



294527486

101 Københavns kommune

MAG



Historiske Meddelelser om København

1989

HB
His

Historiske Meddelelser
om København
1989

Historiske Meddelelser om København 1989



Udgivet af Københavns Kommune
København 1989

Redaktion: Helle Linde, Egil Skall, Henrik Gautier

På omslaget Hovedbanegårdens Klampenborgstation pinseaften 1873,
tegning af Knud Gamborg i Illustreret Tidende bd. 15 s. 325.

Historiske Meddelelser om København er
medlemsskrift for Selskabet for Københavns Historie

© Københavns Kommune 1989

ISBN 87-89457-00-5

Trykt hos Grafisk Institut A/S, København

K
KØBENHAVNS KOMMUNES
BIBLIOTEKER
FAGSAL E
Kultarvet 2
1175 København K
33 93 60 60 lok. 216

1989 nr 1

Manuskripter, der ønskes optaget i årbogen, sendes til
redaktionen, Københavns Stadsarkiv,
Københavns Rådhus, 1599 København V

<i>Lars Bisgaard</i> : »Det saa kaldede Kiøbenhavns Vartegn«, Christian IV's monument i Københavns havn	7
<i>Karl Peder Pedersen</i> : Præsten og pesten i 1711, Hans Meslers oplevelser i det pestbefængte København.....	43
<i>Ove Jørgensen</i> : Avenuerne til København i vejreformernes pionertid 1763-78	51
<i>Caspar Jørgensen, Tim Knudsen og Anders Møller</i> : Charles Ambt og gadeplanlægningen i Vestervold kvarter.....	85
<i>Søren Juelstorp</i> : Valgbevægelsen i København i 1834	108
<i>Jens Vibæk</i> : Debatten om Københavns 3. hovedbanegård 1864-1911.....	136
Københavns Stadsarkiv i 1988	170
Selskabet for Københavns Historie i 1988	171

Anmeldelser:

København før og nu – og aldrig. Redaktion og billedtekster <i>Bo Bramsen</i> . Bd. 3 Strøget og Gammel Strand. <i>Jan Møller</i> . Bd. 4 Nord for Strøget. <i>Allan Tønnesen</i> . (<i>Henrik Gautier</i>).....	173
Dispositionsforslag for Assistens Kirkegård frem til år 2020. Udgivet af Stadsingeniørens Direktorat. (<i>Gunvor Petersen</i>).....	177
<i>Hans Erling Langkilde</i> : Bybillede. Et stræde i den indre by. (<i>Allan Tønnesen</i>)	179
<i>Eskild Friehling</i> : Borgersind i vor tid, Borgervennen af 1788 1963-1988. (<i>Egil Skall</i>).....	180
<i>Jørgen Hatting</i> : For kongen og staden. Studenterkorpset 1801-1864. (<i>Peter Buntzen</i>)	181
<i>Rigborg Jørgensen</i> : Børn af arbejderklassen. (<i>Ning de Coninck-Smith</i>).....	182
Københavns Stadsarkiv, Oversigt over Københavns kommunes arkivalier 1858-1908 i Københavns Stadsarkiv. (<i>Steen Ousager</i>)	182
Københavns Stadsarkiv, Arkivalier vedrørende Bistrup Gods 1661-1921, Registratur. (<i>Steen Ousager</i>).....	183

»Det saa kaldede Kiøbenhavns Vartegn« Christian IV's monument i Københavns havn

Af Lars Bisgaard

Indledning

I det første årti af 1600tallet opholdt der sig en nederlandsk maler ved navn Jan van Wijck i København.¹ Han havde fået bestalling som kongelig maler og kontrafejer i 1598, og som en af sine opgaver skulle han lade staden København fremstille i prospekt. Det gjorde han, og resultatet blev så tilfredsstillende, at maleriet blev ophængt på byens ny-restaurerede og forskønnede rådhus, der dengang adskilte torvene Ny-torv og Gammeltorv fra hinanden. Her hang maleriet indtil 1728, da den store ildsvåde fortærede både rådhus og maleri. Vi kender imidlertid prospektet, for allerede 1611 blev der gjort et kobberstik efter det, og det har overlevet tidens tand.²

Van Wijcks maleri er interessant, for det er første gang, at man herhjemme bestiller et malet byprospekt af et sådant format. Ganske vist havde den tyske kobberstikker Franz Hogenberg godt tyve år tidligere



»København, Danmarks meget berømmelige hovedstad og havn« lyder den latinske indskrift på dette prospekt efter van Wijcks maleri fra før 1611. Indskriften er afbrudt af amorinernes triumferende frembæring af Christian IV's kongemonogram, der såvel i billedkompositionen som indholdsmæssigt er det centrale. Metropolen kan takke kongen for sin velstand. Kobberstik af J. Dircksen i Nationalmuseets Antikvarisk-Topografiske Arkiv.

besøgt Skandinavien og gjort prospekter af regionens vigtigste byer, herunder København, og selvom den holstenske adelsmand og humanist Henrik Rantzau sørgede for, at usædvanlig mange danske og holstenske byer ved den lejlighed blev foreviget, udgik det egentlige initiativ ikke fra Danmark men fra den kølnske forlægger Georg Braun, der siden 1572 havde haft så stor succes med at udgive billedværker om europæiske byer.³ Nu udgik initiativet fra den danske konge Christian IV, og størrelsen var ikke længere bogillustrationens men maleriet. Forneden havde det følgende latinske vers, der i dansk oversættelse lyder:

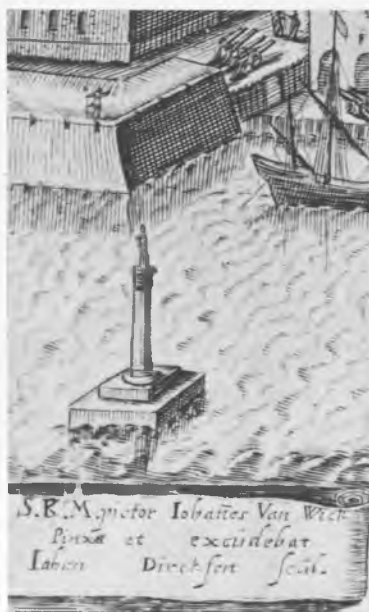
»Kjøbenhavn, Du, som stiger op af den baltiske Thetis' Bølger Du, som fra en ringe Landsby er begyndt at blive en stor Havn; nu voxer Du i den tyvende danske Konges Tid og strækker Dine høje Spire op imod Skyerne. De store Goder, hvoraf Du praler skyldes Christus og den Fjerde, der bærer Navn efter Christus – Christus, thi her forkyndes det sande Ords Lov, Kongen, thi han omgiver Murene med et dædalisk Værk.«⁴

Sammenholdes teksten et øjeblik med prospektet, ses det, at de understøtter hinanden. Spirene rejser sig virkelig mod skyerne, og stadens nye voldanlæg påbegyndt 1606 af Christian IV kan i kunstfærdighed sammenlignes med værker af antikkens Daidalos.⁵ Spirene vidner om et kristent København, og voldene om kongen som fredens vogter. Muligvis har van Wijcks maleri været Christian IV's gave til staden København i forbindelse med indvielsen af det nye rådhus. En sådan formodning ville i al fald forklare, hvorfor prospektet hang på rådhuset.⁶ Under alle omstændigheder er maleriet et vidnesbyrd om Christian IV's evne til at inddrage kunsten i kongemagtens tjeneste, også på områder hvor der ikke var præcedens for det.

Et andet udtryk for dette har man set i det vartegn, som kongen skænkede København. Det stod ude i strømmen mellem Christianshavn og København, rejst i 1611 og først fjernet i 1798, da havnen blev opmudret og rensat.⁷ På van Wijcks maleri optræder vartegnet for allerførste gang. Nederst til venstre ud for Christian IV's nye flådehavn med de moderne forsyningsfaciliteter i form af tøjhus og provianthus anlagt som en regelret gård omkring flådehavnen, ses søjlen med Københavns vartegn. Det er stort nok til at fornemmes som et betydningsfuldt monument, men for lille til at afgøre, hvad det forestiller. Ved tilfældighedens lune blev denne afgørelse derfor udskudt i over hundrede år, og først da arkitekten Laurits de Thurah lod vartegnet optage i førstebindet af monumentalværket Den Danske Vitruvius fra 1746, blev eftertiden givet en deci-

Søjlen ved Tøjhusanlægget. Udsnit af Dircksen 1611.

Den latinske indskrift kundgør, at prospektet er stukket efter van Wijcks maleri. Tre kopier af Dircksen af dette maleri er kendt, men der blev sandsynligvis stukket flere, da netop mangfoldiggørelsen var den egentlige grund for at omsætte et maleri til kobberstik. Om Dircksen kan berettes, at han også for byen Hamburg udførte et byprospekt. Dette har flere lighedstræk med det københavnske. I øverste venstre hjørne findes samme frembrydende sol, og havneaktiviteten i Hamburg spiller ligesom i København en dominerende rolle. Det var den samme historie, som kunstneren skulle fortælle, kun byernes navne varierede.



deret afbildning af hovedstadens vartegn.⁸ Thurah giver ikke nogen tolkning af vartegnets motiv, men ingen har dog været i tvivl om, at det skulle forestille Leda med svanen. Som sådan er vartegnet gået over i historiebøgerne.

Et sådant officielt vartegn rejst af kongemagten var anno 1611 nyt og uhørt herhjemme. Dette har kunsthistorikeren Henrik Bramsen haft for øje, men det undrer ham, at motivet for et sådant prestigeprojekt skulle være Leda med svanen.⁹ Dette var jo historien om den lystne Zeus, der blev så indtaget i den smukke Leda, at han kom til hende som en svane og lå hos hende. Kunne Christian IV virkelig have valgt et sådant erotisk motiv som vartegn for sit riges metropol? For Bramsen er dette så usandsynligt, at han må formode, at Thurah i 1746 har mistydet monumentet. Hvis man kunne stole på så meget hos Thurah, at vartegnet bestod af en figuration af en kvinde og en fugl, kunne man da ved studiet af 1500-tallets symbolverden – primært emblematikken – finde en betydning, som ville kunne passe til et officielt vartegn? Bramsen når her frem til, at svanen sikkert har været en stork, for storken var dengang et anerkendt



symbol for den kristne dyd fromheden, Pietas. Ihukommende Christian IV's valgsprog regna firmat pietas eller fromhed styrker rigerne – en tankegang som allerede kongekronen år 1596 havde afspejlet – ville den kristne pietas som vartegn for København give god mening.

Bramsens tolkning er siden blevet accepteret i standardværker som Politikens kunsthistorie og den nyeste Københavns historie.¹⁰ Palle Lauring, der har udlagt vartegnet i tiltro til Leda med svanen i betydningen byen, der boler med havet, dvs. som et udtryk for Københavns livlige handel, har ikke imødegået Bramsen.¹¹

Nu gælder der det særegne for Christian IV's gamle vartegn, at medens kongens bygninger og monumenter i det store og hele er grundigt behandlet i faglitteraturen, er vartegnet aldrig blevet systematisk undersøgt. Ganske vist falder en nu forsvunden søjle rejst i havneløbet ved København i periferien af kongens efterladenskaber, men omvendt gør netop den manglende videnskabelige behandling vartegnet til et let offer for historikers forgodtbefindende.

Før Henrik Bramsens nytolkning var vartegnet den kuriøse historie, hvor vartegnet ved sin blotte eksistens skulle overraske og forundre læseren. Bramsens udgangspunkt, at København næppe kunne have haft et vartegn med et erotisk motiv, er helt rimeligt, men alligevel må man spørge sig selv, om Bramsens tilgangsvinkel ikke er for lemfældig. Bramsens ærinde er blot at finde et motiv, der minder tilstrækkeligt om Thurahs, og som kan give vartegnet en passende symbolsk betydning. Metodisk set er dette betænkeligt, men værre er det, at argumentationen ikke er overbevisende. Medens Bramsen for vore øjne fremtryller en stork af en svane, lykkes det ham i al ubemærkethed at få givet Thurahs nøgne fruentimmer tøj på. Den kristne Caritas, den omsorgsfulde næstekærlighed, som Bramsen finder storken smygende sig ind til, er ærbart påklædt ifølge ikonografien. Thurahs kvindeskikkelse er derimod uomtvisteligt uden en trævl på kroppen, og derfor kan hun faktisk ikke være nogen Caritasskikkelse,¹² som Bramsen påstår (Caritas på Gammel Torv er ikke helt nøgen). Skulle man godtage Bramsens illusionistiske

Københavns vartegn i Den danske Vitruvius fra 1746 af Laurits de Thurah. Selvom Thurah ikke kalder vartegnet for Leda med svanen, og hans samtid ligeledes afholdt sig fra at gøre det, har denne tolkning siden ca. 1770 været den gængse. Først i 1966 blev denne tradition betvivlet af Henrik Bramsen.

boldgade, kunne man med lige så stor ret forvandle Thurahs svane til en langhalset trane. Denne optræder i emblematikken for årvågenhed, en passende dyd for en konge eller dennes krigskarle i flådehavnen, ud for hvilken vartegnet stod.¹³

Man skylder den gamle konge den respekt at undersøge omstændighederne ved vartegnets rejsning til bunds. Hvornår blev det stillet op, hvordan så det ud, hvad skulle det bruges til? Vi ved ikke om kilderne tillader, at sådanne spørgsmål besvares, men forsøget må gøres. Oplagte kildegrupper er rentemesterregnskaberne fra Christian IV's tid, bevaret kortmateriale over København, turistførere og rejsebeskrivelser samt billeder og prospekter af hovedstaden fra 1600- og 1700-tallet.¹⁴ En undersøgelse af vartegnet må tage stilling til troværdigheden af Thurahs afbildning, for Bramsens indvendinger kan ikke blot siddes overhørig. I den forbindelse må man undersøge Thurahs stilling inden for den topografiske tradition i beskrivelsen af København. Kildematerialet om vartegnet må lægges frem for læseren. Det fylder ikke så meget, men ofte peger det i vidt forskellige retninger. Ved selv at have læst »sagens akter« gives læseren de bedste muligheder for at kontrollere de slutninger, der undervejs drages.

Kendte afbildninger af vartegnet

Som første opgave er valgt at få indkredset de billedlige gengivelser, der findes af vartegnet. Her har vi allerede mødt van Wijcks maleri kendt i kopi af Dicksen fra 1611, som rummer den ældste gengivelse af vartegnet. Det består af fundament, søjle og figur. Figuren synes at ligne en mandsperson, men hvem det er, kan ikke afgøres. Vartegnet står næsten symmetrisk ud for Christian IV's flotte tøjhuskompleks. Heri kunne der ligge en betydningsssammenhæng, ligesom anlæggelsestidspunktet tænkeligt falder sammen.

Dircksens stik er ikke den eneste kopi, der blev gjort efter Wijcks maleri, det er blot den håndværksmæssigt solideste. 1600- og 1700-tallet igennem dukker der mere eller mindre heldige gengivelser op. Et par af dem findes i manuskriptet til Atlas Danicus, som Peder Hansen Resen i 1670'erne gjorde flittige indsamlinger til, men som han aldrig fik udgivet.¹⁵ Vartegnet optræder her helt tydeligt som en mand, fuld påklædt og grovlemmet. Uafhængige kopier bekræfter altså samstemmende, at van Wijcks forsvundne maleri har gengivet en mandsperson.

Der findes endnu en tidlig gengivelse af vartegnet, som hidtil har væ-



Prospekt af København 1619 i Resens Atlas Danicus 1677. Resen daterer dette stik til 1619, hvilket sandsynligvis er en fejl læsning af årstallet 1611 hos Dircksen. Det ses, at den grafiske standard tydeligvis er forringet siden 1600-tallets begyndelse.

ret upåagtet. Det er på det store prospekt af København, der i 1650 blev udgivet hos forlæggeren Allard i Amsterdam.¹⁶ Stikket er prydet med Frederik III og dronning Sophie Amalies portrætter, men det må bygge på et forlæg fra 1620'erne.¹⁷ Blandt skibene til venstre gemmer der sig en lille søjle, nøjagtig på pladsen ud for tøjhushavnen. Dens udseende er ganske overraskende, for søjlen er uden statue. Dermed er vi i den ejendommelige situation, at de to ældste billedlige gengivelser af vartegnet er vidt forskellige, ligesom det allerede nu kan konstateres, at den Leda med svanen, som Thurah siden gengiver, intet har til fælles med dem.

Billeder af vartegnet udebliver nu en lang periode, og ser vi et øjeblik

bort fra Thurahs stik fra 1746, skal vi frem til to værker af den indvandrede kobberstikker Bartholomæus Roque fra 1746 og 1747.¹⁸ På det ene af dem ser man til højre for den til befæstningen hørende Langebro og bag en forbiroende båd toppen af en søjle tite frem med en bitte ganske ukendelig figurgruppe på. På det andet står søjlen frit i havnebilledet.

Hermed er Bartholomæus Roques rolle imidlertid ikke udspillet, for hans to arbejder benyttes som forlæg af de lokale prospektmalere Rach og Eegberg, der i 1740'erne lavede en serie københavnerbilleder.¹⁹ Johannes Rach har tydeligt nok bestræbt sig på at få vartegnet frem i lyset. Det ses, at fundamentet er bolværksindrammet, søjlen nærmest som en baluster, medens det helt klare figurative motiv stadig ikke kan identifi-



Udsnit af Allards prospekt af København ca. 1650. At søjlen ved tøjhushavnen skulle optræde på Allards store stik har hidtil været upåagtet. Det er en højst uventet søjle, vi møder, for Dircksens runde og figurbærende pille er forsvundet og erstattet af en obelisklignende pille uden figur foroven. Vi er dermed i den ejendommelige situation, at de to ældst kendte gengivelser af Københavns vartegn er vidt forskellige, og ingen af dem har den fjerneste lighed med Thurahs Leda med svanen. Det kgl. Bibliotek, Billedsamlingen.



Bartholomæus Roque, Prospect af Kiøbenhavn fra Christianshavn af. Fra Danmarks Forlystelser 1747.



Johannes Rach, Prospect af Kiøbenhavn fra Christianshavn af. Før marts 1748. Rach har i forhold til Roques forlæg rykket København frem i billedfladen, og byens vartegn ses derfor bedre. Hos Roque er vartegnet skjult af en forbiroende båd længst til højre. Af alle afbildninger er Rach ene om at vise søjlen som en baluster. Fra Poul Strømstad, Holbertidens København, 1977.



Bartholomæus Roque, Prospect af den Kongelig Residentz Stad Kiøbenhavn 1746. Kobberstiksamlingen.

ceres. Prospektet var et bestilt arbejde for kongen Christian VI efter instruks af kongens hofpræst, Erik Pontoppidan, den just udnævnte biskop for Bergen stift.²⁰ Dette er en interessant detalje, for vi skal senere støde på Pontoppidan i forbindelse med vartegnet. Fremhævelsen af vartegnet har sikkert indgået i Pontoppidans instruks til Rach. En sådan formodning bestyrkes af et andet bestilt arbejde – ligeledes med Pontoppidan som instruktør – gjort af malerfællen Hans Heinrich Eegberg.²¹ Den anlagte synsvinkel blev igen som Roques, men vartegnet står nu stateligt i havnen, kopieret som det er fra Thurah. I forhold til Roque, der skødesløst lod søjlen dække af et forbipasserende skib, er fremhævelsen iøjnefaldende.

De nævnte gengivelser af vartegnet stammer alle fra årene 1746-48, Thurahs var faldet i 1746, og endnu et kommer til omkring 1750.²² Motivet er atter Slotsholmen set fra Christianshavn, men den anlagt synsvinkel er ny. Vartegnet ligger nu frontalt foran os. Vartegnet har ikke været noget hovedanliggende for maleren, og måske netop derfor tør vi stole mere på dette billede end de andre. Hvis vartegnets højde f.eks. er nogenlunde korrekt gengivet, kan vi se, at Tøjhusets murhøjde har været noget højere end søjle og figur. Murhøjden kender vi, den er knap 12



Hans Heinrich Eegbergs prospekt af København 1747. Et kunstværk i gammel forstand behøvede ikke at udvise originalitet. Eegbergs billede er i så henseende ganske oplysende. Han har brugt Roques et år ældre havnefrontbillede som forlæg, idet bådenes arrangement i forgrunden er ændret. Dernæst er Københavns vartegn tydeligvis fremhævet, ikke som et resultat af egne iagttagelser, men påny ved at benytte et forlæg, denne gang stikket af vartegnet hos Thurah. Resultatet er, at Frederiksholms Kanals forløb, vartegnets udseende, og det koket anbragte svanepar i forgrunden mere afspejler kunstnerens arrangement af virkeligheden end selve virkeligheden. Fra Poul Strømstad, Holbertidens København, 1977.

meter, det giver skønsmæssigt små 10 meter til vartegnet. Til sammenligning kan nævnes, at Frihedsstøtten på Vesterbro er 15 meter høj.²³

Efter dette bemærkelsesværdige boom i gengivelser af vartegnet indenfor ganske få år synes interessen for vartegnet at være dalet. For resten af århundredet har jeg ikke fundet nævneværdige fremstillinger, der kan kaste nyt lys over sagen.²⁴ Tilbage står at kommentere Thurahs så vigtige afbildning af vartegnet. Den bragtes i hans store arkitekturværk *Den danske Vitruvius*, hvor førstebindet omhandlede Københavns bygningsværker. Heri opnåede vartegnet den fine placering som



Udsnit af prospekt af København fra søsiden ca. 1750 af ukendt maler. Af de mange prospekter af København fra midten af 1700-tallet hører dette, der ejes af Søofficerforeningen, til de mere ukendte.

billedplanche tre, eller f.eks. før residensstadens kendte slotte og kirker. Det var flot markedsføring.

Gengivet med det åbne hav som baggrund rejser vartegnet sig monumentalt, hvor de spredte svaner på havet bliver eneste målestok for monumentets størrelse. Den anlagte synsvinkel nedefra og op øger kun indtrykket af væld. Den yndefulde Leda med en fuldvoksen svane står øverst på en toskansk søjle, der igen er anbragt på en høj sokkel. At monumentet er af små 140 års ælde fremgår kun sporadisk af stikket. Tydeligst er det tilkendegivet ved den skødesløse vegetation, som ved lykkens gunst netop dækker den nøgne kvindes skød. Derimod har soklens

gesims på forunderlig vis undgået enhver frostsprængning ved vintertide og er stadig som splinterny. Helt mistænkeligt bliver det, når man erfarer, at end ikke bolværket bærer præg af tidens bølgeskvulp.

De nævnte ejendommeligheder er faktisk så ejendommelige, at de bedst forklares ved at være helt bevidste tiltag fra Thurahs side. For at kunne udfylde den fornemme placering i den kostbare Vitruvius, måtte vartegnet være både monumentalt, intakt og dydigt. Vi ved ikke, hvordan vartegnet har set ud, men så imponerende som Thurahs, gennemarrangeret og forskønnet som det fremstår, har det i al fald ikke været. Dette indtryk turde de øvrige billedlige gengivelser af vartegnet understøtte.

Hvor megen lid kan man fæste til Thurahs kvinde med svane? I detaljen er der uden tvivl store mangler. Svanen virker langhalset og voldsom og er svær at forestille sig som stenfigur. Vegetationen er så behændigt kravlende. Der ligger kun et æg ved Ledas fødder, der skulle have været to, for Leda fik to drenge, Castor og Pollux, der hver kom ud af et svaneæg.²⁵ Leda er gjort efter tidens smag rokokoen og savner tyngde i forhold til en skikkelse fra Christian IV's dage.²⁶ Derimod virker selve motivet overbevisende, for det kan dårligt leve op til vartegnet iøvrigt. Først det flotte postament, så den stærke og regelrette søjle, men som afslutning en bjergtaget Zeus i færd med at forføre en konges dronning. Det må erindres, at det var den pietistiske konge Christian VI, der bekostede Thurahs arbejde.²⁷ Hvor meget hellere havde Thurah ikke givet kongen Bramsens påklædte Caritas og fromhedens stork end et af Zeus' utallige sidespring? Motivvalget må bygge på en tradition eller en kerne af sandhed, skulle man synes.

Afbildningen står imidlertid ikke alene hos Thurah, der kommenterer vartegnet på følgende vis:

Kiøbenhavns Varetegn.

Imellem Kjøbenhavn og Christianshavn staaer midt i Havet en høj Støtte, hvorpaa sees et Billede, som forestiller et staaende gandske nøgent Fruentimmer, paa hvis venstre Side sees en Svane, der strækker sin lange Hals bag omkring Fruentimmeret, og paa den høyre Side stikker hende sit Neb i Munden. Dette kaldes gemeenlig Kiøbenhavns Varetegn; og ere mange af den Meening, at dette Billede har en besynderlig og merkværdig Betydning, men da samme, efter det almindelige Ord, skal tillige med Støtten være i Krigs-Tider funden i Calmar udi Sverrig, af høystsalg kong Christian den Fjerde aar 1611, og derfra være bleven

ført til Kiøbenhavn, og paa dette Sted opsat, saa agter jeg, at der ikke søges noget forunderligt i en Ting, hvorudi, i det mindste i Henseende til Kiøbenhavn, intet forunderligt er, og troer jeg, at den eneste Merkværdighed bestaaer derudi, at den er ført fra Sverrig herhid. Men hvad der kand have givet Anledning til dens Forfærdigelse i Calmar, det er uvist, og mig ubekiendt«. ²⁸

Det bemærkes, at Thurah klogeligt undlader at nævne motivet ved navns nævnelse. Han holder sig til en nøgtern beskrivelse af vartegnet. Den lange sidstedel af citatet omhandler vartegnets oprindelse i Kalmar. Pointen i denne oplysning er for Thurah den lykkelige, at det er svenskerne, der har det egentlige ansvar for det formastelige motiv. Anledningen til dets forfærdigelse er ubekendt, skriver Thurah, og mener dermed at betydningen er ubekendt. Det er virkelig fromme miner til slet spil.

Sammenfattende må man sige, at København i 1746 havde et vartegn, som man officielt ikke kendte betydningen af. Uofficielt har dannede kredse dog ikke været i tvivl om, at det var Leda med svanen. Situationen er ikke fri for at være komisk og i al fald barok. Hvordan man er havnet i en sådan situation, er nok et studium værd, for givet er det, at et sådan skisma har ikke eksisteret, da Christian IV rejste søjle og figur. Sagens kerne er stadig, hvad statuen på dette vartegn forestillede. De billedlige gengivelser har ikke kunnet give noget svar. Istedet må vi vende os til de skriftlige.

Thurah og beskrivelserne af vartegnet

I første omgang lader vi Thurah beholde ordet, for allerede hans næste bogudgivelse Hafnia Hodierna bringer nye oplysninger om det famøse vartegn.

»Førend jeg slutter dette Capitel, maa jeg sige et Ord om det saa kaldede Kiøbenhavns Vartegn. Samme bestaaer i et Fruentimmer, som gandske nøgen i naturlig Størrelse forestilles, staaende paa en høy rund Støtte, og havende hos sig en Svane, der stikker sit Neb ind i hendes Mund, altsammen af Steen, net og zirlig udhuggen. Denne Støtte staaer paa et Steen-Postament i Havet mellem Christianshavns-Broe og den saa kaldede lange Broe, lige ud for det Kongelige Tøyhuus, ... Dette Billede giver den gemeene Mand Anledning til adskillige opdigtede Historier, hvoraf de vil hidlede dets Oprindelse, og henhøre dets Aarsag til en eller anden miraculeuse Hændelse; men slige Fortællinger ere blotte opdigtede Fab-

ler, som ingensteds have hjemme; Thi det er bekiendt, at høysalig Kong CHRISTIAN den Fjerde, da han førde Krig i Sverrig, og iblant andre Steder erobrede Calmar, har sammesteds forefundet dette Billede; hvilket han tillige med adskillige andre Bygnings-Sager, som han der forefandt, og hvoraf en stor Deel til Børsens Bygning er anvendt, lod bringe til Kiøbenhavn. Resenius kalder dette Billede Hav-Fruen, og beretter, at det blev ført fra Lund i Skaane til Malmøe, siden Anno 1610 derfra over Iisen til Kiøbenhavn, og at det blev paa dette Sted af høysalig kong CHRISTIAN den Fjerde opsat. Aarsagen, hvorfor Billedet er sat paa dette Sted, skal egentlig være for at vise, at der er Grund, og at Fartøye og Skibe for samme Grund skal tage sig i Agt eller vare sig, saa at Billedets egentlige Navn, rettere er Vare-Tegn, i.e. et Tegn at Folk skal vare sig for Steden, end Var-Tegn, der gemeenlig har en anden og særdeeles Betydning. Hvad der ellers i Calmar kand have givet Anledning til at forfærdige et Billede af saa besynderlig en Skikkelse, derom har jeg ingen Kundskab.²⁹

Det er en mere forsigtig Thurah, vi her møder. Tidspresset havde været stort for at få Den danske Vitruvius i trykken, for kongen truede med at kræve de udbetalte summer tilbage, hvis han ikke snart så resultater.³⁰ Nu to år senere har Thurah haft tid til at undersøge sagen om vartegnet nærmere. Det ejendommelige for en moderne læser er, at Thurah hele tiden bringer oplysninger, der modsiger sig selv. Det gælder motivet. Efter at have gentaget sin beskrivelse fra Den danske Vitruvius med den vigtige tilføjelse, at statuen er af sten, fortæller han, at Resen tidligere har kaldt den en havfrue. Påstand mod påstand og Thurah tager ikke stilling. På samme vis med vartegnets oprindelse. Resens forklaring varierer påny fra Thurahs, søjlen skulle stamme fra Lund og være opstillet et år tidligere, end Thurah angiver. Mest overraskende er oplysningen dog om, at monumentet på en gang skulle være både vartegn og varetegn.

Den moderne læser, der er skolet i at være kritisk iagttagende, skal her gribe i egen barm for ikke at dømme Thurah. Videnskabsidealet var et andet på Thurahs tid. Dengang mente man, at sandheden fandtes i de lærdes værker. Det var gennem studiet af oldtidens forfattere og traditionen efter dem, at sand lærdom kunne erhverves. Egne iagttagelser var her af underordnet betydning. Sammenstillingen af oplysninger hentet fra den lærde tradition om et givet emne ville være en fyldestgørende løsning. I forordet til Den danske Vitruvius havde Thurah formuleret sin opgave således:

»Jeg.. haver betient mig af adskillige brave og lærde Mænds Skrifter,

baade gamle og nyere, hvoraf jeg Ord for andet haver uddraget det, som have siuntes mig værd at anføre..«.³¹

Dette er nøjagtigt, hvad Thurah gør med hensyn til vartegnet. Resen er her en naturlig autoritet at inddrage, men der er flere oplysninger i citatet, der er hentet fra den skrevne litteratur om København. Det gælder f.eks. meddelelsen om, at vartegnet skulle være et krigsbytte fra Kalmar.³² Det spændende spørgsmål er, om Thurahs beskrivelse af vartegnets motiv også hviler på den historiske litteratur, men herom senere.

Thurahs to værker *Den danske Vitruvius* og *Hafnia Hodierna* blev med tiden standardværker om København. De blev selv en del af den lærde tradition, og Thurahs oplysninger fik for eftertiden samme autoritet, som f.eks. Resen havde haft for Thurah. Følger vi vartegnets skæbne i den skrevne litteratur fra sidste halvdel af 1700-tallet, støder vi gang på gang på Thurah. Vi kan begynde med to værker fra Erik Pontoppidans hånd fra 1760'erne *Origines Hafniensis* og *Den danske Atlas I-II*. I værket om Københavns oprindelse hedder det:

»Den høye Steen-Stytte, som staaer bag ved i Havnen, og gemeenlig udgives for Stadens Var-Tegn, lod Christian IV Ao 1611 føre fra Lund til Malmø, og derfra over Isen til Kiøbenhavn. Hvad den dobbelte Figur af et Menneske og en Svane egentlig skal betegne, er en uvis Gisning, som jeg ikke indlader mig i.«.³³

Pontoppidan meddeler ikke noget nyt, men vi kan kigge ham over skulderen og se, hvorledes han selvstændigt kombinerer Resens og Thurahs oplysninger til en logisk helhed. I *Den danske Atlas*, der mere er et officielt værk, søger Pontoppidan tilbage til det sikre. Han skriver:

»I den inderste Havn, ey langt fra Proviand-Gaarden, staaer grundfæstet midt i Vandet, en høy Columne af heel Steen og paa den en Quindes Billede, som haver ved Siden, en Svane, der ligesom kysser hende. Betydningen og Kong Christiani IV Hensigt herved er uvis. Man kalder den Støtte Kiøbenhavns Vartegn, egentlig er den et Tegn til at vogte sig for de høyere Grunde i Vandet. Styttens siges at være af Kong Christian IV ført fra Calmar her hid, da han, i forrige Seculi Begyndelse, havde indtaget den Stad.«.³⁴

Dette er i det store og hele et sammenkog af Thurah, og rummer hele tvetydigheden om hensigten bag og betydningen af Christian IVs såkaldte vartegn. I så henseende bringer *Jonges Kiøbenhavns Beskrivelse* fra 1783 ikke nogen afklaring, men da værket ofte citeres i forbindelse med vartegnet, bringes beskrivelsen i fuld længde.

»Kiøbenhavns Vartegn er en høi Columne eller rund Støtte af heel Steen, staaende paa et Steen=Postament i Havet lige ud for det Kongelige Tøihuus imellem Christianshavns= og Lange=Broe, og er opsat paa en meget liden med Bolverk indpælet Holm. Paa bemeldte høie runde Støtte forestilles et Fruentimmer, staaende ganske nøgen i naturlig Størrelse og havende hos sig en Svane, der stikker sit Neb ind i hendes Mund; altsammen af Steen, meget net og zirlig udhuggen. Man kalder denne Støtte Kiøbenhavns Vartegn eller rettere Varetegn, fordi Aarsagen, hvorfor Billedet er sat paa dette Sted i Søen, formenes at være denne, at den skal tiene til et Tegn for at vise, at deromkring ere høiere Grunde i Vandet, og at Skibe og Fartøier skal vaere og vogte sig for samme høie Grunde i Farvandet, og ikke komme for nær derhen, paa det at de ikke skal komme til at staae paa Grund. I daglig Tale og af Søfolk bliver denne Støtte kaldet Havfruen. Man finder at P. Resenius kalder dette Billede ogsaa Havfruen, og han beretter tillige, at det blev ført fra Lund i Skaane til Malmøe, siden blev det Aar 1610 ført fra Malmøe igien over Isen til Kiøbenhavn og blev efter Kong Christian den Fierdes Befaling opsat paa dette Sted. Samme Billede har i fordum Tid staaet i Staden Calmar. Men da Kong Christian den Fierde i den Svenske Krig iblant andre Steder ogsaa erobrede Staden Calmar Aar 1611, forefandt han der dette Billede med sin Steenstøtte, hvilket han lod tilligemed andre Bygnings=Sager, (som han sammesteds forefandt, og hvoraf en stor Deel blev anvendt til Børsens Bygning), overbringe til Kiøbenhavn. Men hvad der egentlig eller i Calmar har givet Anledning til at forfærdige et Billede af saa besynderlig en Skikkelse, vides ikke. Det er troligt, at dette Steen=Billede i Kraft af Mytologien forestiller Kong Tyndars Hustrue, som Jupiter besvangrede under Skikkelse af en Svane«. ³⁵

Jonge ligger så tæt op ad Thurah, at dele af sætninger ordret er hentet hos ham. Derimod er det nyt at høre, at vartegnet i daglig tale og blandt søfolk kaldes havfruen, eller nøjagtig som Resen 100 år tidligere havde meddelt, at det blev kaldt. Endelig nævner Jonge, omend i forsigtige og indpakkede vendinger, at vartegnet må være Leda med svanen. Ved første øjekast kunne dette få Jonges beskrivelse til at tage sig banebrydende ud, men sandheden er nok den, at værket er yderst traditionelt for ikke at sige gammeldags.

År 1783 var rationalismen slået så meget an, at Jonges ukritiske videregivelse af modstridende oplysninger uden selv at tage stilling ikke var comme il faut. For det andet var vartegnet allerede 13 år tidligere blevet

kaldt Leda med svanen, hvorfor Jonges ord ikke bliver andet end en stueren udgave af andres vovemod.

Sagen var, at hen mod slutningen af 1700-tallet begyndte der at udkomme en ny type topografisk litteratur. Thurah, Pontoppidan og Jonge havde alle skrevet lærde værker på mange hundrede sider beregnet til anvendelse for samfundets elite, politisk og intellektuelt. Det, der nu kom, kunne man kalde folkeudgaver af mestrenes værker, bøger der i omfang, pris og format var overkommelige, og som derfor henvendte sig til langt bredere kredse. Primus motor i denne udvikling var navne som E.C. Hauber og Hans Holck fra det såkaldte Adressekontor i København.³⁶ Holck skrev på dansk, Hauber på tysk. Stilen var kortfattet og direkte. Hør Holck anno 1774:

Imellem Knippelsbro og Langebro »staaer paa en høy Støtte Leda med en Svane, som kaldes Kiøbenhavns Varetegn, og er 1611 i Krigens Tid funden ved Calmar, og af høystsalig kong Christian 4. bragt herhid«.³⁷

Havde Leda været tystys i mands minde, så siges det nu uden omsvøb. Hauber havde allerede i 1770 løftet det forbudte slør og sagt Leda, idet han tillod sig at undre sig over, at ingen tidligere havde sagt det. Hauber skrev:

»Dass diese Fabel die Bedeutung des Bildes sey ist wohl kein Zweifel, indessen ist zu meiner Verwunderung, so viel ich weis kein einziger Schriftsteller darauf gefallen ausser Büsching in der Erdbeschreibung«.³⁸

Det var nye kredse af befolkningen, der havde fattet pennen. For disse var den gamle græske myte kun en »fabel« og rummede ikke noget anstødeligt.

Det var som barnet i Kejserens nye Klæder en af folket, der råbte sandheden ud. Hauber og Holck stod også uden for den civiliserede tops indforståethed, og de rensede luften, måske uden at vide at der var en luft at rense. Selv præsten Nikolaj Jonge kunne herefter tale om »Kong Tyndars Hustrue«.

Traditionen om vartegnet før Thurah

Var betydningen af Københavns vartegn således længe i 1700-tallet en officiel hemmelighed, mangler vi endnu svar på, hvordan man betragtede vartegnet før Thurahs entre på scenen. Her er det vigtigt at få afgjort, om Thurahs oplysninger om vartegnets motiv følger en tradition, eller om en sådan først skabes i kølvandet på Thurah.

Forfølger vi denne tanke, støder vi på et værk fra 1729 *Memoria Hafniae*. Bogen er kun af et lidet omfang og er egentlig kun et forarbejde til et større værk om Danmark *Theatrum Daniae*, men den store ildebrand, der hærgede København i 1728, gjorde pludselig en særskilt publikation om hovedstaden aktuel.³⁹ I bogen, som kom på tysk, omtales Christian IV's gamle vartegn på denne måde:

»Das Copenhagener Wahrzeichen aber ist die wunderbahre Statua, welche man zwischen Copenhagen und Christianshafen/auf einer hohen Seulen/mitten im Wasser gegründet siehet; selbige stellet vor eine nackte Jungfrau/an deren Leibe ein Schwaan fest hanget durch seinen Schnabel/den er in ihren Mund hin einstecket/die Bedeutung ist ungewiss.«⁴⁰

Tonerne er velkendte, de har jo tidligere lydt fra Thurah. Thurahs Leda var altså blevet set sytten år tidligere af en anden forfatter. Denne forfatter var ingen ringere end den senere professor og biskop Erik Pontoppidan. Denne herre synes at udvise et betragteligt engagement i Københavns vartegn. Ikke nok har han beskrevet det i fire bøger, men han har tillige sørget for, at det blev afbildet flere gange.⁴¹ Hans forhold til Thurah har så vidt vides ikke tidligere været undersøgt, men hans indflydelsesrige stilling ved Christian VI's hof i 1740'erne må uomgængeligt have betydet, at den økonomisk betrængte Thurah ikke sad Pontoppidans meninger om København eller dets vartegn overhørig.⁴² Havde han ikke *Memoria Hafniae* i førsteudgaven, så kom den i en ny udgave 1738, ligesom *Theatrum Daniae* var udkommet år 1730.⁴³ Pontoppidan hørte givetvis til blandt de »brave og lærde mænd«, »nyere som ældre«, som Thurah benyttede i sin *Vitruvius*. De historiske oplysninger deri var deres ære, og Thurah understreger, at han kun viderebringer disse.⁴⁴

Set i dette lys bliver Thurahs og Pontoppidans oplysninger om vartegnet ikke to af hinanden uafhængige kilder, der bekræfter et motiv med Leda med svanen, men to kilder, hvoraf den yngre forholder sig tæt til den ældre. Dermed er tyngdepunktet forskubbet fra Thurah til Pontoppidan, og spørgsmålet er nu, hvor Pontoppidan har sine oplysninger fra.

På dette punkt sander sporene til. Det viser sig nemlig, at 1600-tallets beskrivelser af København er påfaldende karrige med oplysninger om byens vartegn. Et af århundredets mest refererede historiske værker, skrevet på latin og udsendt i Nederlandene i 1631 af danskeren Johannes Isaksen Pontanus, nåede kun i ringe omfang at få Christian IV's æra beskrevet. Flere af kongens bygningsværker i København blev dog om-

talt, Børsen, Tøjhuskomplekset og Christianshavn, men om stadens nye vartegn er historikeren tavs.⁴⁵ Bliver vi i udlandet, udsendte Zeiller i 1658 en tysk rejsefører for det danske rige. Zeiller, der ikke selv har besøgt Danmark, holder sig til tidens historiske værker for oplysninger, men selvom hans beskrivelse af København er 16 sider lang, melder han intet om et seværdigt vartegn.⁴⁶

På dansk grund så Berntsens værk *Danmarckis oc Norgis Fructbar Herlighed dagens lys* i 1656. Værket er egentlig ikke topografisk anlagt, men i indledningen nævner Berntsen, der er rådstueskriver i København, stolt Christian IV's mange byggetiltag og beskriver dem forholdsvis udførligt.⁴⁷ Rådstueskriveren finder dog ingen anledning til at lovprise stadens nye vartegn; det nævnes ikke med et ord.

To år før Berntsens værk kom i trykken, var 1600-tallets mest udførlige bybeskrivelse af København blevet publiceret. Den fandtes i *Encomion regni Daniae eller Danmarks riges lov*, udgivet af den københavnske boghandler Jens Lauritsøn Wolf. Slotsholmen omtales minutøst, nævnt bliver Børsen, Proviantgården, Tøjhuset, Tøjhushavnen, kongens Bryggers, ja sågar hestemøller og primitive havnerensningsanlæg.⁴⁸ Men hverken her eller andetsteds finder Wolf det ulejligheden værd at skrive om det ud for Tøjhushavnen stående vartegn.

Efter således at have ledt forgæves er der opmuntring at hente hos Peder Hansen Resen. På kobberstikkene, der er kopieret fra van Wijcks store maleri, findes vartegnet beskrevet som henholdsvis »Pillen ved Proviant=Huuset« og »En Pille med en Statua paa som Kaldis Haffruen, huilcken pille blef fört fra Lund i Skaane til Malmöe oc siden derfra flyt ofuer Iisen til Kiøbenhafn Aar 1610 oc po denne Sted opsæt af høyloflig Ihu=Kommelse Christiano IV«⁴⁹ Det er værd at notere, at Resen ikke nogetsteds kalder pillen for et vartegn. Det havde ellers været lettere end den knudrede konstruktion »en pille med en statue på«.

Imidlertid findes der endnu en beskrivelse af vartegnet før Pontoppiddans i 1729. Den kan vi takke den københavnske rådmand Jens Rostgaard for og den står at læse i de optegnelser om byen denne gjorde, og som posthumt blev udgivet i 1720.⁵⁰ Om Christian IV's gamle søjle skriver Rostgaard:

»Den høye Pille eller lange Kampesteen, som staar i Stranden inden for Fortificationen Vesten fra Christianshavn ud for Tøyghuset, haver kong Christian den Fjerde ladet opsætte, hvilken Steen kongen (efter

hans Majest. Ao 1611 havde indtaget Calmar Stad og Slot i Sverrig) skal derfra have ladet borttage, og igien paa fornævnte Stæd opsætte«. ⁵¹

Rostgaards beskrivelse er vigtig. Endnu engang finder vi en københavner, som ikke kalder Christian IV's søjle for et vartegn. Den er ret og skær pillen ud for Tøjhuset. Her er Rostgaard fuldstændig enig med Resen.

Der findes med andre ord intet fortilfælde i den skrevne litteratur om København at bygge på, når Pontoppidan i 1729 kalder pillen for Københavns vartegn. Pontoppidan må alene hæfte for oplysningen. Det samme gælder Pontoppidans beskrivelse af statuen. Denne, kan vi konstatere, varierer fra Resens meddelelse om, at den kaldes havfruen, ligesom Rostgaards meget ærlige bemærkning, at pillen er en lang kampesten ikke stemmer overens med det flotte vartegn, som Pontoppidan og Thurah i fællesskab har overleveret til eftertiden.

Vartegnet i Christian IV's samtid

Som sagen står, begynder tilliden til Pontoppidans pålidelighed at vakle. Tiden er dog ikke til forhastede konklusioner. Vi må først undersøge kilde materialet fra det tidlige 1600-tal for at se, om det rummer nye oplysninger om vartegnet. Rentemesterregnskaberne fra Christian IV's tid er her en oplagt kildegruppe. Regnskaberne, der rummer talløse afregninger med håndværkere, entreprenører, offentlig ansatte etc., ofte med en samtidig angivelse af det udførte arbejdes karakter, er upublicerede og opbevares på Rigsarkivet. ⁵² Af omfang er det adskillige tusinde foliosider, hvilket kræver en indsnævret arbejdsopgave for ikke at drukne i regnskaberne. Oplysninger hos Blom, der tidligere har skrevet om Tøjhusets bygningshistorie, fortalte, at det rigtige år at lede under nok var 1608. ⁵³

Regnskabsåret på Christian IV's tid var fra 1. maj til 30. april. Allerede den 8. maj pirrer en aflønningspost vore forhåbninger. Da afregnes der for 14 dages arbejde »på det brokar, som skal stå uden for den nye skibshavn«. ⁵⁴ Et brokar var en stenkiste, eller netop et fundament hvorpå en søjle senere kan rejses. Vi lader til at være på rette spor. Den 21. juli:

»Den 21. Juli givet Johan Henriksen Stenhugger, som en ærlig og velbyrdig Mand Breide Rantzau til Rantzausholm paa kongelig Majestæts Vegne hannem haver bevilliget til Arbejdsløn, for det Stenhuggerarbejde han med sit eget Folk og paa sin egen Bekostning haver hugget og forfærdiget for højbemeldte kongelig Majestæt, til den Stenpille som er

opsat paa den Stenkiste udi Stranden for den nye Skibshavn ved Tøjhuset her for Københavns Slot«. ⁵⁵

Her er ingen tvivl; det er vartegnets pille. Ikke hjembragt fra Kalmar, ej heller fragtet over Øresund ved vintertide, men tilhugget og udført på Johan Henriksens stenhuggerværksted i København. ⁵⁶ 16. november: tømmermænd arbejder påny på stenkisten ud for Tøjhushavnen. ⁵⁷

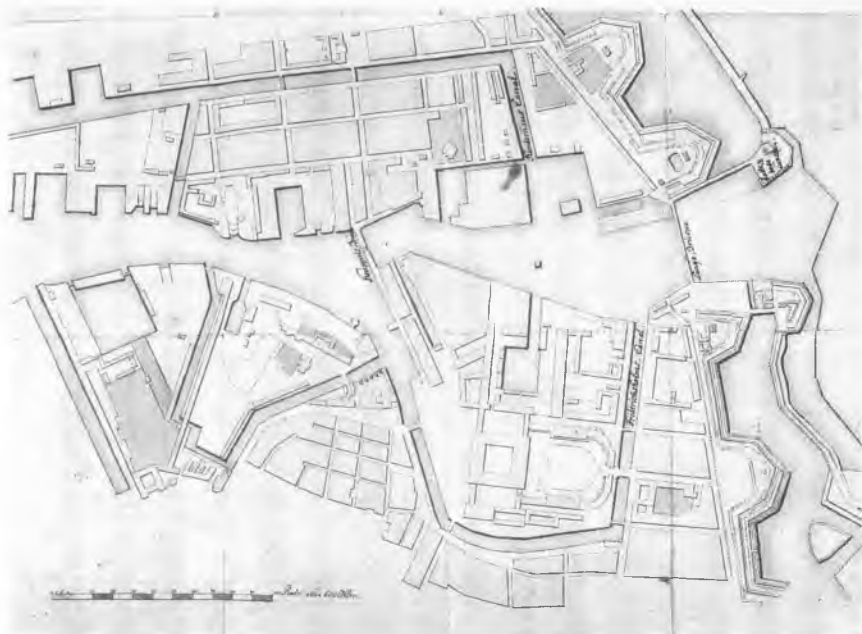
Dermed slutter 1608-1609 regnskabsårets meddelelser om Christian IV's nye monument. Der blev ikke dette år opsat nogen statue på pillen. ⁵⁸ Hvornår den blev opsat vides ikke, men den var der i 1638, da følgende udtog optræder i samme regnskaber: »..det Brokar, som den Jomfru staar paa i Strømmen uden for Tøjhuset«. ⁵⁹ Udtoget rummer to vigtige oplysninger. For det første kan vi være sikre på, at fra i al fald 1638 og frem, har der været en statue øverst på pillen. For det andet har statuen primært bestået af en kvindelig skikkelse.

Hermed er vi rustet til atter en gang at konfrontere os selv med de ældste gengivelser af vartegnet. Det er indres, at kopierne efter van Wijcks forsvundne maleri alle gengav en mandsskikkelse. Dette kan vi nu sige må være et falsum. Derimod kan vi ikke afvise, at Allards søjle fra 1620'erne, der var uden statue, kan tale sandt. Statuen kan være rejst på et senere tidspunkt end fundament og søjle; vi ved jo kun, at statuen var der 1638. ⁶⁰

Denne mulighed afhænger naturligvis af, om den søjle, som Christian IV lod rejse i 1608, skulle være et vartegn for staden København. Skulle den det, kunne opsættelsen af statuen vel næppe udskydes i flere for ikke at sige mange år. Rentemesterregnskaberne giver ikke nye oplysninger til afklaring af dette spørgsmål, men fortæller dog så meget, at opførelsen af brokar og pille skete samtidig med den fortsatte bygning af tøjhuskomplekset. I 1608-09 var man netop begyndt med udgravningen af anlæggets lukkede flådehavn, hvortil der kun var passage gennem en smal kanal.

Brokar og søjle stod ud for denne åbning på en grund i strømmen, det viser gamle kort over København. ⁶¹ Kunne det tænkes, at pillen blev brugt til at bugsere de store krigsskibe ind og ud af flådehavnen? En besøgende fra 1620'erne fortæller, at flådehavnen havde »une entrée de la largeur d'un vaisseau«, dvs. kanalen derind havde bredden af et skib ⁶². Skulle skibet så ikke trækkes?

