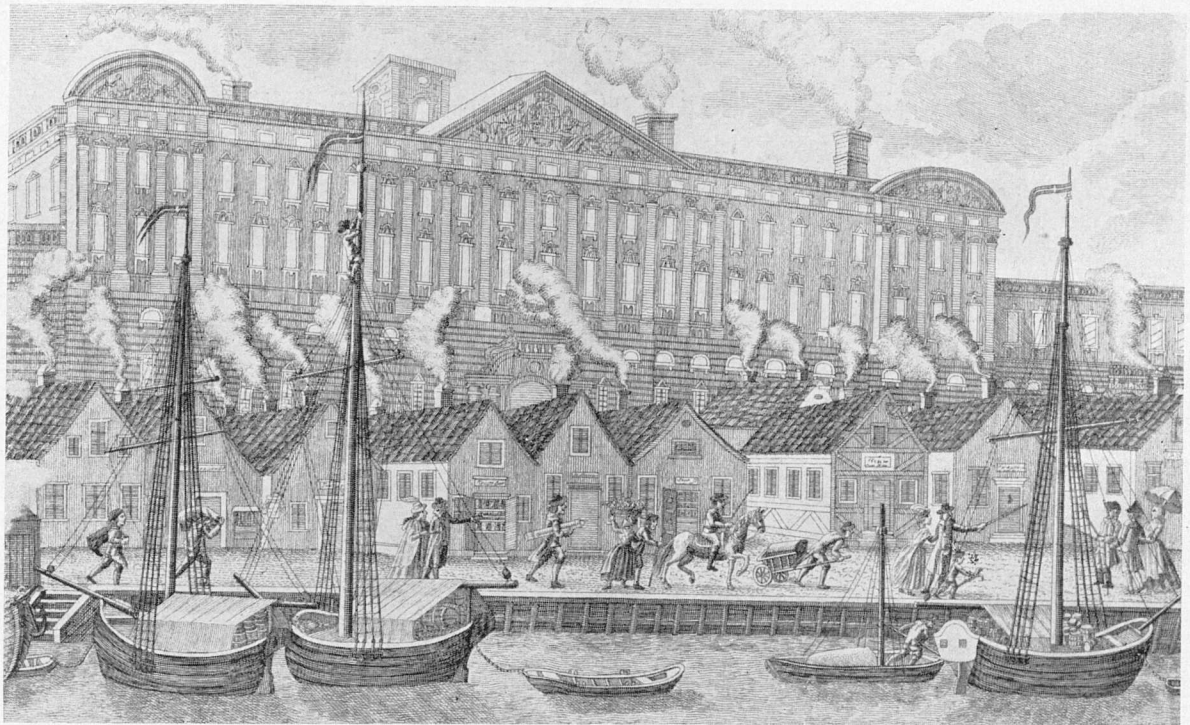
tede Projektmagerne og lod Stat eller godtroende Aktionærer sidde tilbage med Smerten. Heller ikke var det altid let at undgaa ved nye Privilegier at gribe ind i tidligere bestaaende Handels- eller Fabrikationsrettigheder, saaledes da der i 1747 stiftedes *Kgl. oktroyeret almindeligt Handelskompagni*, som skulde gøre København til Stabelplads for Østersøen. Det skulde ogsaa udnytte den nye Traktat med Algier til at drive Handel paa Vesteuropa og Middelhavet, men ellers især tage sig af Nordsøhandelen. Hvalfangsten skulde organiseres ved Oprettelse af Kontorer og Faktorier i Nordlandene. Da *Jacob Severin* 1750 trak sig tilbage fra Grønlandshandelen, overtog Kompagniet ogsaa denne. Herved kom det almindelige Handelskompagni let til at støde sammen med de Købmænd, som hidtil havde drevet Handel paa de Lande, der nu kom til at ligge inden for Kompagniets Interessessfære; selv Merkantilismens Kælebarn, den hjemlige Manufaktur, maatte føle sine Interesser gaaet nær, da Kompagniet fik Tilladelse til at have Oplag i København af Kontrabandeverer som Silke og Klæde. Selvom Kompagniet vedblev at bestaa et godt



Frihedsstøtten. Københavns Bymuseum.

Stykke ind i den florissante Periode, kom det dog aldrig rigtigt i Gang. I 1774 standsede det sin Virksomhed med et Tab for Aktionæerne paa 40 pCt. af Aktiekapitalen.

DEN FLORISSANTE HANDELSPERIODE. I 1730'erne og 40'erne havde Staten som nævnt gjort meget for at ophjælpe Handelen, men Tiden var vanskelig; 1745 havde Københavns Handelsflaade naaet et Lavpunkt med kun 103 Skibe, hvis Gennemsnitsdrægtighed dog var noget større end 50 Aar i Forvejen. Det var først med Udbruddet af *den fransk-engliske Kolonikrig i 1755*, at Forholdene ændrede sig. Konjunkturerne blev saaledes, at Handelen næsten gik af sig selv, dog afbrudt af Kriseperioder ind imellem de store Krige. Næsten umærkeligt begyndte ogsaa Merkantilismens Princip at vige, selv om Frihandelstanken først naaede at blive knæsat i Aarhundredets Slutning. Handelsforetagender, som blomstre-



Interimistiske Huse opført foran Christiansborg for de brandlidte.

de, navnlig under Krigene, var mindre afhængige af Statstøtte og Privilegier og mere prægede af enkelte talentfulde Forretningsmænds Initiativ. Helt op til Krigens Begyndelse fortsatte dog Vanskelighederne. 1753—57 var det saaledes de københavnske Handlende forbudt at handle paa Spanien, og allerede i 1754 havde den begyndende Spænding mellem England og Frankrig bevirket øget engelsk Kapervirksomhed, ikke mindst mod danske Skibe. Danmark havde under J. H. E. Bernstorffs Ledelse knyttet sin Politik til Frankrig, men undgik dog at komme i direkte Krig med England; mere end for en militær Forbundsfælle havde Frankrig nemlig Brug for en venligsindet søfarende Nation til Opretholdelse af Forbindelsen med dets Kolonier. Konjunkturomslaget begyndte, da Frankrig straks ved Krigens Begyndelse ødelagde Englands Handel i Middelhavet; det skabte uhørte Chancer for Danmark, der i 1756 opnaaede en Overenskomst med Sultan Osman og med Genua. I Middelhavet overtog Danmark nu det meste af den franske Handel, men især gennem private Rhedere; Kompagniformen viste sig her mindre brugbar, og et *afrikansk Kompagni*, som stiftedes i 1755, vilde ikke trives; det ophævedes i 1763 efter mange Vanskeligheder, og Staten maatte træde hjælpende til for at holde Aktionærene skadesløse.

Fra Østersø- og Nordsølandene kunde de krigsførende Magter faa mange af de Varer, de ønskede, og det blev derfor et meget vigtigt Handelsomraade. 1756 indgik Danmark et væbnet Neutralitetsforbund med Sverige, og fra 1759, da Staten havde overtaget den islandske Handel, drev den nordjydske Bondesøn *Niels Ryberg* denne Handel for Kongens Regning sammen med den grønlandske. Den islandsk-finmarkske Handel blev 1763 overtaget af det tidligere nævnte almindelige Handelskompagni, som drev den, indtil den ophævedes 1774.

Vigtigst blev dog Handelen paa *Vestindien*. Staten havde i 1754 overtaget det vestindiske Kompagni og frigav Aaret efter Handelen paa Vestindien og Amerika. Frankrig havde hidtil domineret i Europas Forsyning fra Vestindien; nu ødelagdes den franske Handel af den overmægtige engelske Flaade, og det neutrale Danmarks Skibe kunde hente Sukker, Bomuld og Rom. Den vestindiske Handel tog et saadant Opsving, at de danske Koloniers Produktion i Løbet af Krigen voksede til 25 Gange saa meget som før. Antallet af Sukkeraffinaderier i København steg til 15. Danmark, Norge og Hertugdømmerne blev Formidlere af Varerne, idet ogsaa det europæiske Fastlands Handel næsten laa stille som Følge af den preussiske Syvaarskrig. I denne var Frankrig indviklet og skulde samtidig værne om sine Kolonier hinsides Atlanterhavet.

Ogsaa *Ostindiehandelen* blomstrede. Asiatisk Kompagnis Aktivitet gav sig bl. a. Udslag i Anlæggelsen af nye Loger. Kompagniet fik fast Fod i Bengalen, hvor Logen Frederiksnagore oprettedes 1755. Omkring 1750 var Logerne i Calicut (Kalkutta) og College anlagt, i 1773 kom yderligere Logen Patna i Bengalen til. Paa Grund af det vanskelige Klima mislykkedes derimod alle Kolonisationsforsøg paa Øgruppen Nicobarerne i den bengalske Havbugt.

En foreløbig Standsning i dette blomstrende Handelsliv indtraf i 1762, da Karl Peter Ulrik blev russisk Czar og straks sluttede Fred med Preussen for at samle Kræfterne om Hævdelsen af sine gottorpske Arverettigheder. Danmark rustede paa Kraft, men Krigsfaren drev over, da Karl Peter Ulrik samme Aar blev afsat af sin Gemalinde Katherina II, som ønskede Fred med Danmark. Der blev sluttet dansk-russiske Overenskomster, og Forholdet mellem de to Lande var godt Aarhundredet ud.

VANSKELIGHEDER EFTER 1763. Krisen fortsatte efter Krigen. *Toldloven af 1762* var udpræget merkantilistisk, og for at ophjælpe Handelen havde Staten optaget betydelige Laan hos Kurantbanken, hvis Indløsningspligt var blevet suspenderet i 1757. Derved blev mange Sedler sat i Omløb, og en Inflation var uundgaaelig, da de gyldne Tider ophørte med Fredsslutningen 1763. Selv *Vestindiehandelen* kom i Vanskeligheder. Planterne havde faaet



Slaget paa Rheden 1801. Øregaards-Samlingen.

Tilladelse til at importere deres »Provisioner« af europæiske Fødevarer fra andre Lande end Danmark og var derved kommet i Gæld til Holland. En Del af Øernes Produktion kom saaledes til at gaa uden om København, og et Forslag om at oprette et Laane- og Handelskontor i Vestindien for danske Midler vandt ikke Tilslutning. Fremmede Skippere blev atter nærgaaende Konkurrenter til Handelen, og flere af Byens Sukkerraffinaderier maatte ligge stille.

Ogsaa i Middelhavsområdet kom der Uroligheder. 1769 brød Deyen af Algier Traktaten med Danmark under et intetsigende Paaskud. Admiral F. C. Kaas' Ekspedition dertil i 1770 maatte vende hjem med uforrettet Sag, vistnok fordi Marinevæsenet under Greve Conrad Danneskiold-Laurvigs Ledelse ikke var i de rette Hænder.

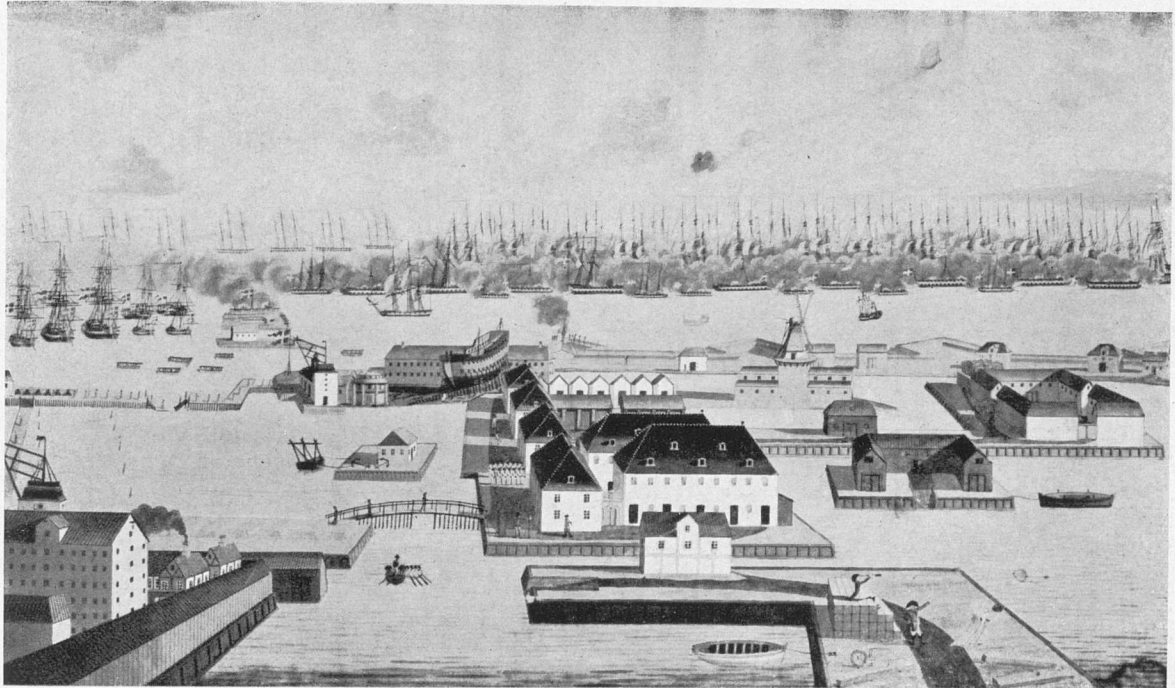
Endnu inden den nordamerikanske Frihedskrig havde skabt nye Muligheder, havde *Struensees* korte Magtperiode 1771—72 sat sig forbigaaende Spor i Hovedstadens Handelsliv.

Hans Synspunkter var vel i Hovedsagen merkantilistiske, men han var en bestemt Modstander af at favorisere København paa Bekostning af Rigets øvrige Dele. Han ophævede derfor det i 1737 stiftede »Almindelige Magasin«, der jo havde centraliseret Raastofimporten i København. Ligeledes standsede han de temmelig vidt fremskredne Planer om at gøre Hovedstaden til Stabelplads navnlig for Østersølandenes Produkter. Man havde tænkt sig dette gennemført ved at indrette en *Frihavn*, finansieret af Statskassen, med lav Pakhusleje og Fritagelse for Havnepenge, Lastepenge og Øresundstold for fremmede Skibe, der ønskede at oplagre Varer. Værst blev Struenseetiden for den danske Manufaktur, som hidtil for en stor Del kun havde kunnet holdes i Gang ved fuldstændigt Importforbud mod udenlandske Varer. Struensee gav nu Tilladelse til Indførelse af Industrivarer fra Hertugdømmerne; ganske vist paalagdes der disse Varer en Beskyttelsestold, men da der ikke var Importforbud mod fremmede Varer til Hertugdømmerne, blev Følgen, at billige udenlandske Industriprodukter strømmede ind i Landet.

Det hele fik dog mindre Betydning, da de fleste af Struensees Forordninger atter ophævedes efter hans Fald i Januar 1772.

GULDBERG TIDEN OG DEN NORDAMERIKANSKE FRIHEDSKRIG. I den følgende Periode havde Merkantilismen endnu en Blomstringstid, der navnlig gav sig Udslag i en hensynsløs Beskyttelse af den indenlandske Industri. Tiden fra 1772—1784 gaar under *Guldbergs* Navn, men Handels- og Finansforholdene præges mest af en Storkøbmand af internationalt Format, den pommersk-fødte *Heinrich Carl Schimmelmann*. Han havde købt Godser i Holsten og var kommet i Forbindelse med den danske Stat, som han havde skaffet store Laan under den russiske Krigstrusel i 1762. Selv var han aktivt interesseret i danske Industriforetagender, drev saaledes et Sukkerraffinaderi i København og Hammermøllen ved Helsingør. Han blev Skatmester i 1768, var afsat en kort Tid under Struensee, men fik bagefter øget Indflydelse. 1779 blev han dansk Lensgreve. Han var til sin Død Sjælen i alt, hvad der foretoges paa det finansielle og kommercielle Omraade. Saaledes blev Kurantbanken, hvis Sedler stadig var uindløselige, efter adskillige Forhandlinger overtaget af Staten i 1773 og Aktionærerne fik kgl. Obligationer for deres Aktier.

Hoffets mest indflydelsesrige Kredse efter Struensees Fald, Enkedronning Juliane Marie og Statsminister Ove Høegh-Guldberg, var personligt interesserede i Industriforetagender, men kun faa af de paabegyndte Virksomheder viste sig levedygtige. En Undtagelse danner dog *den kgl. Porcelainsfabrik*, der jo endnu bestaar som et blomstrende Foretagende. Den blev stiftet 1775 som et kongeligt Interessentskab, i hvilket Hoffet havde Aktiemajoriteten. Kunstnerisk naaede den snart en smuk Position, men de store Forventninger om



Slaget paa Rheden 1801. *Københavns Bymuseum.*

Eksport skuffedes bittert. 1779 overtoges den af Staten. Ove Høegh-Guldberg sad selv i Direktionen, og Fabrikken havde Enkedronningens Bevaagenhed. Efter Omvæltningen 1784 mistede den imidlertid sine store Statstilskud og døjede mange Vanskeligheder; det lykkedes dog at redde Virksomheden fra Ophævelse.

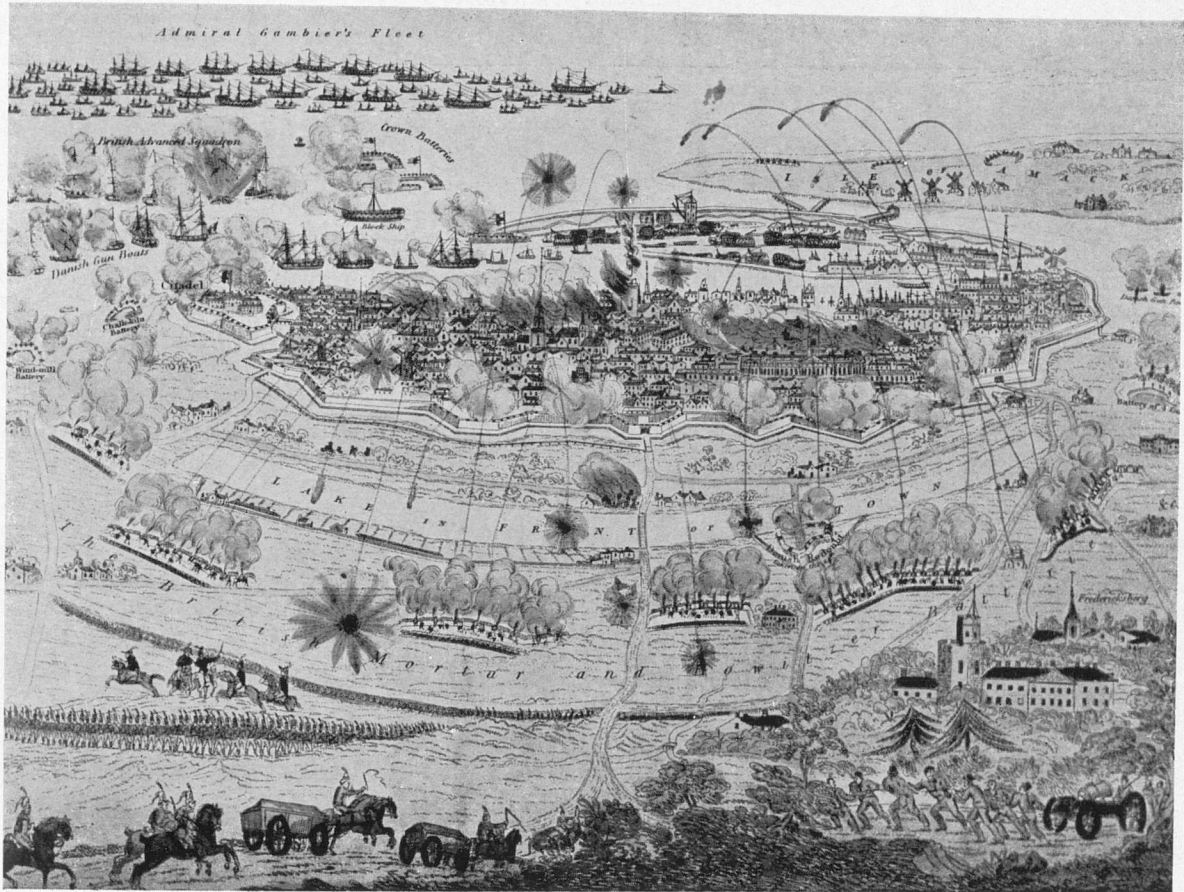
I sin *Københavnsbeskrivelse* fra 1780'erne giver Præsten *Nicolay Jonge* en Skildring af et andet merkantilt Foretagende »*Det Kongelige General Magazin*«, som illustrerer baade Statens Støtte af nye Projekter og Hoffets Interesse derfor, »Udi en Deel af dette forrige Søe-Qvæsthuis's Bygning og Værelser blev Aar 1777 andlagt Det Kongelige General-Magazins Direction, under hvis Bestyrelse og Opsyn Fabrik-Hallen og alle Silke-, Bomuld- og Uld-Fabrikker ere. Aar 1778 den 21. January var Hendes Kongel. Majestæt Enkedronning Juliane Maria, tilligemed Arve-Prinzesse Sophia Friderica (Arve-Printz Friderichs Gemahlinde) paa dette Kongelige General-Magazin, for at tage i Øjesyn den af de to *Mechanici, Bonafont* og *Le Brun*, for Kongelige Regning anlagte Machine til at apprettere og glatte Silketøyer og andre deslige Stoffer. Udi dette General-Vahre-Magazin imodtages de fabriqverede Vahre fra Fabriqvanterne, og her fra Magazinet fourneres Kiøbmændene overalt i begge Rigerne«. Man ser Ligheden i Virkeomraade med det gamle »Almin-

delige Magazin«. Jonges Skildring ender brat og kortfattet: »Aar 1782 blev General-Magazinet ophævet«.

Hvad »Manufakturen« kunde give af Underskud, opvejedes imidlertid rigeligt af den blomstrende Handel. Den nordamerikanske Frihedskrigs Udbrud 1776 fik samme heldige Virkning for København som Kolonikrigen tyve Aar tidligere. Frankrig og Holland blev aktive Krigsdeltagere imod England, mens Rusland 1780 indgik i et væbnet Neutralitetsforbund med de skandinaviske Lande til Hævdelse af Princippet »Frit Skib giver fri Ladning«. Det var atter Vestindiehandelen, der blev den vigtigste. Et nyt vestindisk Selskab »*Det kgl. octroyerede vestindiske Handelsselskab*« oprettedes 1778 med bl. a. Høegh-Guldberg og Greverne Schimmelmann som Interessenter og Niels Ryberg som handelskyndigt Medlem. Selskabet fik talrige Toldbegunstigelser og tillige Ret til at drive Handel, hvor somhelst det ikke greb ind i andre Selskabers Privilegier. Især tjente det paa Kaffeimport fra de franske Kolonier, og alt gik godt indtil Krigens Afslutning. Niels Ryberg udtraadte af Ledelsen 1785, og samme Aar maatte Selskabet overtages af Staten. En Slækkelse af Monopolprincippet fandt iøvrigt Sted i disse Aar, idet først enkelte Byer, som Christianssand, Altona og Glückstadt, senere alle Byer i den danske Konges Riger fik Ret til at drive Handel paa St. Thomas og St. Jan.

Af andre Selskaber, som havde en kort Levetid under Højkonjunkturerne, kan nævnes *Det Kongelige octroyerede Østersøiske og Guineiske Handelsselskab* og *Det kongeligt danske, norske, slesvigske og holstenske forenede Handels- og Kanalkompagni*. Det første overtog 1781 et guineisk Handelssocietet, det saakaldte Slavehandels Societet. Det nye Selskab, der havde faaet overdraget Forterne paa Guineakysten og tillige drev Østersøhandel, maatte 1788 overtages af Staten, og Slavehandelen blev drevet af private Handelshuse, indtil den blev forbudt 1803. Det andet Selskab stiftedes 1782 og var baseret paa de forventede nye Handelsmuligheder i Forbindelse med den slesvig-holstenske Kanal; tillige skulde det drive forskellig Industrivirksomhed samt Nordlandshandel og Hvalfangst. Det mislykkedes dog allerede i Starten og maatte træde i Likvidation efter to Aars Forløb, endnu før Kanalen var aabnet. Nordlands- og Grønlandshandelen blev paa denne Tid drevet af Staten, der 1781 samlede den under *Direktionen for de forenede kongelige grønlandske, islandske, finmarkske og færøske Handeler*. I Længden var det kun den grønlandske og færøske Handel, der betalte sig og forblev under Staten.

Ogsaa *Ostindiehandelen* trivedes under Krigens, og den bevarede, ja øgede sin Betydning selv efter Fredsslutningen. Det asiatiske Kompagnis første Oktroy, der gav det Eneret paa Ostindie- og Kinahandelen, skulde udløbe i 1772, og efter mange og vanskelige Forhandlinger lykkedes det *Niels Ryberg* og *Storkøbmanden Fr. de Coninck* at faa gennemført en



Københavns Bombardement 1807.

Frigivelse af denne Handel for alle Kongens Undersaatter. Ifølge den nye Oktroy af 23. Juli 1773 skulde den nu fremblomstrede »partikulære« Ostindiehandel svare Kompagniet en Afgift paa 2 pCt. af udgaaende og 8 pCt. af importerede Varer, en Ordning, hvorved begge Parter stod sig; det viste sig bl. a. derved, at de Coninck, som sammen med Ryberg var blevet Medlem af Kompagniets Direktion, kunde se sin Fordel ved i 1775 sammen med en anden Storhandlende, *Niels Lunde Reiersen*, at stifte et privat Handelsselskab til Ostindien og Guineakysten. Fra nu af og indtil Krigen 1807—14 havde Ostindiehandelen, navnlig Kinafarten, en Glansperiode uden Lige. Fra den nye Oktroy i 1773 til Freden i Versailles 1783 voksede Asiatick Kompagnis Handelsflaade fra 7 til 15 Skibe med tilsammen 1750 Mands Besætning. Hertil kom den partikulære Ostindiefart, der var endnu større. F. Eks. hjemkom der i Tiden 1772—84 46 Ostindiefarere, hvoraf 28 var partikulære. Aktionærud-

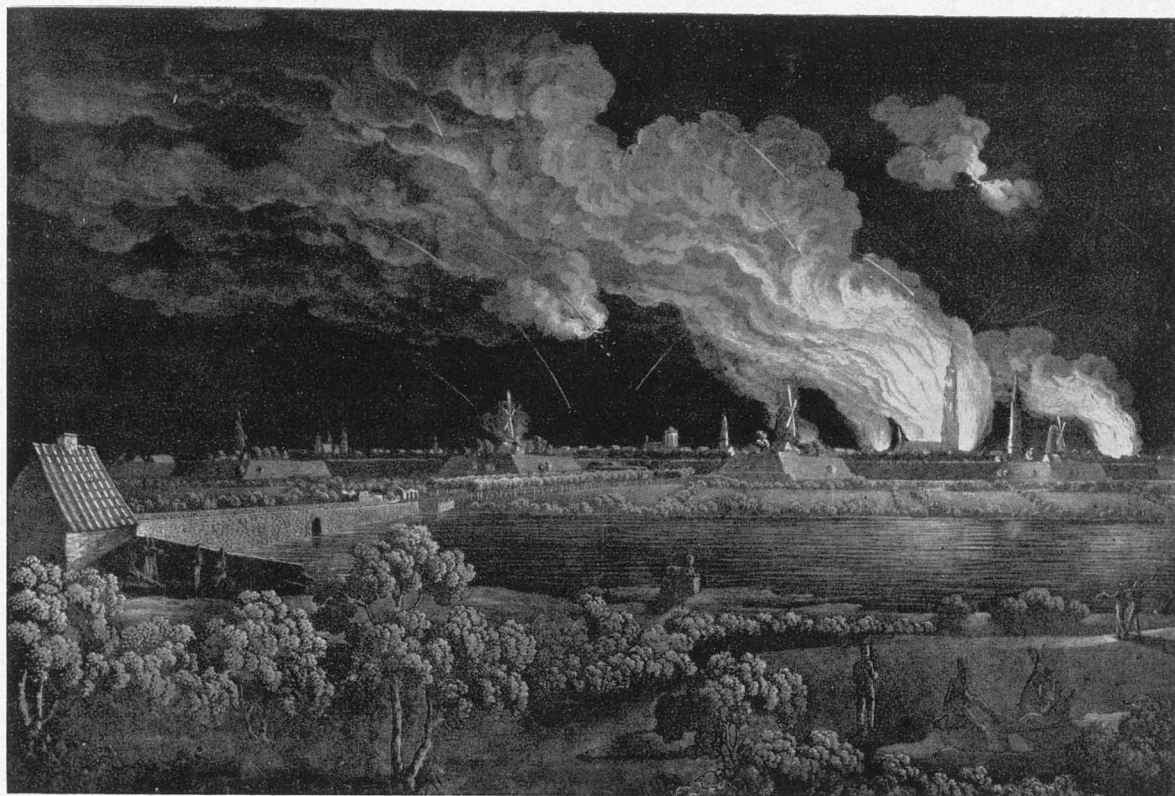
byttet i Asiatisk Kompagni var glimrende; i Perioden 1792—1807 var det gennemsnitlig 8½ pCt. aarlig, og i 1782 endda helt oppe paa 30 pCt.

TIDEN EFTER 1784. Efter Krigens Højkonjunktur kom der atter Vanskeligheder. Samtidig skete der en Ændring i Landets Styreform, som ogsaa kom til at præge Forretningslivet. Høegh-Guldberg styrtedes i 1784, og nye Mænd kom til. Blandt disse maa for Handelslivets Vedkommende nævnes *Heinrich Ernst Schimmelmann*, der blev Finans- og Kommerceminister. Med ham blev nye Tanker og Principper virkeliggjorte i dansk Forretningsliv, idet Regeringen mere og mere opgav den vidtdrevne Statsstøtte, navnlig til urentable Industriforetagender. Det er omtalt, hvilke Vanskeligheder dette bragte f. Eks. den kongelige Porcelainsfabrik. Det var *Fysiokratismen*, der afløste Merkantilismen. En Stats Velstand kunde ikke baseres paa et blot Pengeoverskud, den afgang ogsaa af, hvilke Værdier Landet selv kunde skabe. For Danmarks Vedkommende samledes Interessen derfor om Landbrugets Ophjælpning. Stavnsbaandets Løsning 1788 var et Udslag af samme Bestræbelser.

Ernst Schimmelmanns vigtigste Opgave blev at sanere Landets Pengevæsen, hvilket dog ikke lykkedes ham fuldtud. Kurantbanken, der stadig var fritaget for Indløsningspligt, havde under Krigen ladet Seddelpressen arbejde, og i Aarene efter Krigen var disse Sedler begyndt at falde under pari. I sin Finansplan af 1785 foreslog Schimmelmann derfor Afbetaling af Statsgælden (24 Mill. Rdlr.) i Løbet af 30 Aar og Indløsning af Sedlerne (15 Mill.). Savnet af en officiel Kursnotering følte imidlertid som en betydelig Gêne. Allerede 1783 havde Kommercekollegiet henstillet til Grossererne at tage denne Sag op, men den i 1742 stiftede *Grosserer-Sammenslutning* var stadig saa lidet effektiv, at det intet var blevet til. Først efter gentagne Opfordringer fra Kollegiets Side traadte Grossererne sammen, valgte et Kursnoteringsudvalg og stiftede 1. Marts 1790 en »Groshandlernes nøjere Forening«, hvoraf straks 39 af de mest ansete Huse blev Medlemmer. Denne Sammenslutning fik en fastere Organisation og Forretningsgang end Tilfældet før havde været. Gennem dens Virksomhed som Raadgiver for Staten fik Mænd som *Andreas Buntzen*, *Niels Brock* og Agent *Erich Erichsen* Indflydelse paa Landets Handelspolitik. Denne Organisation blev Forløber for den i 1817 oprettede »Grosserersocietetets Komité«.

Før der saaledes kunde tages fat paa Hovedproblemet, Pengenes Stabilisering, var der gaaet en Aarrække, og Schimmelmanns *Frihandelsforordning af 1788* havde skabt Begyndelsen til den nye Kurs i Handelslivet. Det er nævnt, at Frihandelsforordningen medførte, at Korn kunde indføres til Sydnorge fra andre Lande end Danmark.

I 1791 kom de nye Principper for Seddeludstedelse. En dansk-norsk *Speciebank* oprettedes som privat Aktiebank med Ret til at udstede Sedler, men normalt med Indløsningspligt,



Frue Taarns Brand 1807. Københavns Bymuseum.

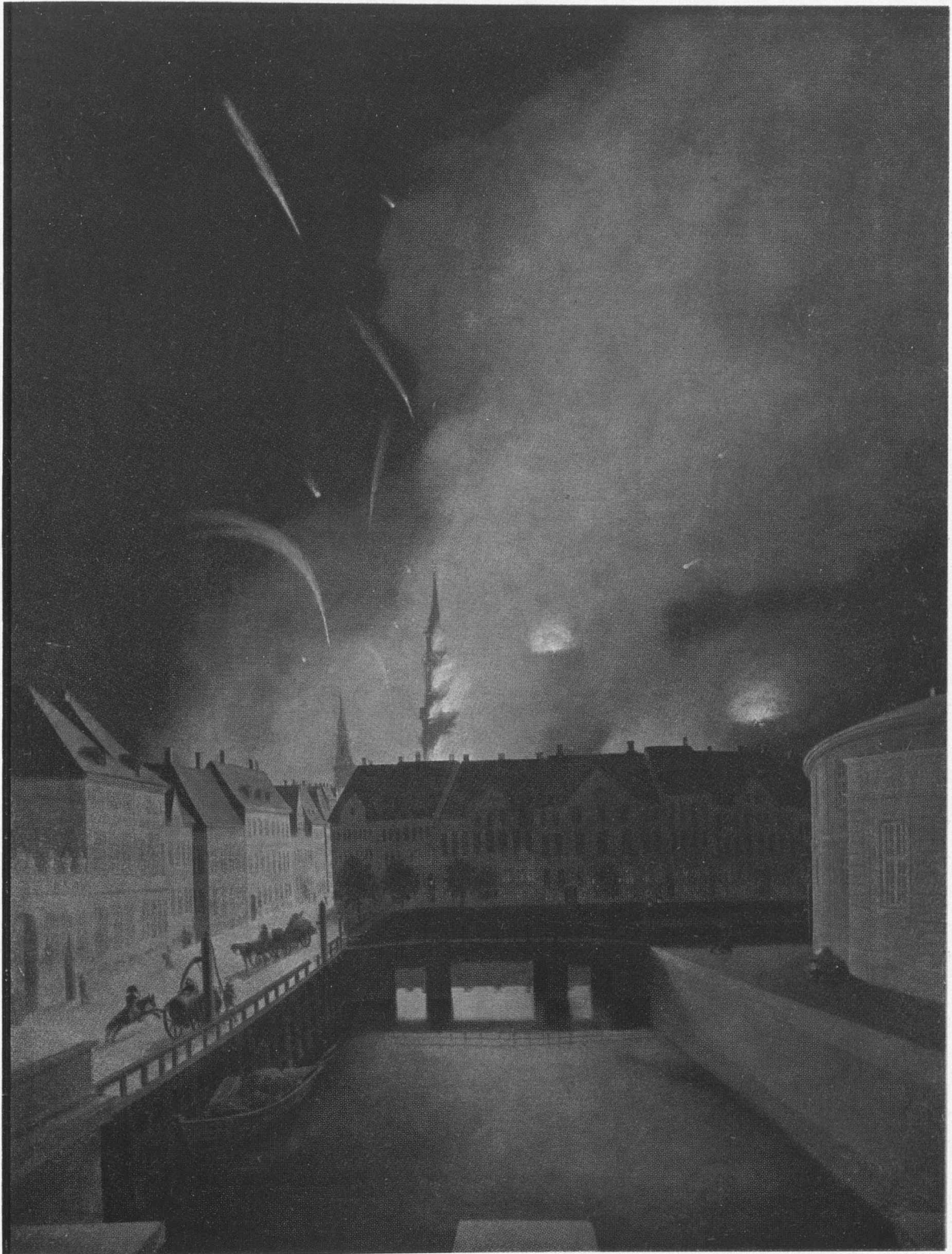
idet der altid skulde være en Sølvbeholdning, som dækkede ca. Halvdelen af Seddelmængden. Uheldigt var det, at der netop i Begyndelsen af 1790'erne satte en ny Højkonjunktur ind med følgende øget Pengebehov baade i Handelen og til de store Militærudgifter under de indviklede udenrigspolitiske Forhold. Kurantbanken havde ikke mistet sin Ret til Seddeludstedelse, skønt dens Sedler efterhaanden skulde overflødiggøres og inddrages. I de første Aar inddroges vel et stort Antal Kurantbanksedler, men nye blev trykt i omtrent tilsvarende Omfang, og da Speciebanken i 1799 laante Staten Halvdelen af sin Sølvbeholdning, mistede den næsten ganske sin Betydning. Det blev Skyggesiden ved Ernst Schimmelmanns paa mange Maader fremragende Administration, at det vigtige Pengespørgsmaal ikke blev løst. Seddeludstedelsen fortsattes og Statsbankerotten 1813 blev den uundgaaelige Følge.

Den Frihandelspolitik, som fulgtes fra 1788, gav sig bl. a. Udslag i Tilladelsen til *Kreditoplæg* (1793), der blev af uvurderlig Betydning for Københavns Transithandel, og i *Toldforordningen af 1797*, hvorved Danmark som et af de første Lande praktiserede moderate,

frihandelsvenlige Principper. Toldforordningen mødte forøvrigt adskillig Modstand i Grosserersocietetet. Bag begge disse Forordninger stod Ernst Schimmelmann, ligesom hans humane Tænkemaade viste sig i Forordningen af 1792 om Negerhandelens Ophævelse; det skulde herved forbydes at indføre Slaver i de danske Kolonier i Vestindien fra 1803. Schimmelmann var selv Plantageejer og saa' saaledes bort fra personlige Interesser. Danmark blev det første Land, som forbød Import af Negere.

Igennem Aarhundredets anden Halvdel, hvor Danmarks Udenrigspolitik havde været smidigt ledet, først af J. H. E. Bernstorff, senere af hans Nevø A. P. Bernstorff, havde det stadig været i Kraft af Landets Neutralitet under de store internationale Forviklinger, at Danmarks Handel havde blomstret. Det havde givet Risiko og Tab gennem Beslaglæggelser og Kaperier, men ligefuldt maatte Storhandelens Mænd have faaet Grund til at betragte en Storkrig som en Chance, der for enhver Pris skulde udnyttes. I saadanne Perioder kunde Handelen ikke blot dække Landets Behov, men ogsaa forsyne Europa med Varer, som de krigsførende Landes Handelsflaader var forhindrede i at skaffe. Rigdommene strømmede til København. En sidste vældig Blomstring begyndte 1792 og varede ved med korte Afbrydelser til 1807. I 1793 begyndte den langvarige Krig mellem det revolutionære Frankrig og det meste af det øvrige Europa med England som Frankrigs Hovedmodstander. Baade den danske Vestindiehandel og Ostindiehandel fik øget Betydning, ikke mindst den partikulære Ostindiehandel, efter at Holland i 1795 var inddraget i Krigen og maatte forsyne sine Kolonier ved Hjælp af fremmede Skibe. Risikoen ved denne Søfart i Krigstid satte Assurancepræmierne kolossalt i Vejret. De kunde naa helt op paa 60 pCt., hvorfor mange Rederier tog Chancen ved at sende Skibene ad lange Ruter uden om de Farvande, hvor Kaperierne var værst. Det kgl. oktroyerede Assurancekompagni laa i frugtbar Konkurrence med private Foretagender. En stor Rolle spillede saaledes Niels Rybergs private Assurancekontor. Saa tidligt som i 1764 havde han overtaget en Forsikring i Fællesskab med fire andre, en Virksomhed, der senere udviklede sig til det endnu bestaaende »*De private Assurandører*«. Til Værn mod Kaperier og til Beskyttelse mod Englændernes nærgaaende Visitation for Kontrabandevare sluttede Danmark 1794 Neutralitetsforbund med Sverige.

1796 maatte de engelske Eskadrer forlade Middelhavet, og det blev for en Tid de franske Kapere, der truede Søhandelen, mens England tildels blev interesseret i den neutrale Handel. Den danske Regering gik derfor i 1798 over til Konvojsystemet, men efter Nelsons Sejr over den franske Flaade ved Abukir samme Aar begrænsedes de franske Kaperier, og Konvojeringen maatte derefter opfattes som rettet mod England. Det kom til et Par væb-



I. P. Møller: Vor Frue Kirkes Brand 1807. Københavns Bymuseum.



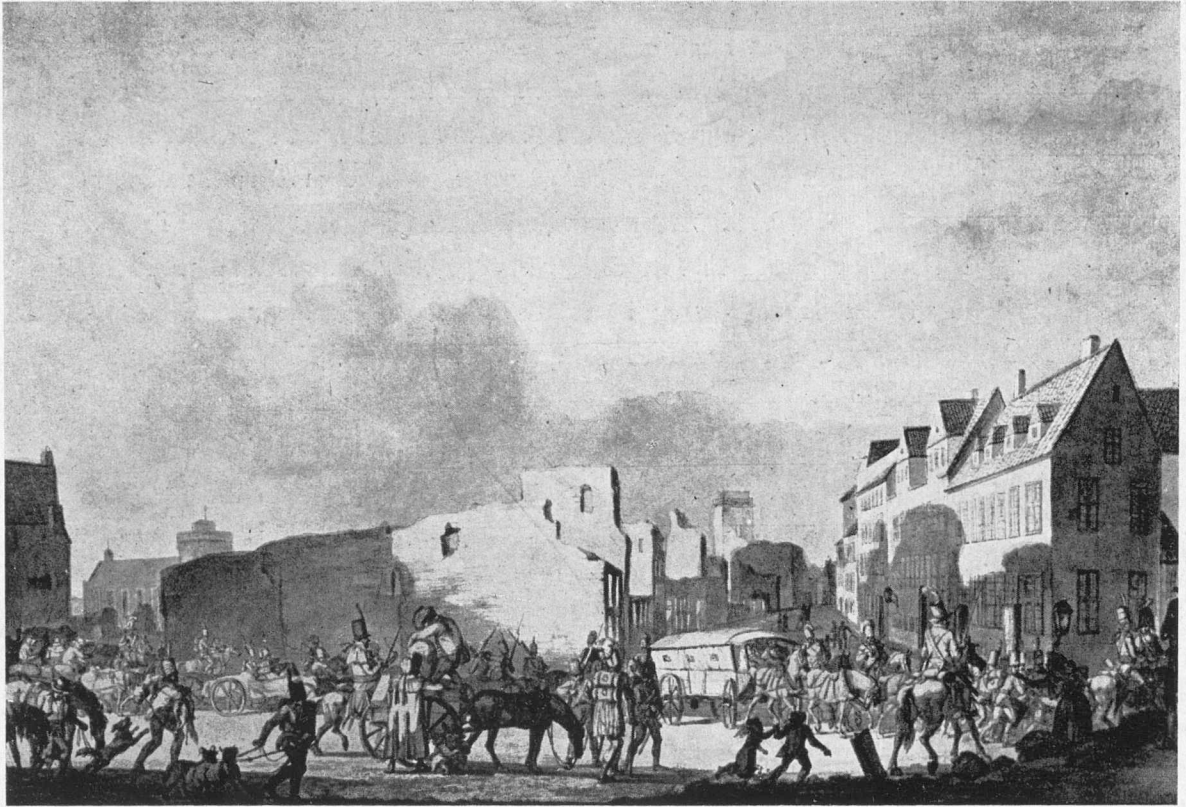
„Frederiksstaden“ med Marmorkirken og Amalienborg.

nede Sammenstød mellem danske og engelske Skibe og langvarige diplomatiske Forhandlinger, der endte med, at Danmark maatte forpligte sig til at opgive Konvojeringsen.

Dette skete i Aaret 1800, og det var derfor meget dristigt, at Danmark allerede i December samme Aar gik ind i et Neutralitetsforbund med Rusland, Sverige og Preussen. Følgen var, at England 14. Januar 1801 beslaglagde de forbundne Nationers Skibe i engelske Havne og sendte en stærk Flaade mod København.

Atter red dog Landet Stormen af. Efter Slaget paa Reden 2. April 1801 maatte Danmark ganske vist udtræde af Neutralitetsforbundet, men de gyldne Tider for Handelen fortsatte endnu nogle Aar, indtil de definitivt ophørte med Krigen 1807—14 og Statsbanke-rotten 1813.

Denne sidste Periode af den florissante Tid blev paa mange Punkter den frodigste, især efter at Sverige i 1805 var blevet Krigsdeltager og dermed gik ud af Konkurrencen om den



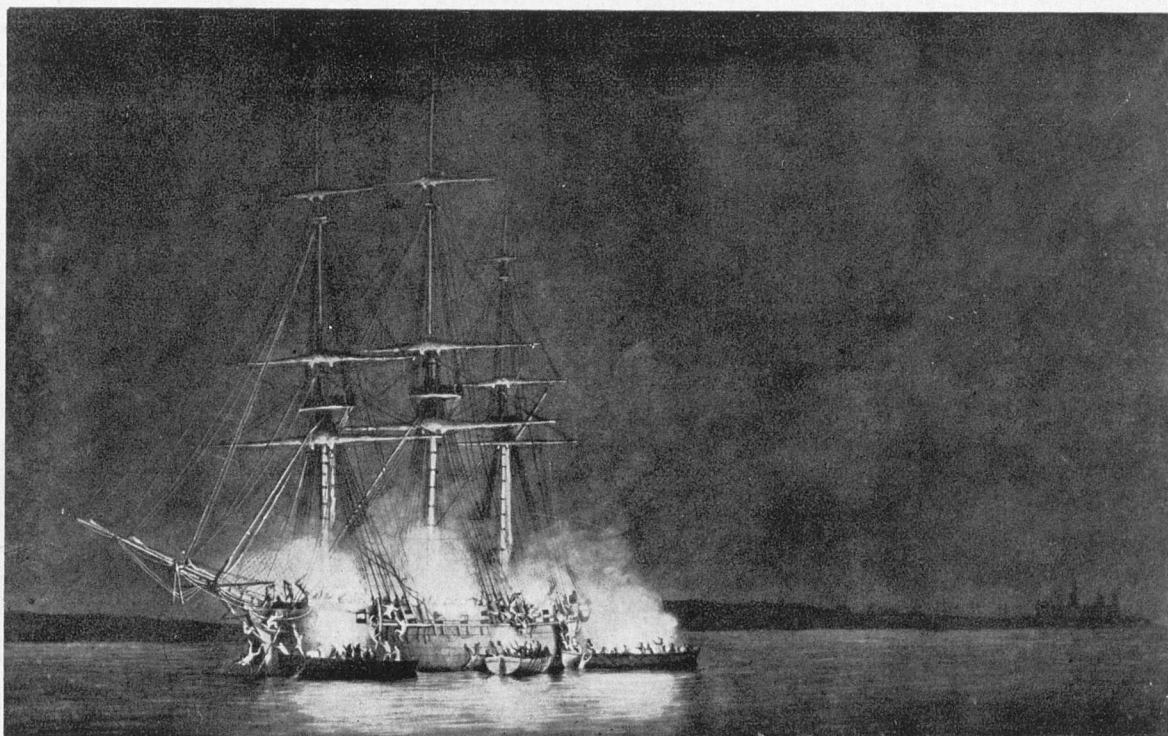
Ruiner efter Bombardementet 1807. *Københavns Bymuseum.*

vigtige Østersøhandel. Men med Københavns Bombardement 1807 og den paafølgende Krig gik alt efterhaanden i Staa. Danmark maatte som Frankrigs Forbundsfælle deltage i Fastlandsspærringen, og selvom der endnu under Krigen kunde skaffes nogle udenlandske Varer ved Licenser, Kaperier og Smuglerier, var Storhedstiden uigenkaldelig forbi.

København ved Aarhundredets Slutning.

Set med Eftertidens Øjne kan den »glimrende« Handelsperiode nok synes noget konjunkturpræget. Senere Tider kan se med Skepsis paa den dumdristige Handels- og Pengepolitik, der maatte ende galt; for Samtiden har meget af det, der nu kan kritiseres, været naturligt, sund Foretagsomhed i en Hovedstad, der havde mange Betingelser for at blive et Centrum for Verdenshandelen, og i visse Perioder virkelig blev det.

København fik i dette Aarhundrede ogsaa som Handelsby et nyt Ansigt. Christian IV's gamle *Børs* skulde kunne rumme baade Lagerrum og Forsamlingslokale for Købmændene,



Kaperfregatten Cort Adeler i Kamp med Englænderne i Snekersten-Bugten 1808. *Kronborgmuseet.*

og den blev stadig benyttet baade til dette og til meget andet. I 1760'erne havde f. Eks. baade Assurancekompagniet, Kurantbanken og Almindelige Magasin deres Lokaler paa Børsen, der virkelig var et Centrum for Byens Forretningsliv.

Men efterhaanden som de store Handelskompagnier kom i Gang, var Børsen utilstrækkelig, navnlig som Lagerplads. Et nyt Omraade med Pakhuse og Skibsværfter opstod langs Havnens Amagerside. Her var blevet udgravet en *Marinedok* 1739, og af Fyldet dannet en Plads, hvor Handelsmanden *Andreas Biørn* anlagde et Skibsværft, som videreførtes af Skibsbygger *Lars Wilder*. Paa dette og de tilgrænsende opfyldte Omraader anlagdes i Aarhundredets Løb en Række af de Virksomheder, som skabte Københavns Velstand, og hvis Anlæg stadig præger Bybilledet. Her byggede Arkitekten Philip de Lange i 1739 Det asiatiske Kompagnis Hus. Anlægget udvidedes 1781, og i 1784 byggede Eigtved yderligere det statelige Pakhus. Paa den anden Side Knippelsbro laa *Fabritius & Wevers* Skibsværfter, *Browns* Skibsværfter, *von Ostens* Skibsbyggerværft og yderst ved Langebro det *Applebyske* Skibsværft og Reberbane. Paa Christianshavn fik Det almindelige Handelskompagni og

i 1781 det islandske og finmarkske Handelsselskab deres Bygninger. Det Kongelige General-Magasin i det gamle Søkvæsthus paa Christianshavn er omtalt.

Naar den fremmede i Dag ankommer til København fra Søsiden, er hans første Indtryk af Byen »*Frederiksstaden*« samlet omkring Amalienborg med Frederik V's Rytterstatue, der blev rejst af Asiatisk Kompagni og kan staa som et Minde om den gyldne Tid. I Nærheden laa Københavns gamle Toldbod, som i 1733 blev nedbrudt og fornyet. I 1780 blev Toldbodens Pakrum udvidet, og ved denne Del af Havnen opstod i Aarhundredets Løb et andet Pakhusomraade. »Strax ved Toldboden« laa det kongelige Brændeoplag og i Nærheden fik i 1778 det nye vestindiske Handelsselskab sin Bygning ved Siden af det Østersøiske-Guineiske Kompagni.

Paa »Stadens Broer«, Nørrebro, Østerbro og Vesterbro fik mange mindre Manufakturer deres Fabrikker, og inde i Staden kunde de store Handelsfyrster i Aarhundredets Slutning maale sig med Adelen i Opførelsen af smukke Palæer. Agent *Erichsens Palæ* paa Kongens Nytorv huser nu Handelsbanken, *Peschiers Gaard* ved Holmens Kanal Landmandsbanken; Nutidens Forretningsliv trives saaledes i Bygninger, der er bevaret som Minder om det store Aarhundrede.

JENS VIBÆK
HANDELENS UDVIKLING FRA STATSANKEROTTEN
TIL VOR TID

ERHVERVSSITUATIONEN I KØBENHAVN 1814. I Januar 1814 afsluttedes den syvaarige Krig med England, og samtidigt fik man Fred med Sverige. Man aandede lettet op efter de tunge Aar og glædede sig til at begynde, hvor man slap. Der er nemlig to Ting, som altid karakteriserer en Efterkrigsperiode. Den ene er, at man mener, at Tiderne vil blive som før, hvad de sjældent gør. Den anden er, at Aarene umiddelbart efter en Krigs-afslutning i Reglen er ganske gode. Der gaar et Stykke Tid, inden Reaktionen melder sig.

Saaledes ogsaa her. Forhaabningerne gik højt, og Tiderne syntes ganske anstændige i de første Aar efter Freden. Men i Aarene 1817—18 kommer det store Omslag, der melder sig ved et meget stærkt Fald i Kornpriserne. Fra 1818 er vi ude i en regulær Landbrugskrise — den værste vi har haft saa vidt. 1820 bliver det egentlige Kriseaar i København. Først med dette Aars store Falliter begynder man at blive klar over, hvad det i Virkeligheden er, der er sket.

For at forstaa Omfanget af Katastrofen er det nødvendigt lige at kaste et Blik paa Københavns Stilling i Tiden forud for Krigen i den saakaldte »glimrende Handelsperiode«. Man kan diskutere, om Københavns Opkomst beror paa Beliggenhed eller Kunst. Højest sandsynligt vil man aldrig blive enige. Men det er i denne Forbindelse nødvendigt at gøre opmærksom paa, i hvilken Grad København var blevet favoriseret af det 18. Aarhundredes merkantilistiske Regeringer. Ved et Net af Privilegier havde man søgt at koncentrere den oversøiske Handel til Hovedstaden for herved at gøre den til en kraftig Stabelplads dels for den indenrigske Handel, dels for Handelen paa Østersøen. Det havde man bl. a. gjort ved at henlægge alle oversøiske Handelsselskaber til København, saaledes at deres Skibe ved Hjemkomsten skulde udlosse deres Ladning her. Det gjaldt saaledes Handelen paa Vestindien, paa Ostindien og Kina, paa Guniea samt for Handelen nordpaa med Finmarken, Island, Færøerne og Grønland. Endvidere havde man paa forskellig Maade sikret den københavnske Handel Fortrin i Handelen paa Vesteuropa, saaledes at Regeringen virkelig havde naaet sit Maal: at gøre Hovedstaden til Landets og Østersøens vigtigste

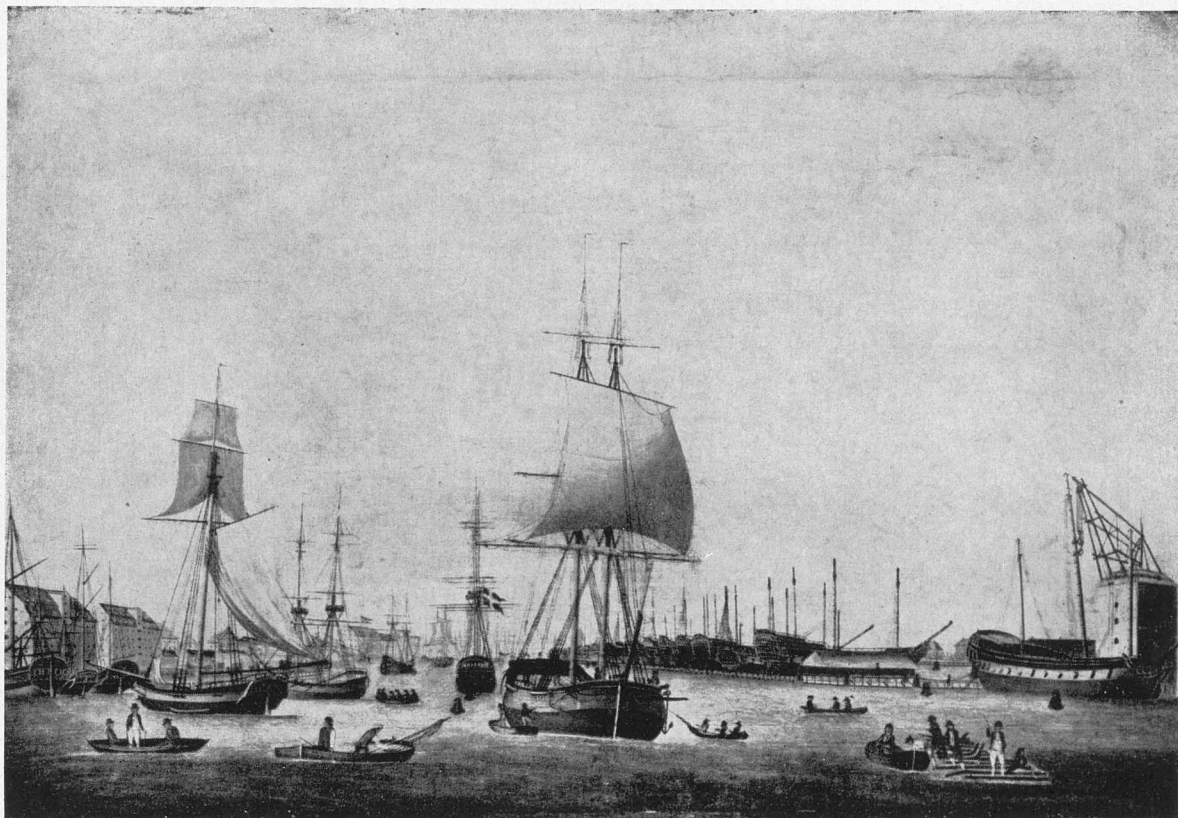
Handelsby. København havde i det 18. Aarhundrede vist sig denne Tillid voksen, saaledes at Byen, da Regeringen efter 1784 begyndte en Reformpolitik, der skulde stille alle Landets Byer lige, havde formaaet fremdeles at hævde sig trods den nye Konkurrence. Hertil havde ganske vist de ydre Forhold i høj Grad bidraget. De store Krige, der fra 1776 og til 1807, hvor vi selv kom med, havde hærget Verden med faa Aars Afbrydelse, bibragte efterhaanden den københavnske Handelsstand den farlige Opfattelse, at denne Tingenes Tilstand vilde vare evindeligt. Ganske vist, Fredsrygter nu og da kunde nok forskaffe de københavnske Storkøbmænd nogle søvnløse Nætter, og der kunde komme et trægt Fredsaar, men Gudskelov, i Reglen varede det da ikke ret længe, før man atter var ude i Krig og Højkonjunktur.

