



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

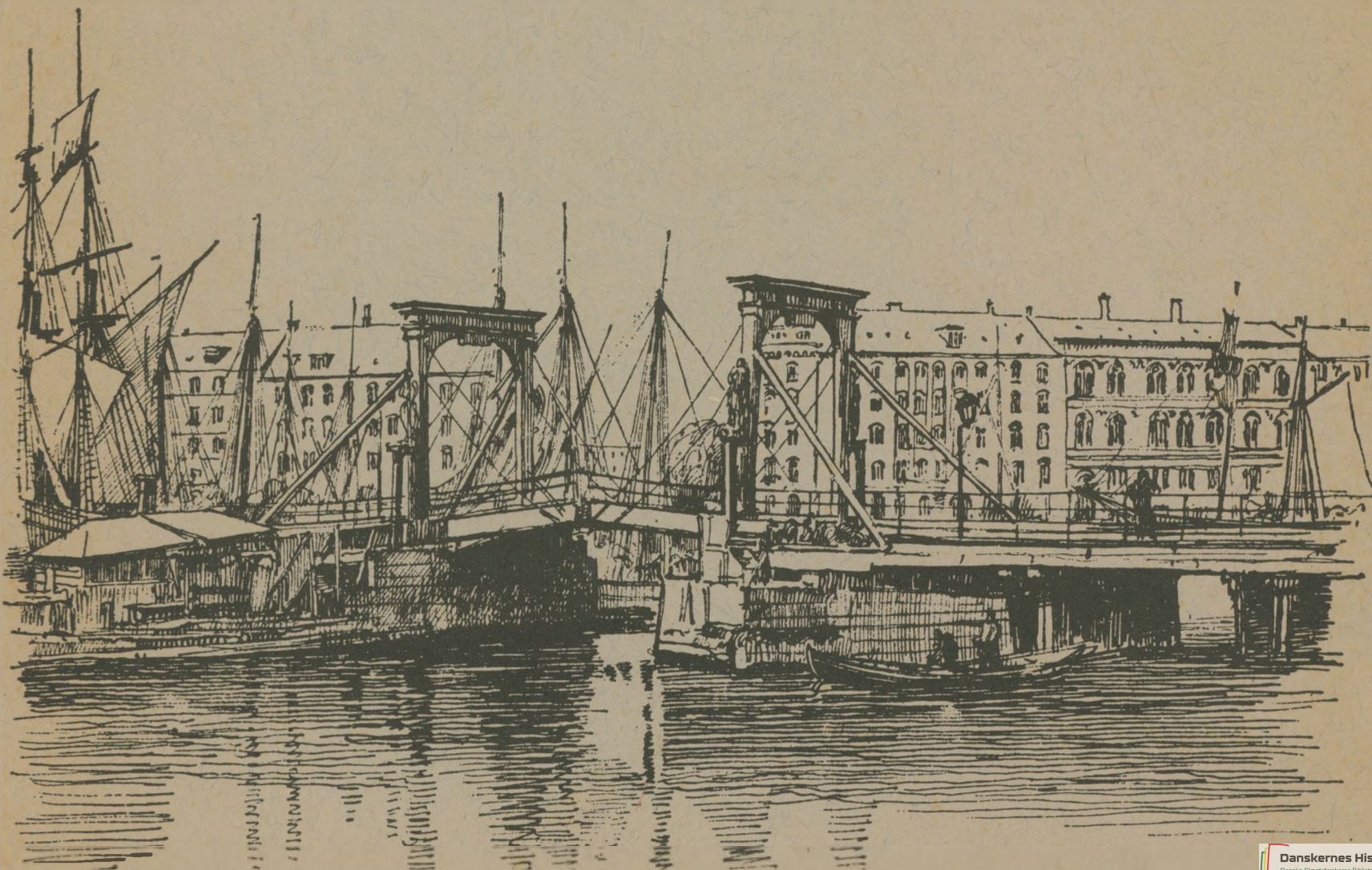
Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Bo Bonfils

Tegninger fra København Før og Nu

Tekst Jens Nielsen



Tegninger fra København Før og Nu

Bo Bonfils

Tegninger fra København Før og Nu

Tekst Jens Nielsen

Berlingske Forlag

Indhold

Forord af Hakon Stephensen	side 6–7	Kvæsthusbroen	46–47
Forfatterne om denne bog	8–9	Gothersgade	48–49
Gammel Strand	10–11	Det forsvundne kvarter	50–51
Gammeltorv og Nytorv	12–13	Ny København	52–53
Kongens Nytorv	14–15	Borgerhuse	54–55
Københavns slotte	16–17	Helsingørsgade	56–57
Christiansborg	18–19	Prinsensgade	58–59
Frederiksholms Kanal	20–21	Christen Bernikowstræde	60–61
Gammelholm	22–23	Østergade	62–63
Københavns volde	24–25	Til glæde for efterslægten	64–65
Østerport	26–27	Vesterbro	66–67
Amagerport	28–29	Værtshusliv	68–69
Vingede vartegn	30–31	Frederiksberg Bakke	70–71
Langs havnen	32–33	Ladegaardsaaen	72–73
Vandbygning	34–35	Jagtvejen	74–75
Knippelsbro	36–37	Strandvejen	76–77
Langebro	38–39	Vejbygning	78–79
Badeliv i hovedstaden	40–41	Amagerbanen	80–81
Vestre Boulevard	42–43	Sporvognen	82–83
Kigkurren	44–45	Udenværker	84–85
		Kysten ved København	86–87
		Nyttig kemi	88–89
		Byens frynser	90–91