Her kommer Christian IV's gamle arvefjender svenskerne os til undsætning. De var naturligvis yderst interesserede i de nye topmoderne



På dette kort over havnen 1780 i Rigsarkivet ses lidt til højre for kortets midte, nøjagtig ud for indsejlingen til tøjhushavnen, et lille kvadratisk felt, der angiver vartegnets placering. Dets søjle blev rejst år 1608 i forbindelse med anlægget af tøhuskomplekset.

militære anlæg, som den danske konge opførte i sit riges hovedfæstning, og gjorde hvad de kunne for at få opsnuset detaljer herom. I 1624 havde man en uddannet ingeniør i København for at gøre opmålinger, og han lavede et spionkort, der den dag i dag er bevaret.⁶³ På kortet optræder brokar og pille, mens der under signaturen K står følgende på tysk at læse om dem: »Eine steinere seule, vermüge welcher die schiffe aus dem hafem M gewunden werden.«⁶⁴ Meddelelsen er guld værd, for den optræder på et militært kort, hvis oplysninger skulle være så sanddru som muligt. Ingeniør Heinrich Thome havde nok kunnet bruge sine øjne, når han gik og snuste, og set hvorledes man med tove om søjlen kunne trække skibene ud af havnen. Ikke underligt at søjlen både var rund og af kampesten.⁶⁵

En sådan praktisk søjle i strømmen mellem København og Christianshavn behøvede ingen statue foroven, og Allard kan vel have ret, når vi

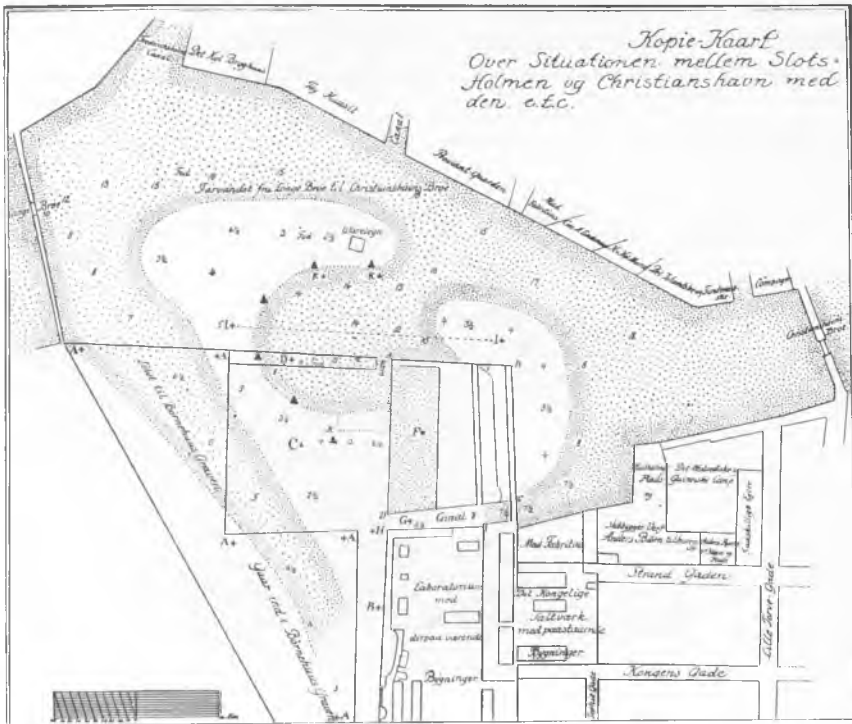


Udsnit af spionkort af Heinrich Thome 1624. Til venstre for den næsten cirkulære københavnske fæstning er Chr. IV's såkaldte vartegn markeret med et K. Kortet er tegnet på samme tid som forlægget til Allards stik af København blev udført. Søjlen vises begge steder uden skulptur foroven. Efter Vilhelm Lorenzen, Haandtegnede Kort over København 1600-1660, 1930.

hos ham kun ser søjlen i 1620'erne. Omvendt viser kopierne efter van Wijcks maleri, at søjlen fra starten var tiltænkt en statue. Netop »tiltænkt« er det rigtige ord, for Otto Blom har forlængst vist, at van Wijcks billede af tøjhuskomplekset er gennemidealiseret.⁶⁶ Christian III's gamle tøjhus, som det nye anlæg skulle erstatte, var ikke nedrevet, da van Wijck malede sit prospekt, og stod stadig på Tøjhusets grund. Ligeledes var det nye anlægs bagerste bygning, der skulle forbinde Tøjhus og Probianthus, ikke bygget på maletidspunktet; det skete først et halvt århundrede senere med Frederik III's Kunstammer. Maleriets bestiller kunne selvfølgelig ikke være tjent med at sådanne »midlertidige forhold« blev afbildet på et billede, der for eftertiden skulle fortælle om kongens byggerier og fortjenester. Maleren måtte gengive tøjhuskomplekset, sådan som det var planlagt, og som det ad åre ville fremstå.

Netop van Wijcks monumentale og idealiserede vue ud over søjle og tøjhuskompleks kan vel have været med til at give næring til den opfattelse, at søjlen havde en dybere betydning. Maleriet hang jo på rådhuset, og flere end én har nok i tidens løb spurgt om betydningen af denne vel-placerede søjle og figur.

At den tidlig blev opfattet som et varetegn for skibstrafikken, er der næppe tvivl om. Herom beretter Thurah jo indgående. Et uafhængigt kort fra Havnevæsenets arkiv fra 1747 afbilder havnens grundforhold.⁶⁷ Det viser, der er noget om snakken. Vandet er kun få meter dybt og ved søjlen står retteligt tilskrevet Waretegn.



På kortet, der viser situationen mellem foroven Slotsholmen og forned Christianshavn i 1747, ses »Waretegn« ud for tøjhushavnen. Vandets dybde omkring varetegnen er ikke mere end 2½ til 4½ fod. Denne banke kom i folkemunde til at hedde »Havfruegrunden«, opkaldt efter »havfruen« øverst på varetegnen. Efter Gerhard L. Grove, Kjøbenhavns Havn 1908.

Fra »varetegn« til »vartegn« er der ikke langt, faktisk er det en og samme glose.⁶⁸ Hvorlænge der måtte have eksisteret en tradition om søjlen som vartegn for staden, vides ikke, ej heller om en sådan overhovedet har eksisteret. Rostgaard ønskede i hvert fald ikke i sin tid som rådmand 1702-15 at bringe en sådan snak til torvs. Først Pontoppidan tager skridtet fuldt ud, og kalder pillen for Københavns vartegn i 1729.

At statue og søjle netop i 1729 oplever et sådant avancement er næppe tilfældigt. Året forinden havde den store ildebrand raseret det halve København, og hovedattraktioner som Vor Frue var gået op i flammer. I en sådan situation så man med nye øjne på det, der havde overlevet katastrofen. Huse og monumenter, som man før ikke fandt nævneværdige, blev pludselig interessante; så også med den underlige kampestenspille i strømmen med stenfiguren. Måske denne alligevel havde en synderlig betydning. Pontoppidan tog munden fuld og kaldte både monumentet for stadens vartegn og stenfiguren for vidunderlig. Ingen ønskede siden



AGLAOPE *facie placet: at foror altera voce*

THELXIOPE. *citharâ tertia PISINOE.*

*Vom Gesicht ist schön Aglawpe,
Von aulter Stimm Thelxione.*

*Pisinoe, wann sie s thun wil,
Erfrent das Hertz mit Seitenviol.*

Prospekt af København i Daniel Meissners Thesaurus philo-politicus, udgivet i Frankfurt a.M. 1624. Bogen, der henvendte sig til et alment dannet europæisk publikum, gjorde København til hjemsted for sirenerne. Tre musicerende og syngende havfruer, indsat på Høghenbergs stik af byen fra 1587, anskueliggjorde påstandens rigthighed.

at være den, der fratog residensstaden attraktioner og således sænke dens renommé, og da historien først var gentaget tilstrækkelig mange gange, kendte de lærde ikke længere til Pontoppidans scoop. København havde virkelig fået et vartegn.

Hvad forestillede vartegnet?

Endnu har vi ikke berørt statuen foroven, hvad skulle den da gøre godt for? Kopierne efter van Wijcks maleri viser, at statuen var planlagt fra begyndelsen, men som sagen står, var det næppe som et vartegn for byen. Derimod kunne tøjhuskomplekset selv have brug for en statue. Færdiganlagt var det sammen med skibsværftet Bremerholm en af byens helt store arbejdspladser. Flåden var i det hele taget Christian IV's vigtigste magtinstrument, og hans interesse for den er legendarisk. For det andet var fundament og søjle rejst på en grund i Strømmen, som fartøjer skulle tage sig i agt for. Dette forhold kunne Christian IV tillige have tænkt sig at ville udtrykke allegorisk med en statue. Endelig var det ikke spor underligt at udnytte en given plads til noget dekorativt. Alle Christian IV's bygningsværker er spækket med dekorative detaljer, også på langt mindre oplagte steder end øverst på en søjle.

Hvad forestillede statuen da? Der synes at være to muligheder, Pontoppidans Leda med svanen eller Resens havfrue. Lad os prøve at se, hvad der taler for og imod de to muligheder. Først Leda med svanen. Da det har vist sig, at søjlen først efter 1729 blev til Københavns vartegn, må de indvendinger, som Bramsen i sin tid rejste mod motivet, følgelig bortfalde. Faktisk er Pontoppidans beskrivelse og Thurahs billede de mest detaljerede gengivelser, der foreligger om statuen. Rentemesterregnskabernes ord om »jomfruen på brokarret« vil også fint kunne dække motivet. Problemerne opstår, når vi skal give en tolkning af motivet. Hvad kunne Leda med svanen tilføje et tøjhuskompleks, eller hvad kunne hun vare imod som vartegn? Advare mod kvinders æggende tiltrækning? Nej næppe, den side fik sømændene selv lov at gøre erfaringer med. Tilbage er den mulighed, at Christian IV på en eller anden tilfældig måde er kommet i besiddelse af en Leda, hvorfor hun er blevet rejst, men som nogen tilfredsstillende løsning af problemet kan denne udgang ikke betragtes.

På samme vis kunne vi overveje fordele og ulemper ved et havfruemotiv. Et sådant ville understøttes af Resens udsagn fra 1677, at statuen kaldes for havfruen, ligesom Jonges ord fra 1783, at i daglig tale og

blandt søfolk kaldes den havfruen, underbygger dette. Hertil kan lægges, at grunden, hvorpå brokar og pille var rejst, blev navngivet efter motivet og hed Havfruegrunden.⁶⁹ Det vigtige udsagn fra 1638 om jomfruen på brokarret vil også kunne tilpasses. Tolkningmæssigt ville en havfrue passe som hånd i handske. En havfrue associeredes med søens farer, og det kunne forstås, hvadenten det var for flådens folk som sådan, eller som varsel mod grundstødning i særdeleshed. Imod havfruen ville alene tale den sene overlevering gennem Pontoppidan og Thurah.

Hidtil har man i litteraturen været tilbøjelig til at betragte »havfruen« som en skødesløs omtale for et sandere motiv, Leda med svanen eller Caritas med storken.⁷⁰ Det første er naturligvis en mulighed, men hvorfor ikke tro på udsagnet?

Christian IV's fødsel var blevet spået af en havfrue, en fortælling som end ikke rationalisten Holberg fandt behov for at tilbagevise.⁷¹ Ved kongens kroningsfestligheder fandtes der i det store inventionsoptog på Amagertorv et skib, hvori der »sad en Haff-Mand oc en Haff-Frue hos hver andre/ meget smuckt til at see/ ligesom mand pleyer at male saadanne underlige Sirenes eller Creature udi Hafuet«. ⁷² Stolestaderne i Frederiksborg Slotskirke rummer adskillige havfruer, og på Helliggeist Kirke i København sad minsandten en havfrue i messing over kirkedøren.⁷³ København blev ligeledes i Christian IV's samtid udråbt til at være hjemsted for sirenerne, og en afbildning viste dette i al sin håndgribelighed.⁷⁴ Tidens skibsbilleder, søkort og byprospekter kunne være smykket med havvæsener, og fra sørejser fortælles det, at kongens rigsråder fangede en havmand.⁷⁵ Der ville på denne baggrund ikke være noget mærkeligt i, at Christian IV rejste en decideret statue af en havfrue.

Tolkningens achilleshæl er den sene overlevering ved Thurah og Pontoppidan. En havfrue ligner jo ikke ligefrem Thurahs motiv, ej heller kan Pontoppidans beskrivelse umiddelbart forstås som en havfrue. Men hvor pålidelig er denne tradition, 100 år yngre end statuens opsætning som den er? Der er for det første Thurahs billede. Dette var forskønnet og idealiseret for at leve op til den hædersplads, som det fik i Den danske Vitruvius. Dette gjaldt også statuen, så vi. Hvorvidt billedet er taget direkte efter Christian IV's søjle, ved vi ikke, men noget sådant lover Thurah ikke i forordet.⁷⁶

I realiteten kunne stikkeren have gjort billedet efter Pontoppidans beskrivelse. Det ville spare ham for en masse besvær, for billedet skulle jo alligevel arrangeres og forskønnes bagefter. Hans højærværdighed Pro-

fessor Pontoppidan havde jo afgjort den sag, og hans titel borgede for en kvalitativ afgørelse.⁷⁷

Statuen var af sten. Den stod ude i strømmen, hvor der hverken var læ eller anden beskyttelse for vejr og vind. Regn, blæst og frost havde i over 100 år indvirket på den, og forneden arbejdede det altid bevægelige hav. Da søjlens skæbne blev afgjort i 1790'erne, oplyses det sigende, at det vil være lige så dyrt at reparere den, som at pille den ned.⁷⁸ Allerede 1756 havde det vist været på tale at reparere den, men byens magistrat, der må være blevet bedt om at betale for dens eget vartegn, kunne oplyse, at gennemgangen af næsten 100 års kæmnerregnskaber havde vist, at noget sådant aldrig tidligere var passeret.⁷⁹ Omvendt ville statens kasser ikke betale, og sagen blev først afgjort, da Finanskollegiet bevilligede 1000 rigsdaler til monumentets nedtagelse eller reparation. Et sådant ping-pong spil mellem offentlige kasser var altså også daglig kost dengang, men egentlig var det afstedkommet ved, at alle troede, at det var Københavns vartegn. Under alle omstændigheder havde sagen een taber, og det var fundament, søjle og statue. De forfaldt langsomt men sikkert.

Hvor vidt fremskredet dette forfald var i 1729, da Pontoppidans afgørende beskrivelse for tolkningen af statuen som Leda med Svanen falder, er umuligt at vide. Derimod ved vi, at bogen blev udgivet i Hertugdømmerne, hvor den efter al sandsynlighed også blev skrevet.⁸⁰ Hvorfra den unge præst hr. Erik havde sin vartegnsbeskrivelse, kendes ikke, men det er formodentlig fra studiedagene i København efter diskussioner herom eller ved selvsyn.

Frederik Thaarup, der var den store kender af København omkring år 1800, skrev sidenhen om Memoria Hafniae af Erik Pontoppidan, at »Nu har det aldeles intet Værd«. ⁸¹ Med sin stilling på Als har Pontoppidan simpelt hen ikke haft det rigtige materiale for hånden; han kunne jo godt, det viser hans værker fra 1760'erne.

Hvis Pontoppidans oplysninger om Christian IV's pille ved Tøjhus havnen aldeles intet værd har, har eftertiden i al fald aldrig opdaget det. Pontoppidans fodarbejde, da han avancerede til Christian IV's hof, er her lykkedes over al forventning. Det er indres, at der var en næsten eksplosionsagtig vækst i antallet af afbildninger af Københavns vartegn i årene 1746-50. Pontoppidan stod her bag de vigtigste, Rach og Eegbergs, hvor han endda fik indsat Thurahs overdrevent smukke vartegn. Thurah puslede imens med Resens gamle prospekter af København til et tredie

bind af Den danske Vitruvius, og erstattede snildt den unemme mandskikkelse med sin egen Leda.⁸²

Det er denne tradition, som motivet Leda med svanen hviler på, en tradition som benytter hele enevældens propagandaapparat. Det gjaldt Københavns ære i forhold til andre europæiske storbyer. For et ædelt mål som dette måtte virkeligheden en gang imellem vige, som da Christian IV's søjle og statue i havnen blev til residenstadens vartegn. Det ejendommelige er stadigvæk, at man i en proces som denne arbejder med et motiv som Leda med svanen, som vi har set var et besværligt motiv at håndtere. Netop heri ligger et fingerpeg om, at traditionen kan rumme en kerne af sandhed.

Kan man således ikke afgøre motivet definitivt, står havfruen dog som det sandsynligste. Hun har dog ikke stået alene, for licitationsbestemmelserne ved nedrivningen taler om »stenfigurer« (se næste side). Hun kunne f.eks. have haft et musikinstrument i hånden, sådan som Meissners havfruer har det på Havfruegrunden, og sådan som emblematikken foreskrev.⁸³

Er tolkningen med havfruen rigtig, kan der knyttes en smuk linie fra Christian IV's havfrue til Den lille Havfrue på Langelinie i dag. Ingen af havfruerne har været ment som vartegn for København, men skæbnens gunst har gjort dem begge til det. Uransagelige er en havfrues veje!

Nedrivningen af vartegnet

Som afslutning skal der fortælles om vartegnets nedrivning. I 1782 ned-sattes en Havnekommission til renovering af Københavns Havn. I begyndelsen af 1790'erne var man nået så langt med opmudringen, at om-rådet mellem Knippelsbro og Langebro stod for døren. Kommissionen henvendte sig da til byens magistrat om penge til renovering af stadens vartegn, men den meldte som tidligere nævnt hus forbi. Finanskollegiet forbarmede sig da og gav i 1793 1.000 rigsdaler til vartegnets videre skæbne. Kommissionen valgte at fjerne monumentet og rydde Havfruegrunden. Den 22. april 1795 blev der om formiddagen klokken 10 afholdt licitation »om det i Kanalen mellem Knippel-Bro og Lange-Bro staaende Vartegn at borttage og Grunden at opmudre, som blev opråbt for 1.000 Rd.«⁸⁴ Tømmermester Zimmer bød 999 Rd. og fik opgaven. Finanskollegiets til rådighed stillede midler slog til.

Licitationsbestemmelserne er bevaret. De rummer interessante detaljer om vartegnet, hvorfor de vigtigste punkter skal citeres:

»Conditioner hvorefter det i Kanalen, imellem Knippels og Langebro værende saakaldede Vaartegns Borttagelse, stilles til Licitation for at overdrages den mindstbydende.

1.

Entreprenören bliver pligtig til for den mindstbudne Sum, ikke allene at borttage Steen=Seulen med derved anbragte Figurer, men ogsaa det derunder værende Fundament, der bestaar af store Quader=Kampesten, og saafremt Grunden med Pilotage og Slyngværk maate være forset, som vi kan viidne, haver han og dette at optage og bortskaffe. Alle Bolværks Pæle, saavel som de Pæle, der ere anbragte under, og for Ankrene ved bemeldte Vartegn, ligesom de gamle Pæle, som findes inden for Bolværket, bør den mindstbydende alle oprugke og borttrydde; Endvidere skal han for egen Regning besørge al Jorden inden for Bolværket opgravet og bortført og derefter bekoste Stedet, inden Bolværkets Grændse opmudret til den faste Grund.

...

3.

Alt hvad der optages af Træværk tilhører Entreprenören, som Eiendom, hvormed han efter Behag kan disponere, men derimod forbeholder hans Mayestæt Steen=Seulen med derved anbragte Figurer, og de under Seulen værende Grundsteen, hvilket alt den mindstbydende for egen Regning skal lade henføre, og oplægge ved Bolværket uden for Civil Etagens Materialgaard«. ⁸⁵

Allerede 1795 var vartegnet sløjft. ⁸⁶ Hidtil har man ment, at det først skete år 1798, men det skyldes en forveksling. I året 1798 afholdt man Synsforretning og fandt »Grunden .. over alt ryddeliggjort«. ⁸⁷ Hermed kunne sagen afsluttes, licitationsbestemmelser og øvrige papirer henlægges. Denne samling af dokumenter, dateret 23. og 29. oktober 1798, har man siden hen taget for tidspunktet for vartegnets nedtagelse.

Tømmermester Zimmer bragte grundsten, stensøjle og stenfigurer til Civiletatens materialforvalter Dijon, der havde til huse ved Frederiksholms Kanal. Herfra er de sandsynligvis bortsolgt ved auktion, men materialforvalterens arkiv rummer ingen meddelelse herom. ⁸⁸ Fra Oluf Christian Olufsens jordiske efterladenskaber stammer følgende lille notits, udgivet posthumt i 1829:

»Vartegn, Kiøbenhavn, under dette navn melder Beskrivelserne om en Steenfigur forestillende Leda med Svanen, som var sat i Kiøbenhavns Havn, mellem Knippelsbroe og Langebroe. Dette stykke er for flere aar

siden borttaget; men det er dog til endnu. Det blev bortsolgt og en murermester Quist købte det, og opsatte det i haugen ved en Lystgaard han havde bygget sig ved Frederiksberg Alle«. ⁸⁹

Siden har søjle og statue været forsvundet.

HENVISNINGER OG NOTER

1. Weilbachs Kunstnerleksikon. Red. Merete Bodelsen og Povl Engelstoft I-III København 1947-52. Bind III s. 522 f.
2. Kopi af J. Dirksen år 1611. Mål: ca. 35 x 100 cm. Nationalmuseets Antikvarisk-Topografiske Arkiv.
3. Civitates orbis terrarum. Libri I-VI. Hrsg. Georg Braun. Köln 1572-1618. Om Henrik Rantzaus indflydelse se Johanne Skovgaard: Georg Braun og Henrik Rantzau. Festskrift til Johs. C.H.R. Steenstrup. København 1915 s. 189-212.
4. Oversættelsen findes hos Carl Bruun, Kjøbenhavn. En illustreret Skildring af dets Historie, Mindesmærker og Institutioner I-III. København 1887-1901. Bind I s. 454.
5. G.F. Lassen, Dokumenter og Actstykker til Kjøbenhavns Befæstningshistorie. København 1855 s. 23 samt bilag 24.
6. Vilhelm Wanscher, Christian IV's Bygninger. København 1937 s. 63.
7. Således lyder beskrivelsen af vartegnet almindeligvis. Artiklen skal vise, at oplysningerne ikke ganske holder.
8. Lauritz de Thurah, Den danske Vitruvius. 2 tom København 1746-49. Første tom. planche III.
9. Henrik Bramsen, Det forsvundne monument. Berlingske Aftenavis. Kronik 19. december 1966.
10. Dansk kunsthistorie I-V. Redaktion Vagn Poulsen, Erik Lassen, Jan Danielsen. København 1972-75. Bind II s. 124. Københavns historie 1-6. Red. Sv. Cedergreen Bech, Erik Kjersgaard, Jan Danielsen. København 1980-83. Bind 2 Helge Gamrath, Residens og hovedstad 1600-1728. s. 55.
11. Palle Lauring, Christian den Fjerdes riger og lande. København 1967 s. 69.
12. Lexikon der christlichen Ikonographie I-IV. Hrsg. Engelbrecht Kirschbaum. Freiburg 1968-72. Bind I s. 350 f.
13. James Hall, Dictionary of Subjects and Symbols in Art. London 1974 s. 76, s. 321f. Emblemata. Handbuch zur Sinnbildkunst des 16. und 17. Jahrhunderts Hrsg. von Arthur Henkel und Albrecht Schöne. Stuttgart 1967 s. 818 ff.
14. Kortmaterialet om København er udgivet ved Vilhelm Lorenzen, Haandtegnede Kort over København 1600-1660. København 1930, og Haandtegnede Kort over København 1660-1757. København 1942. En bibliografi over udenlandske rejsende i Danmark før 1700 er udarbejdet af Harald Ilsøe. Udlændinges rejser i Danmark indtil år 1700. København 1963.
15. Kopperstikkene fra værket er udgivet ved Ib Kejlbo. Kopperstikkene fra Peder Hansen Resen: Atlas Danicus 1677. København 1974. Planche 7 og 8.
16. Prospekt af København, Allard ca. 1650. Kopperstik 41 x 177,5 cm. Det kongelige Bibliotek, billedsamlingen.
17. Gamrath op.cit. s. 63.

18. Bartholomæus Roque, Dannemarks Forlystelser. København 1747. Tavle 1. Samt Prospekt af den Kongelig Residentz-Stad Kiøbenhavn. Mål 13,4 x 23,8 cm. Kobberstiksamlingen 706.31.
19. Serien på 72 billeder er udgivet i værket Holbergtidens København. Skildret af malerne Rach og Eegberg. En billedrække kommenteret af Poul Strømstad og med bidrag af Chr. Elling og Victor Hermansen. København 1977. Johannes Rach, Kiøbenhavn fra Christianshaun 1748. Olie på lærred 41 x 54 cm. Nummer 64 ibid.
20. ». de Prospect-Stykker som ere forferdiget for Hans Kongel. Mayestæed efter hans Høyærværdighed Hr. Professor Pontoppidans anviasning«. Ibid. s. 34. Det gælder malerier afregnet nov. 1747 og feb./mar. 1748. Ibid. s. 32.
21. Kiøbenhavn pinx H.H. Eegberg 1747. Olie på lærred 41 x 54 cm. Nummer 63 Ibid. Om forlæg s. 35.
22. Ukendt maler. Maleri på træ 27,5 x 54 cm. I søofficerforeningens eje. Ifølge foreningens katalog (Niels Juel salen nr. 10) dateret ca. 1750, sammenholdt med katalog nr. 8 tidsrummet 1746-1762.
23. Regnestykket er fuld af unøjagtigheder, men tjener som et momento til Thurahs monumentale vartegn.
24. København før og nu – og aldrig; en billedkavalkade om København inden for voldene og søerne. Red. Bo Bramsen. København 1987-88 Bind 1 s. 53. For senere kopi af Eegberg s. 23.
25. En kunsthistorisk oversigt over motivet findes hos Axel Klinckowström, Leda och Svanen. Stockholm 1924.
26. Synspunktet har Henrik Bramsen fremført, men findes tidligere hos Wanscher op. cit. s. 38.
27. Hakon Lund, Thurah som arkitekturhistoriker og topograf. Arkitekten Lauritz de Thurah 1706-1759. København 1981. s. 29 f.
28. Thurah Vitruvius op. cit. 1. tom s. 24.
29. Laurids de Thurah, Hafnia hodierna, eller udførlig Beskrivelse om den kongelige Residentz- og Hoved-Stad Kiøbenhavn... København 1748 s. 38 ff.
30. Lund 1981 op. cit. s. 30.
31. Thurah Vitruvius 1. tom forordets første side.
32. Jens Rostgaard, Den kongelige Residents= og Stabel=Stad Kiøbenhavns historiske Beskrivelse indeholdende hvis Merkværdigt derved er forefalden fra 1168 til 1711 inclusive. Kjøbenhavn 1729 s. 42.
33. Erich Pontoppidan, Origines Hafnien-ses eller Den kongelige Residentz= Stad Kiøbenhavn forestillet i sin Oprindelige Tilstand, Fra de ældste Tider af, indtil dette Seculi Begyndelse. Kiøbenhavn 1760. s. 350.
34. Erich Pontoppidan, Den danske Atlas eller Konge=Riget Dannemark, med dets naturlige Egenskaber, Elementer, Indbyggere, Væxter, Dyr og andre Af-fødninger, dets gamle Tildragelser og nærværende Omstændigheder i alle Provintzer, Stæder, Kirker, Slotte og Herre=Gaarde I-II 1763-64. Bind II s. 201.
35. Nicolai Jonge, Den kongelige Hoved= og Residentz=Stad Kiøbenhavns Beskrivelse. Kiøbenhavn 1783. s. 493 f.
36. På Adressekontoret udgav man bl.a. den såkaldte Adresseavis, der bragte avertissementer, stillingsopslag, licitationer, konkurssalg m.m., eller kort sagt et organ der rummede kimen til vore moderne avisers annoncestof. For yderligere oplysninger om herrerne Hauber og Holck se Dansk biografisk Leksikon. Tredie udgave. Redaktør Sv. Cedergreen Bech 1-16. København 1979-84. Bind 6 s. 77, s. 441 f.
37. Hans Holck, Kiøbenhavns Beskrivelse efter dens nuværende Forfatning til 1774. Kiøbenhavn uden år. s. 6. Beskrivelsen gentager Holck i bogen

- Fremmedes og Reysendes Haand=Lexikon i Kiøbenhavn eller Anviisning for de til Kiøbenhavn Ankommende og derfra Bortreysende. Kiøbenhavn 1777 s. 47.
38. E.C. Hauber, Beschreibung der Stadt Kopenhagen. Zweite Auflage. Kopenhagen 1777 s. 544. Værket blev i 1783 oversat til dansk. Forfatteren, der er nævnt i citatet er Anton Friderich Büsching som udsendte en »Erdbeschreibung« over Danmark, Norge og Sverige. I tredieudgaven fra 1758 er vartegnet omtalt på s. 180, men det er ikke nævnt som Leda med svanen.
39. E. Pontoppidan, Memoria Hafniae oder Kurtz=gefaste Beschreibung der königl. Dänischen Haupt= und RESIDENZ=Stadt COPENHAGEN. 1729. Anledningen er nævnt i værkets »Kurtzer Vorbericht«.
40. Ibid. s. 39.
41. Memoria Hafniae 1729, Theatrum Daniae 1730, Origines Hafnienses 1760, Den Danske Atlas 1764. Rach og Eeborgs prospekter med Københavns vartegn var som nævnt efter instruks af Pontoppidan.
42. Pontoppidan blev hofpræst hos Christian VI i 1735, eller samme år som Thurah begyndte på sine forberedelser til den danske Vitruvius. Pontoppidans bøger var dengang de nyeste, der forelå om København. Mulighederne for et samarbejde har været til stede.
43. Memoria Hafniae udkom i Glückstadt i en let revideret udgave i 1738. Theatrum Daniae veteris et modernae. Oder Schau-Bühne des alten und jetzigen Dännemarks var udkommet i Bremen 1730.
44. Thurahs formulering er »saa at jeg ey tilegner mig nogen Ære af de historiske Ting, som i dette Verk fremføres, men overlader den villig til dem, som virkelig have fortient den«. Forord Vitruvius første side.
45. IOH. Isacius Pontanus, Rerum Danicarum Historia. Amstelodami 1631 s. 725.
46. Martinus Zeiller, Neue Beschreibung der Königreiche Dennemarck und Norwegen. Ulm 1658 siderne 183-198.
47. Arent Berntsen, Danmarckis oc Norgis Fructbar Herlighed. Kiøbenhavn 1656 siderne 15-20.
48. Jens Lauritsøn Wolf, Encomion regni Daniae. Det er: Danmarckes Riges Lof, oc dets høylofflige KongeRiges tilhørigte Provinciers, Øers, Kongelige Slotters og Festningers, Herre-Sæders oc andre prectige Bygningers Beskrivelse. Kiøbenhavn 1654. Byens beskrivelse inklusive købstaden Christianshavn fylder siderne 139-441. Slotsholmen er siderne 147-156.
49. Kejlbo op. cit. planche syv og otte.
50. Rostgaard op. cit. Bogen kom i fem oplag i løbet af 1720'erne. Om personen Rostgaard se Dansk biografisk Lexikon 1-19. Udg. af C.F. Bricka. København 1887-1905. Bind 14 s. 346.
51. Rostgaard. s. 41 f.
52. RA. Rentemesterregnskaber 1588-1660. Jeg er arkivar Ebba Waaben stor tak skyldig for lån af haandskrevne udtoget til regnskabsbindet 1608-09.
53. Otto Blom, Kjøbenhavns Tøjhus. En udsigt over dets Bygningshistorie. Historisk Tidsskrift 6R I 1887-88 s. 549-671. Her side 593.
54. RA. Rentemesterregnskaber 1608-09 folio 586. Alene dette regnskabsbind fylder 800-900 folio sider udfyldt på begge sider, dvs. ca. 1700 sider.
55. Ibid. folio 606 og 607.
56. Johan Henriksen optræder mange gange i regnskabet, bl.a. med arbejder til den nye Østerport. Det har været det grove arbejde, som stenhugger Johan har lavet. En tolkning af kildestedet som også dækkende statuen er derfor usandsynlig.
57. Ibid. folio 606.
58. Det benyttede regnskabsbind 1608-

- 09 giver ialfald ikke meddelelse herom. Blom er af den formening, at der allerede år 1608 blev rejst en havfrue på søjlen. Det ville være meget interessant at vide, hvor han har denne oplysning fra. (Blom s. 593).
59. Gerhard L. Grove, Kjøbenhavns Havn. En Oversigt over Havnens Udvikling fra Christian IVs Tid til vore Dage. København 1908. s. 14.
60. Allards pragtfulde stik har Børsens spir med, og det blev tidligst rejst 1624. Det giver et spillerum for opsætningen af statuen 1624-1638. En opmudring af havnen fandt sted i 1633 året forud for Det store Bilager, hvor den udvalgte prins blev formælet med en saksisk prinsesse. Dette kunne eventuelt være den givne anledning, men gætværk er det.
61. Her Kort over Københavns Havn 1780. Rigsarkivet. Søetaten Admiralitetet. Kongelige Resolutioner januar-august 1780 nr. 81 bilag d.
62. Les Voyages de monsieur des Hayes, baron de Courmesuin en Dannemarc. Paris 1664. s. 222. En anden gæst i Tøjhuset var Christian den Yngre, fyrst af Anhalt i Tyskland, hvis dagbog i 1858 blev udgivet i Leipzig af G. Krause. Optegnelserne om tøjhuset fylder to sider (s. 93-95), men hverken her eller hos Courmesuin (s. 220-236) er noget vartegn eller søjle omtalt. Besøgstidspunkt: Courmesuin 1629, fyrst Christian 1623.
63. Heinrich Thome 1624. Papir, pen og akvarel 36,7 x 57,5 cm. Kungl. Krigsarkivet, Stockholm. Utländska kartor, Stads- och fästningsplaner 1. Trykt Lorenzen op. cit. 1930. Kort nr. 111.
64. Ibid. »En stensøjle, ved hvilken skibene kan blive vundet ud af havnen.« »Vundet« = trukket ved hjælp af spil.
65. »Rund« siger Thurah i Hafnia Hodierna og »kampesten« Rostgaard 1720.
66. Blom op. cit. ss. 601-2. »Det kan med sikkerhed siges, at .. den gamle Kunstner har ladet Fantasien løbe af med sig.« (s. 601).
67. Hentet fra Grove op. cit. s. 26.
68. Ordbog over det danske Sprog 1-28. Grundlagt af V. Dahlerup. København 1918-54. Bind 26 sp. 660 ff.
69. Grove op. cit. s. 14.
70. Jan Møller, Borger i Christian IVs København. København 1981 s. 30.
71. Ludvig Holberg, Dannemarks Riges Historie I-III. 2. edition. København 1753-54. Bind II s. 519.
72. Wolf, Encomion regni Daniae op. cit. s. 274.
73. Ibid. s. 370. Om stolestaderne se Georg Köes Brøndsted, Havfruens Saga. En litterær-kunsthistorisk orientering. København 1965. s. 186 f. Om Helliggejst, Wolf, Encomion regni Daniae s. 370.
74. Daniel Meissner, Thesaurus philopoliticus. Politisches Schatz-Kästlein d.i. ... schöne Emblemata und Moralia. 2. ausg. Frankfurt a.M. 1624.
75. Brøndsted op. cit. s. 56.
76. Vitruvius Britannicus I-II 1515-1731 af Colen Campell lovede f.eks. i forordet, at dens stik var taget efter naturen.
77. At titel og indsigt fulgtes ad var en af renæssancens smukke men vovelige påstande.
78. Grove op. cit. s. 41.
79. Ibid. s. 40 f.
80. Erik Pontoppidan var i slutningen af 1720'erne hofpræst ved Det augustenborgske Hus og havde eget kald på Als.
81. Frederik Thaarup, Journal for Kjøbenhavnerne. København 1797 s. 181.
82. Den danske Vitruvius III del. Udg. v. Hakon Lund. Kbh. 1967, tavle IV.
83. Emblemata. Op. cit. s. 1697-1700.
84. Rigsarkivet. Civiletatens Bygnings- og Materialforvalter. Licitationsprotokol 1795 s. 104.
85. Rigsarkivet. Københavns Havneadministration 1692-1880. Den såkaldte

- Havnekommission fra 1692-1812's papirer. 23. okt. 1798.
86. Grove op. cit. s. 41.
87. Se note 85.
88. Rigsarkivet. Civiletatens Bygnings- og Materialforvalter. Arkivet er ringe af omfang, og har flere huller, f.eks. licitationsprotokollerne mangler for flere år omkring år 1800.

89. Christian Olufsen, Collectanea til et antiquarisk-topographisk Lexicon over Danmark. København 1829. s. 160.

Præsten og Pesten i 1711

Hans Meslers oplevelser i det pestbefængte København

Af Karl Peder Pedersen

1711 er et sort år i Københavns historie. Da det var omme, var $\frac{1}{3}$ af byens 60.000 indbyggere døde. En frygtelig byldepest havde gjort en brat ende på deres liv. I dag kender vi en hel del til myndighedernes desperate kamp mod pesten, hvorimod kun få har fortalt om, hvordan det var at leve i København under epidemien. En af disse få er præsten Hans Mesler, der kom hjem til København fra Indien i slutningen af oktober 1711, netop som pesten var ved at synge på sit sidste vers. Tre år tidligere, den 27. oktober 1708, havde han forladt hovedstaden ombord på ostindienfareren »Cronprinzen af Danmark«. Skibet var ladet med 96 mennesker, 26 kanoner og en masse ballast til Tranquebar. Den 25-årige norskfødte Hans Mesler gjorde tjeneste som skibspræst. Det var hans første langtur, og dirrende af spænding fastholdt han sine indtryk i den dagbog, han førte under hele turen.¹

»Cronprinzen af Danmark« viste sig imidlertid snart at være en synkefærdig skude, og kaptajn Welling blev derfor tvunget til at overvintre i den norske by Christianssand for at få de værste huller repareret.

Først den 19. maj 1709 var skibet i stand til at forlade Norge, og efter den lange tur syd om Afrika nåede det den sidste dag i marts 1710 lykkeligt frem til Tranquebar på Sydindiens kyst. Her fulgte nu en travl tid med losning og lastning, men det var skibspræsten ikke involveret i. Han havde god tid til at kigge sig rundt i den spændende og fremmedartede koloni, hvor han så en masse, han aldrig havde drømt om at se. Tid fik han også til at købe forskellige handelsvarer, mestendels bomuldsstoffer og krydderier, som han ville kunne sælge med stor fortjeneste, når han forhåbentlig igen var hjemme i København. For at kunne købe havde han måttet optage et bodmerilån; det skulle tilbagebetales med 45%, så snart han kom tilbage til Danmark.²

Ud på sensommeren 1710 var skibet lastet, og man gjorde sig klar til at returnere til fædrelandet. Den 11. oktober 1710 – på selveste kongens

fødselsdag – hev man ankeret op, og sendte en afskedssalut ind mod den lille koloni, som venligt svarede tilbage.

Efter syv måneders sejlads kom »Cronprinzen af Danmark« tilbage til hjemlige farvande. Den 23. juni 1711 lagdes til i Bergen, og her modtog man med det samme den første dårlige nyhed: Der var krig mellem Danmark-Norge og Sverige! Det betød, at skibet måtte vente på at kunne blive konvojeret til København.

Midt i ventetiden begyndte de første skrækkelige nyheder at indløbe fra København. Der var udbrudt pest i den kongelige residensstad! I september rystes Mesler over de uhyggelige store dødstal, og den 14. september 1711 summerer han situationen op sådan: »Vi stakkels ostindienfarer...vi maatte nok frygte for at komme til Kiøbenhafn, hvor der vare kun faae huuse, at der (ikke) var jo een, ja, mange døde udi. Paa veyen frygtede vi for svensken, thi voris convoyere vare kun slette... Ved voris ankomst til Kiøbenhafn vare vi bange for pest og en pludselig død, som og bortrykte mange af voris folk ved deris hiemkomst, saa at vi vare som de, der flydde for løven, og biørnen møtte dem!«

På turen til København passerede konvojen den 24. oktober 1711 Anholt, og Mesler bemærker i forbifarten, at »der var ingen fyr anstucket paa landet, som der skulde være. Mueligt de sckalkagtige beboere paa landet vilde derved tilbringe sig rov og bytte, som er det meeste de lever af, og har deres fordeel af andres skibbrud og ulykke«.

Man kommer uvilkårligt til at tænke på Holbergs Peder Paars, der udkom otte år senere, og som også – for at sige det mildt – havde et godt øje til Anholtbeboerne. Når fyret var slukket må grunden nok snarere være den eksisterende krigstilstand end øboernes skumle motiver.

Snart efter nåede »Cronprinzen af Danmark« Kronborg, og den følgende dag, den 26. oktober 1711, stod man ned mod Københavns Red. Inde i Hovedstaden havde byldepesten nu raset siden juli. Pest er en infektionssygdom, der først rammer rotter. Når de dør, tvinges de inficerede rottelopper til at finde sig nyt logi, og det bliver ofte hos mennesker, som dermed bliver smittet, når loppen bider. For byldepest er inkubationstiden 3-10 dage, hvorefter man får feber, samtidig med at lymfekirtlerne svulmer op til uhyggelige, røde bylder. Nogle gange går der kun en enkelt dag fra pesten bryder ud til man er død, men det normale er, at sygdommen varer ca. 4 dage. Dødeligheden er 30-70%. Byldepesten smitter som sagt først og fremmest gennem lopper, men den kan også overføres direkte fra menneske til menneske, da væsken fra pestbylder-

ne er meget smitsom. I sengeklæder, hvor der har ligget pestofre, kan bakterierne overleve i måneder, og derfor må disse dyner altid brændes.³

Hvordan gik det mon nu for den hjemvendte skibspræst i den forpe-stede by? Vi lader ham selv fortælle: »Om middagen kom vi til ankers for Kiøbenhavn uden for Tønden, og skiøde 9 skud for Citadellet. Nu havde vi været fra Kiøbenhafn just i 3 aar. Her paa Reeden møidte os en meget heslig lugt og røg af de i pesten besmittede sengeklæder, som bleve brændte uden for Østerport, og stod der een tyk røg over heele Rheeden og en liderlig stank. Her kom nu adskillige om bord til os paa Reeden, og fortalte os om den bedrøvelige tilstand, der var i Kiøbenhafn, og hvorle-dis pesten havde giort et forskrekkeligt skaar iblant indbyggerne, og borttrykt saa mange 1000. Jeg foer i land med capitainen og ober-assistenten, og var inde een timis tiid hos commandeur Wichmand paa Toldboden. Denne gode, gamle mand sendte sine tienere ind i Staden, (for) at leye mig een af de carreter, som havde sundhedspas paa sig, thi der var stor straff for de hyrekudske, som brugte og leyede bort besmit-tede vogne, som icke havde Sundheds-Commissions-seddel paa sig. Kudskén spurde mig, hvor hand skulde kiøre mig hen. Jeg svarede, at hand skulde kun kiøre med mig op og ned ad Kiøbenhafns gader, om jeg mueligt kunde see og treffe nogen, som jeg før hafde kiendt.

Efter at hand havde ført mig igiennem mange gader, kom jeg og omsi-der paa Kiøbmager-gaden. Der kom 3 studiosi i sorte klæder; den eene af dem var Poul Dons, nuværende laugmand i Trundhiem.⁴ Jeg drog strax kiende paa ham, bad kudskén holde, og bad monsr. Dons komme til vognen. Da hand kom, kunde hand i førstningen icke ret kiende mig – saa ilde og sygelig saae jeg ud. Men da jeg sagde ham mit nafn, raabte hand til de 2de andre studentere med forundring: »O, her er den ostindi-ske præst, som i 3 aar har været borte paa reysen!« Jeg spurgte ham, om hand havde været inficeret af pesten, og da hand svarede mig, at hand Gud skee lov i pestens tiid icke havde haft et hoved-vee,⁵ men ved Guds naade hiulpet mange, thi hand var een medicinæ studiosus, bad jeg ham, at hand vilde sidde hos mig i vognen, og føre mig til et reent og ubefengt herberge, hvilket hand og gjorde.

Først lod hand kudskén fare til Eilersens Collegium, hvor jeg blev med et glas viin forfrisket, og taledé med ham en times tiid eller 2. Derpaa før-te hand mig til et skickeligt sted og reent huus, hvor jeg uden frygt kun-de logere og blive et par nætters tiid, til jeg kunde finde anden leylighed, thi jeg var bange for at tale med nogen, at jeg ey skulde befænges, saa-

som pesten icke endnu gandske ophørte, men i denne uge, da vi kom paa Kiøbenhavns Reed, døde der endnu nogle 100 mennesker af denne smidsomme syge.

Jeg spurte efter min gamle, goede principal sr. Claus Biels huus om det var ubefængt, og om hand selv og hans gode kiereste levede. Viintapperdrenge, som stod uden for døren ansaae mig for en pest- eller assistenspræst, og vilde ingenlunde tillade mig at komme ind. Jeg maatte da bede ham, at hand vilde hilse monsr. Biel og hans kiereste fra den ostindiske præst Hans Mesler, som i 3 aar havde informeret hans børn. Strax kom den salig mand, og omfavnede mig kierligt, og førte mig ind til sin kiæreste. Begge viiste sig meget høflig og artige imod mig, og maatte jeg tage logemente i deris huus, thi de var bange, at jeg skulde faa logementet i et befængt huus, og saaledis inficeris og komme til skade.

Der var jeg, og havde god pleje, kammer og kost uden ringeste vederlag i 3 uger. Derpaa skaffede disse gotfolk mig for en meget billig priis logement lige over for hos mr. Conrad Bøchmand i Lille Kirke- eller Fortunstrædet.⁶ Men hos monsr. Biel maatte jeg spiise hver dag friit, saa længe jeg vilde. Dette mælder jeg til disse honette gotfolks berømmelse, som viiste sig aldeles genereuse imod mig, baade da jeg reyste til Indien, og da jeg var kommen derfra igien. Deres navn skal være i en velsignet ihukommelse«.

Ægteparret Biehl, som Mesler her sætter et smukt minde, var kendte ansigter i det gamle København. Claus Biehl, der stammede fra Ostfrisland, fik i 1694 borgerskab i København som theskænker. Han drev samtidig vinhandel og vinstue i Fortunstræde 3. Han var en af de vinhandlere Holberg nævner i »Den vægelsindede«, og i hans hus mødtes den selskabelige forening; Det pavelige kollegium. I disse møder deltog Holberg et par gange i 1719-20, og han overvejede da at bede kollegiet om at kanonisere Peder Paars. Nogle år senere skrev han en hel epistel om det muntre selskab (nr. 139). Claus Biehls barnebarn er forøvrigt Charlotte Dorothea Biehl; en af det sene 1700-tals mest litterære kvinder.⁷

Efter dette lille sidespring vender vi nu tilbage til Hans Mesler. Indtil nu var alt jo gået godt, men så skete der noget, som fik det til at sortne for ham!

»Da jeg nyelig var kommet til logemente hos monsr. Conrad Døchmand, arriverede mig en farlig casus. Vores ober-chirurgus paa voris skib, monsr. Johan Weyde, en sachser af geburt, havde efter voris an-

komst med skibet, indlogeret sig i Kiøbenhafn paa Østergade hos en barberers enke i »Det Oldenburgiske Horn«. Samme kvinde var en gl. pommerinske, hafde hafft 3 mænd og den sidste med 2 svende og 1 dreng var bortdød i pesten. Denne gamle, fromme kone /cujus contrarium est verum/⁸ lagde denne Johan Weyde paa besmittede klæder, hvorover hand blev inficeret.

Hand sendte mig bud ved sin haffde under-barberer, at jeg vilde gjøre ham denne store tjeneste, og komme til ham at betiene ham med nadverens høyværdige sacramente. Jeg svarte budet, at jeg siden vi nu var kommen til Kiøbenhavn ey havde meere at bestille med dem, som havde været paa skibet, men at de maatte søge til Kiøbenhafns præster og til de menigheder, hvor de logerede.

Men dette mit afslag og billige undskyldning hialp intet. Budet kom igien fra Johan Weyde, og begiærte indstændig af mig, at jeg endelig vilde komme til ham og betienne ham, saasom hand havde størst fortrolighed til mig, og vi havde nu i 3 aar lidt og døyet saa meget ondt med hinanden paa reysen. Jeg lod mig overtale /saa som budet forsikrede mig, at denne syge var icke inficeret af pesten/ og foer hen til mag. Brinch i hvis meenighed denne syge logerede.⁹ Jeg forestillede ham den begiering, der var gjort til mig om denne berettelse, og hvad jeg havde svaret dertil. Mag. Ivar Brinch, den brave mand, stod færdig at træde i sin vogn at fare ud og berette nogle syge. Hand tillod det hiertelig gierne og tackede mig, at jeg herudi vilde lette hans byrde. Men som jeg hafde ingen kalk eller patell¹⁰ og hvad behørigt var til dette Herrens verk, da sendte mag. Brinch sin tienere til den øverste capellan hr. Jacob og bad, at hand vilde skaffe mig vasa sacra¹¹ at berette en syg med.

Da jeg kom hen til den heel svage person, berettede hand mig, efter holdet samtale og spørgsmaal til ham, at hand var befengt med pesten og havde pestbylder. Nu veed Gud, hvor angst og elendig jeg blev, da jeg dette hørde. Jeg forrettede ved Guds naade mit embede, men i forretningen sveedte jeg saa heftig, at baade krave og kiole bleve temmelig vaade og beduggede.

Da denne beretning var overstaaet, og jeg kom til mit logement, var jeg af frygt og ængstelse saa angreben, og blev saa heftig og elendig antasted af svaghed over heele legemet, at jeg snart ey kunde røre nogen lem eller ledemod. Jeg fik strax bud efter monsr. Poul Dons, min gode ven og landsmand, og da jeg berettede ham, hvad der var aarsagen til min svaghed, og at jeg havde betient vores forige ober-chirurgus paa skibet, som i

Kiøbenhavn var blevet inficeret af pesten, beklagede hand min daarlighed, at jeg, som var saa svag og skriøbelig af reysen, vilde tage mig dette paa; dog forsikrede hand mig, nest Guds hielp, at dette havde ingen fare, og sagde, at jeg strax skulde sende bud efter 2 pottes gl. rhinskviin (a potten 1 rixdl). Derpaa gav hand mig nogle draaber ind, og jeg maatte legge mig til sengs. Saa maatte jeg drikke først den eene potte rinskviin ud, og hand skienkede selv i for mig, og nødde mig til at drikke, endskiønt jeg maatte per vomitum¹² lade gaee en del deraf. Hand dekkede mig derpaa vel til med klæder, lod kammeret giøres vel varmt, at jeg kunde vel komme til at sveede, formanede mig og derhos, at jeg ey skulde frygte, sigende at hand hafde sikker erfarenhed paa, at i pesten i Kiøbenhavn hafde frygt virkelig dræbt en stor deel mennisker, som ey vare inficerede af sygdommen.

Jeg faldt derpaa i en meget sterk sveed, og sov til silde om aftenen, da Poul Dons kom til mig igien, og fandt mig snart svømmende i sveed, hvorpaa jeg fik tørt og reent linnet paa, og fandt jeg mig, Gud skee lov, meget bedre end før, saa frygten hos mig var temmelig forsvunden. Dog nødde Dons mig til at tage endnu nogle draaber ind, og drikke den anden pott riinskviin; dækkede mig saa atter til, og forlod mig.

Om natten svedte jeg igien forskreckeelig, og da Dons om morgenen kom igien til mig, var jeg ved Guds naade temelig frisk, men afmegtig af den sterke sveed. Saaledes blev jeg ved Herrens hielp reddet af den frygt og dødsfare«.

Mesler slap altså med skrækken, og samtidig giver han os et indblik i, hvilken massepsykose, der kunne gribe en storbys mennesker i en sådan dødsensfarlig situation.

Til slut i journalen fortæller Mesler lidt om, hvilket trøstesløst indtryk, den uddøde by gjorde på ham. Dertil kom, at det var umuligt for ham at finde købere til kolonialvarerne, og dermed var han ude af stand til at indfri det dyre lån.

»Da vi kom hiem med vort skib, var der en bedrøveligt syn at see. Paa en del huuse vare vinduer og dørre tillukte; huusene stod tomme og øde, hvide og sorte kors malede paa dørrerne. Andre huuse vare i ligemaade øde og udplyndrede; vindueskudder og dørrerne samt vinduer i stykker slagne, og det saae ud som en barbarisk fiende havde været der at røve og plyndre. Det var i ligemaade en fæl syn at see paa gaden, pestvognene at fare med de døde mennisker, og føre dem ud til de indrettede kirkegaarde nu uden for Østerport. Kortelig der var i Kiøbenhavn øde

og tomt for folk, og vi stakkels ostindienfarer var meget ulykkelige med vort købmandskab. Hvad tøy og indiske sager, vi hafde taget paa bodmerie i Tranquebar, og skulde promte betales i Kiøbenhavn med 45 rixdl. procento, vilde ingen see paa eller tilkiøbe sig, saa vi gjorde en slet reyse, og havde kun liden profit og fordel af det, at vi havde sat voris lif i vove og gjort en 3 aars saa besværlig og møysomlig reyse.

Gud være ævig høylovet, æret og benedictet, som hialp os paa havet og igiennem de brusende bølger at overvinde og igiennemstride saa mange dødsfarligheder i 3 aar, og som ved voris hjemkomst til Kiøbenhavn bevarede de fleste af os for pest, smittelig syge og en heftig død. Gud give mig og de andre aand og naade at tacke ham vedbørlig derfor til vort lives ende!«

HENVISNINGER OG NOTER

1. Hans Christensen Mesler fødtes 1683 i Trondheim. I foråret 1708 blev han cand.theol. ved Københavns Universitet, og i august måned samme år fik han kaldsbrev som skibspræst hos Ostindisk Kompagni, 5. sept. 1708 ordineredes han, og afgik godt en måned senere med »Cronprinzen af Danmark«. Efter hjemkomsten i oktober 1711 gik Mesler og ventede på et mere landfast embede. Det lykkedes i slutningen af 1712, hvor han kaldtes som præst til Esbønderup-Nøddebo.
Meslers dagbog, der i dag findes på det kgl. Bibliotek i Ny kgl. Samling 769-4, er en renskrevet udgave fra 1740'erne. Den originale journal har sikkert været så medtaget af turen, at Mesler har besluttet sig til at skrive den af. Han har under dette arbejde indføjet forskellige bemærkninger, der viser, at den eksisterende dagbog ikke er den originale. F.eks. oplysningen om, at Dons er lagmand i Trondheim, hvilket han først blev i 1742.
Kilder til Meslers liv: Wibergs præstehistorie og H. Ostermann: Norske teologiske kandidater, ca. 1690-1754, Oslo 1945.
2. Meslers optegnelser fra Tranquebar-besøget er anvendt i bogen: Tranquebar – Architectura 9. Selskabet for Arkitekturhistorie, Kbh. 1987.
3. Pesten i 1711 findes naturligvis omtalt i diverse Københavnhistorier. Iøvrigt anbefales Mansas store artikler i Historisk Tidsskrift 1840 og 1842, samt Mathiessens og Marquards indlæg i Hist.Medd. om København 2. rk. I bd.
Litteratur om pest: T. Jaenson: Medicinsk entomologi (Kristianstad 1985). M. Bergmark: Från pest till polio (Stockholm 1983) M. Andrews: Snyltegæster (Kbh. 1980).
4. Poul Dons fødtes i 1689 i Trondheim. Stud.med. i København, 1706-15. Ehlers Kollegium, 1710-11, Borchs Kollegium, 1711-15. Stadsfysikus og rådmand i Trondheim 1719. Borgmester 1733, lagmand 1742. Død 1748. Kilde som note 1 samt D. Ingerslev: Læger og lægevæsen, bd. 2. Kbh. 1873.
5. Hovedpine.
6. Poul Conrad Døchmann nævnes i 1728 som værende kommissionær. Han boede da i Fortunstræde 203. Kilde: Kjøbenhavns huse og indvaanere efter branden 1728. Kbh. 1907.