I den glimrende Handelsperiode havde København udviklet sig til *Nordeuropas vigtigste Handelsby* takket være den danske Stats ufrivillige og energiske Neutralitetspolitik, der først og fremmest havde den københavnske Handels Tarv for Øje. Denne Magtstilling havde givet København en vældig Position indadtil. Dens Overmagt over de smaa og ubetydelige Købstæder var formidabel. Faktisk var Forholdet da ogsaa blevet det helt utrolige, at den oversøiske Transithandel var blevet Landets vigtigste Erhverv i den Forstand, at det var den, der skaffede os Hovedmængden af den udenlandske Valuta hjem, for hvilken vi betalte vor Import. Her er vi saa afgjort ved den største Forskel mellem Datidens og Nutidens København.

Fra København spredtes Østens og Vestindiens Varer til de danske Provinsbyer, hvorfra en Del gled videre ud paa Landet. Bønderne betalte i Byen med Korn; og dette Korn gik fra Provinsbyerne videre til Norge, der igen betalte med Veksler, som man drog hjem fra England og Holland som Betaling for Tømmer. Disse »norske Veksler«, som de hed, benyttedes saa igen af de danske Provinsbyer til at afgøre Mellemværendet med Hovedstadens Købmænd.

Den oversøiske Handel var altsaa Nøglen til Københavns Magtstilling. Derfor maatte man se at komme i Gang igen med det første. Der afgik da ogsaa straks et Par enkelte Ekspeditioner til Østen, men derved blev det. Faa Aar efter Freden var den oversøiske Handel brudt sammen. Hvorfor?

For det første var der ingen Skibe. Under Krigen havde Englænderne taget ialt 1400 danske Koffardiskibe, hvoriblandt netop de største, som havde været paa de store Have, da Krigen pludseligt kom, saa at mange af dem først erfarede om Krigen af den engelske Kaper, som tog dem. Hvorfor sørgede man da ikke for at faa opbygget en ny Handelsflaade i største Hast? Fordi man ingen Penge havde. Den Kredit, som i den glimrende Handelsperiode i saa rigt Maal havde flydt fra den gamle Kurantbank, var udtømt. Og den



Københavns Havn ved Aar 1800. *Frederiksborgmuseet.*

nye Bank kendte kun een Form for Bankpolitik: Sedlerne skulde i Pari, koste, hvad det koste vilde. Derfor gjaldt det om at begrænse Seddelmængden, og det gjorde man ved at gøre Udlaanet saa dyrt som muligt; man hævede Diskontoen til saadanne Højder, at det blev umuligt at drive en rentabel Udenrigshandel. Operationen lykkedes — men Patienten — den københavnske Storhandel — døde.

Hertil kom, at de tidligere krigsførende Stater, England, Holland og Frankrig, hvis Handel paa Østen vi havde levet højt paa at besørge under Krigen, nu kastede sig over denne gamle haardsavnede Indtægtskilde igen. Navnlig Englands Handel var farlig. Thi England var nu ved at faa en egentlig Eksportvare til Indien, nemlig sine Industriprodukter, der efterhaanden var blevet billigere end dem, de indfødte selv kunde fremstille som Husflid. Det gav en udgaaende Last, der gjorde Returlasten saa meget billigere. Herhjemmefra havde vi hidtil kun kendt een udgaaende Last: Sølv i Barrer. Hvor skulde vi nu skaffe os Sølv fra, naar København ikke længere havde oversøiske Varer at sælge?

Hele den skønne, men kunstige Bygning styrtede sammen i disse Aar fra 1814 til 1820. Naturen kom igen i Forgrunden; og Naturen i denne Forbindelse var vor gamle Hovednæringsvej gennem Aartusinder: Landbruget, Kornet.

Men i samme Øjeblik som Kornet bliver vor Hovedeksportvare, er Københavns Førstilling brudt. Thi *København havde aldrig behersket Kornhandelen* af den simple Grund, at Kornet ifølge sin Natur altid udskibes fra den Havn, der ligger nærmest Produktionsstedet, altsaa den Købstad, som Bonden lettest kunde age til. Dermed er Grunden lagt til den Periode i Danmarkshistorien fra 1820 til 1857, som man har kaldt Provinsbyernes Storhedstid. Den beror alene paa Kornet.

Selvfølgelig havde København ogsaa sin Del af Kornhandelen, men ikke meget ud over, hvad Oplandet naturligt berettigede den til. Og Midler til ved Hjælp af Kredit at komme til at beherske Provinsbyernes Kornhandel havde Byen altsaa ikke, som man vil forstaa, naar man kender Bankforholdene.

Naar København ikke længere havde sin oversøiske Handel, saa havde man heller ingen Varer at byde Provinsbyerne. Derfor maatte de gaa andetsteds hen for at faa deres Behov dækket. Men saa kom de gode »norske Veksler« heller ikke mere til København, og saaledes mistede man oven i Købet den Position, man havde haft i Norge før Adskillelsen, og som man teoretisk godt kunde have beholdt, naar man bare havde kunnet yde Kredit.

Saa maatte det da altsaa ende galt. Og Katastrofeåret blev 1820, da Regeringen optog et stort Banklaan for paa denne Maade at nedkule, hvad den mente var ledige Penge. Denne sidste Tapning for Kapital var mere, end de svækkede Handelshuse kunde taale. Det kom til en Række store Fallitter, og hvad der gjorde Stemningen særlig dyster, var, at de Huse, der figurerede paa Konkurslisten, var alle de store og berømte Huse fra den glimrende Handelsperiode, de, der af alle var blevet anset for uforgængelige.

Disse Huses Indehavere havde ikke formaaet at indstille sig paa den ny Tids smaa Kaar. De havde levet for længe i passiv Forventning om bedre Tider. Deres store Pakhuse og oplagte Skibe havde belastet Indehaverne med saa store faste Udgifter, at de nu var styrtet under Byrden. Saaledes gik den store Tid, maaske den største Tid, København har gennemlevet, under kummerlige og tragiske Kaar i Graven.

KØBENHAVNSKE NÆRINGSFORHOLD I TIDEN EFTER KRIGEN. 23. April 1817 udkom en Næringsanordning for København, der dels samlede den tidligere Lovgivning om dette Emne, dels indførte en Række dog ikke særligt gennemgribende Forandringer. Udkastet udarbejdedes af en Kommission, hvori dels Ministerierne (Danske Kancelli og Kommercekollegiet), dels Staden København og endelig Grossererne var repræsenterede; der-



Halmtorvet (nu Raadhuspladsen), Vesterport og Volden. Farvelagt Tegning af C. W. Eckersberg 1809. *Københavns Bymuseum.*

imod havde man afslaaet at give Byens Detailhandlere Adgang til Medvirken. Kommissionsakterne giver en anskuelig Oversigt over de meget udviklede Næringsforhold, der eksisterede i det daværende København, ligesom de angiver den fint inddelte Rangsforskrift mellem de forskellige Arter af Næringsdrivende.

Øverst paa Rangstigen stod *Grossererne*. Det københavnske Grosserer-Societet var blevet oprettet ved et Kongebud i 1742. Oprindeligt havde hele denne Forsamling forhandlet med Regeringen i Sager vedrørende den københavnske Storhandel. Nu mente man Tiden var moden til en mere praktisk Ordning, og derfor oprettedes *Grosserer-Societetets Komité* som et af Staten anerkendt Forretningsudvalg, der paa Standens Vegne skulde forhandle med Regeringen. Societetet fik ganske vist kun Lov til at foreslaa Medlemmerne af Komitéen. Selve Valget skulde bekræftes af Staten, hvilket egentlig var et Tilbageskridt fra den gamle Ordning, hvor man havde haft fri Valgret, men det havde sine Grunde.

Da man i 1742 skulde til at definere Begrebet Grosserer, havde man gjort det paa den Maade, at man til Opnaelse af Grossererborgerskab havde krævet, at vedkommende



Sundorphs Hus paa Hjørnet af Boldhusgade og Ved Stranden, hvor Grosserersocietetet havde sine første Lokaler.

skulde være oplært ved Handel, skulde have Kontorhold med udenlandsk Korrespondance, og endelig skulde han eje Skibe eller Skibsparter. Som det vil ses, var det ikke nogen helt ueffen Definition af det nye Begreb, der skulde erstatte det gamle Udtryk Købmand.

Under den glimrende Handelsperiode havde den københavnske Grossererstand bestaaet af Indehaverne af *ca. 80 Storhandelshuse*. Under Krigen var der imidlertid foregaaet en fuldstændig Sprængning af Rammerne. En Hærskare af Udlændinge var skyllet i Land her i den Periode, hvor vi endnu var neutrale, og havde opnaaet Grossererborgerskab; og det samme var Tilfældet med en Række Danskere, der havde tjent Penge paa de kunstige Krigskonjunkturer. Nu haabede den gamle Storkøbmandsstands Repræsentanter i Kommissionen, at de kunde faa sat en Stopper for Tilstrømningen. Derfor sattes Grænserne for de Partier, i hvilke Grossererne maatte handle, kendeligt i Vejret, ligesom man forlangte Tilstedeværelsen af Formue samt Indbetaling af et Beløb i Statskassen, forinden Borgerskab som Grosserer kunde meddeles. Man ønskede altsaa at komme tilbage til den snævre Kreds af store Folk, som før havde udgjort den københavnske Grossererstand, og blive de smaa



Den Collinske Gaard i Bredgade (No. 4), nedrevet 1853. *Københavns Bymuseum.*

nye kvit. Paa dette Punkt — som paa saa mange andre — havde man regnet med, at de gamle Tilstande vilde vende tilbage. Det gjorde de ikke, og de københavnske Grosserere fik ofte nok Grund til at angre disse Bestemmelser i de magre Tider, der kom.

Næst paa Rangstigen, omend i behørig Afstand, kom de *fem Handelslaug*. Borgerskab her kunde kun opnaas af dem, der havde staaet i Lære i Faget og derefter aflagt Svende- og senere Interessanteksamen. I det hele gælder det, at disse Handelslaug, af hvilke de ældste gaar tilbage til Slutningen af det syttende Aarhundrede, i deres Organisation i høj Grad minder om Haandværkerlaugene. Karakteristisk for Laugene var endvidere, at de dertil hørende Borgerskaber berettigede dem til Monopolhandel med visse nærmere fastsatte Varer. Saaledes havde *Vintapperlauget* Eneret til Handel med Vin og udenlandsk Brændevin. Disse Varer havde Vinhandlerne oven i Købet Ret til at udskænke for »siddende« Gæster i deres Forretning (»Vinstuer«). Vinhandlerlærlinge maatte staa syv Aar i Lære, hvilket var mere end i noget andet Fag. Grunden hertil var, at de ogsaa skulde lære »Fasbinderi«, d. v. s. Vinbødkerarbejde. De fleste Manufakturvarer havde



Drenge slikker Sukker af en Fustage. Skydeskive 1872. *Den kongelige Skydebane.*

Silke- og Klædekræmmerlauget Eneret paa. Inden for dette Laug fandt man mange særdeles velhavende Folk. Urtekræmmer- og Sukkerbagerlauget havde først og fremmest Monopol paa Handel med Kolonialvarer i videste Forstand, saaledes Sukker og Rom, der kom fra Vestindien. Denne sidste Vare havde dog ogsaa Vinhandlerne Ret til at forhandle, idet Rom jo ogsaa kom under Kategorien udenlandsk Brændevin. Som det vil ses, var der System i Galskaben. Hørkræmmerlauget handlede med en hel Række Varer,



Flint, Flint, Flintestene!



Holsteensk Sild Piger skal I ha!



Gulvmaatter, Gulv!



Kæmper til Kanarier!



Ævler, Ævler, Æv!

Københavnske Gadehandlere og deres Gade-Raab i Begyndelsen af 19. Aarhundrede.

der i Virkeligheden kun havde det til fælles, at de var grove: Hør, Hamp, Stangjern, Tjære, Tran Salt, saltet Kød og Fisk, Kakkelovne, Stenkul og »Ryslæder«. Det yngste af Laugene var Isenkræmmerlauget, der saa sent som 1807 var blevet udskilt af Urtekræmmer- og Sukkerlauget. Herunder hørte Metalvarer, smaat Træarbejde samt Skrivematerialer.

Laugene havde naturligvis Ret til at forhandle alle Varer en detail, »fra aaben Bod«, som det hed, hvilket var Grossisterne forbudt. De havde endvidere Ret til at handle en gros med deres Laugsartikler, men kun med disse, hvorimod det var en Grosserer tilladt at handle en gros med *alle* Varer.

Efter Oprettelsen af Isenkræmmerlauget tilkendegav Staten, at nu agtede man ikke at oprette flere Laug. Alligevel fortsatte man efter Forordningen af 1817 med at stifte *Korporationer*, som det hed. Det var tvungne Sammenslutninger af visse Handlende, men det var ikke nødvendigt at have staaet i Lære for at opnaa Borgerskab i disse Korporationer. I det hele taget gjaldt det, at de ikke var under nær saa stærk Tvang som Laugene. Til Gengæld var de ogsaa langt mindre fine. Saadanne Korporationer var: *Frugt- og Vildthandlerne, Glashandlerne, Mel- og Grynhandlerne* samt *Porcelains- og Pottehandlerne*.

Næste Trin paa Vejen nedad udgjordes af en Række *Handlende*, der vel skulde have Borgerskab, men som ikke udgjorde Korporationer: Hosekræmmere og Lærredshandlere, Kniplingshandlere, hvilket Borgerskab ogsaa kunde meddeles »Fruentimmer«, samt Traadhandlere, der ogsaa handlede med Lys og Rugbrød. Videre Mælkehandlere, Frugt- og Grønhandlere, Fiskehandlere og Hestehandlere, selv om disse sidste maaske næppe kan kaldes egentlige Detailhandlere. Endvidere — lidt for sig selv og en Streg finere — Boghandlere og Musikhandlere.

Nederst paa Ranglisten som Detailhandlerstandens Proletariat finder vi endelig *Høkerne*. De handlede i Virkeligheden med de samme Varer som Hørkræmmerne, men de maatte kun sælge dem i smaa Portioner, saaledes som Smaafolk behøvede det. Velhavende Folk købte dengang altid i større Partier hos deres Handlende eller paa Torvet, hvorimod Smaafolk f. Eks. paa Torvet ikke var i Stand til at købe en hel Flæskeside hos en Bonde. Derfor havde de Brug for et Sted, hvor man kunde købe daglige Forbrugsvarer, ogsaa Levnedsmidler, i mindste Kvanta. Høkerne var saaledes Smaafolk, og deres Kunder var Smaafolk. Man kunde ogsaa, naar man var arbejdsklædt og trængte til en rask Hjertestyrkning, faa Høkeren til at skære et Par Klemmer, som man saa kunde skylle ned med en Dram eller et Glas Øl — eller begge Dele. Dette kaldte man at have Ret til at have »staaende Gæster«, altsaa en Slags Forløber til vore Dages Bar'er.

Rangerede Høkerne saaledes lavt paa Rangstigen, saa var der dog endnu nogle Handlende, der helt var uden for Rangklasserne. Saaledes havde gifte Medlemmer af Hol-



Torvehandel paa Gammel Torv. Skydeskive 1863. *Den kongelige Skydebane.*

mens faste Stok Ret til at handle med groft Rugbrød, Øl og Brændevin, ligesom de kgl. Livrébetjente — dog ikke af Staldetaten — havde Ret til lignende Smaahandei. Hertil kom saa en Række Gadehandlere, der dengang ompændte langt flere Varer end nu, og som til Tider oversvømmede Byen i saadanne Mængder, at de reglementerede Handlende maatte anraabe Magistraten om Beskyttelse mod denne Smudskonkurrence fra Folk, der ikke betalte Næringsskat.

Endelig maa vi erindre, at en stor Del af Byens Detailomsætning foregik paa de talrige Torve, der var stærkt branchedelte. Paa Gammeltorv sad Valbykonerne med Flæsk og Fjerkræ, paa Amagertorv Amagerkonerne med Blomster og Grønt. Ved Stranden holdt som i Dag Skovshovedkonerne til med deres Fisk, paa Kultorvet kom Nordsjællands Kulsviere ind med deres Læs gennem den nærliggende Nørreport og falbød her Trækul til Byens Smede. Paa Højbroplads holdt Jøderne til med deres Marskandiservarer og saa fremdeles. Endelig kan nævnes, at Skipperne i Havnen havde Ret til i tre Uger ad Gangen at sælge Landets Produkter fra deres Skibe. Og dengang omfattede disse Varer langt mere, end hvad man i Dag kan opnaa hos en Pæreskipper, nemlig foruden Frugt ogsaa alle Slags Viktualier samt Brænde.

I det store og hele foregik Forsyningen af alle ikke ligefrem Smaakaarshjem paa den Maade, at Husmoderen ledsaget af sin Tjenestepige begav sig til Torvet for der at fura-gere for længere Tid ad Gangen, naar godt Køb fandtes. Endnu i Halvtredserne fortæller Troels Lund i sine Erindringer, at hans Moder, der var gift med en Embedsmand i Nationalbanken, om Efteraaret købte flere Hundrede Pund Smør, saa at Forbruget var dækket, til Køerne igen kom paa Græs. Troels Lund havde endnu i sin høje Alderdom ikke glemt, hvorledes dette Smør smagte, naar man naaede hen paa Foraaret.

Naar vi saa til Slut nævner to Arter af Handelsvirksomhed, der ligger paa Grænsen mellem Engros- og Detailhandel, idet Kunderne væsentligst er Haandværkere, nemlig Tømmerhandel og Materialhandel, kan vi endelig slutte denne lange Vandring gennem den københavnske Næringsordnings udviklede Irgange. Man vil kunne forstaa, at Grænserne mellem de forskellige Arter af Næring var højst omdisputable. Og det kan forsikres, at de blev omdisputerede. Procesakter i Tusindvis i Domstolenes Arkiver lader os ane de Stridigheder, der gennem Aarene har raset mellem de forskellige Laug og Korporationerne om den sande Forstaaelse af deres udviklede Handelsret.

KØBENHAVN I NEDGANGSAARENE. For Danmark som Helhed betød *den store Landbrugskrise* i Aarene 1818—1828 Kulminationen af Nedgangen. Med Indførelsen af den glidende Toldskala for Korn i England i 1828 aabnedes der atter for Importen af Korn fra Danmark, hvilket straks betød en Bedring af Landmændenes Kaar, der fra Trediverne blev ganske taalelige og derefter forbedredes. Det virkede tilbage paa Købstæderne, hvor de gode Tider saa smaat begyndte at komme igen. Anderledes i København. Der *fortsattes Nedgangen* endnu i mange Aar helt hen til Tiden umiddelbart efter 1840. Der er tidligere gjort rede for de fundamentale Aarsager til denne Københavns sørgelige Stilling, som først og fremmest beroede paa, at Kornet nu var blevet den vigtigste Vare, hvorved Pro-



Ved Stranden 1844. Københavns Bymuseum.

vinsbyerne havde faaet en Fortrinsstilling, idet Korneksporten til England og Norge foregik direkte fra Provinshavnene.

Selv om København saaledes havde mistet den direkte Føling med vor Hovedeksportvare, kunde Byen jo godt have vedblevet med at fungere som økonomisk Centrum for Landet, saaledes som Tilfældet havde været i det 18. Aarhundrede. Forudsætningen maatte i saa Fald have været, at man fra Hovedstaden kunde have forsynet Provinsens Kornkøbmænd med den fornødne Kredit. Men her svigtede København totalt, takket være den Bankpolitik, som Regeringen havde indskærpet Nationalbanken, og som gik ud paa, at Udlaansvirksomheden skulde indskrænkes til det mindst mulige. Provincesbyerne blev derfor tvunget til at gaa andetsteds hen for at opnaa deres Kredit, og saaledes gik det da til, at Hamborg opnaaede sin dominerende Stilling gennem mange Aar paa det danske Marked.

Endelig er der Spørgsmaalet om Københavns Stilling i Importen, hvor den under den

glimrende Handelsperiode havde været eneraadende. Vi har hørt om, hvorledes den oversøiske Import brød sammen efter Napoleonskrigene, og om, hvorledes Mangelen paa Kredit havde hindret de københavnske Købmænd i at komme i Gang igen. Resultatet blev ganske naturligt, at Provinsbyerne ogsaa paa dette Omraade henvendte sig til Hamborg for herfra at opnaa deres Andel i Østens Varer, ja, det gik saa vidt, at København selv maatte forsyne sig med disse over denne By. At Hamborg var saa overlegen paa dette Punkt, skyldtes dels det gode Pengevæsen, dels at man i de tyske Tekstilvarer havde en Udførselsartikel, der kunde gøre Returfragten billigere, og endelig, at Hamborg i Virkeligheden var toldmæssigt bedre stillet paa det danske Marked end selve Landets Hovedstad. Man vægrer sig næsten ved at tro det, men saaledes var Stillingen. De Varer, der fra Hamborg førtes ad Landevejen op gennem Jylland, var nemlig fritaget for Øresundstolden, som betød en ganske klækkelig Forhøjelse af Varepriserne. Men — hvad værre var — det samme gjaldt de Varer, der fra Hamborg ad Landevejen førtes over Foden af den jyske Halvø til Kiel eller Lybæk. Derved blev Hamborg i Stand til at undersælge København paa alle Felter i hele Østersøomraadet.

Den sidste Chance var Industriimporten, som var noget helt nyt. De engelske Industrivarer holdt nu deres Indtog paa Fastlandet. Men ogsaa her glippede det for København. Forordningen af 1817 havde nemlig atter givet fremmede Tilladelse til at drive Engroshandel paa dansk Omraade uden Borgerskab. Det benyttede Hamborg sig af paa den Maade, at hamborgske Handelsrejsende («Probenreutere») som en Hærskare drog op i Jylland og derfra til Øerne og solgte de engelske Industrivarer for de hamborgske Handels-huse. Og da disse Huse i Forvejen som Kreditydere havde de danske Provinskøbmænd i Lommen, vil man forstaa, at København atter her maatte lide Nederlag paa det Omraade, der altsaa kunde have budt den københavnske Grossererstand paa en Slags Erstatning for, hvad den andetsteds havde mistet. Tallene viser da ogsaa, at København i de følgende Aar udførte bestandigt mindre til Provinsbyerne, ligesom disse ogsaa solgte stadigt mindre til København, der faktisk var i Færd med at blive isoleret fra Landets egentlige Erhvervsliv.

En uundgaaelig Følge heraf blev, at Københavns Handelsflaade maatte gaa tilbage. Det vil erindres, at den i København hjemmehørende Flaade i 1814 paa Grund af Krigen havde været stærkt formindsket. Ikke des mindre oplever vi at se, hvorledes den københavnske Tonnage i de følgende Tiaar fremdeles formindskedes. Endnu i Begyndelsen af Fyrreerne var der Tilbagegang at spore, ja man naaede først i 1870 op paa et Tal, der svarede til Handelsflaadens Tonnage, som den havde været i Aaret 1800. Krigens Følger lod sig altsaa paa dette specielle Omraade spore i samfulde 56 Aar, en Kendsgerning, der i vore Tider nok kan stemme til Eftertanke.

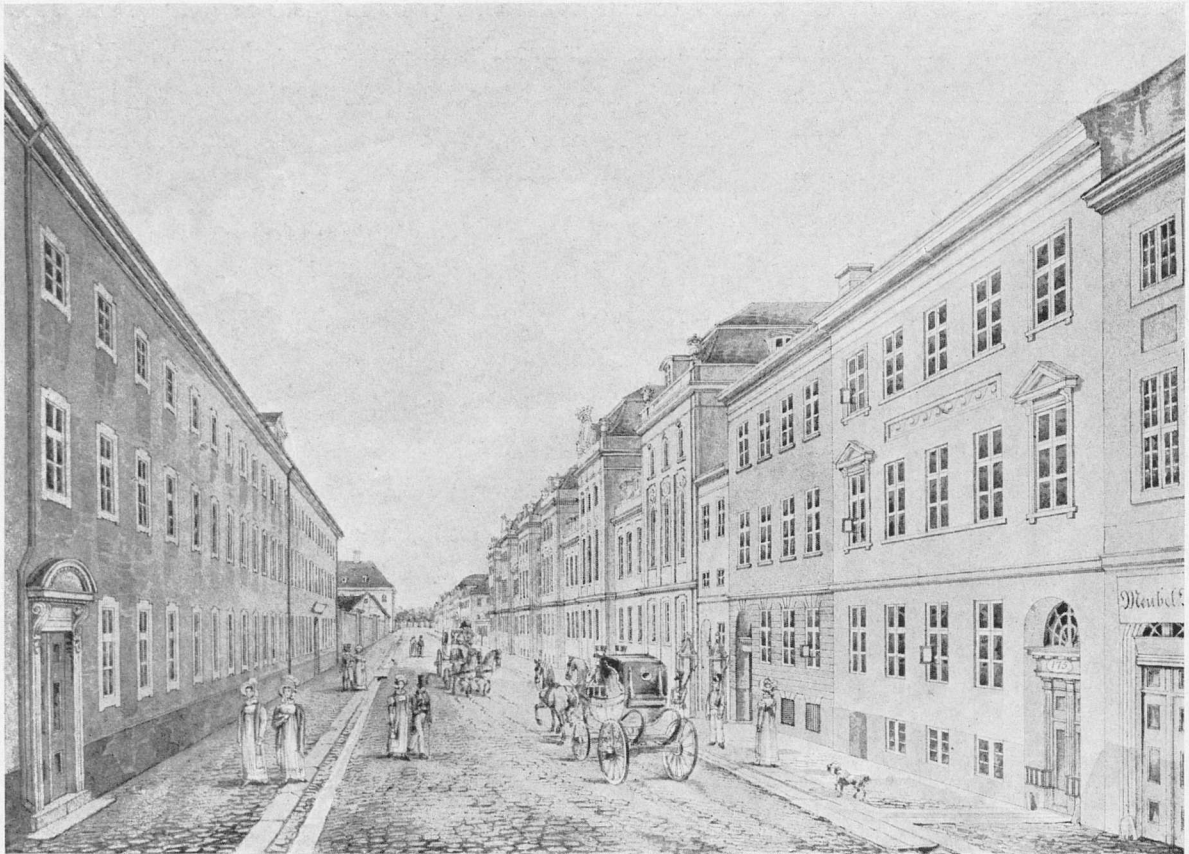


Jøderne paa Hjørnet af Læderstræde. *Københavns Bymuseum.*

At hele denne Udvikling ikke blev uden Indflydelse paa Befolkningstallet, siger sig selv. Medens Provinsbyerne i de første 40 Aar af Aarhundredet havde en samlet Befolkningstilvækst paa 50—60 pCt., voksede København i samme Tidsrum kun 14 pCt.

Ogsaa politisk kom København til at føle sin Underlegenhed. De raadgivende Provinsialstænder, der indførtes i 1834, havde en Valgordning, som ganske stillede Københavns Repræsentation i Skygge for Provinsbyernes. Og disse undlod ikke at udnytte Fordelene herved. Da de københavnske Repræsentanter henledte Stænderforsamlingens Opmærksomhed paa et Par Omraader, hvor København handelsmæssigt var daarlignere stillet end Provinsbyerne, nemlig med Hensyn til Havneafgifter og Portkonsumtion, og anmodede om Ligestilling med Provinsbyerne, lykkedes det Provinsbyernes Repræsentanter at faa dette Forslag nedstemt.

En sidste Rest af fordums Storhed havde København bevaret i sin Handel paa Vestindien. Ganske vist var St. Thomas' store Tid som Transithavn forbi, men endnu var Indførselen af Sukkeret fra St. Croix en vigtig Ting, idet Avlen her var tilstrækkelig til at forsyne hele Danmark med Sukker, endda saaledes, at der blev betydelige Mængder



Bredgade. Tegning af H. G. F. Holm, ca. 1825. Københavns Bymuseum.

tilovers til Eksport. Det var Københavns sidste Monopolstilling, og den faldt i 1833, da Regeringen for at bedre de vestindiske Øers finansielle Stilling frigav Sukkereksperten, hvad bl. a. Flensborg i høj Grad benyttede sig af.

I Løbet af Trediverne er København saaledes erhvervsmæssigt sunket ned til at blive *Landets største Provinsby*; en forstemmende Kendsgerning at konstatere for Stadens Grosserere. Tidstypisk er det da ogsaa, at man oplever, at Sønner af Byens Storkøbmænd rejser til Provinsen for at etablere sig i Erkendelse af, at her ligger Fremtidshancen. Ak, hvor forandret fra de Dage for blot 30 Aar siden, da København havde været Nordeuropas straalende og travle Handelscentrum.

Mod Slutningen af Tredivernes triste Tiaar spores et nyt Initiativ hos visse af den københavnske Handelsstands yngre Medlemmer. Man samler sig om den Tanke, at hvis København kunde blive toldmæssigt ligestillet med Hamborg, hvad der jo skulde synes et be-



Det borgerlige Infanteri. 1846. *Københavns Bymuseum.*

skedent Krav, saa vilde man atter mene, at det var Umagen værd at forsøge et Fremstød paa gamle og nye Markeder. Man tænkte ved de sidste navnlig paa Sydamerika.

Paa Forhaand skulde man jo tro, at en saadan Plan maatte være sikker paa al tænkelig Velvilje fra Myndighedernes og Stændernes Side. Det var dog ingenlunde Tilfældet; og Modstanden begyndte allerede inden for selve Grosserer-Societetets Komité, hvis mest indflydelsesrige Medlem, L. N. Hvidt, gik imod Planen ud fra den Forudsætning, at man ikke skulde prøve paa ad kunstig Vej atter at inklade sig paa oversøiske Eventyr, thi de vilde ende, som de var endt i Tiden efter 1814. Man skulde nøjes med sin beskedne, men sikre Tilværelse som Landets største Provinsby. Hvidts Modstand blev overvunden. Værre blev det at faa Sagen gennem Stænderforsamlingerne.

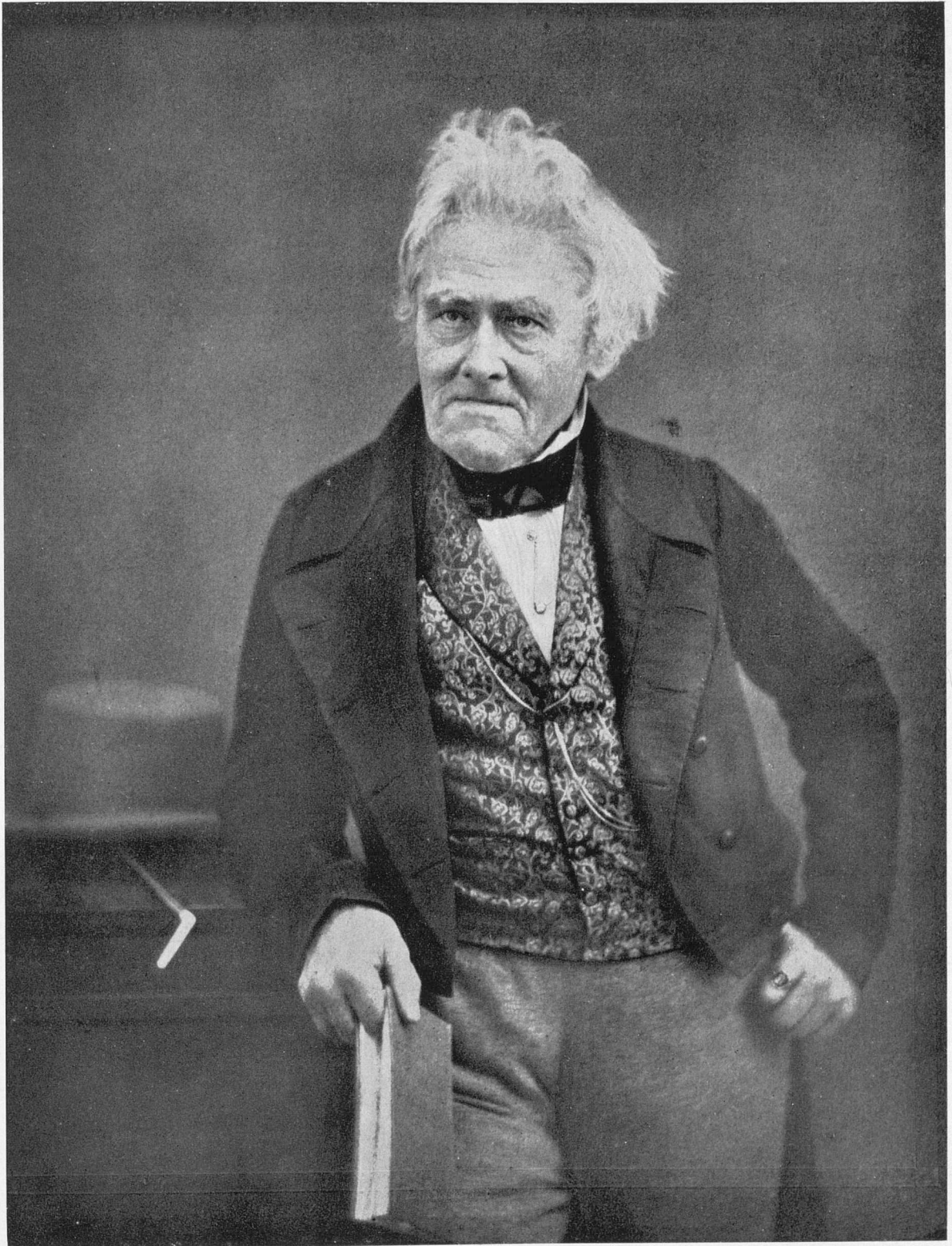
Det Krav, man rejste, gik ud paa, at der skulde tilstaa en Toldgodtgørelse paa Indførselstolden, naar danske Skibe bragte oversøiske Varer hjem. Dermed mente man, at man var blevet stillet paa lige Fod med Hamborg, saaledes at denne Bys Fortrin med Hensyn til Øresundstolden var blevet neutraliseret. Her kom man bittert til at føle Provinsbyernes Magt, idet det lykkedes Flensborg at faa maget det saa, at Toldnedsættelsen kun skulde ydes, saafremt Skibene, naar de sejlede fra Danmark, havde medbragt en Ladning danske Varer. Herved blev det i første Omgang; og derved var København aldeles afskaaret fra at faa Del i Fordelen, thi Byen havde jo netop ingen danske Varer at eksportere til den store Verden, hvorimod Flensborg lukrede derved, at de Skibe, der gik til Vestindien, medførte Murstensladninger fra de talrige Teglværker langs Flensborg Fjord.

Der skulde mere til, før København vandt sin Ret. I Aaret 1844 skulde Monarkiets første Bane indvies. Den gik fra Altona (med Tilslutning til Hamborg) og til Kiel. Dermed vilde det blive muligt for de hamburgske Købmænd at sende Varerne endnu hurtigere og billigere til Østersøen end før, hvilket naturligvis var en farlig Trusel mod København. Endelig vaagnede saa Myndighederne op, og samme Aar — 1844 — udstedtes Forordningen om Toldremissionen, hvorved 25 % af Indførselstolden for danske Skibe godtgjordes, naar de ved Afrejsen havde indtaget halv Ladning i danske Havne. Nu kunde København være med, thi den havde efterhaanden faaet oparbejdet en Stilling som Stabelplads for adskillige Østersøvarer, særligt Tømmer, saaledes at man ikke længere savnede Eksportvarer. De var bare ikke danske.

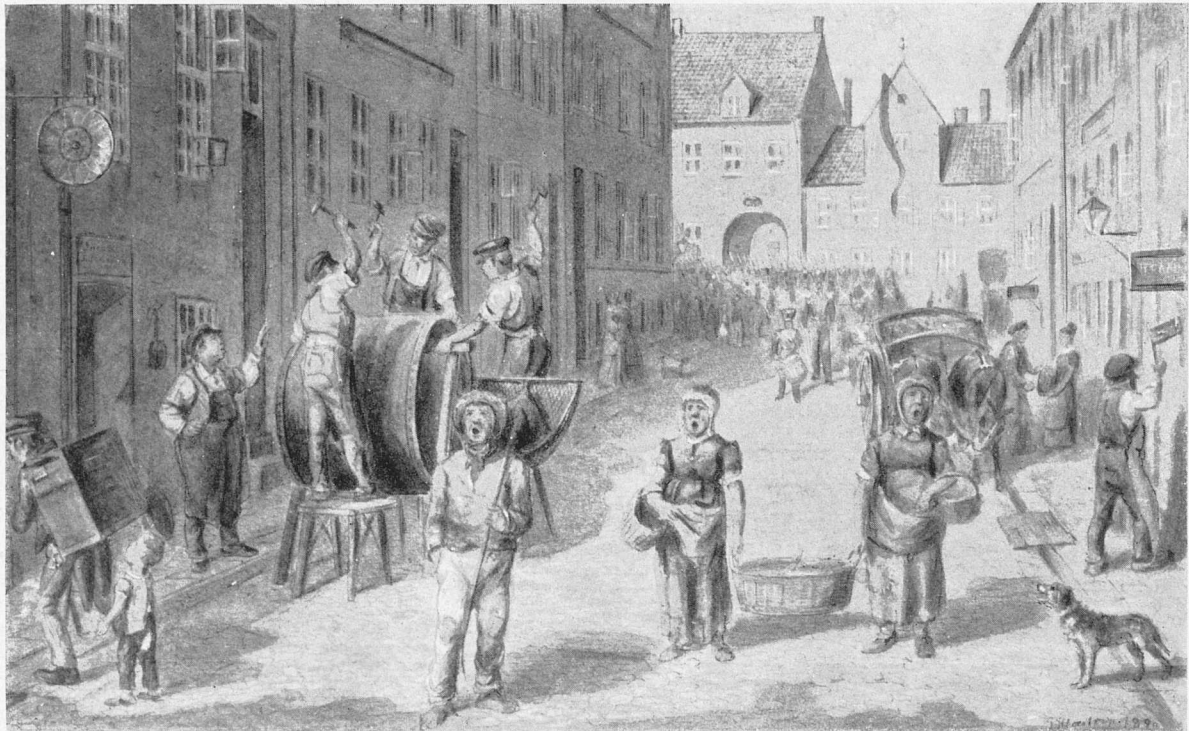
Fra Toldremissionen i 1844 kan vi datere Københavns fornyede Opgang. Fra dette Aar tog Omsætningen til at stige, og Handelsflaaden begyndte straks at vokse.

PAA VEJ MOD BEDRE TIDER. Da Flodbølgen endelig vender i 1844, foregaar det med Manér. Snart kan vi atter tale om Opgangstider, men man glemte kun langsomt den onde Tid. Hver Gang der synes at være en Standsning i Udviklingen, er det ligesom Skrækken kommer over Folk. Og bliver der den mindste Tale om Tilbagegang, ja, saa hører vi det uhyggelige Ord: 1813 — og alle Minderne om det »gale Pengeaar« og dets Rædsler staar lyslevende for dem, der har oplevet det.

Det er med Rette, vi har udvalgt os Aaret 1844 og Begivenheden Toldremissionen som Vendepunkt, thi Opgangen lader sig øjeblikkelig spore. Paa fem Aar syvdobledes det Beløb, for hvilket der kunde kræves Rabat paa Indførselstolden, hvad der jo taler tydeligt om den nye og stærke Vækst af den oversøiske Import, blandt hvis nye Goder kan nævnes den første direkte Kaffeimport fra Verdens nye Kaffeiland, Brasilien. I denne Handel var Grosserer Hans Puggaard en af Hovedmændene, ligesom han havde været det i Kampen for



L. N. Hvidt



Kobbersmede arbejder paa Gaden. *Københavns Bymuseum.*

Toldremissionen. Det vil huskes, at Betingelsen for at opnaa de 25 % Rabat paa Indførelstolden var, at Skibet, der skulde være dansk, paa sin udgaende Rejse havde medbragt en vis Mængde Varer, der var indtaget i dansk Havn. Det var her, København havde sin Svaghed, fordi man savnede danske Eksportvarer. I Stedet kastede man sig over Transit-handel med Tømmer og andre Østersøvarer, som fra København sendtes videre til de oversøiske Lande. Til Gengæld begyndte man saa i al Beskedenhed at vinde lidt af den tabte Stilling paa Østersømarkedet tilbage. Nu kunde man jo konkurrere toldmæssigt paa lige Fod med Hamborg i Østersøen, derfor fik man altsaa ogsaa Muligheden for atter at begynde en beskeden Eksport af oversøiske Varer til Østersøbyerne, og det smagte altid lidt af for-dums Storhed.

Ogsaa for den københavnske Skibsfart betyder 1844 et Vendepunkt. Fra da af gaar det fremad igen, selv om det skulde vare længe, inden København generobrede sin gamle Førerstilling i den danske Skibsfart, der havde været aldeles overmægtig i den glimrende Handelsperiode. Saa længe Kornhandelen var vor vigtigste Handel, var vort Hovedtransportmiddel det lille Skib, Jagten eller Skonnerten eller Galeasen. Og disse Smaaskibe hørte



Fodposten og forskellige Gadehandlere. *Københavns Bymuseum.*

hjemme i Provinsbyerne. Heller ikke for de større Skibes Vedkommende kunde København hævde sig i Fyrrerne. Hvad der var kommet af store Skibe siden Krigen, hørte i overvejende Grad hjemme i Rederibyerne, Marstal, Svendborg og Nordby paa Fanø.

Derimod erobrede København straks Førerpladsen for Dampskibenes Vedkommende. I 1819 var det første af disse nymodens Tingester kommet til København. Det var »Caledonia«, der havde præsteret den Bedrift at sejle herover fra England. Den indsattes i Farten paa Kiel. Det var vor Vej ud i den store Verden; og her besørgede »Caledonia« gennem mange Aar Post- og Passagerfarten, men i Begyndelsen dog kun i Sommerhalvaaret. Om Sommersøndagene førte den saa vore undrende Oldeforældre paa deres aarlige Skovtur til Bellevue. 1830 byggedes det første danske Dampskib paa Jacob Holm & Sønners Værft paa Christianshavn for L. N. Hvidts Regning. Men det gik langsomt med Dampskibenes Fremtrængen. Endnu i 1845 mønstrede den danske Handelsflaade kun 11 Dampskibe. Hertil er nu ogsaa at bemærke, at Dampskibenes Mission dengang var en noget anden end nu. De havde deres Hovedanvendelse i Post- og Passagertrafikken, hvor Regelmæssigheden spillede den afgørende Rolle. Paa Fragtfartens Omraade havde de

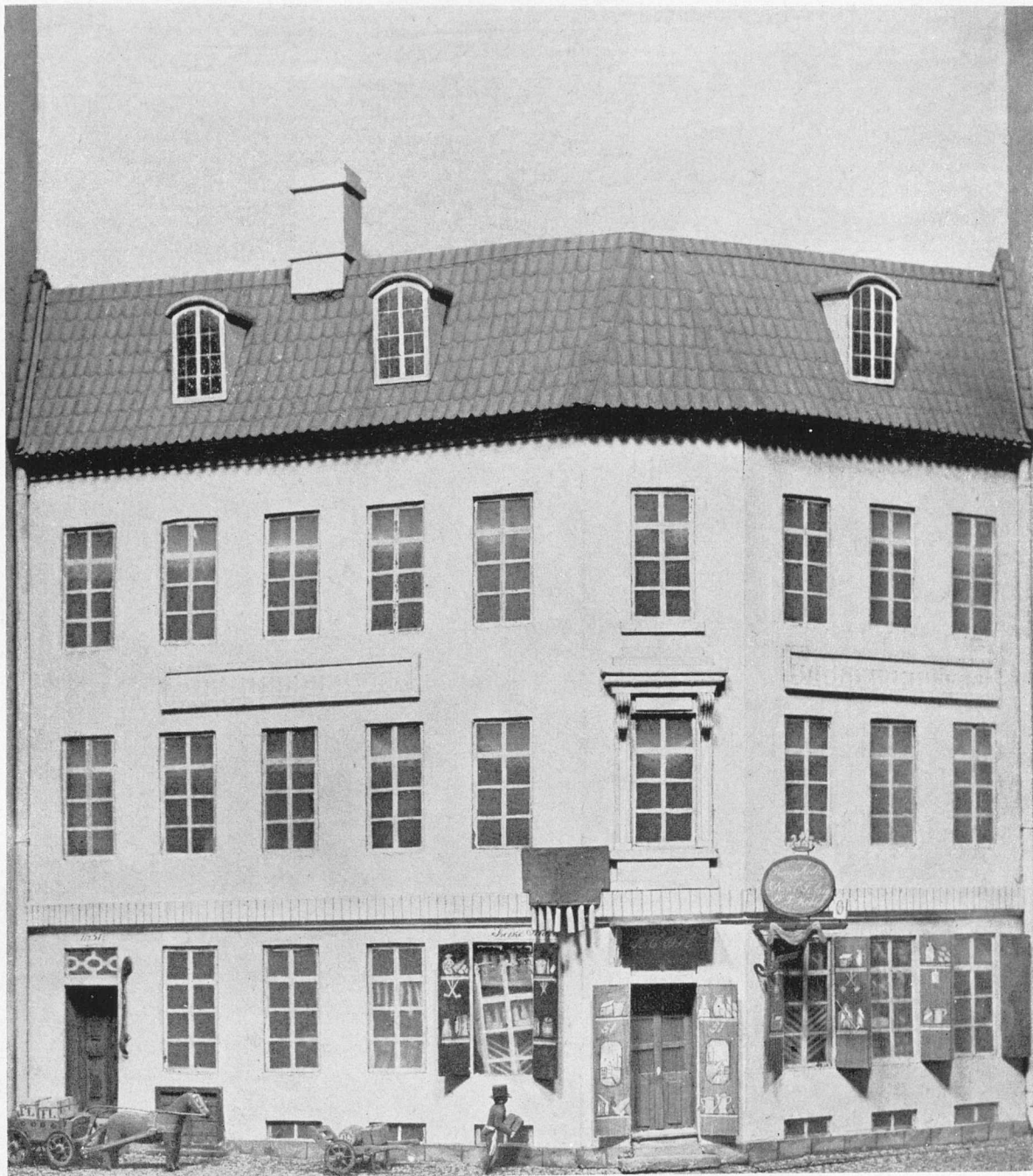
endnu ikke begyndt at gøre sig gældende. Dertil manøvrerede de gamle Hjuldamperne ikke godt nok, og endelig spillede Varetransportens Hurtighed endnu ikke den Rolle, som den gør i Dag. Derimod fandt Dampskibene en udmærket Anvendelse som Bugserbaade. Sejlskibene havde nemlig store Vanskeligheder, naar de kom til en Havn, thi de kunde ikke manøvrere til Kaj med Sejlføring. Derfor maatte de enten bugseres ved Robaade eller varpes ind. Det tog Tid og var besværligt. Derfor betød Bugserbaadene et virkeligt Fremskridt. Ser man paa Havnebilleder fra Københavns Havn fra Halvtredserne, vil man ogsaa straks bemærke de smaa Dampbaade med de usandsynligt lange Skorstene. Heller ikke de Dampskibe, der gik i Passager- eller Postfarten, udmærkede sig ved nogen særlig Størrelse. Det er i saa Henseende karakteristisk, at de i Listerne over hjemmehørende Tonnage i København opføres paa den Maade, at der til sidst staar: Desuden var saa og saa mange Dampskibe hjemmehørende ved Københavns Toldsted, uden at der anføres noget som helst om deres Drægtighed.

Det vil erindres, hvorledes Pengeforholdene i København er blevet anført som en af Hovedaarsagerne til, at Byen saa langsomt rejste sig efter det dybe Fald. Manglen paa Evne til at yde Kredit til sine egne Købmænd og til Provinsens havde sat Byen helt i Skygge af Hamborg, saaledes at endog de københavnske Købmænd havde maattet ty til Hovedkonkurrenten for at faa Kredit til sig selv.

Den stramme Kreditpolitik, som Staten havde paalagt Nationalbanken, havde haft til Formaal at bringe Rigsdaleren i Pari, og i 1838 naaedes endelig efter 25 Aars Kamp dette forjættede Maal. Da man mente sig helt sikker, skred man i Aaret 1845 til det afgørende Skridt: Pengene blev gjort indløselige i Sølv, og dermed var Forudsætningerne for et stabilt Pengevæsen atter i Orden.

Denne Kendsgerning blev ikke uden Følger for Nationalbankens Kreditgivning. Fra Slutningen af 1830'erne kan vi spore en voksende Optimisme i Bankens Kreditpolitik. Dermed skabtes der atter Muligheder for, at den københavnske Grossererstand kunde tænke paa at forsyne Provinskøbmændene med Kredit og saaledes begynde at faa lidt Indflydelse paa Landets vigtigste Eksportvare, Kornet, fra hvilken man paa det nærmeste havde været udelukket. Hermed er Bolden givet op til den store Kamp mellem Hamborg og København om det danske Provinsmarked, der kommer til at præge det følgende Tiaar, Halvtredserne.

Ved Midten af Fyrrerne kom København ud for en hel lille Gullaschperiode. En stærk Stigning af Kornpriserne skabte midlertidigt særdeles gode Konjunkturer. Og de udnyttedes til Start af en Række Aktieselskaber, af hvilke de færreste opnaede nogen høj Levealder. Det er imidlertid værd at lægge Mærke til, at de, som overlevede Fødselsvanskelighederne, blev meget gamle. Et enkelt ligefrem udødeligt, nemlig Tivoli. I det



Købmandsforretning med malede Skilte paa de opslaaede Skilte. Model af Hjørnehuset St. Kirkestræde 2 og Nikolai Plads.
Københavns Bymuseum.



Bagerforretning. Skydeskive 1836. *Den kongelige Skydebane.*

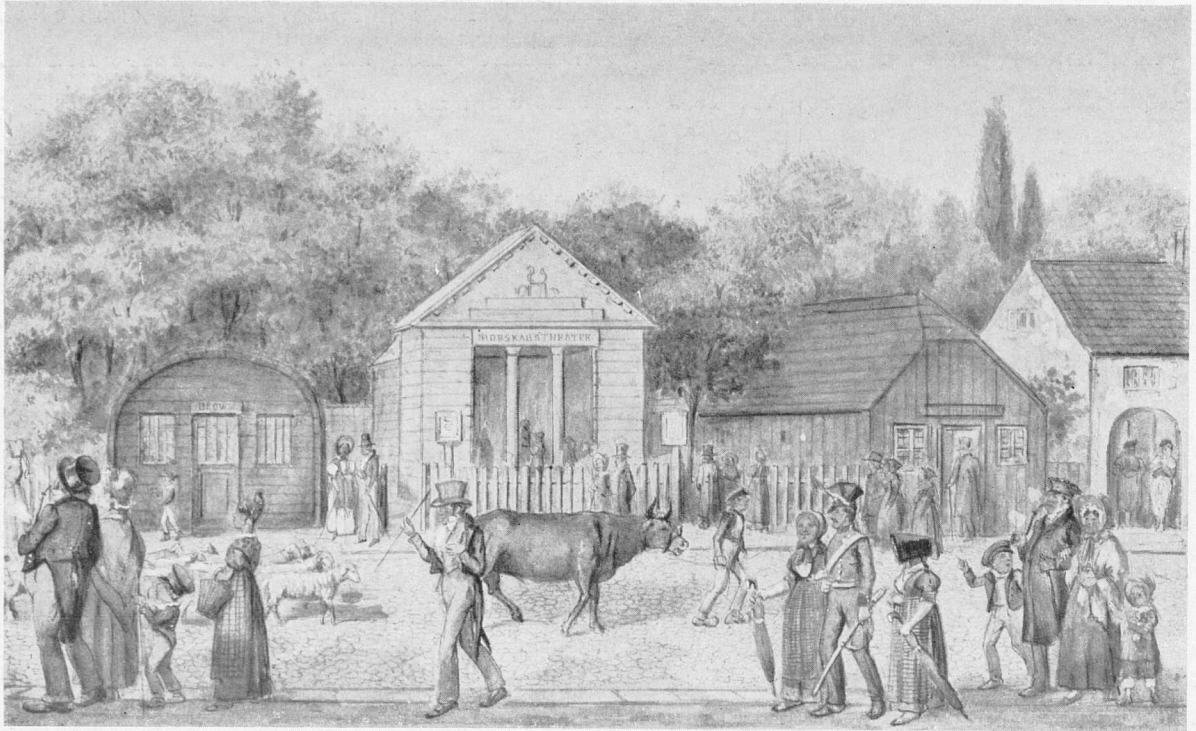
hele taget er det Forlystelsesaktieselskaberne fra denne Tid, der levede længst: Københavns Hippodrom (Folketeatret) og Casino.

Start af levedygtige Forlystelsesetablissementer er altid et godt Barometer for Velstandsforholdene i de brede Lag. Det viser os, at der trods alt tjentes Penge i Køben-



Peter F. Heerings Købmandsforretning. Skydeskive 1834. *Den kongelige Skydebane.*

havn. Og nu er Velstandsfordelingen ganske anderledes jævn, end Tilfældet havde været i det 18. Aarhundrede, hvor der havde været et Svælg mellem de store og de smaa i Hovedstaden. Det har ændret sig. Nu er de store mindre og de smaa mere godt kørende end under den glimrende Handelsperiode. Det er ikke mindst den københavnske Detail-



Morskabstheatret paa Vesterbro. *Københavns Bymuseum.*

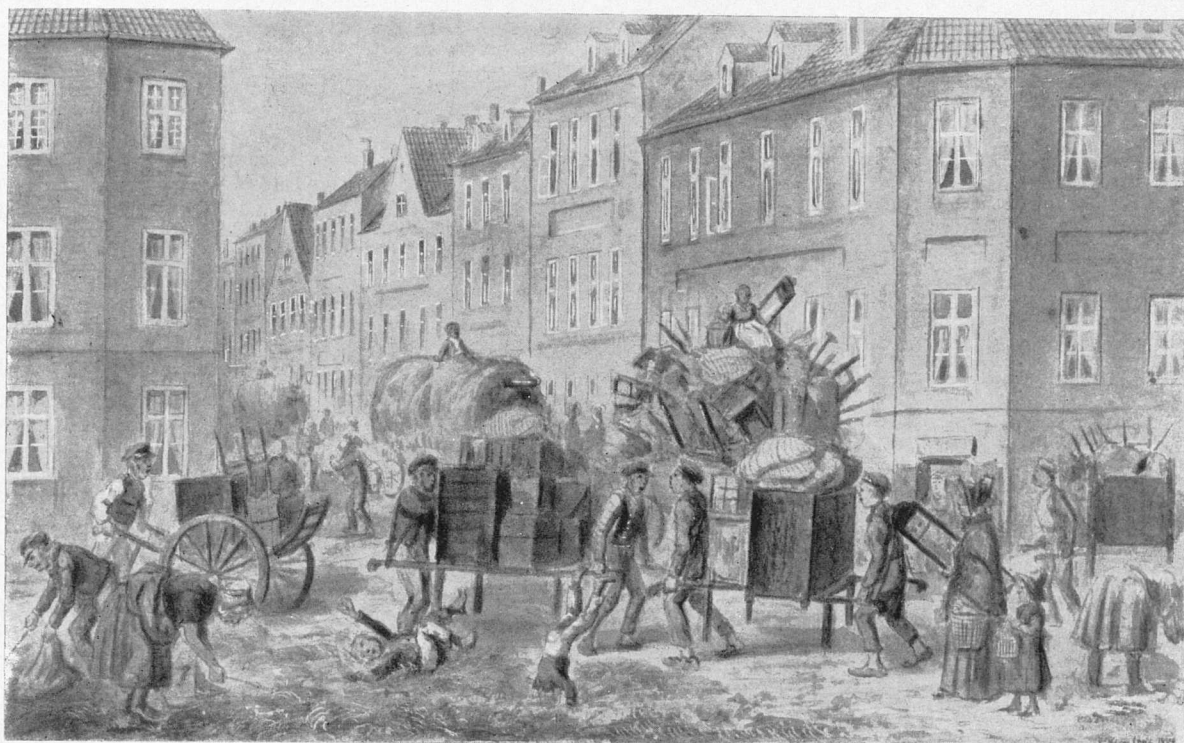
handler- og Haandværkerstand, der er ved Muffen, fordi Oplandets Bønder har Penge paa Grund af de gode Kornkonjunkturer paa Landet, der endelig bliver helt gode, efter at England har ophævet Kornetolden fuldstændigt i 1846.