7. Claus Biehl ægtede 1695 Maren Ibsdatter (død 1707). I 1707 giftede han sig med Margrethe Jungvoss, der døde i 1716. Hans tredje kone blev Elisabeth Mouritsen. Claus Biehl døde i 1735. Kilde: Anna Levin: Den Biehlske slægt. Personalhistorisk Tidsskrift, 10.V, 1938, side 153-67.
8. »hvis modsætning er sand«. Mesler ironiserer over konens fromhed.
9. Ivar Brinch fødtes 1665 på Sundmør ved Trondheim. Cand.teol, sognepræst ved Holmens Kirke 1702-11 og ved Sc. Nicolaj 1711-28. Død 1728.
10. Patell: lille skål, disk.
11. Vasa sacra: Kirkens hellige kar.
12. Per vomitum: at kaste op.

Avenuerne til København i vejreformernes pionertid 1763-78

Af Ove Jørgensen

Efter indførelsen af enevælden 1660 blev der – som det måske kunne synes paradoksalt – ikke foretaget væsentlige udbygninger af det net af kongeveje,¹ som Frederik II havde påbegyndt i slutningen af sin regeringsperiode, og som var blevet fortsat af Christian IV med vejstrækninger på Sjælland.²

Det skyldes først og fremmest, at perioden 1660-1700 var »magre år«, men det kan også hænge sammen med, at København efterhånden for alvor blev Kongens By,³ og kongen havde nu ikke længere brug for at »kunne skyde genvej mellem Koldinghus og Skanderborg«, for dansen gik ikke længere på Koldinghus.⁴ Frederik II's kongevej Haderslevhus – Koldinghus – Jelling – Skanderborghus mistede hurtigt enhver betydning, medens kongerne søgte at bevare deres eneret til at køre på de sjællandske kongeveje længst muligt. Alligevel betegner enevælden en opløsningstid for disse veje, indtil den naturlige afslutning på kongevejenes saga med de store vejreformer.⁵

De forsøg, der på Christian V's tid var gjort på at forbedre de almindelige landeveje, alfarvejene,⁶ var forblevet uden større resultater, men i den »florissante« tid fra omkring 1760 var der både behov og økonomisk baggrund for at påbegynde udbygningen af et rationelt vejnet med udgangspunkt i København.⁷

Fra 1744 var J.H.E. Bernstorff Danmarks gesandt i Paris, men han vendte i 1750 tilbage til Danmark og fik i de følgende år stor indflydelse på mange forhold. Han var ivrig efter at få vejene forbedret, og i 1761 besluttede Frederik V »såvel til agerdyrkningens, handelens og den indre samfærdsels fremme som til bekvemmelighed for de rejsende at lade anlægge nye hovedveje i alle landets provinser«.⁸

Det var store ord, men de vidner om den gode vilje hos de mænd, der stod bag. Man havde dog hverken et administrativt apparat eller uddannede vejteknikere til at løse denne vældige opgave, og i den første van-

skelige periode af de store vejreformer, som man har betegnet som pionertiden (fra 1763 til Generalvejkommisionen 1778),⁹ nåede man da heller ikke meget uden for Kongens København med de nye vejanlæg.

Teknikerproblemet blev løst af Bernstorff, som i Frankrig havde oplevet landeveje, som var anlagt i ny teknik, chausseer, d.v.s. veje med kørebane af sten (egtl. kalksten: »chaux«) – i modsætning til de danske jord- eller grusveje – og med grøfter og stenkister til at sikre vandafledningen.

Fra Frankrig indkaldtes derfor Jean Marmillod, der var overingeniør ved det franske vej- og brobygningsvæsen, og to andre ingeniører. De ankom til Danmark den 12. april 1764, og Marmillod fik titel af overvejsinspektør. Han antog straks de nødvendige medarbejdere, tre lærlinge, hvoriblandt H.F. Rosenberg, der senere skulle blive hans efterfølger, og et antal pikører (af fransk piquet »landmålerstok«).¹⁰

Videnskabernes Selskabs kortarbejde

Man havde heller ikke noget egnet kortgrundlag til fastlæggelse af en vejplan. Kongerne havde lige siden Christian II i 1552 søgt at få fremstillet kort over Danmark.¹¹ På den tid, da Marmillod kom til landet, var man godt i gang med en opmåling af hele landet efter de trigonometriske principper, som først af alle Tyge Brahe havde angivet på sit kort over Hven 1596.¹²

Denne opmåling var blevet igangsat på en ejendommelig måde. I et andragende dateret den 18. januar 1757 og stilet til kongen søgte Peder de Koefoed¹³ om at blive designeret professor i matematik ved Odense Gymnasium og tilbød til gengæld at »udgive Special-Land-Korte over alle Dannemarcks Provincer og deres Specielle=Inddelinger i Amter etc.« Ansøgningen var ledsaget af attester fra hans lærere og fra generalmajor de Thurah, til hvis beskrivelse af Bornholm han i 1756 havde tegnet et kort.¹⁴

Oversekretæren i Danske Kancelli, Johan Ludvig greve Holstein til Ledreborg, som i 1742 havde været medstifter af og nu i 1757 var præces for Det Kongelige Danske Videnskabernes Selskab, sendte ansøgningen til udtalelse i dette selskab, som allerede flere gange havde beskæftiget sig med spørgsmål om kortlægning. Ansøgningen blev oplæst i mødet den 14. februar, og det vedtoges at gøre forestilling til kongen, hvis svar ikke lod vente længe på sig. Allerede i statsrådets møde på Christiansborg Slot den 18. februar godkendte kongen forslaget, og den 25. februar kunne grev Holstein sende Videnskabernes Selskab et brev med

kongens underskrift om Koefoeds bestalling som professor, dog foreløbig uden løn. »Dog skal han 1^{mo} være forbunden til, aarlig til Eder (dvs. selskabet) at indgive et eller toe specielle Kortet over Vort Rige Danmark, efter den Plan, som ham af Eder bliver foreskrevet, 2^{do} skal hand anbringe ald mulig Accuratesse i Optagningen og Ziirlighed i Grave- ringen, og 3^{uo} skal hand til det nu tilstundende Foraar gjøre Begyndelse med dette Arbeide«.

Forberedelserne tog deres tid, for Koefoed skulle først have fremstillet et instrument »efter egen invention,« men den 13. september 1758 kunne B. W. Luxdorph i sin dagbog notere »Besøg af Professor Kofod, hvis kort over Kiøbenhavns Amt er ganske færdig«, og den 13. november kunne kortet forelægges i selskabet.

Kongen bevilgede et beskedent beløb til dækning af nogle af udgifterne, men det blev ikke til flere kort. Under det fortsatte arbejde med opmålingen i Frederiksborg amt døde Peder Koefoed i Frederiksværk den 31. juli 1760.

Med kgl. reskript af 26. juni 1761 kom den geografiske landmåling under direktion af Videnskabernes Selskab, der ansatte to landmålere, Thomas Bugge, som havde været medarbejder hos Peder Koefoed, og Peter Wilster, samt nogle assistenter, bl.a. Niels Morville.

I selskabets møde den 6. december 1762 fremlagdes som et foreløbigt resultat to konceptkort over »Amager og Avenuerne af Kiøbenhavn«, hvorefter den egentlige opmåling kunne begynde i maj 1763. Detailmålingerne foretoges med målebord i forholdet 1:20.000, og resultaterne blev »prøvet ved trigonometriske operationer«. Herefter blev målebordsbladene (konceptkortene) »reduceret« (formindsket) og sammen- sat til kort 1:80.000.

Med moderne sprogbrug (f.eks. »4 cm kort« om Geodætisk Instituts kort i 1:25.000) kunne man kalde det reducerede kort for et »3 tommers kort«, idet 3 decimaltommer på kortet svarede til 1 mil (12.000 alen) i marken. En væsentlig del af de senere udgivne kort blev reduceret til 1:120.000, altså til »2 tommers kort«.

Inden de færdig tegnede kort kunne trykkes, måtte de stikkes i kobber. Den ældste kobberplade er stukket efter et kort over »Egnen omkring Kiøbenhavn ved Th. Bugge Aar 1766«. Kortet var dog i mål 1:60.000, og »omegnen« nåede ikke helt ud til Sokkelunds herreds grænse. Kortet blev dog ikke trykt den gang. Først i 1830 udgav Generalstaben et kort over Københavns omegn i dette mål.



Egnen omkring København ved T. Bugge 1766, fra Asger Lomholt, Landmåling og fremstilling af kort 1961.

Derimod blev et andet kort trykt. Det var reduceret til 1:80.000, tegnet af O. C. Wessel 1766 og stukket i kobber af Hans Quist. Ved aflevering af pladen i begyndelsen af 1769 bemærkedes det, at »som der var nogle smaa Feyl at redressere, skulde det ey publiceres førend de vare corrigerede«.



Videnskabernes Selskabs kort over Københavns Amt 1766, tegnet af O.C. Wessel, kobberstik i Københavns Stadsarkiv.

Wessels kort omfattede hele Københavns amt og dele af Roskilde og Frederiksborg amter. Københavns amt omfattede dengang – foruden Amager og Saltholm – Sokkelund herred (som mod nord strakte sig til Furesøen, Rudersdal og Vedbæk), Smørum herred (med Brøndbyerne, Glostrup og Ballerup) og Lille (egentlig Lille Smørum) herred med Høje Taastrup.

Kort over København

Over selve København, dvs. byen inden for voldene, havde man allerede fra ældre tid detaljerede kort, f.eks. Resens 1674 og Gottfried Hoffmanns 1687. Efter branden 1728 blev der 1742 påbegyndt en ny opmåling, og på dette grundlag tegnede Christian Gedde 1757 kort over byens 12 kvarterer og i 1761 et generalkort med eleverede bygninger.¹⁵ Hertil kom 1764 i Erik Pontoppidans Den Danske Atlas et kort over Die Königl. Residentz Stadt Copenhagen im Grundriss.

Det var derfor ikke nødvendigt for Videnskabernes Selskabs korttegnere at foretage opmålinger inden for voldene. De foreliggende kort skulle blot reduceres i mål. Man må derfor undre sig over den helt forkerte form, som fæstningsanlæggene ved Nyholm har fået på Th. Bugges kort.

Både Bugges og Wessels kort er forsynet med en nordpil i den stil, som anvendtes på renæssancens søkort.¹⁶ Kortene er tegnet i et retvinklet koordinatsystem med Rundetårn¹⁷ som nulpunkt for den geografiske længde. Der går 15 mil »paa een Grad« som er inddelt i minutter. Den geografiske bredde af Rundetårn er angivet til 55° 40' 56", medens bredderne ivotrigt er inddelt i kvarte mil.

Der er – som det fremgår af Bugges kort – korrigeret for misvisningen (som dengang var større end nu).¹⁸ Herved fremtræder den nuværende Østerbrogade fra Trianglen til Svanemøllen som gående i stik nordlig retning.

På Wessels kort er der desuden en liste over »tegnenes udtydning« med forskellige slags bebyggelse, vandløb, veje og amts- og herredsgrænser. Der er dog ikke angivet nogen grænse mellem Sokkelund herred og staden København, skønt staden omfattede et langt større areal end byen inden for voldene. Uden for byens tre porte på sjællandssiden var der, lige som i andre gamle købstæder – udstrakte jorder, der anvendtes af byens borgere til græsning for heste og kvæg og tildels til agerdyrkning.

Først langt uden for byen nåede man de første landsbyer: Valby, Utterslev, Emdrup, Gentofte og Ordrup. Kun Frederiksberg Mark strakte sig helt ind til Skt. Jørgens Sø.

Mellem voldene og søerne måtte der af forsvarshensyn ikke være bebyggelse, men lige uden for søerne var der uden for alle tre porte på sjællandssiden siden renæssancen opstået »bymæssige bebyggelser« – forstæder. På Erik Dahlbergs kort over København 1658 kaldes de Subur-



København med omliggende situationer, tegnet af Hans Ernst Dagenboldt for borgmester Hersleb 1770. Københavns Stadsarkiv.

bium Occidentale (Vester Forstad), Suburbium Septentrionale (Nørre Forstad) og Suburbium Orientale (Øster Forstad).¹⁹ Forstæderne er med deres danske navne (og eleverede bygninger) vist på Geddes kort 1761 og på Wessels kort 1766, men her dog uden navne.

En af borgmestrene i København, H. C. Hersleb, var øjensynlig ikke tilfreds med, at man ikke på Videnskabernes Selskabs kort kunne se hele stadens udstrækning. I hvert fald lod han i 1770 fremstille et nyt kort over København »med omliggende Situationer. Tegnet efter beste Originaler«.

Kortet er uden nordpil. Den lodrette kortrand viser mod nord uden korrektion for misvisningen. Kortet er farvelagt, således at bygninger er lyserøde, vandarealer og nogle jorder er hvide, bl.a. Ryvangen, Bryggervangen og Rådmandsvangen. Disse vange er opdelt i navngivne agre og må have været dyrkede marker. Andre jorder er grønne, nogle kaldes Koppel og må have været anvendt til kobbelbrug, dvs. afvekslende dyrket med korn og udlagt til græsning, medens Almindelig Fæled (nuv. Fæledparken) uden afbrydelse har ligget hen som fælles græsning. Ikke alle steder strækker kortet sig helt ud til stadens grænse.

Først i 1771 blev der efter magistratens ordre tegnet et egentligt matrikulært kort i 1:4.000 over Kiøbenhavns Jorder og Grunde uden for Staden. Her var lige som på Herslebs kort angivet navnene på de enkelte jorder, og her kunne man følge grænsen mellem stadens jorder og de omgivende landsbyers jorder i Sokkelunds herred.

På det gengivne udsnit af kortet omkring Vesterbrogade er på strækningen nærmest Vester Port vist vejens udformning efter Marmillods plan, og man ser broen over Rosenåen ud for Skt. Jørgens Sø. I øverste venstre hjørne ses afgrænsningen ved Sorte Hest af den ny landevej til Roskilde.

Kortet omfatter kun sjællandssiden. På Amager dannede Stadsgraven grænse, og uden for Amager port kom man straks til de jorder, som hørte under landsbyerne Sundbyøster og Sundbyvester. De lave arealer langs stranden lå hen som græsningsarealer, som senere kaldtes Christianshavns Fæled og Amager Fæled.

Såvel Resens som Hoffmanns og Pontoppidans kort over København er karakteristiske ved, at de afsluttes med fæstningsværkerne, og ingen af korttegnerne har interesseret sig for, hvad der lå uden for byen, men nu kunne Videnskabernes Selskab på sine kort vise, hvordan man kom til København.



Udsnit af J. F. Langes kopi 1780 af kort tegnet efter magistratens ordre 1771 af J. C. Gercken og C. Ehlers. Københavns Stadsarkiv.

Avenuerne

Allerede ved fremlæggelsen af det foreløbige resultat i 1762 havde man som nævnt brugt formuleringen »Amager og Avenuerne af København«. Her bragtes nu et nyt ord for »færdselsåre« ind i det danske sprog.

Ordet avenue [ave'ny] er fransk og er afledt af a venir »komme til«, og en avenue er altså en vej, ad hvilken man kommer til noget. Ordet bruges om monumentale tilkørselsveje til byer eller bygninger, f.eks. slotte, særlig i Paris, hvor der til Triumfbuen fører 12 avenuer. Fra fransk er ordet overført til engelsk ['avenju], hvor det særlig har været anvendt om de 11 parallelle længdegader på øen Manhattan i New York, f.eks. Fifth Avenue.

Kun i et tilfælde har ordet avenue været anvendt som led i et hjemligt gadenavn: Dalgas Avenue i Århus, men ordet har ellers ikke vundet indpas i dansk. Det kan måske hænge sammen med, at man i historisk-topografiske beskrivelser af byer kun sjældent skriver om de veje, der fører ind til byen, men på en måde måske mere naturligt – om vejene, der fører ud fra byen og ofte her bruger ordet udfaldsveje, som dog har en klang af militære manøvrer.

Af Videnskabernes Selskab anvendes ordet kun den ene gang i 1762 og da kun i betydningen »vigtig tilkørselsvej til København«. Ved begyndelsen af den moderne vejbygning »pionertid« var der 7 sådanne »avenuer«, nemlig vejene fra:

1. Helsingør (Strandvejen)
2. Frederiksborg og Kronborg (Kongevejen)
3. Hillerød (Alfarvejen)
4. Frederikssund
5. Roskilde
6. Køge
7. Dragør



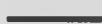
København inden for voldene



Staden Københavns jorder



Stadens landevej



Herredets landevej



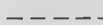
Kongevej



Tidligere kongevej



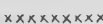
Allé



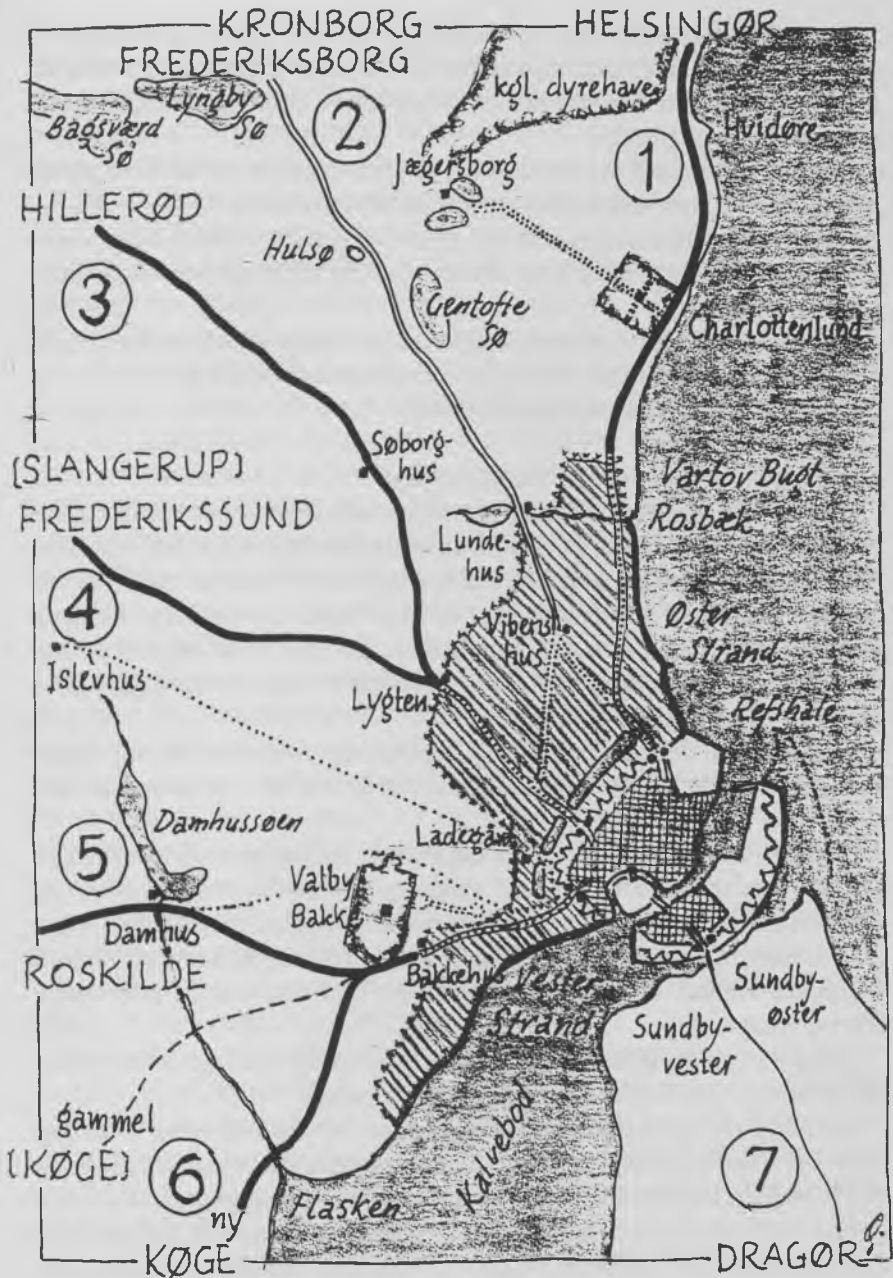
Tidligere landevej



Mindre vej



Herredsgænse



Avenuerne til København o. 1763. Skitse af forfatteren.

De sjællandske alfarvejes og kongevejes historie og topografi i det 16. og 17. århundrede er udførligt behandlet af Alex Wittendorff. Fremstillingen afsluttes med frigivelsen af kongevejene som overgang til vejreformernes ny chausseer.

I det følgende skal der derfor kun knyttes enkelte bemærkninger til avenuerne status ved indledningen til vejreformerne 1761-64. På Th. Bugges kort er tilkørselsvejene vist med den signatur, som på de senere konceptkort er anvendt for landeveje: en dobbeltstreg med en punkteret linie imellem.

På Wessels kort anvendes som signatur for landeveje en dobbelt streg, hvor den ene linie er lidt kraftigere end den anden, medens »mindre veje« angives med punkteret dobbeltlinie.

1. Tilkørselen fra Helsingør (Strandvejen).

I sin beskrivelse fra 1757 af den Anselige Stad Helsingør ved Øresund beretter præsten Ludvig Boesen om Helsingørs vej til København eller Kiøbenhavns Veyen,²⁰ som han kalder den, at fra stenen 1 mil²¹ fra København (som ses på Wessels kort omtrent midtvejs mellem Skovshoved og Charlottenlund): »...kommer man igiennem Vartow, forbi Blegdammene, og Landsbyer, seer Alléer overskiære Markerne, og gaae ind i Skovene til Kongelige Sommer=Slotte«.

Slottene var Charlottenlund og Jægersborg, men der var nu ingen landsbyer på denne strækning. Absalons Serridslev var forlængst forsvundet.

Når man havde passeret lystejendommen Hellerup, kom man ind på stadens jorder og kørte gennem Ryvangen forbi Bagernes mølle²² og traktørstedet Tuborg, kom over Rosbæk til »Blegdammene«, dvs. Vognmandsvangen, Bryggervangen, Øster Græskobbøl og til sidst et hjørne af Blegdams Fælle. Ved Trianglen og Sorte Dams sø nåede man Øster (Ports) Forstad.²³

Gennem porten Østerport i voldene passerede man Kastellet Frederikshavn og var så i den kongelige residensstad.

Som den vigtigste tilkørsel fra Helsingør var Strandvejens rolle dog snart efter forbi. Da den første af de nye hovedlandeveje (Fredensborgvejen, se nedenfor under 2) var færdig, blev linieføringen for »den almindelige landevej fra Helsingør« ændret, således at vejen lidt syd for Nivå, mellem Kokkedal og Jellerød Gård, drejede ind i landet, indtil den kort før Usserød blev sluttet til Fredensborgvejen.²⁴

2. Tilkørselen fra Frederiksborg og Kronborg (Kongevejen).

Vejen fra Frederiksborg og Kronborg til København blev i 1584-85 anlagt som den første af Frederik II's »kongeveje«. ²⁵ Fra Rudersdal kom man gennem Kongens Lyngby til Lundehuset, hvor man nåede stadens grænse. Fra 1742 var færdselsforbudet på kongevejen blevet lempet, så at folk, der ville besøge traktørstedet i Lundehuset, måtte benytte kongevejen fra Vibenshus. ²⁶

Ved nuværende Vibenshus Runddel havde ligget et vejvogterhus, hvor vogteren Hans Vive blev myrdet 1649. ²⁷ Også her var der senere kro, og her endte kongevejen, men det er dog ikke den gamle kongevej, som er vist på Videnskabernes Selskabs kort, for allerede straks efter Marmillods ankomst til Danmark blev det ved kongelig resolution den 24. maj 1764 bestemt, at den første nye vej skulle anlægges fra Vibenshus over Lundehuset, Rudersdal og Hirschholm til Fredensborg. ²⁸ Arbejdet gik straks i gang, og i 1768 var man kommet til Hirschholm.

Inden Wessels kort fra 1766 blev stukket i Kobber i 1769 har man altså nået at få den ny vej indtegnet, og der er til denne anvendt en særlig signatur: to lige kraftige streger med lidt større afstand end for signaturforklaringens landeveje.

På strækningen nord for Rudersdal er den gamle kongevej vist i retning mod Frederiksborg, og her er anvendt den almindelige landevejs-signatur. Man bemærker, at vejen fører uden om landsbyerne Blovstrød (Luserød), Kajerød og Birkerød, men at den iøvrigt har samme bugtede forløb som de alfare veje.

Fra (Store) Vibenshus havde der fra gammel tid været to muligheder for at komme ind til byen: ²⁹

a. ad en kongevej til Ny Vartov (nu Trianglen) og herfra – som fra Strandvejen – gennem Øster (Ports) Forstad til Øster Port og

b. ad en vej til nuværende Skt. Hans Torv/Fælledvej og herfra gennem Nørre (Ports) Forstad til Nørre Port.

Nørre Allé og Øster Allé er hhv. anlagt og udbygget som alléer i årene fra 1744 til 1750, delvis med træer, som kongen skænkede staden fra Krinsen på Kongens Nytorv og fra Amalienborg Have, da denne blev ryddet til fordel for den nye bydel Frederiksstaden. ³⁰ Også ordet allé er fransk. Det er afledt af verbet aller »gå, rejse, drage« og anvendtes oprindeligt om vej eller gade med to rækker træer.

Da den nye Fredensborgvej var færdig, tegnede Morville i 1781 et Vej=Kort for Rejsende fra Fredensborg til København. ³¹ Kortet, der er til at

folde sammen, slutter med et Prospekt af København fra Vibenshus. Når man kom fra Lundehuset, havde man ved Vibenshus fire muligheder for at komme videre:

1. ad en allé til Øster Port
2. ad en allé til Nørre Port³²
3. ad en vej (nuv. Jagtvej) til Frederiksberg
4. ad en vej (nuv. Jagtvej) til Strandvejen

Her finder vi for første gang navnet Strandvejen (Strand Vei) anvendt om den gamle tilkørsel fra Helsingør.³³ Da kongevejens officielle navn fra o. 1798 blev Helsingørvejen, var det nødvendigt at finde en anden betegnelse for kystvejen. Der findes mange andre Strandveje i Danmark, men ingen er i tvivl om, at Strandvejen i bestemt form er vejen langs Øresunds kyst, lige som heller ingen er i tvivl om, at Sundet i bestemt form betyder Øresund.

3. Tilkørselen fra Hillerød (Alfarvejen).

Den almindelige landevej fra Hillerød gik over Fiskebæks Bro mellem Farum Sø og Fure Sø og gik gennem landsbyerne Bagsværd og Budinge. Ved Søborghus krydsedes afløbet fra Utterslev Mose, og ved Lygten krydsedes Lygteåen. Her var der kro og her var stadens grænse.³⁴

Ad nuværende Nørrebrogade kom man gennem Nørre Ports Forstad og når man var forbi søerne kom man ad Frederiksborggade til Nørre Port lige som fra Kongevejen.

På Wessels kort har vejen signatur som landevej, men på Bugges kort er vejen vist punkteret lige som vejen fra Lyngby gennem Vangede til Søborghus og vejene fra Gentofte til Emdrup og til Hellerup.

4. Tilkørselen fra Frederikssund.

Fra Frederikssund kom man gennem Måløv – Ballerup – Herlev – Husum og Brønshøj til Lygten, hvor vejen forenedes med alfarvejen fra Hillerød.

I dag hedder vejen gennem Brønshøj Frederikssundsvej, men det er uvist hvornår Frederikssund blev udgangspunkt for denne vej, som tidligere var tilkørselen fra Slangerup.³⁵

Ved (Ude) Sundby, som nævnes hos Saxo, var der overfart til Hornsherred. Her fik borgerne i Slangerup i 1578 tilladelse til at oplægge varer, og her voksede en by op, som efter Frederik III fik navnet Frederikssund og som snart udkonkurrerede Slangerup som købstad.



Udsnit af vejkort for rejsende mellem København og Frederiborg 1781. Københavns Stadsarkiv.

Vejen er på Bugges kort betegnet Frederiksborg vej, men det må bero på en misforståelse, selv om man måske nok kunne køre vest om Utterslev Mose fra Brønshøj gennem Husum – Herlev – Hjortespring – Tipperup Bro og Hareskoven til Fiskebæks Bro.

5. Tilkørselen fra Roskilde.

Den alfare vej (landevejen) fra Roskilde forløb fra gammel tid gennem Hedehusene og forbi Roskilde Kro og Damhuskroen og gennem landsbyen Valby. Ved Bakkehuset, hvor der også var kro, nåede man Stadens grænse og gennem Vester Ports Forstad nåede man ind i byen gennem Vester Port.

Sådan er landevejen vist både på Bugges og på Wessels kort. På strækningen mellem Hedehusene og Damhuset ses ingen spor af Christian IV's kongevej fra 1641. Den var da også blevet nedlagt o. 1685.³⁶ På begge kort er dog med tynd, punkteret dobbeltstreg vist resterne af kongevejen fra Vester Port ad nuværende Gammel Kongevej – Smallegade og fra Fasaneriet i Frederiksberg Have til Damhussøen.

Også dele af kongevejen fra Islev forbi Ladegården til Nørre Port er vist på begge kort.

Den ny chaussee til Roskilde var blevet godkendt af kongen den 24. juli 1766, men her kom arbejdet dog først i gang i sommeren 1770,³⁷ og vejen er derfor ikke vist på de to kort.

6. Tilkørselen fra Køge.

Landevejen fra Køge forløb langs stranden indtil Store Vejle Bro. Herfra gik vejen i ældre tid forbi Nisse Kro og gennem Avedøre og Hvidovre til Valby, hvor den sluttede til vejen fra Roskilde. Denne vej betegnes på Wessels kort som Gamle Kiøge Vey.

Om denne vej havde Erik Pontoppidan i 1764 skrevet, at »den gamle Kongevej, som gik over Avedøre Marker, var saa dyb og blød«, at man »i Frederich IV Tid (havde) seet sig nødte til at anlægge en ganske ny Vey fra Kiøbenhavn til Kiøge. ...Den nye Vey blev derfor anlagt langs Stranden og en Broe bygget over det Vandsted Flasken, hvor man betalte Broepenge«. ³⁸ Denne vej kaldes på Wessels kort for Nye Kiøge Lande Vey. Den er vist med landevejssignatur, medens den gamle vej er vist som Mindre vej.

På Erik Dahlbergs kort over Københavns omegn 1658 er vejen fra Køge vist gennem Vallensbæk – Brøndbyvester og Avedøre, hvor der var

kro fra denne tid.³⁹ Også denne vejlinie er angivet på Wessels kort som Mindre vej.

I Pionertiden nåede man ikke at få gjort noget ved Køgevejen, men straks efter sin overtagelse af vejarbejderne indstillede Generalvejkommisionen, at man fra København skulle følge enten den daværende vej forbi Flaskekroen eller vejen gennem Hvidovre og Avedøre. Kongen valgte den billigste løsning, vejen forbi Flaskekroen. Flere strækninger var allerede afstukket og indgrøftet, da man fik betæneligheder og erkendte, at det var bedre at lade vejen følge den ny Roskildevej til Klovtofte og herfra i lige linie mod Køge, og herved blev det. Den ny chaussee var færdig 1788.⁴⁰

Ved at begynde Køgevejen i Klovtofte blev der ca. 1 mil mindre vej at anlægge, men til gengæld blev turen fra København til Køge forlænget med ca. 1/2 mil.

7. Tilkørselen fra Dragør.

I Hansetiden var Dragør en betydelig by, men den udviklede sig dog aldrig til købstad og fik derfor ingen landevej.

Fra Sundbyerne var den oprindelige overfart til Sjælland. Senere var der overfart fra den nu forsvundne Brogade. På Sjælland lå færgestedet ved Gammel Strand ved Fortunen for enden af Færgestrædet, nu Højbro Plads, fra stadens Øster Torv, det senere Amagertorv. Først i forbindelse med anlæg af den ny bydel Christianshavn blev færgefarten i 1618-20 afløst af »den store Amagerbro«, nu Knippelsbro.⁴¹

Ved midten af 1700-tallet var stadsgraven byens grænse mod Amager, og her lå byens fjerde port, Amagerport med accisebod.

På Wessels kort 1766 ses disse lokaliteter og vejen fra Dragør gennem Hollænderbyen til Amagerport er vist som Mindre vej.

I 1771 tegnede T. Bugge et kort over nye vejes anlæg på Amager, men først i årene 1780-90 blev vejen fra Sundbyerne til Dragør udbygget som landevej. Den er dog indtegnet allerede på Videnskabernes Selskabs kort over Sjælland og Møn fra 1777. Vejen hedder endnu Amager Landevej fra stadens nuværende grænse ved Følfovej til den afbrydes af en af landingsbanerne i Kastrup Lufthavn.

Stavemåden for Dragør uden afsluttende -r, som forekommer på flere af tidens kort, virker ejendommelig. Fejlen kan føres tilbage til Hans Lau-remberg (o. 1640) og Johannes Mejer (o. 1650), medens Marcus Jordan (1585) og hans efterlignere skriver Drakør i overensstemmelse med det

ældste belæg (1333 Drakøør). Også Bugge afslutter navnet med et -r (Dragøer).

Kongevejene

Der var ikke noget i disse tilkørselsveje, der kunne minde om de parisiske avenuer, og der var ingen grund til at være imponeret af Frederik II's og Christian IV's vejbygningskunst. Deres »kongeveje« var lige som de almindelige landeveje (alfarvejene) simple jord- eller grusveje, som foreløb gennem landskabet i svage kurver. Kun på to måder adskilte kongevejene sig fra alfarvejene:

1. Kongevejene gik uden om landsbyerne, medens herredsvejene gik fra landsby til landsby og

2. Kongevejene blev ikke ødelagt ved at bønderne i al slags vejr kørte med deres arbejdsvogne på dem.

Det imponerende – eller usædvanlige – ved kongevejene var, at de overhovedet eksisterede, dvs. at kongerne havde haft ressourcer til at skaffe sig bedre rejsemuligheder end landets almindelige befolkning ved at anlægge deres egne »private« veje.

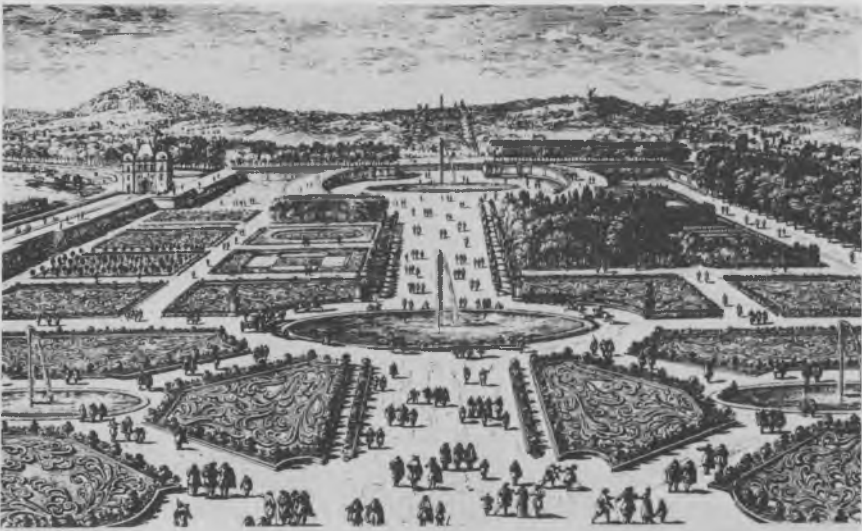
Frederiksberg Allé

En enkelt af enevældens kongeveje fortjener dog en særlig opmærksomhed, da den var af en helt anden karakter end de gamle kongeveje, nemlig den nuværende Frederiksberg Allé.

En sådan avenue skulle være tilkørsel til det ny slot på Frederiksberg Bakke. Frederik IV havde som kronprins boet i Prinsessernes Gård i Ny Hollænderby, men allerede under Christian V var et nyt slot med et stort haveanlæg blevet påbegyndt på toppen af bakken. Samtidig hermed, dvs. o. 1700 anlagdes en ny tilkørselsvej, avenuen fra den gamle ridebane, nuv. Frederiksberg Runddel, som dog aldrig har været rund, men oprindelig en aflang, ottekantet plads. Vejen førtes over den gamle ladegårdsmark og endte i en runddel, nuv. Skt. Thomas Plads. Herfra gik foreløbig kun en markvej til stadens grænse ved alfarvejen, nuv. Vesterbrogade. Først i 1734 førtes vejen videre i større bredde.⁴²

Avenuen var ikke en landevej i almindelig forstand. Den havde fire

Nye vejanlæg på Amager, tegnet af T. Bugge 1771 for borgmester Hersleb. Københavns Stadsarkiv.



Udsigt fra Tuileries-haven i det 17. århundrede, altså som kronprins Frederik kan have set den under sin rejse 1692-93. Efter E. N. Bacon, *Design of Cities*, London 1967.

trærækker og var altså en allé. Den var efter sin opdeling en promenade,⁴³ dvs. en vej, hvor man går, rider eller kører for at se og at blive set.

Forbilledet var – lige som ordene og begreberne – fransk. I Versailles og i Paris havde André le Notre i »fransk havestil« skabt den monumentale vej som magtens symbol. I Tuileries-haven – den første promenadehave »a la mode«, som var blevet åbnet for »la vie elegante«⁴⁴ – havde man et storslået perspektiv over den centrale allé: Avenue des Champs Elysees, hvor der senere til Rond Point førtes 6 og til Place de l'Etoile 12 tilkørselsveje, avenuer.⁴⁵

Den ny tilkørselsvej til Frederiksberg Slot skulle erstatte Christian IV's gamle kongevej, Gammel Kongevej, som nu blev »for alle og enhver«,⁴⁶ og den søgte at »opfylde rollen som en slags Champs Elysees i København« og »med borgerlighedens vækst i anden halvdel af 1700-tallet blev fodgængernes antal stedse større.... Promenade udvalgte sig fra første færd særlig yndede og elegante hovedgader som skueplads.... og i svundne tider promenerede folk i de herlige alléer, der forbandt et kongeligt lystslot med hovedstaden«,⁴⁷ men Frederiksberg Allé kom dog aldrig til at indgå i det overordnede vejnet.

Det gjorde andre af de »avenuer«, der blev anlagt omkring Frederiksberg Slot:

Pile Allé

Allégade og

Falkoner Allé.

Disse veje er anlagt af vejvæsenets personale i 1766 i anledning af dronning Caroline Mathildes indtog.⁴⁸ Falkoner Alléen gik til Ladegårdsåen, som dannede grænse mellem Frederiksberg og København. Her opførtes en hvælvet bro af sten, og vejen, nuv. Jagtvej fortsatte til Vibenshus og videre til Strandvejen. Broen var den første, som byggedes under Marmillods ledelse. Det har hans daværende elev og senere efterfølger H. F. Rosenberg fortalt om i 1797: »Det sees ikke at være gaaet tilbage med Muur Arbeidet, derpaa tiener til Beviis, at førbemeldte Ober Vei Inspecteur Marmillod ikke vilde bygge en Broe af 4½ Al Aabning anderledes, end med, efter Maal og Schablon, tilhugne Hvælvingsteene, saa som, den ene i Lyngbye, og den anden ved Enden af Falconer Alléen, og at jeg siden den Tid, har brugt at hvælve alle Broer, 9½ Alen indtil 18



Omegnen af Paris 1740, altså omtrent på den tid, da J. H. E. Bernstorff opholdt sig i byen. Efter E. N. Bacon.



Marmillods bro for enden af Falkoneralléen 1771. Maleri o. 1850 af P. Ølsted. Efter M. Le-bech, Frederiksberg gennem 300 år, 1951.

Alen, af udflakt Steen.... og at ingen af disse, siden den Tid har været ud-sat [for] nogen Reparation«.49

I Rigsarkivet findes Marmillods tegning, dateret den 2. februar 1771 med grundplan, facade og tværsnit af en bro af murværk, forsiderne af sten fra Bornholm, beregnet til at træde i stedet for en gammel forfalden bro tæt ved Falkonergården på avenuen til Frederiksberg.⁵⁰

Roskildevej

En anden betydelig ændring af tilkørselsvejene til København skete ved forlængelsen af den ny landevej, der var blevet anlagt fra Roskilde til Damhuskroen 1770-73. Borgmester Hersleb lod i 1771 H. E. Dagenboldt »aftegne« et kort over den ny landevej med den pudsige titel »Roskilde-vejen til København«. På kortet er desuden vist en ny vej i lige linie fra Damhuset til Valby. Udbygningen af denne strækning blev dog overflø-dig, da man i 1776 førte den nye vej videre i lige linier tæt forbi Frederiks-

berg Slot og videre over Pile Alléen med tilslutning til den gamle alfare vej (nuv. Vesterbrogade) ved grænsen mellem Frederiksberg og København ved Vester Fælledvej.⁵¹ På Københavns grund var vejen allerede udbygget efter Marmillods plan fra grænsen ved Vester Fælledvej til byens Vestervold.

Marmillod havde den 19. januar 1771 afgivet erklæring om denne vej, og den 13. februar samme år godkendtes Vesterbrogades nuværende vejføring efter at andre alternativer havde været forelagt.⁵²

Den 2. marts 1772 indsendte Overbygningsdirektionen forestilling om anlæg af vejen i overensstemmelse med en plan,⁵³ der bærer Marmillods signatur og som »med hensyn til enkeltheder skønmæssig dateres til den 12. februar 1772«, som der står på fransk på planen.

Tegningens titel lyder i oversættelse: »Kort over vej gennem tværvolden i Vesterports Forstad og forslag til istandsættelse af belægning og



Udsnit af H. E. Dagenboldts kort over Roskildevejen tegnet 1771 for borgmester Hersleb. Københavns Stadsarkiv.

broer lige fra den første vippebom på brystværnet til $34\frac{1}{6}$ favne på den anden side af den sten, som angiver den første kvartmil, og længere ude krydsende markjorderne, indtil den møder vejbelægningen i Frederiksberg«. ⁵⁴

Når Marmillod her skriver »Faubourg de la Porte d'Ouest«, må man gå ud fra, at han oversætter datidens officielle betegnelse, medens man i daglig tale anvendte den elliptiske form Vester Forstad således som på Geddes eleverede kort. Senere – da landevejen blev brolagt lige som i byen – blev gaden til Vesterbrogade og kvarteret til Vesterbro.

Tværvolden (la traverse) må være en del af den ydre befæstning: linien fra Skt. Jørgens Sø til Kalvebod, sådan som den ses på Gottfried Hoffmanns kort 1687. ⁵⁵ På brystværnet (glacis'et) foran voldgraven har der været to vippebomme. De ses endnu på et kort fra o. 1845. ⁵⁶



Udsnit af Marmillods tegning til Vesterbrogade 1772 ved runddelen, hvor Frihedsstøtten kom til at stå samt tværprofil af vejen ved glaciset. Rigsarkivet.

Den første kvartmilesten på vejen til Roskilde stod nær stadens grænse ved Sorte Hest (Vester Fælledvej), og her begyndte altså den ny landevej til Roskilde. Når Marmillod her skrev Champs med stort begyndelsesbogstav, betyder ordet måske ikke blot marker, men specielt staden Københavns markjorder.

Linieføringen for Marmillods vej fulgte i store træk den gamle alfarvej, sådan som den var blevet anlagt i 1620'erne i forbindelse med anlægget af Christian IV's kongevej (Gammel Kongevej) til Roskilde.⁵⁷ Fra denne tid stammer de to knæk på Vesterbrogade ved Værnedamsvej og ved Det ny Teaters Passage, som stadig ses.

På strækningen nærmest København, dvs. fra nuv. Helgolandsgade til Tivolis hovedindgang, hvor glacis'et begyndte, udformedes den nye vej imidlertid som en monumental avenue – en promenade med fire træ-rækker, altså omtrent det tværprofil, som vi kender idag. Omtrent midtvejs på denne brede strækning anlagdes en runddel, hvor i 1792 grundstenen blev lagt til Frihedsstøtten.

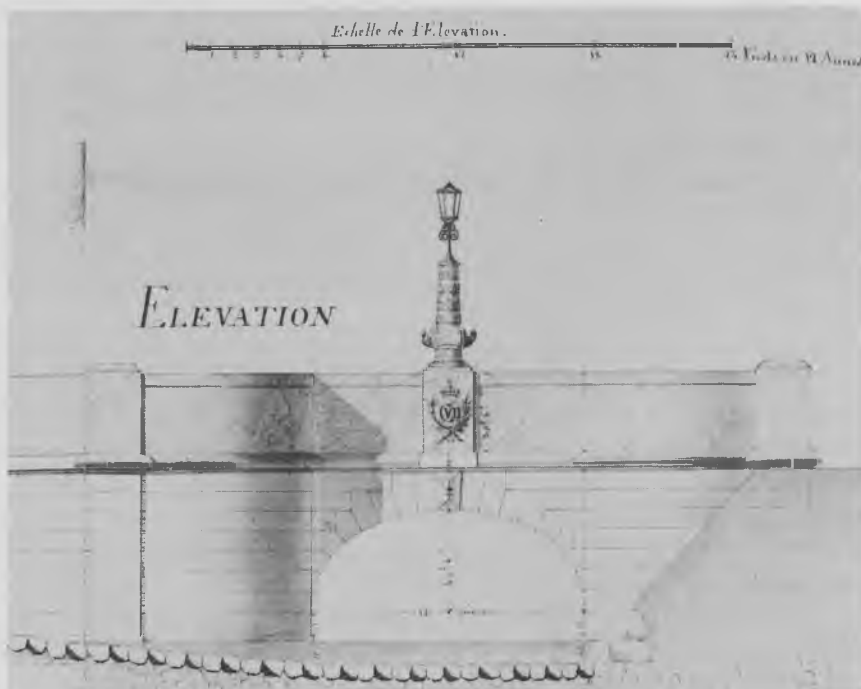
Over glacis'et var vejen derimod kun smal og kunne måske kaldes en passage (smal forbindelsesvej). I hvert fald, da man efter nedlægning af København som fæstning i 1857 uden for Vesterport opkastede en bred dæmning over voldgraven og ravelinen, blev navnet på denne ny vej: Vesterbros Passage.⁵⁸

Ved nuv. Stenosgade krydsede landevejen Rosenåen, afløbet fra Skt. Jørgens Sø. Til erstatning for den gamle bro her tegnede Marmillod en ny hvælvet bro af sten med en fornem lygtestander med kongens monogram.

Marmillods tekst til tegningen lyder i oversættelse: Tegning af en bro af murværk. Hvælvingens længde, dvs. bredden af broen, 22½ alen og 6 alens åbning med en mur til afkortning af rampen. At bygge i Vesterports Forstad [i en afstand af] 283 favne, 5½ fod fra den [bro] ved den sidste bom på glacis'et (brystværnet) og på det sted, hvor der er en gammel bro over bækken, der kommer fra Skt. Jørgens Sø.⁵⁹

Broer af murværk var kostbare at bygge. Til gengæld krævede de ikke – som broer af træ – stadig vedligeholdelse. Mange af de hvælvede broer, der byggedes på danske veje i vejreformernes tid, er bevarede til nutiden. Velkendte eksempler er Jellebro over Nivå på kongevejen nord for Hørsholm (1787),⁶⁰ Køge Bro (1802)⁶¹ og Sønderbro i Kolding (1807).⁶²

Alle disse broer er bygget efter den model, som Marmillod havde angivet for de to omtalte broer i København 1771-72.



Marmillods tegning til en bro over Rosenåen 1772. Rigsarkivet.

I 1781 fik Morville ordre til at besøge Vej=Kort for Rejsende fremstillet også over de øvrige ny landeveje. Herefter blev der i 1782 fremstillet kort over vejen København – Korsør.⁶³ på forsiden ses den ny vej fra Vesterport mod Roskilde samt Frederiksberg Allé og de øvrige veje omkring Frederiksberg Slot.

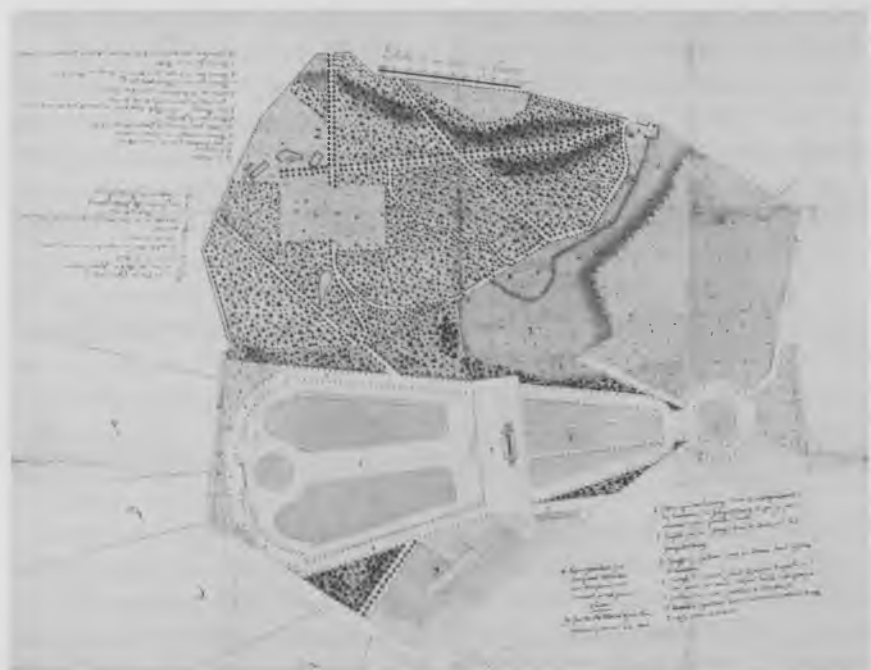
Jægersborg Allé og Bernstorffsvej

Syd for Skovshoved, lidt nord for København lå en »liden dyrehave«. Her byggede Frederik III's søn Frederik Gyldenløve lystslottet Gyldenlund. Christian VI skænkede slottet til sin søster Charlotte Amalie, som 1731-33 lod det ombygge efter I. C. Kriegers tegninger og gav det navnet Charlottenlund.⁶⁴ Den øst-vestgående hovedallé dannede en ny tilkørsel til kongens jagtslot Jægersborg.

I 1752 havde kongen overladt Fasangården syd for Jægersborg dyre-

have til J. H. E. Bernstorff, som 1759-65 opførte en ny hovedbygning efter tegning af den franske arkitekt Nicolas-Henri Jardin,⁶⁵ der også tegnede en haveplan, som synes inspireret af André Le Nôtres park, Karlsauve i Kassel. Haveplanen blev dog ikke gennemført, men hvor haveplanens hovedakse krydsede Jægersborg Allé, var vist en runddel, hvorom det i teksten hedder: »Projet qui ne derange rien a L'alignement de l'avenue de Jaegersbourg et qui y fait mesme une grande beauté«.

Bernstorff var levende interesseret i forbedring af landbruget, og i 1763 lod han en af Videnskabernes Selskabs landmålere, Peter Wilster foretage en opmåling af Vangede, Gentofte og Ordrup byers jorder med henblik på en udskiftning af landsbyfællesskabet. I forbindelse med udskiftningen, som gennemførtes 1765, blev der anlagt en ny, 10 alen bred tilkørsel til Bernstorff i »lige linie« fra Lundehuset. Hvor den nye »avenue« krydsede Jægersborg Allé, blev der anlagt en runddel, nuv. Femvejen, som er det eneste, der i dag minder om Jardins haveplan.



Udsnit af Nicolas-Henri Jardins haveplan for Bernstorff 1759. Det kgl. Bibliotek.

Marmillods opmålinger

Selv om Videnskabernes Selskabs kort kunne være nyttige for vejvæsenet, indeholdt de dog ikke tilstrækkelig mange enkeltheder, f.eks. var landsbyer – selv på målebordsbladene – kun angivet med en cirkel eller med signatur for kirke for sognebyernes vedkommende.

Det var derfor nødvendigt for Marmillod at foretage supplerende opmålinger og at undersøge »terrænets beskaffenhed« og at nivellere vejlinierne.

Det første af disse kort,⁶⁶ som kendes, viser »Plan et Projet d'un Chemin entre Lundhuus et Lingbye«. Opmålingen er foretaget under medvirken af en af de tre lærlinge, H. F. Rosenberg, som i 1786 har beskrevet fremgangsmåden således: »... vil det være nødvendigt, at Området efter den fastsatte Profil blev opmålt paa omtrent 300 Alens Breede paa hver Side og derved Kirkerne, Huuse, Moser, Banker og Gierder m.v. paa det nøyeste blev opmaalt med de fra Basis af trækkende Perpendicularer. Derved kunde man allerbest see sig i Stand til at decidere alle Afvigelser som een eller anden Forhindring udfordrer, hvilket Arbeide ikke kand være meget langvarig, da jeg paa samme Maade har opmaalt Strækningen fra Lundehuus til Lyngbye omtrent 1 Miil i 3 a 4 Dage«.⁶⁷

Det kan ikke afgøres, hvilken af de tre franske ingeniører, der har tegnet kortet, men Marmillod har ved sin underskrift attesteret, at kortet er »Conforme au Plan et Projet qui a été approuvé par Sa Majesté«. Stednavnene er skrevet på en pudsig blanding af fransk og dansk, f.eks. Lundhuus, Róveskovs Bakken, men Lac de Gientofft og Grand Tourbier.⁶⁸

Fra Lundehuset er vist tre veje mod nord:

1. Vieux Chemin, som er Frederik II's kongevej fra 1584.
2. Projet du nouveau Chemin, altså den af kongen godkendte linie for den ny landevej til Fredensborg og
3. Chemin de Bernstorff, vejen til Bernstorffs ny landsted, den nuv. Bernstorffsvej.

De nye veje

Både Marmillods kort og Videnskabernes Selskabs kort viser tydeligt forskellen mellem de gamle og de nye veje. De gamle veje bugtede sig i bløde kurver gennem landskabet, og det gælder både vejene mellem landsbyerne, »biveje«, og de almindelige landeveje, som førte fra landsbyerne til købstaden og forbandt købstæderne indbyrdes, samt de »egentlige« kongeveje. Kongevejene gik dog så vidt muligt uden om

landsbyerne, men tog ikke smålige hensyn til terrænvanskeligheder.

Med Marmillod kom en ny teknik for anlæg af landeveje, chaussées, til Danmark. De var karakteriserede ved deres lige linier og skarpe knæk. De lige linier var ikke blot »Tidens franske ideal«,⁶⁹ men de var også en praktisk nødvendighed. Det var meget lettere at afsætte rette linier, f.eks. mellem kirketårne, til at anlægge vejkasse og grøfter efter, end at afsætte cirkelbuer og overgangskurver. De skarpe knæk havde ikke dengang nogen ulemper for færdselen.

På den ny landevej fra Vibenshus til Lyngby forekommer to tilfælde, hvor det blev nødvendigt at afvige fra den lige linie.

1. Ved Lundehuset, hvor det for at komme uden om huset og igennem terrænet ved Emdrup Sø blev nødvendigt at give vejen et bajonetknæk.

2. Ved Vintappersøen, hvor den lige linie ville komme til at gå tværs gennem søen. Her blev vejen i bløde cirkelbuer ført langs søbredden, og de rejsende fik således en smuk oplevelse.

Denne kurve er dog ikke vist på Wessels kort 1766, skønt det havde været let at medtage denne detalje i mål 1:80.000. Derimod er der lidt nord for Vangede vist en lille sø, Huul Søe vest for vejen, medens Vintappersøen ligger øst for vejen. Måske dette var en af de førnævnte »smaa Feyl«, der skulle rettes inden kortets trykning. Kurven på vejen, men ikke søen er vist på Morvilles Vej=Kort for Rejsende 1781.

Også på Roskildevej måtte man et sted afvige fra den lige linie, som vil have ramt Glostrup Kirke.⁷⁰ På Videnskabernes Selskabs kort over den nordøstlige del af Sjælland fra 1768 er kirken tegnet midt i den lige vej, men på Morvilles Vej=Kort for Rejsende 1781 er der ved kirken vist et bajonetknæk.

Hvis man herefter skal opgøre resultatet af Pionertidens bestræbelser for at forny det danske vejnet, må det blive:

1. At kongen uden om Københavns volde havde fået et smukt sammenhængende net af gode, nye veje mellem sine slotte Frederiksberg, Hørsholm og Fredensborg samt til kongefamiliens gravsteder i Roskilde domkirke og

2. At rigets vigtigste landevej, vejen fra Roskilde forbi Damhuset til Københavns Vesterport var blevet lagt »i lige linie« over Frederiksberg Bakke. Herved var »bjergets« magt blevet brudt, og Christian IV's gamle kongevej »ved Solbjerg uden for København« overlevede som Gammel Kongevej og Smallegade, medens bøndernes »lange stenbro gennem Valby og til Langvadsdam« igen blev en »landsbygade«.⁷¹

Med nedsættelse af Generalvejkommissionen 1778 var man parat til for alvor at tage fat på de nye hovedveje til fremme af den indre samfærdsel, først de sjællandske:⁷²

(København) – Klovtofte – Køge	1778-1788
(København) – Roskilde – Korsør	1779-1791
(København) – Roskilde – Kalundborg	1779-1793
(København) – Brøndsholm – Helsingør	1779-1793
(København) – Amagerbro – Dragør	1780-1790
(København) – Køge – Vordingborg	1793-

Den 1. april 1783 fik kaptajn von Lemvigh instruks om opmålingsarbejderne på Fyn, men det er en anden historie.

HENVISNINGER OG NOTER

1. Ordet kongevej anvendes i forskellige betydninger:

A. Om de særlige landeveje, som Frederik II og Christian IV anlagde på de strækninger, hvor de ofte rejste og som kun måtte benyttes af kongen og de personer, der havde fået hans særlige tilladelse. Gammel Kongevej på Frederiksberg er den sidste rest af den ny »kongevej«, som Christian IV anlagde fra København til Roskilde i 1641-42, jfr. Alex Wittendorff, *Alfarvej og Kongevej, København 1973*, s. 164 og 274 ff.

B. Om de nye hovedlandeveje, som anlagdes ved vejreformerne i slutningen af det 18. århundrede, særlig om vejen København – Hillerød – Helsingør (i modsætning til Strandvejen).

C. I folkemunde om de alfarveje, som forbandt kongsgårdene eller førte til vigtige overfartssteder, således i Vendsyssel, jfr. Bent Jørgensen, *Stednavne og samfærdselshistorie, 1979*, s. 31ff, og på Fyn om vejen mellem kongsgårdene i Odense, Rugård og Hindsgavl, jfr. stiftamtmand Buchwalds indberetning 1795, Landsarki-

vet for Fyn, i modsætning til vejen Odense – Vissenbjerg – Middelfart, som skulle blive vejreformernes ny hovedlandevej. I Dyrehaven hedder vejen mellem Jægersborg og Eremitagen endnu Kongevej, og i Dragør fører Kongevejen til havnen. I 1764 omtales landevejen København – Køge som »den gamle kongevej«. Den havde siden Valdemarstiden ført videre til Vordingborg og Gedser kongsgård, hvorfra der tidligt var overfart til Rosstock.

2. Wittendorff, s. 244ff.

3. »...siden Ambrosius Stub (1705-1758) har man for spøg kaldt hovedstaden for Kongens København. Men det var mere end en spøg...« Steen Eiler Rasmussen, *København, et bysamfunds særpræg og udvikling gennem tiderne, 1969*, s. 45ff.

4. Kancelliets brevbøger, 8. oktober 1585, Rigsarkivet.

5. Wittendorff, s. 199 og 288-89.

6. Ordet alfarvej kan føres tilbage til Jyske Lov 1241 og er i middelalderen det almindeligt brugte ord om offentlig vej. I købstæderne var Algade som re-

- gel den gade, der førte fra torv til byport, og på landet var alfarvej som oftest ensbetydende med landevej, vej for en landsdel, vej som forbandt købstæder og overfartssteder. De vedligeholdtes af herredets bønder og kaldtes derfor også herredsveje, måske oprindeligt »vej til herredets tingsted«, jfr. Wittendorff, s. 10-11.
7. Jørgen Nybo Rasmussen, De ældste danske vejkort. En registrering i Rigsarkivets 1. afdelings kort- og tegningssektion, i Arkiv, tidsskrift for arkivforskning, X, nr. 4, 1985, s. 206. Københavns historie, bd. 3, 1981, s. 176.
 8. Torben Topsøe-Jensen, Ad hjulspor og landeveje, 1966, s. 141.
 9. Nybo Rasmussen, anf. arb., s. 213.
 10. L. A. Madsen, Vevjæsenets ældre Historie, i Dansk Vejtidskrift 1925, s. 191.
 11. Ove Jørgensen, OTONIVM, Odense 1593, 1981, s. 15-18.
 12. Kortet er gengivet i Bo Bramsen, Gamle Danmarkskort, 3. oplag 1975, s. 54.
 13. Peder Koefoed var født i Norge 1728. Efter faderens død 1731 vendte moderen tilbage til Danmark, idet hun var datter af kgl. hofbygmester Ernst Brandenburger (som 1699-1703 havde bygget det første slot på Frederiksberg Bakke). Peder kom i Odense Gymnasium og blev i 1754 alumne på Borchs Kollegium.
 14. Dette og de følgende fire stykker bygges på Asger Lomholt, Landmåling og Fremstilling af Kort under Bestyrelse af Det kongelige Danske Videnskaberne Selskab 1761-1843 (Samlinger til Selskabets Historie IV), Kbh. 1961.
 15. Egil Skall, Københavns Stadsarkivs Kort- og Tegningssamling, manuskript i stadsarkivet 1987.
 16. F.eks. Waghenaers Spieghel der Zeevaert 1583-85, men også Tyge Brahes kort over Hven 1596 og kortet over Holsten i Pontanus' Rerum Danicarum Historia, 1631. Gengivet i Bo Bramsen, Gamle Danmarkskort, 3. oplag 1975, fig. 48, 38 og 57.
 17. Siden 1637 havde Københavns observatorium været på Rundetårn.
 18. Deklinationen eller Misvisningen er vinkelen mellem den geografiske og den magnetiske meridian.
 19. Kortet er gengivet i Wittendorff, s. 218.
 20. Ludvig Boesen, Den ved Øresund beliggende Anselige Stad Helsingørs Beskrivelse..., Aalbøe 1757, s. 59ff. Her citeret efter Topsøe-Jensen, Fem mil langs Øresund, 2. omarb. udg. 1974, s. 24. Set fra Helsingør var Strandvejen altså Københavnsvejen, medens vejen set fra København i 1658 for Erik Dahlbergh var Kronborgvej (via Cronenburgensis) og i 1763 for Peter Wilster var Helsingørs landevej. Vi ser altså her begyndelsen til nyere gadenavneskik, hvorefter en vej ofte navngives efter den lokalitet, som den fører til, f.eks. Lyngbyvej, Frederikssundsvej, Roskildevej. Fra selve København kendes allerede et par ældre eksempler herpå: Frederiksborggade (1650), Helsingørgade (1650) og Frederiksberggade (1728), jfr. Bent Jørgensen, Dansk Gadenavneskik, 1970, s. 32f og Steffen Linvald, Københavnske gadenavne i fortid og nutid, 1967.
 21. Jfr. Topsøe-Jensen, Fem mil... s. 30ff.
 22. Bagernes mølle er vist med vejr-mølle-signatur på Wessels kort. Den kaldtes senere Svanemøllen og brændte 1892.
 23. Geddes eleverede kort 1760-61 i Kbh. stadsarkiv. Udsnit i Københavns historie III bd., 1981, s. 115.
 24. Denne linieføring fremgår af en plan over egnen fra Usserød ved Hirschholm til Helsingør fra 1778. Kortet er gengivet som bilag til Torben Topsøe-Jensen, Kongevejen fra Usserød nord for Hirschholm til Helsingør, udgivet af Museumsforeningen for Hørsholm og Omegn 1965, og i sammes Fem mil langs Øresund, Strandvejens historie, 2. rev. udg. 1974. Det originale kort fandtes dengang i Vejdirektoratet, men er senere overført til Rigsarkivet.
 25. Wittendorff, s. 244ff.

26. Samme, s. 294.
27. Arne Sundbo i Historiske Meddelelser om Kbh., 2. rk., III bd., s. 489ff.
28. L. A. Madsen i Dansk Vejtidskrift 1925, s. 191, jfr. Topsøe-Jensen, Fredensborgvejen, udg. af Museumsforeningen for Hørsholm og Omegn 1975, s. 15ff.
29. Jfr. Wittendorff s. 273, kort over Nordøstsjælland ca. 1700.
30. Jeppe Rasmussen, Da alléerne blev anlagt, Københavns Kronik nr. 18, 1978.
31. Ove Jørgensen, Den første danske Rejsefører, Morvilles Plan for Vej=Kort for Rejsende 1781, i Dansk Vejtidskrift 1987, s. 276-80.
32. Tolkningen af navnene Øster Allé og Nørre Allé har været omtvistet. Medens Østergade, Nørregade og Vestergade inden for voldene betyder gaden, der fører øst, hhv. nord og vest ud af byen, må Øster Allé og Nørre Allé tolkes anderledes. Nørre Allé fører ganske vist i nordlig retning, men i så fald måtte Øster Allé være den østre allé, lige som Nørregade i Ålborg og i Nyborg er den nordlige af flere parallelle, øst-vestgående gader. Otto Mackeprang har ment, at Øster Allé og Nørre Allé måtte opfattes som orienterede mod Østerbro og Nørrebro. Morvilles perspektiv synes ikke at efterlade tvivl om, at Mackeprangs tolkning i princippet er rigtig. Den ellipsebase, som Bent Jørgensen savner (i Dansk Gadenavneskik, 1970, note 5) kunne da være Østerport Allé, dvs. vejen der fører mod Øster Port (og Nørreport Allé), men det må dog erkendes, at der savnes skriftlige belæg for disse former.
33. Som ældste forekomst af navnet Strandvejen anføres i Dansk Gadenavneskik, 1970, s. 178, Generalstabens og Københavns kommunes kort 1903.
34. Wittendorff, s. 232.
35. Samme, s. 233 og Bent Jørgensen, Dansk Stednavneleksikon, Øerne øst for Storebælt, s. 37 og 116.
36. Wittendorff, s. 289.
37. J. T. Lundbye og Victor Hermansen, Roskilde Landevej gennem Tiderne, 1927.
38. Erik Pontoppidan, Den danske Atlas II, 1764, noten s. 66.
39. Wittendorff, s. 222-23.
40. Knud Klem, Generalvejkommisssionens Virksomhed, Af det ældre danske Vejvæsens Historie, i Festskrift til Knud Fabricius, Kbh. 1945, s. 192. Også trykt i Fortid og Nutid 1945-46, s. 183-99.
41. Linvald, det i note 20 anf. arb., passim.
42. Wittendorff, s. 284.
43. Christian Elling og Axel Nygaard, Det gamle København, Kbh. 1947, s. 117-28, om promenader.
44. Michelin, Guide Vert, Paris et sa banlieu, 1976, s. 48, jfr. Elling, anf. arb. s. 122.
45. Edmund N. Bacon, Design of Cities, London 1967, s. 172-81, development of Paris.
46. Wittendorff, s. 281, teksten til fig. 41.
47. Elling, anf. arb. s. 118 og 124.
48. L. A. Madsen i Dansk Vejtidskrift, 1925, s. 191-92.
49. Promemoria 4. maj 1797 i Rentekammerets vejkontors j.sag 357/1828, Rigsarkivet.
50. Rigsarkivet, Kort- og tegningssamlingen, Vejdirektoratet 1489, 20. Jeg skylder lederen af Rigsarkivets kort- og tegningssamling, arkivar Jørgen Nybo Rasmussen tak for at have henvendt min opmærksomhed på denne tegning, hvis fransksprogede titel her er gengivet i min oversættelse.
51. L. A. Madsen, anf. arb. s. 191, jfr. Bent Jørgensen, Dansk Gadenavneskik 1970, s. 191: Også Roskildevej – indtil 1871 udgående fra kommunegrænsen ved Sorte Hest (dvs. krydset Vesterbrogade – Vesterfælledvej) – falder nu ind under byområdet.
52. Kgl. resolution nr. 33 af 13. febr. 1771 i Generalitets- og Kommissariatskollegiet, vejsager, Rentekammeret 453,1, Rigsarkivet.
53. Rigsarkivet, Kort- og tegningssam-

lingen, Vejdirektoratet 1489, 17.

Jeg skylder Jørgen Nybo Rasmussen tak for også at have gjort mig opmærksom på denne plan.

54. Marmillods tekst lyder: Plan du chemin dans la traverse du Faubourg de la Porte d'Ouest et projet du rétablissement du pavé et ponts, depuis la 1.re Barrière á bascule sur le glacis jusques a 34 toises 1/6 au delá de la pierre qui indique le 1er quart de Mile, et la traversant les Champs jusques á la rencontre du pavé de Friderichsberg; relativement au Détail Estimatif en datte du 12. Fevrier 1772«. Tegningen er i mål 1:1.000 og er 143 x 17 cm. 5 steder er påklæbet tværprofilplaner tværs over kortet.
55. Original i Københavns Bymuseum.
56. Kortet er, ligesom Gottfried Hoffmanns kort, gengivet i Steffen Linvald, Københavnske Gadenavne i fortid og nutid 1967.
57. Wittendorff, s. 210-12.
58. Linvald, s. 52. Navnet Vesterbros Passage bevarede længe i folkemunde og bruges i Trap 1880, selvom det i 1874 officielt blev stadfæstet, at det rigtige navn var Vesterbrogade, jfr. Bent Jørgensen, Dansk Gadenavneskik 1970, s. 83. Endnu mere vedholdende er Salmonsens Konversationsleksikon, som i bd. X, 1900, s. 541 skriver: Hovedfærdelseslinien fra den gamle By til Forstaden Vesterbro, den saakaldte Vesterbro Passage... og ...Hovedfacaden [af det ny rådhus] ud mod Vesterbros Passage... og på næste side: [Forstaden] Vesterbro staar i Forbindelse med den gamle By ved den nævnte Vesterbro Passage..., medens Frihedsstøtten siges (i bd. VII, 1897, s. 148) at ligge ...paa Vesterbro ved København... Her er altså ikke tvivl om, at Vesterbro Passage (uden genitiv-s) betegner gaden fra Vestervoldgade til omkring Tivolis hovedindgang.
59. Den originale tekst lyder: »Dessein d'un Pont en maconnerie de 22½ aunes de longueur de voute, et 6 aunes d'ouverture, avec un mur de rampe pour un abrevoir; a construire dans le Faubourg de la Porte d'Ouest, 283 toises 5 pieds ½ au de là de la derniere Barriere du glacis et en place d'un vieux pont sur la ruisseau provenant du Lac St. Jørgen. Relativement au Détail Estimatif en datte du 12 Fevrier 1772«, sign. Marmillod. Planen indeholder 1) Plan, 2) Coupe og 3) Elevation.
60. Torben Topsøe-Jensen, Ad hjulspor og landeveje, 1966, s. 148, og Kirsten-Elizabeth Høgsbro, Broer, besværlige monumenter, i Dansk Vejtidskrift 1987, 281.
61. Henrik Stissing Jensen, Da Danmark fik kortlagte veje, i Siden Saxo 1984, nr. 2, s. 10.
62. Kirsten-Elizabeth Høgsbro, anf. arb. s. 283 og forsiden.
63. Ove Jørgensen, Morvilles Plan..., i Dansk Vejtidskrift 1987, s. 277.
64. Eiler Nystrøm, Fra Nordsjællands Øresundskyst. Gentofte, Lyngby og Søllerød sogne i fortid og nutid, 1938, s. 58ff.
65. Sys Hartmann, 50 palæer og landsteder, 1977, s. 109ff.
66. Kortet er gengivet i Geografisk Tidsskrift 1953, fig. 2. Tegningen var dengang i Overvejinspektørens arkiv, men er nu afleveret til Rigsarkivet.
67. Håndskrevet erklæring angående de nye landevejs anlæg i Fyn. Selve erklæringen er udateret, men den er bilag til et promemoria, dateret 3. juli 1786 i Rentekammerets kontor for vejsager, j.nr. 289/1786, Rigsarkivet.
68. a) Lundhuus, Lundehuset, traktørsted ved Emdrup Lund, den lille skov øst for Emdrup sø, jfr. Wittendorff s. 245 og 294.
b) Róveskovs Bakken kaldes på Wilsters kort 1763 for Refsgaards Backe, Rævegårds bakke, jfr. Nystrøm s. 218.
c) Lac de Gientoft, Gentofte sø, jfr. John Kousgård Sørensen, Danske sø- og ånavne II, 1973, s. 224ff.

d) Grand Tourbier, I[ac] er en direkte oversættelse af Store Tårnbjerg, jfr. Tjørnegård (Nystrøm 1938, s. 144 og 169) samt Ib Lumholt, Ordforrådet i Sokkelunds herreds marknavne, 1967, s. 140, MB 1682, Tiørnbiers Aas og MK (1765) Tiørn Biergene). Omtydningen af tjørn »torn« til tårn, fransk tour, kan dog ikke skyldes de franske ingeniører, men kan jävnføres med udviklingen af landsbynavnet Tårnby på Amager og Tårnborg med kirken ved Korsør, jfr. Dansk Stednavneleksikon I, 1981, s. 126.

Søen hedder nu Vintappersøen, jfr. Nystrøm s. 218.

69. Nybo Rasmussen, det i note 7 anf. arb. s. 216.

70. Egon Funch og Ejvind Tofte, Roskilde Landevej, i samarbejde med Historisk Selskab for Glostrup, Brøndby, Albertslund og Vallensbæk, i serien Ved Sund og Bælt, Hernovs forlag 1986, s. 35.

71. Wittendorff, s. 212.

72. Topsøe-Jensen, det i note 8 anf. arb. s. 148.

Jeg skylder eksp.sekr. Egil Skall tak for støtte og hjælp under den afsluttende redaktion af artiklen.

Charles Ambt og gadeplanlægningen i Vestervold kvarter

Af Caspar Jørgensen, Tim Knudsen og Anders Møller

Omkring århundredeskiftet intensiveredes forsøgene på at styre og regulere Københavns vækst. Tekniske anlæg som vandforsyning og kloaksystem, hvis første generation var opbygget i 1850-erne og 1860-erne, blev udvidet og forbedret væsentligt. Det blev eksempelvis først muligt at tilslutte vandklosetter til kloaksystemet. Afgørende skridt i planlægningen af byens trafiknet blev taget. Allerede i 1885 udarbejdede man den første sporvejsplan for siden i 1911 at kommunalisere sporvejene. Københavns nuværende nærbanenet og hovedbanegårdens flytning blev planlagt, ligesom flere af de vigtigste indfaldsveje sikredes i disse år. Man arbejdede nu mere bevidst med en funktionel opdeling af byen i zoner. Nye velhaver-kvarterer som Ryvangen blev udlagt, og Frihavnen blev planlagt som et særlig erhvervsområde. I stedet for spadse-reparker anlagde man *brugsparker* til befolkningens rekreation. Københavns Kommunes areal blev udvidet til det tre-dobbelte ved indlemmelserne af Valby, Brønshøj og Sundbyerne, ligesom store grundarealer blev opkøbt for at kunne styre bybygningen. Samtidig fortsatte man bestræbelserne på at regulere boligbyggeriet og især hindre baggårdsbyggeriet. Det er fristende at opfatte de forskellige tiltag som et gennembrud for den københavnske bybygning.¹

Det er næppe tilfældigt, at et sådant gennembrud kom i årene omkring 1900, for selvom omdannelsen af København fra en traditionel handels- og kongelig residensstad til en moderne industriel storby var en langstrakt proces, er det, som om forandringerne skete med særlig kraft i disse år. Mens stort set hele befolkningen endnu i 1855 havde været samlet bag voldene, aftog dette områdes andel af befolkningen til 46% i 1880 og kun 15% i 1916. Samtidig kom det voksende antal industrielle virksomheder til at præge byen. Efterhånden som den enkelte virksomhed beskæftigede flere, tog nye maskiner og produktionsgange i brug, måtte den optage mere plads. Mange valgte da at opføre nye

funktionsspecialiserede fabriksbygninger i byens udkant, hvor grundpriserne var lave og pladsen endnu rigelig. Hvor industrien ligesom befolkningen havde været samlet i byens hjerte i 1855 og endnu i 1873, fandtes den i store koncentrationer på det ydre Nørrebro og ydre Frederiksberg samt i Valby 1916. Kun een fjerdedel af industriarbejderne var nu beskæftiget i bykernen.² Samtidig affolkedes de gamle bydele især middelalderbyen for at give plads til forretninger, fremstillingserhverv som eksempelvis systuer og avistrykkerier, samt kontorer. Nye og store forretnings- og kontorbygninger blev opført i stedet for den traditionelle bebyggelse, hvor bolig, forretning, værksted og lager ofte var gået op i en højere enhed. Disse »ombygninger« kulminerede i årene fra 1895 til 1910. Mens der i 1855 havde boet 68.000 mennesker i den middelalderlige bydel og 59.000 i 1880, var de svundet ind til 33.000 i 1916.³

I forsøgene på at nyordne og regulere den voksende by spillede en lille kreds af ingeniører en væsentlig rolle ved siden af beslutningstagerne i kommunalbestyrelsen. Særlig fremtrædende blandt dem var Charles Ambt, Københavns stadsingeniør fra 1886 til 1902 og derefter DSBs ge-



Udsigt fra Rådhusstårnet mod syd, 1898. Bag Ny Carlsberg Glyptoteket, der blev indviet i 1897, ses Tømmergraven, Kalvebodstrand og Amager. Fotografi af Peter Elfelt. Københavns Bymuseum. Udsnit.

neraldirektør indtil 1915. Hvor den temmelig dominerende hovedperson i 1860-erne og 1870-erne, arkitekten Ferdinand Meldahl, havde en magtfuld position på Kunstakademiet og tillige var medlem af Borgerrepræsentationen 1866-92, var det i årene omkring århundredeskiftet en kommunal embedsmand, Ambt, der fremlagde ideerne og stod for deres praktiske gennemførelse.

Det lykkedes nemlig Ambt at give stadsingeniørembedet en særstilling i forhold til de øvrige tekniske embeder under magistratens 4. afdeling. Stadsingeniøren deltog i alle referater under 4. afdeling, og forhandlede for kommunen med andre myndigheder om forhold så vigtige som fælledsagen, ordningen af jernbaneforholdene og Frihavnen. Herved fik embedet den koordinerende karakter, man tidligere havde savnet, og som var en forudsætning for en mere omfattende planlægning. Gennem betænkninger, for det meste korte responsa til de forskellige magistratsafdelinger, havde stadsingeniøren yderligere mulighed for at minde om sine synspunkter »vedrørende stadens udvikling, så vel i al almindelighed som specielt i teknisk, æstetisk og hygiejnisk henseende«.⁴

I 1887 udtalte man sig i 65 sager, år 1900 var tallet vokset til 220, og efter indlemmelserne drejede det sig i 1902 om 696 sager.⁵ Stadsingeniørembedet kan imidlertid næppe karakteriseres som bureaukratisk. I Ambts tid steg antallet af fastansatte medarbejdere kun fra to til seks, mens de løstansatte øgedes fra seks til 42.⁶ Der arbejdedes ikke efter detaljerede regler. Intentionerne blev sat igennem ved forhandling, overenskomster og overtalelser, ved professionel og ikke legal autoritet.⁷

Charles Ambts indsats er til en vis grad gået i glemmebogen. Der findes dog nogle enkelte arbejder, der omtaler denne foregangsmand i Københavns planlægning. Således er nogle af de mere tekniske aspekter behandlet, særlig kloakanlæggene.⁸ Også de organisatoriske forhold er fremdraget.⁹ Og endelig er der forsøgt givet en samlet fremstilling af byplanlægningen i København fra 1840 til 1917.¹⁰ I denne artikel skal vi forsøge at gå lidt nærmere ind på en enkelt side af Charles Ambts indsats, nemlig gadeplanlægningen i et afgrænset område.

Charles Ambts gadeplanlægning var en del af hans byplanlægnings koncept. Som det fremgår af hans programmatisk foredrag i den Tekniske Forening 1888 var Ambt påvirket af tyske planlæggere som Baumeister og Stübbens, hvis ideer igen kan føres tilbage til Haussmanns fornyelse af Paris i årene fra 1853 til 1869. Her skabtes ved hjælp af voldsomme gadegennembrud, der var en enevældig hersker værdig, cirkula-

tion i så vel trafikale som hygiejnisk henseende gennem det gamle og tætte bylegeme. Denne gadeplanlægning var præget af de rette linier og en forkærlighed for diagonalgader. Som det vil fremgå af det følgende, formåede Amtet imidlertid senere i hvert fald delvis at tage hensyn til reaktionen imod disse planlægningsidealer.

Amtet udarbejdede gadeplaner for en række delområder. Det største var de distrikter, der kort efter århundredeskiftet blev indlemmet i kommunen. Allerede før indlemmelserne effektueredes, var man begyndt at foretage opmålinger og udtænke nye vejforbindelser. I brokvartererne lå planområderne mere spredt: syd og øst for Gasværkshavnen ved Kalvebodstrand, Bryggervangen, Vognmandsmarken og villakvarteret ved Strandvejen (Ryvangen). I Voldkvartererne afsluttedes og tilpassedes den plan, der var blevet vedtaget 1872 og revideret 1885, ved detailplaner for Østerglaci samt området mellem Vester (H.C. Andersens) Boulevard og Hovedbanegården, hvortil sluttede sig vejforbindelser til en ny Langebro. Planerne omfattede således ubebyggede områder. Udvidelse eller anlæg af radialgaderne Strandvejen, Strandboulevarden, Aaboulevarden, Sønderboulevard, forlængelsen af Tagensvej og Nordvestvejen (Rantzausgade) viser dog, at man søgte at forbinde byens kerne med yderkvartererne, og antyder, at man tænkte i større enheder end der officielt blev udarbejdet planer for.¹¹

Amtet arbejdede med byen som en helhed, selvom man ikke synes at have skabt en generalplan. Hensynet til helheden viser sig oftest i sager om enkelte spørgsmål eksempelvis placeringen af en skole eller en gades bredde. Viljen til at danne sig et overblik fremgår ligeledes af, at Amtet i 1880-erne udarbejdede kort, hvor påtænkte og nyanlagte gader var indtegnet.¹² Fra 1890 foreligger flere »udkast til byens udvidelse mellem Vester Voldgade og Vester Kirkegård« signeret af Amtet, altså et eksempel på en plan, der omfatter dele af både vold- og brokvartererne. I det følgende vil vi begrænse os til planlægningen af dette område.

Amtets udgangspunkt var planerne for henholdsvis Stadens udenbys grunde og Fæstningsterrænet. Tilbage i 1857 havde Borgerrepræsentationen autoriseret en række kommunikationslinier udenfor demarkationsterrænet, efter at to kommissioner havde overvejet sagen grundigt og sat den i forbindelse med de første kloakplaner. På Vesterbro drejede det sig om en vej fra det påtænkte torv (Vesterbros Torv) til Vesterfælledvej samt, hvad der senere blev til Istedgade og en gade langs jernbanen (Sønder Boulevard). De to sidste var uden forbindelse med den indre by.



»Udkast til Byens Udvidelse mellem Vestervoldgade og Vestre Kirkegaard. Under Forudsætning af Gennemførelsen af Jernbanekommissionens Plan.« Plan af Charles Ambt, 1890. Københavns Stadsarkiv. Udsnit.



Coldings plan 1854. Københavns Stadsarkiv. Udsnit som viser Vesterbro.

Hertil kom en række tværgader.¹³ Initiativet til vejplanen var i 1854 udgået fra arkitekterne J. Herholdt og Wohler,¹⁴ der på samme tid var optaget af villabyggeri på Frederiksberg.¹⁵ Det vides, at Herholdt i 1855 var blevet færdig med et udkast til vejplanen,¹⁶ og at arkitekt Nebelong, der i 1863 blev stadsbygmester, arbejdede videre med den; men forholdet mellem udkastene og det vedtagne er endnu uklart.

Den første linie blev hurtigt opgivet,¹⁷ kun det korte stykke (Svendsgade) fra Vesterbros Torv til Absalonsgade blev realiseret. I det hele taget er det karakteristisk, at planen først skulle søges gennemført lidt efter lidt, og at Borgerrepræsentationen forventede, at de berørte grundejere vederlagsfrit kom kommunen i møde ved afståelse af de nødvendige grundstykker.

Planen for Fæstningsterrænet var blevet godkendt af kongen i 1872. I følge denne skulle Stormgade og Ny Vestergade forlænges i lige linie parallelt med Vesterbrogade så at sige ud i det blå, for, som Ambt senere påpegede, viser planen ikke, hvordan disse gader kunne sættes i forbindelse med gadenettet på Vesterbro. Ny Vestergade måtte ende blindt eller drejes mod den kajgade, der tænkes anlagt langs havnen. Stormgade kunne derimod føres videre ad den gamle jernbanevold (Sønder Boule-

vard), som havde mistet sin funktion efter at man i 1864 havde taget den nye banegård nord for Vesterbrogade i brug. Den brede fortsættelse af Nørrevoldgade førte fra nuværende Jarmers Plads til Ny Vestergades forlængelse, hvor den bøjede svagt, og videre til havnen. Fra rondellen ved Frihedsstøtten ledte en noget smallere gade i lige linie mod havnen. Gaderne skulle stort set krydse hinanden vinkelret og danne derved et skakbrætmonster. Mønsteret var grovmasket, for man havde afholdt sig fra at angive bigader. Foruden Tivoli, hvis areal blev beskåret kraftigt, var der afsat plads til Aborreparken, kun adskilt fra Ørstedsparken af Gyldenløvesgade. Endelig var det tanken at bevare en lille udsigtshøj ved havnen, resterne af Rysenstens bastion.

Det gik imidlertid langsomt med udstykningen af grunde, for det viste sig, at der var uoverensstemmelse mellem planen og virkeligheden. En af de første større permanente bygninger i Vestervold Kvarter, Industrieforeningen, opført 1870-72, lå 24 alen nærmere Vester Voldgade end forudsat.¹⁸ Borgerrepræsentationen måtte bl.a. derfor vedtage en revideret plan, der blev godkendt af kongen i 1885.¹⁹

Forud for ændringerne var sagen blevet drøftet i Udvalget for Fæstningsterrænets Realisation. Her havde kemikeren professor Julius Thomsen, der var medlem af Borgerrepræsentationen 1861-1894, fremlagt en plan til en forandret bebyggelse af området vest for Vester Voldgade i 1880. Og i 1882 fremkom daværende viceinspektør Ambt efter magistratens anmodning også med en plan. Målet var at undgå den kraf-



Den vedtagne bebyggelsesplan for fæstningsterrænet, 1872. Københavns Stadsarkiv. Udsnit.



Forslag til gadelinier i området vest for Vester Voldgade efter Julius Thomsens anvisninger, 1880. Københavns Stadsarkiv. Udsnit.

tige beskæring af Tivoli, som var forudsat i 1872. Ambt holdt sig til skakbrætprincippet. Tanken var alene at føre Ny Vestergades forlængelse igennem i øst-vestlig retning, foruden Vesterbrogade og kajgaden. Fra vest skulle Ny Stormgade i skråretning føres sammen med Ny Vestergades forlængelse ud for Tivoli. Nær Vester Voldgade var det tanken at udlægge en rondel. Herfra forgrenede gaden sig til Stormgade, Ny Vestergade og Ny Kongensgade. Hvorved der dannedes en trekantet plads. Ambt

Charles Ambt og gadeplanlægningen i Vestervold kvarter



Forslag til gadeanlæg i området vest for Vester Voldgade af Charles Ambt, 6. juni 1882.
Københavns Stadsarkiv. Udsnit.

ønskede ikke at fastholde den 80 alen brede boulevard fra 1872-planen mellem Vesterbrogade og havnen; han mente nemlig ikke, at der ville blive nogen luksusfærdsel i den retning. En ny 40 alen bred gade udlagt nærmere byen samt Vester Voldgade ville være tilstrækkelig til færdselen imod havnen. Området mellem Tivoli og Halmtorvet (udfor Vartov) var tænkt bebygget med isolerede offentlige bygninger omgivet af beplantede arealer ned imod vandpartiet i Tivoli. Hele østsiden af den afkortede Vester Boulevard skulle bebygges, således at torvepladsen mellem Studiestræde og Jernbanegade faldt bort. Herved kunne Ambt opnå et større bebygget areal samt en klarere afgrænsning af boulevarden.²⁰

Udvalget bifaldt imidlertid ikke Ambts plan, men tilsluttede sig istedet den af professor Thomsen udarbejdede.²¹ I den, som kendes i utallige variationer oftest ren- eller gennemtegnet af Stadskonduktør Krak, bedre kendt som udgiver af Kraks Vejviser, og senere Ambt, bibeholdtes Vester Boulevard, der rykkes nærmere den indre by, således at den løb parallelt med Vester Voldgade. Karreerne mellem de to gader blev derved næsten halvt så dybe som i planen fra 1872, dog uden at det hindrede baggårdsbebyggelse. Stormgades forlængelse førtes i en bue uden om Tivoli Søen, så den på et stykke faldt sammen med Ny Vestergades forlængelse. Endelig blev torvet mellem Jernbanegade og Studiestræde flyttet en karé mod syd. Disse ændringer blev optaget i den reviderede plan for Fæstningsterrænet af 1885.²²

I modsætning til den reviderede plan er bigaderne angivet på Thomsens planer. De er udlagt efter skakbrætprincippet. En gade ført skråt fra Stormgade til Bern-



Den reviderede Bebyggelsesplan for fæstningsterrænet, 1885. Københavns Stadsarkiv. Udsnit.

storffsgades udmunding i Ved Kalvebodstrand udgør en undtagelse. Den er et tidligt og lidt uelegant eksempel på en diagonalgade, en gadetype som Ambt fandt uundværlig i sit foredrag 1888. Tanken med gaden må have været at lede færdselen fra Stormgade til Vesterbro både ad Kalvebodstrand og Stormgades forlængelse.

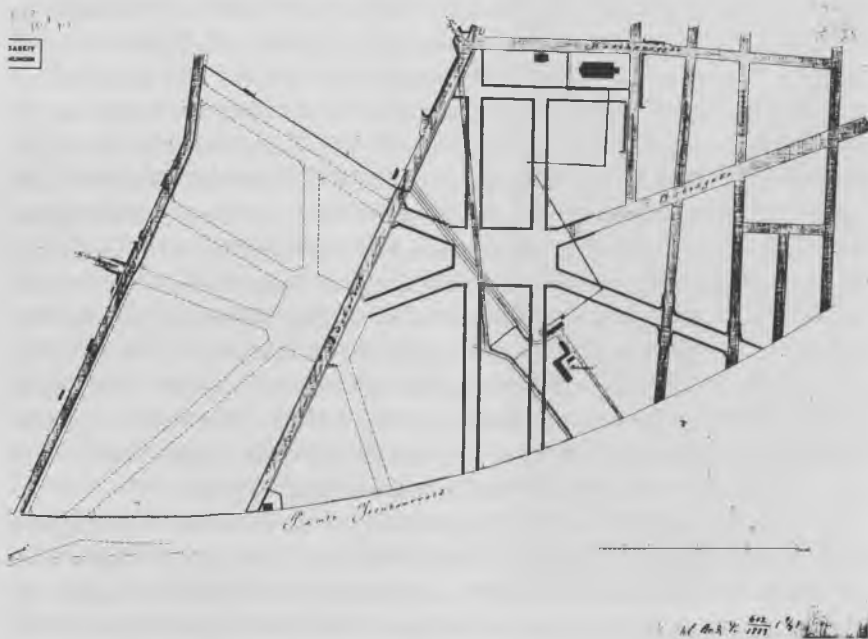
Samtidig med at disse ændringer var under forberedelse, voksede presset for at sikre forbindelsen mellem Vesterbro og den gamle bydel. 1882 havde 178 grundejere fra Vesterbro indsendt et andragende til Kommunen for at fremskynde anlæggelsen af Ny Stormgade. Heri hedder det bl.a.: »Færdselen på Vesterbrogade er som bekendt i de seneste år tiltaget i en foruroligende grad, hvorom mange ulykkestilfælde bærer vidnesbyrd. Forsåvidt dette er en følge af, at Vesterbrogade optager hovedlandevejen fra Roskilde, Frederiksberg Allé og Gammelkongevej er der jo intet at gøre derved, men nogen færdsel burde drages ind i byen ad andre veje. Dette gælder således om færdselen fra Valby og fabrikkerne ved Bakkegårdsvej, navnlig Carlsberg Bryggerierne, Cikoriefabrikkerne, Cementfabrikken m.fl. Det ville utvivlsomt være af ikke ringe betydning, om de mange tungtlæssede vogne fra de nævnte fabrikker og færdselen fra Valby kunne drages nedad en anden hovedåre end Vesterbrogade og sammes snævre fortsættelse inde i byen. Ved Stormgades forlængelse ligger Kvægtorvet, Gasværket, flere kemiske fabrikker og store strand- og stenpladser, fra hvilke der daglig kører mange læs og føres kvæg og heste indad, for det meste til og ad Vesterbrogade. Fra Gasværkerne og deres store oplagspladser, hvorfra der har udviklet sig en stadig tiltagende trafik, haves foruden ad Vesterbrogade, kun forbindelse med byen ved gaden »Ved Kalvebodstrand«, som på flere steder indsnævres i en sådan grad, at færdselen bliver meget besværlig, og her kører endda jernbanetog. Vi tror, at en del af denne færdsel vil blive bortledet ved gennemførelsen af Stormgade og dens forlængelse over Stadsgraven til Reventlowsgade.... For at optage trafikken fra Valby og Carlsberg Bryggerierne udfordres noget mere, såsom Bakkegårdsvejens forlængelse til Enghavevej eller til Stormgades forlængelse«. ²³

På Vesterbro arbejdede man videre med gennemførelsen af Istedgade efter planen fra 1857. Endnu i begyndelsen af 1880-erne eksisterede Istedgade kun på stykket mellem nuværende Abel Cathrines Gade og Absalonsgade dog afbrudt af reberbanen ved Eskildsgade. I juni 1885 vedtog Borgerrepræsentationen forlængelsen af både Istedgade mod øst, Colbjørnsensgade og Helgolandsgade, samt at der i dette område

kun måtte opføres huse med lejligheder på mindst fire værelser.²⁴ En bestemmelse, der sandsynligvis var en følge af grundejernes skrivelse. For heri hed det, at »hvis kommunalbestyrelsen vil lade denne del af Vesterbro henligge i samme upåagtede tilstand som hidtil, vil det blive den uundgåelige følge, at alle ubebyggede grunde vil blive bebygget med boliger for arbejdere... et arbejderkvarter, der er stort, er også altid slet«.

Det følgende år sikrede man Istedgades forlængelse mod vest indtil Enghave Plads.²⁵ Det skete efter en plan, stadskonduktør Krak havde udarbejdet i 1883 for det i 1880 nedsatte vejudvalg. Her er også Dybbølgade indtil Sønder Boulevard angivet.²⁶ På Kraks plan, hvor Enghave Plads vist optræder for første gang, er pladsen placeret på en sådan måde, at Istedgade og Dybbølgade samt deres korte forlængelser mod Enghavevej udstråler fra pladsens hjørner som diagonalgader. Men det fremgår ikke hvilke punkter de skal forbinde.

Efter at den ændrede bebyggelsesplan for fæstningsterrænet var stad-



Forslag til gadelinier i området omkring Enghave Plads af stadskonduktør Krak, 1883. Københavns Stadsarkiv. Udsnit.

fæstet af kongen den 21. februar 1885, besluttede Borgerrepræsentationen at sælge de to kareer nord for den nuværende Rådhusplads 13. juli 1885. I november vedtog man både anlæggelsen af Vester Boulevard med fire træerækker fra Gyldenløvesgade til Jernbanegade og sløjfningen af volden syd for Vesterbrogade. I første omgang dog kun afgravningen af Gyldenløves Bastion (ved Rådhuspladsen) for i 1888 at gå videre med kurtinen mellem Ny Kongensgade og Rysensteens Bastion.²⁷ Under behandlingen af det sidste punkt kom det betegnende nok frem, at Borgerrepræsentationen ikke var orienteret om Udvalget for Fæstningsterrænets Realisations arbejde med detailplanlægningen af Vestervold Kvarter. Det var Meldahl, der lidt ironisk gjorde opmærksom på dette tilfælde, hvor planlægningen i realiteten var overladt til nogle få »eksperter«. Han benyttede lejligheden til at opfordre magistraten til at fortsætte arbejdet og ikke overraskende at afsætte plads til rekreative arealer samt visse anlæg f.eks. hospitaler. Borgmester Øllgaard skyndte sig at fastslå, at det ikke var detailplanlægningen, der var til behandling.²⁸ Borgerrepræsentationen måtte vente fem år før der blev lejlighed til at tage stilling til forløbet af gaderne mellem Vester Voldgade og Vester Boulevard syd for Rådhuspladsen, og først i 1899 kunne man vedtage en gadeplan for det såkaldte Rysensteenskvartier.²⁹

Inden da var der blevet fremsat mange forslag om placeringen og opførelsen af nye offentlige bygninger i området. De fremkom løsrevet fra hinanden og stillede ikke helt små krav til den nye stadsingeniørs koordinationsevner, men gav ham samtidig mulighed for at afprøve, hvordan forbindelseslinierne gennem kvarteret kunne udformes mest hensigtsmæssigt.

I efteråret 1887 foreslog Borgmester H.N. Hansen, at den nye Vester Friskole fik en grund i Vester Voldgade mellem Ny Vestergade og Stormgade. Efter Ambts mening krævede valget af en passende grund egentlig en bebyggelsesplan. Men en sådan kunne ikke udarbejdes før, der var taget stilling til placeringen af de øvrige nye offentlige bygninger i området – på det tidspunkt Rådhuset og Banegården. Derfor foretrak Ambt at lægge skolen længere mod syd efter Ny Kongensgade, hvor den ikke ville blokere for den fremtidige planlægning.³⁰

Få måneder senere forelå et forslag fra professor Storck om opførelse af en kirke med en omliggende plads, hvor Ny Kongensgades forlængelse krydsede Colbjørnsensgades forlængelse. Ifølge stadsingeniøren ville et sådant anlæg komme til at ligge for tæt på den projekterede banegård.



Vester Boulevard set fra Rådhuspladsen, 1931. Fotografi. Københavns Bymuseum. Udsnit.

Istedet foreslog han kirken placeret midt på en plads mellem Stormgade og Ny Vestergade, Vester Boulevard og Vester Voldgade, og gerne lidt højere end gadeniveauet. Byggegrundene nord og syd for kirkepladsen burde forbeholdes fremtrædende offentlige bygninger, der kunne udfylde hele facadelængden, eksempelvis Glyptotheket, som brygger Jacobsen få dage tidligere havde tilbudt det offentlige. Med andre ord en monumental plads, der var en værdig konkurrent til Meldahls bebyggelse omkring Marmor Kirken. Men projektet blev ikke realiseret.

Ambt arbejdede dog ikke forgæves, for han benyttede lejligheden til at propagandere for sin kæphest: diagonalgader. Så sent som fire dage før han daterede sin erklæring om kirkepladsen, havde han talt varmt for denne plantype i sit foredrag i Den tekniske Forening. Planen omfattede ikke kun den projekterede kirkeplads, men hele området mellem Vester Voldgade og Vesterbro. Midt heri foreslog han udlagt yderligere en plads, som skulle gennemkrydses af et sæt »diagonalforbindelser«.

Der tales ikke længere om skrå linier, for stadsingeniøren havde sat sig ind i den internationale (dvs. den tyske) litteratur om emnet og været på studierejser. Men stadig fremgår det ikke helt klart, hverken af planen eller den medfølgende erklæring, hvad gaderne mere præcist skulle forbinde.³¹

I sit foredrag havde Ambt ivrigt anbefalet diagonalgader og frarådet at udlægge bigader efter rektangelsystemet, som man tidligere havde benyttet i Nykøbenhavn, Nørrevold Kvarter og i de ældre dele af brokvartererne. Han fandt, at systemet alene på grund af sine evindelige ens perspektiver og mangel på særpræg ikke kunne anbefales. »Alle veje er lige lange, lige kedsommelige og dels lige stygge, ja hvis der ikke hist og her blev indskudt nogen beplantning, placeret nogle offentlige bygninger eller i forretningsgader tilvejebragt et særlig liv, ville man ikke forbinde noget begreb med de enkelte gader«. ³² Gaderne skulle have en individuel karakter. Hermed nærmede Ambt og før ham Stübber sig de ideer, som østrigeren Camillo Sitte det følgende år fremlagde i sin bog *Der Städtebau*. Men af gode grunde havde Ambt ikke i 1888 optaget disse i sine overvejelser. Hovedindvendingen mod skakbrætplanerne var såle-



Glyptoteket set fra Dantes Plads, ca. 1910. Postkort. Københavns Bymuseum.

des praktisk begrundet. For Ambt var gadernes vigtigste funktion (dette begreb anvendes *ikke* af Ambt selv) at forbinde forskellige punkter i byen. Løstes denne opgave tilfredsstillende ville også de æstetiske krav kunne opfyldes. Dette skete bedst ved udlægning af diagonalgader mellem skæringspunkterne for radial- og ringgader og de ved sådanne punkter naturlig opstode pladser, eller mellem offentlige bygninger, banegårde og andre færdselscentre. Netop fordi diagonalgaderne udgjorde bekvemme forbindelser, mente Ambt, at færdslen søgte dem ofte i lige så stort mål som radialgaderne og i reglen mere end ringgaderne.³³ Diagonalgaderne havde den fordel, ifølge Ambt der citerede Stübben, at »Byen på en vis måde ligger gennemsigtig for os, og det at finde sig til rette er ligeså let som i et efter en klar grundplan bygget hus. Dette frembringer en følelse af behagelighed og sikkerhed, en vis følelse af venskab for byen, i hvilken man bevæger sig, som den fremmede stedse vil savne i en systemløst anlagt by.«³⁴

Borgmester Øllgaard var ikke meget for at bryde med det traditionelle skakbrætprincip. Striden samlede sig om, hvorvidt Ny Kongensgade burde forlænges i en *ret linie* følgende det traditionelle system eller om den skulle bøjes ud mod havnen. Vel sagtens for ikke at provokere, omtalte Ambt den sidste løsning som, at gaden forlængedes *retvinklet* på Vester Voldgade. Hertil kom, at selvom borgmesteren måtte erklære sig enig med stadsingeniøren i, at det ikke gik an at løse gadespørgsmålene enkeltvis, var han på den anden side noget betænkelig ved at kombinere igen alt for meget, »da dermed afgørelsen let bliver umulig, så meget mere som jernbanespørgsmålet er svævende.«³⁵ Det bremsede imidlertid ikke Ambt, for han kunne, vel netop på grund af Øllgaards uvilje mod at kombinere alt for meget, henvise til, at retningen af Ny Kongensgades forlængelse ikke var blevet bestemt i planen af 1885. En lige forlængelse ville løbe blindt ud ved Kvægtorvet. Det måtte være vigtigere at sætte Ny Kongensgade i bekvem forbindelse med Kajgaden. Endelig mente han, at Langebro måtte forbindes med Bernstorffsgade.³⁶

Ambt udarbejdede utallige variationer over dette tema i den følgende tid. Eksempelvis en plan, hvor han udlagde gaderne efter skakbrætprincippet, men drejede dem 45° i forhold til Bernstorffsgade og Vester Boulevard, således at de kunne fungere som diagonalgader. Helt gennemført er planen ikke, for på den udspærrede plads i midten er den påtænkte kirke placeret, således at den til en vis grad spærrede for den direkte forbindelse.³⁷

Charles Ambt og gadeplanlægningen i Vestervold kvarter



22. marts 1889



9. januar 1891



Juni 1894



September 1894

Forslag til gadeanlæg i Ryssensteens-kvarteret, 1889-1894 udarbejdet af Charles Ambt. Vest er opad. Den brede gade fornedet er Vester Boulevard, nuværende H. C. Andersens Boulevard. De markerede bygninger er fra øst mod vest: Skolen ved Vester Voldgade, Glyptoteket, en kirke, og Rudolf Bergs Hospital. På planerne fra 1894 er der afsat plads til Det kgl. Bibliotek ved Vester Boulevard. Københavns Stadsarkiv. Udsnit.

Nye problemer opstod, da den foretagsomme professor Thomsen i efteråret 1888 fremlagde en ny plan efter skakbrætprincippet. Behændigt kunne Ambt henvise til, at han i sine planer havde støttet sig til Thomsens ældre udkast, og derfor måtte fraråde at gadenettet baseredes på en rektangelplan. Derimod kunne han tilslutte sig professorens forslag om at placere Glyptotheket vest for boulevarden. Endelig benyttede han lejligheden til at foreslå en udretning af Ny Stormgade langs Tivoli, så man undgik det mærkelige sving fra 1885 planen.³⁸ Men efter at Øllgaard således havde fået støtte, fastholdt han den retliniede forlængelse af Ny Kongensgade samtidig med at en samlet plan for området stadig afvistes.³⁹ I marts 1889 vedtog Udvalget for Fæstningsterrænets Realisation Thomsens plan for området øst for Boulevarden, hvor Dantes Plads nu var udsparrret, samt Glyptothekets placering vest herfor mellem den retliniede forlængelse af Ny Vestergade og Ny Kongensgade.⁴⁰ Planen blev endelig vedtaget i Borgerrepræsentationen i april 1890.