GULDGRAVERAAR. I Aaret 1848 kunde man hos de københavnske Visekællinger købe en nysudkommen strandbergsk Vise, hvis Omkvæd lød saaledes :

»Aah, Susanna, vil Du gifte Dig med mig,
saa rejser jeg til California og graver Guld med Dig«.

Paa denne Maade underrettedes den jævne Københavner om den verdensomvæltende Begivenhed, som de store Guldfund skulde blive, og som i Løbet af de kommende Aar skulde føre hans egen, lidt indgetogne By ud i den vildeste Dans om Guldkalven .

Det amerikanske og australske Guld kom i store Mængder og ret hurtigt paa det europæiske Marked som Betaling for de Industrivarer, der strømmede over til Guldgra-



Flyttedag. Københavns Bymuseum.

vernes Lande. Den forøgede Guldmenge skabte stigende Konjunkturer og en voldsom Prisstigning, idet Pristallet i Løbet af Aarene 1850—1857 steg cirka 40 %.

Det gav nyt Initiativ og ny Rigdom. Ogsaa Danmark fik sin Andel i de fjerne Landes Guld gennem den stærke Stigning i Kornpriserne, som fulgte, og som blev endnu stærkere end for andre Varer, fordi Krimkrigen kom til, hvorved det russiske Korn holdtes borte fra det europæiske Marked, mens det amerikanske endnu ikke spillede nogen nævneværdig Rolle, Godsejere og Bønder fik derfor deres rigelige Andel; det samme gjaldt Provinskøbmændene, der i dette Tiaars Begyndelse oplever deres Magts Kulmination. Men eftersom København nu var blevet Bankby for mange Provinskøbmænd, ligesom en Del af Kornhandelen var kommet paa de københavnske Grossererers Hænder, saa fik København ogsaa sin Andel af Fortjenesten, selv om den vel næppe kan sidestilles med Provinskøbmændenes.

Naar de københavnske Købmænd i denne Forbindelse nævnes som Deltagere i Kornhandelen, skyldes det, at denne Handel var blevet moderniseret. Tidligere havde Bønderne solgt deres Korn i Købmandens Gaard efter en Vurdering, som fandt Sted med

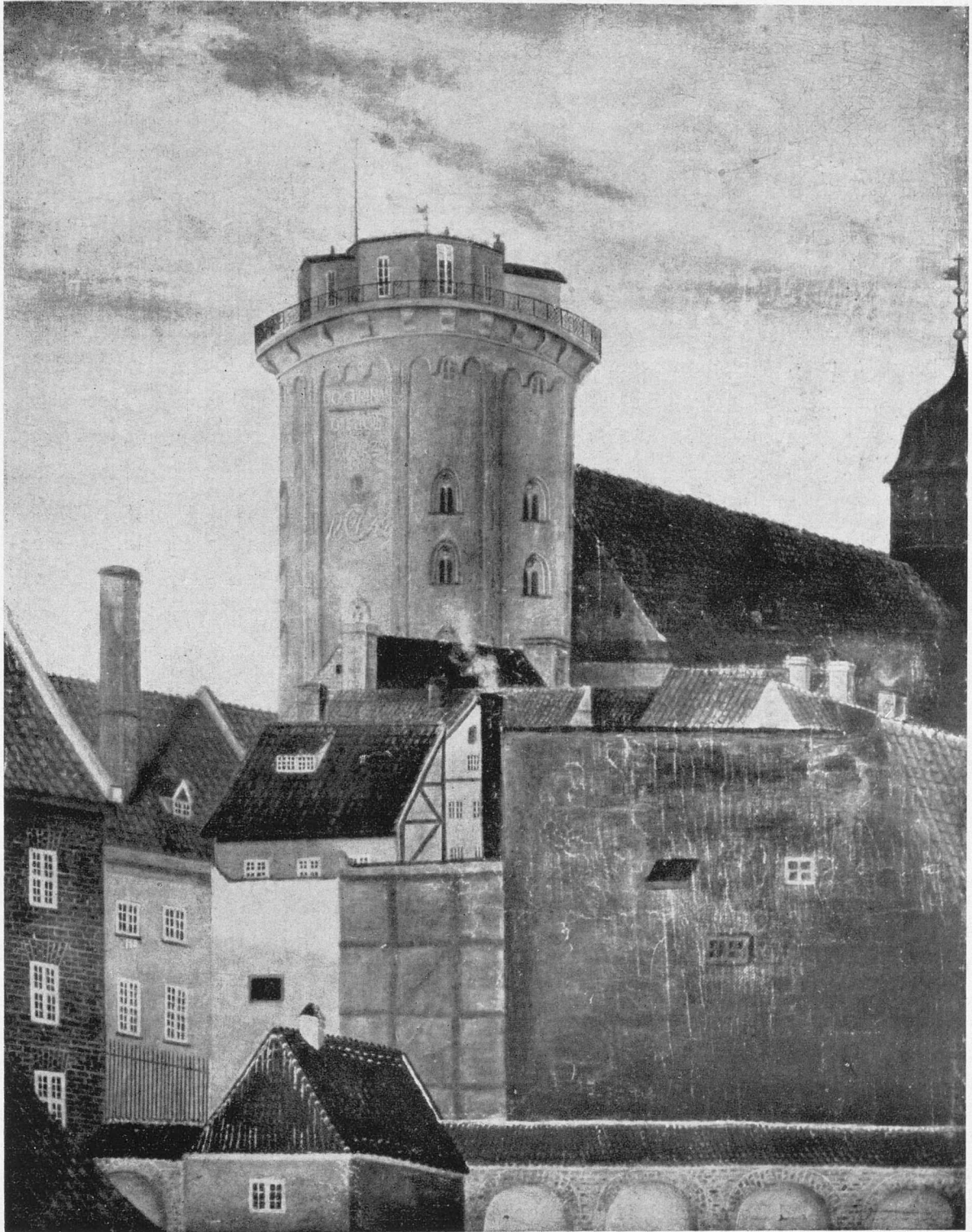
det samme, og som bestod i, at Købmanden saa paa Kornet og lugtede til det, hvorefter han dekreterede en Pris, som Bonden, der økonomisk var i Lommen paa ham, faktisk var nødt til at acceptere. Men efterhaanden som Aviserne bredte sig, havde Bønderne faaet Interesse for de store Verdensbørsers Kornnoteringer. Samtidig var Kvaliteten af det danske Korn blevet saa stærkt forbedret, at man kunde begynde at købe efter Prøve og hollandsk Vægt. Dermed havde de københavnske Købmænd faaet deres store Chance for Deltagelse i Kornhandelen, idet det nu var blevet muligt at købe Korn op ude i de forskellige Provinsbyer, uden at man behøvede selv at rejse ud og se paa det. Og selv om Kornet fremdeles udskibedes fra Provinsbyerne, saa kom en væsentlig Del af Fortjenesten nu ogsaa de københavnske Købmænd til gode.

De gode Tider gav Anledning til en kolossal Kreditudvidelse. Og skønt København og Hamborg bekæmpede hinanden i saa Henseende paa det danske Marked, var der i Virkeligheden Plads for dem begge, i den Grad var Købelysten steget.

Kreditinstitutterne lod imidlertid meget tilbage at ønske. Nationalbankens Kreditgivning var omstændelig og usikker. Veksler diskonteredes kun to Gange om Ugen og med mange Dikkedarer. Man skulde indsende sine Veksler, som man ønskede diskonterede, inden Kl. 10. Saa kunde man senere paa Dagen faa at vide, om de var blevet antaget, og var de det, kunde man først den næste Dag hæve Beløbet. I mange Tilfælde, naar der var stærk Efterspørgsel, vragede Banken de store Huses Veksler, fordi man mente, at disse bedre kunde klare sig selv. Saa maatte man gaa til de private Bankierer, og det var ofte dyrt og lige saa usikkert som i Nationalbanken. Der opstod derfor i visse Kredse af den københavnske Storhandelsstand en stærk Stemning for at skabe et Bankinstitut, der uafhængigt af Nationalbanken kunde yde den daglige Kredit, man behøvede, uden alt for mange Omstændigheder.

I dette Spørgsmaal var man i Provinsen langt forud. I Odense havde man saaledes allerede i 1846 faaet den første egentlige private Laanebank i Danmark, »Fyens Diskonto Kasse«, der havde vist sig at fungere udmærket. Der skulde imidlertid hengaa 11 Aar, inden det lykkedes den københavnske Handelsstand at faa et tilsvarende Institut. I Mellemtiden var Udviklingen i Provinsbyerne fortsat med Stormskridt i denne Retning, idet der i de gode Aar 1854—57 opstod ikke mindre end 13 Provinsbanker, saaledes at den første københavnske private Laanebank kun blev Nummer 14 i Rækken af danske Privatbanker.

Der var inden for de bankinteresserede Kredse stærk Diskussion om den nye Banks Virkemaade, idet nogle med *Gedalia* i Spidsen ønskede, at det skulde være en Bank, der gik foran med Hensyn til Grundlæggelse af nye Aktieselskaber inden for Rederi og Jernbaner, saaledes som Tilfældet var mange Steder i Udlandet. Andre, med *C. A. Bro-*



Rundetaarn set fra Elers Collegiums Have. Øregaards-Samlingen.

berg, nu den førende Skikkelse inden for den københavnske Storhandel, og *D. B. Adler*, en af de største private Bankierer, som Ledere ønskede, at man blot skulde have et Institut, der kunde yde daglig Kredit og forrente daglige Penge.

Den sidste Fløj sejrede omsider, og i Efteraaret 1857 aabnedes saa »*Privatbanken i København*«. Direktør i den nystartede Bank blev den 28-arige Grosserer *C. F. Tietgen*, der allerede i sit første Direktøraar skulde grundlægge den Position, som gennem mere end en Menneskealder gjorde ham til den københavnske Handelsstands Fører.

Blandt de mange Myter, der har dannet sig om Tietgens Person, er ogsaa den, at han var en ung, ukendt Mand, da han kaldedes til Direktør for den nystiftede Privatbank. Det har passet altfor godt i den traditionelle Eventyrstil til, at man har kunnet lade være med at benytte Motivet »*Naturens muntre Søn, ukendt i Løn*« osv. Sandheden er tværtimod, at naar man valgte Tietgen, var det, fordi han trods sine unge Aar havde erobret sig en Plads blandt de mest kendte af de dygtige yngre Folk, som man kunde vente sig noget af.

I mange Henseender er Tietgens Karriere interessant, bl. a. fordi den afspejler Tidens almindelige Udvikling. Da han forlod Realskolen i Odense, hvor han var født 1829, kom han i Lære i en Manufakturforretning i Byen. Her oplevede han at se, hvorledes de engelske Handelsrejsende begyndte at gøre sig gældende over for de hidtil eneraadende Hamborgere. Blandt de Folk, der besøgte Forretningen for at afsætte engelske Varer, var en Mand ved Navn *Hald*, Medindehaver af det danske Manufakturopkøberhus *E. Hald & Rahr* i Manchester. Til ham henvendte den unge Tietgen sig og fik ham til at love sig Ansettelse i Manchester efter Læretiden. 1849 forlod Tietgen Odense og rejste over Hamborg og London til Manchester for at tiltræde sin Stilling. I den korte Tid, han sad paa Kontoret i denne Frihandelens Hovedby, fik han skabt sig et ganske godt Kendskab til det moderne Forretningsliv, som det udfoldede sig i en stor Industriby. Det lykkedes ham allerede i Løbet af halvandet Aar at vinde sine Foresattes Tillid i den Grad, at man betroede ham at rejse for Firmaet i Skandinavien, og saaledes kom Tietgen i 1850 for første Gang til Danmarks Hovedstad efter altsaa først at have været i Hamborg, London og Manchester, hvilket er ganske karakteriserende for Københavns Stilling over for Provinsbyerne endnu paa dette Tidspunkt. Efter en Række anstrengende Rejseaar slog han sig ned i København, der nu forekom ham at rumme en Fremtid. Det var just i den store Opgangstid her i Begyndelsen af Halvtredserne, og da Konjunkturerne var gode, og Kredit var let at opnaa, fandt han det opportunt at etablere sig selvstændigt. 1855 løste han Borgerskab som Grosserer. Grundstammen i hans Forretning var Hovedagenturet for *Hald & Rahr*, med hvem han fortsatte Forbindelsen; endvidere gav han sig som alle københavnske Grosserere af med Kornhandel, idet han opkøbte Korn i Provinsbyerne, som man jo nu var



G. A. Gedalias Skydeskive 1861. *Den kongelige Skydebane.*

begyndt paa, og selv eksporterede det til England. Som alle andre københavnske Grosse-rere maatte han tillige fungere som Bankforbindelse for de Provinsforretninger, han arbejdede med, og delvis forsyne dem med Kredit, hvad der naturligvis indebar en vis Risiko for saa ungt et Hus i en Tid, hvor Københavns og Hamborgs Købmænd ved Kredittilbud til

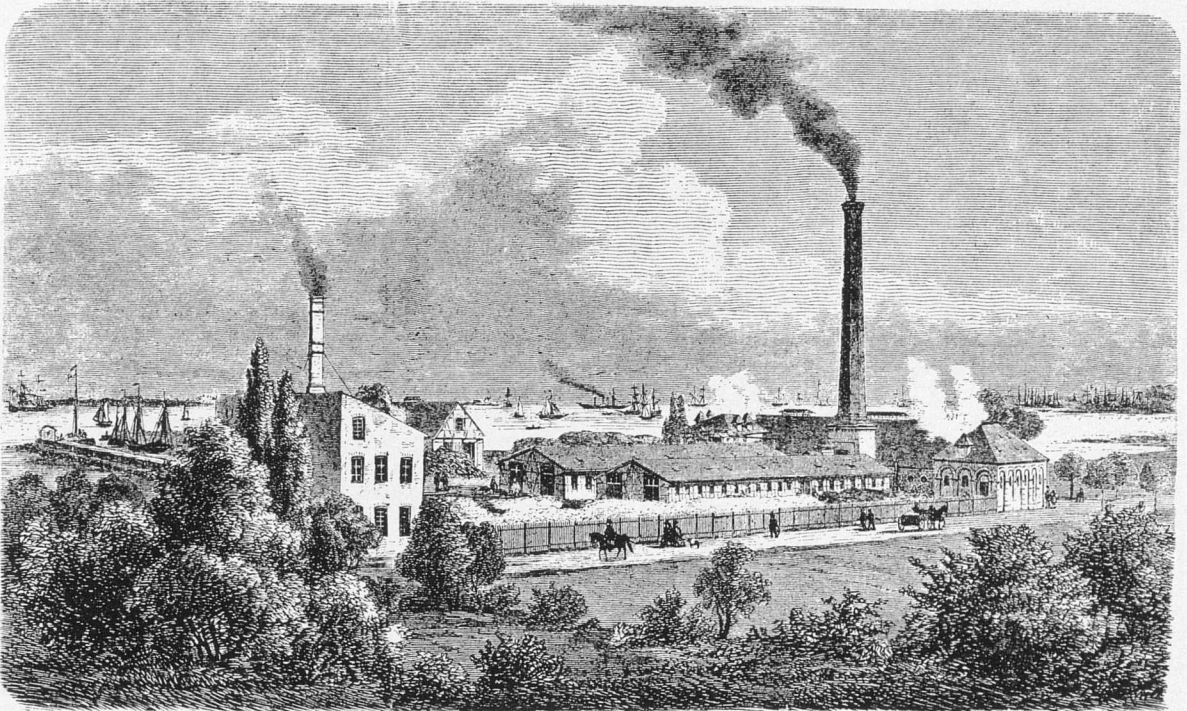
Provinsens Handlende søgte at overtrumfe hinanden. Tietgen kom ogsaa paa dette Omraade til at gøre bitre Erfaringer, inden han havnede i Privatbankens Direktørstol.

Blandt de Bedrifter, hvorved Tietgen gjorde sig særlig kendt i sin korte Tid som selvstændig Forretningsmand, kan nævnes, at han for sit gamle Firma Hald & Rahr sikrede sig en Del af Leverancen af Telegraftraad til den første danske Telegraflinie, der i 1854 etableredes mellem Altona og Helsingør, naturligvis via København. Det vil maaske undre, at Hald & Rahr, der jo var et Manufakturhus, rodede sig ind i den Slags; men det er et karakteristisk Tidens Træk, at man tog Forretningen, hvor man saa den, uden smaaligt Hensyn til, om den laa inden for ens sædvanlige Branche. Det samme Syn paa Sagerne havde Tietgen ogsaa, naar det gjaldt hans egen Forretning. Saaledes tog han i disse Aar Initiativet til et Fremstød, da Kemikeren *Julius Thomsen* havde paavist, at man kunde udnytte *Kryolit* praktisk. I Aaret 1856 fragtede han en Skonnert til Ivigtut og hjembragte den første Skibsladning af det nye Mineral til København. Den blev Grundlaget for Starten af *Kryolit, Mine og Handelsselskabet* og *Øresunds chemiske Fabrikker* og dermed for den vigtige Position, som København den Dag i Dag nyder som en af Verdens to Kryolitbyer, der renser det Stof, hvis Anvendelse i Aluminiumsindustrien er af afgørende Betydning.

Endelig havde den unge Tietgen haft det Held at faa sat Københavns største Tekstilfabrik i Gang igen, efter at den havde maattet standse sine Betalinger. Det gik saaledes til, at det lykkedes Tietgen at tiltvinge sig Plads i det Tremandsudvalg, der paa Kreditorernes Vegne skulde administrere Fabrikken. Forholdet var nemlig det, at Hald & Rahr var blandt Hovedkreditorerne, og denne Forbindelse udnyttede Tietgen. Her havde han Lejlighed til at arbejde sammen med en af det københavnske Erhvervslivs Spidser, Storkøbmanden *Moritz G. Melchior*, som herved fik sin Opmærksomhed henvendt paa den unge dygtige Mand, der kunde faa den standsede Fabrik sat i Gang igen.

Det vil derfor ses, at det paa ingen Maade var en ukendt Mand, der 1857 tog Plads i Privatbankens Direktørstol. Men ung var han, og han skulde snart komme paa en frygtelig Prøve: en Maaned efter at den nye Bank havde aabnet, udbrød den voldsomste Krise, det københavnske Næringsliv endnu havde gennemgaaet .

De gode Tider havde faktisk allerede kulmineret i 1855—56. Med Krimkrigens Afslutning begyndte Faren at nærme sig; i Efteraaret 1856 endte Krimkrigen paa Pariserkongressen, og dermed begyndte det russiske Korn atter at vise sig paa Verdensmarkedet. Det gav Prisfald, og en Række danske Provinshuse, der havde disponeret i Forventning om Fjendtlighedernes Fortsættelse, kom i Vanskeligheder. Adskillige Fallitter indtraf i Efteraarsmaanederne rundt omkring i Landet, ogsaa enkelte i København, og Aaret 1857 indleddes i Virkeligheden i en snigende Krises Tegn. Penge blev pludselig vanskelige at

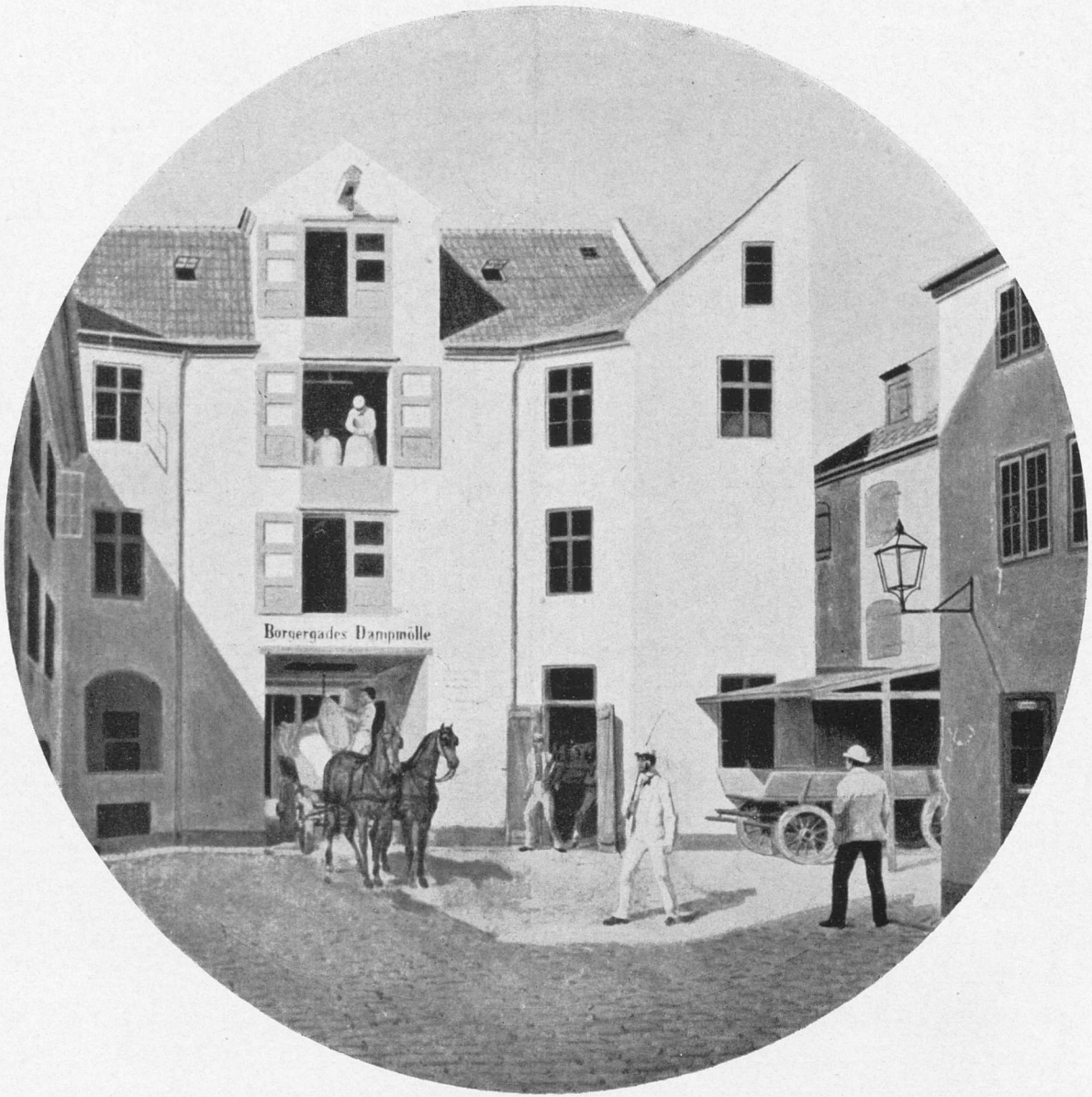


Kryolitfabrikken Øresund. Træsnit i Illustreret Tidende.

faa fåt i, hvad der naturligvis var en bitter Erfaring at gøre, naar man i en Aarrække nærmest havde faaet en stigende Kredit paatvunget. Fra Provinsen breder Utrygheden sig til Provinshusenes Københavnerforbindelser. Gennem C. F. Tietgens bevarede Korrespondance med en Manufakturhandler i Nyborg har vi Lejlighed til at følge Udviklingen fra Uge til Uge i Foraarets Løb. Vi ser, hvorledes Tietgen paa et ret tidligt Tidspunkt bliver betænkelig ved Situationen og søger at indskrænke sin Kreditgivning, uden at det helt lykkes ham, og vi ser, hvordan han til sidst tager den vanskelige, men rigtige Beslutning at lade Manden i Nyborg falde, fordi hans Forretning alligevel ikke er solidt nok funderet. Juni Termin var vanskelig at komme igennem, og det blev ikke meget bedre hen paa Sommeren. Vi var med andre Ord daarligt forberedte, da Katastrofen kom.

Den Krise, der i Efteraarsmaanederne hærgede navnlig Nordeuropa, begyndte saa fjernt som i Ohio, hvor der krakkede en Bank den 24. August 1857. Den havde vovet sig for langt ud i Kreditgivning, og nu kom Tilbageslaget.

Det er noget nyt, at vi saaledes drages ind i en international Krise. Det viser, at København igen er med i den internationale Handel, selv om det i Begyndelsen forekom Folk helt absurd, at saa fjerne Forhold kunde afficere os. »Dagbladet« affærdiger saa sent som



Borgergades Dampmølle. *Den kongelige Skydebane.*

den 24. Oktober 1857 Tanken om vor Afhængighed af den store Verden med disse Ord:
»Hvad har da fremkaldt den trykkende Diskonto og den almindelige Pengemangel hos os?
Frygt, og det er en Frygt, der er blevet tilført per Telegraf«.

Saa let lod Sagen sig nu ikke forklare. Fra Amerika, hvor Erhvervslivet hurtigt blev aldeles lammet, havde Krisen bredt sig til Liverpool, som havde de vigtige Bomuldsfor-



Bagerforretning 1853. *Den kongelige Skydebane.*

bindelser med U. S. A., og derfra havde den spredt sig over hele England. Omkring den 1. December naaede den til Hamborg, der var Englands Hovedforbindelse paa Fastlandet. Dermed var den kommet inden for Synskredsen paa en højest ubehagelig Maade. Thi fra Hamborg maatte den naturligvis ramme den danske Provins, og derigennem kunde den saa true København. Krisen havde Karakter af *Kreditkrise*. Vekslerne var da Hoved-

betalingsmidlet, og naar Folk pludselig ikke kunde indfri deres Veksler, ja, saa styrtede al Kredit sammen som et Korthus. Mandag den 7. December standsede Huset *Pontoppidan & Co.* i Hamborg. Dette Hus, hvis Indehaver var dansk, havde mange Forbindelser i den danske Provins og navnlig blandt de nystiftede Provinsbanker, der endnu ikke var videre konsoliderede. Faldt Pontoppidan, maatte man regne med, at Provinsen som Helhed vilde falde. Det gjaldt derfor om at redde ham. Efter et Møde i København sendtes Tietgen af C. A. Broberg til Hamborg for at undersøge, om Pontoppidan kunde reddes. I Løbet af Natten gjorde Tietgen Husets Status op og kom til det Resultat, at en Redningsaktion vilde lykkes, hvis man kunde skaffe 1 Mill. Mark Banco. Dette meddelte han telegrafisk Broberg, der tog Initiativet til at faa tegnet Beløbet, som fordeltes med lige Parter paa Børsen, Nationalbanken og Staten. Efter nogle yderligere Vanskeligheder gled Pontoppidan atter ind i smult Vand, og det store Provinskrak afværgedes i første Omgang.

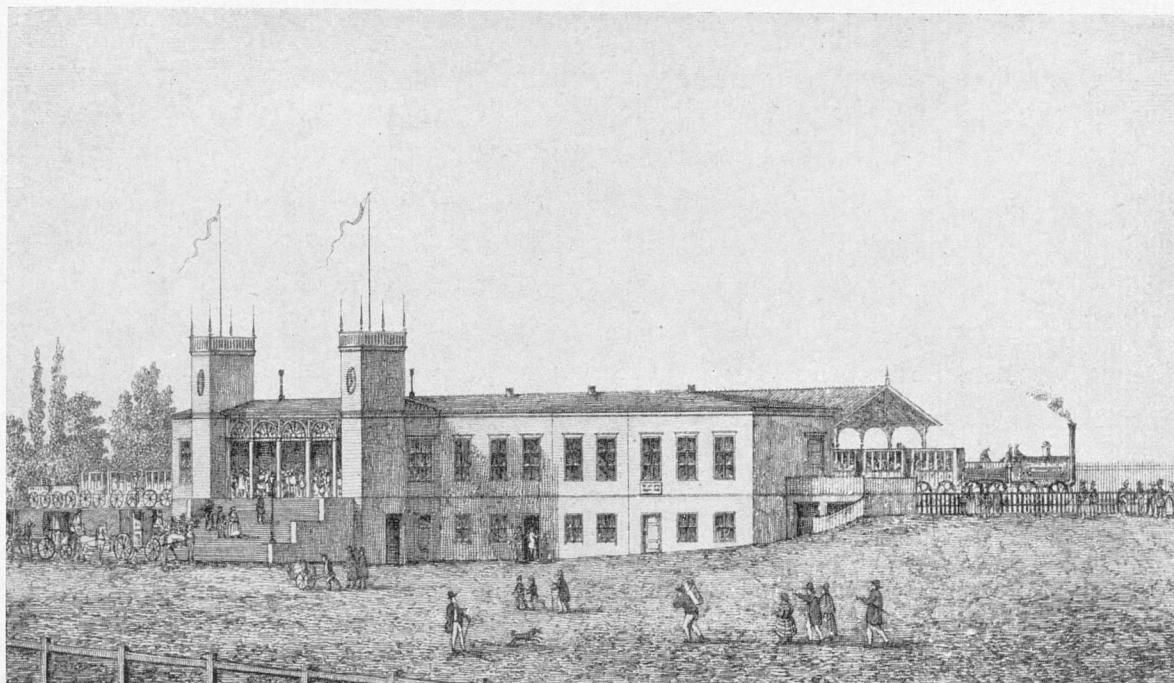
Der gik imidlertid ikke mange Dage, efter at den københavnske Handelsstand havde optraadt som Redningsmand, før den selv kom i den bitreste Nød. Man henvendte sig til Regeringen om Hjælp; og trods megen Uvilje lykkedes det til sidst, ikke mindst ved Kongens Mellekomst, at faa overladt et Beløb paa 300,000 Pund Sterling af Staten til Oprettelsen af en midlertidig Laanekasse.

Naar Beløbet udtryktes i Sterling, havde det sine Grunde. Tidligere paa Aaret var Øresundstolden efter Overenskomst med de andre Magter blevet ophævet, mod at der betaltes en Afløsningssum. Denne var begyndt at indgaa, men Finansministeriet havde ikke anset det for raadeligt at trække saa stor en Sum hjem straks, hvorfor Pengene indgik til det danske Bankhus i London *C. J. Hambro & Son.*

Det Beløb, Staten stillede til Raadighed, var altsaa en Veksler paa Hambro. Selvfølgelig var det storartet, at Staten for en Gangs Skyld var velbeslaet, men hvorledes skulde man faa gjort saa stor en Sum til rigtige Menneskepenge? Det var nemlig det, Folk vilde have. Veksler havde de i Øjeblikket mere end nok af.

Nationalbanken var ikke i Stand til at diskontere Vekslen. Dertil havde Banken engageret sig for stærkt i den foregaaende Tid. Saa var der den nystiftede Privatbank. Man henvendte sig til Tietgen, der svarede: »I Morgen een Million Daler, i Overmorgen en halv Million Daler, Resten efter Helligdagene« (det var nu lige op til Jul). »Aldrig glemmer jeg de Miner, hvormed de Herrer saa paa mig«, skriver Tietgen i sine Erindringer.

Beløbet havde han overhovedet ikke disponibelt, selv om han havde sikret sig en Del Sølv, der skulde have været sendt til Hamborg. Men han regnede, som han fortæller i Erindringerne, med, at det dels vilde tage lang Tid at ekspedere de enkelte Laan, dels at en stor Del af de Penge, der kom til Udbetaling, vilde vende tilbage til Banken som



Københavns første Banegaard.

Indbetaling paa nødlidende Veksler; og endelig regnede han med, at selve Bevidstheden om, at Penge nu kunde faas, vilde nedsætte Begæret. Hans Beregninger gik i Opfyldelse. Det lykkedes at klare de vanskelige Dage. Og dermed var den akutte Krisefare forbi. Tilbage stod en vanskelig Periode med mange Fallitter, men den totale Ruin var afværget, og forbavsende hurtigt kom det københavnske Erhvervsliv over Krisens Følger. Overvindelsen af den store Krise var en Sejr for det danske Samfund, men først og fremmest for den københavnske Grossererstand. Det er en Sejr over Hamborg. Og Sejrens Pris var det danske Provinsmarked. Den haarde Kamp var endelig afgjort til Københavns Fordel. Provinsen havde set, at København i Nødens Stund var en bedre Støtte end Hamborg. Endelig havde København tilbagevundet sin naturlige Stilling som Centrum for det danske Erhvervsliv, en Stilling, som i de følgende Aartier skulde udbygges til hidtil uanet Omfang.

Ogsaa for Tietgen var Aaret af afgørende Karakter. Hans Optræden under Krisen er den naturlige Basis for den Førerstilling, han i de følgende Aar kommer til at indtage i Hovedstadens Erhvervsliv, mere dog inden for Industri og Bankvæsen end inden for den egentlige Storhandel. »Efter at Krisen var gennemgaaet, bebrejdede man mig ikke længere min Ungdom,« siger Tietgen.

OMKRING NÆRINGSLOVEN. Krigen i 1848—50 havde naturligvis givet vor Samhandel med England et stærkt Opsving. Fra 1820erne havde England været vor Hovedkunde, men nu begyndte man ogsaa at interessere sig for direkte Import derfra i Stedet for, som Tilfældet ofte havde været tidligere, at tage engelske Varer hjem over Hamborg. Det er klart, at Københavns Handelsstand maatte have en naturlig Interesse i enhver Ting, der kunde gøres for at skyde Hamborg ud af Mellemandhandelen, saaledes at man kunde nærme sig Maalet: København som Danmarks Importby. Først dermed vilde man have tilbageerobret det Terræn, man havde tabt siden den glimrende Handelsperiodes Slutning.

Et Led i disse Bestræbelser var Etableringen af bedre Forbindelser med England end over Hamborg. Der arbejdedes derfor i disse Aar paa at skabe en direkte Englandsforbindelse, og her gik den københavnske Handel naturligvis i Spidsen. Det lykkedes da ogsaa paa et vist Tidspunkt at faa en Dampskibsforbindelse i Gang fra Hjerting til Lowestoft. Hjerting var en af de bedst egnede af de faa Naturhavne, der kunde være Tale om paa Jyllands Vestkyst. En Kunsthavn turde man endnu ikke binde an med.

Ad denne Vej kom der da engang i 1851 rejsende en Repræsentation for den engelske Presse, som man havde inviteret paa et Propagandabesøg i København. De Herrer Presse-mænd var i alt Fald ikke imponerede af Forbindelsen. I Hjerting maatte de bringes i Land paa Fiskernes Rygge, idet der endnu ikke fandtes nogen Kaj. Derfra gik Turen saa med gammeldags Diligence, og først i Roskilde kunde Presse-mændene stige i et Jernbanetog for paa denne Maade at tilbagelægge de sidste 30 km.

Blandt de Ting, som paa en lidet smigrende Maade tildrog sig Presse-mændenes Interesse, var de københavnske Butikker, som man fandt ganske ravnekrogsagtige. Det kan heller ikke forbavse os, naar vi hører, at det vakte en saadan Opsigt, da Viktualiehandler Beauvais paa Østergade fandt paa at hænge Skinker og Pølser op i røde Silkebaand i sit Butiksvindue, at Politiet i flere Dage maatte udkommanderes for at rydde Gaden. En lignende Opsigt vakte Modehandlerinde Louise Rasmussen (den senere Grevinde Danner), da hun pyntede sit Vindue i Vimmelskafte med en legemsstor Dukke.

Naar saaledes det mindste Initiativ fra de Handlendes Side i Retning af at hverve Kunder paa en ny Maade, vakte en saadan Sensation, bliver man nysgerrig efter at erfare Grunden til denne Stilstand. Svaret maa blive, at det laa i selve Næringsordningens Natur.

Som tidligere omtalt var den københavnske Detailhandel i høj Grad underkastet Statsregulering, hvilket igen medførte, at de organiserede Medlemmer af de forskellige Handelslaug og Korporationer til en vis Grad nød en Monopolstilling, der paa ingen Maade stimulerede til større Fremstød for at anvende moderne Forretningsmetoder, som man nu anvendte dem i de Lande i Europa, hvor en frisindet Næringsordning havde holdt sit Indtog.



Kælderen Broløggerstræde No. 5, hvor Brygger Jacobsen bryggede Øl 1847.

Moderne Tanker i Retning af Næringsfrihed var ikke ukendte. Da »Fædrelandet«, de Liberales Organ, begyndte at udkomme i Midten af Trediverne, havde det bragt et Program, hvori de moderne politiske Tanker, heriblandt Næringsfriheden, lanceredes. Disse Liberale repræsenterede imidlertid først og fremmest Akademikerstanden. Men ogsaa de Næringsdrivende selv begyndte en Opposition mod den bestaaende Ordning med alle dens initiativlammende Indskrænkninger og hele dens System med modbydelige Angiverier og Spionage og Retssager de forskellige Organisationer imellem.

Den første, der rejste Sagen i den daværende Borgerrepræsentation, »de 32 Mænds Forsamling«, var en Mand, der i sin Person forenede baade Akademikerne og den Næringsdrivende. Denne Mand var Bagermester, cand. jur. *Sager*, som i 1839 foreslog, at man skulde andrage Regeringen om Tilladelse til at nedsætte en Kommission, der efter engelsk Mønster ogsaa skulde bestaa af Næringsdrivende, som saa skulde overveje en mere frisindet Ordning.



Haandværker- og Industri-Udstillingen 1852. *Københavns Bymuseum.*

Det vil føre for vidt her at følge den københavnske Nærings-sag igennem de 18 Aar, der gik, inden den nye Næringslov vedtoges i 1857. Paa den anden Side kan det dog have sin Berettigelse at fremdrage et Par Hovedlinier af den bevægede Kamp, eftersom det vel maa siges at være den politiske Sag, der til alle Tider har sat de stærkeste Spor mellem de københavnske Handlende.

Til at begynde med nedsattes der en Kommission af Magistraten og Borgerrepræsentationen, som denne sidste nu hed efter Forfatningsændringen af 1840. For denne Kommission stævnedes Repræsentanter for de københavnske Handlende til at møde, mest Laugsoldermænd og Korporationsformænd, for at de kunde afgive Forklaring med Hensyn til Spørgsmaalet om Indførelsen af en frisindet Næringsordning. De mødte efter Rang og Stand, saaledes at Grossererne mødte først, derefter Medlemmerne af de gamle Handelslaug; og først efter flere Aars Forløb — Kommissioner forhastede sig heller ikke den-



Boderne i Helliggejsts Kirkegaard. Træsnit i Illustreret Tidende.

gang — naede man ned til Høkere og Værtshusholdere, hvorefter det egentlige Arbejde kunde begynde.

Den Mand, der kom til at præge Indstillingen, var daværende Borgerrepræsentant og Overauditør *Otto Müller*, de Nationalliberales Næringslovsekspert .

Udkastet, som forelaa i 1844, konkluderede i, at der skulde indføres næsten fuldstændig Næringsfrihed i København. Harmonerede det nu med den københavnske Handelsstands Ønsker? Paa ingen Maade. Ganske vist fandtes der ogsaa inden for Detailhandlernes Kreds, navnlig blandt Klædekræmmerne, en Del Fremskridtsfolk, der kunde se ud over Dagen og Vejen, men i Hovedsagen ønskede Detailhandlerne den gamle Ordning bibeholdt. Disse Ønsker havde de ogsaa fremført ved de ovenfor omtalte Møder med Kommissionen, og de var blevet nedskrevet i en Protokol; men deres Udtalelser ignoreredes fuldstændigt af Müller, der for enhver Pris ønskede at fremme sit Partis Mærkesag, Næ-

ringsfriheden. Der opstod derfor stærk Harme blandt Detailhandlerne, da Kommissionens Betænkning paa Kancelliets Foranstaltning besørgedes udgivet, og talrige Protester fremkom. Grossererne derimod var næsten udelt Tilhængere af en frisindet Ordning, idet de haabede paa den Maade at blive Lauges Engroshandel kvit. Müller var i og for sig stemt for helt at afskaffe Skellet mellem Detail- og Engroshandel; men man mente, at der kunde være Grund til at bevare Grossererstanden som en Overklasse, ogsaa fordi den valgte Grosserer-Societetets Komité, som man nødigt fra Regeringens Side vilde undvære, fordi man her havde et Organ, man kunde raadspørge i Handelssager .

Det müllerske Forslag vandrede gennem Kancelliet til Kongen og derfra til Roskilde Stænderforsamling, som debatterede Sagen og vedtog en Indstilling, der i alt væsentligt faldt sammen med Müllers Forslag. Endelig passede Sagen atter Kancelliet, der i 1847 forelagde den Kongen til Underskrift. Den blev imidlertid *ikke* underskrevet. Hvorfor vides ikke.

Man kan maaske undre sig over, at der gøres saa meget ud af et dødfødt Forslag. Hertil er imidlertid at sige, at for det første er det bemærkelsesværdigt, at det faktisk var Enevælden, der var med til at tage Initiativet til Gennemførelsen af Næringsfriheden, som man ifølge Sagens Natur maatte vente, at den var fjendtligt indstillet over for. Dernæst har Forslaget Interesse derved, at det i Virkeligheden er det, der i udvidet Form bliver til Næringsloven af 1857. Det blev nemlig Müller, der kom til at udarbejde Regeringsudkastet til denne Lov; og her opstod hans gamle københavnske Næringslovsforslag som den Fugl Fønix i ny og straalende Skikkelse som Danmarks Erhvervsgrundlov.

Juniloven af 1849 indeholder en Løfteparagraf, der bestemmer, at alle Indskrænkninger i den fri og lige Adgang til Erhverv, der ikke er begrundet i det almene Vel, skal ophæves. De Nationalliberale kviede sig imidlertid ved at gennemføre en saadan Lov, idet den indeholdt meget politisk Sprængstof. De Nationalliberale havde nemlig mange Byvælgere, ikke mindst i de københavnske Næringsdrivendes Kreds. Og deres Mening var de bange for, thi mange af dem var i Virkeligheden Tilhængere af det eksisterende Tvangssystem med de Fordele, som det gav dem, der nu engang havde faaet Foden indenfor.

Derfor maatte Forslaget luskes igennem i Slutningen af en Valgperiode. Det skete i 1857 og endte med en Vedtagelse af en Lov, som i det væsentlige svarede til Müllers gamle Udcast. Haandværkerbestemmelserne, som man ikke tidligere havde diskuteret, gav Anledning til en af de vigtigste og alvorligste Debatter i vor Rigsdags Historie, hvorimod Handelsbestemmelserne gled igennem uden særlig Uenighed. Herefter krævedes der i Danmark Næringsbevis for at drive Handel. Der gaves i alt tre Slags Næringsbeviser i København, nemlig som Grosserer, som Detailhandler og som Høker.



Sejlmagere.



Murere.



Hjul- og Kærtmagere.



Urtekræmmere.



Malere.



Snedkere.



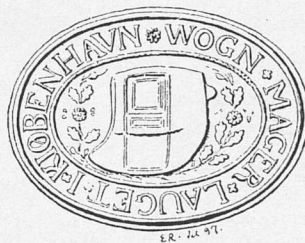
Børstenbindere.



Sadelmagere.



Murere.



Vognmagere.



Gørtlere.

Københavnske Laugs-Segl fra det 19. Aarhundrede.

Til Opnaaelse af Næringsbevis krævedes i alt væsentlig blot Fuldmyndighed, og at man var ustraffet. Borte var med eet Slag alle de Kvalifikationer, man tidligere havde maattet skaffe sig gennem en langvarig Uddannelse med tilhørende Eksaminer; og borte var alle de nedværdigende Bestemmelser, der havde hørt til de mere beskedne Næringsgrene, f. Eks. Høkernes. Efter den gamle Næringsordning havde man nemlig kun kunnet opnaa Høkerborgerskab ved det fyrretyvende Aar, idet — som det hed — denne Næringsvej, der ikke krævede nogen særlig Aandsevner, ikke skulde optages af Folk, der var i Stand til at udøve et nyttigt Erhverv. Derfor skulde Borgerskabet reserveres Mænd over 40 Aar eller »aldrende Mænd«, som man dengang sagde om Aldersklassen over 40. Der var dog en Undtagelse, hvorefter man kunde opnaa Høkerborgerskab i yngre Alder end 40, nemlig naar man var Invalid, men det understreger jo kun den Karakter af Forsørgelse, som Tildelingen af Høkerborgerskabet havde i Tiden indtil Næringsloven.

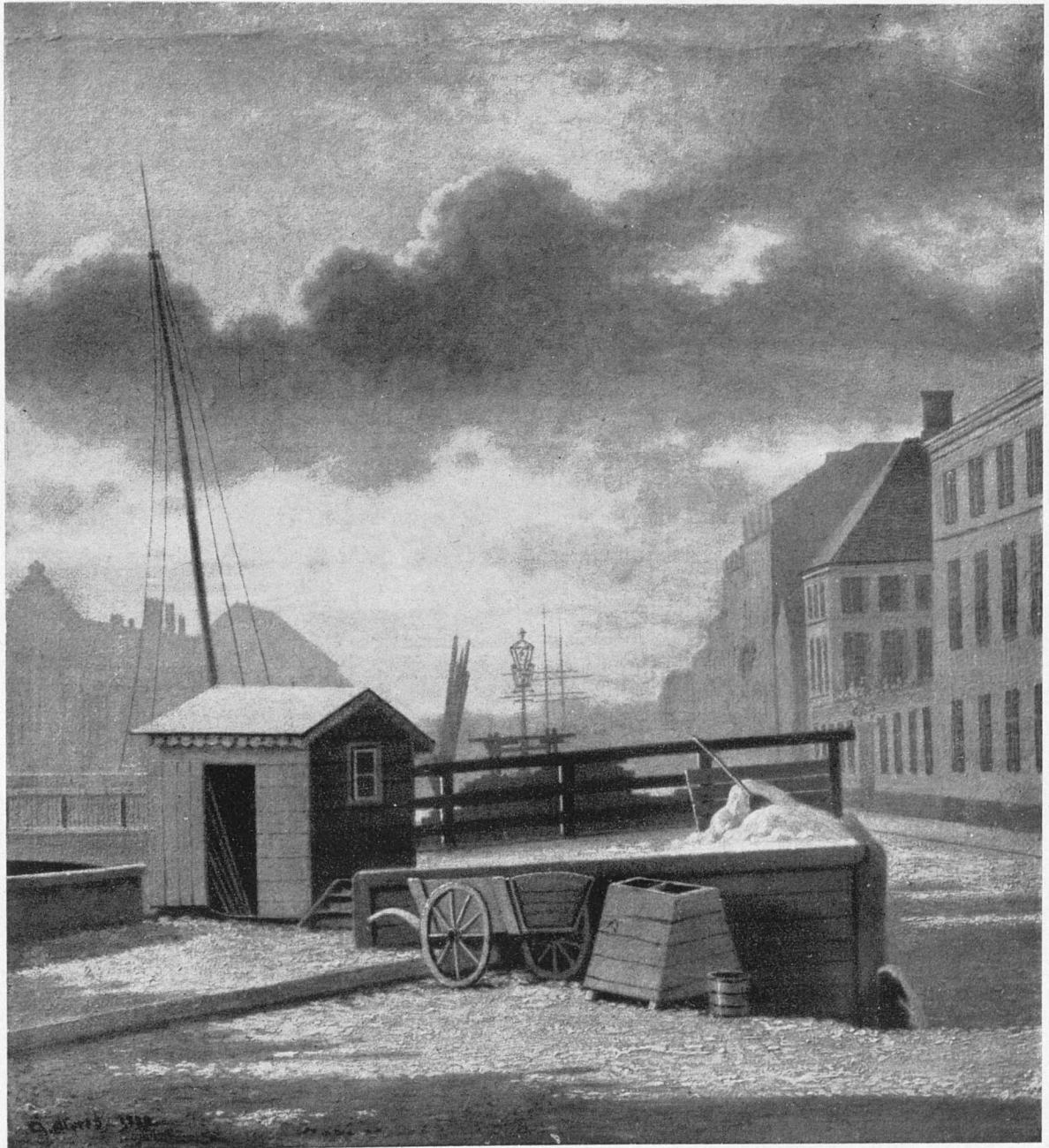
Mens man før som Medlem af Laug og Korporation kun havde haft Tilladelse til at handle med de Varer, som hørte under Laugsberettigelsen, og som var ganske bestemt afgrænsede, saa kunde man nu, naar man erhvervede et Detailhandlerborgerskab, praktisk handle med hvad som helst.

Allerede mens Debatten i Rigsdagen stod paa, havde der saavel her i Byen som ude i Landet rejst sig en stærk Stemning blandt de næringsdrivende Handlende og Haandværkere mod den nye Ordning, der styrtede dem ud i utrygge Kaar og prisgav dem en ubegrænset Konkurrence. Alle Vegne fra høres om Protestadresser, og Deputationer opsøgte Indenrigsministeren og til sidst ogsaa Kongen for at faa ham til at standse Loven. Ja, det gik saa vidt, at Laugstilhængerne — efter at Loven var vedtaget — end ikke veg tilbage for at anmode Kongen om at gribe til Statskup for at hindre denne Lov, der truede med helt at ødelægge det trygge gamle Samfund.

Vi staar her praktisk over for en Lov, der gennemførtes af idealistiske Grunde, fordi det nu var Partiets Mærkesag, men som af dem, hvem den gik ud over, opfattes som et Overgreb af den værste Slags. Idealismen kom ogsaa til at koste det nationalliberale Parti adskillige Bymandater ved det Valg, der om Sommeren 1858 fulgte efter Valgperiodens ordinære Udløb.

Den Klasse Næringsdrivende, der mindst afficeredes af den nye Lov, var Grossererstanden, hvis Kaar i det store og hele ikke forandredes ud over Ophævelsen af Kræmmerens Ret til at handle en gros med de Varer, som deres Laug gav dem Adkomst til at handle med.

Grossererstandens Kaar havde derimod paa et noget tidligere Tidspunkt undergaaet adskillige Forandringer, der lige skal omtales her. I Aaret 1842 havde Grosserer-Societetet



Sandkisten ved Stormbroen, Øregaards-Samlingen.

endelig opnaaet Selvstyre. Det vil erindres, at Grossererne i 1817 i Grosserer-Societetets Komité havde faaet et Organ, med hvilket Regeringen forhandlede om Handelslovgivning, naturligvis navnlig vedrørende København. Medlemmerne af Komitéen udpegedes ganske vist af de københavnske Grosserere ved Valg, men dette Valg skulde bekræftes af Regeringen, der paa denne Maade mente at kunne holde eventuelle Rabulister under fornøden Kontrol. Med de friere Strømninger, som kendetegner Kristian den Ottendes Regeringstid, fulgte ogsaa, at Regeringen ikke var uvillig til at opgive denne Kontrol, der oprindeligt af visse Grosserere, nemlig Repræsentanterne for de gamle Storhandelshuse, var blevet hilst med Tilfredshed, men som nu under det ændrede Syn paa Friheden følte meget trykkende. Ved det første Valg under de nye Forhold havde de københavnske Grosserere sat *L. N. Hvidt* i Formandsstolen og havde derigennem faaet intim Tilknytning til de nye liberale Kredse, der i den næste Menneskealder skulde komme til at dominere dansk Politik. Hvad der særligt tiltalte den københavnske Grossererstand ved de nye Tanker, var netop Idéerne om Næringsfrihed og Frihandel. Tilknytningen mellem Grossererstanden og de Nationalliberale førte til en politisk frugtbar Vekselvirkning, der kom til at vare, saa længe det nationalliberale Parti bestod, hvilket vil sige til omkring 1870. Det kan vel overhovedet hævdes, at Storhandelen aldrig har fundet et politisk Parti, der i den Grad passede til dens økonomiske Idéer, som Tilfældet var med de Nationalliberale.

Den anden store Forandring, som fra Fyrreerne kom til at præge den københavnske Grossererstand, var Optagelsen af Agenterne i Grosserer-Societetet. Ved Næringsordningen af 1817 havde man — som det huskes — frigivet Engroshandelen i Danmark for Udlandinge, men efterhaanden havde man fundet det urimeligt, at Folk, der repræsenterede udenlandske Huse, ikke skulde svare Næringskat. Man havde derfor ordnet det saaledes, at der skulde betales en Afgift for det første udenlandske Hus, der repræsenteredes og halv Afgift for hvert af de følgende. I Forbindelse hermed opstod Problemet om, hvorledes denne nye Næringsgren skulde organiseres; for det skulde den naturligvis i den enevældige Stat; skulde Agenterne have et særligt Borgerskab, eller skulde de have Grossererborgerskab? Regeringen forelagde Grosserer-Societetets Komité Spørgsmaalet, og Komitéen udtalte sig da for, at de skulde betragtes som Grosserere, og saaledes blev det. Det er klart, at man herved i nogen Grad sprængte Rammerne for det, man oprindeligt havde forstaaet ved Grosserer: en selvstændig Storkøbmand. Nu blev det et mere broget Publikum, der kom til at befolke Societetet. Et Fingerpeg om, hvad den nye Ordning kom til at betyde, faar man, naar man hører, at Antallet af Grosserere kun udgjorde 165 paa dette Tidspunkt, medens der i 1935 i København var 5560 Grosserere. Det vil sige, at medens Byens Befolkning i den paagældende Tid er blevet femdoblet, er Antallet af Grosserere



Indgangen til Langelinie.

vokset ikke mindre end 33 Gange. Det er klart, at en saadan Tilvækst maatte sprænge Rammerne for det aarhundredgamle, ærværdige Grossererbegreb.

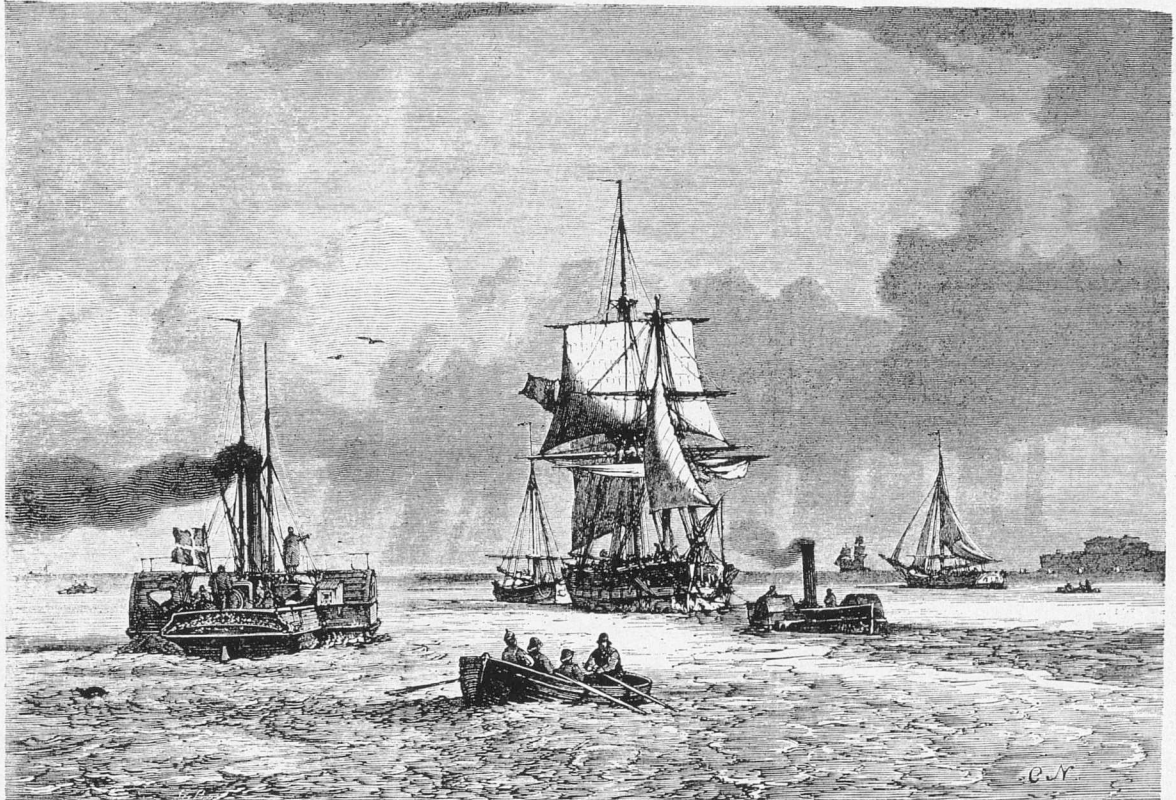
Bortset fra Grossererne maa det siges, at de københavnske Næringsdrivende med meget bange Anelser saa den Tid i Møde, der vilde oprinde, naar Næringsloven af 1857 skulde træde i Kraft den 1. Januar 1862. Vi skal senere undersøge, om de havde Ret i deres Betragtninger.

DEN NYE TID. Med Aaret 1857 er det, som om den faste Traad i den københavnske Handels Historie, som vi hidtil har bestræbt os for at finde, pludselig brister, eller rettere sagt: den begynder at trevles op. Aarsagerne til dette, som det kunde synes, ejendommelige Fænomen, er mange.

Før 1857 var en Grosserer en Grosserer, en Fabrikant en Fabrikant og en Urtekræmmer en Urtekræmmer. Der var ingen Diskussion om, hvad der laa i disse Navne. Med Næringsfriheden og den økonomiske Liberalisme bliver det anderledes. Det gamle standsdelte Samfund (saaledes som vi for Handelens Vedkommende har søgt at skildre det i Kapitlet om den københavnske Næringsordning ved Aarhundredets Begyndelse), opløses nu fuldkomment. Enhver kan drive det eller de Erhverv, han har Lyst til, og derved mister Handelen som Erhverv efterhaanden en Del af sit Særpræg.

Den gamle Storkøbmand, den egentlige Grosserer, bliver efterhaanden samtidig Agent for udenlandske Industrihuse, ja, maaske bliver han selv Industrimand. Urtekræmmeren bliver Detailhandler i al Almindelighed, maaske løser han ligefrem Grossererborgerskab ved Siden af. Storkøbmanden ophører at drive Rederi- og Forsikringsvirksomhed. Disse Ting udskilles som selvstændige Erhverv. Skal man henregne dem under Handel i vore Dage? Næppe. Der er Ting som Brugsforeningsbevægelsen. Den omfatter efterhaanden baade Detailhandel, Engroshandel og Industrivirksomhed. Hvor skal den klassificeres? Kan man regne de nye Veksellerere til Handelen? Det er ikke let at afgøre. Hvor skal man anbringe de Stormagasiner, der selv fabrikere en væsentlig Del af deres Varer? Og hvad skal man sige om de Fabrikanter, som gennem Detailudsalg sælger deres Varer direkte til Forbrugerne? Endelig er der Andelsorganisationerne, der navnlig i Eksportvirksomheden er kommet til at spille en fremtrædende Rolle. De er heller ikke lette at klassificere .

Det vil saaledes af det foregaaende indses, at de gamle Begreber er sprængt eller rettere bliver sprængt i den Periode, der her skal behandles. Man vil derfor ogsaa forstaa, at det er forbundet med ikke ringe Vanskeligheder at afgrænse Begrebet: den københavnske Handel, ja, det lader sig faktisk ikke gøre at afgrænse den over for de andre Erhverv. Man har ganske vist forsøgt paa at erstatte de gamle Begreber med et nyt: det køben-



Sjap-Is paa Københavns Rhed. Træsnit 1865 i Illustreret Tidende.

havnske *Forretningsliv*, og det maa nærmest blive visse Sider af dette, som i det følgende vil blive forsøgt udredet, idet dog en Række Emner fra nu af vil faa deres særlige Behandling i Specialafsnittene.

Tiden efter 1857 begynder med en mat Rekonvalescens efter det store Chock, som Krisen havde været. Men man fik ikke lang Tid til at besinde sig paa sine Erfaringer, thi snart efter befinder *Forretningslivet* sig atter paa Vej opad. I Begyndelsen gaar det ret langsomt, men efter 1870 tager Bevægelsen vældig Fart for igen at ende i en vild Kehraus, der dog denne Gang ramte haardere andre Steder i Verden end netop her.

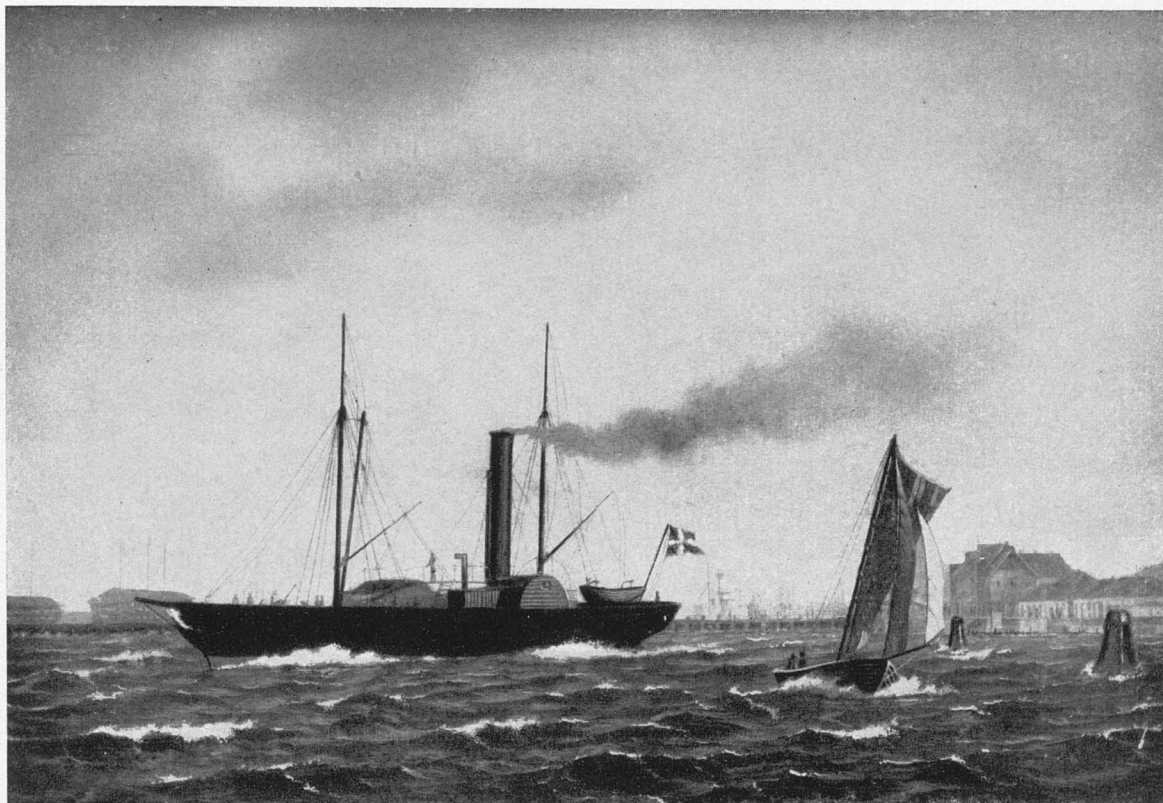
Krisen i 1857 gav det danske Erhvervsliv en vigtig Lære. Man forstod nu, at man var Medlem af Nationernes økonomiske Samfund og ikke kunde regne med at forblive uberørt af de økonomiske Begivenheder, som foregik rundt om os. Efter at vi havde udviklet vor Frihandelslovgivning saa stærkt, som Tilfældet var (i 1863 fik Frihandelen ved den nye Toldlov yderligere udviklet sine Rammer), maatte vi regne med at blive inddraget i fremtidige Kriser.

Selv om Krisefrygt saaledes for Fremtiden indgaar som et ubehageligt Element i den københavnske Forretningsmands Overvejelser, havde Krisen jo ogsaa bragt glædelige Resultater i Form af varige Landvindinger for det københavnske Forretningssliv.

Her skal først og fremmest peges paa den Position, som København havde faaet over for Provinsbyerne ved den Maade, hvorpaa man havde klaret Krisen for sig selv samtidig med, at man havde været i Stand til at yde Provinsbyerne en haardt tiltrængt Haandsrækning, der for mange Provinskøbmænd havde betydet Redning fra den visse Ruin, efter at de var blevet svigtet af Hamborg i de fæle Decemberdage i 1857. Denne Position udbyggedes yderligere i de følgende Aar under fortsat Konkurrence med Hamborg og satte sig blandt andet Spor i Rigsdagens Diskussioner om den fremtidige Liniføring for Landets Jernbaner. Her viste det sig, at Jyderne fremdeles klamrede sig til den gamle Forbindelse med Hamborg og ønskede Jernbanenettet paa Halvøen anlagt som en Længdebane, der kunde skaffe stærk Tilknytning til Hamborg. Imod dette reagerede den københavnske Handelsstand igennem det nationalliberale Parti. Hvad der syntes Københavnerne at være det afgørende Hensyn ved Anlæggelsen af Landets Jernbaner, var at udbygge Forbindelsen vestpaa, saa at der skabtes en tidssvarende Forbindelse med England. I første Omgang bragtes da ogsaa disse Synspunkter til Sejr, men Begivenhederne udviklede sig hurtigere end Rigsdagsdiskussionerne. I 1864 afskares brat Forbindelsen mellem Hamborg og Jylland ved den nye Grænse. Hermed er Hamborgs Hovedrolle som Danmarks Kredit- og Importby endeligt forbi, og samtidig er Betingelserne skabt for en rimelig Kombination i Jylland af Længde- og Tværbaner. Nu har København etableret sig som Landets økonomiske Centrum, og samtidig er den Vej mod Vest ved at blive aabnet, som i den kommende Tid skal blive af afgørende Betydning for det danske og dermed ogsaa for det københavnske Erhvervsliv.

Sejren over Hamborg gør den københavnske Handelsstand ivrig for at gøre sit yderste for at være i Stand til at skabe de Forbindelser, som kan fremskaffe de Varer, man hidtil har faaet over Hamborg.

En vigtig Faktor her er Udviklingen af Trafikforbindelserne. København var, som tidligere nævnt, sakket aldeles agterud med Hensyn til Tonnage. Først med Toldremissionen af 1844 var der skabt Betingelser for en Nyopbygning af den københavnske Handelsflaade; men først maatte der ryddes op i en Række gammeldags Foranstaltninger, der hæmmede det københavnske Havnevæsen. Havnen var slet ikke indstillet paa den moderne Dampskibsfart. Inden for Bomløbet maatte Dampskibene saaledes ikke have Fyr under Kedlerne af Frygt for Brandfaren. Havnekaptajnen fortolkede sit Færgemonopol paa den Maade, at Passagererne skulde stige om Bord i Skibene pr. Baad ud for Bomløbet; og saa-



Hjuldamperen Gerda. Maleri paa *Kronborgmuseet*.

ledes kunde en Række andre forhistoriske Bestemmelser nævnes. Her blev der meget godt ud i Halvtredserne, hvad der ogsaa var nødvendigt, da engelske Dampskibe nu regelmæssigt begyndte at anløbe København paa deres Vej til Østersøen.

Dampskibenes Fremkomst favoriserede paa anden Maade København. Anskaffelsesomkostningerne krævede en meget stor Kapital, større end en Provinsby i Almindelighed kunde præstere. Det er Aarsagen til, at København med Dampskibenes Fremkomst igen bliver Sædet for den vigtigste Del af vor Rederivirksomhed. Omkring 1860 findes der allerede en Række københavnske Rederier, af hvilke kan nævnes H. P. Priors Dampskibsrederi samt Koch & Henderson.

Det blev netop paa dette Omraade, at Tietgen kom til at udføre sin første store Koncentrationsbedrift som Direktør for Privatbanken, der var en anden af Kriseaarets varige Gevinster for det københavnske Erhvervsliv. I 1866 indtraf en frygtelig Krise i England som Følge af Afslutningen paa den nordamerikanske Borgerkrig. Den ramte et nystiftet dansk—engelsk Rederi, der havde fire Skibe under Bygning i England. Da Rederiet true-

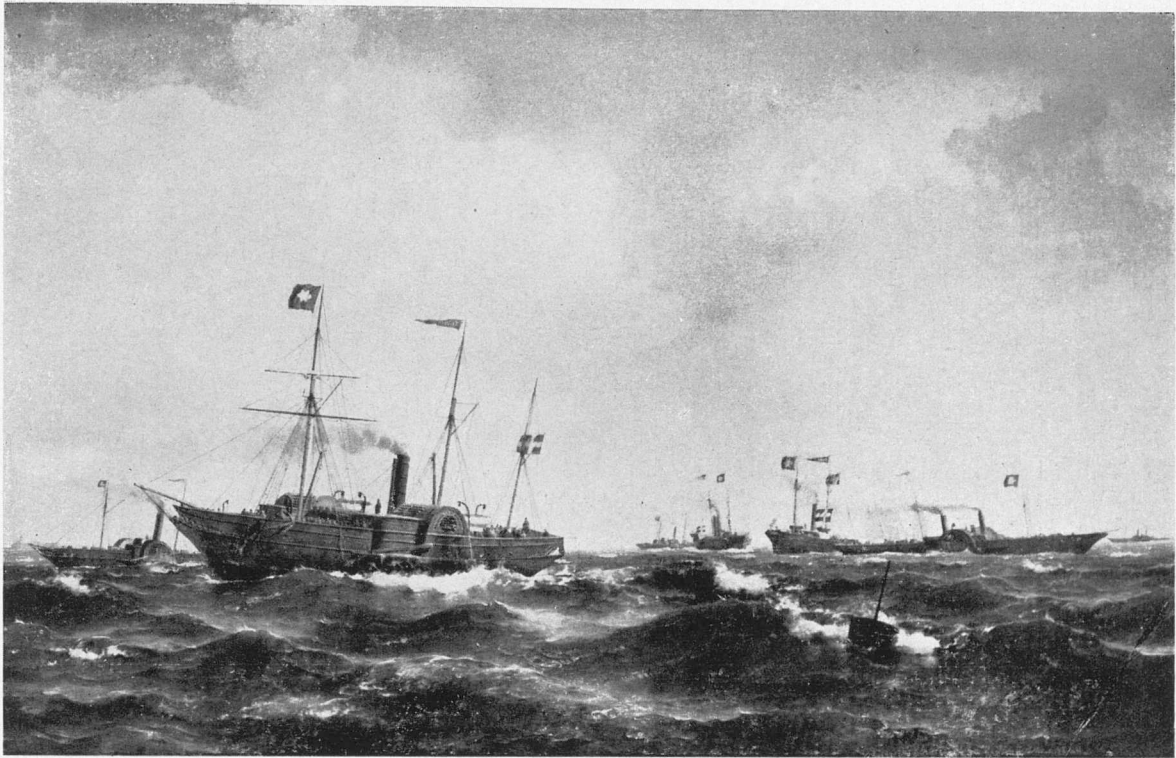


Hjuldampere forlader Kvæsthusbroen.

des af Ruin, lykkedes det Tietgen, for at redde de Skibe, der var under Bygning, at samle de vigtigste af de da eksisterende københavnske Rederier i en Koncentration, der døbttes »*Det forenede Dampskibs Selskab*«, og som mønstrede den nødvendige Kapitalkraft til at sikre de nye Skibe for Danmark.

Fra da af har det Forenede domineret Farten mellem København og den danske Provins foruden at oparbejde sine udenlandske Forbindelser, der hurtigt gjorde det til det førende danske Rederi og et Rederi af virkeligt Verdensformat. Det er karakteristisk, at det eneste danske Rederi, der har formaaet at hævde sig i Provinsfarten over for det Forenede, er stiftet i det selvsamme Aar. Det er »*Dampskibsselskabet af 1866*«, der besørger Hovedparten af Bornholmsfarten.

I den første Tid af sit Privatbankregime interesserede Tietgen sig mest for *Starten af Trafikelskaber*, dette Ord taget i videste Forstand. Det hænger sammen med Tidens almindelige Opfattelse af Formaalet med Stiftelsen af Aktieselskaber, som man mente havde



H. P. Priors Skibe 1864. *Kronborgmuseet.*

deres væsentlige Mission ved at skaffe de store Kapitaler, der udkrævedes til Start f. Eks. af Jernbaner, Telegrafanlæg og Rederier. Derimod fandt man endnu paa dette Tidspunkt, at Industrivirksomheder udmærket godt kunde bestrides af Enkeltmand. Det er først under »Gründerperioden« efter den fransk-tyske Krig, at der sker nogen Ændring heri. Endnu i 1870 noteredes der kun eet Industripapir paa den københavnske Børs mod talrige Trafikselskaber. Efter 1873 er Antallet af Industriaktieselskaber steget meget særkt.

Det største af alle Tietgens Trafikforetagender blev »*Det store nordiske Telegrafelskab*«, stiftet 1872 med en Aktiekapital paa 27 Millioner Kroner, der gjorde det til Nordens største Kapitalforetagende. Det blev faktisk ogsaa for stort i den Forstand, at det ikke var muligt at tegne hele Aktiekapitalen paa det danske Marked, saaledes at Store Nordiske siden sin Start har haft en betydelig Del af sin Aktiekapital paa fremmede Hænder.

Selskabets endelige Stiftelse var Kronen paa en Række fine Manøvrer. Tietgen havde først startet et Par mindre Selskaber, saaledes Dansk-Norsk-Engelsk Telegrafelskab og Dansk-Russisk Telegrafelskab. Disse to forenedes i 1869 til »Det store Nordiske Tele-



Store Nordiske Telegrafskabs Kontor 1878—1891 paa Kongens Nytorv (Bygningen til højre).

grafselskab«. Imidlertid havde Tietgen skabt et Østasiatisk Selskab, som under store Vanskeligheder var begyndt at arbejde ude i Østen. Det store Kup bestod i at faa disse to Selskaber slaaet sammen. Dette lykkedes ogsaa i Aaret 1872, men ikke uden Kampe, thi Aktionærerne i Store Nordiske ønskede ikke at dele Risikoen ved det vovelige østasiatiske Foretagende, saa at Tietgen til sidst maatte lokke dem med Friaktier for at faa det til at glide. En udenlandsk Aktionærrepræsentant protesterede mod Friaktien, der forekom ham vanvittig, da han mente, at det netop var i Østen, Fortjenstmulighederne laa. Hans Optræden paa Generalforsamlingen blev dog af Aktionærerne i Store Nordiske udlagt paa den Maade, at man ansaa ham for en betalt Agent for Tietgen. Hermed var København blevet Centrum for et af de store Verdenstelegrafskaber, der siden har formidlet en væsentlig Del af Telegramtrafikken mellem Vesteuropa over Rusland til den fjerne Orient.

Af Tietgens andre Trafikselskaber fra denne Periode skal nævnes *Det kjøbenhavnske Sporvejselskab* (1863), der gav Byen den første Skinnesporvej paa Europas Fastland. Videre i 1872 Reorganisationen af *Burmeister & Wains Skibsværft*. Her havde Tietgen særlig tænkt paa den Reparationsvirksomhed, der burde kunne trives i København i Tilknytning til Passagen af Drogden, som jo er et af Verdenshandelens tættest trafikerede Strøg. Her skete desuden de fleste Grundstødninger paa dansk Omraade, og det faldt derfor ganske



Store Nordiske Telegrafskabs Hovedkontor paa Kongens Nytorv, opført 1890—94.
(Foroven prydet med Statuen „Elektra” af Stefan Sinding.)

naturligt samme Aar at tilføre en gammel Virksomhed paa Bjergningsomraadet, *Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise*, ny Kapitalkraft gennem Oprettelsen af et Akieselskab. Endelig kan nævnes endnu en Virksomhed i denne Forbindelse, som satte sit vigtige Præg paa den vordende Storstad, nemlig *Kjøbenhavns Telefon Aktieselskab*, der begyndte sin Virksomhed i 1881 med ca. 300 Abonnenter. Et Minde om, hvem der er Stifteren, har man i det Forhold, at Privatbanken den Dag i Dag disponerer over det fine Telefonnummer Central Nr. 1. Alle disse Virksomheder bidrog til at gøre Kjøbenhavn til en moderne By.

Imidlertid gik Højkonjunkturen paa Hæld, men inden Krisen oplevede Verden en hektisk Opblussen af de gode Tider. Krigen mellem Frankrig og Tyskland i 1870—71 stimulerede i sig selv Forretningslivet, men det var Smaating i Sammenligning med, hvad Freden skulde bringe. Fredsbetingelserne rummede en Bestemmelse om, at Frankrig skulde udrede 5 Milliarder Guldfrancs i Krigsskadeserstatning til Tyskland. Denne enorme Sum tilvebragtes næsten omgaaende, idet den udbødes i franske Statsobligationer, der tegnedes over hele Kloden med en saadan Tillid, at Beløbet blev overtegnet i stor Hast. Ogsaa herhjemme tegnedes franske Krigsobligationer i ret stort Tal. Den tyske Regering satte paa forskellig Maade Milliarderne i Omløb i Tyskland med det Resultat, at en voldsom Inflationsbevægelse udbrød, under hvilken en Mængde nye Selskaber startedes.

Som tidligere omtalt var det nu navnlig inden for Industrien, at Aktieselskabsformen holdt sit Indtog. Perioden har i den økonomiske Historie faaet Navnet »Gründerperioden«, og dette Ord har en ikke alt for god Klang. Sagen var den, at der ikke eksisterede den nødvendige Aktieselskabslovgivning, saaledes at Banen i Virkeligheden var ret fri for samvittighedsløse Spekulanter, der blot var interesserede i at faa startet en Række Foretagender og ved mere eller mindre lyssky Midler søgte at faa jobbet Aktierne saa højt op, at de kunde skille sig fra dem med Fortjeneste. Perioden endte i Sommeren 1873 med en voldsom Krise, der ogsaa kom til at sætte sine Spor her i Landet. Men under alt dette maa man ikke glemme, at der under Gründerperioden ogsaa skabtes Virksomheder af en mere bestandig Karakter.

Paa hjemlig Grund blev Tiden frugtbar ved Stiftelsen af en Del af de ovennævnte Virksomheder, saaledes Store Nordiske, Burmeister & Wain samt Em. Z. Svitzer. Endvidere karakteriseres disse Aar af en livlig Byggevirksomhed i København, hvor blandt andet Kvarteret omkring Sørtorvet opstod med de mange Taarne og Spir, der vakte Datidens uskrømtede Beundring som noget af det smukkeste, man hidtil havde set. Paa samme Maade bebyggedes Kvarteret omkring Angleterre med et helt nyt Kvarter, der i hvert Fald havde den Fordel, at man fik ryddet op i nogle af de mest uhumske Gyder i den gamle By. Begge disse to Byggeforetagender var Tietgen og Privatbanken Deltagere i.

Et andet karakteristisk Træk ved Gründerperiodens københavnske Aflægger er et kraftigt Opsving i Interessen for Bankvirksomhed. Ikke mindre end to af Landets tre største Banker, *Landmandsbanken* og *Handelsbanken*, stiftedes i disse Aar, henholdsvis 1871 og 1873, og samtidig udvidede den gamle Storbank, Privatbanken, sin Aktiekapital meget stærkt.

Krisen blev ikke af en lignende Heftighed som den i 1857 — i hvert Fald ikke her i Landet, den fortonede sig snarere i en graa og trist Nedgangsperiode, der strakte sig over det meste af Resten af dette Tiaar. Samtidigt indvarslede den nye Krise — i Modsætning til Krisen i 1857 — et generelt Fald i Priserne, der skyldtes Overgangen til Guldmøntfod, og som fortsatte til langt op i Halvfemserne.

Med Gründerperioden standsede Tietgens Initiativ paa Handelens Omraade og for saa vidt ogsaa paa Samfærdselsmidlernes. Han fik i Halvfjerdserne nok at gøre med at bjerge det, han allerede havde skabt, sikkert gennem Brændingen, og navnlig Store Nordiske gav ham mange vanskelige Stunder i de følgende Aar. Men Tietgens Initiativ var ikke hermed lammet. Paa andre Omraader fortsatte han med at udfolde sin skabende Kraft, men det drejer sig nu om Start af rene Industriforetagender og væsentlig saadanne, som bygger paa danske Raastoffer.

Vi konstaterer blot til Slut, at Aarene fra 1857 til ca. 1880 har ført vor By frem med



Fjerde Søforsikringselskabs Bygning paa Hjørnet af Bredgade og Fredericiagade.

Kæmpeskridt. Den er nu ikke blot en Handelsby, men har faaet et stærkt facetteret Erhvervsliv, der ogsaa rummer en begyndende Storindustri. København har ogsaa i de forløbne Aar i ualmindelig Grad styrket sin Stilling med Hensyn til Samfærdselsmidler, saaledes er den nu i 1872 Rederiby i samme Format, hvad Tonnage angaar, som den havde været det i Aaret 1800, da den glimrende Handelsperiode kulminerede. Der var blot den afgørende Forskel, at nu hvilede Københavns Erhvervsliv paa et naturligt, selvskabt Fundament, ikke som dengang paa Forhaabningen om, at Krigstilstanden ude i Europa vilde vare evigt, og at den danske Neutralitet vilde gøre det samme.

KØBENHAVN UNDER LANDBRUGETS KRISEAAAR. Omkring 1880 begyndte Verdensmarkedets Kornpriser at falde. Aarsagen var, at Kornet fra U. S. A. og Rusland, takket være de nye Jernbaneanlæg, kunde kastes paa det europæiske Marked til Priser, der i mange, gamle Landbrugslande gjorde Kornavlens urentabel. Det er velkendt, hvorledes

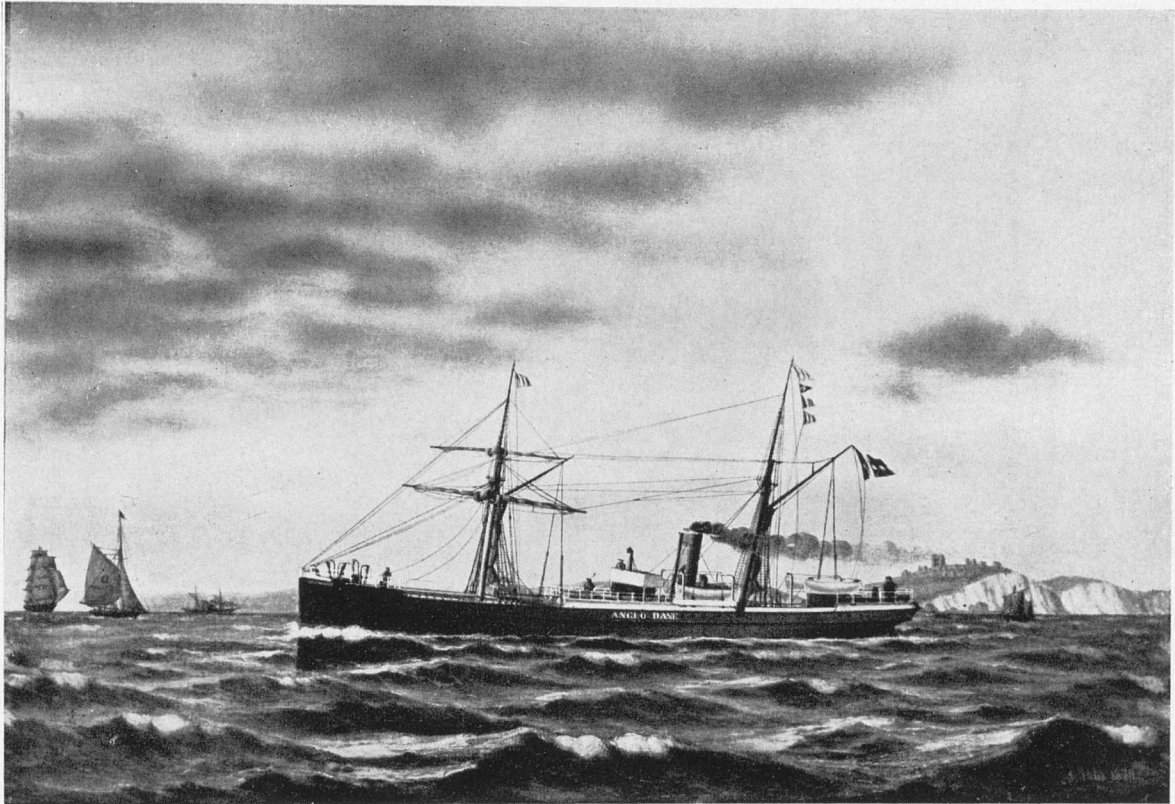
den danske Bonde mødte denne Situation ved i Løbet af en halv Snes Aar at lægge Avlen om til Husdyrbrug, og det er ogsaa velkendt, at denne Omlægningsperiode blev en ualmindelig trang Tid for det danske Landbrug. Derimod ramtes København ikke i videre Grad af de kriseagtige Tilstande inden for Landbruget, tværtimod, den nye Tingenes Tilstand kom paa flere Maader til at betyde en Styrkelse i Københavns Stilling over for det øvrige Land.

Kornhandelen var i vid Udstrækning forblevet paa de store Provinskøbmænds Haand, selv om København i Fyrrerne og navnlig i Halvtredserne ogsaa havde vundet sin betydelige Plads i den danske Kornhandel.

Da nu Bønderne begyndte at opfodre deres Korn i Stedet for at sælge det til Provinskøbmændene til Eksport, kommer disse i en vanskelig Situation ved at blive berøvet det, der hidtil har været deres Forretnings solide Grundlag. Udviklingen medfører imidlertid hurtigt, at man ligefrem maa gaa over til at importere Korn for at kunne dække det nye forøgede Behov. Her er det, København vinder frem paa Provinsens Bekostning, idet de store Ladninger, i hvilke Kornet toges hjem fra Produktionsstederne, oversteg Provinskøbmændenes økonomiske Evner, saaledes at København fik en central Plads i Kornhandelen, der faktisk erobredes fra Provinskøbmændene, hvis Storhedstid i det hele taget nu var forbi.

Man vil med Rette spørge, hvorfor Provinskøbmændene da ikke overtog Eksporten af de nye Landbrugsprodukter, saaledes som de havde gjort det med de gamle. Det var de ogsaa paa Vej til, men der var mange Hindringer, der gjorde, at det aldrig lykkedes for dem. For det første krævede Smør, Flæsk og Æg en meget hurtig, daglig Afskibning. Det kunde den enkelte Provinskøbmand ikke klare. Hele Landets daglige Afskibning svarer i Dag til et Par Skibsladninger, der til Gengæld er overordentlig kostbare. Der bliver derfor kun Tale om ganske faa Eksportbyer. Esbjerg bliver den største og København den næststørste. Enhver Københavner husker det Liv, der indtil Krigen rørte sig Torsdag Eftermiddag i Kristiansgade, naar alle »Smørbaadene« skulde af Sted.

Den anden Faktor, der stopper Provinskøbmændenes paabegyndte Initiativ i denne Retning, er Andelsbevægelsen, der vel i Begyndelsen kun omfattede Produktion, men som efterhaanden ogsaa fik Haand i Hanke med Afsætning, saaledes at en væsentlig Del af de danske Landbrugsvarer gaar til England uden om den egentlige Handel, idet Vejen f. Eks. ganske simpelt gaar fra Mejeri til Smørekseksportforening og derfra til Udlandet. Men af den Del af Landbrugseksporten, der forblev paa Købmandshaand, lykkedes det København at sikre sig en væsentlig Part, og endelig fik ogsaa mange af Andelsselskaberne deres Hovedsæder i København, hvad der jo gav Anledning til Fortjeneste paa mange Maader.

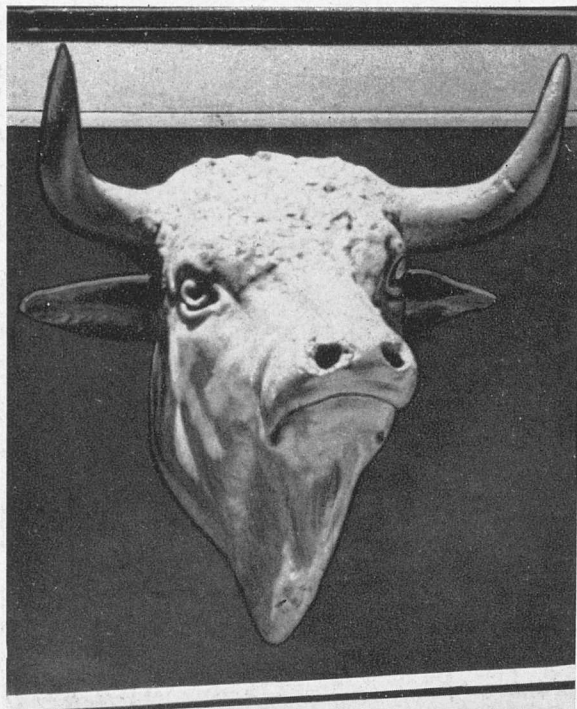


Skruedampskibet Anglo Dane. Kronborgmuseet.

Selve den Kendsgerning, at den danske Engroshandel forandres fra en naturligt kombineret Im- og Eksporthandel til en overvejende Importhandel, kommer ogsaa til at favorisere den københavnske Grossererstand, idet de gode Kredit- og Samfærdselsforhold naturligt gør København til Stabelstad for Danmarks Import af fremmede Varer, saaledes at den ny Tingenes Tilstand i Virkeligheden i høj Grad kommer til at begunstige København.

DEN KØBENHAVNSKE HANDELSSTAND EFTER NÆRINGSLOVEN. Det er tidligere antydet, at der i Slutningen af det nittende Aarhundrede foregik vældige Strukturforandringer inden for den københavnske Handelsstand.

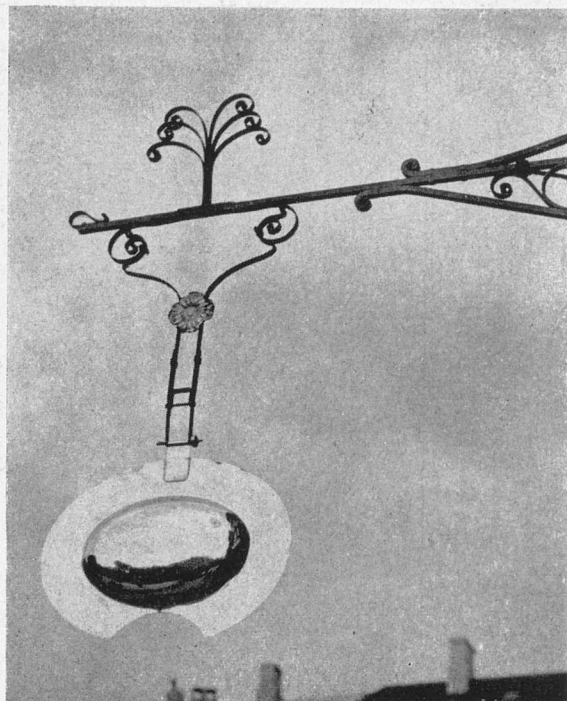
Den nye Frihed, der var skabt af Næringsloven, gav den københavnske Grossererstand en Storhedstid; Grosserernavnet var Genstand for den dybeste økonomiske Ærefrygt i denne Periode, skønt den i Virkeligheden rummer Begyndelsen til Opløsningen af det gamle københavnske Grossererbegreb som en Storkøbmand, der driver en vidtstrakt Forretning med mange Varer og paa fremmede Lande.



Gammeldags Skilte: Slagter og Bager.

Endnu samledes Eliten af den københavnske Købmandsstand om Børsen — Krøyers berømte Børsbillede fra 1895 betegner Afslutningen af Storhedstiden. Det er et meget interessant Billede, idet det rummer en Række Pointer i sin Opstilling af Figurerne, der afspejler Personernes indbyrdes Forhold og Gruppering. Karakteristisk i saa Henseende er Tietgens Placering i Billedets Midte, men ganske isoleret. Han slutter sig ikke til nogen af de passierende Grupper, men er alligevel Billedets reserverte og tilknappede Hovedperson.

Hvis man imidlertid vilde analysere de enkelte Personers Forretningsforhold, vilde man komme til det Resultat, at der er foregaaet store Forandringer i den københavnske Handelsstands Top. For det første rummer Forsamlingen nu adskillige, der ikke egentlig kan siges at være Grosserere i gammeldags Forstand. Der er Skibsredere, Veksellerere, Forsikringsmænd og Indehavere af Stormagasiner, men navnlig er der en Mængde, der i Virkeligheden er blevet Industrimænd. Ogsaa blandt de »egentlige« Grosserere er der sket Forandringer. For det første er mange, som tidligere omtalt, blevet udelukkende Importører, og endelig er der en Del, der væsentlig lever af Agenturvirksomhed, selv om det er i stort Format.

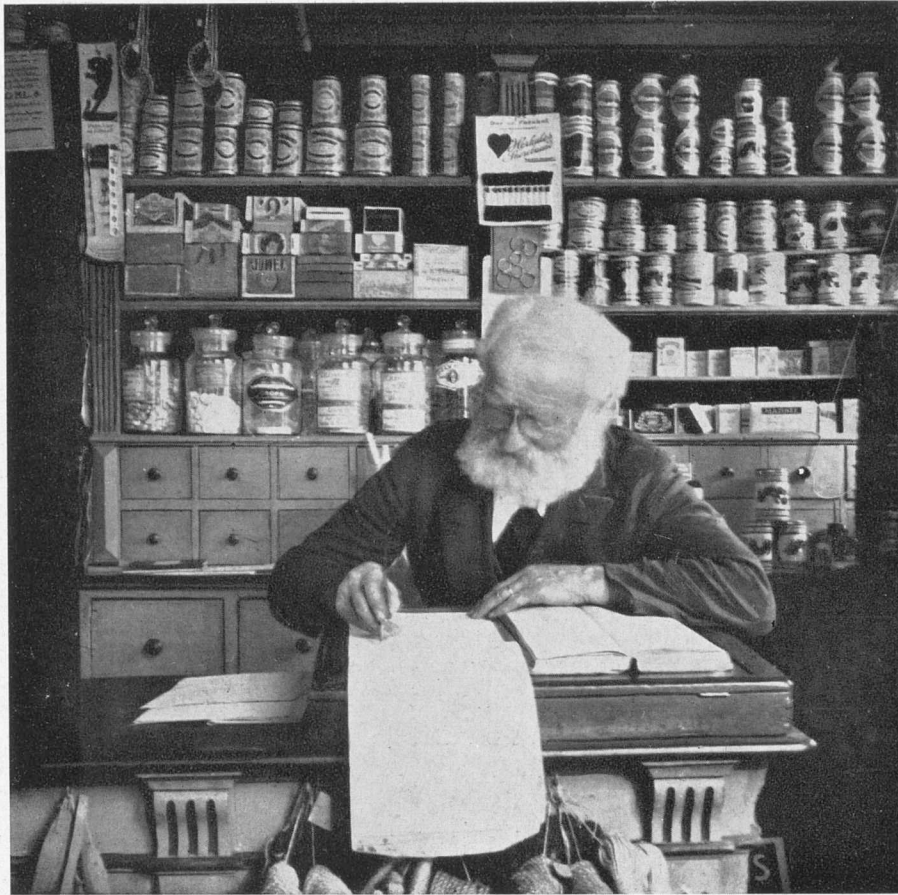


Gammeldags Skilte: Skomager og Barber.

Det, der holder dem sammen i disse daglige Børstimer, er da ogsaa først og fremmest Tradition, og en god Tradition, eftersom den fik den københavnske Handelsstands Spidser til at føle sig solidariske. Det er beklageligt, at Traditionen ikke længere eksisterer. Nu er Børsen ikke længere »Købmændenes Samlingssted«, som det hedder i de gamle Forordninger. Det er udelukkende Pengehandelens Mænd, der mødes til Kursnoteringen. Det, der sprængte Traditionen, var den forrige Verdenskrig. Da Børssalen fyldtes af en larmende Hob Spekulanter fra alle mulige Samfundslag, fortrængtes Børsens oprindelige Gæster, og de er aldrig vendt tilbage. Man klarer sig med Telefonen.

Ogsaa Detailhandlerstanden er kommet under Udviklingens Lov. Efteraaret 1861 var en bedrøvelig Tid for de gamle københavnske Handelslaug. Man forberedte sig paa den ny Tid ved at aflevere den gamle i Form af Laugslader og Protokoller paa Museum og imødesaa den ny Tid med bange Anelser. Næringsloven havde aabnet Adgang til at lade de gamle Handelsorganisationer fortsætte under andet Navn som Understøttelsesforeninger til Forvaltning af de ofte ret betydelige Legatkapitaler, der i Tidens Løb var samlet til Forsørgelse af Organisationernes Gamle paa de talrige Stiftelser.

Men det varer ikke længe, inden der i disse nye Foreninger hæver sig Røster for, at



Gammeldags Urtekræmmerforretning.

Organisationen skal være andet og mere end rent velgørende. Man ønsker dem omdannet til egentlige Handelsforeninger, der kan varetage Medlemmernes Tarv over for illegal Konkurrence. I Løbet af Tiden indtil Firsernes Slutning dannedes en Række saadanne *Handelsforeninger* i København. De repræsenterede, som f. Eks. Urtekræmmerforeningen, et gammelt Handelslaug, eller de stiftedes af en af de mange nye Brancher, der opstod i denne Tid, som f. Eks. Læderhandlerforeningen, eller de repræsenterede en lokal Sammenslutning som f. Eks. Frederiksberg Handelsforening. Forskellige ydre Trusler, navnlig Opretelsen af Forbrugsforeningen for Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger, fremkaldte i 1890 et Samarbejde mellem disse Foreninger, der i 1892 fik Navnet *De københavnske Handelsforeningers Fællesrepræsentation*.

Detailhandlernes Forhold til Grossererne var køligt. Navnlig saa man med Skepsis paa Tietgen, der omkring 1890 havde agiteret for en saakaldt »Store«, som skulde bringe et



„Detailhandel. Frugt & Grønt.“ Med Udstilling af Varer.

Samarbejde i Stand mellem Landboer og Industri og Grosserere uden om Detailhand-
lerstanden.

Der lurede i det hele taget mange Farer paa Detailhandlerne. Paa denne Tid — i
Firserne — begyndte *Stormagasinerne* at vise sig i København — et ubedrageligt Stor-
stadstegn. Karakteristisk for de danske Stormagasiner er, at de er opstaaet inden for
Manufakturbranchen, hvorfra de langsomt har arbejdet sig frem. De er alle begyndt som
Enkeltmandsfirmaer og er først paa et sent Tidspunkt blevet Aktieselskaber.

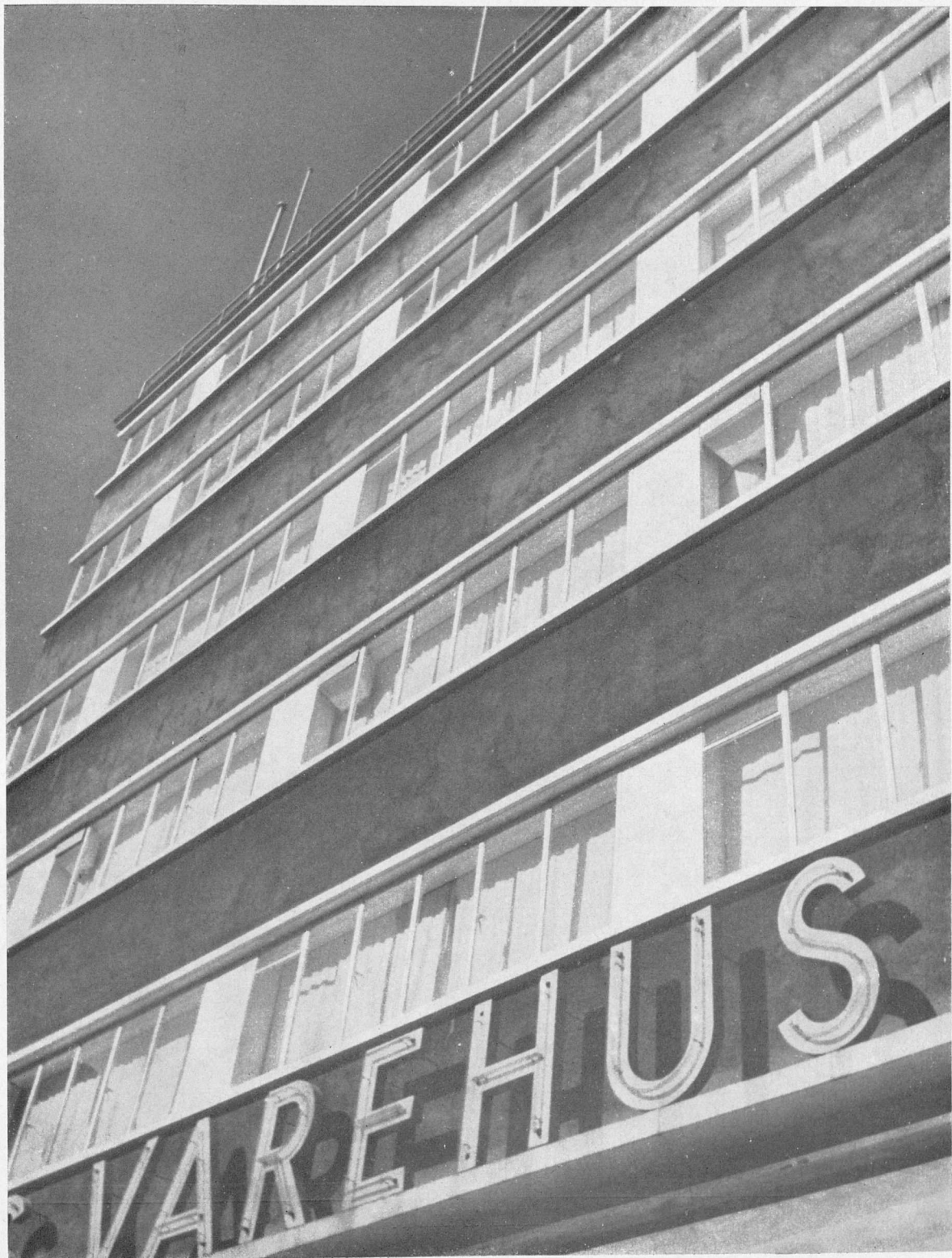
Ogsaa fra *Brugsforeningsbevægelsen* truedes Detailhandlerne. Dog først paa et ret sent
Tidspunkt i København, idet de danske Brugsforeninger indtil forrige Krig havde deres
væsentligste Kundekreds paa Landet. En af Aarsagerne hertil var, at Fagforeningerne i
Begyndelsen saa med en vis Skepsis paa Brugsforeningerne, idet de mente, at den Fordel
i Penge, der flød af at være Medlem af en Brugsforening, maaske kunde faa Arbejderne til
at glemme, hvad der var Hovedformaalet med deres egen Bevægelse.

Helt uden Beskyttelse staar Detailhandlerne nu ikke i denne vanskelige Tid. Næringsloven
af 1857 rummer nemlig en meget væsentlig Indskrænkning i Næringsfriheden derved, at
den forbyder at have mere end eet Udsalgssted i hver Kommune, idet man paa denne
Maade vilde hindre Storkapitalen i at trænge ind i Detailhandelen og slaa den lille De-
tailhandler ud.

I denne Periode faar man rigtige Butikker, hvis Udstyrelse naturligvis er beskeden efter
vore Forhold, men som dog betød et enormt Fremskridt over for Tiden før 1857. Inden for
Levnedsmiddelforretningerne er Udviklingen særlig stærk, idet Byens Vækst medfører, at
Torvehandelen mindre og mindre benyttes af Forbrugerne direkte, ligesom ogsaa de nye
hygiejniske Krav gør, at man nødig forsyner sig hos en tilfældig Torvebonde.

Hvad der ellers karakteriserer Perioden, er det, at Myndighederne overlader til de Hand-
lende helt at klare sig selv. Der er dog eet Punkt, hvor man skaffer sig de Handlendes
Medarbejderskab, hvad der jo er noget helt andet end at udøve Formynderskab over for
dem, som man gjorde det indtil Næringsloven. Det er ved Oprettelsen af *Sø- og Handels-
retten* i 1862. Ved dette skaffede man sig, som det senere skulde vise sig, et meget værdis-
fuldt Medarbejderskab ved at indkalde sagkyndige Læggdommere blandt Handelens og
Søens Folk i saadanne Sager, hvor Kutymen maatte lægges til Grund ved Domsafsigelser.
Det blev et lykkeligt Samarbejde. Der har staaet stor Respekt om de Domme, som Sø- og
Handelsretten i København i de forløbne Aar har afsagt.

NYT INITIATIV — FRIHAVNEN OG Ø. K. Omkring 1890 vaagnede Frygten for den
gamle Konkurrent Hamborg op igen.



Moderne Stormagasin.

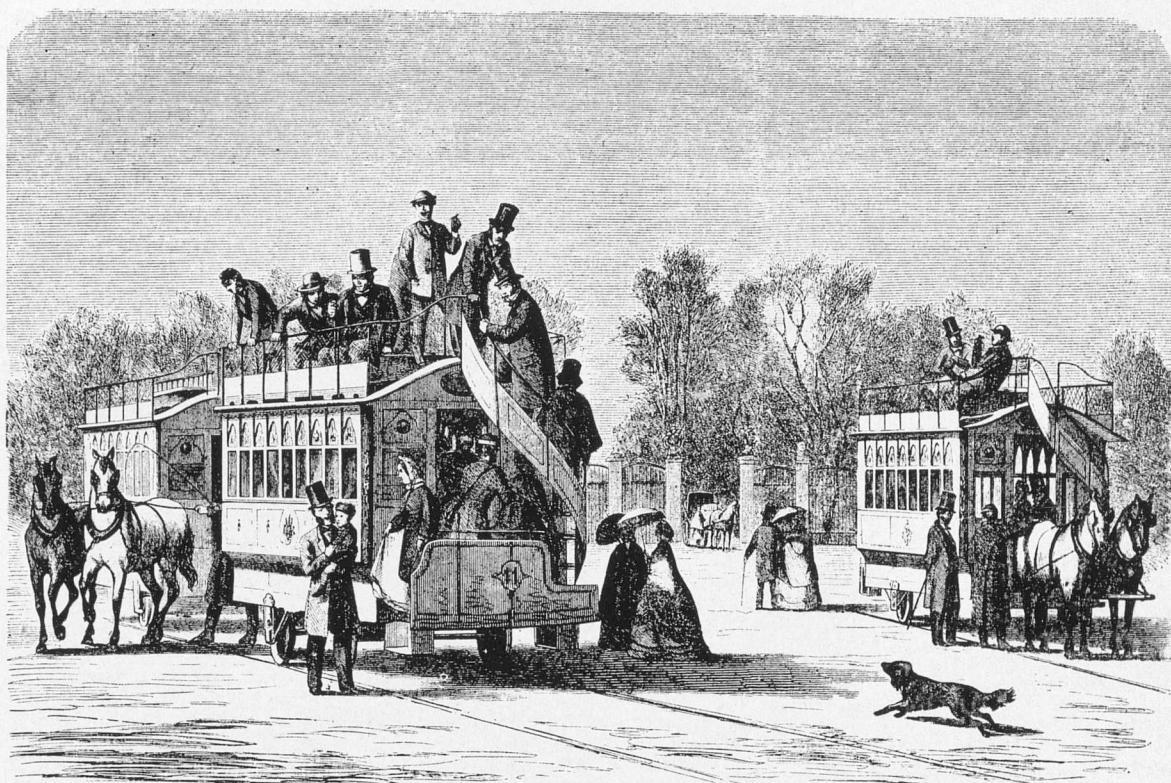
Sagen var den, at Hamborg i 1888 var blevet indlemmet i det tyske Rige i toldmæssig Henseende. Derfor skulde Byen til Erstatning for tabte Muligheder med Hensyn til Transithandel forsynes med en Frihavn.

Hertil kom, at man var begyndt at arbejde paa Kielerkanalen, der foruden militære Formaal naturligtvis ogsaa skulde bidrage til at styrke Hamborgs Position i Østersøen. København stod med andre Ord over for den Situation ikke længere at beherske den eneste Indgangsvej til Østersøen.

Der var mange herhjemme, der med Bekymring saa paa denne Udvikling; og heldigvis var der ogsaa nogle, som fik omsat Bekymringen i Forsvarsforanstaltninger mod Hamborgs Fremtrængen. Den kendte Frihandelsmand *Peschke Kødte* skabte allerede i 1887 Slagordet »København sover — Hamborg arbejder«. Under denne Devise søgte man at vække Medborgerne til Daad, hvad der ogsaa lykkedes. *Isak Glückstadt*, der var Direktør for Landmandsbanken, fik stiftet *Københavns Frihavns Aktieselskab*, som paabegyndte Anlægget af en ny Havn Nord for den gamle. Hermed haabede man at kunne skabe et Modtræk mod det hamborgske Fremstød derigennem, at der aabnedes Muligheder for Transithandel under de bedst mulige Forhold ved de Hjælpeidler, som en moderne indrettet Frihavn kunde stille til Raadighed. I Aaret 1894 — Aaret før Kielerkanalen aabnedes — kunde den nye Havn tages i Brug. Men der var store Begyndelsesvanskeligheder, og de kom fra en Kant, hvor man egentlig ikke skulde have ventet dem. Det var nemlig fra Tietgen, at Modstanden mod Frihavnsprojektet udgik. Det var, som om han ved denne Lejlighed helt fornægtede sin Fortid. Man skulde jo synes, at et Projekt, der havde til Formaal at udbygge Københavns Stilling som Østersøens Transitby paa Forhaand maatte være sikker paa hans Tilslutning. Men der var i Mellemtiden sket det med Tietgen, at han var blevet Industrimand og dermed ogsaa Beskyttelsesmand. Nu koncentrerede han sine Kræfter om Hjemmemarkedet — han havde tabt sin Ungdoms Eventyrlyst.

Frihavnsagen er vist den første betydningsfulde Sag, der er blevet bragt til en Afslutning uden Tietgens Medvirkning, siden han i 1857 tiltraadte Stillingen som Privatbankens Direktør. Siden havde »Gehejmeraaden« været med i alt. Paa hans Velvilje havde al Succes for unge Forretningsmænd beroet. Og den opnaaede man for Resten ikke uden videre. Her staar vi altsaa over for noget, der ikke alene gennemførtes uden Tietgens Medhjælp, men ligefrem paa Trods af hans Ønsker. Hans Magt — eller rettere Enevælde — er ved at være brudt, og 1896 brød han ogsaa selv sammen og gik ud af Sagaen, selv om han først døde i 1902.

Derfor vender Tietgen ikke tilfældigt Ryggen til Glückstadt paa Krøyers Børsbillede. Og derfor saa der meget tomt ud i den nye Frihavn. Kun ved et udenlandsk Journa-



Sporvogne paa Holdepladsen ved Frederiksberg Have. Træsnit i Illustreret Tidende 1865.

listbesøg i Anledning af Havnens Aabning gjorde Tietgen en virkelig loyal Gestus. For at imponere de fremmede lod han alle det Forenedes hjemmевærende Skibe slæbe ud i de nye Bassiner, der saaledes for en Dag fik Liv, selv om Pakhusene var tomme.