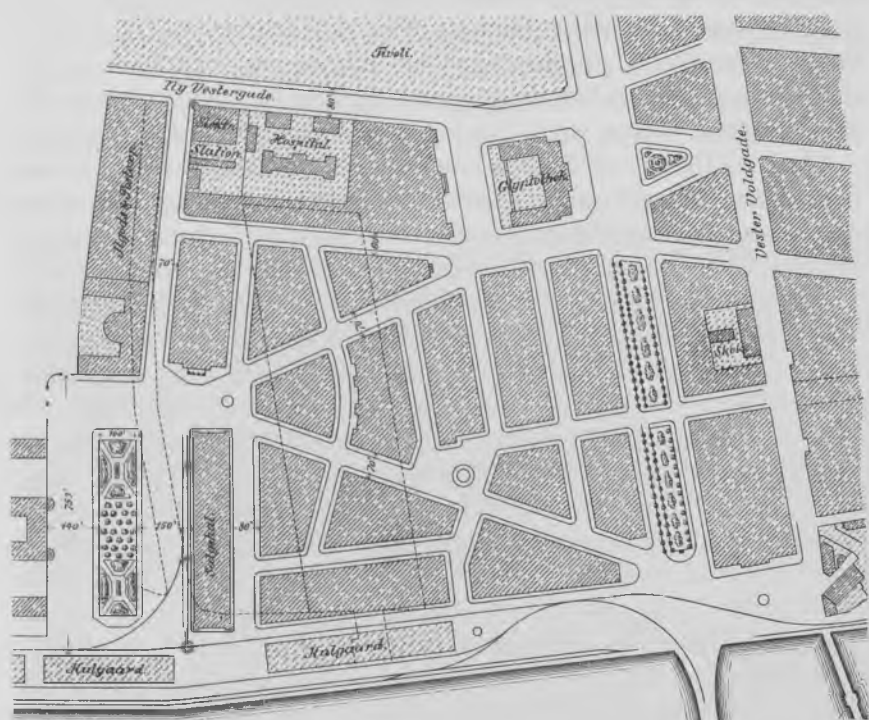
Ambt fortsatte ufortrødent med planlægningen af den resterende del af området. 1891 er det stadig kirken, som spøger. I 1892 gælder det Langebros fremtidige beliggenhed. Ambt mente, at den bedste placering ville være udfor kareen mellem Vester Voldgade og Vester Boulevard. Broen burde ikke opføres udfor Boulevarden, fordi den især ville blive brugt til tungere vognfærdsel som Amager produkter, varer til Christianshavn og artilleriet. Efter hans bedste skøn var det ikke ønskeligt at lede denne færdsel med forsæt ad Boulevarden, men snarere ad Vester Voldgade, hvis brolægning var indrettet til det. På den anden side gik det ikke at placere broen udfor denne gade dels af forskellige tekniske grunde, dels fordi den ikke burde lægges længere mod øst end nødvendig af hensyn til den ubesværede forbindelse mellem jernbanen og broen ad den påtænkte diagonalgade.⁴¹

For udformningen af Rysenstens kvarter og ikke mindst diagonalgaderne funktion var den fremtidige ordning af banegårdsforholdene vigtig. Allerede i 1885 havde ingeniøren Holger Hammerich offentliggjort sit forslag til en fuldstændig baneordning, hvorefter hovedbanegården skulle flyttes tilbage til sin oprindelige placering syd for Vesterbrogade, og tanken om den nedgravede boulevardbane introduceredes. I 1892 vedtog Rigsdagen at placere den nye godsbanegård ved Kalvebod Strand. Men først i 1904 besluttede Rigsdagen sig endeligt for at placere den nye hovedbanegård, som Hammerich havde foreslået, efter at have afholdt en konkurrence som Ambt vandt i 1899 med et projekt,

der ikke adskilte sig væsentligt fra Hammerichs. Fra 1892 må det have været nogenlunde klart for Ambt, hvor banegårdene ville komme til at ligge.

I 1894 var det igen kirken samt en eventuel placering af Det kongelige Bibliotek ved Vester Boulevard, der gav anledning til endnu en gennemarbejdning af planen. Da banegårdsplanerne forudsatte, at Ny Vestergade, men ikke Ny Stormgade, førtes over den kommende banegrav, foreslog Ambt, at man ganske enkelt lod den krumme strækning af Ny Stormgade bortfalde. Også for Tivoli ville det være en fordel. Ambt tænkte sig det indvundne areal beplantet som park, der eventuelt senere kunne udlejes til Tivoli, hvad faktisk skete.⁴²

Herefter er det, som om Øllgaards indvendinger forstummede; og endelig den 3. juli 1899 kunne Borgerrepræsentationen vedtage en plan for



Den vedtagne gadeplan for Ryssenstens-kvarteret, 1899. Borgerrepræsentationens Forhandlinger.

Rysenstenskvarteret, der fulgte de principper, Ambt havde gjort sig til talsmand for. Fæstningsterrænudvalget havde efterhånden lært en del af lektien, for i dets indstilling om sagen hedder det: »Vi må lægge vægt på, at adgangen til den sidste [Godsbanegården] lettes såmeget som muligt for trafikken fra byen. Det må derhos tillægges stor betydning, at der tilvejebringes den kortest mulige forbindelse mellem Langebro og den vestlige del af byen. Af hensyn hertil har vi foreslået de 2 på planen viste diagonalgader.«⁴³

Men planen karakteriseres ikke alene af disse forbindelseslinier. Hovedparten af karreerne er tydeligvis smallere end »professor Thomsens Karreer« mellem boulevarden og Vester Voldgade og levner ikke plads til megen baggårdsbebyggelse. Spidsen i de trekantede grunde har Ambt simpelthen skåret bort for at lette bebyggelsen. Et herved opstået gavparti tjener som point de vue for enden af den korte gade syd for Glyptotheket. En anden gade er formet svagt buende. På den måde brydes gadeflugterne. I det hele taget er gaderne afsat kortere, end området giver mulighed for. De korte gader, det asymmetriske gadenet og den manglekantede plads, hvis vægge kun lader diagonalgaden passere over pladsrummet, viser at Ambt har forladt det Haussmannske mønster.

Allerede i 1891 er det klart, at han har læst Camillo Sittes bog og i større grad end tidligere optog maleriske elementer i de talrige planskitser, der er bevaret. Samtidig med at ideen om diagonalgaderne fastholdes, begyndte han at indarbejde buede gadeforløb og den asymmetriske pladسدannelse. Han søgte at give pladsen karakter af et lukket rum i nogle tilfælde ved at forbinde bygninger med en portbue over en gade i andre ved at forskyde fortsættelsen af en gade, således at gaden ikke gik i lige linie henover pladsen. Virkemidler som netop nævnes af Ambt selv og arkitekten Hack Kampmann i deres fælles Forslag til en Bebyggelsesplan for en del af Marselisborg Grund (i Århus) fra 1898.

Det trykte forslags 15 sider lange tekst og især den generelle indledning må opfattes som en programmerklæring. Her er omtalen af forbindelseslinier stærkt nedtonet i forhold til Ambts foredrag fra 1888. Selvom Ambt i 1888 også havde taget afstand fra kedsommeligheden ved den sædvanlige moderne bebyggelse af de rektangulære husblokke og nævnt muligheden af at anvende svagt krummende gadeflugter, er det nu netop de maleriske virkemidler, der står i centrum. Det understreges endog, at en byplan er mere end et system af radial-, ring- og diagonalgader. Hvor Ambt tidligere havde fremhævet, at et sådan system gjorde

byen gennemskuelig og frembragte en følelse af behagelighed og sikkerhed, begrundes den nye opfattelse med »at den regelmæssige grundplan i virkeligheden, når husene er byggede og gaderne anlagte, aldeles ikke kan overses eller træder frem undtagen i fugleperspektiv og derfor er uden virkelig betydning«.44 Videre måtte de to forfattere afvise »at man lægger [offentlige] bygninger frit ud midt på en plads eller midt i en færdselslinie (på præsterbakke) med stort åbent rum udenom«. De offentlige bygninger skulle indramme pladserne, »der da ligesom i gamle byer kunne blive byens stadsestuer«.45 Udtalelsen svarer til de synspunkter, Sitte havde fremsat i 1889. I det hele taget har flere passager i forslaget nærmest karakter af citater fra Sittes bog.

Opfattelsen af gamle bydele er forandret. I 1888 fandt Ambt, at »et sådan billede kan ganske vist have en stor tiltrækning ved sin maleriske virkning, når denne fremkaldes ved gamle interessante bygninger, ejendommelige terrainforhold, eller gøre et ærværdigt indtryk ved historisk baggrund; men hvor denne ynde mangler, eller hvor nyere bygninger er trådt i de gamles sted på disses plads, for at fyldestgøre en fremvoksende bys mangehånde krav, der gør en sådan systemsløs bebyggelse kun et forvirrende og nedslående indtryk, tilmed da gadernes bredde og der-



Udsigt fra Rådhuset mod syd, 1909. Fotografi. Københavns Bymuseum. Udsnit.

med adgangen for lys og luft sædvanlig i slige bydele kun er ringe«.46 Ti år senere fandt Ambt og Kampmann det ønskeligt »om man kan få noget af det livlige billede frem, som gaderne i gamle bydele frembyder netop på grund af de uregelmæssigheder, som krumninger i gadelinierne, forskellige højde i bygninger, gavlparter og fremspring i facaderne, som kar-napper, fritstillede trapper o. desl. frembringer«.47

Ambts virksomhed var ikke begrænset til gadeplanlægning eller Vestervold Kvarter. Også Østerbro og det ydre Nørrebro blev præget af ham. Men det valgte eksempel illustrerer, hvordan det byplanmæssige initiativ i disse år udgik fra stadsingeniørembedet. Materialet viser tillige, at Ambt allerede i begyndelsen af 1890-erne formåede at tilegne sig og anvende de nye byplanideer, som Camillo Sitte havde udviklet i opposition til Haussmann og Baumeister. Praktisk sans, åbenhed, fleksibilitet parret med en stor flid, organisatoriske evner og overblik gør, at Ambt må vurderes som en usædvanlig skikkelse i Københavns såvel som i dansk byplanlægnings historie. Endelig må Ambt ses som et menneskeligt og talentfuldt eksempel på den tiltagende organisering, der prægede det københavnske bysamfund i årene omkring århundredskiftet.

HENVISNINGER OG NOTER

1. Tim Knudsen: *Storbyen støbes: København mellem kaos og byplan 1840-1917*. 1988.
2. Ole Hyldtoft: *From Fortified Town to Modern Metropolis*. Copenhagen 1840-1914. Side 49-58 i *Growth and Transformation of the Modern City*. (Red.) Ingrid Hammarström og Thomas Hall. Stockholm 1979.
3. Caspar Jørgensen: *Aspekter af citydannelsen i København: En analyse af samspillet mellem funktionsskift og kommercielle bygninger i det indre København ca. 1870-1911*. Utrykt specialeafhandling i historie ved Københavns Universitet, 1986. Samt Caspar Jørgensen: *Affolkning og citydannelse i det indre København 1855-1985*. Side 3-17 i *Fabrik og Bolig*, 2. 1987.
4. Tillæg til *Borgerrepræsentationens Forhandlinger 1904-05*, side 132. Jfr. endvidere skrivelse fra stadsingeniør J.J. Voigt til magistratens 4. afdeling af 27.11.1902, Stadsarkivet, mag. 4. afd. journalsag 201/1910, optrykt i *Tillæg til BRF. 1904-05*, s. 130-36. Samt *Staden Københavns Regnskab og Beretning om Kommunens Anliggender 1887-1902*. 1888-1903.
5. *Staden Københavns Regnskab og Beretning om Kommunens Anliggender 1887-1902*. 1888-1903.
6. III 52 (*Fortegnelse over personalet på Stadsingeniørens kontor*), Stadsingeniørens direktorat, som takkes for villigt at have stillet materialet til rådighed.
7. Tim Knudsen: *Dynamik eller politisk*

- kontrol: Dilemmaet om den planlægende forvaltning. Side 351-362 i Nordisk Administrativt Tidsskrift 4, 1985.
8. Povl Vinding: Georg Christian Charles Ambt, i Povl Vinding: Dansk Teknik gennem 100 år. Belyst i levnedsskildringer. 1939.
 9. Som note 7.
 10. Som note 1.
 11. Som note 5.
 12. Ambt til Mag. 4. afd., SA. Mag. 4. afd. 626/1885. Desværre er det ikke lykkedes at finde selve kortene.
 13. BRF. mødet den 26.10.1857.
 14. SA. 2. sekr. 2389/1857 og Rigsarkivet; Indenrigsministeriet 1. departement N. 563 (1860), samt SA. Plan over de Projekterede Gader mellem Vesterbro og Jernbanen og Kort over Københavns Omegn, 8. september 1860 A.C. [August Colding]. Sammenlign med V. Christensen: København 1840 - 1857, 1912, side 511.
 15. Lisbet Balslev Jørgensen: Enfamiliehuset, 1979, side 48 ff.
 16. Brev fra Bonfils til rådmand Holm af 17.10.1855 i SA. 2. sekr. 2389/1857.
 17. BRF. 1858-59, side 86.
 18. BRF. Mødet 15.9.1884, side 460.
 19. BRF. Mødet 9.3.1885, side 1370 f.
 20. SA. Udvalget for Fæstningsterrænets Realisation, UJ. 24/1882.
 21. SA. Forhandlingsprotokol for Udvalget for Fæstningsterrænets Realisation, møderne 29.7 og 7.10.1882.
 22. Thomsens planer findes i SA. kortsamling, jfr. endvidere BRF. mødet 9.3.1885, side 1370 f.
 23. BRF. 1882-83, side 236 ff. Her citeret efter manuskript udarbejdet for Stadsingeniørens direktorat af Mogens Lebech m.fl. i 1940-erne. Afsnittet om Sdr. Boulevard, side 6 f. Manuskriptet tænkes opstillet i Stadsarkivet og bør ikke forveksles med København under borgerstyre og de indlemmede distrikter, korrekturark ca. 1950, udg. i 16 eks. af Stadsingeniørens direktorat. Jens Simonsen, Plandirektoratet, har betænksomt gjort os opmærksom på manuskriptets eksistens. En påmindelsesskrivelse blev indsendt i marts 1883, jfr. SA. Mag. 4. afd. 179/1883.
 24. BRF. Mødet 22.6.1885, side 348.
 25. BRF. 1886-87, side 287 ff. og 382.
 26. Kort i SA. kortsamling, jfr. SA. Bro. og Vej. 602/1883.
 27. BRF. Mødet 2.11.1885 og 9.11.1885 samt 30.1.1888.
 28. BRF. Mødet 2.11.1885, side 849.
 29. BRF. Mødet 14.4.1890 og 3.7.1899.
 30. Skrivelse af 14.11.1887 fra Stadsingeniøren til Mag. 4. afd., SA. Mag. 4. afd. 760/1891.
 31. Skrivelse og plan fra Stadsingeniøren til mag. 4. afd. af 12.3.1888, SA. Mag. 4. afd. 760/1891.
 32. Ch. Ambt: Om Planer til Byers Udvidelse og Bebyggelse. Side 81-90 i Den tekniske Forenings Tidsskrift, 12. årg. 1988-89, side 83.
 33. Som note 32.
 34. Som note 32, side 84.
 35. Skrivelse af 26.3.1888, se note 31.
 36. Skrivelse af 12.4.1888, se note 31.
 37. Skrivelse af 4.9.1888, se note 31.
 38. Skrivelse af 28.11.1888, se note 31.
 39. Skrivelse fra Mag. 4. afd. til Udvalget for Fæstningsterrænets Realisation og Benyttelse af 22.2.1889, UJ. 9/1889, SA.
 40. Forhandlingsprotokollen for Udvalget for Fæstningsterrænets Realisation, mødet 2.3.1889, SA.
 41. Skrivelse fra Stadsingeniøren til Mag. 4. afd. af 9.1.1891 og 17.5.1892, SA. Mag. 4. afd. 121/1891.
 42. Skrivelse fra Stadsingeniøren til Mag. 2. afd. af 16.6.1894 og 19.9.1894, SA. ØJ. 437/1902.
 43. BRF. Mødet 3.7.1899, side 886.
 44. Ch. Ambt og Kampmann: Forslag til Bebyggelsesplan for en del af Marselisborg Grund, side 2.
 45. Som note 44, side 5.
 46. Som note 32, side 81.
 47. Som note 44, side 4.

Valgbevægelsen i København i 1834

Af Søren Juelstorp

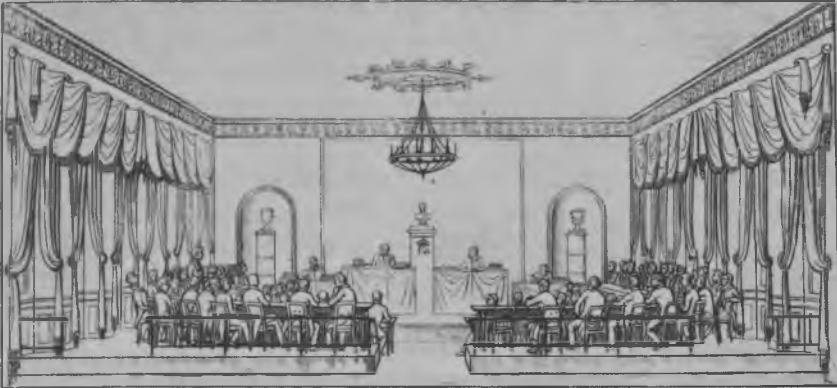
I sin bog »Stemninger og Tilstande« fra 1839 skriver Henrik Hertz side 219: »Den Gang Kongen gav Anordning om Stændernes Indførelse, da tænkte man her i København lidet paa indenlandsk Politik. Vi vare saa at sige Alle æstetiske. Enhver enkelt æstetiserede, i alle Selskaber æstetiserede man, og Alle Tidsskrifter æstetiserede«.

Orla Lehmann karakteriserede årtierne før 1830 som en sentimental-idyllisk tid. Han skriver: »Det offentlige Liv var hyldet i Sorgens Nat. Hvad under da, om al Deeltagelsen trak sig tilbage til Familielivet«. Og han fortsætter med at beskrive, hvorledes der var indtrådt en slags »Stilleben«, hvori man æstetiserede og legede med »gamle Danmark«.¹

Denne mangel på et offentligt politisk liv i de første årtier af 1800-tallet må ses i relation til Trykkefrihedsforordningen af 27. september 1799. Den blev udstedt for at bremse den stigende opposition mod enevælden, som viste sig i tidsskriftlitteraturen i 1790'erne, og den virkede efter hensigten. Forordningen satte dødsstraf for at tilskynde til forandring i regeringsformen. Landsforvisningen for at laste, forhåne eller søge at udbrede misnøje med forfatningen eller regeringen, samt tidsbestemt landsforvisning for at laste eller forhåne den monarkiske regeringsform. Det var endvidere strafbart at »skumle med Bitterhed« over regeringen

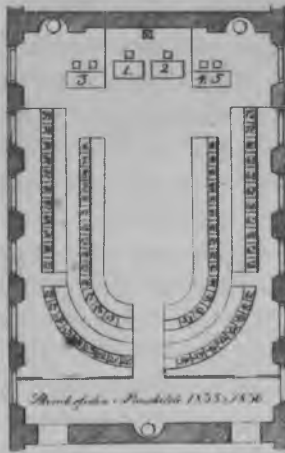
Der oprettedes to rådgivende stænderforsamlinger i Danmark, en for Jylland i Viborg og en for øerne med hovedsæde i Roskilde. Stænderforsamlingen i Roskilde havde 70 medlemmer, København valgte 12 deputerede, købstæderne 11, og landejendomsbesiddere 37. Kongen valgte 7 medlemmer og 3 skulle vælges på Færøerne og Island. Stænderne samledes hvert andet år. Alle love, der medførte forandringer i borgernes personlige rettigheder eller ejendomsrettigheder eller vedrørte skatter og afgifter, forlægges stænderne til udtalelse. En vigtig rettighed var, at stænderne havde ret til at indsende andragender til kongen om ændringer i lovgivningen. En af de første sager, der blev taget op i Roskilde, var således P. G. Bangs andragende om, at der blev givet København en forfatning. Det førte til oprettelsen af Københavns Borgerrepræsentation 1840. Det kgl. Biblioteks billedsamling.

Stænderforsamlingen i Roeskilde 1835 & 1836



- 1 Den Kongl. Commisarius Conferensraad Uffel.
- 2 Præsidenten Professor Schouw
- 3 Plads for de Embedsmænd, der maatte varetale den
Kgl. Commisarius Conferensraade
/ Etatsraad Beck /
- 4 & 5 Forsamlingens Secretarius
Justitiaraad Poulsen og Procurator Rye

- 6 Proprietar Schiwell
- 7 Commisaraad Looft
- 8 Proprietar Ulfing
- 9 Proprietar Nordenskiöld
- 10 Proprietar Ulfeldt
- 11 Proprietar Røed
- 12 Proprietar Røed
- 13 Proprietar Røed
- 14 Proprietar Røed
- 15 Proprietar Røed
- 16 Proprietar Røed
- 17 Proprietar Røed
- 18 Proprietar Røed
- 19 Proprietar Røed
- 20 Proprietar Røed
- 21 Proprietar Røed
- 22 Proprietar Røed
- 23 Proprietar Røed
- 24 Proprietar Røed
- 25 Proprietar Røed
- 26 Proprietar Røed
- 27 Proprietar Røed
- 28 Proprietar Røed
- 29 Proprietar Røed
- 30 Proprietar Røed
- 31 Proprietar Røed
- 32 Proprietar Røed
- 33 Proprietar Røed
- 34 Proprietar Røed
- 35 Proprietar Røed



- 40 Proprietar Røed
- 41 Proprietar Røed
- 42 Proprietar Røed
- 43 Proprietar Røed
- 44 Proprietar Røed
- 45 Proprietar Røed
- 46 Proprietar Røed
- 47 Proprietar Røed
- 48 Proprietar Røed
- 49 Proprietar Røed
- 50 Proprietar Røed
- 51 Proprietar Røed
- 52 Proprietar Røed
- 53 Proprietar Røed
- 54 Proprietar Røed
- 55 Proprietar Røed
- 56 Proprietar Røed
- 57 Proprietar Røed
- 58 Proprietar Røed
- 59 Proprietar Røed
- 60 Proprietar Røed
- 61 Proprietar Røed
- 62 Proprietar Røed
- 63 Proprietar Røed
- 64 Proprietar Røed
- 65 Proprietar Røed
- 66 Proprietar Røed
- 67 Proprietar Røed
- 68 Proprietar Røed
- 69 Proprietar Røed

eller at »indklæde sine Anmærkninger over dens Foranstaltninger i utilbørlige og usømmelige Udtrykke«. Lige fra begyndelsen af 1800-tallet blev trykkefrihedsforordningen brugt til at skræmme offentligheden fra enhver fri diskussion af offentlige anliggender. Interesserne blev ledt ind i andre baner. De unge intellektuelle kastede sig over videnskab, kunst, litteratur og religion, hvor de intellektuelle kredse i 1790'erne havde beskæftiget sig med politik.²

De politiske kommentarer, vi finder i perioden, gemmer sig i videnskabelige publikationer, i fagvidenskabelige tidsskrifter, men der er ikke tale om nogen egentlig opposition, snarere er det systemets egne folk, som her søger at befæste retsbevidstheden både med hensyn til retspleje og statsadministrativ virksomhed. Der er så at sige tale om kommentarer i ly af det lærde.³

Jeg tolker heller ikke den politiske interesse, der, stimuleret af de sydeuropæiske revolutioner og frihedskampe, kan spores i private kredse omkring 1820, som tegn på nogen om sig gribende, kraftig opposition mod enevælden.⁴ De politiske stemninger, som manifesterede sig på dette tidspunkt, hører vi ikke noget til senere i 1820'erne, og nogen kraftig opposition mod enevælden ser vi heller ikke tegn på, efter at det med offentliggørelsen af regeringens forfatningsplaner i 1831 bliver muligt offentligt at diskutere politik.

Sidst i 1820'erne kan vi dog nok spore en kritik af enevælden i visse snævre kredse. Således meddeler J. N. Madvig i sine erindringer, at et flertal af universitetslærerne, især de yngre, var skeptisk indstillet overfor Frederik VI's enevældige styre og hældede til konstitutionelle tanker og forhåbninger, men han tilføjer, at de vistnok var temmelig spagfærdige.⁵

Regeringens meddelelse i begyndelsen af 1831 om, at den agtede at indføre en stænderforfatning, blev signalet til en politisering af offentligheden. Der fremkom en debat om stænderforfatningen, og politiseringen nåede et gennembrud ved valgene til stænderforsamlingerne i 1834. Der opstod en politisk presse, en liberal opposition manifesterede sig, og politiseringsprocessen kulminerede foreløbig i 1839-40. Der blev nu fremsat krav om en fri forfatning.

I Collegialtidende for 27. Maj 1834 offentliggjordes den færdige stænderforfatning, d.v.s. de to forordninger af 15. maj 1834 om provinsialstænders indretning i kongeriget. Endvidere meddeltes de kongelige patenter om afholdelse af valg. Der var ikke fastsat bestemte tidspunkter for,

hvornår valgene skulle finde sted. Det blev blot foreskrevet, at man hurtigst muligt skulle skride til valghandlingerne.⁶

I anledning af det forestående valg indledte den københavnske intelligens et fremstød i blade og tidsskrifter for at mobilisere den politiske interesse og for at angive retningslinier for, efter hvilke kriterier vælgerne burde afgive deres stemmer. Hovedparten af den københavnske intelligens var på grund af valgbestemmelserne udelukket fra selv at deltage i valgene. Derfor søgte man ved en påvirkning af vælgerne at sikre det ønskværdige udfald af valgene.

I denne hensigt lagde Dansk Ugeskrift i juli 1834 ud med en artikel: »Til vore Vælgere i Anledning af Valgene til Provindsialstændernes forestaaende Forsamling«, skrevet af F. C. Olsen.⁷ F. C. Olsen fremsætter det krav, at vælgerne må vise upartiskhed. Han skal ikke vælge ud fra hensynet til sine egne snævre interesser, men »anvise Landet en dygtig Mand til dets Tjeneste«. De egenskaber, som vælgeren bør gå efter i sit valg, er sund forstand, forretningsdygtighed, virksomhed og almenånd. Blandt disse er almenånden den vigtigste. Forfatteren lægger endvidere vægt på, at de folk, som har vist frimodighed og fasthed i ytringer og handlinger, bliver at finde i stænderforsamlingerne. Han anbefaler, at man ikke i almindelighed vælger embedsmænd, idet for mange embedsmænd i stændersalene vil gøre forsamlingen til et blot og bart spejlbillede af kollegierne, og borgeren vil gå glip af retten til at tale med om sine egne anliggender. Det kræver indsigt at foretage et rigtigt valg, og F. C. Olsen mener derfor, at vælgeren bør dygtiggøre sig ved læsning, samtaler og eftertænkning i administrative og politiske sager, således at han som borger handler »som bevidst og selvtænkende Leed af det Hele«.

Sammenfattende kan det siges, at F. C. Olsen mener, at vælgeren bør foretage sit valg således, at provinsialstænderne ikke bliver en forsamling af deputerede, der repræsenterer snævre interesser, men en forsamling, der repræsenterer statsborgere.⁸

Den frygt for, at de mindre dannede og oplyste skulle få for stor indflydelse på valgene til stænderforsamlingerne, som lå bag F. C. Olsens henvendelse til vælgerne, viser sig også i den vurdering af forordningen af 15. maj 1834, som J. F. Schouw leverede i Dansk Ugeskrift i august 1834.⁹

Schouw mener, at eftersom det er hovedhensigten med stænderinstitutionen »at Regjeringen i de vigtigste indvortes Statsanliggender kan komme til Kundskab om Folkets Mening og høre de Kyndiges og Bedstes Raad«, er det nærliggende at spørge, om stænderinstitutionen er så-



Professor J.F. Schouw, 1789-1852. Dansk Ugeskrift var det første af det dannede borgerskabs organer, der kastede sig ud i valgkampen. Tidsskriftets redaktør, J.F. Schouw, vidste selvfølgelig godt, at der blandt de 500 abonnenter ikke fandtes folk fra »de ringere næringsdrivende borgere« og »den mindre oplyste del af folket«, som det hedder i tidens sprog, så for at komme i kontakt med de befolkningslag, som udgjorde den store masse af vælgere og valgbare i København, lod han ugeskriftets valgartikler udseende

som selvstændige publikationer til en lav pris. Schouw var ikke selv grundejer og derfor ikke valgberettiget, men efter indstilling fra A.S. Ørsted blev han udpeget af kongen som repræsentant for universitetet i Roskilde stænderforsamling. Det kgl. Biblioteks billedsamling.

ledes beskaffen, at den bliver et organ for folkets stemme, det vil sige en folkerepræsentation. Med hensyn til valgretten finder Schouw det grundløst, hvis man ville påstå, at for lille en del af folket har fået valgret. Han mener, at valgbeføjelserne procentvis omfatter ligeså mange borgere som i Norge, Belgien og England, mens man langt overgår Frankrig. »Men for at en Repræsentation skal kaldes folkelig, er det ikke nok, at saamange selvstændige og værdige Personer som muligt, blive deelagtige i Valgene, men ogsaa at Retten til at vælge Deputerede og at kunde vælges dertil, fordeles paa en saadan Maade, at ikke enkelte Stænder eller Klasser af Borgere erholde en saadan Overvægt over de øvrige, at hines, ofte paa eensidig Interesse byggede, Anskuelser fremtræde under Navn af Folkets«.

Det er netop denne ensidige overvægt, som Schouw ser tendenser til i Valgretsbestemmelserne. Han finder det berettiget at stille spørgsmålet, »om ikke den mindre oplyste Deel af Folket har faaet en for stor Overvægt i Repræsentationen«. Blandt vælgerne i de mindre landejendomsbesidderes gruppe findes kun få, som ikke tilhører bondestanden, og også blandt de valgbare indenfor gruppen, er flertallet bønder. I København og i købstæderne er valgretsbetingselsen, d.v.s. ejendomsbesiddel-

se, snarere at finde blandt de mindre dannede og oplyste borgere end blandt de mere dannede. »Skulde nu Bønderne og de mindre dannede Borgere i Kjøbstæderne faae i sinde *fortrinsvis* at vælge Mænd af deres egen Slags«, skriver Schouw, »saa vilde let Fleertallet af de Deputerede i Stændernes Forsamling blive Almuesmænd uden Kundskab om de offentlige Anliggender, hvilket let kunde medføre Institutionens Ødelæggelse«. ¹⁰ Schouw mener derfor, at valgretten og valgbarheden ikke burde være indskrænket til grundejere alene. »Herved er nemlig, især i Kiøbenhavn, mange af de meest oplyste og dygtigste Mænd blevet udelukkede«. Han håber dog på, at man alligevel vil være i stand til at få skabt et organ for folkets stemme, det vil sige en stænderforsamling af kyndige og indsigtfulde borgere, hvor folket i forsamlingen »fremtræde som en Eenhed og ikke som et Aggregat af forskellige Klasser eller Stænder«. Han sætter sin lid til, at almuesmanden i bevidsthed om sin egen uduelighed vil vælge en, som er klogere end ham selv. Schouw opfordrer endvidere indirekte til, at de mere oplyste borgere holder sammen under valgforhandlingerne således, at intelligensen sikres »en velfortient Overvægt i Stænderforsamlingen«. ¹¹

En præcis angivelse af, fra hvilke sociale lag folkets talsmænd i provinzialstænderne efter Schouws mening skulle udgå, giver hans henvendelse »Til kiøbenhavnske Vælgere« i Dansk Ugeskrift i oktober 1834. Schouw har her »for dog at erholde et omtrentlig Begreb om det større eller mindre Antal af duelige Subjecter, man kan vente at finde og i hvilke Klasser af Kiøbenhavns Grundeejere, de snarest maatte træffes«, søgt at klassificere de københavnske valgbare. Som grundlag for klassifikationen »er (Schouw) gaaet ud fra den *formodede* Dannelsesgrad, som det der, skiøndt ikke udelukkende, dog fornemmeligen bør lede Vælgerne under Valget«. På denne måde er han nået til en opdeling af de valgbare i 10 klasser, hvis opstillingsorden angiver dannelsesgraden og dermed graden af duelighed til at være deputeret.

Listen ser således ud: 1. Embedsmænd, 2. Militære, 3. Grosserere, købmænd (mæglere, handelsbetjente, apotekere og boghandlere), 4. Fabrikanter, 5. Detailhandlere, 6. Bagere, bryggere, møllere, 7. Håndværkere, 8. Skippere, 9. Brændevinsbrændere, slagtere, 10. Høkere, øltappere, værts-husholdere. ¹²

Schouw ønsker først og fremmest folk fra de fire første grupper, d.v.s. embedsmændene (civile og militære) og den højere handelsstand, som deputerede. Ligesom F. C. Olsen mener han, at det ville være skadeligt,

hvis man i almindelighed valgte embedsmænd, således at flertallet af de deputerede tilhørte denne stand, men på den anden side ville det også være skadeligt, hvis man principielt afholdt sig fra at stemme på dem. Hos mange embedsmænd findes netop den forening af kundskaber, taledygtighed og uafhængighed, som det er vigtigt, at de deputerede er i besiddelse af. Til disse embedsmænd høre assessorerne ved de højere retsinstanter, universitetslærere og gejstlige. Schouw beklager i den forbindelse, at valgbestemmelserne har medført, at der kun findes få valg-bare blandt disse. Han ønsker i særlig grad at henlede vælgerne opmærksomhed på sagførerne, som han regner til embedsstanden. Deres egenskaber: lovkundskab, kendskab til mange mennesker og forhold, god fremstillingsevne og uafhængighed, gør dem velegnede til deputerede. Hvad den højere handelsstand angår mener Schouw, at vælgeren ikke så meget skal se på »Candidatens Velstand, Duelighed og Driftighed i hans Forretningskreds, som på Dannelse, Sands for det offentlige Vel og et klart, af private Hensyn uomtaaget Blik«.

På grund af den ringere dannelsesgrad i klasserne 5-10 mener Schouw, at disse klasser vil afgive et mindre antal deputerede end de foregående, hvilket må forstås på den måde, at han håber på, at vælgerne vil handle efter hans kriterier.

Afslutningsvis gør han vælgerne opmærksom på, at det ikke drejer sig om at vælge deputerede, der blot repræsenterer en snæver interesse. Hovedsagen ved valgene bliver da, »at der stilles Mænd i Forsamlingen, som repræsenterer Folket, og hvem hele Landets og alle Borgernes Vel fremfor alt ligger paa Hiertet«. Det ligger nemlig i hensigten med ständerinstitutionen, at regeringen »vil høre *Folkets* Mening om Statens offentlige Anliggender, og dette kan kun skee naar Vælgerne, uden Hensyn til Stand, Klasse eller Corporation, sørge for at de kyndigste og dygtigste, de som have hele Folkets Tarv for Øie, komme til at udgøre Forsamlingen«. Detailhandlere, høkere og de øvrige borgerklasser af ringere dannelsesgrad bør derfor ikke vælge folk af deres egen midte, men afgive deres stemmer efter de kriterier, som Schouw opstiller.¹³

Også fra andre sider blev der gjort forsøg på at vække interessen for valgene. Kjøbenhavnsposten beklagede sig den 18. september 1834 over den sløvhed, der herskede blandt hovedstadens befolkning. Siden den 8. september havde listerne over de valgbare og de valgberettigede ligget til offentligt gennemsyn, men kun få havde ifølge bladet gjort sig bekendt med dem. Kjøbenhavnsposten mente, at årsagen hertil måske

Ottende Aargang.
N. 216.Mandag d. 27 Octbr.
1834.

Udgiven af A. P. Kiunge.

Trykt i det Pøppiske Officin.

Dette Blad forfærdes, ifølge Kongelig allermaadigst Tilladelse, med Posten, saavel i Danmark, som i Hertugdømmerne.

Aabent Brev

til Høvedsbladens Vagere og Handels- og
Nærings-Standen.

Mædbergere! Mænd af Kjøbenhavns Handels- og Nærings-Stand! I, som, ved egen eller Færfædres Fuld og Mindskelighed, ere komne i Besiddelse af Grundejendomme, der knægte Eder noiere til Staden, og hvorved I høie til den Klasse af Børgere, som vor respektfulde Kønige har bestemt til at navngive et Antal Mænd af deres Række, der værdigen kunne deltage i de Raad og Rind, som i Fremtiden vil medtage af sine Underfattedes Udvælgelse — ladet ikke dette for Danmarks Fremtids-Vel saa heiligt vigtige Tidspunkt henaane upaaagtet! Lovrovet Sagen med Ederes bedste Klog, med al Ederes Sindighed!

Det berøet paa de Mænd, som I med Lovrovet sammensatte vælge til at være Ederes og den mindste velhavende Almuds Tolkmænd, at bestemme, med hvernegen Kraft og Værdighed Løhmæt Kal træde ud af de Nationers Række, hvor Jætte endnu er uvidende om sit eget Fædlands Tilstand; om Grundten hvesket det her talte denne eller hilen Etat og Afgift; og ligegældigt ved, hvældeled og af hvem den anvendes til Landets Velstærelse og Elleværd.

Danmarks Skæbne berøet for en saare væsentlig Del paa de Mænd, I vælge! Vi skulle selvstænde sig og igjen meddele deres Mædbergere Kundskab om Ting, der hidindtil kun afhandledes i Collegierne, de skulle emtale

vor fælleds Sog — hinc for os alle saa vigtige Spørgsmaale: hvad der er Grundten til saa mange et Væsk, saa mangen Vindbeing for og Standsning i Danmarks Ederes: og Næringsføde; — til at Danmarks Hovedstad i en Række af Aar see sin Handel spæle og med den sin Velstand østøge. De skulle raadslæse om Mædberere til at løse de Raad, som indfærdte Handel og Næringsføde, til at frembringe de Mædberere, som i By og Land vilde hveie og hveie, og hveie end negerfødelst Aabte, underrette vor Kønige om hans Føds Lære og sande Tilstand; den vil gjemligt iblandt es, og det danske Folk vil vaagne af sin søgne Dørelse og henvende sin Opmærksomhed paa det almindelige Velstærelse.

Sagen er endnu ny og uvant for os Danske, og der gives derfor dem iblandt os, der ere ligegyldige og fløve derved, eller vel endog helde den hveie Sog for en unyttig Høvsøer; men saa tænket ingen retsløssin Søn af Landet, Nigen, hok hvem Hjertet sidder paa det rette Sted. Kan der gives noget bedre Middel til at øpøge og forstærkke gamles Værdens og Uvænnes Standslen? negen liges Mædberere en Kønige til at møde sit Folk og hveie dets Stemme? — Fordum endføde en Kønige sig tun med sine Ministre og Gehelmsaadere, og naare Landet ved hans Død sit en anden Kønige, der, efter sit bedste eller fløette Sindslag, berøede sig til ander, selvvalgte Raadgivere, saa led Landet, som østest, flere og velkomne Forandringere i dets Velstærelse; men naar der i Fremtiden bestaer en raadgivende Fersamling i Landet af Mænd, der ere valgte af sitre Folket, saa kan ingen ensket Mænds Død eller Sindslag bestemme dets Fremtids: Skæbne.

Julirevolutionen i Frankrig 1830 og det europæiske frihedsrøre resulterede i Danmark i anordningen om rådgivende stænderforsamlinger 1831. Først i maj 1834 kom forordningen om valgreglerne, som førte til en livlig avispolemik især i Dansk Ugeskrift, Fædrelandet og Kjøbenhavnsposten. Kjøbenhavnsposten var kendt for sin æstetiske polemik mod J.L. Heiberg, men blev fra 1834 i stigende grad talerør for de unge liberale politikere.

var, at listernes uoverskuelighed havde afskrækket mange. For at lette oversigten over vælgerne bragte bladet derfor en alfabetisk ordnet oversigt over de valgbare i København.¹⁴ Den 30. september skriver bladet dog, at opmærksomheden mere og mere synes at rette sig mod de forstående valg. Interessen breder sig efterhånden til den store masse af vælgere, d.v.s. detailhandlerne og håndværkerne (Schouws klasse 5-10), som hidtil havde vist ligegyldighed. Kjøbenhavnsposten mener dog ikke, at denne større interesse af sig selv vil føre til et »værdigt Resultat« af valget. Det er heller ikke nok, at de »intelligente Vælgere« søger at virke på den større masse »ved løs Tale og ved Pressen«. Der skal »mere direkte« midler til. Det foreslås, at man holder forberedende rådslående forsamlinger blandt alle vælgere inden for de sektioner, som hovedstaden valgteknisk var opdelt i, under ledelse »af en for hver Section i samme valgt Mand af Dygtighed«. På den måde mener bladet, at man ville opnå, at stemmerne fik »en mere motiveret, bestemtere og mere centreret Retning«. Bag Kjøbenhavnspostens forslag ligger frygten for, at den store masse af vælgere fortrinsvis skal vælge folk af deres egen midte.¹⁵ I Kjøbenhavnsposten offentliggøres den 4. og 6. oktober to artikler, som anbefaler, at man bruger pressen til at stimulere interessen for valgene og til at vejlede vælgerne. I artiklen den 6. oktober står der, at det ville være hensigtsmæssigt, hvis »de Dagblade, der maae antages at blive meest læste af de ringere næringsdrivende Borgere i København, iblandt hvilke den største Mængde af Valgberettigede findes«, opfordrede folk til at henvende sig til mænd, som de havde tillid til, for at få oplysning om, »hvem de helst skulde give deres Valgstemme«.

I artiklen står der videre, at af de godt 1.000 valgbare i København er det kun et forholdsvis ringe antal, »om hvis Valg, der fornuftigvis kan blive Spørgsmaal. Disse findes fornemmelig i den højere Handelsstand eller anden højere borgerlig Næringsdrift og i Embedsklassen«. Artiklen opfordrer til, at bladene henleder opmærksomheden på disse folk, d.v.s. de »Mænd den almindelige Opmærksomhed ved denne Leilighed især er henvendt paa«. Her ser vi altså atter frygten for, at den store del af vælgerne skal foretage et »uhensigtsmæssigt Valg«, d.v.s. vælge fra deres egen midte.¹⁶

Kjøbenhavnspostens forslag om rådslående forsamlinger blandt alle vælgere med henblik på at finde frem til de bedste kandidater følges den 27. oktober op med et »Aabent Brev til Hovedstadens Vælgere af Handels- og Næringsstanden«. Bladet advarer vælgerne mod tilfældige valg

blandt deres standsfæller, og man opfordrer dem til »gjensidig Meddelelse og Overveielse« med henblik på at finde frem til folk, som kan varetage folkets interesser.

I begyndelsen af november var den endelige liste over de valgbare blevet udarbejdet af Københavns magistrat.¹⁷ En forening af vælgere havde udpeget 50 personer blandt de 1.070, som var opført på valgbarhedslisten. Foreningen mente, at de anførte 50 personer »enten allerede have den offentlige Mening i den Grad for sig, at der er Sandsynlighed for, at de vilde komme i Betragtning ved Valget, eller, uden at være saa almindelig kjendte, dog vides at besidde flere af de Egenskaber, til hvilke der ved Valget fornemmeligen torde tages Hensyn«. Listen over de valgbare fulgte med som tillæg til Kjøbenhavnsposten den 4. november, og bladets udgiver havde ladet de 50 udpegede personers navne trykke med spærrede typer, »for, efter hiin Forenings Hensigt, at henvende Fleres Opmærksomhed paa dem«.¹⁸

Blandt de fremhævede personer var der både embedsmænd, grossere, fabrikanter, detailhandlere og andre næringsdrivende. For at lave en endnu snævrere rangordning mellem de valgbare havde Liunge opdelt de 50 personer i grupper efter en sammentrængt udgave af Schouws klassifikationsskema: A. Civile og militære embedsmænd, B. handlende en gros, particuliers og fabrikanter. C. detailhandlere, professionister og andre næringsdrivende.

Efter denne ordning var de 50 valgbare opført i Kjøbenhavnspostens nyhedsrubrik.¹⁹ Listen blev kommenteret i bladet den 6. november, hvor en anonym indsender bemærkede, at den havde vakt stor opmærksomhed. »Blandt de Udmærkedes Tal«, skrev indsenderen, »vil Enhver, der har havt Leilighed til at blive bekjendt med den offentlige Menings Ytringer, med Fornøielse gjenfinde dem, der hyppigst og almindeligst ere blevne nævnte som de nærmeste til at komme paa Valg«. Han kritiserede dog, at så mange af den lavere handels- og næringsdrivende klasse og af håndværkerklassen var opført på listen, men mente iøvrigt, at den offentlige diskussion af de anførte personers kvalifikationer ville gøre det muligt »at skjelne Klinten fra Hveden, det svage Straa fra det frugt bærende«, d.v.s. at få valgt de bedste.

Foranlediget af de forestående stændervalg udsendte C. N. David i september 1834 en subskriptionsindbydelse på et nyt tidsskrift: Fædrelandet. I en programartikel erklærede David, at bladet ville »stræbe efter at udbrede Kundskab om Statens Væsen og de borgerlige Forholds Na-

Professor C.N. David, 1793-1874. C.N. David udsendte i september 1834 det første nummer af ugeskriftet Fædrelandet, Danmarks første egentlige politiske tidsskrift. Det var bladets program at henlede den offentlige opmærksomhed på det offentlige, og det skulle være organ for mådeholdent liberal-konstitutionelle anskuelser. I de første numre af Fædrelandet kastede David sig ud i valgkampen og pegede på nødvendigheden af en organiseret kandidatopstilling for at sikre den københavnske intelligens indflydelse på valget. I oktober 1834 var han med til at udsende en indbydelse til nominering af stænderdeputerede. Det kgl. Biblioteks billedsamling.



tur i Almindelighed og søge at udbrede Lys over Fædrelandets og de borgerlige Forholds Tilstand hos os i Særdeleshed«.

Med hensyn til stænderinstitutionerne mente David, at hans tidsskrift netop nu havde fået forøget betydning, fordi det var af afgørende betydning for stænderinstitutionernes funktion, at folk havde den fornødne indsigt i statslivet.²⁰

Allerede i første nummer af bladet kom David ind på det centrale spørgsmål om de valgbares og valgberettigedes antal. Han beklagede her, at antallet af valgbare i forhold til indbyggertallet i København, (»hvor Statens Intelligence og Rigdom koncentrerer sig«) procentvis var mindre end andetsteds (Odense og Helsingør nævnes) og bebudede, at han i en følgende artikel ville vise, hvilken virkning det havde haft, at valgbeføjelserne var bundet til grundejendom.²¹

I nr. 2 af Fædrelandet diskuterede David det spørgsmål, som optog alle blade og tidsskrifter: Hvem bør vælges til stænderforsamlingerne? David skriver: »I et Land, hvor Statslivet saa at sige er gaaet under i Familielivet, hvor der, som Følge heraf, er faa eller ingen offentlige Characterer, hvor Sandsen for det Offentlige er sløvet, hvor der paa den ene Side fin-

des en vis Frygt for at træde offentlig frem, og paa den anden Side en vis Mistænkelighed mod den, der ukaldet blot træder en Fodbred udenfor Huuslivets Grændser, i et saadant Land vil det rigtignok være vanskeligt at finde de Mænd, der kunne være dygtige til at give Folkets Stemme Ord, og der vilde tjene det Offentlige med alle deres Evner og Kræfter, ved Tilsidesættelse af deres private Interesser, uden Udsigt til anden Belønning end den, som deres Samvittighed vil yde dem, og som de vilde høste i deres skjønssomme Medborgeres Erkjendtlighed«. At der findes mænd, som er kvalificeret til at være stænderdeputerede, er David dog ikke i tvivl om. For at vælgerne kan finde frem til de bedste, opfordrer han dem til at »komme sammen i større eller mindre Kredse, og gjøre de forestaaende Valg til Gjenstand for deres Overveielser og Samtaler«. Ad denne vej mener David, at man vil finde frem til de rette folk.²²

I en artikel i Fædrelandet den 24. oktober diskuterede David spørgsmålet om opstilling af kandidater til stændervalget. Han vender sig her mod det synspunkt, at det ville være et indgreb i valgfriheden, hvis man søgte at henlede vælgernes opmærksomhed mod bestemte personer, d.v.s. fremstillede valgkandidater.²³ Han finder det ligeledes i sin orden, at en person fremstiller sig selv som kandidat. Hvad det sidste punkt angår, er det imidlertid den almindelige mening, at det ville være »ubeskedent, anmassende og en fordømmelsesværdig Efterligning af fremmede Uskikke, hvis nogen faldt paa at fremstille sig selv som Valgcandidat«. Denne opfattelse har ifølge David sin rod i en almindelig frygt for offentlig fremtræden. (Jævnfør at David i nr. 2 af Fædrelandet taler om, at statslivet er gået under i familielivet). David mener, at det under de bestående forhold, d.v.s. uvantheden med det politiske liv og fordomme mod fremmede uskikke, vil være nytteløst at kæmpe mod den almindelige mening. Han mener, at han med større held kan argumentere for det hensigtsmæssige i at henlede opmærksomheden på bestemte personer.

Om valgfrihed skriver David: »Det gaaer med Valgfrihed, som med Frihed overhovedet, naar Talen er om at være fri, maa man altid spørge: *for hvad?* At være fri for Tvang, for ulovlig Indblanding, for skadelig Indflydelse, for snedig Overtalelse er et Gode, men det er et Onde at være fri for at følge Fornuftens Stemme, og at være fri for efter Overbeviisning at opfylde sin Pligt. Den sande Frihed bestaar tvertimod i at kunne følge Fornuftens Stemme og sin Overbeviisning; men herfor er det nødvendigt, at Fornuftens Stemme maa kunne gjøre sig gjeldende, og at man maa kunne komme til en Overbeviisning. Vi maae desuden tage Forholdene, som

de ere. Den tilsyneladende Valgfrihed, som man postulerer, vilde være den sande Valgfriheds Banemand; thi den sande Valgfrihed bestaar ikke i at kunne være fri for at vælge fornuftigen, men at kunne være fri for at vælge ufornuftigen, uden Sagkundskab, uden Overbeviisning. At henlede Opmærksomheden paa bestemte Forhold, baade med Hensyn til Sagens Nyhed og til Individualiteterne iblandt Massen af Vælgere, at Fornuften kan skee sin Ret, og at en Overbeviisning kan faae Indgang hos Mange, der svæve i Uvished og famle i Mørke«. David foreslår derfor, at folk, »der interessere sig for Sagen«, samles for at forene sig om opstilling af kandidater. David forestiller sig, at flere foreninger af kandidatopstillere dannedes, og at deltagerne med hensyn til deres position i samfundet opfyldte visse kvalitative krav, således at deres udtalelser fik en vis vægt. Ad denne vej mener han, at vælgerne får mulighed for »med fuldkommen Frihed at komme til den Overbeviisning, uden hvilken intet fornuftigt Valg kan finde Sted. Deres Opmærksomhed vilde da lidt efter lidt kunne blive henvendt paa et Antal Mænd, for hvis Duelighed en allerede af flere Medborgere udtalt Stemme opvakte en høi Grad af Formodning«.

Efter denne abstrakte begrundelse for opstilling af kandidater, kom-



Aviserne blev ivrigt læst og diskuteret i klubberne. Bedsteborgerne på billedet er i gang med »Kjøbenhavnsposten«, mens avisbudet til højre kommer ind med »Fædrelandet«. Tegning af C.A. Schleisner i Københavns Bymuseum.

mer David sidst i artiklen ind på en ganske konkret. Eftersom intelligensen stort set er lejesøgende, holder valgbestemmelserne dem ude fra direkte politisk indflydelse, hvilket David beklager, men derfor er det nødvendigt, mener han, at der træffes forberedelser, således »at den Deel af Intelligencen, der tilfældigviis er blevet sparet ved den almindelige Bestemmelse om Valgqualificationerne i Hovedstaden, ikke kommer til at bukke under for Vælgernes ufrivillige Ubekjendtskab til disse Enkelte, eller for de vistnok heller ikke her aldeles ubekjendte Forsøg paa at gjøre ganske andre Adkomster end Intelligence og Dygtighed gjeldende ved de forestaaende Valg«.

Artiklen er skrevet, efter at der var sendt en indbydelse rundt til deltagerne i 28. maj selskabets fester, med en opfordring om at samles til nominering af kandidater til valget. Artiklen er altså skrevet for at forberede publikum.