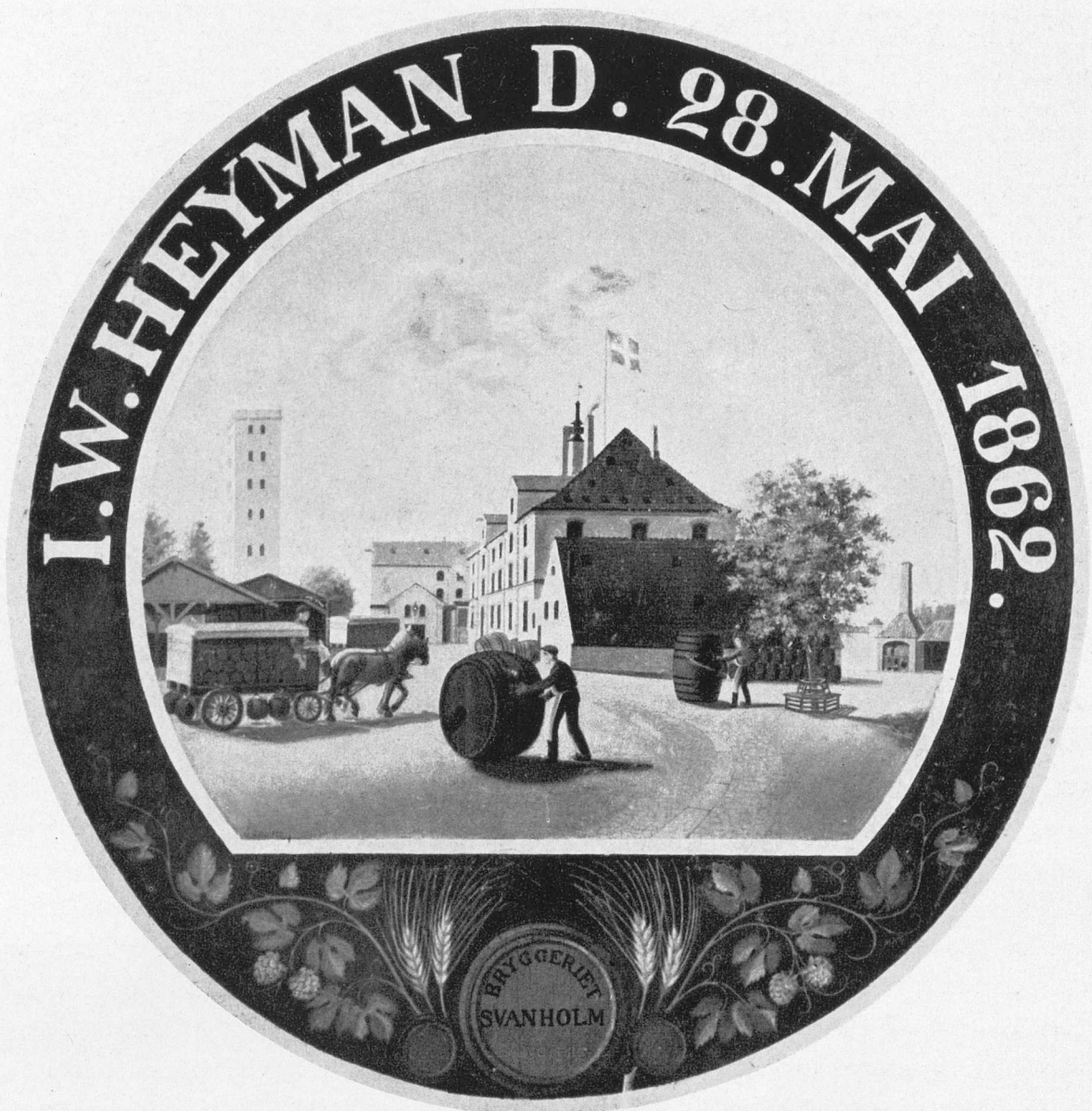
Det lykkedes dog, inden Tietgen døde, at faa de to Mænd forsonede. Ved en Fest drak Tietgen under almindelig Opmærksomhed et Glas med Glückstadt. Det blev for Frihavnen et historisk Øjeblik, for fra da af begyndte det Forenedes Skibe at søge til Frihavnen, hvis nye Lossegrejser betød et stort Fremskridt i Forhold til, hvad den gamle Havn havde kunnet byde paa. Navnlig Silopakhuset fik Aktualitet i Forbindelse med den nye Rute til den mexikanske Golf, hvorfra vi dengang fik en stor Del af vort Majsforbrug. København blev ligefrem Centrum for Majshandelen i Nordeuropa, og omkring Aarhundredskiftet forsøgte en Corner for Majs med Københavns Frihavn som Centrum. Al Majs, der kunde skaffes, købtes op paa Spekulation. En Tid saa' det ud, som om det hele vilde bryde sammen, men til sidst steg Priserne, saa Spekulationen kom frelst i Land.



Nyhavn.

Som København nu blev et Centrum for Majshandelen, havde den allerede været det i en Aarrække for Kornhandelen. Det var kommet meget naturligt sammen med Begyndelsen af den store Kornimport i Firserne. Københavns Børs havde vist Sagen sin Interesse, og *Voldgiftsudvalget for Korn og Foderstoffer ved Københavns Børs* havde forstaaet at give sine Kendelser en saadan Vægt, at det blev almindeligt i Kontrakter for Østersøen at acceptere Københavns Arbitrage i Tilfælde af Uoverensstemmelser med Hensyn til Kvalitet og Pris.

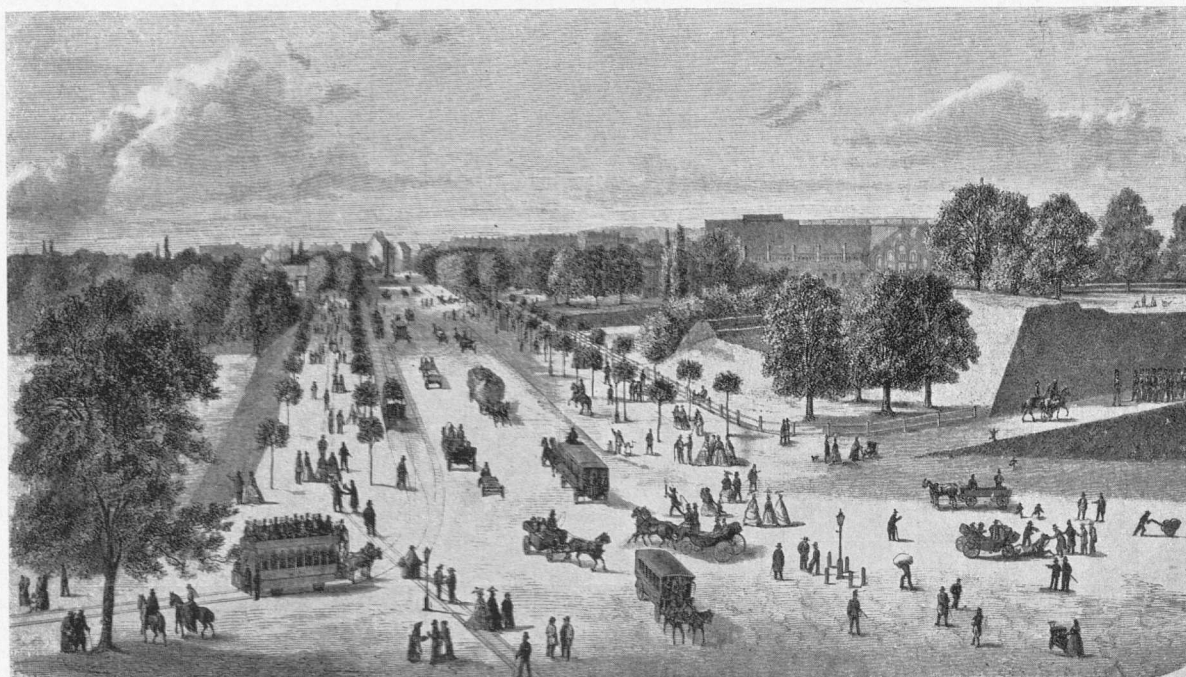
Med Frihavnen tilførtes der den københavnske Handel et værdifuldt nyt Element. Ganske vist lykkedes det ikke — som de mest optimistiske havde haabet — at gøre København til Østersøens absolutte Stabelplads, men man kom da et Skridt videre. I Frihavnen udlossede de store Skibe fra de oversøiske Lande deres Ladninger, og herfra spredtes de med Smaaskibe til Østersøens Havne og til den danske Provins. Op-



Bryggeriet Svanholm 1862. Skydeskive paa Den kongelige Skydebane.

naelsen af Landets eneste Frihavn betød ogsaa en yderligere Udbygning af Københavns Stilling over for Provinsen.

Engang i Begyndelsen af Halvfemserne kom en yngre Mand mellem 35 og 40 hjem fra Østen for at forelægge nogle vidtflyvende Planer for den københavnske Forretningsverdens ukronede Konge, C. F. Tietgen. Det var *H. N. Andersen*, der efter en Række be-



Vesterbros Passage efter at Vesterport var revet ned 1857.
Træsnit i Illustreret Tidende 1867.

vægede Aar nu sad som Chef for sit eget Handelshus, Andersen & Co., i Bangkok. Han syntes, at det var en Skam, at hans Fædreland ikke var med til at udnytte Østens rige Chancer, saa meget mere som der jo havde været en Tid, hvor Dannebrog hyppigt saas i Troperne, og hvor Danmarks Navn havde været kendt og agtet i Indien og paa Kinakysten. Nu vilde han skaffe sig københavnsk Kapital til at give sit Firma det Format, der maatte til, for at hans Planer kunde lykkes. Samtalen med Tietgen skal have været kort. Andersen mødte et blankt Afslag.

Han gav dog ikke op, men gik til den næste i Rang, og det var, som vi har set i Frihavnsagen, Isak Glückstadt. Her fik han en anden Modtagelse. Det var lige en Mand, Glückstadt kunde bruge til sin nye Frihavn. Andersen fik Kreditten, og Forholdet udvikledes, saa at Andersen i 1897 flyttede sit Firma til København, hvor det overgik til det nystiftede *Østasiatisk Kompagni*, hvis Direktør han blev, og hvis Ledelse han holdt i sin Haand til sin Død i 1937.

H. N. Andersen gik sine egne Veje som Forretningsmand. Og han gik mod Strømmen. Paa et Tidspunkt, hvor alt stod i Specialiseringens Tegn, hvor den enkelte kun handlede med een Vare, gik Andersen den anden Vej. Hans Virksomhed mindede egentlig mere

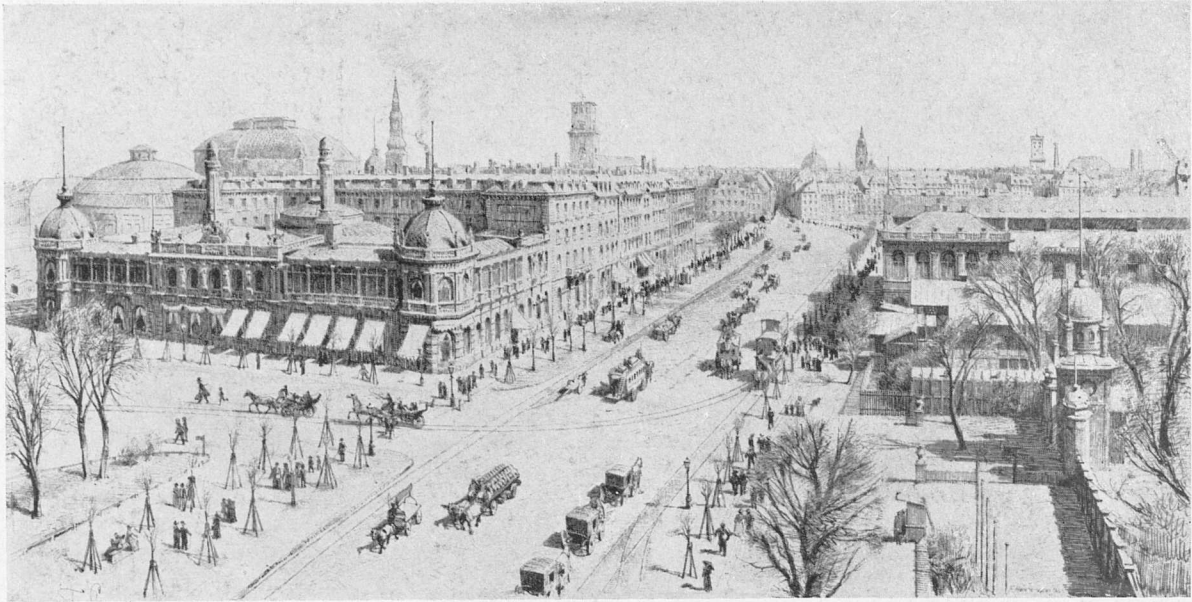


Industriforeningens Bygning, opført 1870—1872.

om det attende Aarhundredes Idealer, hvor det afgørende var, hvilke Lande man handlede med, og hvor man saa til Gengæld handlede med alle de Varer, det paagældende Land havde at sælge.

Tietgens centrale Magtmiddel havde været hans Stilling som Direktør for Privatbanken; mens Bankvirksomhed var saa omtrent det eneste, H. N. Andersen ikke gav sig af med. Tietgen havde skabt mange af sine Virksomheder ved at pumpe ny Kapital i gamle Foretagender, kort sagt ved at gøre dem til Aktieselskaber. H. N. Andersen byggede de fleste af sine Virksomheder op selv. Rygraden i dem var Rederi- og Handelsvirksomheden, der efterhaanden fik en stor Del af sine Indtægter ved at være Aktionær i de mange Søster- og Dattervirksomheder, som efterhaanden byggedes op. Tietgen var, saa længe han levede, i sig selv en Institution. Da han døde, forsvandt Centralledelsen fra det, vi kalder de tietgenske Selskaber. Hans Magtstilling var først og fremmest af personlig Art. H. N. Andersen derimod fik gjort Ø. K. til en Institution af vidtrækkende Karakter i det danske Erhvervsliv, og selv om det mistede en stærk Mand ved hans Død, har Kompagniet dog fortsat sit Liv ad de Baner, som han har afstukket.

C. F. Tietgen og H. N. Andersen er saa langt de største Skikkelser, det københavnske (og danske) Forretningliv har fostret i den moderne Tid. Tilsammen spænder deres



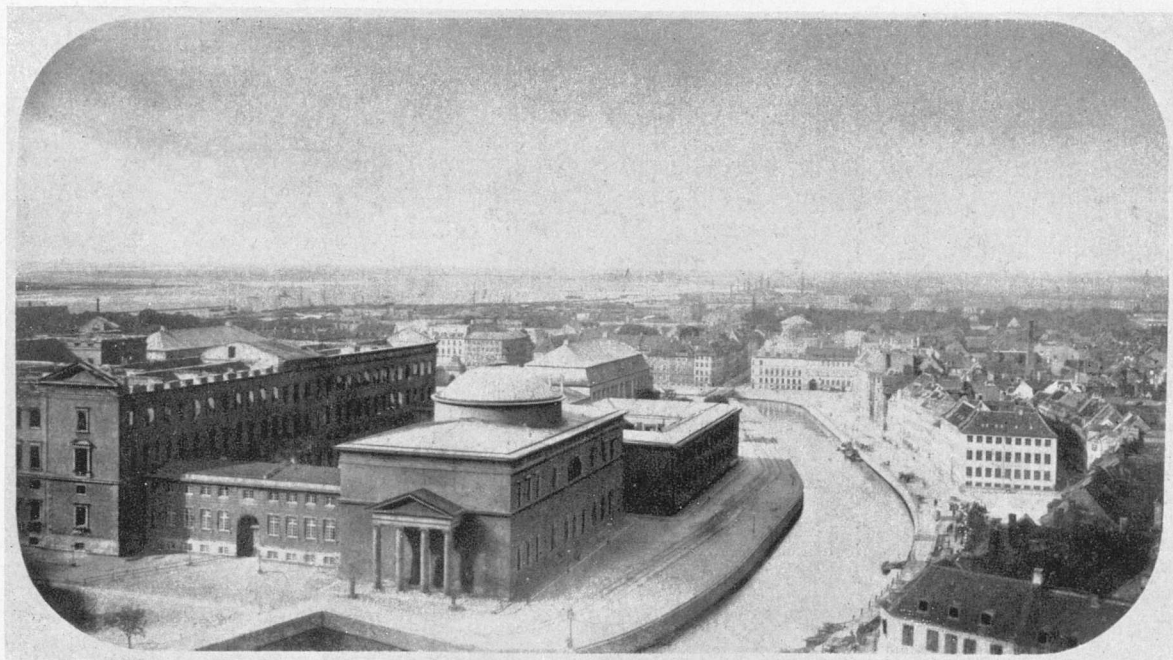
Vesterbros Passage omkring 1890.

Magtperiode fra 1857 til 1937. Mærkeligt, at deres eneste Møde skulde faa et saa fuldkomment negativt Udfald.

TIDEN INDTIL DEN FØRSTE VERDENSKRIG. For de Folk, som har oplevet den, staar Perioden fra 1900 til 1914 som den svundne Guldalder.

Man havde Indtrykket af, at man befandt sig i en Fremgangsperiode, der vel kunde udsættes for temporære Rystelser, men som dog over sig havde noget af Uforgængelighedens Karakter.

De Storstadsdrømme, som Byen havde drømt i det nittende Aarhundredes sidste Halvdelen, syntes nu at skulle realiseres i et støt og rask Tempo. Byen voksede, nye Kvarterer bebyggedes, og nye og stadigt elegantere Forretninger opstod i de egentlige Strøggader, der nu fik deres Særpræg. Ogsaa de store Færdselsaarer til Broerne skiftede Karakter. De almindelige Levnedsmiddelforretninger fortrængtes til Sidegadernes Beboelseskvarterer af den høje Husleje, som de nye Hovedstrøg medførte. Det blev Strøggader i en mere jævn Forstand end »Strøget«s Luksusforretninger. Denne Udvikling er blevet fortsat i vor Tid, saaledes at disse Gader nu domineres af Forretninger, der er baseret paa Strøgsalg som Konfektionsforretninger, Møbelforretninger osv., mens Førstesalslejlighederne optages af Herreskrædderier, Tandlæger osv.



Udsigt over Slotsholmen omkring 1890.

Denne Periode blev navnlig en gylden Tid for Forlystelseslivet, der dengang endnu ikke var blevet ramt af den store Beskatning, som i Dag gør selv et beskedent Restaurationsbesøg til en Luksus. Der udfoldedes en jævn og munter Livslyst, der gjorde, at den kommende Tids Vanskeligheder fik et langt mere dystert Præg, end Tilfældet var før denne Krig, hvor de sidste tyve Aars Uroligheder havde berøvet Indbyggerne enhver Illusion med Hensyn til en varig Fredsperiode.

Den kolossale Udvidelse af Byens Omraade, der skete ved Indlemmelserne i Perioden 1900—1902, forøgede Byens Areal til det tredobbelte. Denne Udvidelse betød yderligere Spredning af Bebyggelsen ved Kvarterer med lavere Huse. En Følge heraf var, at Antallet af Detailforretninger steg stærkt, til Tider næsten faretruende.

Der var stærk Fremgang paa alle Omraader. Vor Handelsflaade befandt sig i en stadig Vækst, og nyt Initiativ sporede paa en Række Punkter. I Begyndelsen af Aarhundredet opstod som et Led i Det Forenedes Virksomhed *Skandinavien-Amerika Linien* til Afløsning af den gamle udprægede Emigrantlinie, Thingvallaselskabet, hvis Virksomhed havde været præget af en Række tragiske Skibsforlis. De nye Dampere, som enhver København var Dus med, »Hellig Olav«, »Oscar den 2.«, »United States« og endelig Li-niens Flagskib »Frederik den 3.«, var efter Tidens Forestillinger virkelig Luksusdampere



Frihedsstøtten. Skydeskive fra 1896. *Den kongelige Skydebane.*

med al moderne Komfort fjernt fra Emigrantbaadenes Mellemdæksrædsler. Hver Torsdag Formiddag Aaret rundt afgik Amerikabaaden under festlige Former fra Frihavnen, en Begivenhed, der hver Gang samlede mange Mennesker. Paa dette Omraade har vor Skibsfart lidt et varigt Knæk i Tiden mellem de to Krige. Efter 30 Aars Forløb maatte Ruten indstilles paa Grund af et stigende Underskud. Ganske vist overtog nye udenlandske Rederier Farten, men alligevel følte Københavnerne det som en Ydmygelse, at deres egen Linie var bukket under.

Skandinavien-Amerika Linien betød ogsaa et marineteknisk Fremskridt, idet Liniens Skibe som de første her i Landet fik installeret traadløs Telegrafi, der først blev almindelig paa andre Skibe i Krigsperioden som Følge af et engelsk Krav.

Det stolteste Øjeblik for vor Handelsflaade i denne Førkrigsperiode indtraf, da Ø. K.s »Selandia« som det første store søgaaende Dieselmotorskib stod ud paa sin Jomfrurejse, der gik Jorden rundt. Ø. K. fortsatte med Bygningen af Dieselskibe, saa at den gamle Flaade af Dampere efterhaanden udskiftedes. Og før denne Krig var Ø. K. kom-



Raadhuspladsen.

met saa vidt, at man var begyndt at udveksle de ældste Dieselskibe fra 1912 med en ny Generation, hvis første Skib blev en ny »Selandia«.

Selv denne gyldne Periode skulde opleve sin Krise. De stigende Konjunkturer, der var begyndt i Midten af Halvfemserne som en Følge af de sydafrikanske Guldfund, afbrødes for en kort Stund af en alvorlig Krise, navnlig i København, i 1908. Her fik den særlig Karakter af en Byggekrise. Byggevirksomheden havde taget et vældigt Opsving siden Aarhundredskiftet. Nu kom Bagslaget. Det viste sig, da Kreditvanskelighederne kom, at en Række Byggeforetagender var meget svagt konsoliderede, hvilket medførte en Række Byggekrak, der i første Omgang ramte Haandværkerne, men hvis Virkninger ogsaa forplantede sig til en Række mindre Banker; saaledes kom Grundejersbanken og Detailhandlerbanken i store Vanskeligheder. Aktionærene tabte deres Penge, men

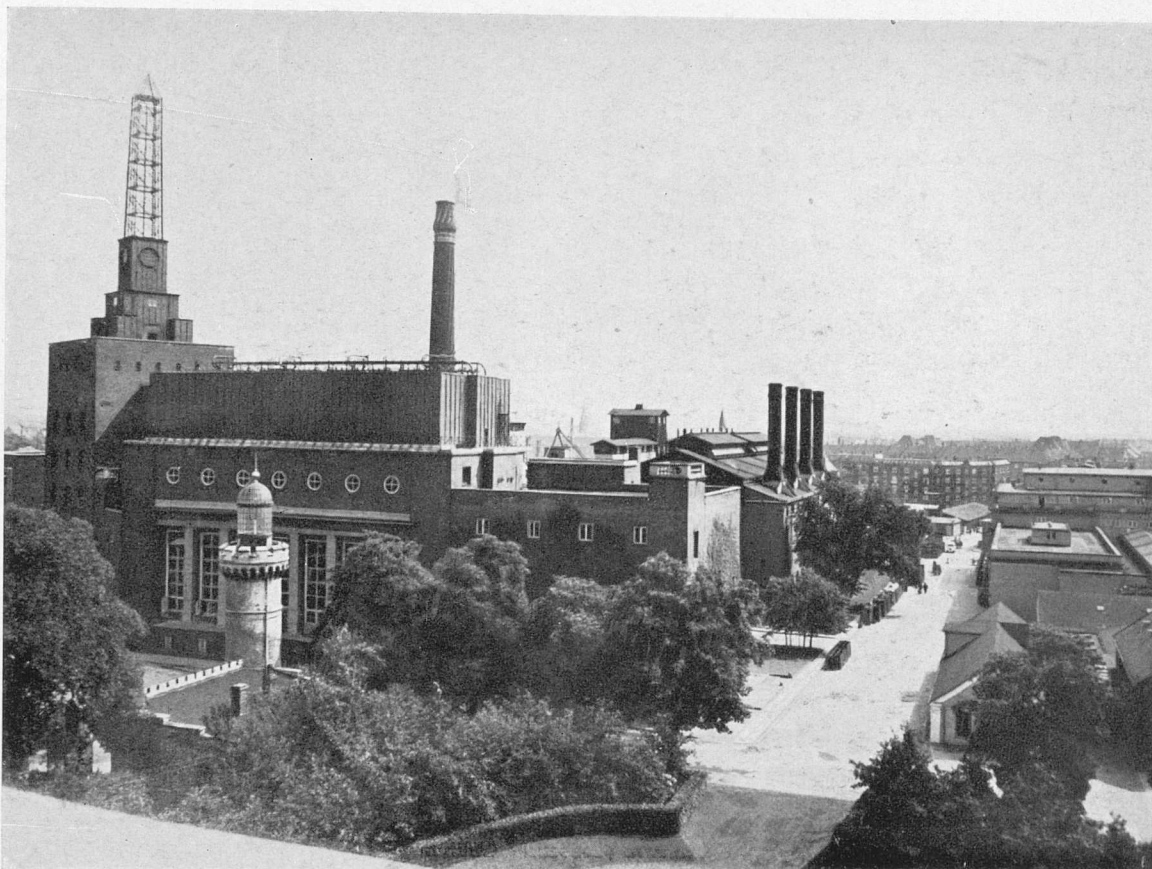


Østasiatisk Kompagnis Bygning ødelagt ved Schalburgtage.

Indskyderne reddedes ved Statens og Hovedbankernes Garanti. Overproduktionen af Lejligheder var meget stor. Der stod i disse Aar 9000 Beboelseslejligheder ledige tillige med 1600 Butikslejligheder. Krakket blev imidlertid hurtigt forvundet. Konjunkturerne fortsatte deres opadgaende Bevægelse — og 8 Aar efter var der Bolignød i København.

DEN FØRSTE VERDENSKRIG. Verdenskrigens Udbrud den første August 1914 kom bag paa de fleste og traf ogsaa den københavnske Handelsstand ganske uforberedt. Der var jo ikke sket den Slags Ting i Mands Minde, og alle var derfor uden Erfaringer med Hensyn til Forløbet af Begivenhederne.

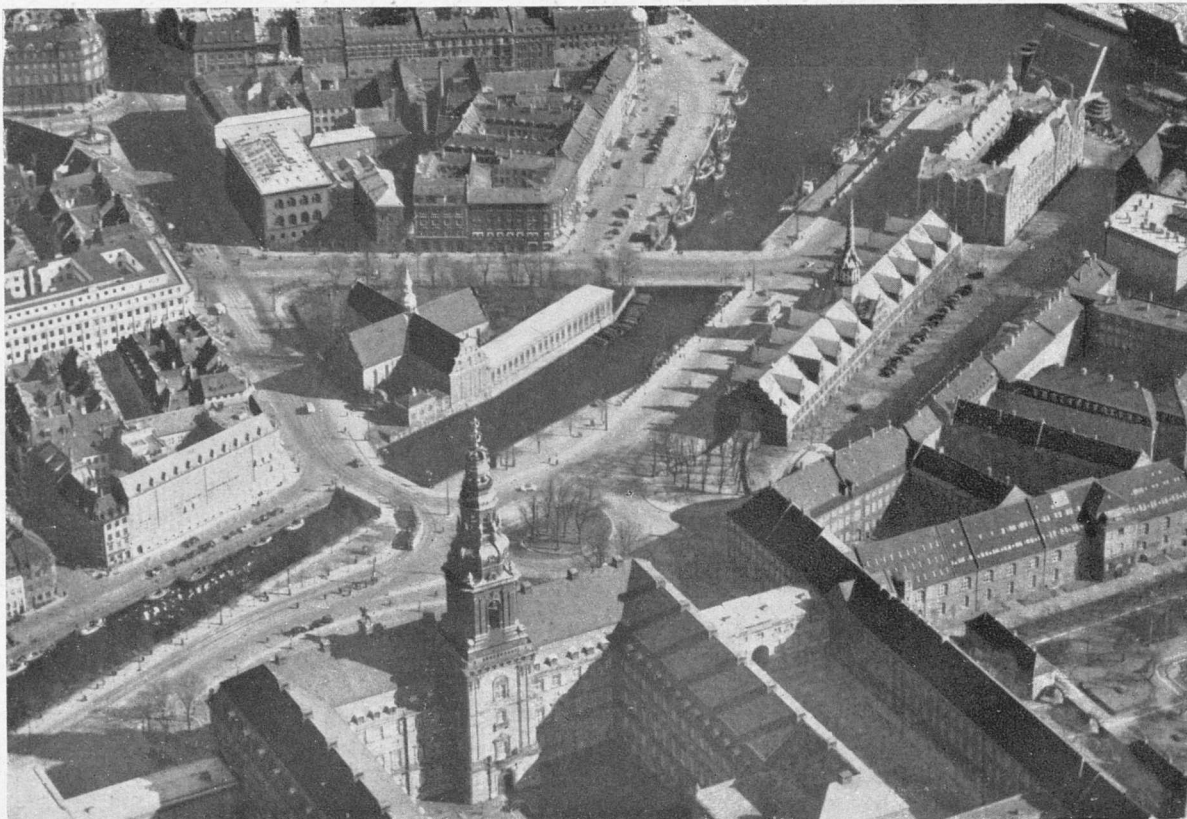
Den umiddelbare Følge af Krigens Udbrud for det københavnske Erhvervsliv var derfor en trykkende *Forretningsløshed*. Det var, som Erhvervslivet var gaaet helt i Staa



Carlsberg Bryggerierne.

under Indtrykket af de voldsomme Begivenheder omkring os, som vi blev mindet om paa nærmeste Haand ved Indkaldelsen af Sikringsstyrken, der satte sit Præg paa Bybilledet. Tanken om København som Fæstningsby, der i Fredstid havde sovet sin Tornerosesøvn, blev nu umiddelbart levende for alle Byens Indbyggere.

Forretningsløsheden understregedes kraftigt derved, at Københavns Børs lukkedes i flere Maaneder i Efteraaret 1914. Regering og Rigsdag traf hurtigt en Række Foranstaltninger, der skulde sikre Landets Forsyninger og Beholdninger. Der udstedtes en Del Udførselsforbud, som naturligvis ogsaa bidrog til at forøge Forretningsløsheden. Der sattes endvidere Grænser for Udtræk i Bankerne, hvad der ogsaa var paa høj Tid, idet der fra Slutningen af Juli havde været Opræk til Run paa de københavnske Pengeinstituter, deriblandt ogsaa Nationalbanken. Denne blev nu fritaget for Pligten til at indløse sine Sedler med Guld for at forhindre et truende Guldudtræk. En yderligere



Københavns økonomiske Centrum.

Indskrænkning af den frie Handel skete ved Oprettelsen af *den overordentlige Kommission*, der blandt andet skulde beskæftige sig med Spørgsmaalet om Prisregulering.

Da man var kommet et Par Maaneder hen paa Efteraaret, havde Forskrækkelsen sat sig, og den københavnske Forretningsverden begyndte at indstille sig paa den nye Tingenes Tilstand, der efterhaanden viste sig at være særdeles fordelagtig.

Stort set kan man dele Verdenskrigen i to Perioder: fra August 1914 til Februar 1917, da den uindskrænkede Ubaadskrig begyndte, og fra Februar 1917 til Krigens Afslutning. Den første Periode har man givet Navnet »Gullaschperioden«. Selve Ordet »Gullasch« hentyder til visse lyssky Konserverforretninger, der eksporterede tvivlsom Konserver til Centralmagterne. Ordets videre Betydning betegner den gyldne Periode, da vi endnu havde vore udenlandske Tilførsler og kunde hengive os til en uhemmet Eksport til stedse stigende Priser. Forholdene udviklede sig faktisk saaledes, at enhver kunde tjene Penge, naar bare han deltog i det store Spil. Børsen oversvømmedes af en Række Spe-



Raadhuspladsen med moderne Reklame- og Avis-Kiosk.

kulanter ofte af ret obskur Art, der med alle til Raadighed staaende Midler prøvede at faa deres Del af Kagen. Det gamle Børsliv sprængtes helt, og navnlig Efterbørsen prægedes af en larmende Skare Outsiderspekulanter, der ofte tjente eventyrlige Summer for hurtigt at tabe dem igen. Opgangen kom først og fremmest Landbruget til gode, og dette gavnede naturligvis ogsaa indirekte den københavnske Handelsstand, men ellers er det navnlig Industriens og Skibsfartens Fortjenester, der kommer til at præge det københavnske Handelsliv i Gullaschperioden.

De nye rige, »Gullaschbaronerne«, rekrutteredes i stor Udstrækning blandt Folk, der i Fredstiden havde været smaa beskedne Fidusjægere paa stadig Jagt efter Chancen. Nu fandt de den, og de lagde ingenlunde Baand paa sig med Hensyn til at indkassere Udbyttet. Overalt paa de offentlige Forlystelsessteder dominerede de ved deres brovtende Færd og den forargelige Maade, hvorpaa de strøede om sig med Penge.

Dobbelt forargeligt virkede denne Adfærd paa Baggrund af de Vanskeligheder, som beredtes de smaa i Samfundet. Som det altid gaar under stigende Konjunkturer, saaledes ogsaa her. Arbejdslønnen fulgte ikke med Prisniveauet; og Arbejdernes og de fastlønnedes Kaar blev stedse vanskeligere, saa at den sociale Kløft mellem økonomisk Overklasse og Underklasse uddybedes, mens Bitterheden voksede hos den sidste i samme Takt, som den første demonstrerede sin let vundne Rigdom.

Den 1. Februar 1917 erklærede Tyskerne *den vindskrænkede Ubaadskrig*, hvorved vor Forbindelse med England faktisk næsten fuldstændig blev afskaaret. Dette ramte frem for alt København. Paa Landet fik man fremdeles gode Priser for sine Varer, hvad enten de solgtes til indenlandsk Forbrug, eller de eksporteredes sydpaa. I København derimod mistede man de Indtægtskilder, som havde givet saa godt i de foregaaende Aar. Den oversøiske Import forsvandt, og dermed forsvandt Skibene fra Havnen. Med den oversøiske Imports Ophør og med de Vanskeligheder, der kom til at præge vor Kulforsyning, bragtes Industrien i vid Udstrækning til Ophør, og Arbejdsløsheden begyndte at vokse faretruende.

Forsyningsvanskelighederne satte ogsaa deres Præg paa Byen stærkere end nu. Overalt saas det triste Billede af Folk, der stod i Kø foran Levnedsmiddelbutikkerne, og man oplevede, at Nødvendighedsartikler som Kartofler periodisk ikke var til at opdrive.

Brændselsvanskelighederne var vel fuldt saa store, som de har været under denne Krig. Til Gasrationeringen kom Indførelsen af Spærretimer, hvor der lukkedes helt af for Gasen, ligesom adskillige Industrivirksomheder maatte indstille Driften.

Det sidste Krigsaar fik et helt igennem uhyggeligt Præg. I Februar Maaned 1918 rettede en Skare demonstrerende Syndikalister et regulært Angreb paa Børsen, idet man



Københavns Politigaard.



Moderne Forretnings-Ejendom: Gutenberghus i det gamle Vognmagergade-Kvarter.

under Kursnoteringen stormede Børssalen. Børsen var under de foregaaende Krigsaar for den jævne Mands Bevidsthed kommet til at staa som Indbegrebet af alt, hvad der smagte af Krigsprofit. Disse Optøjer blev Indledningen til en Række voldsomme Episoder i de følgende Aar af en Karakter, som Byen ikke tidligere havde oplevet. Hertil kom saa den Uhygge, der fulgte med den store Influenzaepidemi («den spanske Syge»), der opstod i Eftersommeren samme Aar, og som Aaret ud paa det voldsomste hærgede Byen og krævede mange Dødsofre, ikke mindst blandt den Del af Befolkningen, der befandt sig i sin bedste Alder.

MELLEM TO KRIGE. Budskabet om Vaabenstilstanden hilstes med Glæde overalt. Men heller ikke denne Gang kom Fjendtlighedernes Ophør til at betyde en jævn Over-



Moderne Forretnings-Ejendom: Vesterport paa det gamle Banegaards-Terræn.

gang til Fredskonjunkturer. Tværtimod. Verdensøkonomien kom i en ustadig Ligevægt, som det ikke lykkedes at genoprette inden Udbruddet af den anden Verdenskrig.

Umiddelbart efter Vaabenstilstanden begyndte Priserne atter at stige, og hermed fortsatte de til 1920. Den økonomisk gunstige Stilling, som vi under Krigen havde opnaaet over for Udlandet, og som fik sit synlige Udtryk i høje danske Valutakurser og store Tilgodehavender, sattes aldeles over Styr i de kommende Aar. Hertil medvirkede en Række fejlslagne Spekulationer hos den københavnske Handelsstand, der købte udenlandske Industrivarer op med det Formaal for Øje at have dem klar til Afsætning, naar de tidligere krigsførende Lande lukkede op for Indførselen. Det viste sig imidlertid, at denne Spekulation slog fejl, fordi de paagældende Landes Købekraft var aldeles udtømt. Saa kom i Aaret 1920 det store Prisfald til Danmark, som nødvendiggjorde



Moderne Færdsels-Aare gennem det gamle Holmsgade-Kvarter.

Realisationssalg af de opkøbte Varer. Mange af disse Varer var daarlige Krigsvarer, og de var i hvert Fald købt til meget høje Priser. Hertil havde ogsaa Kronefaldet bidraget, idet Finansieringen af de store Opkøb havde været medvirkende til, dels at vi havde forvandlet vore store Tilgodehavender til en lige saa stor Gæld, dels at Kronens Kurs var gaaet ned til omkring Halvdelen af sin Guldværdi.

Realisationssalgene medførte enorme Tab for de enkelte Virksomheder, og efterhaanden som man i det hele taget maatte til at nedskrive Krigstidens oppustede Værdier, kom det københavnske Erhvervsliv i de største Vanskeligheder.

Tabene medførte en Række notable Fallitter. Særligt *det transatlantiske Kompagnis* Betalingsstandsning fik katastrofale Følger, idet det blev en væsentlig Aarsag til Den danske Landmandsbanks Fallit i 1923. Det var Københavns og Landets største Bank,



„Dagmarhus“ paa Raadhuspladsen, paa det gamle Dagmartheaters Grund.

der her krakkede. Ganske vist tilvejebragtes der en Statsgaranti, som sikrede Indskyderne og en Del af de solide Engagementer, men alligevel fik Fallitten vidtrækkende Følger for den københavnske Handelsstand. Til Gengæld for sin Hjælp overtog Staten Aktiekapitalen i Landmandsbanken, der paa denne Maade i nogen Grad unddroges den københavnske Handelsstands Ledelse.

I det store og hele kan man sige, at næppe nogen Gren af det københavnske Erhvervsliv forblev uberørt af Efterkrigsaaarenes Vanskeligheder. Verdenskrisen i 1920—21 fyldte Havnen med oplagte Dampere. Synet af »Oplæggere« hører til det mest forstemmende, en Københavner kan opleve, fordi det taler et tavst, men tydeligt Sprog om lammet Forretningsliv. Adskillige Rederier krakkede, og næsten alle maatte de foretage Nedskrivninger af deres Aktiekapital.

Paa samme Maade gik det Industrien. En Række Industrivirksomheder var opstaaet alene med Krigssituationen for Øje, og andre havde udvidet deres Anlæg af samme Grund.

Nu kom Tilbageslaget. Ogsaa her fulgte Krak og Nedskrivninger paa den ene Side og Kæmpearbejdsløshed paa den anden.

Først i Aarene 1923 og 1924 begyndte det at lysne saa smaat. Men aldrig saa snart havde det københavnske Erhvervsliv begyndt at faa fast Grund under Fødderne, før det paa ny styrtedes i Ulykke. Man var nemlig kommet til det Resultat, at der burde gøres noget for at hæve Kronen til en højere Kurs. En Lov var blevet vedtaget med dette Formaal, og omkring et halvt Aar efter Lovens Vedtagelse begyndte Kronen i Forsommeren 1925 at stige meget stærkt, saa at den, før man vidste af det, havde nærmet sig Pari meget stærkt.

Nu kunde pludselig alle se, at man havde baaret sig galt ad. Landbruget fik færre Kroner hjem for Eksporten, og derved følte Rentebyrden dobbelt haardt, saa at vi paa ny fik en Landbrugskrise, der ogsaa indirekte maatte sætte sig Spor i det københavnske Erhvervsliv.

Men ogsaa direkte ramtes Byerhvervene haardt. Industrien havde nydt godt af den Fordel, der ligger i lav Valuta. Eksportindustrien havde haft let ved at konkurrere med andre Lande, og Hjemmeindustrien havde paa Grund af den lave Valuta kunnet holde udenlandsk Konkurrence ude. Nu lammedes Industrien. Ogsaa Søfarten ramtes, og atter saa man talrige Oplæggere rundt om i Havnen.

Denne anden Krise var saa meget mere beklagelig, som den var et lokalt dansk Fænomen. Ude i Verden tjentes der store Penge under opadgaaende Konjunkturer. Af denne Opgangsperiode kom vi derfor kun til at nyde godt af de to sidste Aar, 1928 og 1929, der var de første virkeligt gode Aar efter Verdenskrigen. Og allerede i Slutningen af det sidste kommer Meddelelsen om den sorte Tirsdag i Wall Street. Det var det første Varsel. Snart kom en ny Verdenskrise ind over Landet, endnu voldsommere end de to foregaaende i samme Tiaar.

De dybereliggende internationale Aarsager til denne Krise skal ikke oprulles her. I Danmark fik Krisen først og fremmest Karakter af en Landbrugskrise, men ogsaa Byerhvervene ramtes haardt, særligt Handelen.

Den svigtende Købekraft i hele Verden bragte den københavnske Industrieksport store Vanskeligheder. Værre blev dog Stillingen for den store københavnske Importørstand, der repræsenterede Flertallet af de københavnske Grosserere.

Oprettelsen af *Valutakontoret* i 1932 betød en Statsregulering, der i Omfang fuldt ud kunde maale sig med Merkantilismens. Staten monopoliserede Opkøb og Salg af udenlandsk Valuta, og herefter krævedes Valutaattest, for at en Importør kunde opnaa at faa udenlandsk Valuta til Raadighed for sine Betalinger.



„Stroget“

Et Hovedformaal med denne Ordning var at begrænse Importen som Helhed for at hindre, at vor Valuta skulde bryde sammen. Det vil altsaa sige, at enhver Importgren blev skaaret ned, særligt hvor det drejede sig om Færdigvarer og Luksusvarer. Endvidere bestemte Valutakontoret, hvor Indkøbene skulde gøres, for at tilvejebringe Balance i Samhandelen med de forskellige Lande. Herved henvistes Importørerne ofte til at søge nye Markeder, hvilket i mange Tilfælde kunde betyde ringere Varer. Ja, Valutakontoret gik saa vidt, at det bestemte, hvilke Kvaliteter der skulde købes, naturligvis for at man kunde faa saa meget som muligt for Pengene. Med andre Ord: Kvaliteten af de indførte Varesorter forringedes i mange Tilfælde.

Handelens Utilfredshed med Statsindgrebet kom ved utallige Lejligheder stærkt til Orde, men alligevel havde ingen af de store politiske Partier Mod til at underkende Ordningens Nødvendighed. Det blev altsaa i Valutakontorets Tegn, at den københavnske Handelsstand kom til at virke i Trediverne. Aarene 1932 og 1933 var de værste at komme igennem, efterhaanden bedredes Forholdene noget. Der kom ogsaa Lemper i Valutaordningen, saaledes at flere Varer overførtes til Frilisten, hvor Importen var fri.

Den store Indskrænkning af Verdenshandelen, der fulgte med Krisen, fyldte atter Københavns Havn med Oplæggernes sørgelige Skare. Men ogsaa her mærkede man Bedringen omkring Midten af Trediverne. Skibene kom i Gang og opnaaede endog i flere Aar en usædvanlig stærk Beskæftigelse paa Grund af de forholdsvis lave Udgifter, de danske Skibe havde, takket være den yderligere Kronesænkning i 1933. De gode Aar benyttedes af Skibsfarten til en tiltrængt Fornyelse af Flaaden, der nu tæller mange moderne Skibe.

Aarene før Krisen havde medført en stærk Nyetablering af Detailforretninger, der kom i Vanskeligheder, da Krisen kom. Resultatet blev, at en hel Del mindre københavnske Detailforretninger forsvandt.

Naaede man saaledes inden den nuværende Krig frem til nogenlunde ordentlige økonomiske Forhold i København, led Handelen dog stærkt af Mangel paa Bevægelsesfrihed. Man havde svært ved at finde sig til rette under Reguleringen af den udenlandske Handel. Ved Begyndelsen af Aaret 1939 var man dog kommet saa vidt i Retning af indre Frihed, at kun Varer for 200 Millioner Kroner resterede paa Valutakontorets bundne Liste. — Men den første September 1939 udbrød den anden Verdenskrig.

Hvad den anden Verdenskrig har betydet og vil komme til at betyde for København, unddrager sig selvsagt enhver Vurdering i Dag.



Kolonihaver.

Eet er imidlertid givet. Man var langt bedre forberedt til denne Krig, hvad Forsyninger angaar, end til nogen tidligere. Varelagrene var enorme. At man endnu i de sidste Krigsaar kunde købe visse 1939 Varer uden for den sorte Børs, taler sit tydelige Sprog om Forberedelsen og tjener den københavnske Importørstand til Ære. Ogsaa Myndighederne var bedre forberedte end tidligere. Rundt om i Administrationen sad en Række Embedsmænd, der havde Erfaringerne fra forrige Krig at bygge paa. Resultatet med Hensyn til Forsyningen af Befolkningen blev derfor, at alt gik lettere under denne Krig, skønt Forsyningsvanskelighederne har været langt større, end de var under den forrige Verdenskrig.

Myndighedernes Indgriben forhindrede en Del af den Spekulation, der prægede forrige Krig. København blev ikke paa langt nær præget af de nye rige, saaledes som mange Provinsbyer.

OLAF FORCHHAMMER
BY OG BYPLAN

ABSALONS BYPLAN. Det var ikke Omfanget af det Jordegods, som Kong Valdemar havde skænket Biskop Absalon, som skulde blive bestemmende for Københavns Udvikling.

Absalon samlede sin Opmærksomhed om de Udviklingsmuligheder, der knyttede sig til den lille By *Havn*. Byen omkring Sankt Clemens Kirke laa vel et Stykke inde i Landet (ved det nuværende Vestergade), men allerede Byens Navn *Havn* er Udtryk for Byens Tilknytning til den vel beskyttede Naturhavn, der forefandtes ved den 2-3 m dybe Sejlrende mellem Kysten og Strandholmen — den senere Slotsholm.

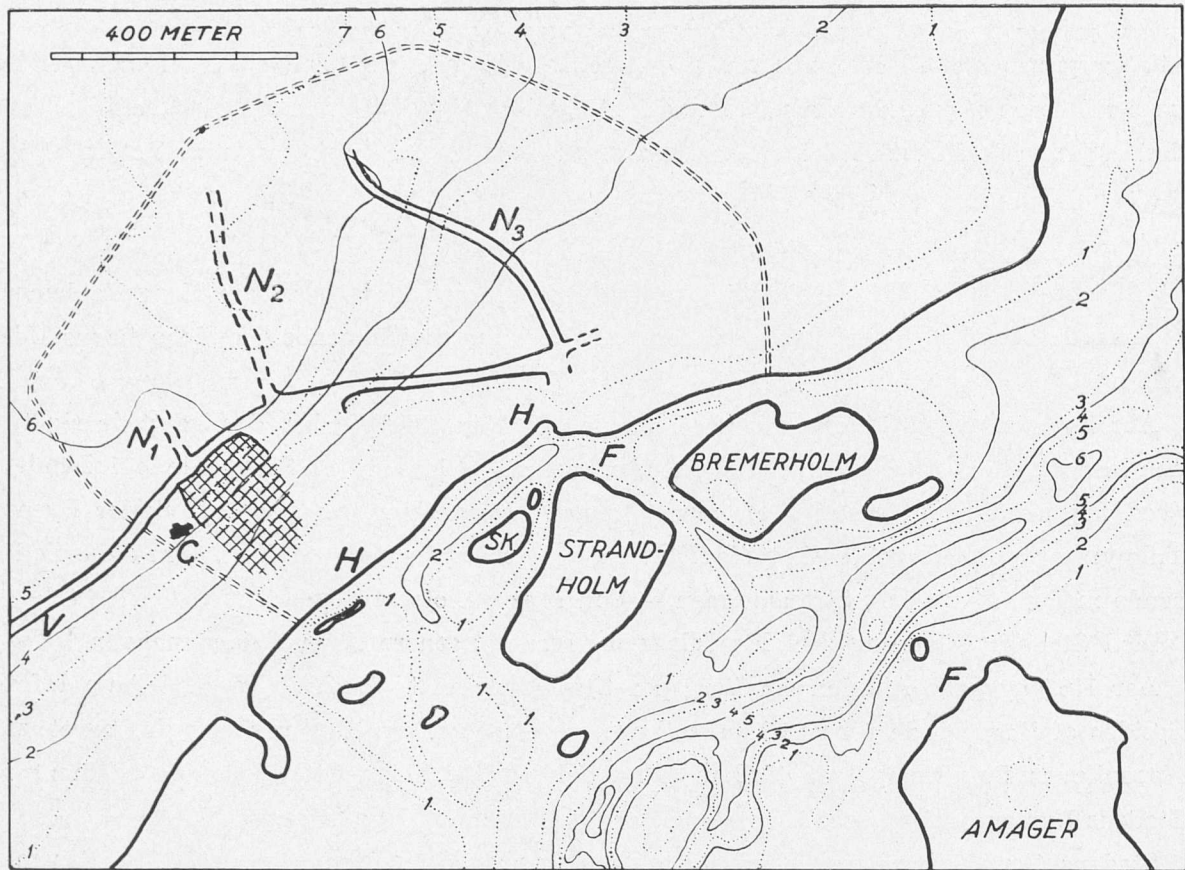
Mod Stadens Udvikling som Handelshavn peger det senere Navn *Købmannahavn*.

Aar 1167 byggede Absalon sin Borg paa Strandholmen til Beskyttelse mod Anfald fra Søsiden af *Havn* og de øvrige til denne knyttede Bebyggelser. Det var dog Anlægget af Københavns Befæstningslinie til Landsiden, der skulde blive det afgørende Element i Stadens Byplan og fastlægge Rammerne for dens Udvikling i de følgende 500 Aar.

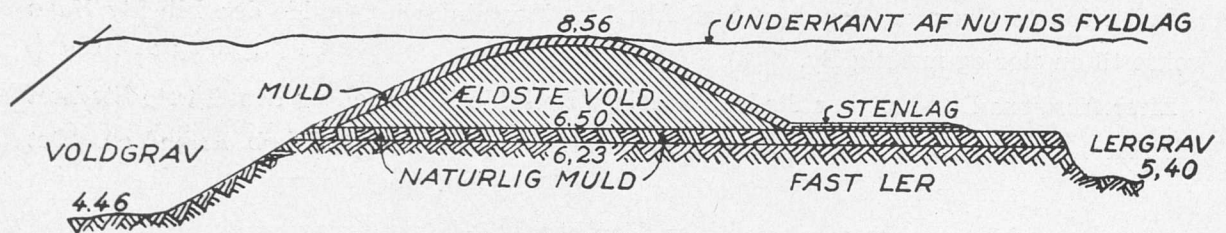
Stadens Grundlægger maa have regnet med de rige Muligheder, som dette lille Bysamfund frembød netop ved sin fortrinlige Havn. De Smaabebyggelser, der Øst for *Havn* var opstaaet ned mod Stranden, kan ikke have ligget langt fra Strandkanten, og hele det beskedne Byomraade, der næppe har beslaglagt et Areal paa 10 ha, kunde sikkert have været dækket af et Voldanlæg med ret snævre Rammer. Men Absalon (dog muligvis først en af hans Efterfølgere) trak sin Befæstningslinie, omfattende et Areal paa ca. 68 ha, i en stor Bue ind til en Linie, der omtrent følger den nuværende Nørre Voldgade, 600-700 m fra den daværende Kystlinie.

Inden for de Grænser, der droges af Absalons Fæstningsring, skulde den lille By *Havn* vokse til en stor og mægtig By.

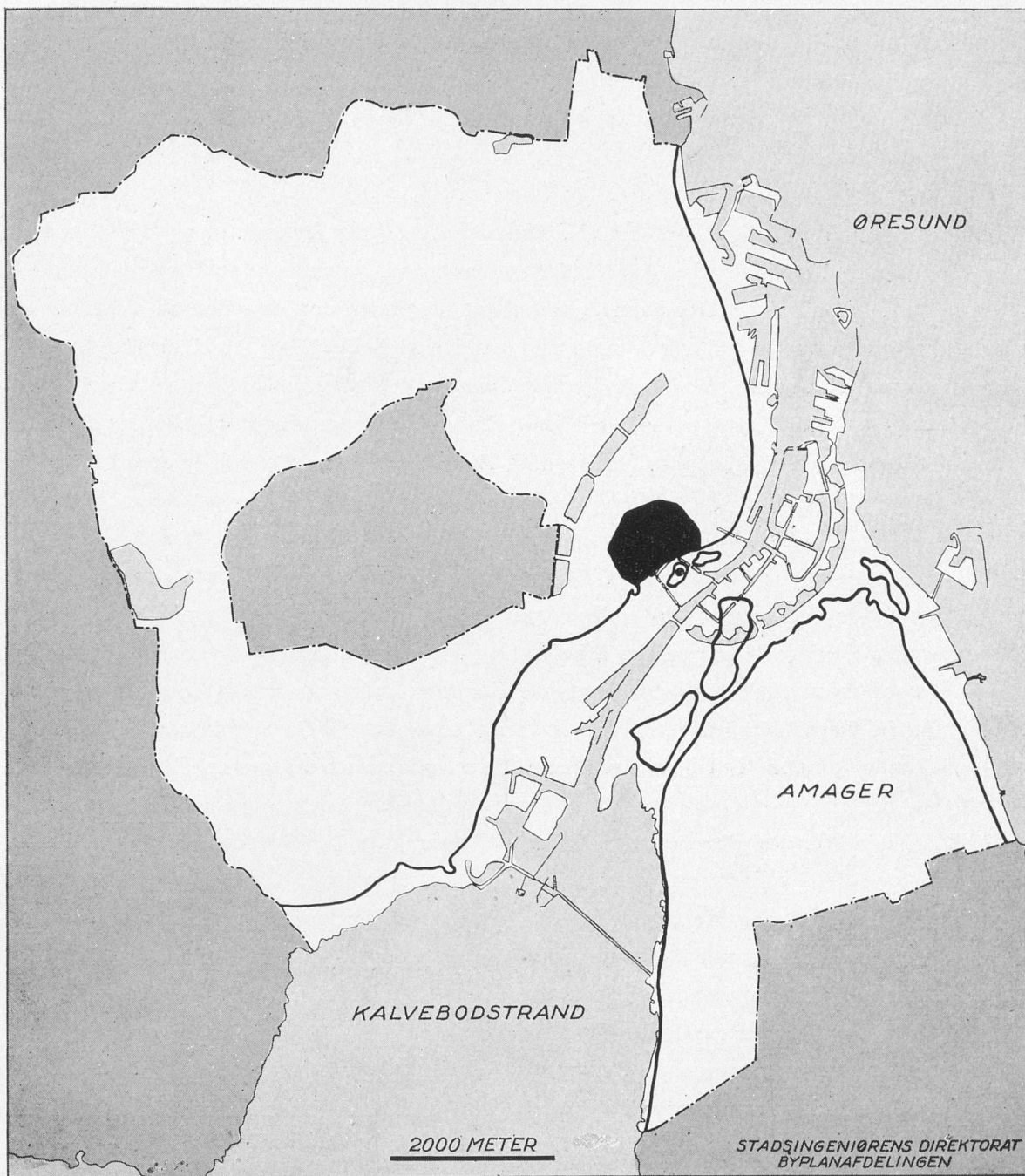
Efter Absalons Død 1201 var Staden underlagt Roskilde Bispestol, og dens første Stadsret var Aar 1254 udstedt af den myndige Biskop, senere Ærkebiskop Jakob Erlandsen. Det var derfor en skelsættende Begivenhed, da Christoffer af Bayern, efter at Kongemagten havde sat sig i Besiddelse af Staden, den 14. Oktober 1443 gav denne en ny Stadsret; men det Byomraade den omfattede var uforandret.



Havn før Absalon. Rekonstruktion paa Grundlag af H. U. Ramsings Kort over de oprindelige Terrænforhold. F-F: Færge til Amager. H-H: Oprindelig Havnefront. Sk.: Skarnholmen. V: Alvej fra Vest (nuv. Vestergade). N 1: Muligvis gammel Vej (nuv. Larsbjørnsstræde) fra Nord til Clemensstaden (det skraverede Omraade ved C: Sct. Clemens Kirke). N 2: Nuv. Nørregade. N 3: Nuv. Købmagergade. Absalons Vold er antydet ved Punktering.



Snit gennem den ældste Vold, syd for Larslejstræde.



Absalons København og Kystlinien paa hans Tid, indtegnet paa Kortet over det moderne Stor-Københavns Omraade.

Som kongelig Residens og Rigets Hovedstad skulde København endnu i ca. 200 Aar holde sig inden for Absalons Byplan, indtil Rammerne for denne sprængtes ved Christian den Fjerdes Byplan. De øvrige af »Valdemars« Gavebrev omfattede Smaabyer, Uterslev, Vanløse, Vigerslev, Valby, Brønshøj, Emdrup m. fl., skulde fortsætte deres Liv som ubetydelige Landsbyer, der først i det sidste Aarhundrede af Stadens Liv er draget ind under Byudviklingen.

CHRISTIAN DEN FJERDES BYPLAN. Renaissancens store Bygmester og Byplanlægger forefandt ved sin Tronbestigelse Aar 1596 Residensstaden København som en rent middelalderlig By. Staden havde efterhaanden fortættet sig inden for den af Absalon afstukne Fæstningskrans med overvejende middelalderlig Bebyggelse langs smalle krogede Gader. Gadenettet udviste kun ringe Sammenhæng og Fasthed. Allerede Frederik den Anden havde optaget Kampen mod den middelalderlige Byggefrihed og beklager sig over, at Medborgerne uden Forlov opstiller Huse og Boder paa Byens Grund, hvorved Gaderne bliver saa smalle, at man undertiden ikke kan komme frem med Vogne, naar de mødes. Men den gamle Bys Grundplan og Grundpræg lod sig ikke forandre af Renaissanceperiodens ændrede Smag og Byggemaade. Helt op i vor Tid ses endnu tydeligt det middelalderlige Gadenet, for mange Gadestrøgs Vedkommende kun med meget ringe Ændringer.

Renaissanceperiodens — og senere Barokkens — største Indsats for Byens Udvikling ligger i de store Byudvidelser. De sprængte de Rammer, inden for hvilke Staden i næsten 500 Aar havde været indkredset, og skabte Muligheder for, at nye byplanmæssige Synspunkter kunde komme til Udfoldelse. Samtidig gav de nye Bykvarterer Plads for en Nybebyggelse, der betød en Opblomstring af Bygningskunsten i den nye Tids Stil.

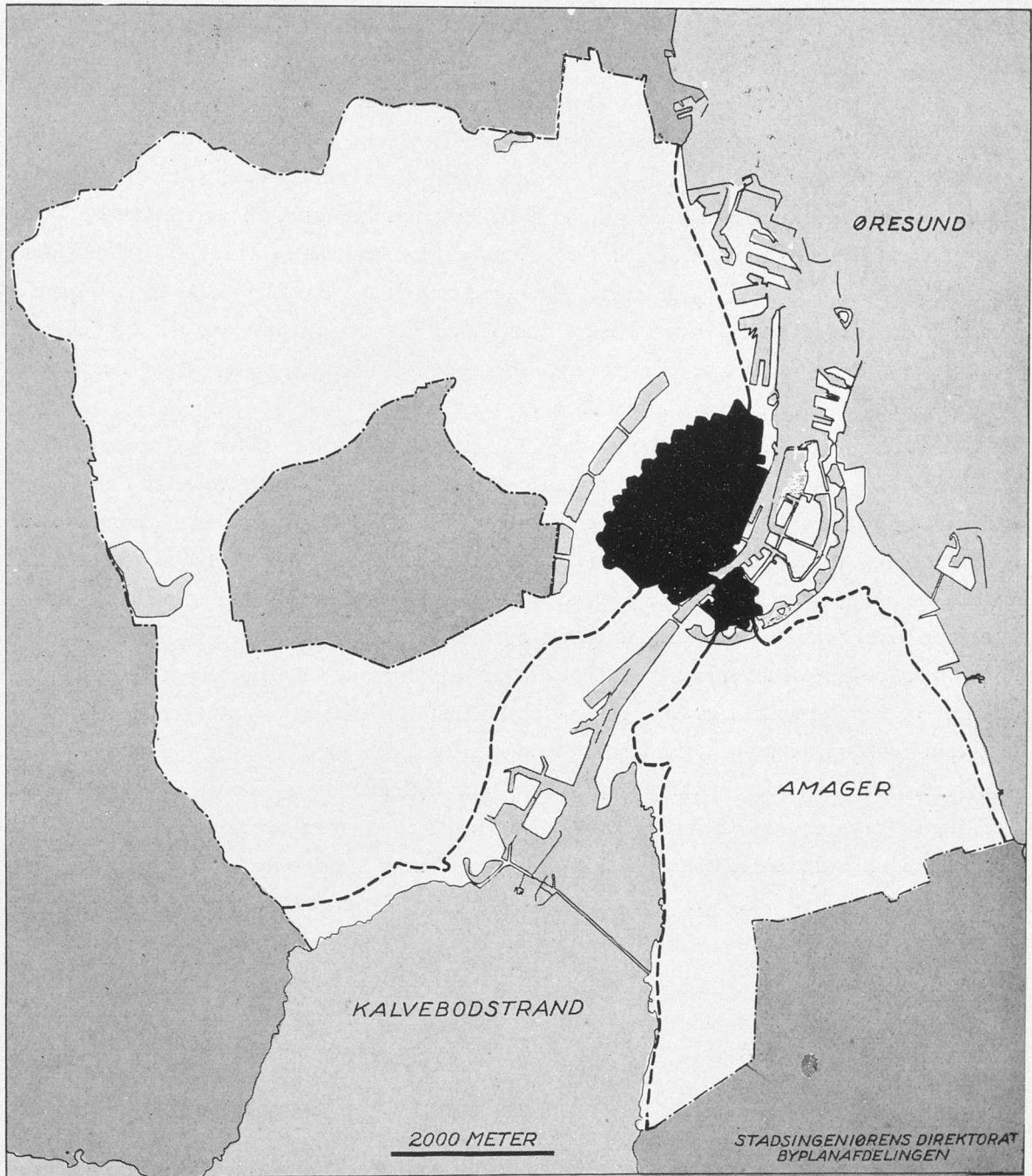
Christian den Fjerdes By, inclusive de nye Byomraader, omfattede et Omraade paa ca. 300 ha paa Sjællandssiden, hvoraf dog ca. 55 ha optoges af Citadellet og Fæstningsterrænet mellem dette og Kalvebod Strand. Ligesom i Absalons Byplan var det Befæstningslinien, der skulde blive afgørende for Byplanomraadets Afgrænsning. Christian den Fjerdes Planer i saa Henseende gik ud paa:

Anlæg af en selvstændig, befæstet By *Christianshavn* til Beskyttelse af Inderhavnen og de her gennemførte store nye Anlæg,

Anlæg af Sankt Annæ Skanse det senere *Citadel* ved den Nord fra mod Havnen førende dybe Sejlrende mellem Refshalegrunden og Land,

Anlæg af en *Befæstningslinie* mellem Citadellet og den gamle Nørrevold.

Det er vanskeligt at afgøre, om det var Trangen til en Udvidelse af Byen eller Kravet om en Udvidelse og Modernisering af Befæstningsanlæggene, der var Drivkraften i Chri-



Christian den Fjerdes København, indtegnet paa Kortet over det moderne Stor-Københavns Omraade.

stian den Fjerdes omfattende Byplaner. Det sidste Hensyn har i hvert Fald været saa tungt vejende, at Anlægget af Citadellet og den nye Østervold blev fremskyndet (omend ikke fuldført) endnu i Kongens Levetid. Med Udnyttelsen af Bygeomraadet mellem den nye Østervold og Stranden, det saakaldte *Ny København*, gik det derimod — bortset fra Anlægget af de nye Boder for Flaadens Mandskab — trods alle Forsøg paa at opmuntre Nybyggeriet saa langsomt, at man maa nære nogen Tvivl om, at det har været det bebyggelsesmæssige Pres paa den gamle By, der har været bestemmende for Planen. Udformningen af Byplanen for Ny København er, saaledes som den kom til at fremtræde i væsentlig Overensstemmelse med den af Generalinspektør *Axel Urup* i 1647-49 udarbejdede Plan. Planen kunde pege hen paa, at det, Kongen har haft for Øje, har været en mægtig Udvidelse af Stadens Søfront. I hvert Fald er der Anledning til at fremhæve det byplanmæssige Fremsyn, der gav de nye Befæstningsanlæg paa Sjællandssiden saa vide Rammer, at de kunde strække til de følgende 200 Aar.

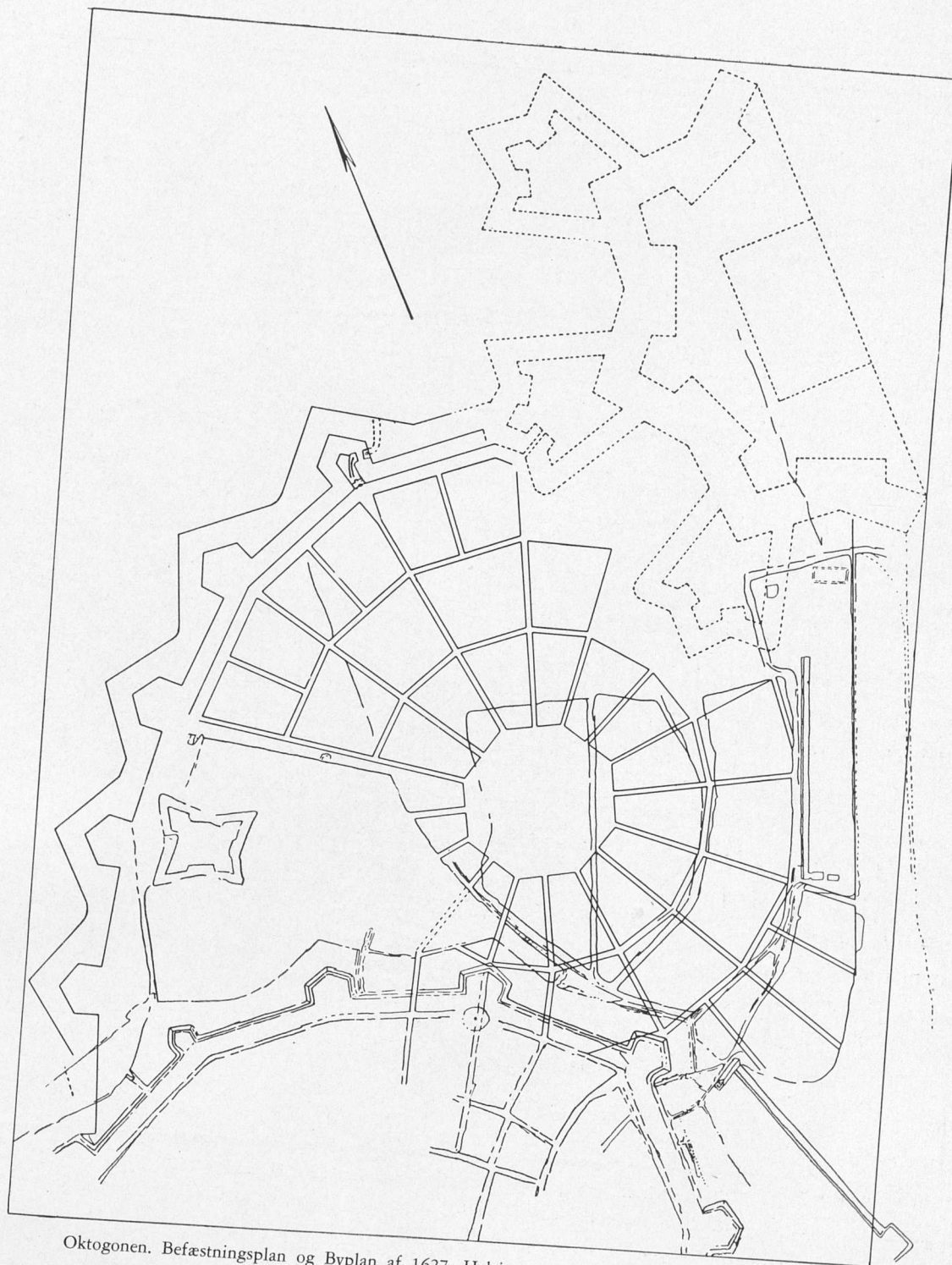
I Gengivelsen af Christoffer Heers ca. 1660 udarbejdede Kort (Side 243) over København fremstilles Staden, saaledes som den som Helhed vilde fremtræde efter de af Christian den Fjerde planlagte Byudvidelser. Der er ikke i Farvelægningen skelnet mellem eksisterende og projekterede Byomraader, men den gamle By med dens middelalderlige krogede Gadenet erkendes let Syd for den i den nye Byplan indgaaende snorlige Gothersgade. Nord for denne — mellem Stranden og den nye Befæstningslinie — ses Byplanforslaget til Christian den Fjerdes *Ny København*, der ligesom Christianshavn var udarbejdet efter et fast regelmæssigt System med retvinklet Gadenet. Projektet omfatter tillige Regulering af den nedlagte Østervolds Terræn mellem den gamle By og Gothersgade.

Det vides, at der har været Forslag fremme om Udformning af saavel Ny København som Christianshavn som »Stjernebyer« — et kunstfærdigt, men upraktisk Modelune, som ikke fik nogen Indflydelse paa den 1617 af Johan Semp udarbejdede Byplan for Christianshavn. Den for Ny København ca. 1627 udarbejdede Stjerneplan synes derimod at have været gældende til henimod 1640, paa hvilket Tidspunkt den er bleven afløst af en Plan med en ny Skraagade til Østerport (jvf. Nyboders Udformning paa Planen).

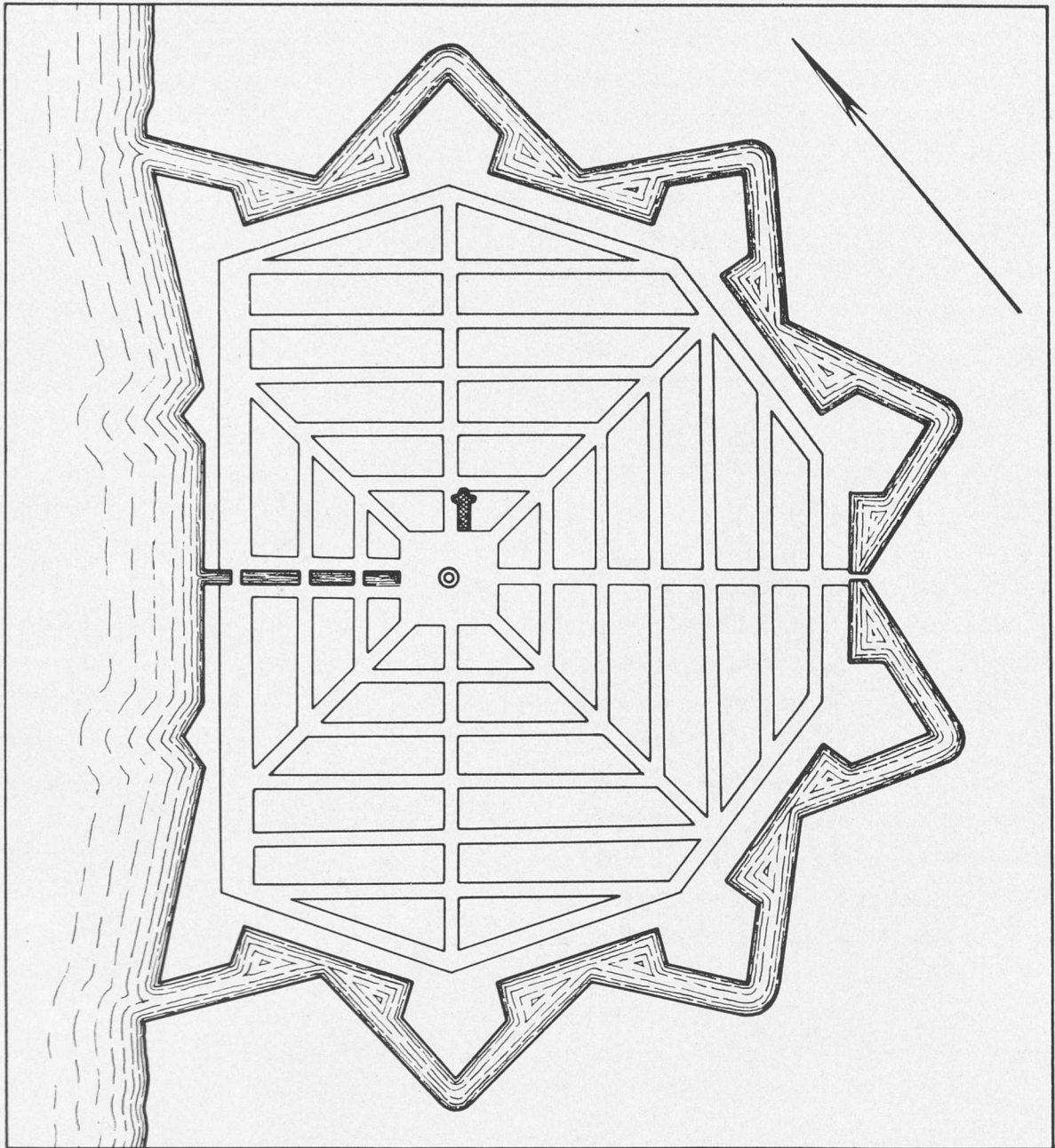
Planen for Ny København viser et Projekt til en anselig Handels- og Søfartsby med hele det nye Byomraade i fast Gadeforbindelse med en Havnefront, der var ført helt op til Citadellet.

De omfattende Ændringer ved Citadellet og det øvrige Befæstningssystem, der gennemførtes i Frederik den Tredjes Tid under Ledelse af Overinspektøren for Rigets Fæstninger, Generalkvartermester *Henrik Rüse*, skal ikke her nærmere omtales.

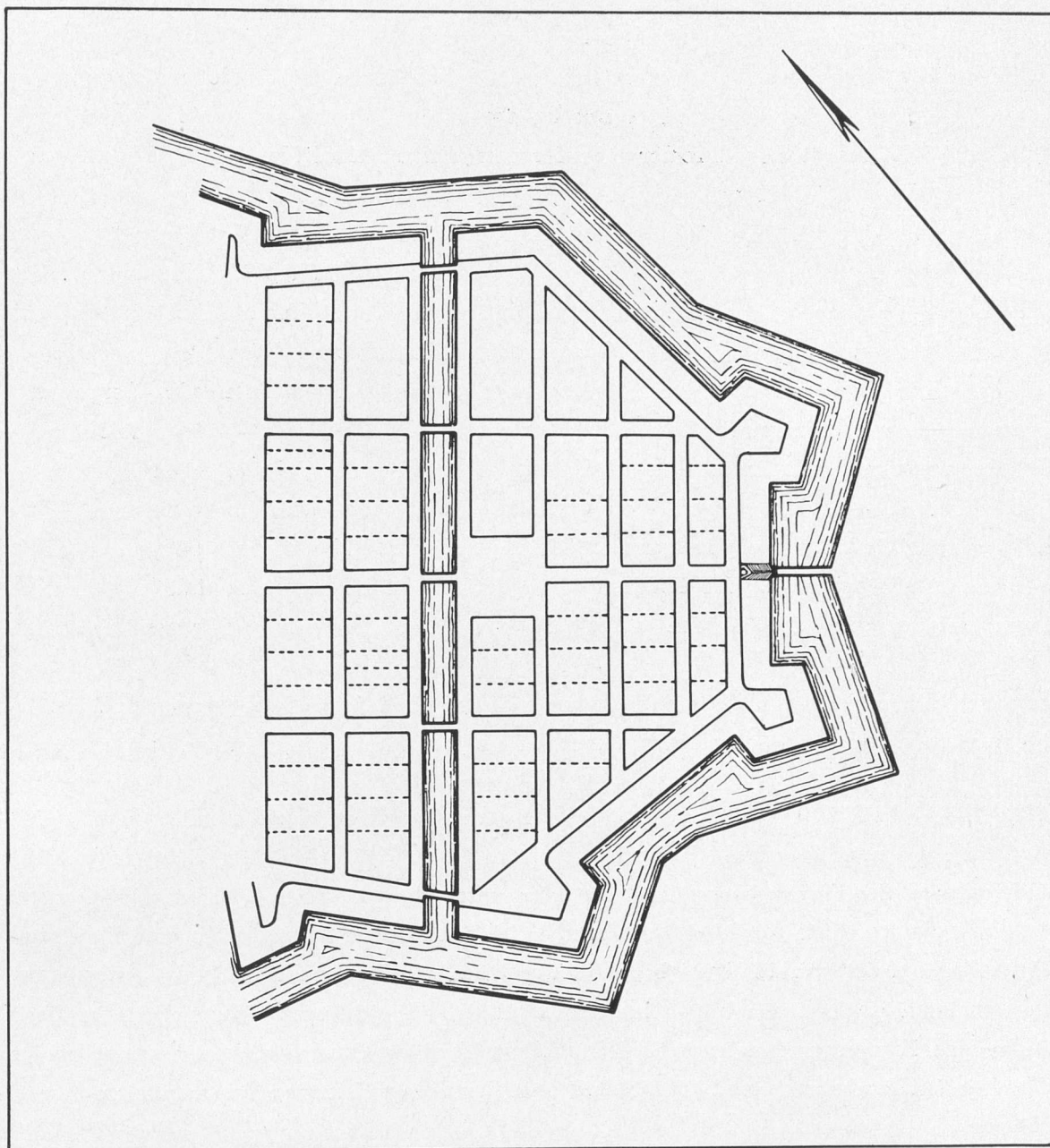
Hvad angaar Axel Urups Plan til Ny København, der antages at være approberet af Fre-



Oktogonen. Befæstningsplan og Byplan af 1627. Helsingørsvejen er vist som en enkelt Linje begrænsende Rosenborg Have mod Øst.



Christianshavn. Johan Semp's første Byplansforslag af 1. September 1617.



Christianshavn. Johan Semp's andet Byplansforslag af 7. December 1617.

derik den Tredje i 1649, da skulde denne interessante Byplan aldrig komme til Udførelse i den oprindelige Skikkelse. Omkring 1660 var man ikke kommet videre med Planen. Dette skyldtes forskellige Aarsager. Det nye Gadenet gik paa tværs af de gamle Veje, langs hvilke en Forstadsbebyggelse var groet op, og de store Haver, der havde fundet Plads paa Arealet, viste sig i stigende Grad at vanskeliggøre Planen. Dronning Sophie Amalie havde saaledes opkøbt meget store Arealer indenfor den østlige Del af Ny Københavns Omraade og angives allerede i 1661 som Ejer af et betydeligt Antal Boder og Vaaninger med tilhørende Haver. Henrik Rüse faar herefter Aar 1662 Ordre til at afstikke Grunde efter en ny Plan, hvor Tanken om Havnefronten og Gadeforbindelserne til denne er faldet bort. Sankt Anna Rotunda og Pladsen ved denne — der paa Christoffer Heers Kort ses Nord for Rosenborg — bliver nu opgivet og Grunden skænket til Henrik Rüse.

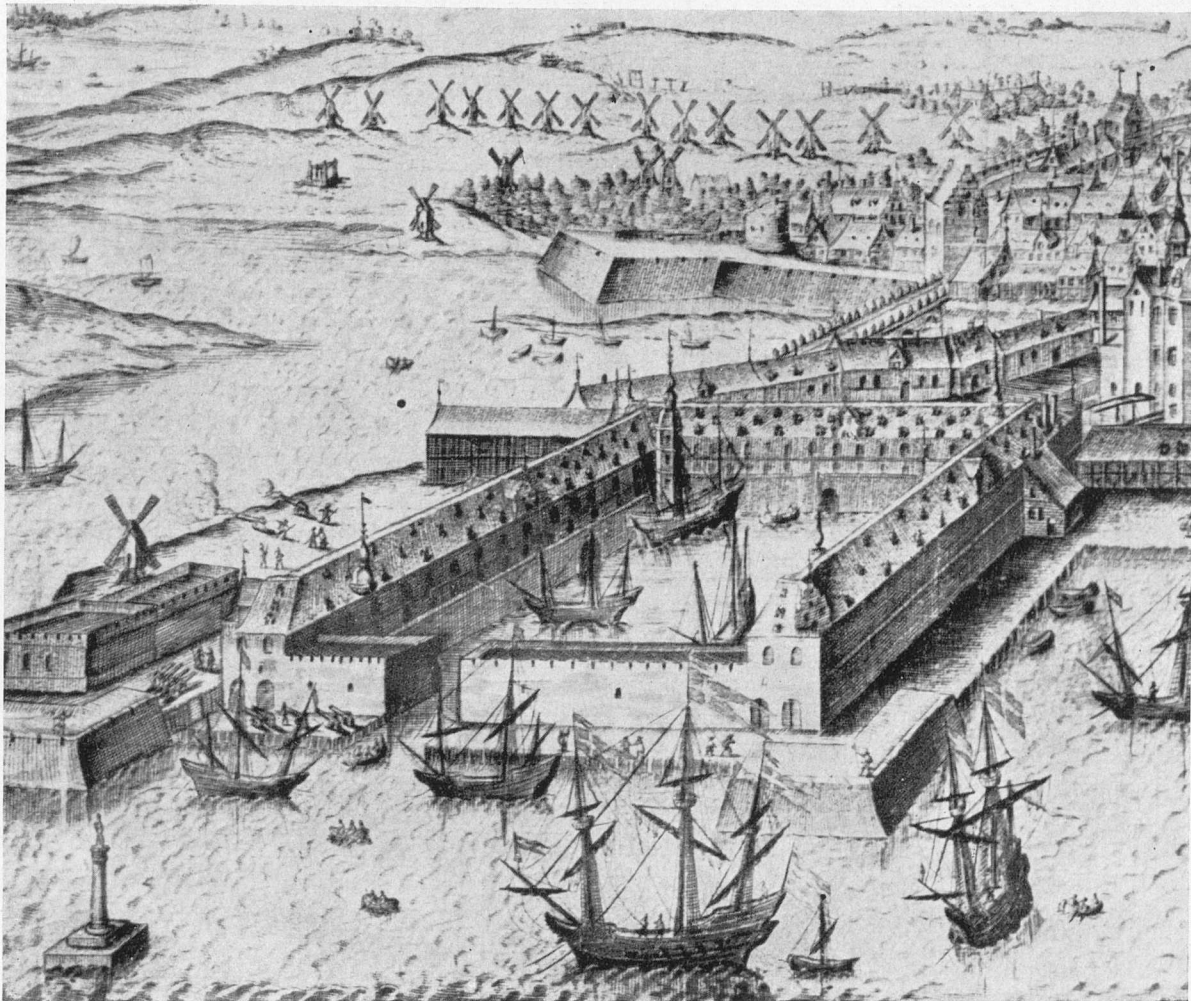
Efter denne noget indskrumpede Plan byggedes efterhaanden Adelgade—Borgergade-Kvarteret. Efter at Planen var berøvet de oprindelig bærende Træk — de brede Kanalgaader, de gennemgaaende Tværgader til Havnen og Pladsen ved Sankt Anna Rotunda — skulde den Mangel, der prægede den oprindelige Plan, nemlig de lovlige ringe Maal for de ens brede Gader, virke yderligere trykkende for de nye Kvarterer.

Man kan ikke frigøre sig for Følelsen af, at dette Kvarters senere Forfald skyldtes den ændrede Plans daarlige Forbindelse med de omgivende Kvarterer, særlig med Havneområdet.

De store Grunde langs Kysten bebyggedes efter den 1749 for dette Omraade *Frederiksstaden* udarbejdede monumentale Byplan; men Helheden for Ny København var gaet tabt.

LAND OG VAND. Christian den Fjerdes By var overvejende beliggende paa lavt Terræn. Kun ind mod Nørrevold hævede det sig til 7-8 m Højde for atter uden for Voldene at falde mod Sortedamssø og Peblingsø, der antagelig paa dette Tidspunkt har været opstemmet til ca. Kote 5,0. Mod Kystlinien havde fra gammel Tid ligget en bred Forstrand, ud for hvilken der strakte sig et bredt Fladvand, af hvilket enkelte Øer — deriblandt Strandholmen og Bremerholm — hævede sig i ringe Højde over Vandspejlet. De fleste Steder paa Kysten var saaledes Skellet mellem Land og Vand ikke særlig skarpt og var efterhaanden henholdsvis ved Opfyldning og Opgravning Genstand for betydelige Forandringer.

Da Terrænforholdene meget har mindet om hollandske Byer, kan det ikke undre, at Renaissancens og Barokkens store Byplaner med deres omfattende Kanal anlæg kunde faa et vist hollandsk Præg. Ved de allerede i Christian den Fjerdes Tid gennemførte Reguleringer af Strandholmens og Bremerholms Kystlinier, hvorved der skabtes nye Byggegrun-



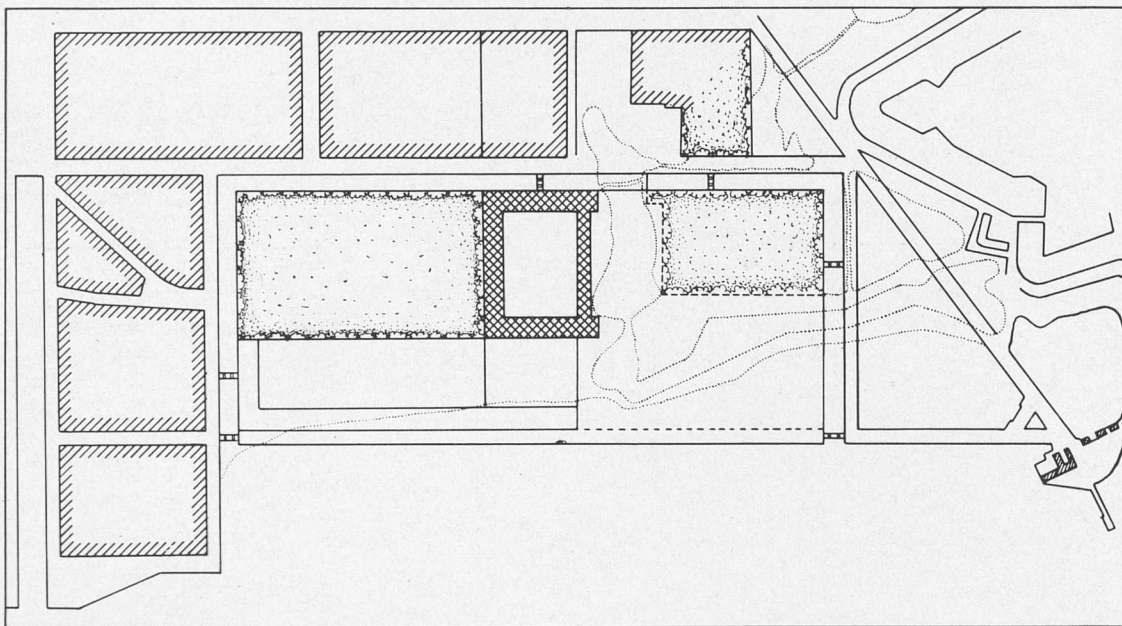
Tøjhushavnen. Udsnit af Johan van Wicks Prospekt 1611.

de bl. a. for Børsen, Proviantgaarden og forskellige militære Anlæg ved et System af sejlbare Kanaler, skabtes en anselig Handels- og Orlogshavn. Den flade Strand, der strakte sig paa begge Sider af de mod Nord og Syd førende Sejlløb, frembød enestaaende gunstige Betingelser for den senere Videreførelse af Havneanlæggene.

Kanalerne har haft en anden naturlig Opgave i Byplanerne for Arealerne langs den flade Kyst, idet Uddybningen af Kanalerne har lettet Opfyldningen af de omliggende Terræner og tjent til Afræning af de ved Opfyldning opstaaede flade, lavtliggende Byomraader. Inden for Christian den Fjerdes Byplanforslag laa de østlige Dele saavel af Citadellet som af Ny København væsentlig uden for den oprindelige Kystlinie. Ved den nu-

værende Fredericiagade strakte sig ind mod Nyboder en Lavning, der efter Signaturen paa adskillige ældre Kort at dømmes synes at have staaet under Vand. De store Kanal-læg paa Planen, Side 243 bliver herved let forstaaelige.

Christianshavn anlagdes dels paa den lave Refshaleholm, dels paa Fladvandet omkring denne. Ved den videre Udbygning af denne Bydel er Kanalsystemet bibeholdt og videre udviklet og er endnu den Dag i Dag bestemmende for denne Bydels Fysiognomi.

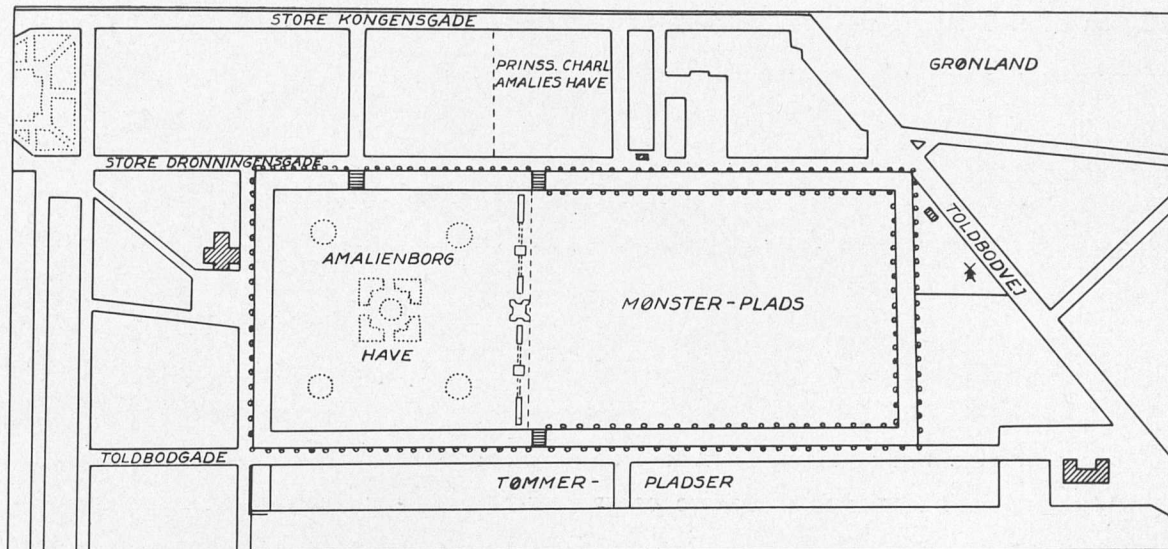


Tessins Slotsprojekt 1694 paa Sofie Amalienborgs Plads.
 „Det store Lysthus i Hendes Dronninglige Majestæts Have“ nedbrændte 1689. Planen om at opføre et kgl. Slot efter Tessins Plan blev aldrig realiseret.

Som det fremgaar af en Plan over Byen fra omkring 1670, havde man ved denne Tid ført Befæstningslinien fra begge Sider ud over den lavvandede Kalvebod Strand omtrent indtil Sejløbet. Paa Sjællandssiden skabtes herved et helt nyt Byomraade, *Frederiksholm*, mellem den nye Befæstningslinie og Frederiksholms Kanal.

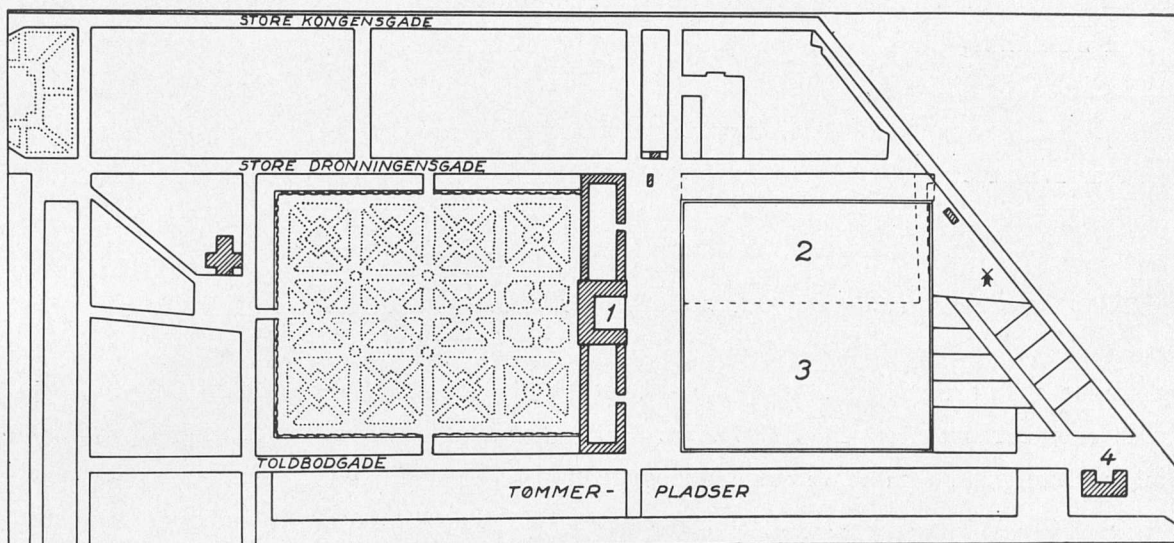
Det nye Kvarter blev planlagt med et regelmæssigt, væsentlig mod Slotsholmen orienteret Gadenet. Der maa oprindeligt have staaet op mod 1 m Vand over det meste af det af Planen omfattede Omraade.

Christianshavns Vold forlængedes senere med 7 Bastioner i en Bue mod Nord efter en af Kong Christian den Femte i 1682 approberet Plan. Ogsaa for det herved inddæmmede udstrakte Fladvand udarbejdedes til forskellige Tider anseelige Byplaner med Kanaler og skakbrætformede Gadesystemer i Tilknytning til den allerede opfyldte Del af Christians-



Amalienborg-Kvarteret med Projekt til Slot ca. 1728.

Det paa Christoffer Heer's Plan (Side 243) viste Projekt til en Tværkanal med Gader langs begge Sider er respekteret i dette Slotsprojekt, men helt opgivet i Planerne af 1694 og ca. 1730. I nutidige Planer er alene bevaret den smalle Fredericiagade.



Amalienborg-Kvarteret, ca. 1730.

havn. Men Opfyldningerne skred kun langsomt frem, og Udviklingen her skulde ske efter helt andre Linier væsentlig præget af de successive Opfyldninger, dels til militære Etablissementer saasom Orlogsværftet, dels til store civile Industrivirksomheder, af hvilke Burmeister & Wain er den mest fremtrædende.

Ogsaa efter Fæstningens Nedlæggelse er Arbejdet med Regulering af Kystlinien og Udvildelse af Havnefronten fortsat baade mod Nord og Syd.

FREDERIKSSTADEN. Det er tidligere omtalt, hvorledes Byplanen *Ny København* var strandet. Dronning Sophie Amalies store Opkøb af Grunde til Enkesæde beslaglagde efterhaanden det meste af den Del af det østlige Byomraade, der ikke stod under Vand, og efter Sophie Amalienborgs Brand 1689 henlaa det store Omraade endnu i lang Tid som en Barriere mellem Havneløbet og de tidligere anlagte Dele af Byomraadet. Det er vel ikke urimeligt at antage, at dette Forhold har medvirket til, at det gik saa trægt med Reguleringen af denne Del af Havnefronten. Den oprindelige Plans brede Kanalgade opgives og afløses i senere Planer af den mere beskedne Toldbodgade; men hvad Regulering af Kystlinien og Anlæg af Gaden angaar, skete der ikke noget, før Frederik den Fjerde, imødekommende et af Stadens Tømmerhandlere fremsat Ønske, 1706 approberede et Projekt til en Tømmerhavn paa Strækningen mellem Sankt Annæ Plads og Toldboden. Til Tømmerpladserne var tænkt opfyldt et 75 m bredt Areal Øst for Toldbodgade. Senere blev ogsaa en Strækning paa Gadens Vestside udlagt til Tømmerpladser, som dog ikke kom til Udførelse.

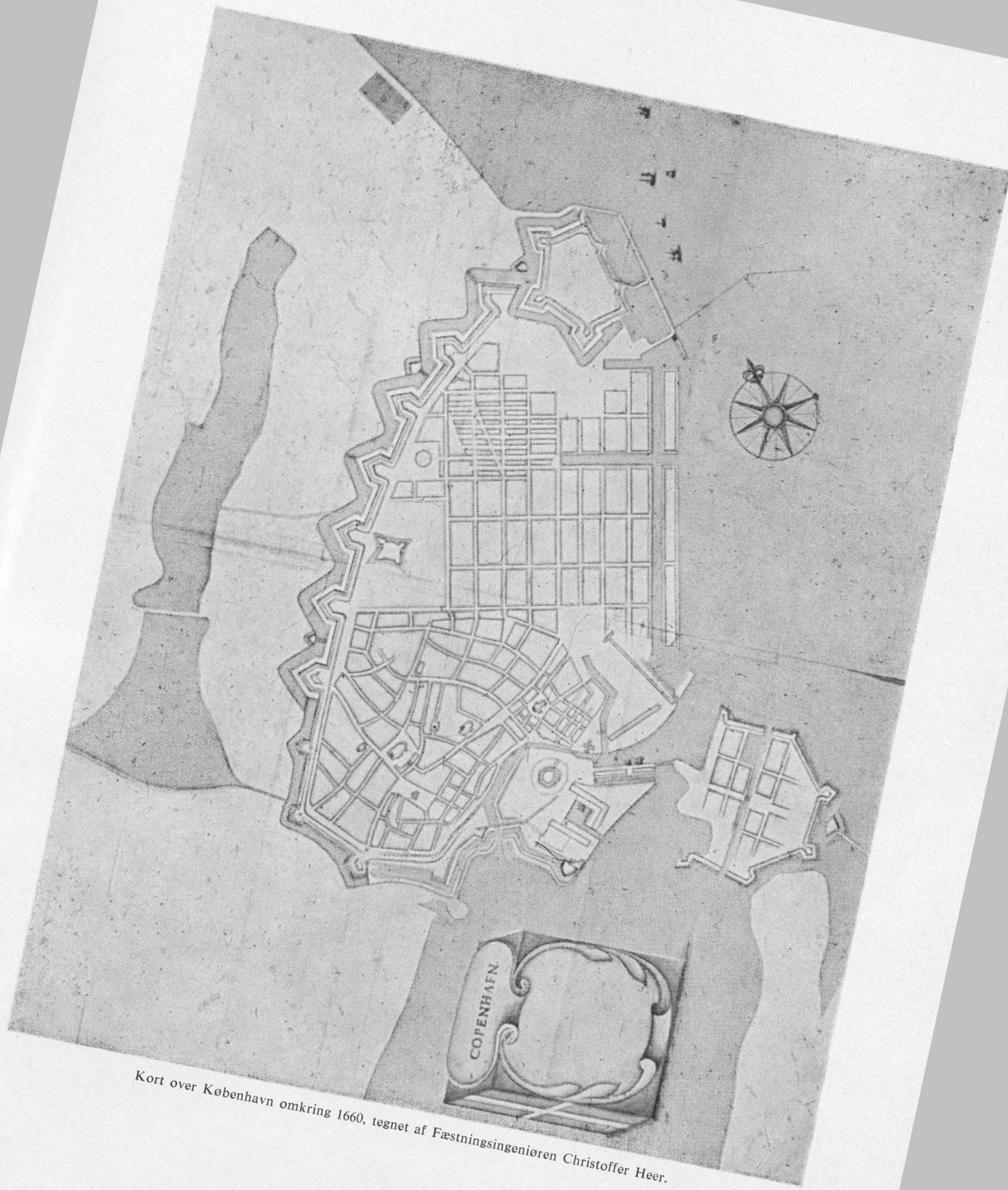
Det har dog voldt ikke ringe Bryderi at faa Grundene opfyldt og Bolværk sat mod Havnen. 1719 blev Toldbodgade brolagt. Faa Aar forinden hedder det om 11 af Tømmerpladserne, at »de ere uopfyldte og aaben Sø«, men Tømmerpladserne kom dog efterhaanden ogsaa i Orden.

Efter at Sophie Amalienborg var brændt og nedrevet, havde de store Arealer her været Genstand for vekslende Planlægning af forskellige af Barokkens store Mestre; men Arealet henlaa stadig ubebygget.

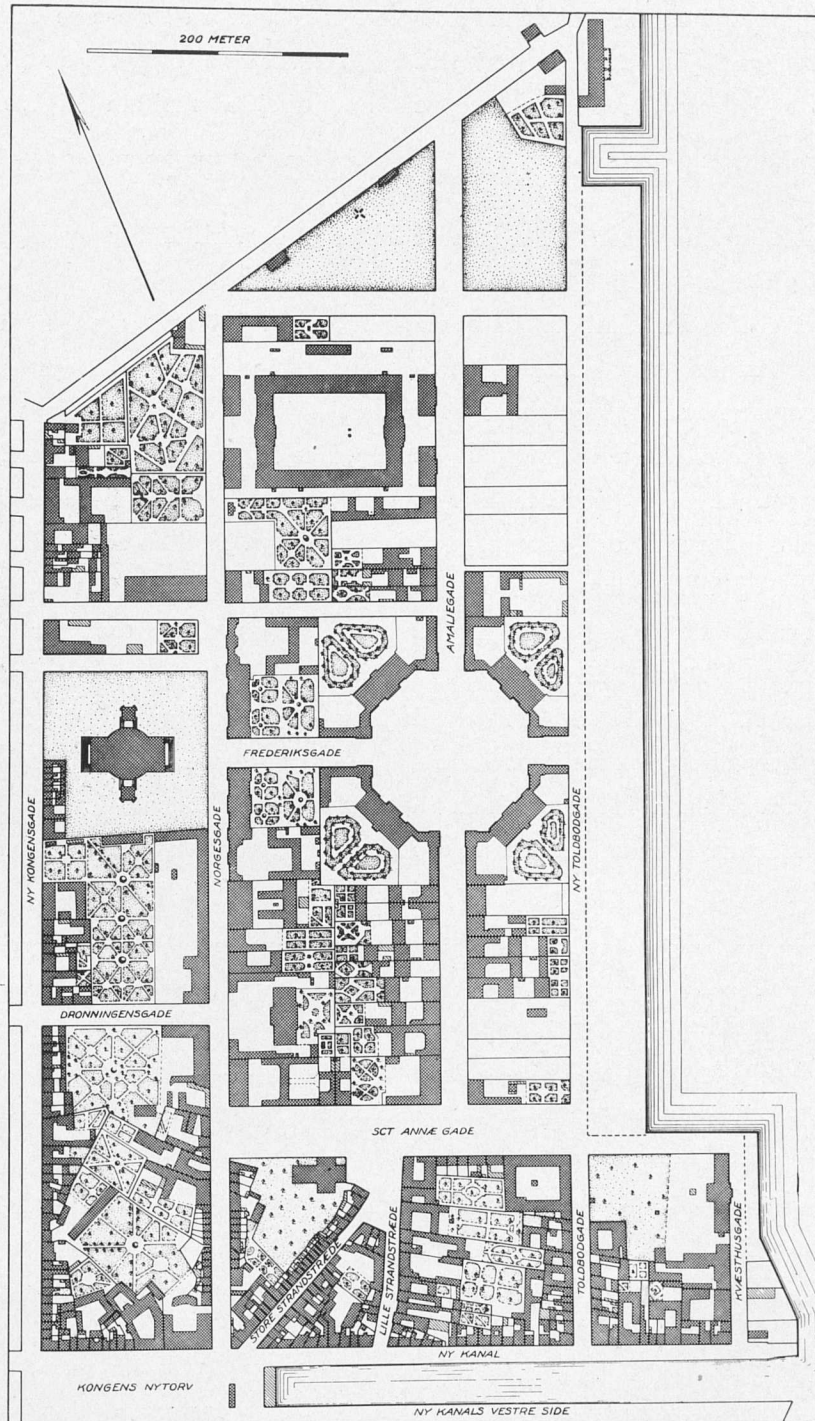
Det oldenborgske Kongehus' 300 Aars Jubilæum skulde blive Anledning til, at den sjældne Mulighed, som dette store ubebyggede Omraade frembød for en samlet Bebyggelsesplan, endelig blev udnyttet, idet Arealet i 1749 blev tilskødet Københavns Magistrat til Udstykning og Bebyggelse.

En Bebyggelsesplan til et større Omraade kommer ofte ud for den Skæbne at blive gennemført stykkevis til forskellige Tider og præget af de enkelte Bygherrers og vekslende Tidens Smag.

I Modsætning hertil fremtræder *Frederiksstaden* med en Bebyggelse gennemført efter Eigtveds Plan og undergivet Eigtveds Censur med en enestaaende sjældnen Fasthed og Harmoni. Eigtved opnaaede at give Planen for det ret smalle Areal større Dybde, idet



Kort over København omkring 1660, tegnet af Fæstningsingeniøren Christoffer Heer.



Amalienborg-Kvarteret 1757. Efter Geddes Kort. Dobbeltgaden gennem Karréen ved Frederikskirken er Rester af den ovennævnte fra 1649-Planen stammende Kanalgade. Den sydligste er bortfaldet i de senere Planer for Frederiksstaden. De 4 Palæer, der indrammer Slotsparken, var oprindelig adelige Palæer: Mod Vest Moltkes Palæ (nu Christian VII's). Mod Nord Levetzaus (nu Christian VIII's). Mod Øst Brochdorffs (nu Frederik VIII's). Mod Syd Schacks (nu Christian IX's).

der aabnede sig Mulighed for at forlænge Tværaksen over en Prinsesse Charlotte Amalie tilhørende Havegrund paa Vestsiden af Bredgade, hvor Frederikskirken projekteredes.

Om selve Slotspladsen, der er opstaaet ved Samarbejde mellem Eigtved og Marcus Tuschler, udtaler Christian Elling, at den indtager »en enestaaende Stilling i europæisk Barokarkitektur«.

Værdien af et Monument som dette over en stor Tids Arkitektur og Byplankunst kan ikke vurderes højt nok.

Men som Led i Stadens almindelige byplanmæssige Udvikling maa man anlægge en noget afvigende Vurdering af den. Forbindelsen med den tidligere bebyggede Del af Ny Københavns Omraade lod sig paa dette Tidspunkt ikke etablere i større Omfang, end allerede sket. De store Træk i Christian den Fjerdes Byplan for den nye Bydel var, som tidligere omtalt, uhjælpelig gaaet tabt. Tilbage var dog det for Stadens Udvikling saa betydningsfulde Spørgsmaal om Havnefrontens Udvikling. Tanken om en Storhavn mellem den gamle Havn og Toldboden var gentagne Gange dukket op i denne Epokes Byplanforslag og delvis realiseret ved Anlæg af den store Tømmerhavn ud for Amalienborg.

Ved de oprindelige Planer for Frederiksstaden var dette nye Byomraade i højere Grad sammenknyttet med Havnefronten som et Kvarter for Storkøbmænd og Redere, evt. for Ejerne af Tømmerpadserne. Havneområdet vilde derved have vundet i Dybde.

Denne Plan blev forladt, idet man kom ind paa at skabe et *aristokratisk Kvarter*, hvorefter man allerede af Hensyn til Brandfaren bestemte sig til at fjerne Tømmerpladserne.

Planen fik herved en Udformning, hvorved denne værdifulde Havnefront saavel i arealmæssig som i færdselsmæssig Henseende er blevet indeklemt paa en Maade, der netop paa Grund af Kvarterets høje bebyggelsesmæssige Standard ikke lader sig afhjælpe. En Del af Trafikken fra Havneområdet maa nu søge frem over Slotspladsen for at naa den smalle Fredericiagade, der i de endelige Planer kun førtes frem til Amaliegade. ligesom Dronningens Tværgade opfangedes af Bredgade med Berkentins Palæ — det senere Odd Fellow Palæ — som Point de Vue.

Den Forvandling, Kvarteret har undergaaet i den seneste Tid, idet en stor Del af Bebyggelsen er overgaaet til Forretningsbebyggelsen, viser den byplanmæssige Berettigelse i de oprindelige Planers Opfattelse af Kvarteret som et Handels- og shipping-Kvarter.

GAMMELHOLM. Siden Frederiksstadens Bebyggelse havde der ikke inden for Voldene været større frie Arealer til Raadighed, der kunde aabne Mulighed for en byplanmæssig Indsats. Vi vil se, at de nedbrændte Kvarterer i ringe Grad førte til en Fornyelse af Byen, idet det viste sig vanskeligt at frigøre sig for det gamle Gadesystem. En Mulighed



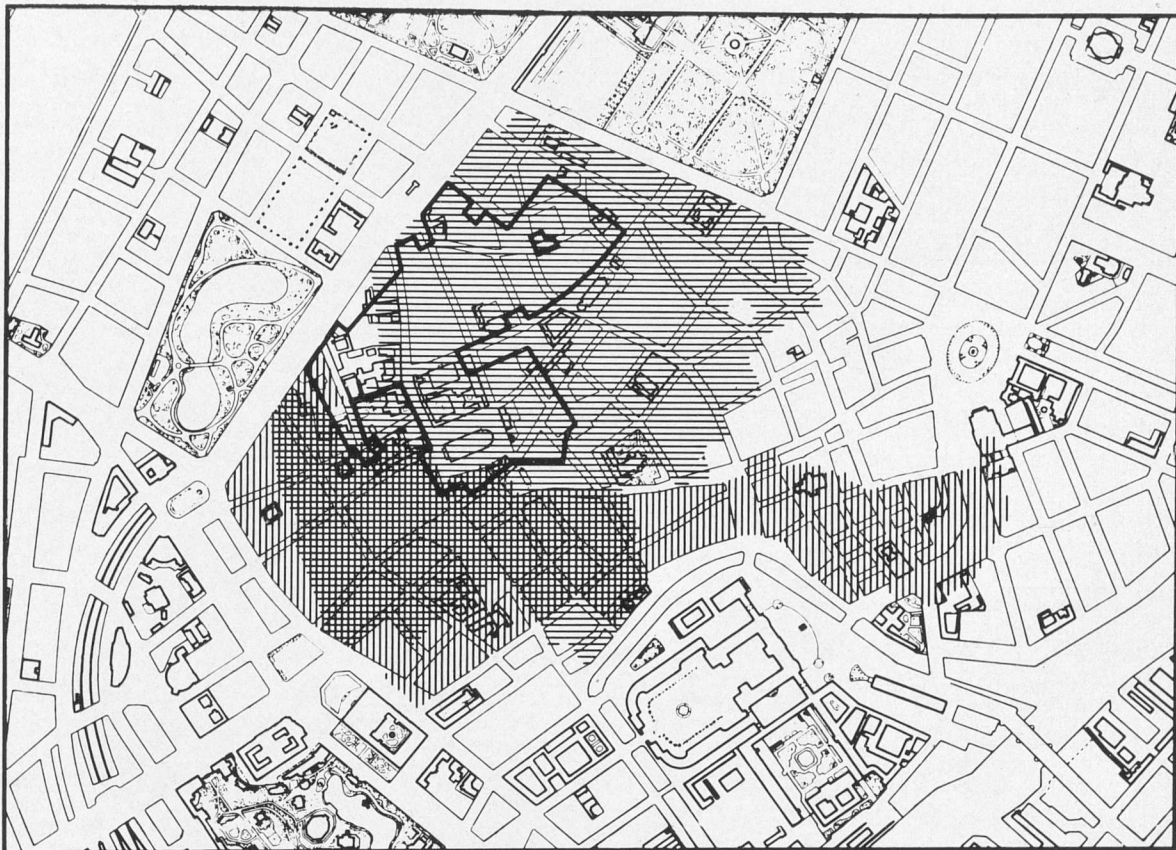
Gaardparti i Strandgade 22 („Cort Adellers Gaard“ opført ca. 1630), hvor Sidelængen er tilbygget 1670 og Baghuset er fra 1750.

Renaissancens og Barokkens Adels- og Bispegaarde udviser oftest en aaben Bebyggelse med store Gaarde, der staar i stærk Modsætning til den sammenpakkede Bebyggelse med Lejekaserner, som tog Fart i det attende Aarhundrede.

frembød sig derimod, da man bestemte sig til at frigøre Gammelholm for de militære Anlæg, som fra gammel Tid havde til Huse her. Professor *G. F. Hetsch* offentliggjorde i 1844 et Forslag til en Byplan for Gammelholm, der bl. a. gik ud paa at gennemføre en betydelig Udvidelse af Universitetets botaniske Have, der indtog en beskedne Grund bag ved Charlottenborg. Haveanlægget optog omtrent Halvdelen af Arealet og sluttede sig til Havneløbet med brede, træbeplantede Promenader. Den øvrige Del af Arealet var projekteret til Boligbebyggelse, og Forslagsstilleren tænkte sig, at der ved Grundsølget hertil skulde kunne tilvejebringes tilstrækkelige Midler til at sikre det store Haveanlæg. En Kommission, der senere blev nedsat for at stille Forslag om Gammelholms Anvendelse, sluttede sig til Tanken om en Udvidelse af den botaniske Have og fremkom endvidere med Forslag om en Skærpelse af forskellige Bestemmelser i den i 1856 vedtagne Bygningslov, hvis Utilstrækkelighed saaledes allerede da maa være faldet Kommissionen i Øjnene.

Ingen af disse Tanker fik Indpas i Loven af 1858 om Flytning af Marinens Anlæg, og Kvarteret blev herefter bebygget i det væsentlige efter en af Professor *F. Meldal* udarbejdet Bebyggelsesplan. Kvarteret fremtræder nu med et temmelig nøgternt, men i færdselsmæssig Henseende ret tilfredsstillende Gadenet, til Trods for at der ved nogle af Gaderne er knebet paa Bredderne i Forhold til Meldals Plan. Den brede Holmens Kanal og Havnegade giver Kvarteret en anselig Indramning; men Bebyggelsen af de indre Karéer, der er opført med en tæt sammenpakket Baghusbebyggelse i Ly af Byggeloven af 1856, staar ingenlunde Maal hermed. Havnens Interesser i denne Byens vigtigste Havnefront er i Modsætning til Hetsch's Plan imødekommet ved Anlæg af den brede Havnegade, men Havnen kunde have faaet et bedre Naboskab end dette halvdaarlige Boligkvarter.