Efterhånden som valget nærmede sig, gik det dannede borgerskab over til en organiseret aktivitet for at sikre sig indflydelse på valget. Alle rede i slutningen af september og i begyndelsen af oktober fandt der en vis virksomhed sted blandt »de intelligente Vælgere« med henblik på at »søge at virke for Muligheden af et Hovedstaden værdigt Resultat« af valget.²⁴

I oktober udsendte C.N. David, F.C. Sibbern og søofficeren, kaptajn H.B. Dahlerup en indbydelse til nominering af stænderdeputerede. Ud-kastet til indbydelsen var forfattet af J.F. Schouw, som var den egentlige organisator af initiativets praktiske udførelse. Der var ikke tale om nogen offentlig indbydelse, idet den kun blev sendt til de folk, som havde deltaget i 28. maj festerne på Skydebanen. Disse fester var blevet afholdt hvert år den 28. maj siden 1832 for at fejre stænderanordningernes udstedelse. Her samledes den politisk interesserede del af det dannede borgerskab og udbragte skåler for provinsialstænderne, trykkefriheden og den offentlige mening. Gennem denne organiserede fremstilling af kandidater til stændervalget ønskede borgerskabet således at sikre sig indflydelse på valget. Ved at henlede vælgernes opmærksomhed på nogle enkelte personer påregnede man en koncentration af stemmerne, et ønskværdigt udfald af valget ud fra det synspunkt, at de deputerede derved i højere grad kunne gøre krav på at være folkets repræsentanter, end hvis stemmerne var fordelt over et stort antal af de valgbare.

For at undgå »hvert Skin af Partiesag« fandt initiativtagerne det hensigtsmæssigt at bruge 28. maj selskabet som ramme om nomineringen.

Kancellisekretær Tage Algreen-Ussing, 1797-1872. Algreen-Ussing havde skabt sig et navn i offentligheden i begyndelsen af 1834 ved i den ene artikelse-rie efter den anden at opmun- tre til politiske meningstilken- degivelser, idet han påpegede, at trykkefrihedslovgivningen gav videre politiske udfoldel- sesmuligheder, end bladredak- tørerne troede. Algreen-Ussing, der ikke var nogen tilba- geholdende type, var bemær- kelsesværdig tavs under valg- kampen, sandsynligvis fordi han var kandidat til valget. Først da håndværkernes opstil- ling af kandidater truede det dannede borgerskabs interes- ser, opfordrede han, i en hoven facon, det jævne borgerskab til at blive ved deres næring og vælge folk til stænderdepute- rede uden for deres egne rækker. I Roskilde stænderforsamling udfoldede han en livlig aktivitet og var den liberale oppositions ledende skikkelse i de første samlinger. Det kgl. Biblioteks billedsamling.



Nomineringen skulle altså have det udseende, at en del borgere ønskede at henlede vælgernes opmærksomhed på »de dueligste« blandt de valgbare, og effekten i nomineringen i, at der var tale om et samfund af borgere, »der ved at feire den 28de Mai, har viist, at det føler varmt for Provindsialstændernes Institution«. ²⁵

Efter at de endelige lister over de valgbare var blevet uddelt til hoved- stadens vælgere, blev der indkaldt til prøvevalg ²⁶, som blev afholdt den 7. november. Tilstede var 97 medlemmer af 28. maj selskabet, medens 21, som var forhindret i at møde, havde afgivet deres stemme skriftligt. Såvel navnene på de stemmegivende som de syv, der havde fået absolut majoritet af stemmerne, blev offentliggjort. ²⁷ De syv, som selskabet ville henlede vælgernes opmærksomhed på, var: Etatsråd L. N. Hvidt, professor P. G. Bang, overretsprokurator C. W. Haagen, kancellisekretær T. Algreen-Ussing, vinhandler H. P. Hansen, grosserer P. C. Knudsen, grosserer J. Owen.

Samtidig med 28. maj selskabets prøvevalg afholdtes et lignende af 83 interessenter i Københavns Brandforsikring. De kandidater, som brandforsikringens interessenter ønskede at anbefale vælgerne, var: Professor Bang, prokurator Haagen, vinhandler H. P. Hansen, etatsråd Hvidt, kancellisekretær T. Algreen-Ussing, grosserer P. C. Knudsen, sekretær J. Deichmann, kaptajn og brygger A. H. Bjerre, justitsråd, højesteretsadvokat P. H. L. Salicath, agent J. Hammerich, justitsråd, kontorchef i rentekammeret A. de Fine Skibsted, grosserer J. P. Bech²⁸.

Som det ses, havde seks af 28. maj selskabets kandidater også fået de fleste stemmer blandt de 12 kandidater, som brandforsikringen havde udpeget. Kjøbenhavnsposten beklagede sig over, at der kun var blevet fremstillet i alt 13 kandidater ved de to prøvevalg. Bladet ønskede, at man i det mindste havde udpeget 24 personer, det antal, som skulle vælges i København, d.v.s. 12 deputerede og 12 suppleanter. Kjøbenhavnsposten ønskede således ikke at overlade noget til tilfældighederne, men så gerne, at man vejledte vælgerne med hensyn til alle de 24 personer, som skulle vælges. Bladet opfordrede derfor 28. maj selskabet og brandforsikringen til at meddele et udførligere resultat af stemmeafgivningen ved prøvevalgene, således at man foruden de 13 kandidater fik fremhævet et yderligere antal personer.²⁹

I Adresseavisen fremkom en lignende opfordring.³⁰ Bladet skriver, at det er »af yderste Vigtighed, at Vælgerne erholde al mulig Veiledning til at træffe et fornuftigt Valg *ei blot* af den første Fjerdedeel eller Halvdeel af det Antal, der skal vælges, men af samtlige *fire og tyve*; ja man trænger vist ganske almindeligen langt mere til Veiledning i Henseende til den *sidste* Halvdeel af dette Tal end til den *første*«. Bladet opfordrede derfor de kommitterede af brandforsikringen, som delte den anførte overbevisning, til at offentliggøre navnene på samtlige de 24 personer, som man i første omgang havde valgt, inden de 12 kandidater blev udvalgt blandt disse. Endvidere opfordrede man medlemmerne af 28. maj selskabet til at offentliggøre navnene på de personer, som havde fået en fjerdedel eller derover af den absolutte majoritet af stemmer.

Adresseavisens opfordring blev ikke overhørt. Dagen efter offentliggjorde Kjøbenhavnsposten navnene på de tolv personer, som var blevet de sidste blandt de 24 i anden valgømgang, hvor de kommitterede i brandforsikringen skulle udpege 12 kandidater. De 12 kandidater var: Overretsprokurator L. Ring, kaptajn A. R. Hornbech, bankdirektør, grosserer H. F. Christensen, grosserer M. W. Sass, grosserer H. C. Müffelmann,

major, vinhandler P. J. Friedenreich, kaptajn, bogholder H. H. Herforth, garvermester J. H. Linstorff, grosserer J. D. Meyer, major, grosserer H. F. Prætorius, assessor pharm. Jac. Møller, grosserer C. Rønnenkamp.³¹

Endvidere offentliggjordes navnene på 8 personer, som hos 28. maj selskabet havde fået over halvdelen af det stemmeantal, som udgjorde den absolutte majoritet (= 60), d.v.s. mellem 30 og 60 stemmer. De var: Sekretær J. Deichmann, justitsråd, højesteretsadvokat P. H. L. Salicath, justitsråd, kontorchef i Danske Kancelli F. E. Frisch, kaptajn i søetaten J. C. Falsen, justitsråd, kontorchef i rentekammeret A. de Fine Skibsted, fabrikant A. Fibiger, kaptajn, brygger A. H. Bjerre, grosserer J. J. Frölich.

Blandt de 8 sidstnævnte var 4 opstillet som kandidater i brandforsikringen. Foruden de 13 kandidater havde man således 16 personer, »der saaledes ogsaa torde have Krav på Vælgernes Opmærksomhed«. Københavnspostens ønske om, at mindst 24 personer blev anbefalet, var blevet opfyldt, og for yderligere at tillægge de anførte personer vægt overfor vælgerne, gjorde bladet opmærksom på, at de 29 anbefalede personer alle var at finde blandt de 50 fremhævede personer, som bladet havde bragt navnene på den 4. november.³²

Det dannede borgerskabs forsøg på at sikre sig indflydelse på valget forløb ikke uden modsigelse. En forening af ikke-vælgere mente, at der ikke udelukkende skulle tages hensyn til embedsmandsklassen og den højere handelsstand ved de forestående valg. Vel fandtes der hos disse klasser »en højere Grad af Dannelselse og flere videnskabelige Kundskaber, end hos de ringere Borgerclasser«, mente man. I stænderforsamlingerne var det dog ikke det alene, det kom an på. Foreningen mente, at sund forstand og et klart blik ofte ville »gavne mere end al Boglærdom. Fabrikantens og den oplyste Haandværksmands detaillerede Kundskab til de bestaaende Forhold, er ikke mindre vigtig, end de højere Næringsdrivendes mere udbredte Kundskaber«. Foreningen fremførte derfor 30 personer, fortrinsvis fabrikanter, håndværkere og detailhandlere, som den ville henlede vælgernes opmærksomhed på.³³

Dagen forinden havde en forening af håndværkerlav opfordret alle valgbare og valgberettigede fra håndværkerlavene til at samles den 14. november til prøvevalg, således at håndværkerstanden kunne få opstillet sine egne kandidater. Baggrunden for opfordringen var, »at de egentlige Haandværkere saagodtsom ere forbigaaede i de Udpegninger af Valgkandidater, som offentligheden ere meddelte, og at Gjenstande, der vedkomme Haandværkslaugene rimeligviis paa Stænderforsamlinger-

ne ville forekomme, hvisaarsag det er nødvendigt for Laugene samme-
steds at have en Talsmand«. For at forhindre stemmesplittelse ønskede
man gennem et prøvevalg at sikre en vis samordning.³⁴

Håndværkernes initiativ blev straks imødegået af det dannede
borgerskabs organer. Med hensyn til håndværkernes ønske om at op-
stille deres egne kandidater til valget skrev Liunge i Kjøbenhavnsposten,
at vel var det en rimelig fordring, at de næringsdrivende klasser fik deres
tarv varetaget på stænderforsamlingerne, og vel var det ønskeligt, at Kø-
benhavns deputerede også måtte komme til at tælle dygtige og kyndige
mænd fra de næringsdrivende klasser. »Men«, fortsatte Liunge, »hvad
man derhos ikke stærkt nok kan lægge enhver fædrelandsksindet kjø-
benhavnsk Borger af disse Klasser paa Hjertet, er uden Tvivl den Advar-
sel, at han vel maa vogte sig for at forvexle den *personlige* eller det *enkeltte*
Laugs Interesse med selve *Standens*; at han for Alting ikke maa glemme,
at i Forhold til *Fædrelandets Interesse* er ogsaa *Standens* underordnet, og
at han derfor, i sin Stræben for at søge denne værdigt repræsenteret, ikke
maa tabe af Sigte de høiere Hensyn hiin store fælleds Interesse byder«. En
håndværkers praktiske dygtighed er ikke tilstrækkeligt til, at han
kunne være folkets repræsentant, og Liunge pegede på, at videnskabelig
dannelse og kundskabsrigbed i den henseende var af afgørende betyd-
ning.³⁵

Selv om Liunge siger, at han gerne så dygtige og kyndige repræsentan-
ter fra de næringsdrivende blandt de deputerede, er der dog tale om en
afvisning af håndværkerlavenes initiativ. Hans henvisning til videnska-
belighed og kundskabsrigbed er en utvetydig opfordring til håndvær-
kerne om at vælge uden for deres egne rækker.

Algreen-Ussing rettede i en fortrolig og pædagogisk form en henven-
delse »Til vælgerne af de ringere næringsdrivende Klasser i Køben-

Ialt havde 32.000 borgere i Danmark valget til stænderforsamlingerne, d.v.s. 2,8% af be-
folkningen. I København var ca. 1700 valgberettigede af en befolkning på omtrent
119.000, d.v.s. under 1,5%.

Her en side fra en liste over de valgbare med tilføjelse af deres stemmetal. Under nr. 1005
ses Algreen-Ussing, der fik det næsthøjeste stemmetal med 1021 stemmer. Hver vælger
havde 24 stemmer, nemlig en stemme for hver af de 12 deputerede plus 12 suppleanter.
Valgreglerne betød, som det også fremgår af listen, at langt de fleste af de valgberettigede
og de valgbare var handlende og håndværkere. Den største gruppe af de valgbare var
brændevinsbrænderne. Valgsager i Københavns Stadsarkiv.

Fobe-Nr	N a v n e	Matricul-Nr
975	Ljohrbrogget, L., Sædelmagermester	Vester Lv. M 88.
976	Ljohstrup, D. S., Høker	St. Anne Vester Lv. 483.
977	Ljhrane, J. A., Stenogermester	Høster Lv. 24.
978	Ljhrane, M. S., Sædelmester	Dito 68.
979	Ljhransen, J., Urtekammer	Klædeboe Lv. 147.
980	Ljuff, H. A., Captain	Norre Lv. 173.
981	Ljyberg, H., Tommermester	St. Anne Vester Lv. 349.
982	Ljymann, P. G., Sædelmester	Sjebmager Lv. 106.
983	Ljyrestrup, C. K., Sjøbmand	St. Anne Høster Lv. 14.
984	Ljogerssen, N. K., Raadhandler	Frimands Lv. 151 & 152.
985	Ljornelund, H. J., Urtekammer	København Lv. 66.
986	Ljost, A. F., Bataillonskirurg	Norre Lv. 171.
987	Ljost, P. L., Brandveinsbrænder	Dito 69.
988	Ljop, P. J., Tobaksfabriquer	Klædeboe Lv. 148.
989	Ljopp, J., Fuldmagtig	St. Anne Høster Lv. 40 & 41.
990	Ljopp, C. P. M., Musiklærer	Klædeboe Lv. 95 & 96.
991	Ljorin, H. F., Examin. jur.	Norre Lv. 79.
992	Ljorp, S. C., Sjøbmand	St. Anne Vester Lv. 234.
993	Ljoftrup, G., Stenogermester	Sjebmager Lv. 160.
994	Ljrebbin, L., Slagtermester	Udenbys Klædeboe Lv. 83 a.
995	Ljrenclær, G. C. W., Meelhandler og Kugbreds-bager	København Lv. 95.
996	Ljronier, C. G., Stibkapitain	Sjebmager Lv. 81.
997	Ljutein, A. F., Grosfærrer	St. Anne Høster Lv. 175.
998	Ljutein, C. D., Grosfærrer	Christianshavns Lv. 150.
999	Ljvede, J. M., Brandveinsbrænder	Norre Lv. 201 & 202.
1000	Ljvhfen, J. L., Høsther	Sjebmager Lv. 336.
1001	Ljvomerbye, P. N., Spisevært	Dito 122.
1002	Ljvrestrup, G. J., Stenogermester	Snarens Lv. 133.
1003	Ljvbye, H. S., Marschandiser	Vester Lv. 60.
1004	Ljvrichsen, J., Dreiermester	Udenbys Klædeboe Lv. 36 F. 2.
1005	Ljvring, J. A., Cancellisecretair, Cancellist i det Kongelige Danske Cancellie og Notarius ved det juridiske Faculter	Høster Lv. 72.
1006	Ljvaagen, G. A., Høker	St. Anne Vester Lv. 111.
1007	Ljvaagepetersen, Hofjagant og Hofvæinhandler	St. Anne Høster Lv. 79.
1008	Ljvagner, H. L., Grosfærrer	Udenbys Klædeboe Lv. 129.
1009	Ljvahl, J. G., Major	Norre Lv. 38.
1010	Ljvahl, F. L., Muurmester	København Lv. 119.
1011	Ljvarburg, L. G., Fabricauer	Høster Lv. 38.
1012	Ljvarhuus, J. A., Sædelmester	Norre Lv. 85.
1013	Ljveber, R. G., Agent	Vester Lv. 164.
1014	Ljveidenhaupt, A., Stedfyger	Sjebmager Lv. 103.
1015	Ljveilbach, J. P., Oberstlieutenant	Strand Lv. 68.
1016	Ljveilbach, W., Overthorer	St. Anne Vester Lv. 484.
1017	Ljveinde, G. W., Møker	Vester Lv. 188.
1018	Ljveinreich, P., Farver	Klædeboe Lv. 134.
1019	Ljveinrich, A. D., Captain	St. Anne Vester Lv. 37.
1020	Ljvelbing, J. N., Bagermester	København Lv. 47.
1021	Ljvelmann, G. W., Sædelmester	Dito 131.
1022	Ljvernberg, L. G., Høker	Christianshavns Lv. 390.
1023	Ljvest, N. K., Høker	Klædeboe Lv. 70.

havn«, hvor han kort og enkelt gjorde rede for, hvad valget drejede sig om, og hvilken opgave vælgerne havde at udføre. Henvendelsen er centreret omkring spørgsmålet, hvem vælgerne skal give deres stemme. Møtet på håndværkernes initiativ for at få udpeget deres egne kandidater, skriver Algreen-Ussing: »Du kan nok selv indsee, at det her ikke forslaaer, at En *en dygtig Mand i sit Fag*. En kan være en duelig Snedker og Skomager, eller en dygtig Urtekræmmer og Brændeviinsbrænder, og derfor dog ikke være skikket til at give Kongen Raad i Landets vigtigste Anliggender. Her gjælder det gamle Ordsprog: Skomager, bliv ved din Læst!« Algreen-Ussing advarer endvidere vælgerne mod de saakaldte høflighedsvalg, d.v.s. valg af folk, som vælgeren står i et eller andet forhold til. Vælgeren skal ikke give sin stemme til en mand, blot fordi der er tale om hans oldermænd, eller blot fordi han er kaptajn ved det korps i borgervæbningen, som han selv tilhører. Vælgeren bør se sig om efter dygtige og uafhængige mænd, og han bør efter Ussings mening henvende sig til dem af sine medborgere, som kender folk bedre, end han selv gør, d.v.s. at han bør henvende sig til dem, som omtales som de dygtigste vælgere for at høre deres mening om, hvem der bør vælges.³⁶

J. F. Schouw, som gennem Dansk Ugeskrift og 28. maj selskabet havde arbejdet for at sikre det dannede borgerskab indflydelse på valget, var også blevet urolig over den aktivitet, som foregik i lavskredse. Få dage før valgene skulle tage sin begyndelse, udsendte han derfor en lille pjece: »Et Par Ord i Anledning af Valgene i Kiøbenhavn«, hvor han atter slog et slag for de synspunkter, han havde fremført i debatten om, hvem der burde vælges som deputerede. Skriftet er holdt i en jævn og ligefrem stil og henvender sig til vælgerne fra de lavere næringsdrivende klasser. Synspunkterne fra Dansk Ugeskrift nr. 137 vedrørende de personlige kvalifikationer, som en repræsentant måtte have, er her gentaget for menigmand.³⁷

Schouw advarer her de næringsdrivende mod at vælge efter lavsinteresser. Da der er omtrent 100 lav og korporationer, er det jo alligevel umuligt, at alle lav kan få sin egen repræsentant i stænderforsamlingen. Og selv om et lav fik et af sine egne medlemmer valgt, ville det være dårligt tjent hermed, idet den, som blot var blevet valgt ud fra et interesse-synspunkt og ikke på grund af sin duelighed, »vilde i alle Sager, som ikke angik Lauget, være nødt til at tie; han vilde saaledes ikke kunde skaffe sig nogen Anseelse i Forsamlingen og derfor heller ikke være i Stand til at sætte noget igjennem, som Lauget maatte ønske; noget der langt sna-

rere var at vente af en ret dygtig Mand uden for Lauget, der kunde forskaaffe sig Anseelse«. Schouw postulerer altså, at det er i de næringsdrivendes egen interesse at vælge uden for deres egen kreds. Men hvem skal den menige vælger så give sin stemme? Her peger Schouw på de kandidater, som 28. maj selskabet og brandforsikringen har udpeget. Når Schouw således hilser håndværkslavenes initiativ velkommen og bemærker, at det ikke er hans mening, at detailhandlere og håndværkere generelt er uegnede til at være repræsentanter, så er disse udtalelser nok snarere taktisk bestemt, fremsat for ikke at distancere sig fra de folk, han vender sig til. Duelighed er det, det først og fremmest kommer an på ved valget, og duelighed er det dannede borgerskabs monopol.

Den samme advarsel mod at lade standsinteresser dominere valget møder vi også hos David. Alligevel udtaler han sig positivt om håndværkernes kandidatopstilling. Altså den samme dobbelthed som hos Schouw. Davids kommentar til håndværkernes initiativ kom først efter kandidatopstillingen, hvor 4 håndværkere var blevet opstillet. Resultatet var altså ikke så slemt som frygtet. Og ved generelt at anbefale de opstillede kandidater, som David her gør, kunne de næringsdrivendes

Karikatur af C.N. David og Tage Algreen-Ussing. Tegningen er fra 1846, da David og Algreen-Ussing ikke blev genvalgt til stænderforsamlingen. Den bevægelse, som de havde været hovedmænd i, løb fra dem. Tegning af W. Marstrand på Frederiksborgmuseet.



stemmer samles, d.v.s. tilfalde både de folk David støttede og de opstillede håndværkere.³⁸

Meningen med Kjøbenhavnspostens, Algreen-Ussings, Schouws og Davids henvendelser til vælgerne her få dage før valget er tydelig. Det er en opfordring til vælgerne om at stemme på de kandidater, som 28. maj selskabet og brandforsikringen har udpeget.

Valgbevægelsen havde bevirket en politisering af klimaet. Den mangel på interesse for de forestående valg, som Kjøbenhavnsposten omtaler den 18. september, forsvandt efterhånden. Den 30. september bemærkede bladet, at den offentlige opmærksomhed i hovedstaden mere og mere synes at fæste sig ved de forestående valg. Og den 13. november skriver Liunge, at »overalt tales om de forestaaende Valg, overalt raadslaaes, foreslaaes, discuterer og kritiseres«. Den 16. november skriver David i Fædrelandet, »at Valgene i den seneste Tid næsten udelukkende have været den Gjenstand, hvorefter den alvorligere Samtale i private Cirkler har dreiet sig«.³⁹ Den mangel på interesse for offentlige anliggender, som de liberale skribenter i begyndelsen af årtiet havde beklaget sig over, kunne ikke længere siges at eksistere. Isen var brudt.

Set fra det dannede borgerskabs synspunkt kunne valget ikke være utilfredsstillende.⁴⁰ De seks kandidater, som havde samlet flest stemmer ved 28. maj selskabet og brandforsikringens kandidatopstillinger var alle blevet valgt til deputerede. Blandt de sidste 6 af brandforsikringens 12 kandidater blev de 2 (Bjerre og Hammerich) valgt til deputerede, medens de 4 (Deichmann, Salicath, Skibsted og Bech) blev suppleanter. 28. maj selskabets 7. kandidat, grosserer Owen, blev suppleant. Af håndværkernes 4 kandidater blev 3 valgt som deputerede. Kun en af de valgte deputerede havde ikke været opstillet som kandidat, bankdirektør Christensen. Han var imidlertid blandt de 24, som i brandforsikringens første valgomgang havde fået flest stemmer. Ligeledes figurerede han på den liste over 50 anbefalede personer, som Kjøbenhavnsposten offentliggjorde. Som det fremgår, har den organiserede aktivitet forud for valget haft betydning for dets udfald.

Den afholdelse af prøvevalg, som det dannede borgerskab havde brugt for at sikre sig indflydelse på valget, kom til at danne skole. Således arrangeredes der prøvevalg ved valget til Københavns borgerrepræsentation i 1840 efter kommunalreformen samme år. Og det viste sig at få gennemslagskraft ved valget den 9. april 1840. Ligeledes var pressen aktiv for at få valgt de mest velkvalificerede kandidater, navnlig var Fædre-

landet her i forreste linje. Ved de følgende års valg til borgerrepræsentationen var det en lille selvbestaltet gruppe, der havde afgørende indflydelse på, hvem der kom ind i borgerrepræsentationen. Ligesom ved valget til Roskilde stænderforsamling blev intet overladt til tilfældighederne, når det drejede sig om valgene til Københavns borgerrepræsentation.⁴¹

HENVISNINGER OG NOTER

1. *Kjøbenhavnsposten* den 12.2.1836.
2. Valdemar Vedel: *Studier over Guldalderen i dansk Digtning*. 1967 (1890). Periodens filosofiske grundretning, organisme-tænkningen, er fremstillet af Aage Henriksen i *Ideologihistorie*, bd. 1, 1975.
3. *Dansk litteraturhistorie*, bd. 5, 1984, s. 163 ff.
4. *Flensborgeren*, Professor Christian Paulsens *Dagbøger*, udgivet af K. Fabricius og Johs. Lomholt-Thomsen, 1946, s. 23, 42, 46, 54. Breve fra J. P. Mynster, udgivet af C. L. N. Mynster, 1860, s. 136, 142. Redaktør A. P. Liunges *Optegnelser* ved Nic. Bøgh. *Personalhistorisk Tidsskrift*, 4. RK., bd. 1, 1898, s. 242 ff., 247, 257 ff. Jfr. Georg Nørregård: *Efterkrigsår i dansk udenrigspolitik 1815-24*, 1960, s. 146, 175.
5. J. N. Madvig: *Livserindringer*, 1887, s. 123 f. Jfr. Marcus Rubin: *Frederik VI's Tid*, 1895, s. 475.
6. *Patenterne* udstedtes den 21. maj 1834. De første valg til kongerigets stænderforsamlinger fandt sted i september 1834, de sidste i januar 1835. Hans Jensen: *De danske Stænderforsamlings Historie 1830-1848*, I, 1931, s. 278.
7. *Dansk Ugeskrift*, bd. 5, nr. 124. Artiklen er anonym, men i Hans Vammen: *J. F. Schouw som politiker*. Utrykt prisopgave, 1967, s. 31 oplyses det, at F. C. Olsen har skrevet den. Artiklen udsendes i særtryk, sandsynligvis for at man kunne nå ud til et større publikum end *Dansk Ugeskrifts* abonnenter.
8. F. C. Olsen lægger vægt på, at statens hovedinteresser bliver repræsenteret, således at repræsentationen bliver alsidig.
9. Schouws artikel er den første offentlige behandling af forordningen. *Dansk Ugeskrift*, bd. 5, nr. 129. Afhandlingen udsendes som særtryk.
10. I *Dansk Ugeskrift*, bd. 5, nr. 127-28 (august 1834) havde Schouw bragt et referat af Carl Fougstads skrift: »Det norske Storting i 1833«. Bogen beskæftigede sig med de uheldige politiske konsekvenser af det stigende antal bønder i Stortinget, idet forfatteren påpegede bøndernes standpolitiske ensidighed.
Med henblik på de forestående valg var Schouws hensigt med artiklen tydeligvis at holde de norske tilstande frem som en advarsel mod for mange bonderepræsentanter i stænderforsamlingen.
11. Schouw skriver i sin artikel, at den deputerede ønsker at kende den offentlige mening om den genstand, der skal forhandles i stænderforsamlingen. Det viser sammenkoblingen mellem stænderforsamlingen og den offentlige mening. Det vil sige den offentlige mening = folkets stemme. Schouw mener iøvrigt, at den deputerede lettest og sikrest lærer den offentlige mening at kende i København.

12. Fædrelandet bragte den 12. oktober 1834 en lignende klassifikation af de valgbare, »deels for at man deraf kan se, i hvis Hænder den større Grundbesiddelse i Staden er, deels for at man deraf kan slutte sig til, i hvis Hænder Valgbeføielserne ere nedlagte«. Fordeelingen af de valgbare på sociale grupper er ikke kommenteret. Kjøbenhavnsposten kommenterede Fædrelandets liste den 13. oktober: »Denne klassifikation viser endnu tydeligere, hvad allerede et løseligt Blik paa Listerne kun altfor snart maatte overtynde Enhver om: hvor forholdsmæssigen slet Intelligensen her i Hovedstaden bliver repræsenteret, og hvilken skadelig Indflydelse det i særdeleshed her har havt, at Valgberettigelse og Valgbarhed saa udelukkende ere blevne bundne til Grundejendom«. Den 17.10 kommenterede Kjøbenhavnsposten Dansk Ugeskrifts klassifikationsskema over de valgbare (nr. 137). Kjøbenhavnsposten tilsluttede sig her de af Schouw fremsatte synspunkter.
13. Dansk Ugeskrift, bd. 6, nr. 137.
14. Kjøbenhavnsposten den 18.9.1834. Fortegnelsen offentliggøres igen den 19.9 og den 20.9.1834.

Angående befolkningens sløvhed skriver en indsender i Kjøbenhavnsposten, at det er uretfærdigt at beskylde den store del af nationen for mangel på almensans. Årsagen til den ligegyldighed for provinsialstænderne, som mange taler om, finder han i det forhold, at provinsialstænderne ikke har nogen afgørende stemme. Og selvom de fik det, mener han ikke, at det ville hjælpe stort, hvis ikke repræsentationsmåden blev totalt forandret. Det er her problemet egentlig ligger: »Det er (repræsentationsmåden), som under alle Omstændigheder lammer den hele Institution«. Problemet er nemlig, fremgår det, at intelligensen er udelukket. Kjøbenhavnsposten den 29.9.1834.
15. Kjøbenhavnsposten den 30.9.1834. Opfordringen til rådslående forsamlinger gentages den 16.10 og den 25.10. Kjøbenhavnsposten omtaler den 30.9 og den 16.10, at »de intelligente Vælgere« ved samtale og private sammenkomster har søgt at »virke for Muligheden af et Hovedstaden værdigt Resultat« af Valget. Bladet mener dog ikke, at disse aktiviteter virker på den store del af vælgerne, d.v.s. de lave næringsdrivende, som har indflydelse på valget. Bladet opfordrer derfor til de større rådslående forsamlinger. Det er derfor ikke rigtigt, når Villads Christensen: Københavns Repræsentation paa Stænderforsamlingen i Roskilde, Historiske Meddelelser om København, Bd. 7, 1919-20, s. 252, generelt skriver, at Kjøbenhavnsposten fraråder vælgerforsamlinger. Villads Christensen bygger sin opfattelse på en artikel af 6.10, som fremsætter det synspunkt, at det ville være et indgreb i den frihed, som bør herske ved valgene, hvis man på rådslående vælgerforsamlinger opstillede kandidater til valgene. Artiklen anbefaler, at man bruger pressen til at vejlede vælgerne.
16. Kjøbenhavnsposten den 6.10.1834. De omtalte blade er: Politivennen, Sandhedsfaklen, Allernyeste Skilderi af Kjøbenhavn. C. Rosenhoff, redaktør af Allernyeste Skilderi af Kjøbenhavn, fulgte opfordringen i Kjøbenhavnsposten med en serie artikler om provinsialstænderne. Se nr. 83 af 14.10., nr. 84 af 17.10. og nr. 85 af 21.10. Iøvrigt mente Rosenhoff, at han med god samvittighed kun kunne stemme på en mand: Algreen-Ussing (nr. 83). I Politivennen nr. 982 af 25.10. stod en artikel: »Angaaende Valgene af Deputerede til de raadgivende Stænder: Nogle Ord til Vælgerne«. Artiklen indeholdt ingen henvisning til Kjøbenhavnspostens opfordring. Bladet opfordrer her vælgerne til sammenkomster for i forening at hjælpe hinanden med at finde

- frem til, hvem de bør vælge. Bladet anfører, at det ikke er nok, at en mand blot er dygtig i sit fag, men er iøvrigt vag i sine retningslinier. Det skriver: »Man bør vælge saadanne, som kunne regnes til hele Byens dygtigste Mænd«. Iøvrigt mener bladet, at forsamlingen er bedst sammensat, når alle klasser bliver repræsenteret. Det er Schouws klassifikationsskema, bladet har brugt ved opdeling af klasser (Jfr. Dansk Ugeskrift nr. 137). Sandhedsfaklen svarede ikke på opfordringen i Kjøbenhavnsposten. Men i nr. 33 af 12.11.1834 bragtes en alfabetisk ordnet liste på 50 valgbare, som nogle indsendere ønskede at henlede vælgerens opmærksomhed på. Her var de lavere næringsdrivende klasser i over-tal.
17. Kjøbenhavnsposten den 3.11.1834. Listen blev sendt til alle vælgere i København. Samtidig blev valgene fastsat til at begynde den 17.11.1834.
 18. Desuden kunne listen købes i det Popske Officin. Enhver valgberettiget fik listen udleveret gratis. Adresseavisen den 5.11.1834. En 2. udgave af listen med de 50 fremhævede, med særlig angivelse af 28. maj selskabets og Brandforsikringens valgkandidater udkom. Adresseavisen den 12.11.1834. I de følgende numre af Adresseavisen gjordes der reklame for denne 2. udgave.
 19. Villads Christensen, anf. arb. s. 254, og Hans Jensen, anf. arb. s. 284, fremstiller det, som om det var Kjøbenhavnsposten selv, der havde udpeget de 50 personer. Men af bladets nyhedsrubrik fremgår det, at der er tale om »en Forening af Vælgere«, som har »udfundet et Antal af 50«. Hvilken forening, der er tale om, anføres ikke. Hele den pågældende liste findes i et bind med titlen »Valglister til Stænderforsamlingen«. Det kongelige Bibliotek, småtryk. Det fremgår af den til listen medfølgende tekst, at der er tale om en anonym forening af vælgere. Iøvrigt var den tryk-kemæssige fremhævelse af de 50 personer ikke tydelig, hvilket havde ført til misforståelser om, hvem de fremhævede personer var. Derfor offentliggjordes de fremhævede personers navne i Adresseavisen den 7.11.1834. Listen over de 1.070 valgbare blev ligeledes offentliggjort i Dansk Ugeskrift nr. 140-41, november 1834, hvor de var opdelt efter deres borgerlige stilling som i klassifikationsskemaet i Dansk Ugeskrift nr. 137.
 20. Fædrelandet nr. 1 den 14.9.1834.
 21. Fædrelandet nr. 1 den 14.9.1834: »Om Kjøbenhavns Valglister«.
 22. Fædrelandet nr. 2 den 5.10.1834: »Om de forestående Valg, med specielt Hensyn paa Kjøbenhavn«. Iøvrigt opstiller David de samme kvalifikationskrav til de deputerede som Dansk Ugeskrift og Kjøbenhavnsposten.
 23. Synspunktet er fremsat af en indsender i Kjøbenhavnsposten den 6.10.1834.
 24. Kjøbenhavnsposten den 30.9 og den 16.10.
 25. Danske politiske Breve, I, udg. af Povl Bagge og Povl Engelstoft, 1945, nr. 42. Indbydelse til nominering af stænderdeputerede er dateret København, 8.10.1834.
 26. Adresseavisen den 5.11.1834.
 27. Man ville kun offentliggøre navnene på dem, som havde absolut majoritet, d.v.s. over halvdelen af stemmerne, fordi »skal Fremstillingen af Valgcandidater ved et Selskab have nogen Betydning, da er det nødvendigt, at kun Den kan ansees som Saadan, hvem Pluraliteten af Selskabet er enig om at ville fremstille for Vælgerens Opmærksomhed«. Kjøbenhavnsposten den 8.11.1834.
 28. Kjøbenhavnsposten den 8.11.1834. Dagen den 10.11.1834. Valgkandidaterne er anført i den rækkefølge, de fik stemmer.
 29. Kjøbenhavnsposten den 10.11.1834.

30. Adresseavisen den 10.11.1834.
31. Disse 12 personer blev også nævnt i Dagen den 10.11.1834.
32. Kjøbenhavnsposten den 11.11.1834. Personerne er nævnt i den rækkefølge, de fik stemmer. Liunges iver for at få mindst 24 personer anbefalet for vælgerne – se Kjøbenhavnsposten den 10.11. – kunne tale for, at det er ham selv, som har taget initiativet til at nævne de anførte 8 personer fra 28. maj selskabet i sit blad. Han var nemlig selv til stede på selskabets møde og vidste således, hvorledes stemmerne faldt. Adresseavisens opfordring har været ham en kærkommen støtte. At Liunge har handlet på egen hånd, turde fremgå af det forhold, at 28. maj selskabet i Adresseavisen den 11.11. afsløg at efterkomme bladets opfordring under henvisning til, at hensigten med mødet i 28. maj selskabet var at udtale selskabets mening for at vejlede vælgerne. Og hvis man nævnte dem, som ikke havde flertallet for sig, kunne det ikke siges, at selskabets stemme var udtalt.
33. Dagen den 12.11.1834. Ingen af de 30 personer blev valgt som deputerede eller suppleanter.
34. Adresseavisen den 11.11.1834. Af opfordringen fremgår det, at enkelte af lavene »efter forlydende, søge at forandlege, at et Medlem af Lauget bliver valgt«. I Adresseavisen den 13.11. understregedes det, at de påtegnede stemmesedler, som håndværkerne skulle medbringe til mødet, kun måtte indeholde navne på valgbare af håndværkerstanden. Følgende fire fik flertal for sig på håndværkerenes møde og blev dermed lavenes kandidater: 1. Garvermester Linstorff, 2. Nålemagermester Hjort, 3. Kaptajn, murermester Schaper, 4. Mekanikus Gamst. Adresseavisen den 14.11. Mødet er refereret i Kjøbenhavnsposten den 14.11 og den 15.11.1834.
35. Kjøbenhavnsposten den 13.11.34.
36. Dagen den 13.11.1834. I en efterskrift til artiklen anmodede Algreen-Ussing udgiverne af Kjøbenhavnsposten, Allernyeste Skilderi af Kjøbenhavn, Politivennen og Sandhedsfaklen om at optage artiklen – De tre sidstnævnte blade læstes af det lavere borgerskab. Algreen-Ussings artikel stod i Allernyeste Skilderi af Kjøbenhavn den 14.11. Udgifveren Rosenhoff erklærer sig i en note til artiklen enig i Ussings synspunkter.
Artiklen er offentliggjort uden redaktionelle kommentarer i Politivennen nr. 985 af 15.11. Den står i Sandhedsfaklen nr. 34 af 19.11. med en kommentar om, at skønt den (artiklen) kommer, efter at valgene er begyndt, vil den efter redaktørens mening også læses med interesse af provinsens læsere af bladet. Artiklen står i Kjøbenhavnsposten den 14.11. Hverken Allernyeste Skilderi af Kjøbenhavn, Politivennen eller Sandhedsfaklen indeholder politik i spalterne. En undtagelse er de i note 16 nævnte.
37. Schouws skrift udkom den 13.11.1834. Se Adresseavisen anførte dato. Den kan derfor ikke være skrevet på foranledning af håndværkerlavens initiativ den 11.11., sådan som Hans Vammen: Anf. arb. s. 34, mener. Pjecen er snarere skrevet på baggrund af forlydender om, at enkelte af lavene ville opstille hver deres egen kandidat. Se Adresseavisen den 11.11. Schouw har dog nået at tilføje en kommentar til håndværkerenes initiativ i en note på side 10 i skriftet, hvilket sandsynligvis er sket under korrekturen. Der gjordes »reklame« for pjecen i Adresseavisen den 13.11., 14.11. og 15.11.
38. Fædrelandet den 16.11.1834.
39. I provinsen har der ikke fundet den samme organiserede aktivitet sted som i København. Forberedende møder forud for valgene har dog fundet sted. Hans Jensen, anf. arb., s. 288 f.
40. Danske politiske Breve, I, udg. af Poul

Bagge og Povl Engelstoft, 1945, nr. 46. C. N. David til M. B. Nyegaard den 2.12.1834. »Valgene her (d.v.s. København) ere i det Hele, naar man tager Hensyn til de Valgbare, og hvad Indflydelse det i Hovedstaden har havt, at Valgqualificationen er bunden til

Grundeendom, falden tilfredsstillende ud«.

41. Sigurd Jensen: Et selvbestaltet vel-færdsråd. Spillet om borgerrepræsentationsvalgene i det 19. årh., Historiske Meddelelser om København, 1981, s. 9 ff., 24.

Debatten om Københavns 3. hovedbanegård 1864-1911

Af Jens Vibæk

Da Nordbanen til Helsingør over Hillerød (med sidebane fra Hellerup til Klampenborg) åbnedes i 1864, var man nået til en nyordning af de københavnske jernbaneforhold. Forud var gået en række bevægede, til tider stormfulde forhandlinger og debatter i jernbaneselskabet, i Rigsdagen, i kommunalbestyrelsen og ikke mindst i pressen. Problemet var placeringen af den københavnske endestation. Vestbanen til Roskilde fra 1847 var i 1856 forlænget til Korsør. Den udgik fra Københavns første banegård, der lå, hvor den nuværende ligger. Den duede ikke mere, da Nordbanen kom til. Den største hindring var den stærkt trafikerede Vesterbrogade, der simpelt hen forbød niveauoverskæring; og en tunnel lå uden for datidens økonomiske fantasi.¹

Nu havde man imidlertid endelig fundet løsningen. Den hidtidige banegård blev slet og ret kasseret. Man flyttede i stedet hele virksomheden over på den anden side af Vesterbrogade, hvor man indrettede personbanegård, godsbanegård, remiser og værksteder. Fra denne banegård førtes de to baner over dæmningen mellem St. Jørgens sø og Peblingesøen. Kort efter Vodroffsvej delte banerne sig. Nordbanen gik over Nørrebro mod Hellerup, og Vestbanen førtes uden om det egentlige Frederiksberg til Vigerslev, hvor den stødte til den oprindelige banelinie. Hermed gik strækningen til den første banegård og dermed Valby station ud af sagaen, medens Frederiksberg nu fik sin station.

Nu stod der så en ny personbanegård (mellem Vesterbrogade og Paladsteatret) med to perronspor, ét for afgang og ét for ankomst, dækket af den store perronhal. Mellem de to perronspor fandtes to rangerspor, og alle fire endte ved en drejeskive ud til Vesterbrogade. Fra denne banegård ekspederedes togene vestpå med tre daglige togpar, og det samme gjaldt Nordbanetogene. En særlig Klampenborgstation lå lidt længere henne ad Vester Farimagsgade, omtrent ud for Studiestræde. Her var om sommeren en hektisk trafik; ofte måtte folk stå i kø for at slippe ind på stationen. Alligevel var man ganske tilfreds med situationen og så for-

trøstningsfuldt fremtiden i møde. »Man« var Det sjællandske Jernbanelok (Dsl), som ejede banerne, men selskabets glæde kom til at vare kort, kun en halv snes år.²



Jernbanekort fra Kraks vejviser 1909, tilføjet årstal for banestrækningernes oprettelse og nedlæggelse.

DsJ var et koncessioneret aktieselskab med en ret stærk statsindflydelse i de styrende organer. Til gengæld garanterede staten for et årligt udbytte på 4%, hvad man dengang anså for et tåleligt afkast. Selskabet trængte efter at øge udbyttet inden for de eksisterende, temmelig sikre rammer og lagde til regeringens skuffelse ingen udvidelsestilbøjeligheder for dagen. Regeringen så gerne, at banenettet udstraktes over det ganske Sjælland, men havde efter koncessionen ingen juridiske muligheder for at tvinge selskabet til nyanlæg. Heldigvis fandtes der en udvej. Så snart staten truede med at give koncession til andre interesserede, overgav selskabet sig, men uden glæde.



Den særlige station for Klampenborgtogene åbnedes 1863, året før selve hovedbanegården. Allerede 10 år efter var stationsanlæggene ved at være for små, som det ses på billedet, der viser trængselen ved Klampenborgstationen en pinsedag. Illustreret Tidende bd. 15, 1873-74, s. 324.

I løbet af halvfjerdsere voksede såvel person- som godstrafikken eksplosivt. Hertil bidrog først og fremmest åbningen af tre selskabet påtvungne baner. Den 4. oktober 1870 åbnedes Sydbanen fra Roskilde til Masnedsund. Nordvestbanen fra Roskilde til Kalundborg var klar 1875, og endelig indviedes banen fra Frederiksberg til Frederikssund 1879. Medens overdragelsen til staten fandt sted, færdiggjordes Københavns havnebane, der udgik fra godsbanegården, og hvis få tog fik lov at krydse Vesterbrogade.

En stærkt stigende trafik i 1874/75 fik Dsj's bestyrelse til at overveje en allerede hårdt tiltrængt udvidelse af banegården. Det var noget, man nødig skred til, dels var det meget dyrt, dels ville det medføre besværlige forhandlinger med staten og kommunen om økonomisk bistand.

Da derfor en tilsyneladende afmatning i trafikken syntes at indtræde i 1876, gned Dsj sig i hænderne og tænkte, at nu gik det nok. Fremsynede kan man ikke kalde selskabets ledere. Men dette enfoldige håb skuffedes meget hurtigt, da trafikken straks tog et nyt opsving. Det var navnlig de store ophobninger af godsvogne, der vanskeliggjorde trafikken afvikling. De ankommende vogne kunne ikke umiddelbart anbringes ved læssesporene, men måtte afvente læsningen på rangersporene, så rangeringen blokeredes. Derfor turde man ikke vente længere, og 1877 rettede Dsj en anmodning til indenrigsminister Skeel³ om, at regeringen ville nedsætte en kommission til behandling af de københavnske jernbaneforhold.⁴ Man henstillede, at foruden regeringsrepræsentanter også kommunen og Dsj samt eventuelt andre autoriteter fik sæde i kommissionen.

A.F. Krieger noterer kort efter i sin dagbog:⁵ »Skeel pønser på en kommission til undersøgelse af spørgsmålet Københavns jernbanegårds endelige ordning«. Så let gik det nu ikke med »det endelige«. Der skulle gå 40 år, inden en sådan ordning opnåedes.

Kommissionen nedsattes 11. november 1878. Som formand udpegedes A.F. Krieger,⁶ der i en menneskealder havde spillet en vigtig politisk rolle, først som Nationalliberal, nu i Højre, og flere gange havde været minister. De øvrige var hans politiske fælle, lægen C.E. Fenger, borgmester i København, også tidligere minister, endvidere departementschef i finansministeriet C.A. Caroc (det kunne forventes, at der måtte penge på bordet), oberst H.T. Wenck, vejinspektør og indenrigsministeriets tekniske konsulent i jernbanesager, arkitekten F. Meldahl, borgerrepræsentant og direktør for Kunstakademiet, fabrikejer L.P. Holmblad, højeste-

retsadvokat, borgerrepræsentant C.S. Henrichsen, overingeniør i DsJ J.V. Tegner og grosserer J.D.S. Adolph. Yderligere tiltrådtes kommissionen af en række mænd, som var udpeget af deres organisation. DsJ valgte brygger I.C. Jacobsen, C.St.A. Bille, kendt folketingspolitiker, borgerrepræsentant og tidligere redaktør af »Dagbladet«, samt Viggo Rothe, førstedirektør i DsJ. Kommunalbestyrelsen repræsenteredes af teknisk borgmester E.D. Ehlers for magistraten, mens borgerrepræsentationen valgte professor Jul. Thomsen. Det var en vægtig forsamling, men egentlig jernbanesagkyndige var kun Wenck, Tegner og Rothe, og om de fleste af de øvrige gjaldt det, at jernbanen først sent var kommet ind i deres tilværelse.

»Kan det antages«, hedder det som første punkt i kommissoriet, »at banegården i løbet af 10-15 år ikke vil kunne afvikle trafikken, og at man derfor bør træffe foranstaltninger«. »Er svaret nej, bør man overveje, om det kan ordnes således, at man kan nøjes med én banegård, eller der bør anlægges flere, i det væsentlige selvstændige banegårde. Kan man nøjes med én, bør det overvejes, om og hvor en eventuelt ny banegård kan bygges. Endelig ønskes afgjort, om man bør stræbe mod en adskillelse af person- og godstrafik«. Til kommissionens foreslåede planer må naturligvis føjes budgetter og en prioritering af anlægsarbejderne. Endelig ønsker man at høre kommissionens mening om, i hvilket omfang det offentlige bør involveres økonomisk, og betænkningen bør slutte med et lovforslag. Som man vil se, gav ministeren kommissionen vide rammer.

Som den rutinerede parlamentariker Krieger var, tog han fat med fast hånd, og han drejede kommissoriets indhold derhen, hvor han ville. For at opnå dette, etablerede han med sig selv som midtpunkt en lille kerne af medlemmer, der mødtes i hans hjem, og som uden tvivl blev afgørende for indstillingen til ministeriet.⁷ Kredsen omfattede kun jernbanedirektør Rothe og arkitekt Meldahl, en personlig ven og en mand, der i denne periode var med overalt. Desuden var der oberst Hedemann, en erfaren jernbanebygger og teknisk konsulent for DsJ. Krieger havde i forvejen betinget sig at kunne benytte sig af hans bistand, skønt han ikke var medlem af kommissionen.⁸ Der tales i betænkningen om et udvalg, der fremlagde forslagene for plenum, og det har formentlig alene været Kriegers kerne. Hvis et større udvalg har eksisteret, har Krieger i hvert fald bevaret medlemmernes anonymitet.

Et meget stort statistisk materiale samledes, »for at selve rørelsen kunne anskueliggøres«, som Krieger udtrykker sig.⁹ Kommissionen sad i 2 1/4 år. Utallige forslag fremkom, og der udarbejdedes ikke mindre end 72

planer, men vi vil nøjes med at behandle dem, der manifesterer sig i indstillingen, eller som fik en afgørende fremtidig betydning.

Som det vil erindres, havde ministeriet skuet 10-15 år frem i tiden, men fornuftigvis tog man sit udgangspunkt i den akutte truende pladsmangel. Flertallet var enig om, at hovedbanegården for enhver pris måtte bevares, hvor den lå. Hvad kunne man under denne forudsætning gøre for at få den til at fungere tilfredsstillende? Hvilke lokale udvidelsesmuligheder kunne opnås på det indknebne areal, der foruden passagertrafikken også gav plads for godsbanegård og værksteder for lokomotiver og vogne?

Det lykkedes imidlertid Dsj, endnu medens kommissionen sad, at købe de såkaldte Westrupske grunde med landstedet »Søvang« og et par nabogrunde, hvor bl.a. maleren Kyhns villa lå, samt en strimmel land op til vandfiltrene. »Søvang« og de andre villaer lå omtrent, hvor hotel Shepton nu ligger. Alt i alt en udvidelse på ca. 20%, men upraktisk beliggende for en effektiv udnyttelse.

Dernæst havde man selve vandværkets filtre i kikkerten. Hvis de kunne fjernes, kunne man yderligere opfylde en del af St. Jørgens sø og således skaffe god plads. Men det ville de kommunale repræsentanter ikke høre tale om. Vandværket kunne hverken undvære filtrene eller noget af St. Jørgens sø, der tjente som reservoir for vandforsyningen. Jamen kunne man da ikke flytte disse vandfiltre, f.eks. til Havremarken (arealet mellem Ladegårdsåen, Lygteåen, Tagensvej og Jagtvejen)? Der var jo masser af plads. Det ville blive forfærdelig dyrt for jernbanen. Alligevel anstillede man undersøgelser, men de var ikke afsluttet, da betænkningen afgaves.

Så tænkte man på Ladegårdsmarken vest for jernbanen, hvor nu bl.a. Jul. Thomsens plads og Forum ligger. Her kunne man passende flytte værkstederne ud. Atter kommunal protest. Dette areal havde man just bestemt for en kommunal forsørgelsesanstalt. Så var der endelig arealerne syd for Vesterbrogade, hvor havnebanens spor gik, men det betragtedes som fremtidsmusik. Alligevel troede kommissionens flertal, at ved den ovennævnte grundudvidelse og en udflytning af værkstederne ville godstrafikken kunne klares endnu 10 år, men så heller ikke længere.

Kommissoriet havde også nævnt anlæg af andre, til dels selvstændige banegårde som en aflastning af Hovedbanegården. Her var man (dog ikke Rothe) enige om betimeligheden af at etablere en station ved Nordbanen på Nørrebro, der længe havde været ønsket af beboerne. Endelig



På Bergreens kort fra 1879 ses Søvang ved Sct. Jørgens sø syd for vandværkets filtre, som man havde håbet på at kunne inddrage i banegårdsterrænet. Det modsatte magi-straten sig. Derimod erhvervedes trekanten mellem Gyldenløvesgade, Nørre og Vester Farimagsgade. På dette område byggedes 1886 en ny station til Klampenborgtogene, hvorefter den gamle Klampenborgstation blev til station for Nordbanen.

var man opmærksom på, at der burde etableres en østbanegård, som kunne betjene den store del af byens befolkning, der havde meget langt til Hovedbanegården. Det var der sådan set ikke noget nyt i, eftersom DsJ havde ønsket det optaget i 1875-jernbanelovforslaget, der imidlertid var blevet nedstemt af Rigsdagen.¹⁰

Fra denne østbanegård, som man havde tænkt sig anlagt, hvor den ligger nu, burde udgå tre spor: en linie skulle gå til Hellerup af hensyn til skovtrafikken, der skæppede godt i kassen, det andet spor skulle skilles ud fra det førstnævnte ved Svanemøllen og derfra føres over Vognmandsmarken til Nordbanen på strækningen Nørrebro-Hellerup. Det var først og fremmest tænkt som godsbane, men man forestillede sig også en persontrafik med stationer ved Svanemøllen og Lyngbyvej. Uden en sådan forbindelse ville systemet ikke kunne fungere. Endelig skulle det tredje spor gå til Toldboden og videre langs havnen, så der kunne opnås forbindelse med havnebanen, der jo endte ved Nyhavns Hoved.

Bortset fra østbanegården var det, kommissionen havde tænkt sig, lapperier på en umulig situation. Derfor er der grund til at nævne to mindretalsforslag, der er de to eneste, men meget udførlige. De peger begge på løsninger med store fremtidsperspektiver; og de er da også i tidens løb blevet realiseret.