DEN GAMLE BYS OMBYGNING. Det er ikke alene set med vor Tids Øjne, at Gadenettet i den middelalderlige Bykerne maa betegnes som uhensigtsmæssigt. Man har som foran omtalt tidligt besværet sig over de ganske utilstrækkelige Gadebredder og Gadernes slette Tilstand. Man har sikkert ogsaa følt den fuldstændige Mangel paa Sammenhæng i Gadenettet som en betydelig Ulempe; men i en By er Gaderne noget af det mest bestandige, der findes — Huse falder og genopstaar, men de skiftende Grundbesiddere slipper ikke frivilligt deres Tag i den gamle Gadelinie. Frederiksborggades Gennembrud til Købmagergade i Aaret 1680 maa betragtes som en anselig byplanmæssig Bedrift. Gadegennembrudet krævede Nedrivning af talrige Bygninger mod Erstatning, og der maatte anvises Grundejerne Bolig andetsteds.



Oversigtskort over de store Bybrände. Branden 1728 er angivet ved vandret Skravering. Branden 1795 ved lodret Skravering, medens Omraadet for Ødelæggelserne ved Bombardementet 1807 er begrænset ved en kraftig sort Kontur.

De store Ildsvaader, der til forskellige Tider har hærget Stadens ældste Kvarterer, har for de nedbrændte Kvarterer frembudt Muligheder for mere gennemgribende Gaderegulering. Saaledes gennemførtes Nygade, efter at en Brand i 1685 havde ødelagt 30 Gaarde. Ved den Ildebrand, der rasede den 20.—23. Oktober 1728, nedbrændte 1670 Huse. Størstedelen af Kvarterne mellem Vester Voldgade, Nørre Voldgade og Gothersgade var lagt i Grus og skulde genopføres fra Grunden. Alle de dramatiske Begivenheder under denne ulykkelige Brand skal ikke her omtales, men kun Bestræbelserne for en Genopbygning af Staden efter en forbedret Byplan. En saadan blev hurtigt udarbejdet af en særlig Reguleringskommission og approberet af Kongen i December 1728.

Man maa paa Forhaand have opgivet en gennemgribende Omdannelse af den gamle By, saaledes at Planen kun i ringe Grad blev præget af Tidens byplanmæssige Idéer. Man nøjedes med at foreslaa enkelte gennemgaaende Gadestrøg og en beskeden Breddeudvi-

delse af de vigtigste Gader. Gennemførelsen af Linien: Frederiksberggade—Nygade—Vimmelskiftet skulde blive det mest betydende byplanmæssige Resultat af Ombygningsplanen. Af Tværlinier var Fiolstrædelinien foreslaaet ført helt ned til Forbindelse med en Forlængelse af de ikke nedbrændte Gader — Farvergade og Læderstræde; men denne Del af Planen blev ikke bragt til Udførelse. Af de gamle Gader blev eksempelvis Skidenstræde (Krystalgade) og Landemærket udvidet, men ikke som tænkt i Planen, hvor denne Gadelinie var tænkt udvidet til 15,69 m Bredde optagende den ligeledes 15,69 m brede Frederiksborggade, hvis Fortsættelse i denne Bredde standsedes af Snævringen mellem Regensen og Rundetaarn. Reguleringsplanens Forslag om at udrette Krumningerne i forskellige af de gamle Gader blev opgivet i Starten, idet det i den kongelige Resolution hedder: »Naar Gaderne ikkun blive udvidede i den anviste Bredde, faar det udi det øvrige ved den forrige Gadernes Krumhed at have sit Forblivende«. At Kongens Standpunkt har været det rigtige viser f. Eks. en Gade som Fiolstræde, der sikkert vilde have mistet sin Karakter ved den i Planen paatænkte Udretning.

Da det af Reguleringsplanen omfattede Byomraade laa helt i Grus, skulde man ikke synes, at denne meget moderate Plan kunde have været vanskelig at gennemføre. Dette vilde sikkert heller ikke have været Tilfældet, hvis man havde fulgt den Fremgangsmaade, som et af Kommissionens Medlemmer havde foreslaaet: at erhverve alle Grundene og atter sælge Grundene ved de nye regulerede Gader. Det er denne Fremgangsmaade, der er benyttet ved den senere Tids større Reguleringer og Saneringer.

Man veg imidlertid tilbage for en saa radikal Fremgangsmaade og maatte herefter forhandle med modvillige Grundejere en for en om de nye Byggelinier og de nye Byggebestemmelser, der bl. a. gik ud paa Husenes Genopførelse i Grundmur. I begge disse Anliggender trak Myndighederne stort set det korteste Straa. Der blev slækket mere og mere paa Kravene til Gadebredderne, og til sidst maatte man ogsaa tolerere en udstrakt Benyttelse af Bindingsværk til Baghusenes Genopførelse for overhovedet at faa Gang i Byggeriet. Mange benyttede sig heraf til at bygge 4—5 Etagers Bindingsværks-Baghuse uden at bekymre sig om Myndighedernes Forsøg paa at bringe Folk til at nøjes med 2 Etagers Baghuse. Overdirektøren for Genopbygningen indberetter forgæves til Kongen, at han ikke kunde hindre disse høje Bindingsværkshuse, som benyttes til al Slags farlige Virksomheder, »disse Svovlstikhuse, som vilde overspy hele Byen med Ild, naar der kom Brand i dem«. Bestræbelserne for Brandsikring af de nye Kvarterer var saaledes ogsaa brudt sammen.

Den store Ildebrand, der fra den 5. til den 7. Juni 1795 lagde over 900 Gaarde og Huse i Aske, opstod paa Gammelholm og bredte sig herfra uimodstaelig mod Vest over Kvar-



Raadhusstræde 1, opført 1797—98.



Gammel Torv og Ny Torv set fra Luften.
De to Torve fremtræder efter Branden 1795 som een samlet Plads.

tererne omkring Gammel-torv og Nytorv og helt op mod Volden ved Knækket ved Jarmers Taarn. En Del af de efter 1728 genopbyggede Karréer gik saaledes atter op i Luer. Med Bestræbelserne for en planmæssig Genopbygning gik det paa samme Maade som efter Branden 1728. De vidtgaende Reguleringsplaner brød hurtigt sammen over for Grundejernes Modstand mod at fravige de hævdvundne Gadelinier, og man nøjedes med de allernødtørftigste Forbedringer af det gamle Gadenet.

Karréen mellem Store Færgestræde og Højbrostræde skulde dog ikke genopstaa efter Branden, idet Grundene blev eksproprieret. Herved opstod Højbroplads, der aabnede den smukke Udsigt fra den indre By over mod Slotsholmen. Skiftende Slægter skulde 2 Gange se Christiansborg Slot lagt i Ruiner og genopstaa i ny Skikkelse, præget af de skiftende Tidens Stil og Smag.



Domhuset paa Nytorv, oprindelig Stadens femte Raadhus, opført 1805—1815 efter Tegning af C. T. Hansen.

Man opgav endvidere efter Branden 1795 at genopbygge Raadhuset paa dets gamle Plads paa Nytorv. Det gamle Raadhus' Fundamenter er nu markeret i Brolægningen ved Torvets nylig stedfundne Omlægning.

Faa Aar efter skulde en ny Katastrofe ramme Staden. Den 16. August 1807 gik en engelsk Hær i Land fra de store Eskadrer, der faa Dage forinden var ankret op i Sundet, og fra den Ring af Batterier, der var anlagt tæt uden for Stadens Fæstningsværker, aabnedes den 2. September om Eftermiddagen et kraftigt Bombardement. Natten mellem den 4. og 5. September blev Frue Kirke, hvis Spir havde frembudt et let synligt Maal for Fjendens Batterier, skudt i Brand, og herfra bredte Ilden sig mod Nord helt op til Kvarteret omkring Kultorvet. Ca. 300 Ejendomme nedbrændte, og 1500—1600 Ejendomme blev beskadigede ved Bombardementet.



Branden 1795 gav Anledning til det første af Magistraten udstedte Byggeregulativ. Der kræves bl. a. heri, at Hjørnerne paa nye Huse „brækkes paa 5 Alens Bredde, til et Fag Vindue med Piller“. Ejendommen Vestergade 12 er opført 1796.

Ved de store Ildebrande er saaledes Stadens Bestand af gamle Bygninger blevet næsten fuldstændig udryddet og erstattet af en noget enstonig borgerlig Bebyggelse, der vel ogsaa paa sin Vis har skabt tiltalende Bybilleder, men hvis bygningsmæssige og byplanmæssige Værdi man bør være varsom med at overvurdere. Det var ingenlunde en Sanering i vor Tids Forstand, som de store Ildsvaader medførte. Kvaliteten af ældre københavnsk Bebyggelse maa bedømmes bl. a. ved at se paa Gaardsiderne, og her træffer man ofte i de genopbyggede Kvarterer høje Bag- og Sidehuse, snævre Gaarde, daarlige Trappe- og Adgangsforhold, der yderligere understreger Baghusenes Brandfarlighed.

Den nyere og nyeste Tids Ombygninger i den gamle By har i ikke ringe Omfang maattet sættes ind paa en Sanering af de ældre Bydele, bl. a. af de daarlige af de efter de store Brande genopbyggede Kvarterer.

Den første egentlige Sanering gennemførtes ved Borgerrepræsentationens Beslutning af 2. Decbr. 1872, omfattende Arealet omkring Peder Madsens Gang. Genopbygningen



Vognmagergade 1905. Maleri i *Øregaards-Samlingen*.

Genopbygningen efter de store Brande præges ikke alene af de utilstrækkelige Gadebredder, men navnlig af Grundenes Overbebyggelse og Bygningernes ringe Kvalitet.

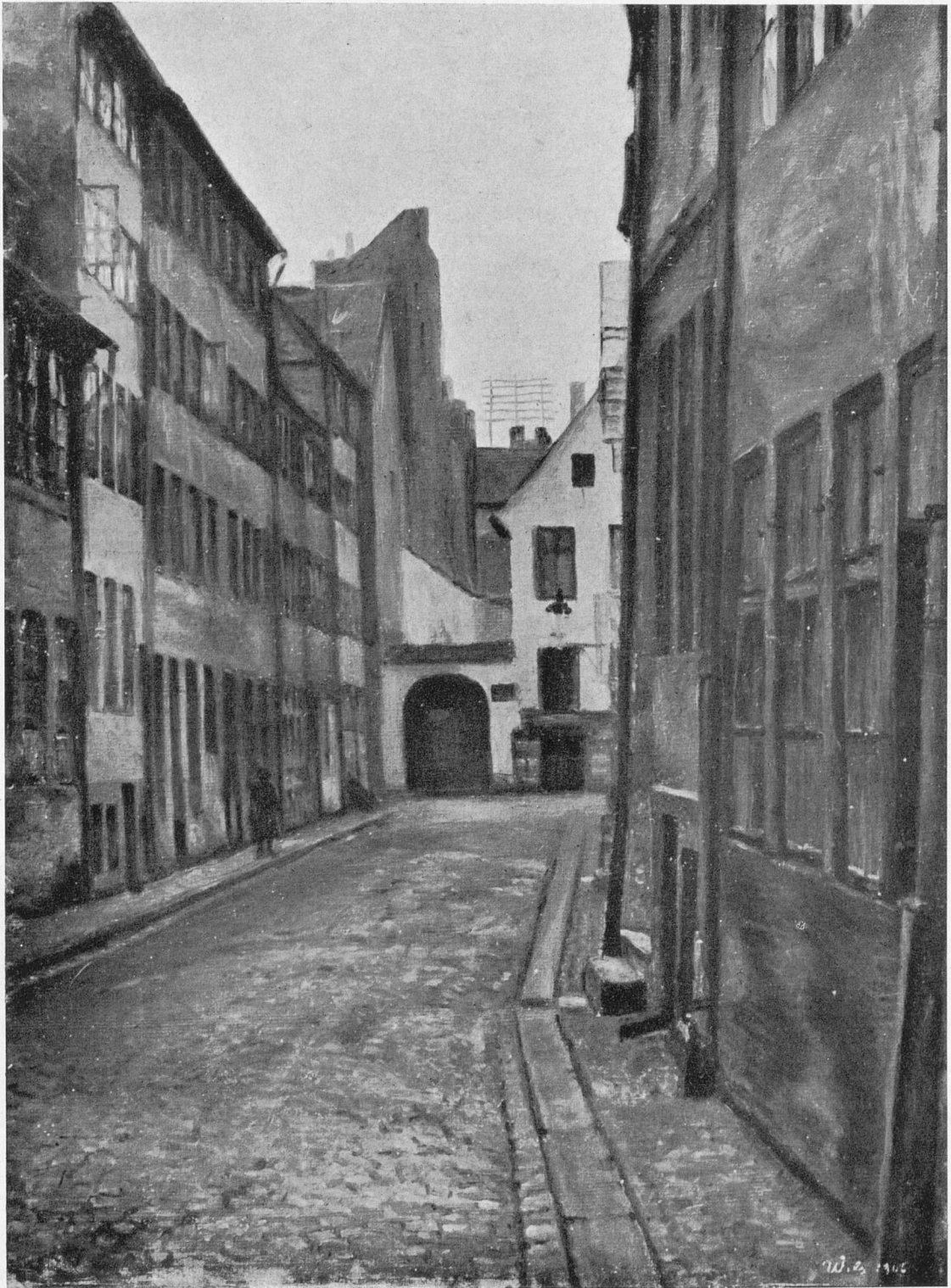
af Kvarteret omkring den nuværende Hovedvagtsgade og Ny Østergade foranstaltedes af et privat Selskab med C. F. Tietgen som Grundlægger.

Ombygningen af det udbredte Slumkvarter omkring Pilestræde og Vognmagergade er fortsat helt op til de seneste Dage ved Rydning af de Grunde, der har givet Plads for »Gutenberghus«. Betydelige Saneringsopgaver forestaar endnu i dette Kvarter.

Det store Gennembrud af *Bremerholmlinien* tjente et dobbelt Formaal: dels Sanering af det lurvede Holmsgade-Kvarter, dels, i Forbindelse med Torvegades Udvidelse, Gennemførelse af en ny Hovedtrafikaare mellem Amager og henholdsvis Østerbro og Nørrebro. Torvegades Udvidelse til 25 m Bredde skyldes vel i første Linie færdselsmæssige Grunde, men af den Bebyggelse, der blev ryddet ved denne omfattende Gadeudvidelse, var adskillig af meget daarlig Kvalitet. Da Byen efter sin hele Opbygning mangler Ringlinieforbindelse Nord om den gamle By, har det af færdselsmæssige Grunde og for at forbedre Tilkørselsforholdene til den nye, brede Knippelsbro været nødvendigt at bryde gennem den indre By med denne nye, brede Færdselslinie.

I øvrigt har man ogsaa i nyere Tid været noget tilbageholdende med alt for vidtgaaende ekspropriationsmæssige Indgreb og Gadeomlægninger i den gamle, middelalderlige Bykerne, men har i Almindelighed nøjedes med ved stedfindende Om- og Nybygninger at søge gennemført de under Hensyn til den øgede Gadetrafik nødvendige Gadeudvidelser, idet den egentlige gennemgaaende Trafik saa vidt muligt bør ledes uden om den gamle Bykerne. Byggeloven af 1939 giver Hjemmel for Paalæg af Byggelinie svarende til en Gadebredde paa 15 m.

Adelgade—Borgergadekvarterets Sanering. Den gennemgribende Ombygning af dette Kvarter, der paabegyndtes i 1942, skyldes i første Linie Kravet om en Sanering af den sundheds- og brandfarlige Bebyggelse, der prægede Kvarteret. Den i Saneringsplanen forudsatte samlede Ekspropriation af Bebyggelsen langs Adelgade og Borbergade samt mellem disse Gader paa Strækningen mellem Gothersgade og Klerkegade, muliggjorde en gennemgribende Forbedring af den gamle Gadeplan. Side 259 viser den af Stadsingeniøren udarbejdede nye Gadeplan, saaledes som den med nogle mindre Ændringer den 26. Februar 1942 vedtoges af Borgerrepræsentationen. Gadeplanen bibeholder det retvinklede Gadesystem, der har været bærende i de tidligere omtalte Planer for Ny Københavns og Frederiksstadens Opbygning. Inden for selve Saneringsområdet føres Sølvgade i en Bredde af 25 m igennem til den til 25 m Bredde udvidede Borbergade, Nord for Sølvgade holdes Muligheden for et samlet Pladsanlæg aaben. Ved den endelige Udformning af Planerne er Bebyggelsen ved Krydset mellem Adelgade og Dronningens Tværgade placeret omkring en aaben »square«.



Brøndstræde-Kvarteret 1906. Maleri i Øregaards-Samlingen.

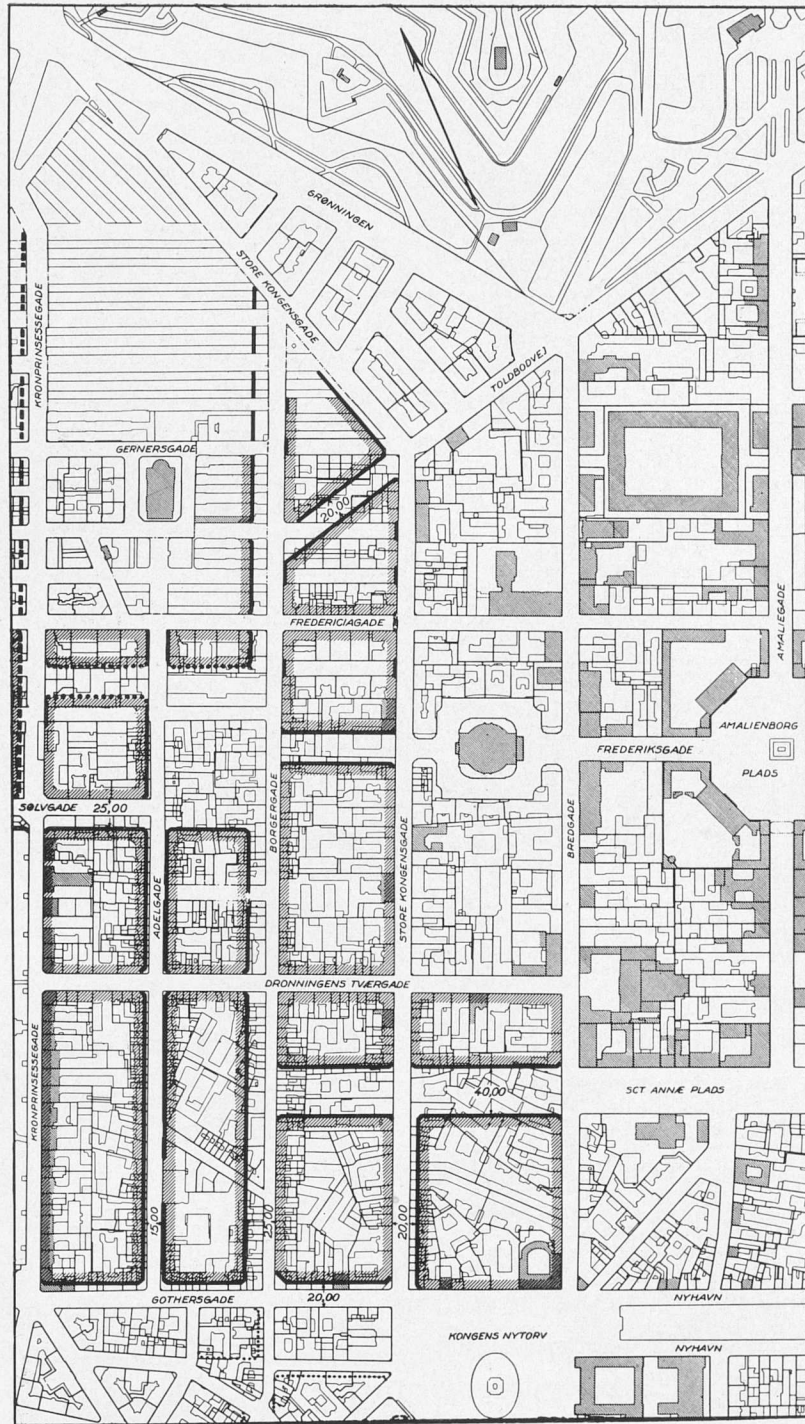
Gadeplanen er dog udstrakt væsentlig ud over Saneringsomraadet Rammer, idet Kvarterets manglende Forbindelse, navnlig med Havneomraadet, er forudsat afhjulpet ved Gennemførelsen af Sankt Annæ Plads og Toldbodvej til den udvidede Borbergade. Den projekterede Gade i Frederiksgades Forlængelse er ikke tænkt som Færdselsgade, men tilsigter at aabne det ombyggede Kvarter mod Frederiksstadens monumentale Tværakse.

Planen viser tillige, hvorledes Grundudformning og Bebyggelse i Aarenes Løb har udviklet sig paa den vestlige Del af det Omraade, der omfattes af den gengivne Plan over Ny København.

De store Grunde, der strækker sig ned mod den gennemgaaende Trafikgade Store Kongsgade, er efterhaanden blevet beslaglagt af en noget sammenpakket og uordentlig, men dog værdifuld Forretningsbebyggelse af væsentlig anden Karakter end Borbergades Slumbebyggelse. Hele Kvarteret ned mod Havnen er gaaet over til forretningsmæssig Udnyttelse.

FÆSTNINGSRINGEN BRYDES. Naar der har været talt og skrevet om København, har dette i ældre Tider almindeligvis været ensbetydende med Staden inden for de gamle Volde. Forstadsbebyggelse af forskellig Art havde fra Tid til anden fundet Plads uden for Voldene, men var ved de forskellige Krigsbegivenheder blevet ødelagt og siden hæmmet ved de Demarkationsbestemmelser, der skulde sikre Fæstningens Skudfelt. Alt imedens pakkede Byen sig tættere og tættere sammen inden for Voldene. Der byggedes nye Etager paa de gamle Huse, og de tidligere fri Haver og Gaarde blev efterhaanden overbebygget; ofte byggedes tæt op foran Vinduerne af ældre Huse, der før havde ligget frit. Befolkningstallet, der i 1801 var ca. 101,000, steg i Midten af Aarhundredet til ca. 130,000 og udviser herefter en stærkt stigende Tendens udtrykt ved en Befolkningsstigning paa ca. 25,000 for det følgende Tiaar. Under disse Forhold maatte Ønsket om Befrielse for Befæstningsanlæggets Spændetrøje vokse sig stærkere og stærkere.

I 1852 begyndte Militæret at vige for Presset indefra og frigav foreløbig Terrænet uden for Søerne for den derpaa hvilende Demarkationsservitut, og Bebyggelsen kunde nu frit brede sig over disse store Omraader. Der var ingen Byplan og ingen Byggelov til at lede denne Strøm af Spekulationsbyggeri ind i sunde Baner, og da man, alvorlig skræmt af Nybyggeriets overordentlig lave Standard, i Huj og Hast i 1854 fik vedtaget en midlertidig Byggelov, der blev afløst af Loven af 1856, medførte dette ingen Forbedring i byplanmæssig og bebyggelsesmæssig Henseende. Loven savnede praktisk taget enhver herpaa sigtende rationel Bestemmelse, et Forhold, der først skulde blive forbedret i senere Love og da stadig i utilstrækkeligt Omfang. Bebyggelsen ved de nye, alt



Gadeplan for Adelgade-Borgergadekvarterets Sanering efter Stadsingeniørens Forslag 1942.

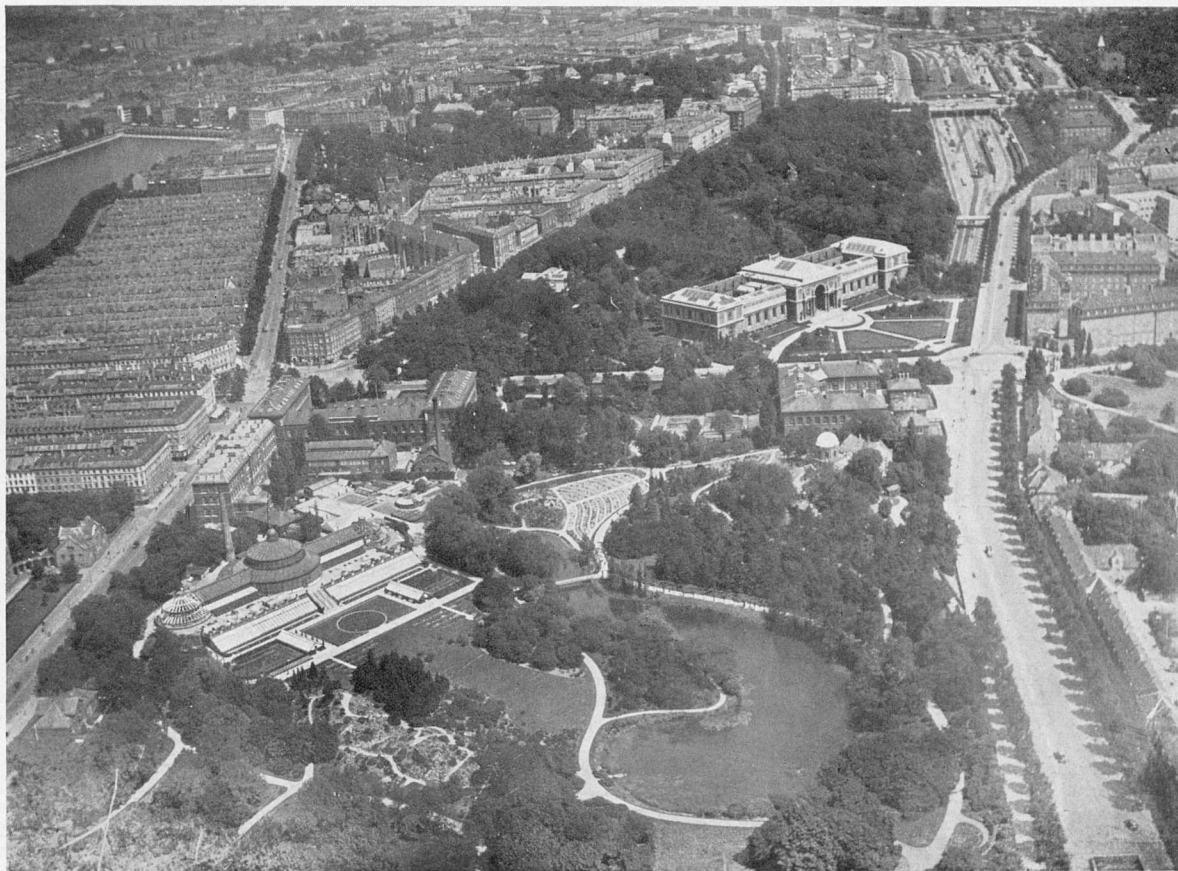


Luftfotografi over den gamle By fra Jarmers Plads mod Christiansborg. I Forgrunden ses Nørre- og Vestre Boulevard paa det gamle Voldterræn. Helt i Forgrunden ses Resterne af Jarmers Taarn, der fra gammel Tid markerer Knækket i Voldsystemet. I Forgrunden t. v. de i Ørstedsparken bevarede Rester af Voldterrænet.

for smalle Gader skulde herefter ikke blive væsentlig bedre end i den gamle By, og Baghus-, Sidehus- og Kælderbebyggelsen florerer stadig.

Heldigvis var dog et Hovedgadenet i et vist Omfang fastlagt forinden, og blev i det væsentlige opretholdt i ret tilfredsstillende Bredder. Dette gælder saaledes det smukke polygonale Gadenet omkring Fælledeerne — derunder den allerede i 1744 anlagte og beplantede Nørre Allé og den i 1750 anlagte Jagtvej.

Tilbage laa det vidtstrakte Fæstningsterræn skydende sine Glacis'er frem over Demarkationsterrænet, der endnu var opretholdt til Sølinien. Men Militæret kom, kort Tid efter at Demarkationslinien var rykket tilbage fra Jagtvej til Søerne, ind paa Tanken om helt at opgive denne Befæstning og muligvis ved Realisation af Arealerne at faa Midler til et nyt, fremskudt Befæstningsanlæg.



Botanisk Have anlagt paa det gamle Voldterræn med Bevarelse af en Del af Voldgraven.
 Rester af Bastionerne er bevaret her og i Østre Anlæg — der ses bagved Kunstmuseet —
 og i Ørstedsparken.

I 1858 nedsatte Krigsministeriet en Kommission til at overveje Spørgsmaalet, den saakaldte »Sløjfningskommission«. De Muligheder, der derved aabnedes for en samlet Byplanlægning for disse store Arealer, vakte en betydelig Interesse, og man var baade fra privat og offentlig Side indstillet paa, at Planløsheden fra den i 1852 begyndte Byggeperiode ikke maatte gentage sig. Den til Kommissionens Betænkning hørende Plan var vel baseret paa en samlet Planlægning af hele det store Fæstningsomraade og Demarkationsterrænet mellem dette og Søerne, men vakte dog ved sin byplanmæssige Utilstrækkelighed megen Kritik, da den i 1865 blev udstillet paa Charlottenborg. Der fremkom baade fra privat og offentlig Side Ændringsforslag, der bl. a. adskilte sig fra Kommissionens ved i udstrakt Grad at foreslaa selve Fæstningen omdannet til et Parkbælte.

Efter at Kommunen i 1869 havde faaet Voldterrænet overdraget, udarbejdede den efter Behandling i et Fællesudvalg en Byplan for Omraadet, der, efter at Kastellet var trukket ud af Planerne, strækker sig fra Østerbrogade til Havnen ved Langebro. Planen blev i 1885 ændret for saa vidt angaar Kvarteret omkring Vestre Boulevard. Demarkationsterrænet var forblevet i privat Eje, men kom dog, hvad Hovedgadenettet angaar ind under den samlede Plan. Banegaardsterrænet og den nordøstlige Del af Omraadet har ved det endelige Anlæg faaet en væsentlig ændret Udførelse. Gennemførelsen af Boulevardbanen medførte bl. a., at Aborreparken ikke kunde opretholdes.

Selv om et eller andet i Planen — navnlig Udformningen af Parkbæltet — kunde ønskes anderledes, fremtræder Planen af 1872—85 for Fæstningsterrænet som et smukt og anseligt Byplanarbejde og danner med sit kraftige Hovedgadenet, sine Parker og Pladser en smuk Ramme omkring den gamle By.

BANEGAARDSTERRÆNET, der blev frigjort ved den i 1902—03 vedtagne Baneordning, blev som Led i forskellige Magelæg og Arealoverdragelser overtaget af Københavns Kommune for et Beløb af 15 Mill. Kr.

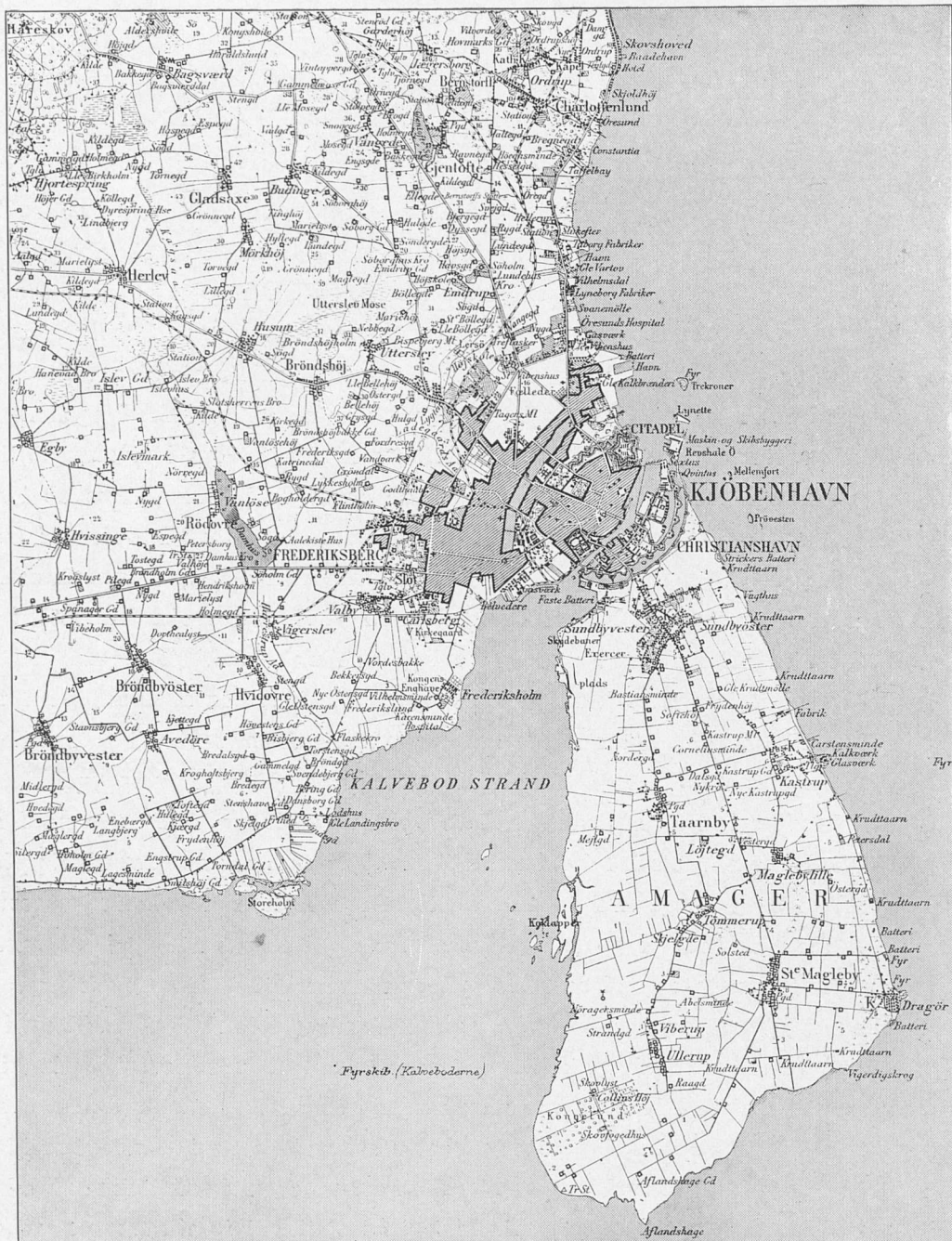
For at opnaa en tidssvarende Byplan for Omraadet i Tilknytning til den i 1885 vedtagne Byplan for Fæstningsterrænet afholdt Kommunen i 1910 en offentlig Konkurrence, hvor 1. Præmie blev tildelt Arkitekterne *Egil Fischer* og *Holger Rasmussen* samt Afdelingsingeniør *Nobel*. Forslaget blev i en noget ændret Form vedtaget af Borgerrepræsentationen i December 1912.

Planen vakte med sine efter Tidens Smag udformede, stærkt krumme Gadeflugter og uregelmæssige Karréer Modstand fra forskellig Side, og man bestemte sig efterhaanden for at søge gennemført en anden Udformning af Arealet mellem Farimagsgade og Sankt Jørgens Sø. Efter en i 1919 afholdt bunden Konkurrence blev Planens videre Udformning overdraget Professor *Edvard Thomsen*. Arealet er nu under Bebyggelse, væsentlig efter en i 1928 vedtaget Plan baseret paa en regelmæssig Karréudformning. Bygningshøjden er fastsat til 20,5 m. Facadebebyggelsen mod Søerne fremtræder, saaledes som den er udformet ved Vestersøhus, med en noget anden Udformning end efter de oprindelig fastlagte Servitutter. Bortset fra Facaden mod Søerne har Banegaardsterrænet givet Plads for en omfattende Institutionsbebyggelse.

DE STORE INDLEMMELSER 1901—02. København indtog ved Aar 1900 et Areal paa ca. 2350 ha med ca. 358.000 Indbyggere. Den efter 1852 gennemførte Udflytning til de nye Forstadskvarterer medførte en Aflastning for den gamle By, hvor Befolkningstallet i den



Gaardparti mellem Vølundsgade og Ægirsgade opført ca. 1902.



Kort (fra 1890) over København og nærmeste Omegn før de store Indlemelser. De ældre Forstæder bebyggedes i Ly af de ældre Bygningsloves i byplanmæssig Henseende utilfredsstillende Bestemmelser, med en Bebyggelse, der navnlig hvad Gaardforholdene angaar var meget uheldig. Allerede i Perioden efter første Verdenskrig indtraadte en væsentlig Bedring i dette Forhold.

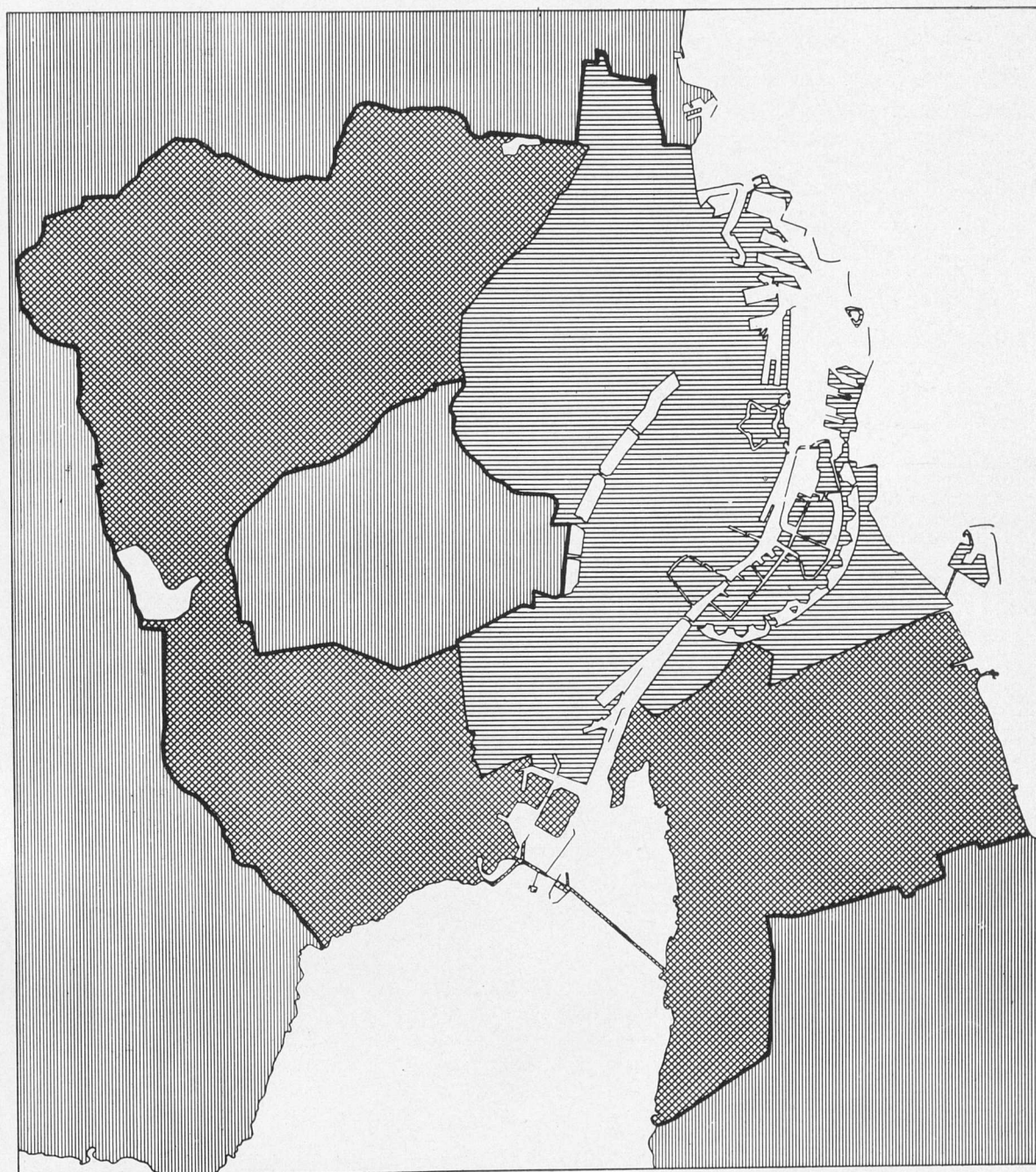


„Ryparken“ med Stokbebyggelse, opført i 1930'erne.
De store Indlemmelser gav Plads for en mere aaben Bebyggelse.




følgende Tid stadig er aftaget, ikke mindst paa Grund af den tiltagende Citydannelse. Ved Aarhundredskiftet var der i de ydre Kvarterer Omraader — bl. a. Havremarken, Bryggervangen og Haraldsgadekvarteret m. v. — der ikke var fuldt udbyggede, og det har saaledes egentlig ikke været øjeblikkelige Vanskeligheder for at skaffe Plads til det nødvendige Boligbyggeri, der førte Tanken ind paa det ønskelige i en Udvidelse af Byomraadet. Det havde derimod allerede længe vist sig vanskeligt at skaffe Plads til de store offentlige Institutioner, Hospitaler, Kirkegaarde m. v., der maatte anbringes paa Kommunens store Arealer uden for Bygrænsen. De store Grundindkøb i Omegnskommunerne har sikkert givet Bystyret forøget Interesse for Indlemmelserne, og efter at disse havde fundet Sted, var de store Grundbesiddelser Kommunen en stor Hjælp ved Ordningen af de byplanmæssige Forhold. Det nye Gasværk f. Eks. blev kort Tid efter Indlemmelsen placeret i Vigerslev. En Tilskyndelse til Indlemmelse var ogsaa den store Vækst af Befolkningen i de omliggende Kommuner, der ikke magtede den indtrængende Bebyggelse, som var ved at volde disse Smaakommuner Bryderier af forskellig Art og ogsaa var egnet til at vække Betænkeligheder i Hovedstaden.

Ved Indlemmelseslovene af 3. April 1900 blev der truffet Bestemmelse om Indlemmelse af Brønshøjdistriktet, Valbydistriktet og Sundbyerne; de to førstnævnte Distrikter fra 1. Januar 1901, Sundbyerne fra 1. Januar 1902. Indlemmelserne omfattede omtrent 5000 ha, og Byen indtog i 1943 efter forskellige mindre Grænsereguleringer et Areal paa 7394 ha med et Indbyggerantal pr. 15. Juni 1945 paa 731.707.

Man blev efter Indlemmelsene inden for Kommunen hurtigt klar over Nødvendigheden af, at Byplanlægningen for de nye Distrikter kom ind i faste Former. I 1905 fremsatte 6 Borgerrepræsentanter Forslag om Nedsættelse af et Udvalg til at tilrettelægge en hensigtsmæssig Bebyggelse for de indlemmede Distrikter, og *Alexander Foss* udtalte herved bl. a.: »Er det nødvendigt at fortsætte med paa denne Maade at sammenstuve Befolkningen i høje Huse, i Gader langt fra den frie Natur?« og understregede, at man ved Hjælp af elektriske Sporvogne vilde kunne sprede Befolkningstilvæksten. Daværende Borgmester *Jensen* fremhævede i Debatten, at Kommunen var gaaet ind for sine betydelige Grundkøb for at blive i Stand til at regulere Bebyggelsen, saa at den ikke kom til at stride mod hygiejniske og sociale Fordringer og for at faa mere spredt Bebyggelse end hidtil i Hovedstaden, men ogsaa for at indvinde en Del af Grundværdistigningerne. Udvalgsbehandlingen resulterede i, at der i Januar 1908 blev udskrevet *en international Konkurrence* om en Bebyggelsesplan for de indlemmede Distrikter. Der indkom 19 Konkurrenceforslag, og 1. Præmie blev i 1909 tildelt Stadtgeometer *Carl Strinz* for et Projekt mrk. »Urania«. 2. Præmie tildeltes Afdelingsingeniør, senere Stadsingeniør *A. Bjerre*.



København 1945.

-  Arealer indlemmet 1901—02.
-  Stadens Omraade 1900.
-  Fremmede Kommuner.



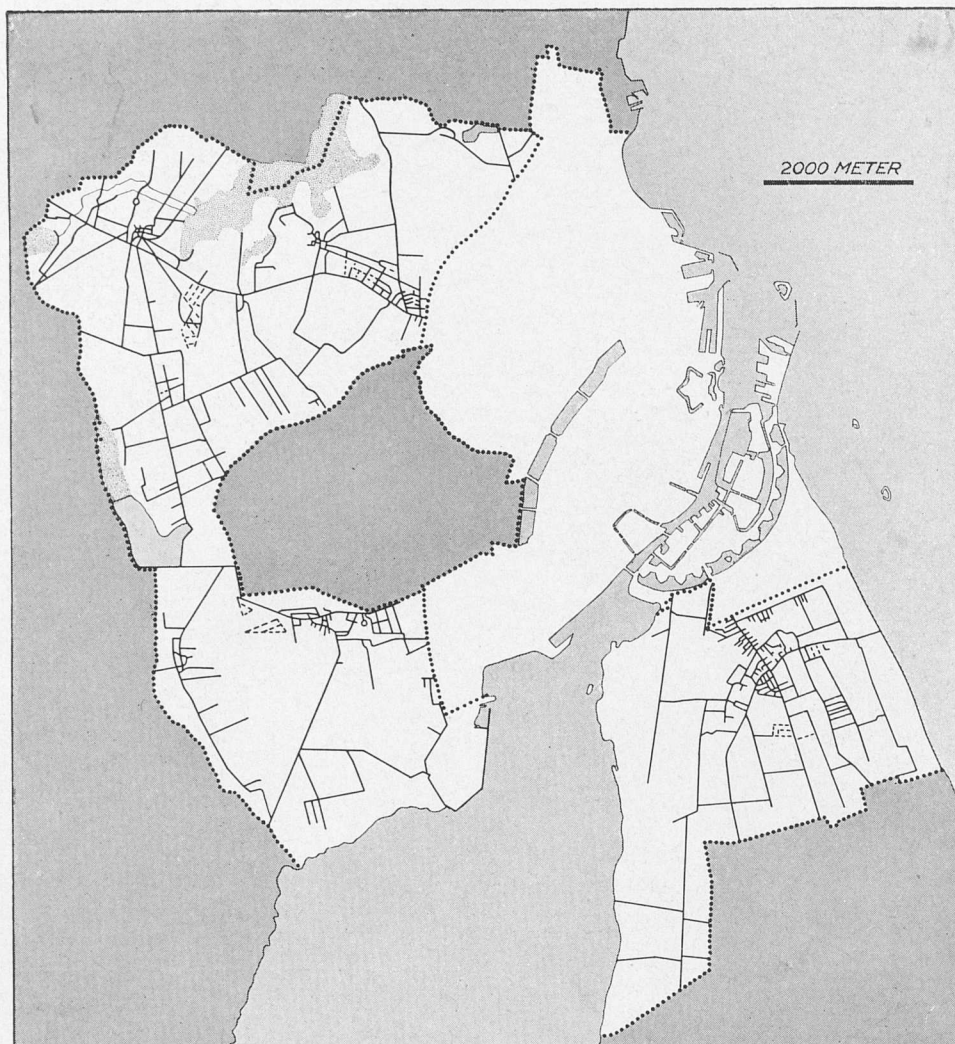
Friluftsliv i københavnsk Park.

Selv om hverken Urania eller noget af de øvrige præmierede Projekter blev fulgt i Detailler ved den videre Udformning af Byplanen for de indlemmede Distrikter, skulde det dog blive af afgørende Betydning for Udviklingen, at Byplanlægningen tidligt kom ind under fastere Rammer og i øvrigt i de 40 Aar, der er forløbet siden Indlemmelsen, har været under sagkyndig Kontrol af Kommunens Teknikere.



Utterslev Mose.

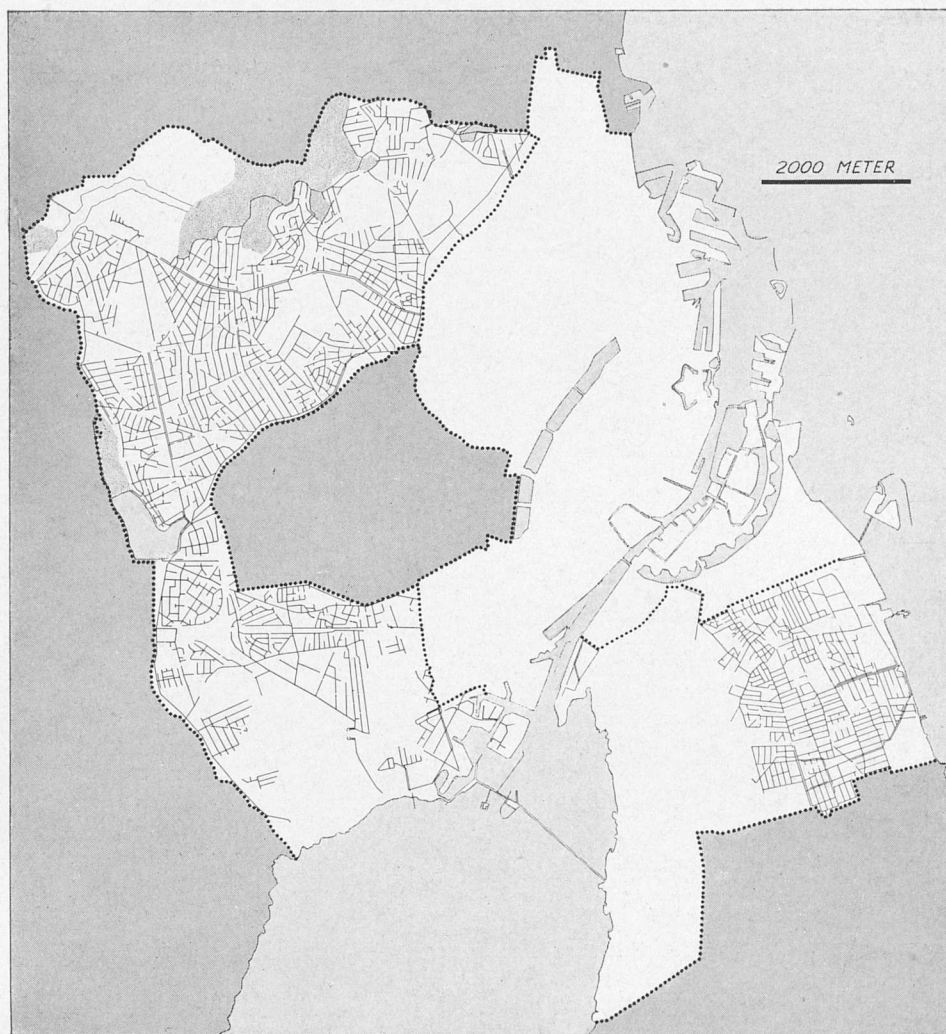
Træk i de indlemmede Distrikters senere Udvikling kan føres tilbage til Konkurrenceplanerne og den blandt Datidens Byplanlæggere herskende Smagsretning, som paa adskillige Punkter vil være vor Tid fremmed. Dette gælder f. Eks. den manglende Fasthed i Hovedgadenettet og den maniererede Udformning af Detaillerne, der har afledet Opmærksomheden fra de store Linier. »Urania« Projektets fuldstændige Isolation i Forhold til Omegnen,



Gader 1901.

hvor dog en vis bymæssig Udvikling maatte forudses, er ogsaa Udtryk for en Mangel, som senere vanskeligt helt har kunnet afhjælpes.

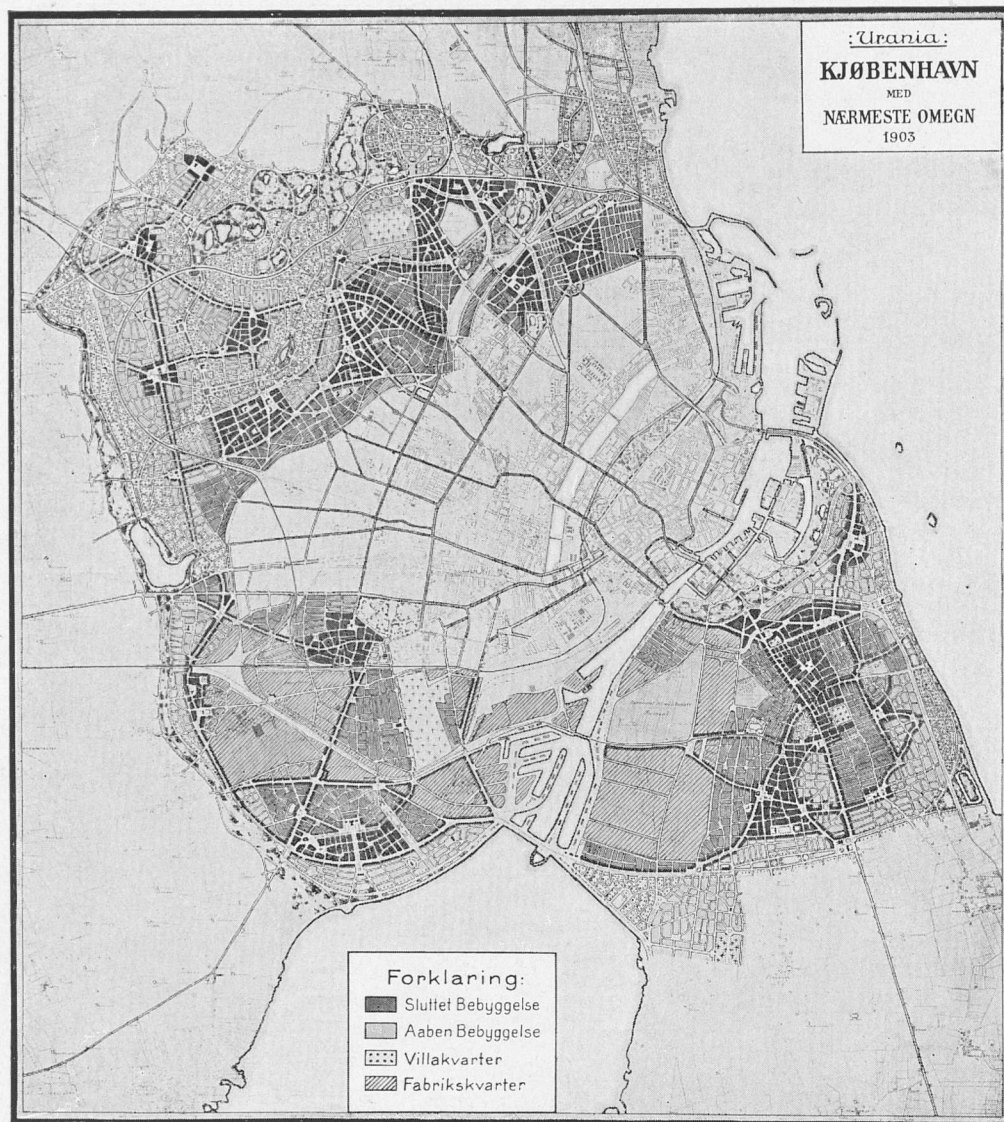
Udbygningen af de indlemmede Distrikter har været af afgørende Betydning for Hovedstadens Vækst og Udvikling. I de indlemmede Distrikter, hvis samlede Indbyggertal i 1901 var ca. 40.000, var Befolkningstallet pr. 15. Juni 1945 337.153, nemlig i Brønshøjdistriktet 165.522, i Valbydistriktet 74.709 og i Sundbyerne 96.922. De indlemmede Distrikter har saaledes været i Stand til at optage ca. 297.000 Indb. eller ca. 90 pCt. af den samlede Befolkningstigning siden 1901. Af uvurderlig Betydning er det, at Boligbebyggelsen i de nye



Gader 1941.

Distrikter har faaet en helt anden Karakter end i de ældre Kvarterer. Medens der i disse kun fandtes ganske enkelte Villaomraader, har de indlemmede Distrikter givet Plads til ikke mindre end ca. 1500 ha til Villa- og Parcelbebyggelse. Af den sluttede Bebyggelse er den væsentligste Del udformet som en aaben Bebyggelse med store Gaardhaver og Legepladser for Børnene.

De indlemmede Distrikter har endvidere givet Plads til kommunale Institutioner og Værker af meget betydeligt Omfang og til et udstrakt System af Parker og Anlæg, af hvilke særlig maa fremhæves det store Naturparkomraade — Utterslev Mose, Kirkemosen



og Gyngemosen — samt Parkbæltet langs Kommunens Vestgrænse. Industriens Plads i Byplanen vil senere blive omtalt.

Omfattende tekniske Arbejder — Gader, Kloaker, Forsyningsledninger, Sporvejsanlæg m. v. — har været nødvendige for den bymæssige Udvikling af de nye Distrikter, hvis hurtigt voksende Folketal har nødvendiggjort Opførelsen af en Række nye, moderne indrettede Skoler.

GADER, TRAFIK OG TRAFIKMIDLER. Det gennem Aarhundreder fortsatte Arbejde for at udvide og forbedre det middelalderlige Gadenet er tidligere omtalt. Det var dog efter vor Tids Begreb beskedne Bredder, man dengang tilstræbte. Selv efter de store Brande maatte man stadig slaa af paa Fordringerne. Man var efter Branden 1728, da det ikke lykkedes at opretholde de ønskede Minimumstal 16 Alen, inde paa at dimensionere efter Trafikken og indrette de store Gader saaledes, at 3 Kareter kunde passere forbi hinanden; ved de mindre Gader skulde »2 Kareter magelig kunne passere hinanden«.

I Christian den Fjerdes Byudvidelser var Gadebredden for de vigtigere Gader stadig ret ringe, almindeligvis ca. 12,5 m (20 Alen). Barokkens Byplanlæggere har f. Eks. ved Planerne for Frederiksstaden arbejdet med væsentlig bredere Gader (Amaliegade er 20,65 m), men denne Interesse for de større Gadebredder synes ikke at have kunnet gøre sig gældende i den følgende Tid. I Byggeloven af 1856 er Gadebredden sat til 20 Alen (12,55 m), et Krav, der først i Loven af 1889 udvides til 30 Alen (18,83 m). Adskillige af Hovedgaderne i de senere Planer, saaledes for Fæstnings- og Banegaardsterrænerne, blev dog, efterhaanden som Interessen for en mere aaben Bebyggelse vaagnede, udlagt med væsentlig større Bredder.

Automobilernes voksende Antal stillede i Perioden mellem de to Verdenskrige Byplanlæggere og Vejteknikere over for helt nye Problemer. Antallet af indregistrerede Automobile og Motorcykler i København og Frederiksberg, der fra 1915—1919 havde ligget under 5000, steg i de følgende Aar, indtil det i 1939 havde naaet 35,000.

Cykletrafikkens Stigning satte ind allerede i 1907. De samlede Tal for hele Byen haves ikke; men Forholdet kan belyses ved Tallene for Cykletrafikken til og fra Amager, der er steget fra ca. 6000 i 1907 til omtrent 100,000 i 1939.

Den stigende Automobiltrafik medførte en Række Krav til ændret Udbygning af Gader og Veje. De ældre makadamiserede Veje blev hurtigt kørt sønder og sammen af Automobilene, allerede medens deres Tal var ret beskedne. Først da man i Tyverne fik egnede bituminøse Bindemidler til Raadighed, lykkedes det at klare Vedligeholdelsen af de makadamiserede Vejbaner; men den stigende Trafik har efterhaanden nødvendiggjort Ombygning af Størstedelen af Stadens offentlige Gader og Veje med meget svær Befæstelse, der almindeligvis bestaar af et Betonlag dækket af et tyndere Lag Støbeasfalt. For at undgaa Glathed tromles Basaltskærver ned i Overfladen.

Brolægningen i de ældre Bydele frembyder en uhensigtsmæssig Belægning for saavel Automobile som Cykler og har ogsaa i betydeligt Omfang maattet erstattes af nyere Asfaltbelægninger.



Ingen anden Storby kan opvise Magten til Udnyttelse af Cyklen som Befordringsmiddel i Nærtrafikken. Før og efter Arbejdstid gaar der — som her paa Dronning Louises Bro — en ubrudt Strøm af Cyklister mellem Forretnings- og Industri kvartererne i den gamle By og Beboelseskvartererne i Byens Yderdistrikter.

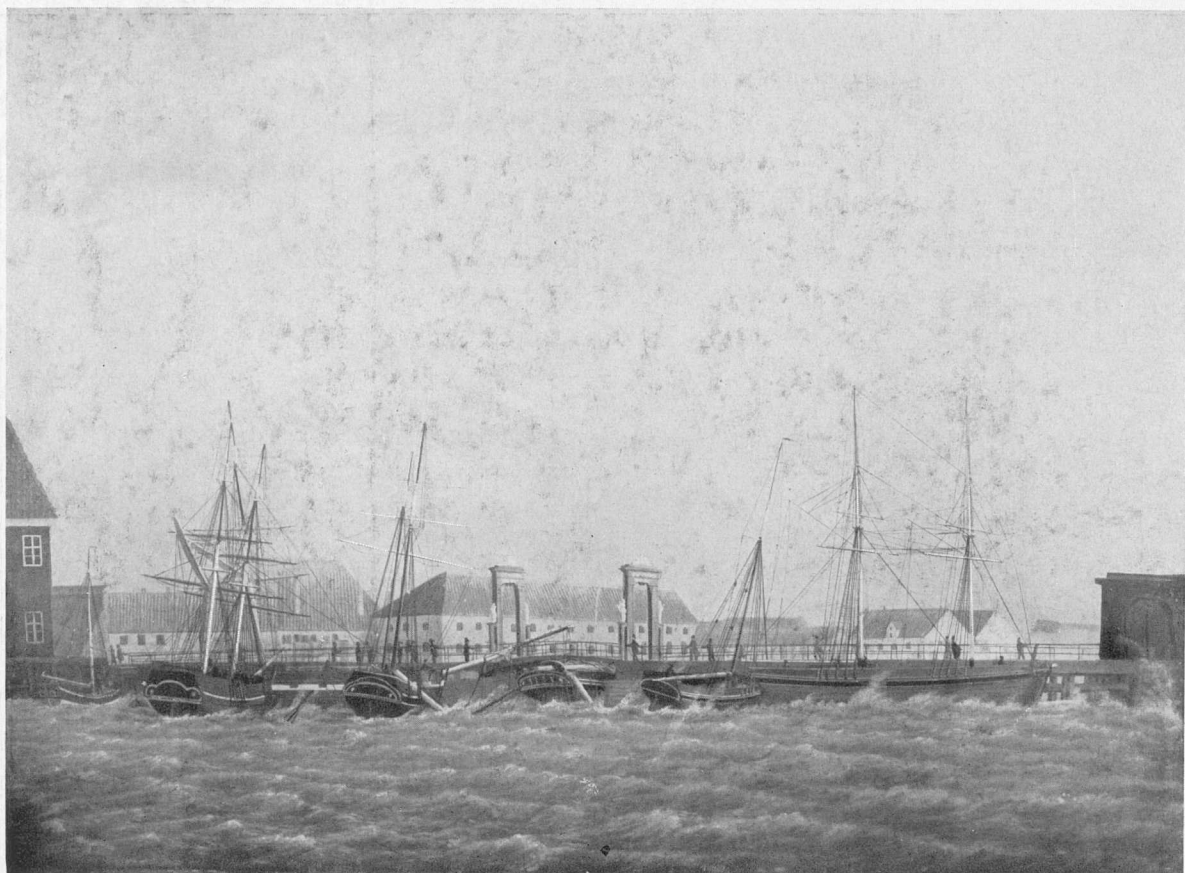
Til Gadernes Bredde har Væksten af Cykle- og Automobiltrafikken stillet stærkt øgede Krav, og et stort Antal Gader har maattet udvides betydeligt, ligesom de nyere Hovedgader udlægges i betydelig Bredde, almindeligvis 25—36 m. Til Orientering med Hensyn til Bedømmelsen af Trafikforholdene i Staden skal eksempelvis anføres den nu foreliggende Gadebredde for nogle ældre og nyere Færdselsgader: Frederiksberggade og Østergade 8—10 m, Nygade 12,6 m, Bredgade 13,95—15 m, Bremerholm 16—18 m, Frederiksborggade, indre Del 14,85 m, ydre Del 24,9 m, Nørre Farimagsgade 24,9 m, Nørre Voldgade ca. 50—60 m, Vesterbrogade udfor Scala 45,1 m, Nørrebrogade varierende fra 18—27 m, Lyngbyvej, ydre Del 42 m, Frederikssundsvej væsentlig 25,1 m, ydre Del 35 m, Gammel Køge Landevej, ydre Del 28 m.



Cykleparkering paa Raadhuspladsen.
Paa Gader og Pladser anbringes i stor Udstrækning Cyklestativer. Forretningerne maa i Almindelighed paa egen Grund skaffe Plads til Personalets Cykler.

Hensynet til Færdselssikkerheden har paa Grund af den stigende Trafik efterhaanden rejst en Række særlige Krav, dels som før nævnt til Kørebanernes Ruhed, dels ogsaa til Gadernes Udformning. Hvor Forholdene tillader det, er Cykletrafikken skilt ud fra den øvrige Trafik ved Anlæg af særlige Cyklestier. I øvrigt er det nærmest Gadekrydsene, der har voldt Vanskeligheder og nødvendiggjort færdselsregulerende Foranstaltninger, saasom de gule Hellefyr, Lyskurve eller Lysstandere. I visse Tilfælde kan man, hvor der er tilstrækkelig Plads til Stede, regulere Gadesammenskæringer ved en Rundkørsel.

OMBYGNING AF HAVNEBROERNE. Den stærke Stigning saavel af Landfærdselen som af den krydsende Skibstrafik maatte efterhaanden føre til et Sammenbrud af Trafikken over Knippelsbro og Langebro. Broerne var sidst ombygget: Knippelsbro i 1908 som Klapbro med

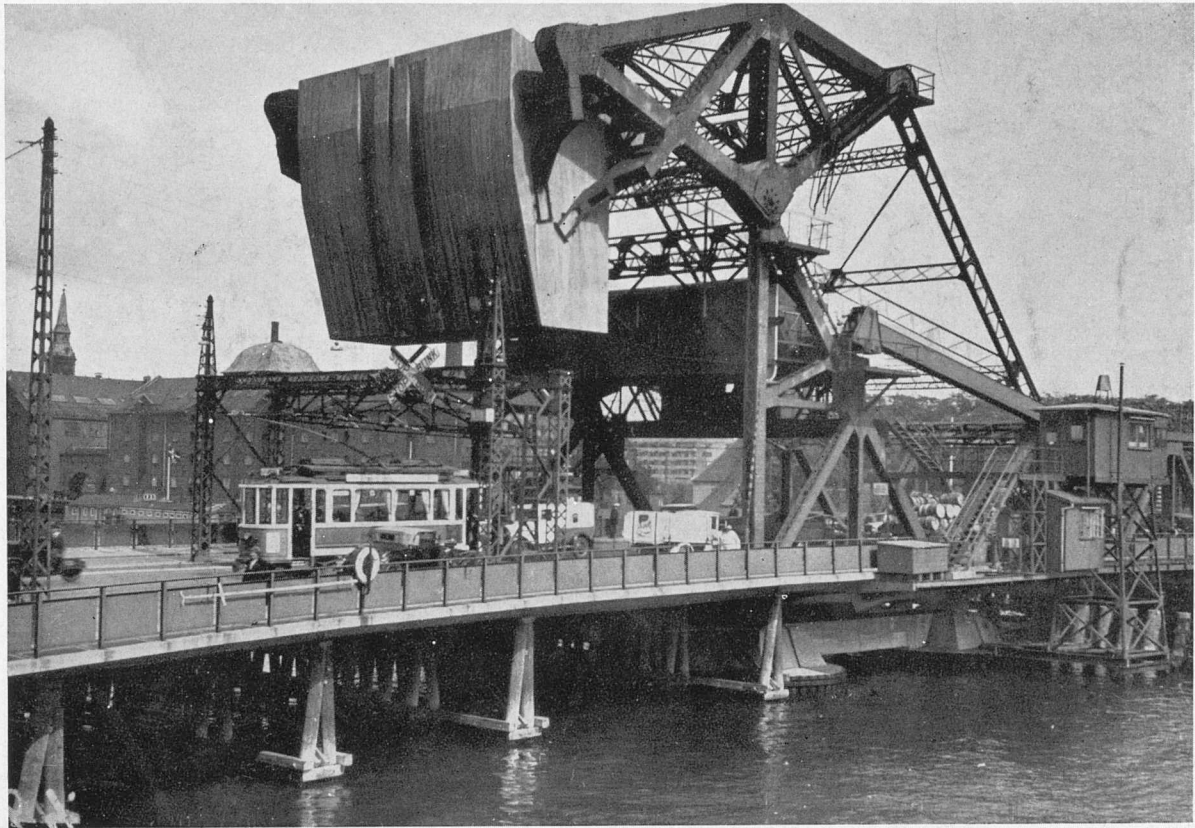


Knippelsbro for ca. 100 Aar siden.

en Bredde mellem Rækværkerne paa 14 m, Langebro 1903 som en Svingbro med en Bredde af 14,5 m. Hoveddragerne laa over Brobanen, hvilket bevirkede, at Kørebanerne kun havde kunnet faa en Bredde af henholdsvis 6,9 og 8,10 m.

Broernes i Forvejen meget ringe Trafikkapacitet formindskedes yderligere ved de hyppige Brooplukninger for de gennem Havnen sejlene Skibe.

I 1926 var Forholdene ved Broerne blevet saadan, at de gav Anledning til de alvorligste Ulemper. Naar Broerne var spærret for et gennemsejlene Skib, hobede Trafikanterne paa Broernes Tilkørselsside sig op i lange Køer, saa at det var forbundet med stor Vanskelighed atter at faa Orden i Trafikken, naar Passagen var blevet givet fri, og da det kunde hænde, at de lange Køer ikke var naaet over inden næste Brospærring, kunde Trafikken komme ud for svære Forsinkelser. Den 30. Juni 1926 rettede Dansk Dampskibsrederiforening, Grosserer-Societetets Komité og Industriraadet i en Fællesskrivelse en indtrængende



Den nuværende interimistiske Langebro.

Henstilling til Magistraten og Havnebestyrelsen om at træffe Foranstaltninger »for paa effektiv Maade at afhjælpe den for Byens Erhvervsliv saa overhaandtagende Trafikmisère ved de to Broer.« Foruden en Forbedring af »de utilstrækkelige og utidssvarende Broforbindelser« tog Henvendelsen Sigte paa at formindske Skibstrafikken gennem Broerne ved »at søge tilvejebragt Mulighed for en Besejling af Københavns Havn syd fra.«

Henvendelsen gav Stødet til, at Kommunalbestyrelsen den 3. Februar 1927 nedsatte et Fællesudvalg, der i Forbindelse med et af Havnebestyrelsen nedsat Udvalg skulde overveje Problemerne vedrørende Ordningen af Færdselsforholdene over Havnen.

I Udvalgets Betænkning af 18. April 1928 oplystes det, at Havnebestyrelsen havde angivet Retningslinierne for den fremtidige Tilrettelæggelse af Havnens Udvikling saaledes, »at Udbygningen i første Række finder Sted paa Sjællandssiden, mod Nord som Trafikhavn, mod Syd som Industrihavn«, og »at Havneløbet mod Syd efterhaanden uddybes«. Efter at Udvalgets Flertal havde taget Afstand fra de forskellige Forslag til Tunnelanlæg, der



Amagerbrogades Overførsel over Voldgraven, set fra Luften.

havde været fremme under Forhandlingerne, vedtoges det at slutte Overenskomst med Havnevæsenet om Ombygning af begge Broerne som brede, løftede Broer. Overenskomsten afsluttedes den 5. Januar 1929.

Det første Led i Ombygningen bestod i Opførelsen af en Interimsbro for Langebro. Da denne, der indrettedes med 12 m bred Kørebane og Cyklestier à 3 m (senere udvidet til 5,35 m), allerede viste sig at medføre en meget betydelig Forbedring af Færdselsforholdene, bestemte man sig efter en i November 1932 vedtagen Tillægsoverenskomst til at begynde med Opførelsen af den nye Knippelsbro i Stedet for som oprindeligt aftalt at begynde med Langebros Ombygning.

Spørgsmaalet om Broens Løftningshøjde og Udformning gav Anledning til omfattende Forhandlinger og Diskussioner, der resulterede i, at den frie Gennemsejlingshøjde over Vandspejlet fastsattes til 5,4 m, hvorved Muligheden for Gennemførelsen af Kajgaderne under



Amagerbrogades Overførsel over Voldgraven.

Broramperne og for Anbringelse af de bærende Konstruktioner *under* Brobanen opretholdtes. For Langebro vil Løftningshøjden af Hensyn til Underføringen af det krydsende Banespor blive lidt højere. Broernes Løftning muliggør tillige at Bugserbaade, Pramme og andre mindre Fartøjer kan passere under Broerne uden at forvolde Brooplukninger. Den 27 m brede Knippelsbro har med sin 21 m brede Kørebane vist sig at kunne betjene den store Trafik af Vogne og Cyklister paa tilfredsstillende Maade. I den nærmeste Tid forestaar Langebros Ombygning til en 32 m bred, løftet Bro, der vil blive placeret i Forlængelse af den 50 m brede Vestre Boulevard.

SPORVOGNE OG OMNIBUSSER. Kørsel med Kapervogne fra Byen til forskellige Udflugtssteder i Omegnen havde været i Brug fra det 18. Aarhundrede og omhandles allerede

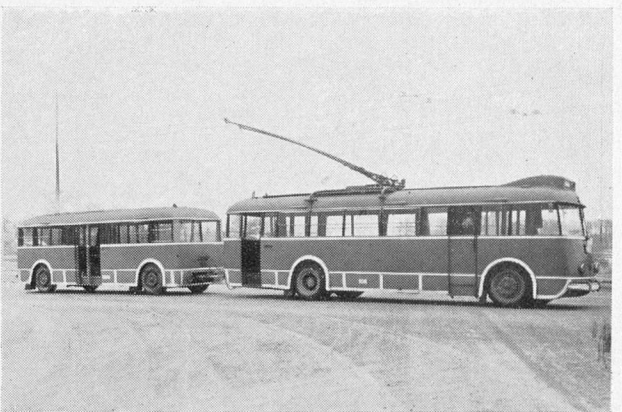
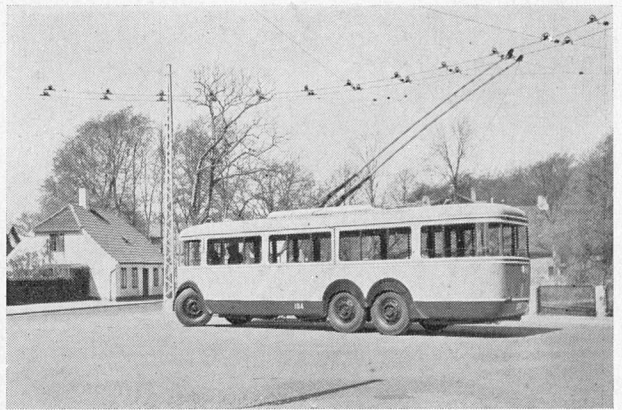
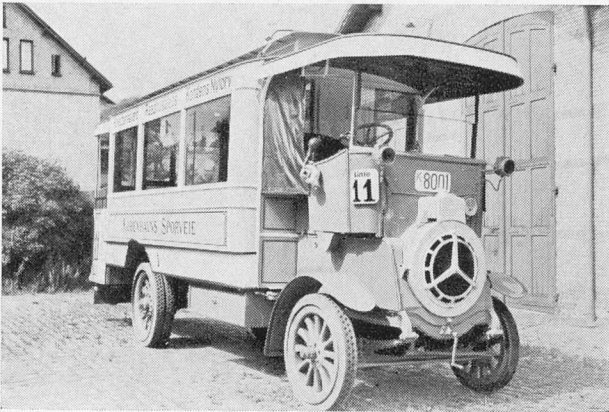
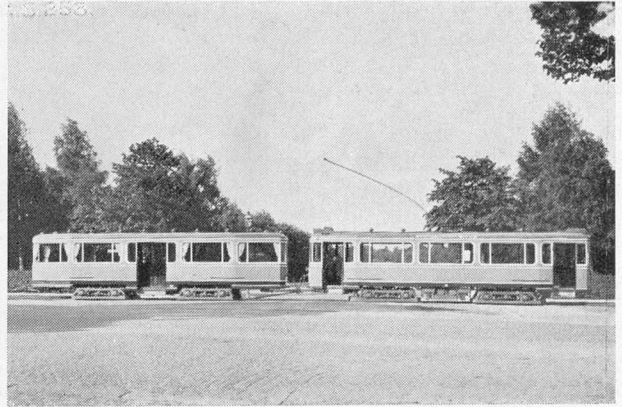
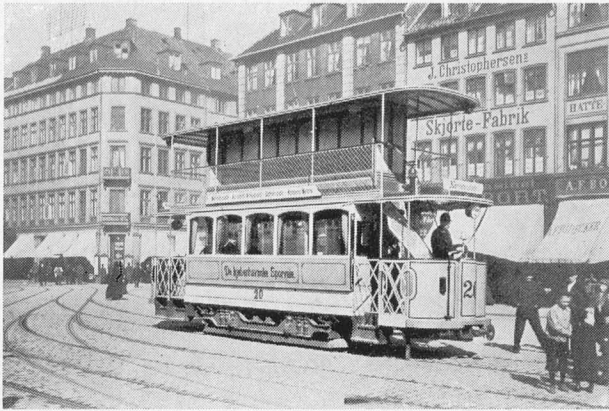


Rundkørsel paa Amagerbrogade.

i en Raadstueplakat af 1780; kendt er »Kaffemøllerne«, der i Midten af forrige Aarhundrede befordrede søndagsglade Københavnerne ad Strandvejen til Skoven. Omtrent ved denne Tid begyndte *Omnibusser* med velklingende Navne som »Figaro«, »Viktoria«, »Napoleon« etc. —dels med Tospand, dels med Firspand — at dukke op paa forskellige Ruter, af hvilke Ruten ad Strøget til Frederiksberg var den vigtigste. I 1845 fandtes der 30 Omnibusser i København.

Staden indenfor Voldene var en lille By med Afstande, der let kunde naas til Fods.

Den store Udflytning til Forstæderne efter Demarkationsliniens Ændring medførte oprindelig ikke nogen afgørende Forskel i saa Henseende — Manglen paa egnede Trafikmidler

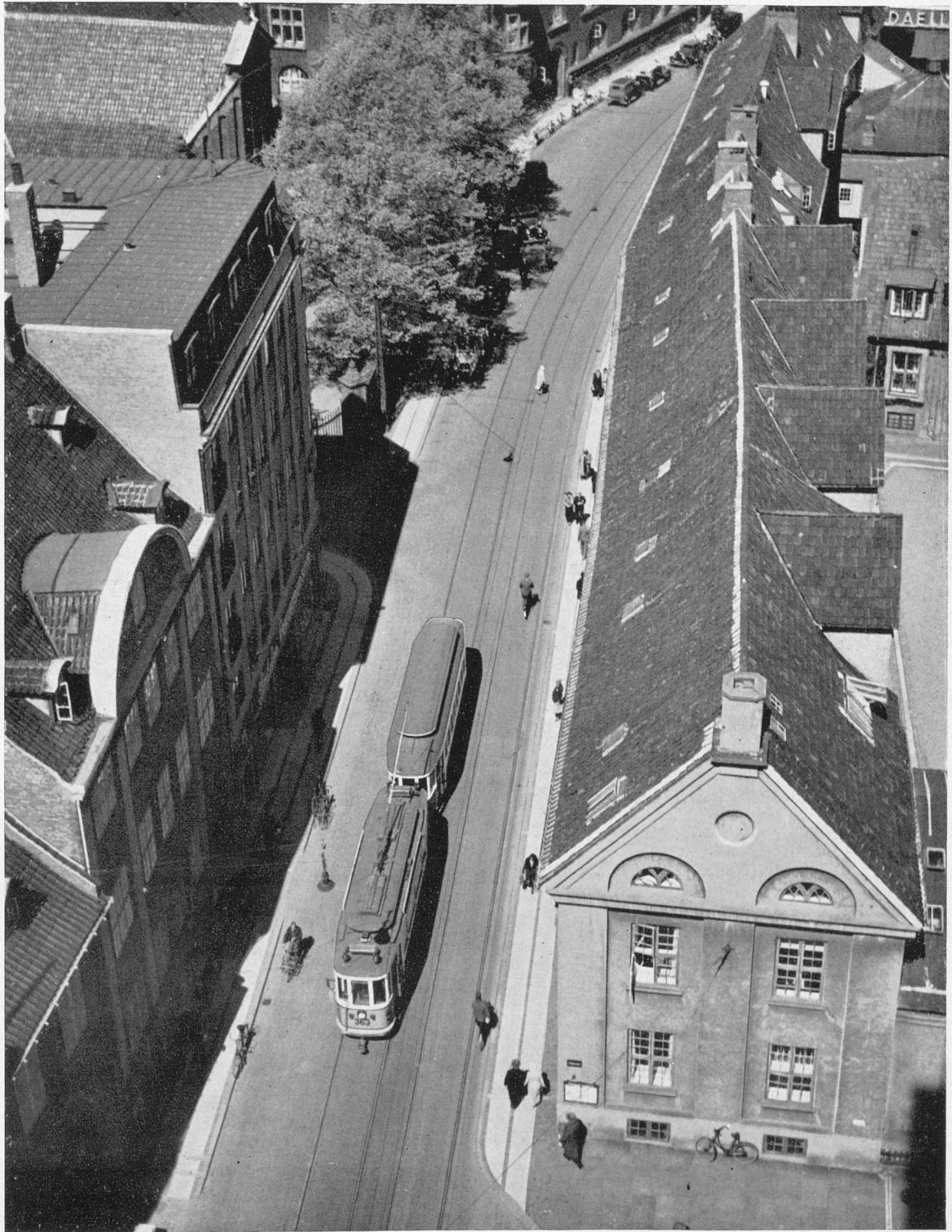


Billeder af Sporvejsmateriellets Udvikling.

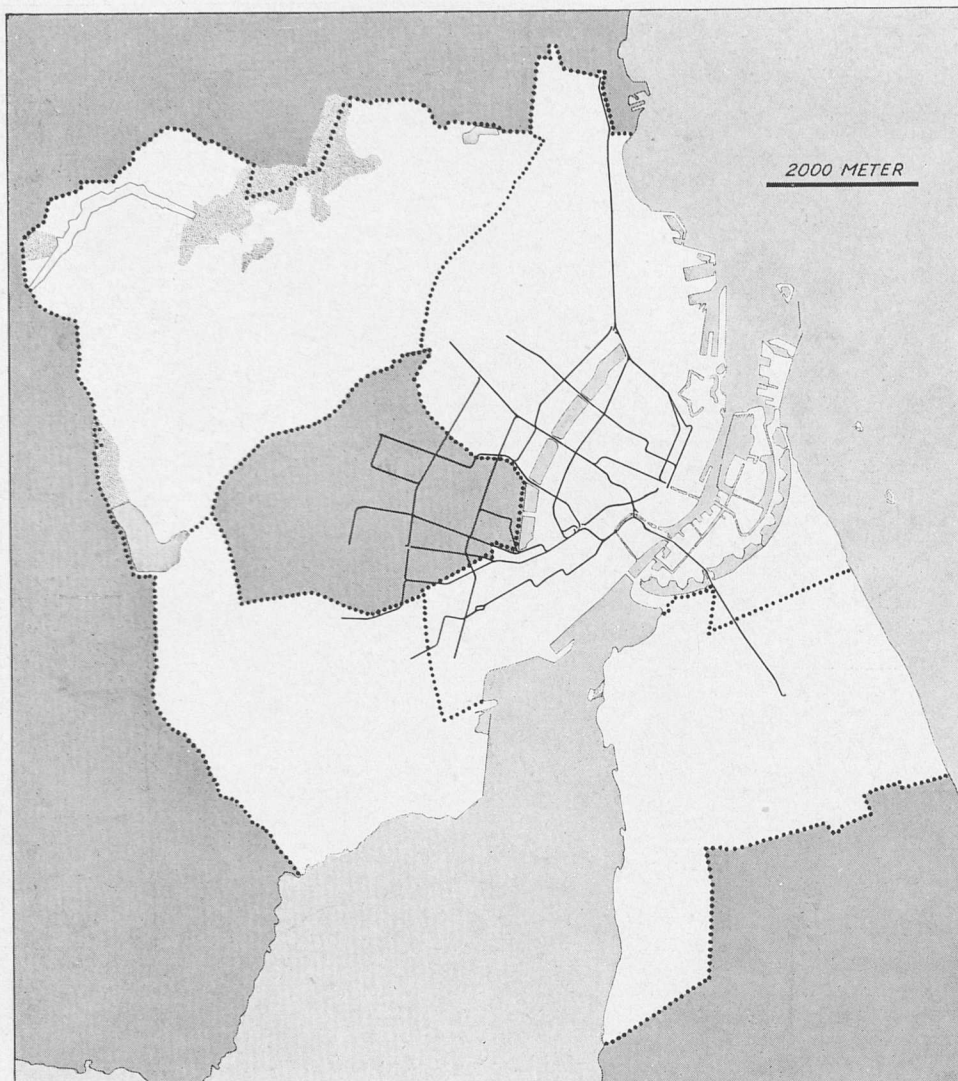


Den første Sporvognsline paa Trianglen, nu Krydsningspunkt mellem 7 Linier. Stadens Pladser blev ogsaa dengang benyttet til Henstillen af Køretøjer (Hestevogne).

har sikkert været medvirkende til at presse Forstadsbebyggelsen saa tæt sammen om den gamle By. Det var Ordningen af den trafikale Forbindelse med Nabobyen Frederiksberg, der først trængte sig paa; men efterhaanden maatte dog Udviklingen af Forstadsbebyggelsen øge Behovet for et bedre Trafikmiddel end Omnibusserne, der med Datidens Brolægning maa have givet en temmelig ubehagelig Kørsel. Man kendte fra Udlandet Vogne, der kørte paa Skinner i Gaderne og derved fik en jævnere Kørsel og var lettere at trække for Hestene end de tunge Omnibusser. Den første Lov, der bemyndigede Indenrigsministeriet til at meddele Koncession til Anlæg af Sporveje til Benyttelse af Hestekraft, blev udstedt den 23. Januar 1862, og i Slutningen af 1863 kunde den første københavnske Hestesporvogn aabnes med Rute fra Sankt Annæ Plads til Frederiksberg.



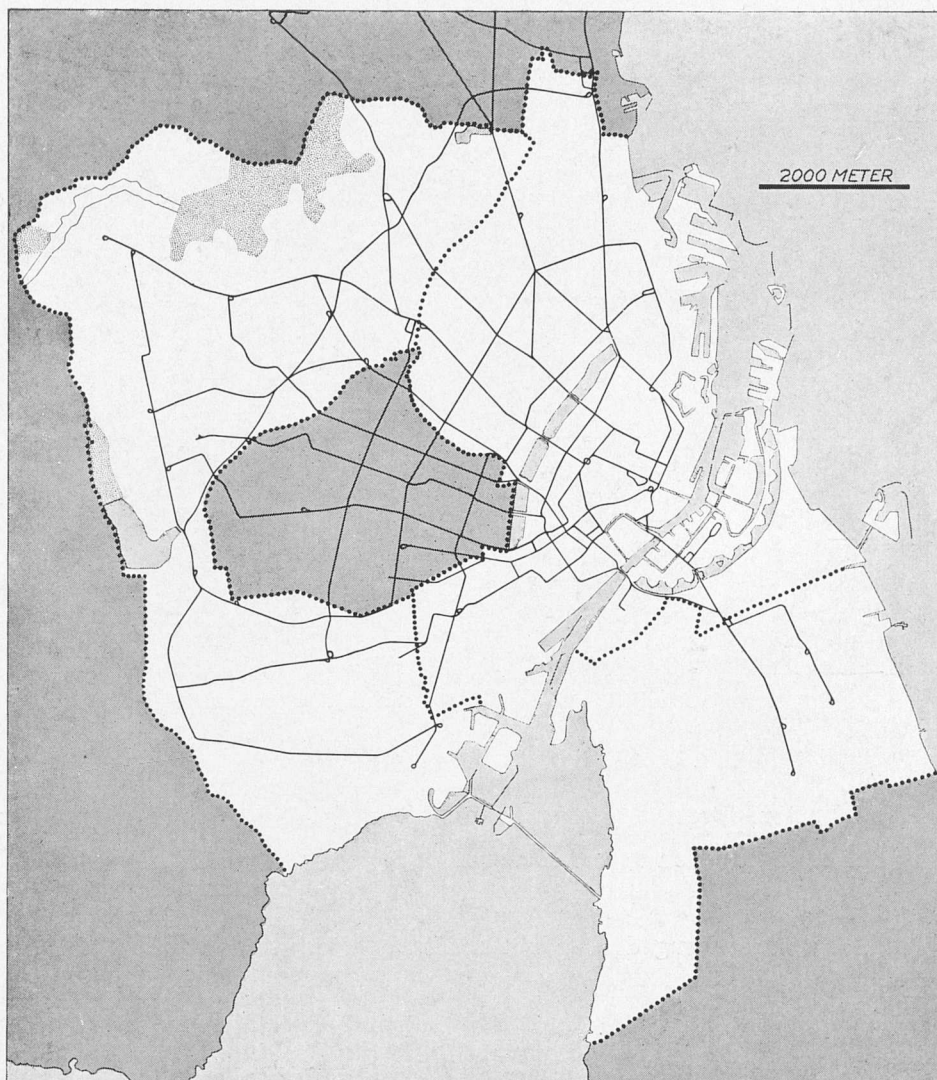
Linie 5 i Nørregade — en af de mest trafikerede Linier. Sporene har i den smalle Gade maattet lægges helt op til den ene Kantsten.



Sporveje 1901.

I de følgende Aar stiftedes en Række indbyrdes konkurrerende Sporvejs- og Omnibusselskaber, saaledes fra 1866 — hvor »Københavns Sporvejs-Selskab« stiftedes med *C. F. Tietgen* som Formand — til 1883 6 Selskaber. I 1895 stiftedes 2 Omnibusselskaber, de grønne og de gule Omnibusser.

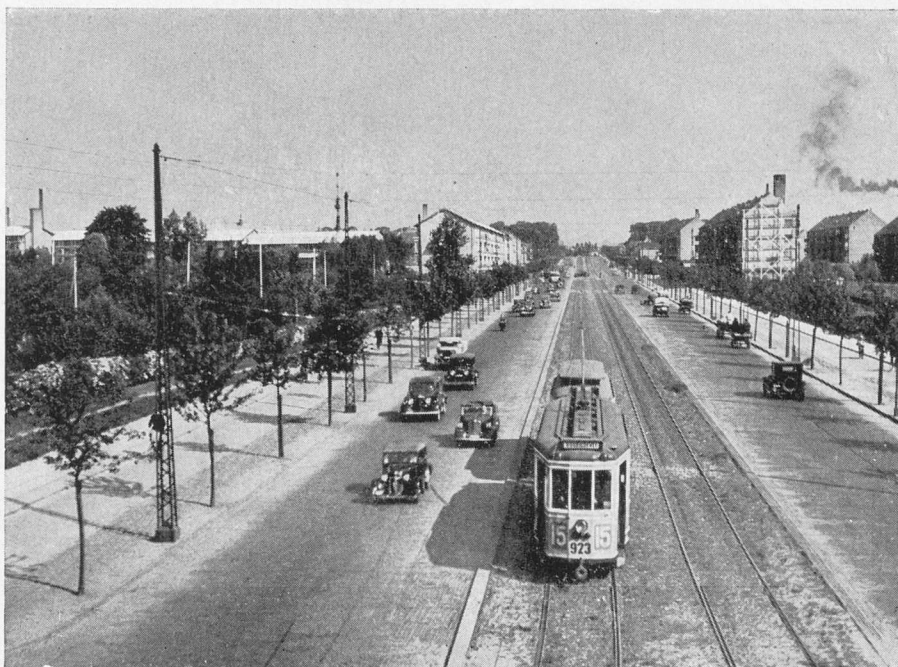
Det blev ikke den i 1884 aabnede Dampsporvejslinie, der skulde føre til, at Hestene efterhaanden overflødiggjordes som Trækraft i Sporvejsdriften. Dampdriften viste sig ikke hensigtsmæssig og maatte i 1892 ophøre. Det var Indførelsen af *elektrisk Drift*, der betød det store Gennembrud. Vel var de første akkumulatordrevne Vogne paa Nørrebrolinien en



Sporveje 1941.

Skuffelse, men med det i 1897 af et pengestærkt Konsortium fremsatte Forslag om Elektrificering af de københavnske Sporveje kom der Gang i Sagen. I 1898 afsluttedes Kontrakt mellem Københavns Kommune og A/S »De københavnske Sporveje«. Kommunen fik Eneretsbevilling for et Tidsrum af 40 Aar.

Tanken om Luftledninger havde Modstandere og Tilhængere; til de sidste hørte Selskabets Driftsleder, Ingeniør *Fr. Johansen* og Fabriksejer *G. A. Hagemann*, der allerede i 1896 i Borgerrepræsentationen havde udtalt: »Der er ingen Ulykke i at have Luftledninger; man vænner sig hurtigt til Synet deraf, og der er noget smukt i den Tanke, at fra den lille



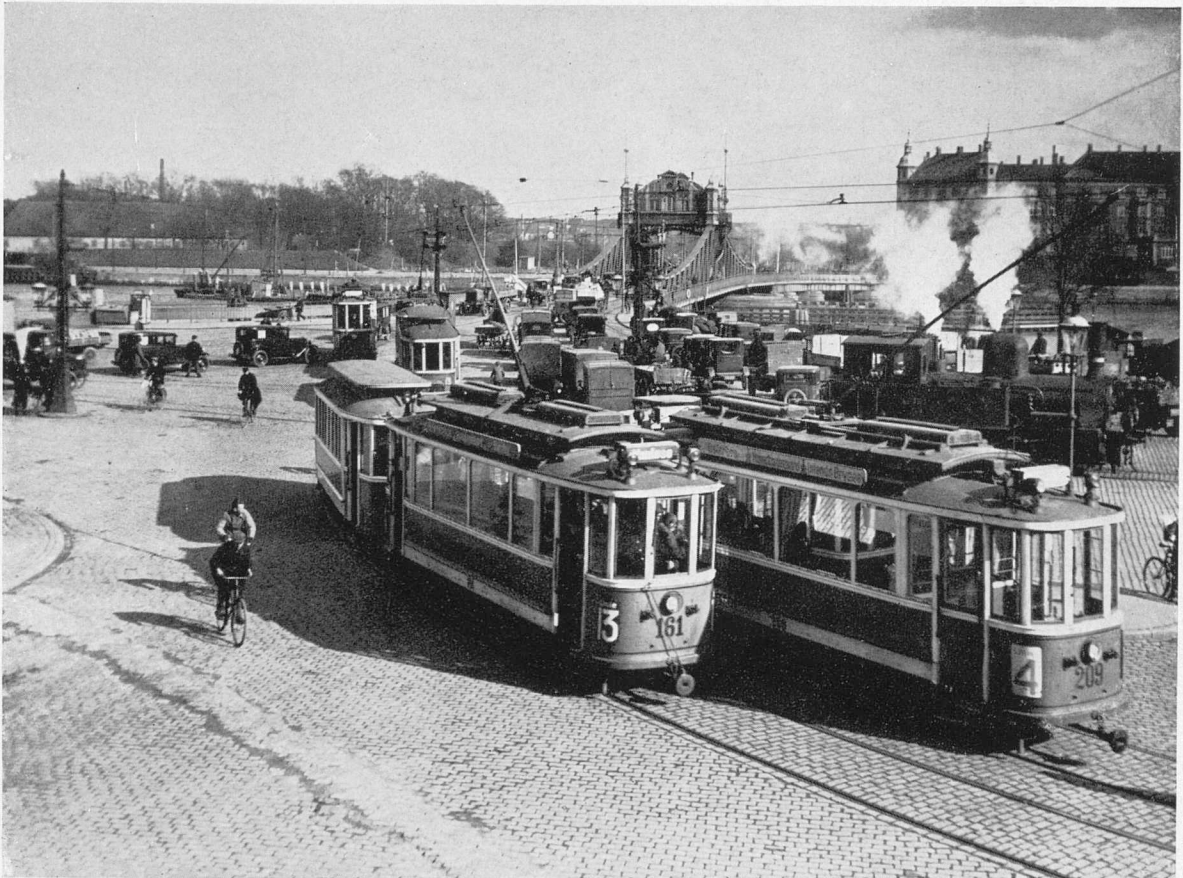
Lyngbyvej, hvor Sporvognene kører i et særligt Vejbaneafsnit.

Traad, man ser i Luften, føres der en magisk Kraft ned i Vognen.« Luftledningssystemet sejrede, og i 1901 aabnedes den første Linie efter dette System paa Strækningen Enghavevej—Kapelvej.

Efter Indlemmelserne forlængedes Sporvejslinierne efterhaanden ud i de nye Byggeomraader, hvoraf store Dele laa saa langt fjernet fra den indre By, at dette Trafikmiddel var betingende for den stærke bymæssige Udvikling.

Med 1911 gik man ind i en ny og berømmelig Æra i de københavnske Sporvejes Historie, idet Københavns Kommune overtog A/S »De københavnske Sporveje«s samlede Sporvejs- og Omnibusdrift. Ledelsen henlagdes som et beskedent Kontor under Københavns Vej- og Kloakanlæg. En betydelig administrativ Styrkelse opnaaedes ved Sporvejs- og Omnibusdriftens Henlæggelse under et selvstændigt Direktorat, underlagt den i 1917 oprettede 5. Magistratsafdeling, og Direktoratet beskæftiger nu ca. 4.800 Personer. Passagerantallet, der i 1911—13 var ca. 54 Millioner, var i 1942 ca. 250 Millioner.

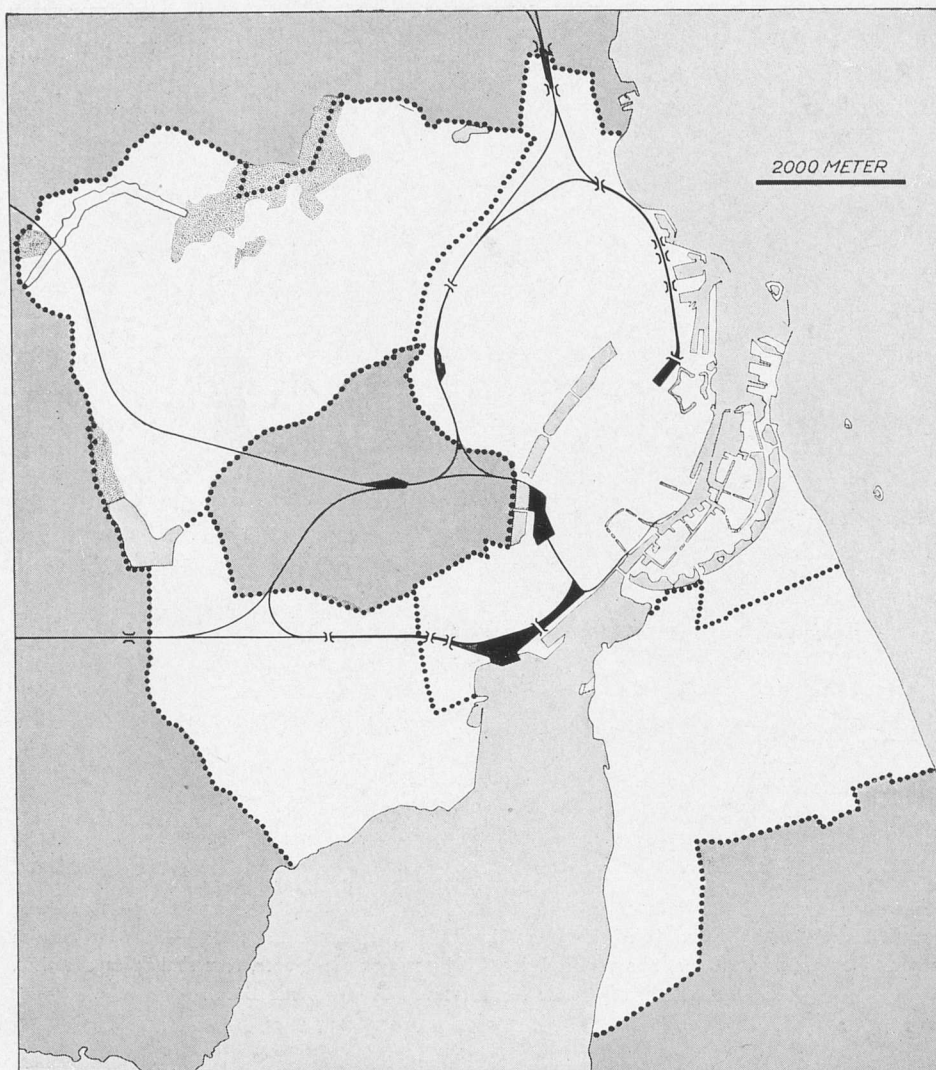
De i 1913 indførte Motoromnibusser har i den seneste Tid faaet et værdifuldt Supplement ved de saakaldte Trolleyvogne, der er billigere at etablere end Sporveje, og forener Omnibussernes større Smidighed med Sporvognenes billige og driftssikre Drivkraft. Fra 1. Juli 1919 overtog Københavns Kommune Driften af Frederiksberg Sporveje.



Forbindelsen mellem København og Amager er et af de vanskeligste Problemer i Byens moderne Færdsel. Billedet af Langebro (Christian den Niendes Bro, der var i Brug 1903—1930) viser den mangearterede Trafik: Jernbane, Sporvogne, Biler, Cyklister og Fodgængere, som skal føres over her. Forholdene er afgørende forbedret ved de nye brede Broer.

BANERNE. Den første Bane *København—Valby—Roskilde* blev aabnet for Driften den 27. Juni 1847. Anlægget greb ikke ind i Byens Plan, idet Banegaarden blev lagt tæt uden for Fæstningsterrænet paa et Areal af Dronningens Enghave. Adgangen var fra Vesterbrogade ud for Frihedsstøtten omtrent dér, hvor nu Reventlowsgade ligger. Banen forlængedes i 1856 til Korsør. Den var Bindeleddet mellem Hovedstaden og det øvrige Land, men en lille lokal Mission var ogsaa tiltænkt den, idet man paa Strækningen *København—Valby* forventede en saa stærk Udflugtstrafik, at denne Strækning udførtes dobbeltsporet.

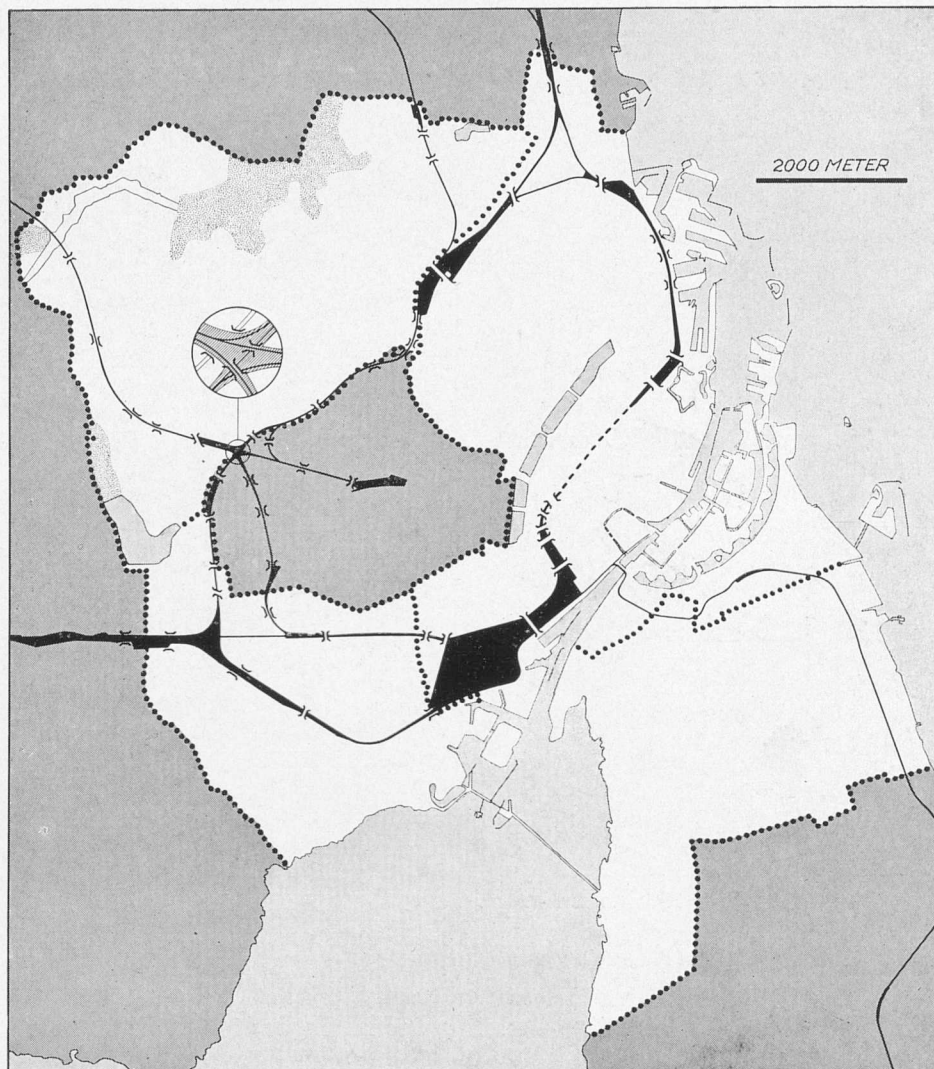
Efterhaanden som Planerne om en Baneforbindelse mod Nord trængte sig paa, blev Vanskelighederne større. Efter lange Diskussioner vedtog man at lægge en ny Hovedbanegaard Nord for Vesterbrogade paa et ca. 15 ha stort Areal mellem Vester Farimagsgade og Vand-



Baner 1901.

forsyningsanlæggene ved Sankt Jørgens Sø. Vestbanen maatte forlægges mod Nord, hvor den skar midt gennem Frederiksberg, og det ved Lov af 19. Februar 1861 vedtagne Nordbaneanlæg førtes over Nørrebro ind til den nye Banegaard, der aabnedes den 14. Oktober 1864.

Den første Banelinie var ført ind gennem den store Afgravning af Valby Bakke, hvor de lokale Veje førtes over paa den kendte Bro ved Gammel Carlsberg. Banen laa endnu ved Skæringen med Gammel Køge Landevej saa dybt, at denne Vej førtes over Banen paa en Bro. Ved denne nye Baneordning førtes baade Vestbanen og Nordbanen gennem Forstæderne, saaledes at alle Hovedudfaldsvejene fra Roskildevej til Lyngbyvej blev krydset med



Baner 1941.

Niveauskæringer, der med Forstædernes Vækst og den tiltagende Oplandstrafik blev en stadig stigende Ulempe.

Det blev herved hurtigere, end man havde kunnet vente, klart, at Baneordningen af 1864 ikke kunde holde, og Planer om en gennemgribende Omordning behandledes i flere paa hinanden følgende Kommissioner. Tanken om Boulevardbanen som en Tunnelforbindelse mellem Hovedbanegaarden og den over Svanemøllen til Østerbro indførte Nordbane kom allerede i 1885 frem i et af Etatsraad, Ingeniør *Hammerich* udarbejdet Forslag til en samlet Ordning af Københavns Baneforhold. Selv om der skulde gaa en Aarrække med indgaaende Overvejelser, Kommissionsbetænkninger og Konkurrenceplaner, blev Ingeniør Hamme-



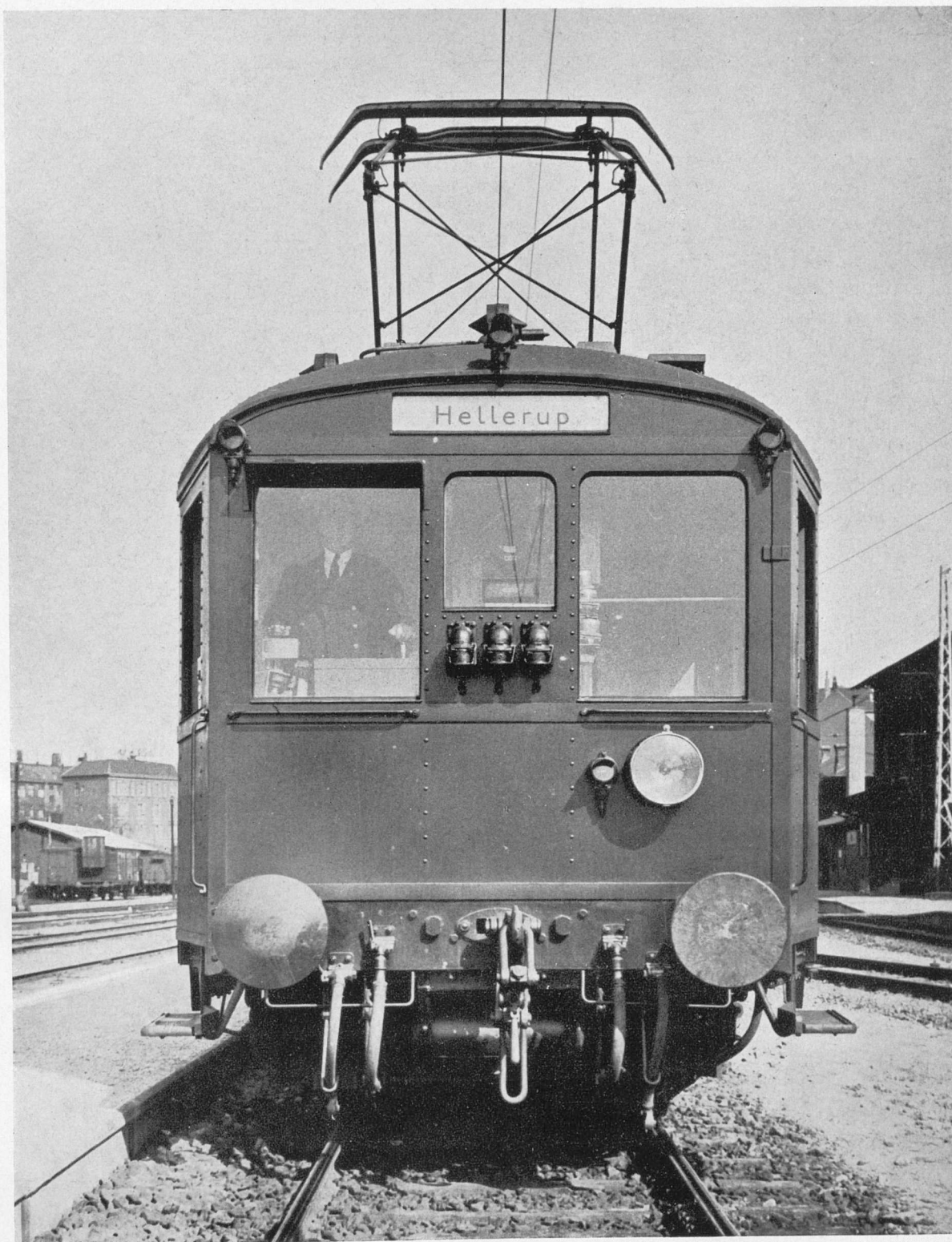
Københavns Hovedbanegaard, Afgangssiden.

richs Plan Grundlaget for den endelige Ordning, der fastlagdes i et af Ministeriet i 1902 udarbejdet Projekt.

En i 1898 nedsat Kommission havde i 1899 udskrevet en international Konkurrence. Af de indkomne Projekter var de 3 højst præmierede udarbejdede af danske Teknikere. Første Præmie tilfaldt daværende Stadsingeniør Amt. Disse Konkurrenceprojekter blev bestemmende for Ministeriets Projekt af 1902, der dog som nævnt stadig i Hovedlinierne byggede paa Hammerichs Plan af 1885.

Sagen naaede dog først frem til endelig Ordning ved Loven af 29. Marts 1904. Kortet (Side 289) viser den samlede Baneordning, saaledes som den nu foreligger. Loven bestemte bl. a., at de aflagte Banearealer skulde overgaa til Kommunen.

Et af den nye Baneordnings Hovedformaal var at afvikle de mange Niveauskæringer. Det tog dog en Aarrække, inden det nye Banesystem var hel gennemført. Nedlæggelsen af



S-Toget, der besørger en meget væsentlig Del af Trafikken mellem Byen og dens Yderdistrikter.



Vesterport, forsænket S-Banestation paa Boulevardbanen, her i aaben Grav; fra Jarmers Gade til Østerport Station er Banen overdækket.

Nørrebro Station vakte en Del Modstand fra den lokale Befolknings Side; men blev gennemført Aar 1930. Samtidig blev Bommene ved den stærkt befærdede Nørrebrogade fjernet.

Medens Vestbanen stadig har været Københavns Hovedforbindelse for Gods og Personer med det øvrige Land, blev Nordbanen og Kystbanen — navnlig Holtebanen og Klampenborgbanen — af særlig Betydning for Persontrafikken til Skov og Strand og for Forbindelsen med de store Boligomraader i de nordlige Omegnskommuner. Først ved S-Banens Elektrificering 1934—41 og den senere dertil knyttede Bybaneordning gik Banenettet ind som et betydende Led i Byens interne Trafik.

Af de private Baner har Slangerupbanen faaet stigende Betydning for Udflugtstrafikken til de udstrakte »grønne Omraader« i Banens Opland. Amagerbanens Persontrafik har i en Aarrække været helt afløst af Rutebiltrafik.

KØBENHAVNS
RÅDHUSBIBLIOTEK

K
KØBENHAVNS KOMMUNES
BIBLIOTEKER
FAGSAL E
Kulturvet 2
1175 København K
(01) 13 60 70 lok. 216

dan MAGASIN
MAG

st
09.9 Bindslev, Alfred
København: By og Erhverv
gennem 500 Aar
Bind 1

ex. 718