Det ene er forfattet af DsJ's overingeniør, Tegner, senere generaldirektør for DSB. Han foreslog en forbindelseslinie mellem Hovedbanegården og den påtænkte østre station. Uden en sådan mente Tegner ikke systemet ville kunne fungere. Man kunne næppe forestille sig, at folk ville tage fra Østbanegården til Hovedbanegården ad den milelange tur nord om byen. Tanken var genial, men planen mindre god. Banen skulle føres forsænket langs Nørre Farimagsgade og som underjordisk bane under allerede eksisterende bebyggelse i Frederiksborggadekvarteret og endelig videre gennem parkerne. Det ville blive nødvendigt at lade banen udgå forsænket fra Hovedbanegården, således at en del af denne kun kunne nås ved nedstigning ad trapper, hvilket i datidens øjne var en afgørende fejl ved projektet. Alligevel var der her sået et frø, som senere spirede.

Det andet forslag kom fra oberst Wenck, indenrigsministeriets konsulent i jernbanesager. Han foreslog en ny stor godsbanegård indrettet på opfyldt grund i Kalveboderne, der dengang gik langt op mod Tietgensgade. Det opsigtsvækkende var, at adgangen til denne nye godsbane-



Man ville ikke acceptere jernbaneoverskæringer over de stærkt befærdede gader inden for søerne, men fik dem så i stedet lidt længere ude. Her en overskæring ved H.C. Ørstedsvej ca. 1875. Den eksisterede indtil 1911. Tegning af K. Sedivy.

gård skulle ske ved genoprettelse af den første banelinie mellem Vestre kirkegård og Carlsberg over Valby til Vigerslev, hvor den skulle støde til Roskildebanen. Også her lå et kim til den fremtidige løsning. Vi forbigår her Wencks videre planer om en bane til Dragør med færgeforbindelse til Malmø. Men kommissionen interesserede sig overhovedet ikke for færger, skønt færgeforbindelse over Storebælt og til Sverige måtte siges at være forudsigeligt som en yderligere belastning af den betrængte Hovedbanegård.

Det lovforslag, som kommissoriet havde krævet som betænkningens konklusion, ignoreredes af kommissionen. Den indstillede blot, at man reserverede de arealer, som de skitserede planer måtte kræve, herunder vandfiltrene og Ladegårdsmarken, som havde mødt kommunens stærke modstand. Det er dog bemærkelsesværdigt med henblik på den videre udvikling, at man henstillede, at der blev truffet aftale med kommu-

nen om reservation af arealet syd for Vesterbrogade mellem Bernstorffsgade og Reventlowsgade, således at der kunne føres et spor til det nye kvægtorv, hvilket kommunen meget ønskede. Endvidere ønskede man at reservere »Trekanten«, et areal mellem banen og Ladegårdsvejen (Gyldenløvesgade) længere ud mod søerne.

Budgettet lød på ca. 10 mill. kr., men den fordeling mellem stat, kommune og DsJ, som ministeriet havde udbedt sig, mangler. Det skyldes måske, at staten 1880 havde overtaget DsJ, der hermed var ude af billedet. Rothe skulle dog vedblive som direktør indtil 1885, da de jysk-fynske og de sjællandske statsbaner samledes under én administration og blev til DSB med en fælles generaldirektør. Betænkningen afgaves 3. marts 1881.

Krieger havde altså snydt sig fra at udarbejde et egentligt lovforslag, således som det var blevet ham pålagt i kommissoriet. Nu måtte indenrigsminister Skeel selv tage affære. Han har åbenbart interesseret sig for Tegners mindretalsforslag og forstæet, hvad det indebar, for han nedsatte et lille udvalg til at behandle det nærmere (Rothe, Tegner, Meldahl og Schou, sidstnævnte Hovedbanegårdens chef), men Tegners kolleger forkastede hans hjertebar, hvorimod de anbefalede anlæggelse af filialgodsbanegårde syd for Vesterbrogade og ved Svanemøllen. Endelig forhørte Skeel sig hos magistraten om arealreservationerne. Magistraten accepterede at reservere »Trekanten« mod en godtgørelse på 30.000 kr. årligt, hvad finansudvalget godtog. Derimod ville magistraten overhovedet ikke høre tale om vandfiltrene eller Ladegårdsmarken. Om arealet syd for Vesterbrogade erklærede magistraten, at her ville ikke ske noget foreløbig.

Politisk befandt regeringen sig i en vanskelig situation. Det var visnepolitikens tid. Regeringens forslag saboteredes praktisk talt alle af venstrepartiet i Folketinget, der håbede på denne måde at bane vej for et venstreministerium. Ganske vist ville venstrebønderne gerne have baner, mange baner, for på den måde at lette overgangen fra kornavl til kvæg- og svineavl. Alligevel foretrak de at stå stejlt.

Det var derfor sikkert med en vis spænding, at Skeel den 10. november 1882 i Landstinget forelagde et forslag til »Lov om forskellige jernbaneanlæg ved København m.v.«

I hovedtrækkene fulgte forslaget kommissionens tanker: 1. en østre station med forbindelse til Hellerup og nord om byen til Hovedbanegården, 2. udvidelse af Hovedbanegården mod øst (»Trekanten«), 3. værk-

stedernes udflytning, nu til Frederiksberg station, 4. en station ved Nørrebro. Den østre station måtte desværre være midlertidig, for man kunne ikke disponere over Kastellet endnu. Derfor måtte den midlertidige station anlægges nord for Kastellet (omkring nuværende Fridtjof Nansens plads). Det var unægteligt af vejen. Skeel var ked af det, men krigsministeren var hverken til at hugge eller stikke i.

Debatten i Landstinget blev ret livlig. Skønt Højre her havde et stort flertal, kritiseredes forslaget fra mange sider. På én nær var det kun højremænd, der tog ordet. Den enlige venstremand tog først ordet ved tredje behandling for at meddele, at han stemte mod forslaget, fordi det var så dårligt forberedt. Men denne holdning lovede jo ikke godt for behandlingen i Folketinget med det store venstre flertal.

Jernbanedebatter rækker ofte vidt omkring, og det gjorde denne også. Navnlig diskuteredes havneforholdene så vidtløftigt, at formanden (C.C. Liebe) måtte gribe ind for at forsøge at holde debatten inden for rammerne. Et originalt forslag fra Breinholdt bør nævnes. Han var en jysk studeopdrætter og jernbanepolitiker, der ellers holdt sig til fastlandet. Han var interesseret i, at stationerne kom til at ligge nær byens »centra«, som han udtrykte det. Derfor ville han have den påtænkte østre station flyttet ind til Sølvgade. Heri fik han adskillig støtte, men ændringsforslaget faldt. Derimod fik han langt senere held med et andet forslag, nemlig en baneforbindelse mellem den påtænkte Nørrebro station og Frederiksberg station, som ville etablere en ringforbindelse uden om Hovedbanegården. Det vandt almindelig påskønnelse og optoges i forslaget. Breinholdt undlod ikke at luften sin stolthed herover, da han, som han sagde, hverken var tekniker eller københavner. Med denne ændring og ved at stille ministeren frit med hensyn til værkstedernes placering, vedtoges loven i Landstinget. Venstremændene stemte ikke.

Debatten i Folketinget blev trods visnepolitikken både langvarig og saglig, men naturligvis præget af den politiske spænding. Venstre plejede jo at gøre kort proces med regeringens forslag enten ved at nægte forslaget overgang til 2. behandling eller ved at henvise det til et udvalg, der takket være Venstres flertal fik en venstremand til formand, som så simpelt hen undlod at indkalde til møde (»begravelsesudvalg«).

Her kom det nu til at gå noget anderledes trods ordføreren C. Bergs yderst uvillige indledning, hvori han sluttede sig til sin landstingskolegas påstand om forslagets dårlige forberedelse. En saglig debat udspandt sig i nogen grad på tværs af partiskellene, hvad der næppe har frydet



Nørrebro station lå spredt over et større område mellem Stefansgade og daværende Lyngbygade (Hillerødgade). Billedet er taget fra Lyngbygade og viser den del af terrænet, som i dag er blevet til Nørrebroparken. De gennemgående spor findes omtrent vandret i billedets øverste halvdel, til venstre mod København og til højre mod Hellerup. Stationen nedlagdes 1930. Før og Nu 1921, s. 219.

Berg. Skeel opfordrede indtrængende til enig vedtagelse. Men trods al tilsyneladende fordragelighed, var det Berg, der fik det sidste ord. Han foreslog kort og godt, at sagen henvistes – ikke til et almindeligt udvalg – men direkte til finansudvalget, og så kendte alle forslaget endelige skæbne.

Næste samling (1883/84) fremkom Skeel med et nyt forslag. Denne gang ville han nøjes med en bevilling til værkstedernes udflytning. Men det blev der heller ikke noget af. Bojsen, en anden af Venstres ordførere, foreslog straks sagen standset uden debat og henvist til finansudvalget. Og herved blev det.

Fra april 1885 slog regeringen ind på den hårde provisorie-politik, hvor finanslovene udstedtes af regeringen uden vedtagelse i Folketinget og indeholdende, hvad regeringen anså for nødvendige udgifter.

Også i den københavnske jernbanesag holdt denne selvtægtspolitik sit indtog, omend i behersket form. Således bevilgede regeringen Nørrebro station og en udvidelse af værkstederne, hvor de lå. Den 1. juli 1887 toges Nørrebro station i brug. Men finansministeren, der fra 1885 hed Ingerslev¹¹, rustede sig til fortsat kamp. Han havde allerede i Folketinget ladet forstå, at man i Landstinget ønskede en ny kommission nedsat.

Men inden vi går ombord i den ny kommission, vil vi besøge en mand, der er i færd med at få en åbenbaring. I en villa ude ved Strandpromenaden (nu Strandboulevarden) boede en kendt og erfaren 40-årig ingeniør ved navn Holger Hammerich. Det er den 2. juli 1885. Hammerich holder fridag, hans kone er nemlig ved at barsle. Han går, må vi formode, hvileløs omkring, men hans altid arbejdende hjerne holder ikke fridag. Den beskæftiger sig ikke med den ventede verdensborger, men derimod med jernbaner. Han har rent privat syslet med de københavnske jernbaneforhold og studeret kommissionsbetænkningen af 1881 og med god grund fundet den lidet tilfredsstillende. Men »den dag Magdalene kom til verden den 2. juli 85, sprang den løsning, jeg tænkte mig som den rette, jeg kan godt sige, fuldmoden frem«. ¹²

I den følgende tid arbejdede han videre med sin plan i alle detaljer, og den 15. oktober 1885 lagde han den frem for offentligheden i et foredrag i »Den tekniske Forening« og uddybede den senere i en pjece. ¹³

Kort fortalt gik planen ud på, at man skulle droppe den eksisterende banegård og bygge en ny, hvor den nuværende ligger. Den skulle ikke som den daværende være en endestation, men derimod en gennemkørselsstation, der tillod langt hurtigere ekspedition af togene.

Gennemkørselsmuligheden skulle etableres ved en åben, men forsænket banelinie med 2 dobbeltspor til den påtænkte østre station. Linieføringen skulle ske gennem det nysanlagte boulevardssystem på de gamle voldes plads (Nørre- og Østervoldgade). Boulevardbanen er projektets hovedfortjeneste, og selv om det varede længe, inden det realiseredes (1917), vil det altid placere Hammerich blandt de mest fremragende danske jernbaneplanlæggere. Det vil erindres, at Tegner havde anset en sådan forbindelse til den påtænkte østre station som en nødvendighed, men hans udformning af planen havde været både dyr og upraktisk.

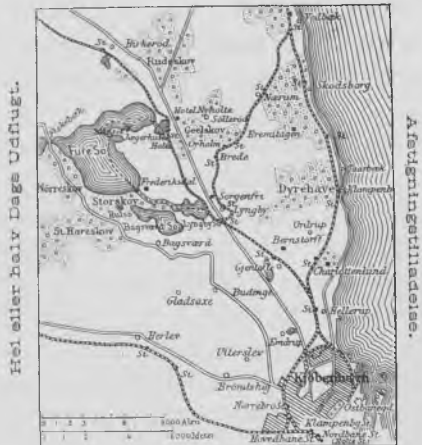
Hammerichs videre plan omfattede hele området fra Hellerup til Vigerslev. Indføringen vestfra skulle ske ved retablering af den nedlagte

banestrækning gennem Valby bakke og videreføres gennem den planlagte nye hovedbanegård ad Boulevardbanen (med station ved Gøttersgade) og videre gennem den planlagte østbanegård langs havnearealerne (som forventedes at ville udvikle sig nordpå) over Svanemøllen til Hellerup, hvor forbindelse nåedes med Nordbanen og den før eller senere kommende kystbane.

Nu var det naturligtvis ikke meningen, at de vestfra kommende tog skulle havne i Helsingør. De skulle ende ved en stor rangerbanegård ved Svanemøllen. På samme måde skulle togene nordfra løbe gennem byen og ende ved en tilsvarende rangerbanegård mellem Valby og den planlagte hovedbanegård. Og sådan er det jo faktisk gået, selv om det har været menneskealdre.

Når Hammerich krævede, at Boulevardbanen skulle have to dobbeltspor, var det, fordi han ønskede at etablere en ringbane, såvel for gods- som for passagertrafik, med stationer, der kunne anlægges i takt med det voksende befolkningstal. Hellerup skulle være knudepunkt for denne ringbane i nord, Vigerslev i syd. Men Hammerich havde også tænkt på en færgeforbindelse med Malmø i tilknytning til den nye østre

Kort over Rundrejsruterne.



Rundrejse C. III Kl. 1 Kr. 25 Øre.

Københavnerne var glade for at tage på skovtur med jernbanen, og rejsebureauerne arrangerede udflugter til omegnen. Her en reklame for en rundrejse i vejviseren 1904. Jernbaneturen var kombineret med sejlads på Furesøen, Lyngby sø og Vejlesø.

station. Den eksisterende hovedbanegård, med hvad dertil hørte, kunne simpelt hen sløjfes.

Ved sin fremkomst gav Hammerichs plan anledning til en stor og gennemgående velvillig behandling i pressen. Men de gamle jernbanekoryfæer lod sig ikke besnære. Rothe, f.eks., polemiserede skarpt i Berlingske Tidende mod planerne, og bladet afviste at optage et modindlæg fra Hammerich, der dog fik det bragt i Nationaltidende.

Under finanslovsdebatten 1886/87 behandledes en bevilling på 300.000 kr. til udvidelse af Hovedbanegården, der for øvrigt nedstemtes, men i det landstingsudvalg, som beskæftigede sig med sagen, udtryktes et stærkt ønske om nedsættelse af en ny kommission til at gennemgå de københavnske jernbaneforhold. Indenrigsminister Ingerslev erklærede i tinget, at han kunne acceptere forslaget. Han agtede, sagde han, at nedsætte en lille, men udpræget sagkyndig kommission, og han ville gøre DSB's generaldirektør, Niels Holst, til formand. Holst havde været direktør for de jysk-fynske statsbaner og var ved sammenlægningen med de sjællandske statsbaner i 1885 blevet generaldirektør for DSB, medens Rothe pensioneredes. Holst var militæringenjører og var tidligt kommet ind i jernbanearbejdet særlig i Jylland. Fra statens overtagelse af de jyske baner i 1867 havde han været deres direktør og havde udmærket sig såvel teknisk som administrativt.

Den ny kommission fik 8 medlemmer mod den forrige 14. Foruden af formanden repræsenteredes DSB af overingenjører Tegner og af chefen for den tekniske afdeling C.G. Bayer, også militæringenjører. Hertil kom yderligere 2 militæringenjører, oberst J. Hedemann, tidligere overingenjører i DsJ, og oberst E.C.L. Koefoed, der på Kriegers initiativ havde udarbejdet et stort værk om de skandinaviske jernbaner.¹⁴ Kriegers glødende skandinavisme omfattede altså også jernbaner. Hertil kom havnekaptajn, cand.polyt. Lüders, idet man forudså adskillige berøringspunkter med Københavns havn. Endelig 2 københavnske borgmestre, teknisk borgmester, cand.polyt. C.K. Øllgaard, for øvrigt med en jernbanefortid under Tegner, hvem han højligt beundrede, og sluttelig finansborgmester L.C. Borup, som havde stadens faste ejendomme under sig. Om kommissionens opgaver hedder det blot, »at man skal tage spørgsmålet om Københavns stations udvidelse under overvejelse«. ¹⁵ Kommissionen betegnedes sig selv som »banegårdskommissionen«.

Man enedes i kommissionen om en række problemer, som burde løses først for at afhjælpe de mest presserende mangler.¹⁶ En ny Klampen-

borgstation etableredes på »Trekanten« (over for Nansensgade) 1887, medens den tidligere Klampenborgstation toges i brug som Nordbanegård. Herved opnåedes, at Hovedbanegården nu kun ekspederede vestgående tog, hvilket betød en øjeblikkelig lettelse for persontrafikken, men en ordning, som man faktisk måtte lade sig nøje med til 1911. Klampenborgstationen opførtes ligesom Nørrebro interimistisk for ikke at foregribe udviklingen. Om disse hurtige initiativer hedder det, at de approberedes af ministeren og gennemførtes ved DSB's foranstaltning, hvilket overført til jævn tale betød, at de gennemførtes provisorisk, d.v.s. uden om Folketinget.

Dernæst vendte kommissionen sig mod en plan, som Dsj havde tilstillet indenrigsministeren 1883.¹⁷ formentlig fordi indenrigsminister Skeel ønskede at få præciseret 1878/81 kommissionens noget diffuse forslag. Når denne plan ikke har været omtalt før, skyldes det, at den kom for sent til at hjælpe Skeel med hans lovforslag af 1882/83. Det er Rothes



Den nuværende hovedbanegård, Københavns tredje, opførtes 1908-11 efter tegning af professor H. Wenck. Før og Nu 1919, s. 202.

værk; og det er hans svanesang. Planen ligger tæt op ad 1878/81 kommissionens, hvad der næppe kan undre, eftersom denne jo i alt væsentligt må anses for Rothes værk. Det er, som hørt før, Hovedbanegårdens bevarelse med udvidelser på stedet, værkstedernes udflytning og lidt godsbanetrafik syd for Vesterbrogade. Dog er Breinholdts plan om sporet fra Nørrebro til Frederiksberg station optaget, og man er omsider begyndt at syle med niveauoverskæringerne ved de nærmeste gader mod nord.

Stort set afvises denne plan af kommissionen som perspektivløs og upraktisk.

Der var til kommissionen indsendt forskellige forslag, deriblandt Hammerichs, som var det eneste, der fik en seriøs behandling. Denne grundige behandling og kritik taler til kommissionens ære, for bortset fra at Hammerich i sine unge dage havde været ansat ved jernbanebygning, var han dog i denne forsamling noget af en outsider.

Kritikken af Hammerichs plan omfatter hans tanker om en ringbane som en egentlig bybane. Dertil er byen for lille og omkostningerne for store, idet den delvis skulle lægges ude af niveau af hensyn til vejforbindelserne. Også de to store rangerbanegårde (ved Svanemøllen og øst for Valby) er for dyre, og trafikken mellem dem økonomisk for vidtløftig, særlig for godstrafikken. Den eksisterende hovedbanegårds terræn vil blive for dyrt til udelukkende at anvendes til godsbanegård, og dens beliggenhed er upraktisk. Heller ikke hans anlæg af værksteder m.m. syd for den påtænkte hovedbanegård med bro over Gasværkshavnen vinder bifald. To dobbeltsporede baner gennem boulevarden er for meget, og de vil ikke kunne få plads med mindre Garderkasernen flyttes ud, hvad Hammerich havde regnet med, således som det var planlagt med Ingeniørkasernen (1897) og Garderhusarkasernen (1898). Man lægger imidlertid mærke til to hovedpunkter, der ikke omfattes af kritikken, nemlig Boulevardbanen som sådan og den nye gennemkørselsbanegård syd for Vesterbrogade.

Nået så vidt skulle kommissionen begynde at udforme sine egne forslag og planer; og her skete noget opsigtsvækkende. Da Hammerichs projekt imidlertid »indeholdt flere værdifulde ideer, der var byggede på nøjagtige og detaljerede undersøgelser, har kommissionen ved ingeniør Hammerich ladet foretage en omarbejdelse heraf, således som det er fremstillet i det følgende afsnit«. Med andre ord: Hammerich er nu engageret som kommissionens konsulent.

Kommissionens flertal enedes om følgende: Hovedbanegården nedlægges og erstattes af en ny syd for Vesterbrogade, men så tæt op ad denne som muligt. Den nye personbanegård bygges tværs over perronerne og indrettes til gennemkørsel. Syd for denne anlægges, delvis på opfyldt grund, en central godsbanegård, samt maskinværksteder, lokomotivremiser m.v.

Tilkørslen til de to nye banegårde skal ske vestfra, fra Vigerslev, gennem en retablering af den ældste jernbanestrækning fra 1847 gennem Valby bakke. Ved anlægget af den store godsbanegård ønsker man simpelt hen Gasværkshavnen opfyldt. I stedet anlægges en ny længere ude, der ved en kulbro over det nye godsbaneterræn kan forsyne Vestre Gasværk, som lå, hvor Kødbyen nu ligger.¹⁸

Fra den nye hovedbanegård skulle der mod nord udgå 5 tunneler under Vesterbrogade: et dobbeltspor til Boulevardbanen, et dobbeltspor til Nordbanen og et enkeltspor til Frederikssundbanen. Nordbanen skulle herefter følge sin gamle vej til Hellerup. Frederikssundbanen skulle følge den gamle vestbane til Frederiksberg station, der altså fremover skulle reduceres til kun at betjene Frederikssundbanen. Boulevardbanen skulle (altså med kun ét dobbeltspor) føres til Østbanegården, der også skulle være gennemkørselsstation, og derfra på en dæmning nordpå til Hellerup med afgrening over Vognmandsmarken, som tidligere foreslået bl.a. af Hammerich, og med mulighed for færgeanlæg ved Østerbros godsbanegård.

Således var i hovedtrækkene flertallets af Hammerich påvirkede plan. Den havde bag sig DSB's repræsentanter, havnen og kommunen, medens de to oberster, Hedemann og Koefoed, afgav et mindretalsforslag. Planen er moderne i sine synspunkter og såre fremsynet. Den er grundlaget for den fremtidige udvikling, selv om denne var længe undervejs. Hvad det økonomiske angår, anslår flertallet de samlede udgifter til 26 mill. kr., medens Rothes var anslået til 27, begge dele inklusive ekspropriationsudgifter.

Hvad de to mindretalsoberster angår, da var de begge af Rothes observans. De ville for enhver pris bevare den eksisterende Hovedbanegård, og Hedemann ville end ikke gøre den østre station til personbanegård. Som det vil ses, lykkedes det endnu i en snes år at bevare den forældede Hovedbanegård. Betænkningen afgaves i juli 1888.

Endelig havde indenrigsminister Ingerslev et forslag, han kunne gå ind for. Men hvad skulle han stille op med det? Det havde jo i firsernes

løb vist sig, at Folketinget ikke var til at komme til rette med, så længe regeringen opretholdt de provisoriske love.

Dertil kom yderligere, at man var ved at nå bunden af statskassen, og jernbanebygning ville blive en stor belastning. Det var Københavns befæstning, som havde drænet statskassen, der havde været velforsynet, da Estrup overtog regeringen. Hvor skulle regeringen skaffe penge fra til jernbaneanlæg, der i virkeligheden ønskedes inderligt såvel af Højre som af Venstre? At udskrive nye skatter ved provisoriske love vovede regeringen alligevel ikke. Begge parter var i virkeligheden dybt bekymrede over, at man sakkede agterud med både sociallovgivning og jernbanebygning.

Men netop i 1888, da Ingerslev modtog kommissionsbetænkningen, anedes en begyndende beskedent optøning i det politiske klima. Blandt moderate højremænd og moderate venstremænd begyndte man så småt at arbejde henimod et forlig. 1891 og 92 lykkedes det at komme overens om et par hårdt tiltrængte sociale love, og det lykkedes at klare det finansielle uden om det prekære spørgsmål om de provisoriske love ved at vedtage nogle afgifter, der skulle finansiere denne lovgivning. At prøve det samme med jernbanelovene var imidlertid ikke nogen farbar vej.

I 1891 fik man dog loven om Københavns frihavn¹⁹ der ikke var uden perspektiver for jernbaneanlæggene i København. Frihavnens anlæg var presserende på grund af truslen fra Kielerkanalen. Dertil kom, at den kunne anlægges næsten uden udgift for staten. Man lod nemlig Københavns havnevæsen finansiere bygningen, medens man lod et nystiftet koncessioneret aktieselskab overtage driften. Men helt gratis slap staten nu alligevel ikke, idet Frihavnen jo måtte sættes i forbindelse med det eksisterende jernbanenet. Derfor bemyndigedes finansministeren til at anlægge en rangerbanegård umiddelbart uden for Frihavnen (det nuværende godsterræn ved Østerport station) og ved anlæggelse af et godsspor over Svanemøllen og Vognmandsmarken forbinde det med Nordbanen ved Nørrebro station, således som flere gange før forgæves foreslået. Bemyndigelsen gjaldt også et spor gennem Kastellet til Toldboden.²⁰ Det øvrige sporanlæg i Frihavnen måtte Frihavnselskabet selv sørge for, idet DSB dog sikredes arealer til anlæggelse af en færgehavn på Frihavnens terræn. Omkostningerne til disse statsbaneanlæg androg ca. 900.000 kr.

Anlæggene var færdige til den højtidelige indvielse af Frihavnen 9. no-

vember 1894, på hvilken dag det første godstog ankom fra Hovedbanegården ad det nye spor nord om byen.

Den 25. november 1892 forelagde så Ingerslev Folketinget »Forslag til lov om forskellige nye statsbaneanlæg«. For Københavns vedkommende fulgte forslaget kommissionens planer. Det hele ville uden ekspropriationsudgifter koste ca. 17 mill. kr., en meget betydelig sum svarende til ca. $\frac{1}{5}$ af det årlige statsbudget. Hvordan ville Ingerslev fremskaffe disse midler? Ja, forslaget sluttede med en paragraf, der skulle bemyndige regeringen til at optage fornødent statslån. Denne paragraf dræbte i første omgang forslaget.

Første taler i Folketinget var Niels Andersen (H), en self-made storentreprenør, ikke mindst som jernbanebygger, mest husket i dag som stifter af Arbejdsgiverforeningen. Han tog hele planen under behandling, og han tog hårdt fat. Det areal, man vil erhverve, er fem gange så stort som det, man disponerer over, og det er helt urimeligt. Andersen tror ikke på, at København vil fortsætte sin vækst i samme tempo som i de sidste årtier, og han tror slet ikke på, at byen om 100 år vil være vokset til 1 á 2 millioner indbyggere. Boulevardbanen er det mest meningsløse, der nogen sinde er kommet frem. Hvis den nye hovedbanegård bygges syd for Vesterbrogade med udkørsel mod vest, vil der til Frederiksberg station kun køre de få Frederikssund-tog. Man skal derfor beholde den nuværende hovedbanegård i al fremtid. Der bør anlægges en ny central-godsbanegård på Østerbro. Den skal anlægges på den nedlagte husarkasernes plads mellem St. Kongensgade og Kastelsgraven, der skal tilkastes, og voldanlægget på den anden side skal sløjfes helt hen til Kastelskirken, der også kan inddrages i anlægget. Hertil skal alle godstog komme, og de »blandede tog« skal aflevere deres godsvogne på Frederiksberg eller Nørrebro stationer, hvorfra de sendes til Østerbro. Hvis man så synes, man har råd til det, kan man for Niels Andersens skyld godt bygge banen fra Østerbro til Hellerup. Yderligere forstadsstationer er der ikke brug for. Man kan blot se, hvor få billetter, der er solgt på Nørrebro station. En sådan plan kan man klare for ca. 5 mill. kr.

Venstremanden A. Sørensen var stort set enig med Niels Andersen, men han ville have godsbanegården anlagt på en opfyldt St. Jørgens sø. Hvis københavnerne ikke brød sig om niveauoverskæringer, kunne de jo lade kommunen sørge for at få dem fjernet. Resten af de foreslåede anlægsomkostninger ville formindske DSB's overskud med 50% blot for dette københavnske foretagende.

Hammerich, der nu var blevet folketingsmand for Højre, luftede i en to timer lang tale sine velkendte synspunkter og fralagde sig faderskabet til den forelagte plan. Venstreføreren Frede Bojsen erklærede, at diskussionen jo egentlig kun havde akademisk interesse, al den stund man ikke vidste, hvorledes pengene skulle tilvejebringes. Efter denne, mere storpolitiske bemærkning, fortsatte han dog med at foreslå Østbanegården anlagt straks, også af hensyn til Frihavnen. Centralgodsbangården burde, som foreslået, anlægges ved Kalveboderne, medens man foreløbig kunne stille Hovedbanegårdens flytning i bero.

Den københavnske venstremand Christopher Hage var stort set enig med Bojsen om den nye godsbangårds beliggenhed og hurtige indretning. Den nye hovedbanegård kunne vente ligesom Boulevardbanen; det centrale var, at alle de i planen forudsete arealer reserveredes, men han var, som Bojsen, skeptisk med hensyn til at få statslånsparagraffen vedtaget.

Venstremanden Korsgaard fra Holbæk gav i sit indlæg udtryk for følelser, han ikke var ene om blandt landbovenstre. Det måtte, sagde han, vække betænkelighed at bruge 27 mill. til at ordne jernbaneforholdene i en enkelt by. Når bønderne kom til indenrigsministeren med deres jernbaneplaner, var han hoven. »Den højtærede minister står så højt, at man næsten må have en brandstige for at nå op til ham«. For de foreslåede københavnske jernbanebevillinger kunne man med almindeligt statstilskud bygge 500 mil jernbane ude i landet. Underforstået som naturligvis ville være meget nyttigere. Skal pengene bevilges, sagde han ligeud, må vi have noget for noget.

Højremanden Wm. Scharling, professor i nationaløkonomi, var stort set enig med Bojsen og Hage. Han erindrede om, at Sjælland ved de nye færgeruter²¹ nu var blevet en del af kontinentet, hvad man måtte holde 1864-banegården til gode. Han troede ikke på nogen befolkningsstagnation og var tilhænger af Boulevardbanen, men den syntes ham nu mindre vigtig. Den ville skæmme boulevarden, og observatoriet måtte flyttes på grund af rystelserne. Man burde holde et øje med statsbanernes folk, som var perfektionister.

Indenrigsminister Ingerslev fastslog, at det vigtigste for ham var, at man ikke præjudicerede fremtiden. Om rækkefølgen af planernes udførelse var han villig til at forhandle. Selvfølgelig skal kommunen spytte i bøssen, men det kan ske ved mageskifte med de staten tilhørende arealer.

Imidlertid var Niels Andersen kommet til det resultat, at han kunne acceptere Kalvebodgodsbanegården; til gengæld ville han bygge en ny hovedbanegård på den gamles plads.

Højesteretsassessor C.S. Klein, Københavns overpræsident, der stod uden for partierne, fandt det urimeligt, at byen skulle afstå så store og vigtige arealer for en fjern fremtidsplan, hvortil Bojsen barsk replicerede, at hvis kommunen ikke ville sælge, ja, så kunne man opgive planen, underforstået at så kunne byen have det så godt.

Kaptajn Jagd (H) foreslog, at man anlagde den nye hovedbanegård med tilbehør på Blegdamsfælle, hvad dog ingen reflekterede på. Hans partifælle, oberstløjtnant Nøkkentved, senere overvejinspektør, fastslog, at det ikke drejede sig om et lokalt københavnsk anliggende, men om hele landets centrale hovedstation, og han var fuld af lovord over de sagkyndiges indsats i udvalget. Hvad udgifterne angik, citerede han Palmerston: »The question is not to spend money, but to employ money«.

Christopher Hage mente, efter at Niels Andersen havde accepteret den planlagte godsbanegård ved Kalveboderne, hvilket også andre talere havde givet udtryk for, at her var man enige om ét hovedsynspunkt.

Debatten sluttede med, at man nedsatte et 15 mands udvalg, hvis flertal var af den opfattelse, at man kunne udskyde hovedbanegårdens flytning og hermed også Boulevardbanen. Med den nye godsbanegård, som man var enige om, ville presset på den eksisterende banegård lettes, ligesom en Østbanegård, som man også godtog, ville virke i samme retning. Banen fra Østbanegården til Hellerup burde bygges ude af niveau langs Frihavnen, hvor man ønskede færgelejerne bygget snarest, medens bassinet endnu var tørlagt, ligesom de forskellige godsspor uden om byen anerkendtes. For at understrege, at den ny hovedbanegård og Boulevardbanen ikke var glemt, bemærkede man, at disse to anlæg til sin tid kunne finansieres ved salget af det, vi har kendt som »det gamle banegårdsterræn«. Herved mente man, at de oprindelige 15 mill. kr. kunne reduceres til godt 8. Endelig understregede man nødvendigheden af at komme overens med kommunen inden lovens 3. behandling. Mindretallet udmærkede sig ved at acceptere Niels Andersens forslag om at bygge en ny hovedbanegård på den gamles plads. Hvad endelig finansieringen angik, havde udvalget strøget statslånsparagraffen.

Anden behandling var præget af vidtløftig snak hid og did, så ordfører Bojsen til sidst irriteret udbrød: »Der må engang være ende på forbedelsen, for ikke at sige sludder i denne sag«. Ved 3. behandling²² kunne



Udgravning til Boulevardbanen ud for Statens Museum for Kunst 1914. Før og Nu 1916.

Bojsen oplyse, at man havde fået en overenskomst med magistraten om mageskifte af de nødvendige arealer.²³ Behandlingen var kortvarig og sluttede samme dag med vedtagelse af udvalgsforslaget med ubetydelige ændringer. Så var det Landstingets tur. Her endte drøftelsen med, at sagen gik i udvalg, som, skønt samlingen gik på hæld, forlangte oplysninger fra DSB og krigsministeriet, der ikke kunne nå frem, inden samlingen sluttede 1. april 1893.

Hermed endte forslaget i første omgang, og det var åbenbart, at hvis ikke næste samling bragte det ønskede finanslovsforslag, var sagen tabt på gulvet.

Imidlertid syntes mulighederne for et storpolitisk forlig at rykke nærmere, og i den nye samling 1893/94 fremsatte Ingerslev atter forslaget, naturligvis med bibeholdelse af statslåneparagraffen, der var en nødvendig forudsætning for lovens gennemførelse. Samtidig kunne han oplyse, at det store mageskifte med kommunen var klaret, således at de nødvendige arealer var sikret. Forslaget fremsattes i Landstinget, hvor det kom til 1. behandling 3. november 1893.

Højres ordfører, amtmand Rump, anbefalede forslaget og advarede

indtrængende mod en ny debat, hvilken henstilling tinget stort set fulgte. Som venteligt passerede loven også let gennem 2. og 3. behandling og vedtoges med stort flertal.²⁴

Ved 1. behandling i Folketinget²⁵ red Niels Andersen sin gamle kæphest om bevarelse af den eksisterende banegård. Om muligheden herfor på længere sigt, oplyste indenrigsministeren, at antallet af maksimalt ekspederede tog på en enkelt dag var steget fra 491 i 1879 til 1317 i 1892. Ved 2. behandling kunne Ingerslev bringe den glædelige oplysning, at havnevæsenet havde påtaget sig bygningen af de nye færgelejer for Sverigesfærgerne mod, at staten senere indløste dem. Bojsen måtte for at dæmpe visse gemytter blandt bønderne atter understrege, at sagen ikke drejede sig om et lokalt københavnsk forhold, men var af landsdækkende betydning for jernbanedriften som helhed.

Grosserer-Societetet havde fremsat ønske om en forbindelse mellem Frihavnsbanens endepunkt ved St. Annæ Plads og Havnebanen, der endte ved Nyhavns Hoved. Men tinget ønskede ikke at rode sig ind i yderligere problemer og henstillede til regeringen at fremsætte et særligt lovforslag herom, vel vidende at en sådan plan ville blive urimelig dyr, og den er da heller aldrig blevet realiseret.

Nu var imidlertid det storpolitiske forlig vedtaget, og en ordinær finanslov bragt i hus efter 9 års provisoriestyre.²⁶

Bojsens moderate venstremænd, der havde gennemført forliget sammen med Højre, kunne derfor med god samvittighed stemme for loven med optagelse af statslånsparagraffen, der jo havde været det springende punkt. Vedtagelsen skete i Folketinget med 61 stemmer mod 24. De to socialdemokrater stemte ikke; de var stadig mod statslånsparagraffen, hvis indføjelse krævede en eneste behandling i Landstinget, som vedtog forslaget med 36 stemmer mod 7, og den 8. maj 1894 underskrev kongen loven.

Hovedgevinsten var den nye godsbanegård ved Kalveboderne med dobbeltsporet bane til Vigerslev og videre over Frederiksberg til Nørrebro (den af Breinholdt opfundne strækning), hvor den mødte sporet over Vognmandsmarken til Østerbro (Frihavnen). Dermed var en godsforbindelse uden om byen etableret. Også Østbanegården var en stor gevinst med dobbeltspor til Hellerup. Hermed var der skabt forbindelse til den nye kystbane,²⁷ der vedtoges samtidig tillige med Slagelse-Værsløvbanelen og 29 privatbaner, i alt ca. 100 banemil, hvoraf man vil se, at bønderne ingenlunde blev snydt ved denne lejlighed.

Nederlaget for Ingerslev var udsættelsen af en ny hovedbanegård og boulevardbanen, hvis omkostninger havde virket afskrækkende. Man måtte leve med det fromme håb, at den gamle banegård kunne klare sig endnu et stykke tid, aflastet som den ville blive for godstrafik, og med Østbanegården til at tage sig af kystbanetrafikken. Østbanegården (og Kystbanen) indviedes 1897, Godsbanegården 1900, færgefarten til Malmø åbnedes allerede 1895.

Medens man arbejdede med 1894-lovens gevinster, stod det regeringen klart, at en endelig helhedsløsning hastede. Formentlig hårdt presset af DSB's folk tager indenrigsministeren, nu Bardenfleth,²⁸ et nyt initiativ, da han 1898 henvender sig til finansudvalget med begæring om et beløb på 50.000 kr. på tillægsbevillingsloven,²⁹ idet han agter at nedsætte en ny kommission (nu nr. 3) om de københavnske jernbaneforhold. Det har man som bekendt hørt før, men denne gang skal sagen gribes an på en ny og utraditionel måde. Der skal nemlig udskrives en international konkurrence om problemet, som man nylig har gjort i Stockholm og Christiania. Halvdelen af pengene skal reserveres til præmier, medens resten skal anvendes til fremstilling af det store materiale, der skal stå til deltagernes disposition.

Bardenfleth fik sine penge og tilskrev kommissionens designerede formand tidligere borgmester i København H.N. Hansen og udviklede kommissoriet samt meddelte ham, hvem de øvrige medlemmer skulle være.³⁰ Kommissionen skulle have i alt 20 medlemmer repræsenterende Rigsdagen, Københavns og Frederiksberg kommuner og statsbanerne.

Konkurrencen omfattede geografisk hele det københavnske ba-neområde inden for Vigerslev i syd og Hellerup i nord. Allerede 31. december 1898 var statsbanematerialet klart, og den 1. maj udskrev kommissionen konkurrencen, hvilket skete i danske, norske, svenske, tyske og engelske aviser med 15. november 1899 som sidste indleveringsfrist.

Der indkom 22 besvarelser + 1 uden for konkurrencen, nemlig fra DSB's egne folk. Hele materialet optryktes i kommissionens betænkning med tilhørende overslag og kort i farver. Til at gennemgå dette vældige materiale nedsatte man et teknisk underudvalg.³¹ Efter dettes indstilling følte kommissionen sig mest tiltalt af 3 projekter, der alle havde det til fælles, at de ville sløjfe den eksisterende hovedbanegård totalt, bygge en ny syd for Vesterbrogade og gennemføre en firesporet boulevardbane, nu som tunnelbane.

Da man stod frit med hensyn til fordeling af præmierne, besluttede man at undlade at uddele en førstepræmie, men derimod 2 andenpræmier, den ene lidt finere end den anden. Ved navnesedlernes åbning viste det sig, at andenpræmie A (7000 kr.) kunne tildeles Københavns særdeles fremragende stadsingeniør Charles Ambt, hvilket sikkert blev afgørende for, at han i 1902 blev kaldet til generaldirektør for DSB. Andenpræmie B (6000 kr.) gik til et dansk-norsk-tysk konsortium, en tredjepræmie tildeltes F. Johannsen, senere direktør for KTAS, og endelig uddeltes 2500 kr. til yderligere 3 deltagere. DSB's forslag uden for konkurrencen ligner meget de 3 højst præmierede forslag, men rummer tillige en særlig godsbane syd om Vestre kirkegård. Udvalgets betænkning forelå 6. september 1900.

Efter at statsbanernes folk havde samarbejdet og detailprojekteret de 3 højst præmierede forslag med deres eget, forelagde ministeren for offentlige arbejder, nu C. Hage,³² et lovforslag i Folketinget 11. november 1902 i overensstemmelse med de nye planer. Forelæggelsen var ikke præget af optimisme, idet anlægssummen nu var kommet op over 40 mill., hvorfra man dog håbede at kunne trække ca. 15 mill., som man ventede at kunne indvinde ved salg af den gamle banegårds vidtløftige terræn. Selv om man ved visse reduktioner kunne komme ned på 16-17 mill., ville statskassen ikke kunne stå model til et så stort beløb (Hage var også finansminister). Beløbet måtte ned, sagde ministeren, som jo selv havde forelagt forslaget. Man måtte helt ned på 6-7 mill. Men det allervigtigste, indskærpede Hage, måtte være, at man fik reserveret de nødvendige arealer, så hele det store projekt ad åre kunne sikres. Hvad de kommunale tilskud angik, som man havde ventileret over for bystyret, var man klar over, at man herfra som betingelse ville kræve alle niveauoverskæringer fjernet.

Ved 1. behandling³³ fremhævede Jens Jensen (den senere overpræsident), at tidspunktet for ekspropriationer i yderdistrikterne var gunstigt efter de store indlemmelser af omegnskommuner, som lige havde fundet sted, således at kommunen lå inde med store arealer, der kunne erhverves billigt. Som sædvanligt nedsattes et udvalg til at se nærmere på sagerne.

Den 24. marts tilskrev ministeren udvalget, at da man næppe ville kunne komme til ende med det store projekt i indeværende samling, ville han henstille, at man nøjedes med arealerhvervelserne. Til dette synspunkt sluttede udvalget sig i sin betænkning,³⁴ hvori man samtidig gav

forslaget et nyt navn: »Forslag til lov om grunderhvervelse til ordning af Københavns banegårdsforhold«.

Herefter passerede loven med det nye navn begivenhedsløst gennem 2. og 3. behandling i Folketinget, og den barberede lov fik også en fredelig gang gennem Landstinget. Den gamle banegårds venner frydede sig over, at den endnu en gang var kommet gennem skærsilden.

I næste samling 1903/04 var finans- og trafikminister Hage indstillet på at slå det afgørende slag. Men hvorfor gjorde han det ikke i den forrige samling? Formentlig var han under behandlingen kommet til det resultat, at han først måtte have sin store skattereform til side, og derfor ville nøjes med loven om arealernes sikring. Den 13. januar 1904 forelagde han det tidligere forslag med visse besparelser, navnlig med hensyn til den ny hovedbanegårds bygning, men også med visse udvidelser, nemlig et andet dobbeltspor Østerbro-Hellerup, samt stationer ved Valby, Vester Fælledvej og Svanemøllen. Derimod udskødes planen om en ny ydre godslinie. De kontante tilskud fra Københavns og Frederiksberg kommune havde man droppet, fordi de to kommuner som modydelse havde forlangt, at alle niveauoverskæringer skulle fjernes, hvad der ville blive meget dyrt. Da man havde besluttet at opgive den indre personringbane, fandt man det overflødigt at fjerne de eksisterende niveauoverskæringer, fordi linien nu kun passeredes af ganske få godstog.

Nedlæggelsen af Frederiksberg og Nørrebro stationer for persontrafik opretholdtes, men lovforslaget holder muligheden for genoprettelse af persontrafik på disse stationer åben. Budgettet lød på ca. 20 mill. kr.

Ved 1. behandling i Folketinget holdt Rasmus Hansen (V) en lunken ordførertale, hvoraf hans temmelig fossile opfattelse af problemerne fremgik, idet han spurgte, om man ikke i stedet for Boulevardbanen kunne anlægge en sporvejslinie mellem den nye hovedbanegård og Østbanegården. Da han forstod, at den gik ikke, foreslog han senere i debatten, at Boulevardbanen skulle være åben og gå gennem parkerne. Disse fule anslag lykkedes dog ikke, men han havde ikke opgivet håbet om at kunne presse penge af kommunerne.

Specielt kommunale synspunkter luftedes af P. Knudsen, der var borgerrepræsentant. Han afviser antydninger af, at man vil true kommunen til at betale ved at lade alt blive, som det er. Som ofte fremhævet er det en sag, som omfatter hele landet. Han beklagede nedlæggelsen af Frederiksberg og Nørrebro stationer, der i hele landet rangerede som nr. 17 og 9. Det ville økonomisk belaste folk, der fremover måtte benytte sig

af sporvognen, hvilket igen ville skæppe i kassen hos det dengang private sporvognsselskab.

Hammerich rammede en pæl igennem den påstand, som boulevardbanemodstandere gang på gang havde fremført, nemlig at observatoriets arbejde ville forstyrres af de af togene frembragte ryster. Nu havde professoren i astronomi, Thiele, erklæret, at rysterne intet ville betyde sammenlignet med de vanskeligheder, der fremkaldtes ved byens lys om natten. Hammerich beklagede at måtte se sin ungdomsdrøm fra 1885 om en indre personbane tilintetgjort. Om den nye banegård udtalte han, at dens kapacitet praktisk talt ville være ubegrænset; og heri har han jo til dato haft ret.

Niels Andersen (H) vedstod sin tidligere omvendelse til de nye planer, som han fandt de mindst utiltalende. Med sædvanligt mismod udtalte han, at de foretagne reduktioner nok snart ville blive realiserede alligevel.

De sædvanlige beklagelser fra bondevenstre over Københavns favorisering savnedes naturligvis ikke, men som noget nyt hævdedes fra husmandsside, at de sociale ydelser burde prioriteres højere end de københavnske jernbaneforhold. Herefter gik sagen i udvalg.

Udvalget fremlagde en statistik,³⁵ der med al ønskelig klarhed udgør den gamle banegårds jammersminde, ikke mindst når man tager i betragtning, at den allerede før 1880 ansås for overbelastet:

	rejsende pr. år i 1000	tons gods pr. år i 1000	togtal
1865	1.160	935	5.000
1881	2.700	411.000	24.000
1891	3.690	635.000	43.000
1901	7.540	1.880.000	91.000

Man har det indtryk i udvalget, at hensynet til røgplagen for skovgæsterne i de åbne vogne spillede en stor rolle, og man havde den opfattelse, at denne plage kunne undgås ved at lade banegraven være åben for nærtrafikken, måske kunne det vise sig at være billigere. Derfor spurgte man DSB, der imidlertid over for udvalget dokumenterede, at dette ikke var tilfældet. Lovforslaget sendtes videre uændret.

Ved 2. behandling³⁶ kunne ordføreren Rasmus Hansen redegøre for den under 13. februar efter 1903-loven trufne overenskomst med kom-

munen om arealspørgsmålet, der jo var principielt afgørende for lovforslagets endelige skæbne.

I borgerrepræsentationen havde overenskomsten været behandlet i et lukket møde og var derefter i et åbent møde vedtaget enstemmigt.³⁷ Den vidtløftige aftale gik i hovedtrækkene ud på et almindeligt mageskifte mellem statens og kommunens grundarealer over hele staden. Herfra var dog undtaget den daværende banegårds område, det vi den dag i dag betegner »Det gamle banegårdsterræn«. Her skulle kommunen betale 15 mill. kr. for overdragelsen med 1 mill. årligt, men betalingen skulle først begynde, når området var ryddet af DSB. Planerne for udnyttelsen af dette areal har, som man vil vide, været mange, og bebyggelsen er først endeligt afsluttet 1976. Ved 3. behandling accepteredes udvalgets betænkning enstemmigt, herunder mordet på Svanemøllestationen.

Ved Landstingets 1. behandling³⁸ var den første taler oberstløjtnant i ingeniørregimentet Edvard Rambusch (H), der havde fået overdraget at give tinget en teknisk bedømmelse af planen. Det gjorde han, og den var overvejende velvillig, idet han dog beklagede nedlæggelsen af Nørrebro og Frederiksberg stationer, navnlig sidstnævnte. Har man andetsteds set, at en stor by berøves sin station? Det ville svare til, at man sagde til folk i Århus, at nu kunne de tage til Brabrand med sporvognen, hvis de ville med toget. Madsen-Mygdal (V) håbede, at man nu i mange år kunne slippe for at beskæftige sig med københavnske jernbaneforhold, medens Niels Rasmussen (V) mente, at man snarest måtte se at få ringbanen hævet, så den kunne anvendes til persontrafik. Den argeste modstander af planen, Villars Lunn (H), benyttede lejligheden til at hovere over sin arvefjende, Hammerich, ved at udtale sin glæde over opgivelsen af personringbanen.

De to sidste behandlinger forløb ganske fredeligt, og forslaget vedtoges enstemmigt. Vi har nævnt et par kritiske indlæg, men det giver i virkeligheden et forkert indtryk af stemningen. Den var fuld af jubeltoner og lykønskninger til ministeren, og man fornemmer tydeligt lettelsen over at være denne utroligt langvarige og besværlige sag kvit. Den 29. marts 1904 stadfæstede kongen loven.

Hovedpunkterne i loven var:

1. Centralbanegård syd for Vesterbrogade med 12 perronspor for gennemkørsel. Den gamle banegård med Nordbane- og Klampenborgstation nedlægges.

2. 4-sporet personbane Vigerslev-Østbanegården med stationer ved Valby, Vester Fælledvej og Frederiksborggade.

3. Indføring af Frederikssundbanen som løftet bane Vanløse-Valby.

4. Andet dobbeltspor Østbanegården-Hellerup.

5. Dobbeltsporet godsbane syd om Vestre kirkegård til Vigerslev, hvor indføring på Vestbanen sker og med forbindelse til den hidtidige indre godsbane over Frederiksberg-Nørrebro. Frederiksberg og Nørrebro nedlægges som personstationer, medens der ved Lygten anlægges en ny godsstation.

6. Flytning af centralværksteder og remiser til et terræn syd for Godsbanegården.

Rigsdagen havde endelig fået fred for problemerne, men måtte dog senere bevilge et beløb til Hovedbanegårdens perrontunneler, som man havde glemt.



Nørreport station i begyndelsen af 1930'erne. De to pavilloner byggedes til ventilation af den underjordiske station, billet salg og ventesal. Pavillonerne, der kaldtes suppeterrinerne, blev nedrevet kort efter at dette billede blev taget. Perronnedgangen yderst til højre i billedet bruges stadig. Foto på Bymuseet.

Det første, DSB kunne melde færdigt af den store plan, angik godsbaneterrænet. Her fuldendtes 1909 de nye centralværksteder og remiser. Samme år fuldførtes den i loven forudsætte dobbeltsporede godslinie syd om Vestre kirkegård til Vigerslev godsbanegård, hvorfra godstogene indførtes på Vestbanen. Her fra Vigerslev tilvejebragtes også en forbindelse til den gamle linie fra Frederiksberg til Roskildebanen, hvorved en ny godsbane var genetableret. Formålet med disse arbejder var at forbedre sporene fra den nye banegård gennem Valby bakke for persontrafikken.

Men den første hovedbegivenhed var naturligvis indvielsen af den nye Hovedbanegård, der foregik den 1. december 1911. Fra da af afgik alle vestgående tog herfra, inklusive Frederikssundtogene, hvis hævdede linie fra Valby til Vanløse nu var færdig.

Københavnerne var lidt skuffet over deres nye Hovedbanegård, som de fandt noget lavstammet, hvilket vel nok skyldtes, at man oprindeligt havde foregøglet dem et monumentalt byggeri i flere etager, der kunne paradere ud mod Vesterbrogade, og som skulle have rummet DSB's administration; men her havde sparekniven været virksom. Derimod fandt de den store dobbelthal imponerende, men den lange vej til perronerne og de mange trapper følte belastende. Den gamle banegård havde jo været fri for trappebesvær. Men i det lange løb kan man vistnok sige, at københavnernes har taget overarkitekt Wencks nationalromantiske bygningsværk til deres hjerter.

Den gamle banegård blev straks nedlagt, og dens store perronhal omdannet til en kæmpebiograf, som dog blev nedrevet 1917 og afløstes af det nuværende Paladsteater, der stod lidt længere inde på grunden.

Derimod fortsatte Nordbane- og Klampenborgstationerne deres virksomhed, for fra dem ekspederedes fremdeles nordgående tog. Først 1917 var Boulevardbanens første dobbeltspor færdigt, således at Kystbane-togenes afgang kunne flyttes til den nye Hovedbanegård, og det samme gjaldt togene til Malmøfærgen. Næste år kunne man den 1. juli indvie den underjordiske station, der fik navnet Nørreport. Hermed folte københavnernes, at man var kommet et trin op ad storstadsrangstigen, og da man siden Hovedbanegårdens indvielse havde fået stationerne Valby og Vester Fælledvej (nu Enghave) syntes man, at der var skabt begyndelsen til en bybane.

Ved køreplansskiftet 1921 var Boulevardbanens andet dobbeltspor omsider færdigt tillige med det andet dobbeltspor fra Østbanegården til

Hellerup. Dermed gik Nordbane- og Klampenborgstationerne ud af sagsen, og man kunne komme et skridt videre i rydningen af det gamle banegårdsterræn. DSB havde endelig fået samlet den københavnske trafik i den nye banegård.

De trøstens ord, som man havde givet beboerne på Frederiksberg og Nørrebro, om genetablering af persontrafik på deres stationer, indfries langsomt og nødtørftigt. 1914 etableredes en forbindelse fra Frederiksberg til Vanløse, således at Frederiksbergborgerne nu kunne komme ad Frederikssundbanen – en ringe opmuntring for en station, der indtil 1911 passeredes af samtlige vestgående tog. Først da den ydre godslinje var færdig i 1930, åbnedes en personforbindelse fra Frederiksberg over den nye Nørreport station til Hellerup. Hammerichs gamle drøm om en personringbane realiseredes først med indførelsen af S-togene i 1930'erne.

Den med så store forventninger imødesete 1864-banegård havde kun opfyldt sin mission i 14 år af sine i alt 46 leveår. I resten af perioden havde den trods utallige lapperier måttet lide under et stærkt og stigende pres. Set i et større perspektiv må »den gamle banegård« stemples som en fiasko.

Vor nuværende banegård er snart 80 år gammel og er stadig fuldt funktionsdygtig på sin centrale plads i byen. Da den åbnedes, ekspederedes ca. 75 tog dagligt. Dette tal voksede naturligvis, efterhånden som Boulevardbanen toges i brug. I dag ekspederer den nye næsten 80-årige banegård dagligt op til 440 tog, hvortil kommer, at 708 S-tog dagligt passerer stationen.

Københavns Hovedbanegård, og hvad dertil hører, er et enestående vidnesbyrd om fremsynethed hos de mænd, der bidrog til ordningen af Københavns jernbaneforhold. Dette vidsyn lå i Hammerichs hovedtanke: Boulevardbane og gennemkørselsbanegård i byens centrum, således som de sprang frem, medens han oppebiede sit første barns fødsel hin 2. juli 1885, da både barnet og jernbaneplanen fødtes. Men det er altså over 100 år siden.

HENVISNINGER OG NOTER

Til de tre kommissionsbetænkninger henvises i al almindelighed: »Kommissionen til Overvejelse af Spørgsmaalet om Københavns Banegaards Udvidelse«. Nedsat 11. november 1878, betænkning 22. marts 1881.

»Kommissionen angående Ordningen af Jernbaneforholdene i og ved København«, nedsat 8. marts 1886, betænkning juli 1888.

»Den med Hensyn til Ordningen af Københavns Personbanegaard nedsatte Kommission«, nedsat 3. december 1898, betænkning 5. september 1900.

1. Se min redegørelse »Københavns anden hovedbanegård«, Historiske Meddelelser om København, 1971, s. 50-88.
2. »Det sjællandske Jernbaneselskab« 1844-80.
3. E.V.R. Skeel, indenrigsminister 1875-84.
4. Skrivelse af 11/9 1877, trykt i betænkningen bilag I s. 71.
5. A.F. Kriegers Dagbøger VII 18/9 1878.
6. Ministerens skrivelse til Krieger af 11/11 1878, hvori også nævnes de øvrige medlemmer og kommissionens kommissorium.
7. Krieger, anf. sted 1/3 1879.
8. Ssts. 29/11 1878.
9. Ssts. 19/12 1878.
10. Østbanestation, Fædrelandet 27/10 1875. Ønsket om en station på Nørrebro, Fædrelandet 5/5 og 13/6 1868.
11. H.P. Ingerslev, indenrigsminister 1885-94, derefter minister for offentlige arbejder til sin død 1896.
12. Hammerichs redegørelse for sin plan, Holger Hammerich: »Mit Levnedsløb« ved Tage Kaarsted, Odense 1980. Bogen er H's biografi til ordenskapitlet. Hans baneindsats findes i kap. 23 og 27.
13. Hammerich s. 166. H. Hammerich: »Foredrag holdt i Den tekniske For-

ening den 14. april 1886« (særtryk af Den tekniske Forenings Tidsskrift, 28. årg., hefte 6). Desuden fremlagde H. sine planer i Nationaløkonomisk Forening 20/11 1888, trykt i Nat.Øk. Tidsskr., 26. bd., s. 468-90.

14. L. Koefoed: Danmarks, Norges og Sveriges Jernbaner, Kbh. 1884.
15. Holst beskikkedes til formand ved skrivelse af 8/3 1886, uden at der formuleredes et egentligt kommissorium.
16. Kommissionens konstituerende møde 30/3 1886.
17. 4/6 1883.
18. Kulbroen, som blev bygget ved anlægget af den nye godsbanegård (1894-loven) efter opfyldning af den gamle gasværkshavn, førte kulvogne fra Kalvebod Brygge tværs over jernbaneterænet til Vestre gasværk. Den eksisterer endnu, skønt Vestre gasværk forlængst er nedlagt. Den fører nemlig en hovedkloakledning tværs over jernbaneterænet.
19. Lov nr. 14 31/3 1891. Om Frihavnen iøvrigt se A. Hassø: Københavns Frihavn, Tilblivelse og Virksomhed 1894-1944, Kbh. 1946.
20. Det grove skår, som herved blev slået i Kastellet's voldanlæg er nu udbedret ved en storslået gave fra »A.P. Møller og Hustrus Fond til almene Formål«.
21. Orehoved 1884, Helsingør-Helsingborg 1892 og København-Malmø 1896.
22. 3. behandling foregik 10/3 1892. Overgangen fra 2. til 3. behandling var enstemmig.
23. Overenskomsten med magistraten i Borgerrepræsentationens forhandlinger 1893/94 s. 625-93.
24. 12/2 1894.
25. 14/2 1894.
26. Jernbanelovens rolle i forligsbestræbelserne er behandlet i N. Neergaards Erindringer, Kbh. 1935, kap. 8, især s. 270f, 297 og 318f.

27. Om Kystbanen se P. Thomassen: Kystbanen 1897-1972, Kbh. 1972, s. 9-102 (strækningen København-Hellerup).
 28. V. Bardenfleth, indenrigsminister 1896-99.
 29. Skrivelse 7/3 1898.
 30. Skrivelse 3/12 1898.
Kommissionen kom til at bestå af 6 medlemmer fra hvert af Rigsdagens to ting, borgmestrene Borup og Øllgaard valgt af Københavns magistrat (finans og teknik), borgerrepræsentanterne, bagermester Marstrand og Jens Jensen MF, Frederiksberg kommunalbestyrelses formand, dr.med. E. Jacobi og fra statsbanerne kommitteet Haarlev, overingeniør Ernst og forstander for Hovedbanegården J. Skovsted, der var en af banegårdens skarpeste kritikere.
 31. I udvalget sad bl.a. Hedemann, Hammerich, Øllgaard, samt Haarlev og Skovsted.
 32. Christopher Hage, finansminister 1901 og fra 1902 desuden minister for offentlige arbejder til 1905.
 33. 25 og 26/11 1902.
 34. 28/3 1903.
 35. Udvalget afgav betænkning 19/2 1904.
 36. 24 og 25/2 1904.
 37. Borgerrepræsentationens forhandlinger 1903/04 s. 39, 625-39 og 2013-72 og tillæg 731-48.
 38. 4 og 5/3 1904.
- For hjælp og venlig interesse takker jeg Rådhusbiblioteket, Stadsarkivet og fra DSB museumsinspektør Dancker og overassistent P.C. Koch.

Københavns Stadsarkiv i 1988

Stadsarkivet har i 1988 hovedsagelig modtaget arkivalier, der er så nye, at de ikke kan benyttes af publikum. Det drejer sig især om afleveringer fra kommunale institutioner, f.eks. hospitalsafdelinger, der nedlægges. Hvis en sådan institutions sagområde ikke videreføres et andet sted, skal arkivalierne afleveres til Stadsarkivet.

Der er udarbejdet en forholdsvis detaljeret oversigt over kommunale arkivalier 1858-1908 i Stadsarkivet. Oversigten gengiver i forkortet form, hvad der står i arkivfortegnelserne, og er først og fremmest beregnet til, at man, uden at besøge arkivet, kan få et begreb om, hvad der findes. Skal man benytte arkivalierne, skal man bestille dem efter arkivfortegnelserne. Oversigten er opbygget efter proveniens, men er forsynet med et omfattende sagregister. Den er xerokopieret og sælges for 40 kr. Den kan også lånes på kommunens biblioteker.

Stadsarkivet har udarbejdet en omtrentlig opgørelse over arkivets arbejde i forbindelse med civilstandsregistrering o.l. i 1988. Det drejer sig dels om telefoniske henvendelser fra offentlige kontorer, som ønsker oplysninger om fødsler, vielser og dødsfald, dels om noteringer i duplikater af ægteskabsprotokoller om navneændringer, især ændring af kvinders navne til deres fødenavn. Der er besvaret ca. 800 telefoniske forespørgsler, hovedsagelig fra præster og kordegne til brug ved kirkebogsføring, men også fra folkeregistre og – ganske få – fra politiet. I ægteskabsprotokollerne er noteret ca. 600 navneændringer.

I tal ser årets aktiviteter således ud (i parentes tallene fra 1987):

Publikumsbetjening:

Læsesalsbesøg	3108	(3242)
Skriftlige forespørgsler	60	(66)
Udlån	15	(35)
Ekspeditioner	6630	(4923)

Betjening af den kommunale administration:

Afleveringer i hyldemeter	940	(1455)
Udlån	6940	(7231)
Forespørgsler	1920	(1436)

Selskabet for Københavns Historie i 1988

På generalforsamlingen 22. marts i Nikolaj udstillingsbygning var alle valg genvalg. Efter generalforsamlingen begyndte selskabet Chr. IV-året med et foredrag af Helge Gamrath om Chr. IV's København. Det fulgtes op 7. maj med 3 samtidige byvandring i Chr. IV's København: en på Slotsholmen under ledelse af museumsdirektør Finn Askgaard, en på Rosenborg under ledelse af museumsinspektør Niels Jessen og en på Christianshavn under ledelse af museumsinspektør Claus Smidt. Der meldte sig i alt ca. 200 deltagere, og turen på Slotsholmen måtte double-res.

Efterårssæsonen indledtes i Valby medborgerhus 17. september, hvor journalist Peter Olesen fortalte om bestræbelserne på at bevare det gamle industrimiljø i Valby. Derefter var der byvandring i mindre hold under kyndig vejledning. På Henkels sæbefabrik fik de 70 deltagere desuden 3 kg vaskepulver og en pose til at bære det hjem i.

Det næste møde var et dobbeltarrangement, hvor medlemmerne først besøgte B&W-museet, der introduceredes af museumsinspektør C.V. Petersen, og derefter Christianskirken, som historikeren Ulla Kjær gennemgik. Der var ca. 100 deltagere i museet og endnu flere i kirken.

Mortensaften, den 10. november, holdt museumsinspektør Jørgen Schou-Christensen foredrag om Den nordiske udstilling 1888 for 110 tilhørere.

Selskabet havde på grund af emnet fået lov til at låne Industrirådets flotte sal, der ellers ikke kan lejes af andre. På julemødet 7. december fortalte Niels Henrik Holmqvist-Larsen om Absalon, og professor P.O. Pedersen om Hvideslægtens tænder. Det foregik i Dam-auditoriet på Panum-instituttet med ca. 120 tilhørere. Museumschef Torben Ejlersens foredrag 23. januar om Københavns møller var henlagt til Vartov. Der var ca. 100 deltagere.

Det sidste møde inden generalforsamlingen var henlagt til rådhusets festsal, hvor selskabet ikke helt fik den sædvanlige venlige modtagelse. Det var meget vanskeligt at komme ind, og lysbilledapparat og højtaler opførte sig mærkeligt. Rådhusbibliotekar Bjørn W. Dahl gennemførte dog i fin stil et foredrag om kartograf Gottfried Hoffmann for de 120

tilhørere. Efter foredraget var der lejlighed til at se rådhusbiblioteket.

Københavns Kronik, Selskabets blad, udkom 4 gange i 1988. Det udsendes nu af Avispostkontoret. Hvis man flytter, behøver man derfor kun at meddele det til Avispostkontoret, der så videregiver den nye adresse til kassereren. Medlemskontingentet til Selskabet er 100 kr. årligt, der også omfatter årbogen Historiske Meddelelser om København. Indmeldelse sker ved henvendelse til kassereren, ekspeditionssekretær Hans Kofoed, Stadsarkivet, Rådhuset, 1599 Kbh. V.

Anmeldelser

København før og nu – og aldrig. Redaktion og billedtekster Bo Bramsen. Udgiver Palle Fogtdal. 11 bd. i subskription. Bd. 3 Strøget og Gammel Strand. Af Jan Møller, 1988, 512 s. Bd. 4 Nord for Strøget. Af Allan Tønnesen, 1988, 552 s.

De to bind, der her skal omtales, omfatter de ældste dele af København uden for Slotsholmen. Det er områder, hvis historie helt afgørende er præget af de store bybrande 1728 og 1795 og englændernes bombardement 1807. Efter hver af disse tre store ødelæggelser forsøgte bystyret at regulere gadenet og bebyggelse, men mange træk af det selvgroede middelalderlige gadenet overlevede og er bevarede den dag i dag ligesom dele af det helstøbte og karakteristiske gadebillede, der blev skabt med de sk. »ildebrandshuse«. Dette klassiske København er i de sidste godt 100 år blevet angrebet af den befolkningsmæssige og trafikale udvikling, nye erhvervs- og forretningsmønstre o.s.v. – og nye stilidealer i arkitekturen foruden det, der er blevet kaldt »Københavns fjerde store katastrofe – saneringen«. Det har været kamppladsen par excellence i striden om byfornyelsen. De mere og mindre heldige resultater af denne udvikling i enkeltbygninger og i sammenstødet mellem ældre og nyere bygninger kan vi se omkring os og i de billedserier, som fremlægges i dette værk.

Som nævnt i omtalen af værkets bind 1 og 2 er det anlagt som en topografisk vandring gennem byen. Det betyder, at det ikke kan og skal rumme en samlet behandling af disse forhold. De må omtales mere stykkevis og delt, hvor der på vandringen rundt i byen kan blive anledning til det. Især i bd. 4 synes forfatteren at have været meget opmærksom på at få nogle overordnede træk i byens udvikling frem.

Bind 3 er skrevet af kontorchef Jan Møller, der tidligere har skrevet en serie bøger om livet i København på forskellige tider. På de første sider præsenteres begrebet Strøget, hvordan det gradvist opstod med anlægget af et sammenhængende stræk af gader, hvor Østergade efter anlægget af Kgs. Nytorv og med de finere butikkers etablering blev en yndet promenade. Derefter følger en vandring ned ad Østergade, derpå i de tilliggende gader og omkring Nikolaj kirke og så fremdeles ned ad Strøget med afstikkerre ned til Stranden.

Forfatteren disponerer sine enkelte afsnit meget varieret: han kan begynde kronologisk eller med en god iagttagelse eller historie; i en gade fremhæves bebyggelsesforløb eller gadenavn, i en anden beboere. I vandringen ad Østergade er det forretningerne og det promenerende borgerskab, der har hovedrollen. Det er klart, at det til en vis grad *må* være sådan, og at der kan skrives ganske levende på den måde, men det bliver nemt en vandring med mange flimrende indtryk.

Forfatteren påpeger, at Østergade er et af de få områder, der ikke er blevet berørt af brande og bombardementer, men til gengæld er der sket nedrivninger og ombygninger, så der kun er få rigtig gamle huse tilbage. Noget tyder på, at det er farligt for huse at ligge i et city-kvarter. Man kunne have ventet et forsøg på at indkredse lidt af city-begrebets æste-

tiske og funktionelle betydning på baggrund af det historiske perspektiv, der fremlægges i teksten, men det sker ikke.

I Strøgets beskrivelse som den fashionable butiksgade gives både i tekst og billeder et indtryk af »folkelivet«. Det samme gælder de ilde berygtede gader som den nu forsvundne Holmensgade. Det er egentlig ikke et led i værkets program at give folkelivsbilleder, men det er oplagt at i disse tilfælde hører det med til en karakteristik af gaderne. Det samme gælder, når forfatteren nævner, at Amagertorv i gammel tid var festplads i byen; men det er dog måske lidt unødvendigt med en 2½ siders skildring af festlighederne ved Christian IV's kroning i den anledning. Og når dette nu medtages, kunne Strøgets (Amagertorvs og Gammel Torvs) funktion som samlingsplads for »alternative kulturer« det seneste par årtier vel have været nævnt. Det nærmeste, vi kommer hertil, er vist en billedtekst, hvori der med ironisk glimt udtrykkes undren over, at Storkespringvandet har kunnet bruges som motiv for et frimærke, der hyldede kommunens omhyggelige rengøring. Bindet dækker som nævnt de ældste bebyggede områder i København, og Jan Møller griber på disse steder, som rimeligt er, tilbage til byens oprindelse og fremmaner, hvordan det så ud »på Absalons tid«, og selv om det muligvis er rigtigt, hvad han skriver, får man indtryk af, at det er noget, vi véd ret sikkert, og det er det jo ikke.

Bindet rummer mange enkeltheder, som man gerne ville fremhæve, og steder, hvor man ville ønske, forfatteren kunne have stukket spaden lidt dybere. Vi føres omkring udvidelserne af stormagasinerne, »banklandet« i den nordlige ende af Mayonnaisekvarteret, Bremerholm-gennembruddet, restaureringen til »næsten ukendelighed« af den sydlige del af Mayonnaisekvarteret, Nikolaj kirkes brogede historie som brandvagt og torveplads m.m., langs Stranden, ned ad Strøget og rundt i de stille gader langs Strøget frem til Gammel Torv og Nytorv, byens i gammel tid centrale plads, der i dag synes lidt identitets-søgende, og vandringen slutter i Støgets billige ende og ved Vartov.

En detalje: s. 442 skriver Jan Møller om de guldæbler, der på festdage springer i Caritas-brønden på Gammel Torv, at kilderne fortæller intet om, hvornår de sprang første gang, og det er vist rigtigt. Det nærmeste, vi kan komme er nok, at kuglerne nævnes første gang i kæmnerregnskabet for 1733, medens de f.eks. ikke nævnes i arkivalierne fra Staden Fontaines Springvandscompagnie af 1689, der leverede vand til springvandet, og hvori der findes bestemmelser om, at ved »høje fester« skulle alle birender til de private partcipanter lukkes, så vandet i fontainen kunne springe ekstra højt. Jan Møllers gæt på, at ideen med guldæblerne måske er Ole Rømers, er således nok snarest et udslag af vor tilbøjelighed til at henføre det ukendte til det kendte.

Noget lignende gør sig vist gældende, hvor Bo Bramsen s. 242 i billedteksten til et foto af æresporten på Højbro Plads i anledning af Chr. IX's og dronning Louises guldbrøllup siger, med en vis ironi vist: »Ophavsmanden var uden tvivl arkitekt Ferdinand Meldahl, der var kongens hengivne kammerherre og tillige medlem af Borgerrepræsentationen«. Nu kan man naturligvis ikke slutte noget af, at Meldahls navn overhovedet ikke optræder i sagen om kommunens deltagelse i guldbrøllupsarrangementet. Her er det borgmester H. N. Hansen, der noterer og konciperer alting selv. Den udtrykkelige begrundelse for foranstaltningerne er en henvisning til, hvad man havde gjort ved regeringsjubilæet i 1888; det var altså koutume at stable et sådant arrangement på benene. Af sagen fra 1888 fremgår i øvrigt, at kongens hengivne kammerherre Meldahl som medlem af direktionen for Thorvaldsens museum indtrængende fraråder en illumination af museet, som

man tidligere har brugt, og som kongen udtrykkeligt har ønsket, hvilket H. N. Hansen meddeler hoffet. Æresporten 1892 var i øvrigt udført af Vilh. Bissen.

Bind 4 er forfattet af antikvar i Planstyrelsen, cand. mag. Allan Tønnesen. Det omfatter området »Nord for Strøget«, d.v.s. områderne ved Ny Østergade, Kristen Bernikows Gade, Christian IX's Gade, Gammel mønt, Vognmagergade, Åbenrå, Landemærket og Pilestræde, foruden Købmagergadekvarteret, Gråbrødre Torv, Latinerkvarteret og Nørregade. Den første del af bindet omhandler områder, hvor byfornyelsen er sket i store tag i form af nedrivninger og nybygning af hele gader og karréer inden for kort tid – eller på det seneste i form af bevarende saneringer. City-begrebets gennembrud og demonstrationen af, at ildebrandshusene kunne omdannes til tidssvarende og attraktive bolig- og erhvervsjendomme er sket i dette område, og på sin vandring rundt i gaderne er det lykkedes Allan Tønnesen at få disse generelle byudviklingsfænomener til at træde klart frem.

Forfatteren disponerer de enkelte afsnit ret konsekvent. Han tager udgangspunkt i en kortlægning af gadeforløb og bebyggelse siden middelalderen, omtaler gadens navn, bygherrer og særligt bemærkelsesværdige beboere for at karakterisere gaden eller fortælle en god historie, ændringerne i byggeri og gadeføring i tidens løb, ligesom han også er opmærksom på de trafikale forhold. Af og til kan man synes, at der er sluppet vel overflødige ejere og beboere med, og at forfatteren ikke når frem til nutiden, men som rettesnor for fremstillingen er det godt, og teksten er klar og nøgtern.

Forfatteren har mange steder forsøgt at trænge ind i diskussion, interesser og politisk spil omkring de store byfornyelser. Nogen egentlig konklusion eller morale er det ikke bogens opgave at give på disse forløb, men forfatter og billedredaktør synes ret enige i deres vurderinger, hvor de kommer til udtryk. Således får Det københavnske Byggeselskabs projekt omkring Hovedvagtsgade – Ny Østergade en forholdsvis positiv vurdering som en helstøbt fornyelse. Både forfatter og billedredaktør har også – som samtiden – øje for det fremskredne forfald og usundheden i store kvarterer samt de trange færdselsforhold. Det er en meget vanskelig opgave at skabe en vellykket byfornyelse, og vi har i dag bagklogskabens fordel, men man kan f.eks. nok tilslutte sig vurderingen, at Ny Østergades forlængelse o. 1910, der skulle betyde en udtynding af dårlige boligkvarterer og forbedring af færdselsforholdene, kom til at ligge som et meningsløst ar i bybilledet i årtier og ødelagde urimeligt meget. Allan Tønnesen citerer tidsskriftet »Arkitekten« for en kommentar, der udtrykker bekymring for, at man ved anlæg af nye gader vil gå mere frem efter en lineal end ud fra hensyn til gadebilledet og uden hensyn til, om de nye gader på en naturlig måde forbindes med de gamle. I citatet gives også udtryk for, at de huse, der gik tabt, ikke rummede større kunstneriske værdier, men dog besad et hyggeligt og venligt præg og en speciel københavnsk »stil«. Jan Møller bringer i bd. 3 nogle citater fra samme tidsskrift, som fører denne vurdering af ildebrandsarkitekturen videre, idet husene karakteriseres som stilløse og kedelige; »det ville være et sørgeligt tegn på stagnation, hvis København alene af alle store byer, skulle bibeholde forældede, slette bygninger i sit city«.

En af de gennemgående tanker i byplanlægningen var at få skabt en trafikåre fra Nørrevold til Holmens Kanal. Denne tanke kom til at spille sammen med bygherrerne Volmer og Fiskers planer ved århundredskiftet om at skabe et moderne city-kvarter ved at

skabe en Citygade parallelt med Strøget og en udvidelse af Kristen Bernikowstræde, bebygget med store forretningsejendomme. Af projektet blev kun anlægget af Kristen Bernikows Gade og bebyggelsen langs den realiseret. Den fik, da Bremerholm senere blev brudt igennem betydning som den ønskede, men måske i dag ikke helt indlysende rigtige, brede færdselsåre, og dens bebyggelse er det svært at begejstres for. Fordi projektet ikke lod sig gennemføre, og måske fordi det var af så tvivlsom kvalitet, så er, som det påpeges, city-begrebet i dag »et lidt luftigt begreb«.

I vurderingen af saneringen af Christian IX Gade-karréen og Vognmagergade-kvarteret fornemmer man nok fortrydeligheden over rydningen af de store områder af gamle, men dog meget misligholdte og forslummede bygninger, men også en respekt for meget af det byggeri, der rejste sig i stedet. Gennembruddet for en ændret holdning til saneringen ses netop i dette kvarter, i Landemærket og Åbenrå, hvor foregangsmændene viste, at der af disse meget forfaldne ildebrandshuse kunne skabes smukke og attraktive huse til både bolig og erhverv.

Selv om man finder mange gode ting i teksten, er hele værkets anlæg bestemt af billederne og deres opsætning, og de må derfor nødvendigvis blive hovedsagen. Der er vist – også i disse to bind – alle de billeder, der skal være, og flere til. Man glæder sig over de mange, gode og spændende billeder, som Bramsen har været vidt omkring for at finde frem. I billedvalget og -opsætningen er før-nu modstillingen øjensynligt ikke det primære. Bramsen forsøger ofte at fortælle gadens eller husets udvikling i en serie billeder, medens andre skal give mulighed for at fortælle en god historie eller lignende. Det gør billeder og billedtekst til en »bog« i sig selv; det er meget fascinerende, men man kan komme i tvivl om, hvorvidt det er den eller den »rigtige« tekst, man er ved at læse, og det kan gøre helhedsindtrykket lidt flimrende. Billedernes store antal, uens format og placering på siderne kan måske fremme dette indtryk. Vandreturen skal gøres i mageligt tempo.

Af og til kunne efter anmelderens mening godt være sparet et billede. Den forsvundne Holmsgade illustreres af 8 billeder plus 3 interieurer af dens specielle milieu; to billeder s. 132 er omtrent identiske og et tredje tilføjer intet væsentligt, men hver af de tre billedtekster har en pointe, som billedredaktøren altså har villet fortælle, men som jo også med andre redaktionsprincipper kunne være fortalt af tekstforfatteren. Illustreret Tidendes rekonstruktion af Skipperlaugets gård er vist lidt overflødig. Der er ganske mange billeder af slagterboderne og brandvagten ved Nikolaj tårn, af Rundetårn o.s.v. Bramsen bringer en mængde af Axel Nygaards tegninger, som er ganske charmerende, men vist ofte ikke giver så frygtelig meget. Tegninger kan jo ved optrækning af linier, detaljeringsgrad o.s.v. fremhæve nogle bemærkelsesværdige træk i et bybillede, som fotografiet ikke ser, – og de kan selvfølgelig også fortegne og forføre; men i et værk som dette er det vel ikke nok, at de er charmerende. For tiden før fotografiet har vi kun tegningerne, og selv om de er fra tider med naturalistiske ideer, betyder det ikke helt nøjagtige gengivelser, og billedredaktøren er da også opmærksom på opgaven at vurdere billedets virkelighedsnærhed. Man kan diskutere betimeligheden af at bringe en række rekonstruktions-tegninger fra Illustreret Tidende af kendte strøg i »Holberg-stil«, men Bramsen gør dog udtrykkeligt opmærksom på, at sådan *kan* det have set ud.

Bramsen er i sine billedtekster meget opmærksom på den »vandalisering« af facaderne,

der fra 1880'erne satte ind med reklameskiltning på husene. Det er utvivlsomt en meget rigtig og væsentlig iagttagelse, og det er vel først i de seneste år, at denne smagløse hang til larmende rekla meudtryk har fået et modspil fra en æstetisk side af bevaringsbølgen.

Endelig skal nævnes Bramsens undrende konstatering i en billedtekst bd. 3 s. 90 til en husrække fra 17. århundrede i Lille Kongensgade: »Det er utroligt, at nogle af de smukkeste og tidligste beboelseshuse i København fik lov til at forfalde i en sådan grad omkring århundredskiftet, at man til sidst fandt det rimeligt at nedrive dem«.

Værkets bind 1 og 2 blev ved deres fremkomst hurtigt berømte ved deres umådelige antal af fejl i billedteksterne. Med bd. 3 følger en meddelelse til læserne, der beklager de mange unøjagtigheder i de første bind. Og det skal straks siges, at det er blevet meget meget bedre. Det er dog ikke anderledes, end at den første fejl i bd. 3 findes allerede på kortet s. 6, før den egentlige tekst begynder: Størrestræde er blevet til Stærestræde. På kortet s. 430 er Slutterigade blevet til Stutterigade, og på kortet s. 485 er Vombadstuestræde blevet til Vognbadstuestræde. S. 39 er der byttet om på højre og venstre, s. 204 bringes et foto dateret 1870 med en fin lille bil, telefonboks og Nordisk Genforsikrings bygning fra 1938. Øverste billede s. 297 svarer ikke til teksten. Og i bd. 4 er der byttet om på billederne s. 290-291. Men det er småting. Og det skal retfærdigvis tilføjes, at fejlen Stærestræde allerede findes på Geddes kort 1757, som er forlæg for kortet s. 6 – og at den forvanskede form Vognbadstuestræde har været brugt (s f.eks. O. Nielsen: Københavns historie og beskrivelse bd. I, s. 294).

H. D. Gautier

Dispositionsforslag for Assistens Kirkegård frem til år 2020. Udg. af Stadsingeniørens Direktorat 1987.

Med udgivelsen af dette dispositionsforslag fra Stadsingeniørens Direktorat foreligger en planlægning for den fremtidige udnyttelse af Assistens kirkegårds store arealer – et resultat af mange års overvejelser.

Allerede i 1879 blev der truffet foranstaltninger til nedlæggelse af kirkegården med udgangen af 1979, i 1951 dog udskudt til år 2019. Fra første færd havde man i tankerne, at arealet skulle udlægges til park med bevarelse af særlige gravmæler og monumenter over kendte personer. Disse tanker ligger også til grund for dispositionsplanen, om end der naturligvis er sket ændringer i den forløbne tid. Således tænkes kirkegårdens areal opdelt i fire områder: et musealt område, en mindepark, en lokalkirkegård og en lokalpark; der sigtes dog ikke mod en skarp adskillelse af de fire områder.

Forslaget til dispositionsplan er – hvad der holdes godt skjult – udarbejdet af arkitekt Eva Ekbrandt, med udgangspunkt i hendes afgangsupgave fra Kunstakademiet.

En væsentlig forudsætning for planlægningen har imidlertid været den rapport om bevaringsværdige monumenter på Assistens kirkegård, som er udarbejdet 1985-87. Rapporten er tænkt som et arbejdsredskab og foreligger derfor kun i ganske få eksemplarer.

Grundlaget for rapporten er en registrering af næsten 6000 gravsteder, foretaget af

Anmeldelser

kunsthistorikeren, mag. art. Karin Kryger, der i samarbejde med en i 1983 nedsat monumentbevaringsgruppe, har udpeget 1795 af disse gravsteder som bevaringsværdige – heriblandt mange med adskillige monumenter på. Rapporten omfatter en helhedsvurdering af kirkegården samt en gennemgang af kirkegårdens enkelte afsnit med en karakteristik af disse. Derefter følger en fortegnelse over de bevaringsværdige monumenter, med angivelse af bevaringskriterier samt en prioritering af det enkelte monuments bevaringsværdi, i såvel kunsthistorisk, som personalhistorisk henseende. Altsammen et godt, grundigt og hensigtsmæssigt arbejdsredskab for den detailplanlægning, som nu skal finde sted.

På Assistens kirkegård står vi overfor en ganske enestående monumentrigdom og et helt specielt miljø i byen, grundet kirkegårdens store udstrækning og dens specielle historie. Her er virkelig historiske hensyn at tage, hvilket turde være indlysende for alle – ikke blot en lille gruppe af kulturhistorisk indforståede – for her ligger vores store internationale navne, H. C. Andersen og Søren Kierkegaard begravet, og her ligger folk af største betydning for vores nationale identitet som Fr. Kuhlau og Peter Faber, for nu blot at nævne nogle.

Men det er ikke blot monumenterne, der skal bevares, det er også beplantningen. Dels af historiske og botaniske hensyn, idet her findes mange sjældne vækster, dels af hensyn til det rige fugle- og dyreliv på kirkegården.

Assistens Kirkegårdene, som det oprindelige navn var, blev anlagt som afløsning af kirkegårdene inde i byen, således at hvert enkelt sogn havde sit område på kirkegården. Den ældste del anlagdes i 1760, det er den del, hvor de virkelig gamle monumenter er koncentreret, og som nu agtes udlagt til »musealt område«.

I starten var det kun fattigfolk, der blev begravet her, men det ændredes snart, og i 1802 og 1806 måtte kirkegården udvides kraftigt, således at den kom til at strække sig helt ud til Jagtvej.

Denne udvidelse er hovedsagelig identisk med det område, som nu foreslås udlagt til mindepark. Senere er der i flere omgange inddraget yderligere arealer.

Det er karakteristisk, at de enkelte afdelinger har været opdelt i underafdelinger, tilhørende de enkelte sogne – ja, ikke blot det, men også reformerte, katolske og græskatolske menigheder har deres begravelsespladser her, hvilket medvirker til at give enkelte afdelinger et ganske specielt præg, som det må være magtpåliggende at fastholde.

Ved planlægningen af kirkegårdens fremtid er der tale om at forene meget forskelligartede behov: dels behovet for et rekreativt område for lokalbefolkningen, dels bevaringen af områdets særlige karakter med hensyntagen til de historiske monumenter og den historiske beplantning. Det er forskelligartede hensyn, som nødvendigvis må føre til konflikter – konflikter, som allerede består i dag. Fra gammel tid har der været tradition for, at benytte kirkegården som udflugtsmål, hvor man drog ud med sin madkurv – den lå jo oprindeligt langt uden for byen. Men tiderne og menneskenes adfærd har ændret sig og stødende og støjende adfærd og hærværk er stigende problemer, her som på andre kirkegårde.

Disse problemer søger man i dispositionsforslaget løst ved opdeling i områder med hver sin funktion og karakter, men man kan nok være lidt skeptisk med hensyn til, om dette er tilstrækkeligt til at løse problemet.

Det nye i dispositionsplanen er, at medens man tidligere havde forestillet sig, at begravelsesfunktionen helt skulle ophøre med udgangen af 2019, ønsker man nu at bibeholde et område som lokalkirkegård for Nørrebro. Udover at opfylde et behov i lokalbefolkningen, mener man herigennem at opnå en forøget lokal ansvarlighed for området og deraf følgende mindre hærværk.

Men også på de dele af kirkegården, der udlægges til musealt område og mindepark, hvor det er de historiske hensyn, der er dominerende, er det meningen, at der fortsat skal være mulighed for at foretage et begrænset antal begravelser omkring de bevarede gravsteder. Det er en beslutning, der er af overordentlig stor betydning for områdets fremtidige karakter, og som kun kan hilses med glæde. Hermed sikres kirkegårdsmiljøet, som man ellers godt kunne frygte ville gå tabt, trods alle gode intentioner, således at de bevarede monumenter ville få et uvedkommende og fortabt præg.

På det museale område tilsigter man ikke blot at bevare de udpegede monumenter og gravsteder, men også at bevare eller, i det omfang det er muligt, genskabe det historiske kirkegårdsmiljø, hvad der nok skal komme til at vise sig vanskeligt og problematisk. Derudover tilsigter man egentlige museale initiativer i form af udstillinger, idet man agter at inddrage flere af kirkegårdens bygninger til museale formål.

Endelig udlægges et område i tilknytning til den tilstødende Hans Tavsens Park til egentligt parkformål – dog således, at man også her bevarer de historiske mindemærker – det er på denne del af kirkegården, at H. C. Andersen er begravet.

Det er en spændende dispositionsplan, der hermed er fremlagt, og et stort arbejde, der er lagt op til. I detailplanlægningen vil mange problemer utvivlsomt melde sig – der vil hele tiden være tale om at afbalancere forskellige hensyn. Det er også et særdeles beko- steligt projekt, ikke blot i anlægsfasen, men så sandelig også ved den fremtidige vedligeholdelse, ikke mindst af monumenterne.

Det bliver spændende at følge Assistens kirkegårds udvikling i de kommende år, efterhånden som omdannelsen foregår. Man må blot håbe, at økonomiske årsager ikke kommer til at sætte en kæp i hjulet for denne storstilede plan.

Gunvor Petersen

Hans Erling Langkilde: Bybillede. Et stræde i den indre by. Arkitektens Forlag. København 1988.

Arkitekten Hans Erling Langkilde har i sine senere år udfoldet et omfattende bygningshistorisk forfatterskab. Øster Kvarter har hans særlige interesse (se anm. i Historiske Meddelelser om København 1985, s. 207). Denne gang er emnet det tilsyneladende ubetydelige Fortunstræde, der har fanget hans interesse. Halvvejs inde i bogen får læseren en fornemmelse af, at det er huset Fortunstræde 1, der er hovedemnet, og i epilogen afsløres det da også, at det er det velgørende selskab Borgervennen af 1788, der står bag udgivelsen som en diskret markering af selskabets 200-års jubilæum. Borgervennen har siden 1972 ejet nr. 1 og ved en række mindre, men afgørende bygningsmæssige ændringer ført det smukke hus tilbage til noget nær dets oprindelige skikkelse fra 1797-98.

Anmeldelser

Langkilde fortæller om ejendommens lidt tilfældige opståen på det opfyldte terræn sidst i 1500-tallet. Han argumenterer velbegrundet for, at Admiralgade har fået navn efter admiral Otte Stigsens gård på hjørnet af Fortunstræde (nu nr. 1) og Admiralgade, og ikke som tidligere antaget efter admiral Christoffer Trundsens gård længere nede i gaden. Selve Fortunstræde hed oprindeligt Lille Sankt Nikolaj Stræde, men tog senere navn efter et herberg på hjørnet af Ved Stranden fra begyndelsen af 1600-tallet, hvor der i dag stadig er en restauration ved navn »Den gyldne Fortun«; i mellemtiden har stedet haft en mere end hundredårig historie som »Hotel Royal«.

Admiraler, borgmestre, beværtere og vinhandlere m.m. har holdt til i det lille stræde tæt ved slottet. Dets selvgroede karakter afslørede i en række umotiverede spring i facaderækkerne, som det først ca. 1750 lykkedes stadskonduktør P. M. Balle at få rettet ud. Men det hele brændte i 1795, og det er det genopbyggede Fortunstræde, vi kender i dag. Gadebredden blev udvidet, og Lille Færgestræde bag Stenbukkens Gård, nu kendt som Plougs Gård, nedlagt. En lang række af tidens kendte arkitekter og bygmestre kan knyttes til genopbygningen, og de får hver udførlig omtale. Endelig vies et særligt kapitel til familien Soldin og brødrene Soldenfeldt, der ejede nr. 1 i perioden 1801-91 og er kendt for udstrakt godgørelse.

Langkilde bringer mange nye og interessante oplysninger. F.eks. at det i 1899 nedrevne nr. 2, opført 1801 af Andreas Hallander, i sit store halvrunde hjørne mellem forhus og sidehus rummede en trappe og ikke som normalt, en spisestue. Men hans berømmelse af arkitekten for avanceret butiksindretning med høje vinduer holder ikke for en nærmere prøvelse. De omtalte vinduer er næppe ældre end ca. 1850, hvor der fandt en større ombygning sted.

Bogen har sine mangler. Egentlige bebyggelseskort fra forskellige perioder ville have lettet forståelsen af mange forhold. Kortet side 11 er en gammel rentegning af det ældste bykort fra ca. 1580, der gengives side 7, hvor det dog er blevet spejlvendt. Man savner kildeangivelser til illustrationerne, og tidsangivelserne kunne være mere præcise.

Langkilde skriver levende og har mange rammende formuleringer. Man mærker en ægte kærlighed til klassicismens »knappe husformer, regelmæssige rytme og grå uniformering«. Det kan være lidt svært at få denne holdning til at harmonere med udtryk som »de senere års næsten lidenskabelige, lidt nærsynede og økonomisk bjergsomme dyrkelse af de kvarterer, som repræsenterer genopbygningen efter 1795«. Forklaringen ligger antagelig i Langkildes påpegning af, at man med små virkemidler som at erstatte tidligere tiders uheldige vinduesudskiftninger med »dannebrogsvinduer« kan yde et væsentligt bidrag til at højne kvaliteten af huse og gaderum.

Allan Tønnesen

Eskild Friehling: Borgersind i vor tid, Borgervennen af 1788, 1963-1988, Kbh. 1988, 88 sider, ill.

Borgervennen af 1788 er et selskab, der understøtter de 4000 medlemmer, hvis de er kommet i økonomisk trang, og evt. yder dem rentefrie lån. Medlemmerne har også mulighed for at sikre sig en livrente og et ældre medlem kan måske leje en af selskabets 100

lejligheder i København. Om dette 200-årige selskabs virksomhed i de sidste 25 år har dets ordførende administrator berettet i et sobert sprog, velgørende frit for modernismer. Ved passende lejligheder bringes der historiske oversigter. Bogen er pænt trykt og oplivet af farvebilleder.

En meget lang række personer har gennem de forløbne 200 år gjort et stort uegennyttigt arbejde i dette selskab og ved gaver gjort det muligt at hjælpe hurtigt, uformelt og gerne, for uanset al offentlig forsorg er der fortsat brug for privat velgørende virksomhed. Det har været selskabets hensigt med denne beretning at udbrede kendskabet til dets virksomhed. Måtte denne omtale bidrage hertil.

Egil Skall

Jørgen Hatting: For kongen og staden. Studenterkorpset 1801-1864. København 1988. Her-novs forlag. 137 s. Ill. Pris: kr. 160,-.

Da englænderne i 1801 nærmede sig København meldte bl.a. studenterne sig med 1659 som forbillede til byens forsvar. Med overhofmarskal A. W. Hauch som chef dannede de det 1100 mand store »Kronprinsens Livkorps«, der uden at komme i kamp opløstes igen i juli s.å., men genoprettedes da København påny var truet i 1807, hvor det under bevogt-ningsopgaver på voldene blev udsat for bombardementet; seks medlemmer blev dræbt og flere kvæstet. Med den aftagende krigsfare dalede tilslutningen og i 1812 indførtes tvungent medlemsskab for alle studenter med eksamen artium. Forinden, i 1808, da Kronprinsen kom på tronen, var navnet ændret til »Kongens Livkorps«. Frem til 1848 holdtes årlige eksercitser, der med tiden mere blev folkeforlystelser for Korpsets medlemmer og københavnerne i skøn forening. Ved krigsudbruddet i 1848 fik det bevogt-ningsopgaver i København, men blev overflødig med indførelsen af den almindelige værnepligt i 1849, hvorefter det reelt kun fandtes på papiret, indtil den endelige nedlæg-gelse fandt sted i juli 1864.

Bogen giver et underholdende indblik i studentertilv i første halvdel af 1800-tallet med deres interesse for den gryende liberalisme og afslappede holdning til begrebet dis-ciplin, der må have givet de professionelle officerer grå hår i hovedet. Korpsets uniformering og bevæbning, de gældende regulativer og befalingsmændenes udvælgelse beskri-ves. Uniformsanskaffelsen kunne være en økonomisk belastning for den enkelte, lige-som korpsets egen økonomi var anstrengt, en situation der søgtes afhjulpet med inddrivelse af mulktter ved disciplinærforsæelser i stedet for frihedsstraffe. Som en rød tråd fremgår det, at en stor del af det 19. århundredes kendte navne inden for kulturliv og poli-tik tilbragte deres ungdomsår i Kongens Livkorps. Bl.a. kan nævnes H. C. Ørsted, St. St. Bli-cher, Ingemann, Oehlsenschläger, H. C. Andersen, Knud Lyhne Rahbek, Poul Martin Møl-ler, Orla Lehmann og den norske politiker Georg Sverdrup. Forfatteren citerer i høj grad fra de deltagendes erindringer og krydrer fremstillingen med forskellige lejlighedsdigte. Bogen er illustreret og skrevet i et ligefremt og let læst sprog, omend der er sluppet enkel-te inkonsekvenser med, som når forfatteren siger, at stemningen i marts 1801 mindede om stemningen i marts 1848, eller at Påskedag i 1801 var den 9. april, når det var Skærtors-

Anmeldelser

dag den 2. (pp. 20 og 22). Hist og her burde et ord være forklaret – hvor mange ved umiddelbart, at en chakot er en militær hovedbeklædning (p. 77)? Kildegrundlaget er først og fremmest Livkorpsets eget arkiv i Rigsarkivet, og derudover trykte erindringer. Til gengæld er fremstillingen totalt blottet for noter og kildehenvisninger. En bog bliver ikke tør og mindre læsevenlig, fordi den indeholder et noteapparat!

»For Kongen og Staden« er en upræsentios fremstilling af et kuriøst emne, der hidtil ikke har haft nogen større bevågenhed.

Peter Buntzen

Rigborg Jørgensen: Børn af arbejderklassen. Socialpolitisk forlag, Kbh. 1988.

Der er efter min mening tit langt mellem snapsene inden for erindringsgenren. Men Rigborg Jørgensens erindringer: Børn af arbejderklassen er en klar undtagelse. En bog, som man sluger i en mundfuld – og som sidder i baghovedet længe efter.

Rigborg Jørgensen blev født i Viborggade i 1922, som efternøler til en forslidt rengøringskone på Finsen – og en – periodevis arbejdsløs – havnearbejder. I bogen fortæller hun om sine første 14 leveår, udsåndt mellem hjemmet, gaden, skolen, arbejdet og som Rødfalk i DUI.

I sin bog lægger hun ikke skjul på, at der var langt mellem de lyse stunder i barndommen. Men – og det er et vigtigt men – hun giver os også en indsigt i, hvordan børn og voksne kunne overleve forhold, som de fleste i dag kun har hørt om. Det sociale netværk mellem familierne i de store lejekaserner var helt afgørende for, at der, på trods af fattigdom og sult, kunne skabes trygge rammer for børnenes opvækst. I Rigborg Jørgensens tilfælde blev nabokonen – fru Hansen – en forgudet erstatning for hendes egen mor.

Rigborg Jørgensen beskriver sig selv som en rigtig gadgetøs, som klatrede i træer og på tage, var fræk og rapmundet. Og Rigborgs far var den som stod for husholdningen –. Ifølge hans datter var han en knag både til rengøring, lapning og ikke mindst madlavning. Hendes erindringer underbygger dermed anden forskning i arbejderklassens liv og kultur, som fortæller at kønsrollerne aldrig har været helt så fastlåste, som i borgerskabet.

De økonomiske og sociale betingelser var ganske anderledes – og derfor blev mænd, kvinders, drenge og pigers liv også et andet.

Illustrationerne er få, men velvalgte. Dog havde jeg gerne set, at det nye Kraks-kort over Viborggade med omegn var blevet sat sammen med et kort fra 1922 ca.

Ning de Coninck-Smith

Københavns stadsarkiv: Oversigt over Københavns kommunes arkivalier 1858-1908 i Københavns stadsarkiv. 1988. 40 kr.

Interessen for kommunal opgaveløsning, aktuelt som historisk, er oppe i tiden. Det kom bl.a. frem på det seminar, som Arkivforeningen afholdt i foråret 1989 herom, og arkiverne selv har bidraget aktivt hertil ved at udgive en lang række registraturer.

Det er dog hidtil især landkommunernes eller de mindre købstadskommuners arkiver, vi har set fortegnet, medens arkivmasserne fra de største kommuner i landet stort set endnu afventer den satsning, der fra de enkelte arkivinstitutions side skal til for at få fortegninger i hus og registraturer på tryk.

Så meget desto mere fortjenstfuldt er det, at der netop er udgivet endnu en indgang til det uhyre centrale materiale fra Københavns kommune i form af stadsarkivar Helle Lindes »Oversigt over Københavns kommunes arkivalier 1858-1908 i Københavns stadsarkiv«. Vi har fået en moderniseret og omdisponeret afløser for de kommunale dele af arkivguiden »Oversigt og vejledning« fra Historiske Meddelelser om København 1974, som tillæg til rækken af registraturer over magistratens arkiver til 1857.

Oversigtens største nyhedsværdi ligger i, at der heri er samlet informationer fra afleveringer og registreringer foretaget siden 1970. Det har hidtil kun været til rådighed for personalet i eet eksemplar kaldet »Registratur 1970«.

Der er ikke tale om en registratur i traditionel forstand, dvs. en inventering pakke for pakke og bind for bind, som man kan foretage bestilling fra. Som titlen siger, er det en oversigt eller »guide«, og en guide der er skabt ved en redaktion af de forhåndenværende hjælpemidler, dvs. såvel mere udførlige registraturer som summariske afleveringsfortegnelser. Dette til trods når oversigten alligevel et højt specificationsniveau.

Til forskel fra den gamle »Oversigt og vejledning« er den nye, foruden henvisninger til specialregistraturer, forsynet med korte, nyttige administrationshistoriske oplysninger om hver enkelt magistratsafdeling, kontorer og institutioner. Også til forskel fra den gamle oversigt er væsener og institutioner mm. samlet under den magistratsafdeling, de hørte til. F.eks. må skoler derfor søges under magistratens 1. afdeling. Heldigvis for den knap så administrationshistorisk kyndige er publikationen ledsaget af et fyldigt stikordsregister.

Det er en god ting at udsende guider, fordi de foruden at skabe overblik også virker inspirerende til gavn for en større udnyttelse af de enkelte arkivfonds. Selv om den foreliggende oversigt næppe bliver nogen kioskbasket, hvad der udstyrs- og layoutmæssigt sandelig heller ikke er lagt op til, er det et prisværdigt initiativ, Stadsarkivet her har taget. Og så må man foreløbig leve med 1908 som et lidt skævt skæringsår.

Men mer vil have mer. Og da det i indledningen hedder, at oversigten er udarbejdet som hjælpemiddel ved overflytning af kommunale arkivalier 1858-1938 til Historisk afdeling, kan man derfor kun håbe på snart også at få de sidste 30 år med.

Steen Ousager

Københavns Stadsarkiv: Arkivalier vedrørende Bistrup gods 1661-1921. Registratur 1988. 40 kr.

Blandt Danmarks godsejere finder vi ikke bare de gamle familier og de store jordbesiddere, men også Københavns kommune.

Byen København havde nemlig siden 1661 ejet Bistrup gods, som Frederik III havde skænket staden som en påskønnelse af indsatsen under svenskernes belejring. Ligesom

Anmeldelser

universitetet tjente penge på sit gods, havde byen igennem flere hundrede år nydt godt af indtægterne fra godsdriften og fra de indtægter, der kom af birkeretten.

Bøndergods og gårde solgtes imidlertid fra med tiden, selv om der også skete tilbagekøb: Hovedgården Bistrupgård var blevet solgt i 1801, men købt tilbage i 1808 af hovedstadens fattigvæsen, der snart efter flyttede Sct. Hans Hospital hertil. Med den københavnske kommunalreform i 1858 overførtes Bistrupgård fra fattigvæsenet og kom tilbage til samme magistratsafdeling som Bistrup gods.

Med salget af bøndergodset var Bistrup efterhånden blevet et skovdistrikt, og fra 1. april 1921 skiftede godset navn til Bistrup skovdistrikt under magistratens 2. Afdeling, Direktoratet for stadens faste ejendomme. De socialdemokratiske borgmestre kunne endelig lægge godsejertitlen fra sig.

Tilbage var imidlertid et stort og interessant arkiv foruden arkivmateriale i de relevante magistratsafdelinger, kommissioner mm. Materialet med en stor kort- og tegningssamling appellerer umiddelbart til både lokal- og slægtshistorikere, som dog må på landsarkivet, når det gælder skifteprotokollerne, men i øvrigt til historikere af alle slags.

Med over 800 pakker og bind hører Bistrup til blandt de godser, der arkivalsk er bedst dokumenteret.

Det er derfor særdeles fortjenstfuldt, at Stadsarkivet i sin hurtigt voksende række af trykte hjælpemidler har udgivet denne meget grundige og detaljerede tværregistratur, der foruden en nærmest guide-lignende indholdsoversigt er forsynet med indledning, register, et overvældende antal anmærkninger – og illustrationer.

Registraturs udstyr og formidlingsaspektet har arkiverne gennem tiden ikke skænket mange overvejelser, men som det fremgår af den foreliggende registratur er dette forhold bevidst inddraget her.

Skal man gøre noget ved arkivernes image både i forhold til brugere og bevillingshaverne, er der ingen tvivl om, at dette er en af vejene frem. Målet må jo være at øge interessen for arkivernes indhold ved at illustrere dets informationsmuligheder, ved at inspirere til andet end den oplagte anvendelse, og det lykkes her.

Men når det er sagt, må det tilføjes, at der også inden for de rammer et beskedent budget giver, må gøres noget ved lay-outen. Registraturteksten synes i dette tilfælde for sammenpresset, og billedtekster burde være skrevet med en skrifttype forskellig fra brødteksten.

Alligevel, trods disse pedantiske indvendinger: Mer af den slags!

Steen Ousager