FØR OG NU – tre smaa ord paa tilsammen syv bogstaver – rummer en mystisk dragende magi. Gang paa gang bliver emnet taget op. Ja, det lever vel i grunden ogsaa i daglig tale. – Kan du huske?

Med erindringerne kommer ogsaa sammenligningerne, og i vor miljø-sarte tid ligger sympatien som regel hos FØR, og kritikken retter sig mod NU.

Hvis man vil gaa tilbage, skal vi sige et hundrede aar, da var det omvendt. Da blev NU beundret for sine dimensioner og sine tekniske finesser, og man rynkede paa næsen ad FØR og var stolt af tidens fremskridt.

Vi er inde i en periode, som reagerer imod den næsegruse dyrkelse af vækst og fremskridt. Nostalgi er et tidens tegn, og der skrives og tales stadig mere om de gode, gamle dage.

Bo Bonfils og Jens Nielsen bidrager til denne litteratur ved at forklare Københavns udvikling i en række billeder og betragtninger, der sammenstiller FØR og NU helt nøgternt, omend i forfatterens personlige fortolkning. Fremgangsmaaden har forbillede i adskillige tidligere publikationer.

Mest berømt af disse er nok det særprægede tidsskrift FØR OG NU, der blev udgivet af grosserer F. Zachariae, indehaver af Zachariaes Magasiner – en anset herre-ekviperingsforretning paa Kultorget (som selvfølgelig i dag – FØR OG NU – er fortrængt af et aandløst pengeinstitut-hjørne).

Der kan være grund til at fortælle lidt om F. Zachariae (1852–1936). Han var en mand med et kæmpemæssigt initiativ og en tilsvarende arbejdsevne. Ikke alene oparbejdede han en stor virksomhed inden for baade handel og industri, men han blandede sig ogsaa i alle tidens spørgsmaal. Med staden København og slotsbyen Fredensborg som hovedinteresser. I Fredensborg havde han en villa, der var mødested for mange af tidens kendte navne, og han saa det som sin opgave at gøre byen omkring den kongelige sommer-residens til et kulturcentrum. Fra gammel tid havde scenens folk haft tilknytning til Fredensborg, fordi de skulle optræde ved hoffet. Zachariae ønskede at bevare traditionen, og det var hans stolthed, at den folkekære skuespiller, Olaf Poulsen, havde sommervilla i byen. Efter Olaf Poulsens

død skabte Zachariae mindestuer i huset og indrettede bolig for skuespillere. I en aarrække boede den populære skuespillerinde Oda Nielsen, i huset.

Dengang kørte man ikke frem og tilbage i bil, naar man boede i Fredensborg og havde virksomhed i København. Næ, man brugte vidunderet Nordbanen, der var en af landets første jernbaner. Den ser stadig væk nogenlunde ud som dengang.

Det vil glæde jernbanemanden Jens Nielsen at høre, hvordan Zachariae ogsaa blandede sig i banedriften. Han fandt de eksisterende passagervogne uegnede og tegnede en anden, ny type, som han i kraft af sin umadelige energi fik DSB til at bygge i et par eksemplarer. De eksisterede til sidst i trediverne og blev benævnt »Zachariaes Vogne«. Alt dette er nok et sidespring, men naar man bliver skubbet ind i cirklen FØR OG NU, er der risiko for baade det ene og det andet.

Zachariaes tidsskrift – der ogsaa blev brugt som reklame for forretningen – udkom fra 1915 til 1923 og blev genoptaget i en periode fra 1924 til 1927.

Grundmotivet var irritation over, at man havde sløjft

Københavns Volde uden at have faaet noget rigtigt ud af omraadet. Og man nedrev fornemme huse fra byens arkitektoniske guldalder, uden at det ny, der kom i stedet, havde samme kvalitet.

Det var nok lidt spredt fægtning, men baggrunden var rigtig, og tidsskriftet øvede ogsaa sin virkning.

Nu har Bo Bonfils og Jens Nielsen taget tanken op paa egen haand, men de støtter sig rigtignok til baade billeder og oplysninger i Zachariaes blade. De *tegner* fortid og nutid bogstavelig talt fra samme synsvinkel, hver gang de standser ved et bybillede. De fortæller om stedets historie – ikke absolut for at kritisere – men man faar dog ind imellem bidske bemærkninger.

Det er ganske befriende.

De syv bogstaver, fordelt paa tre smaa ord, er blevet fornyet paa værdig maade.

Hakon Stephensen



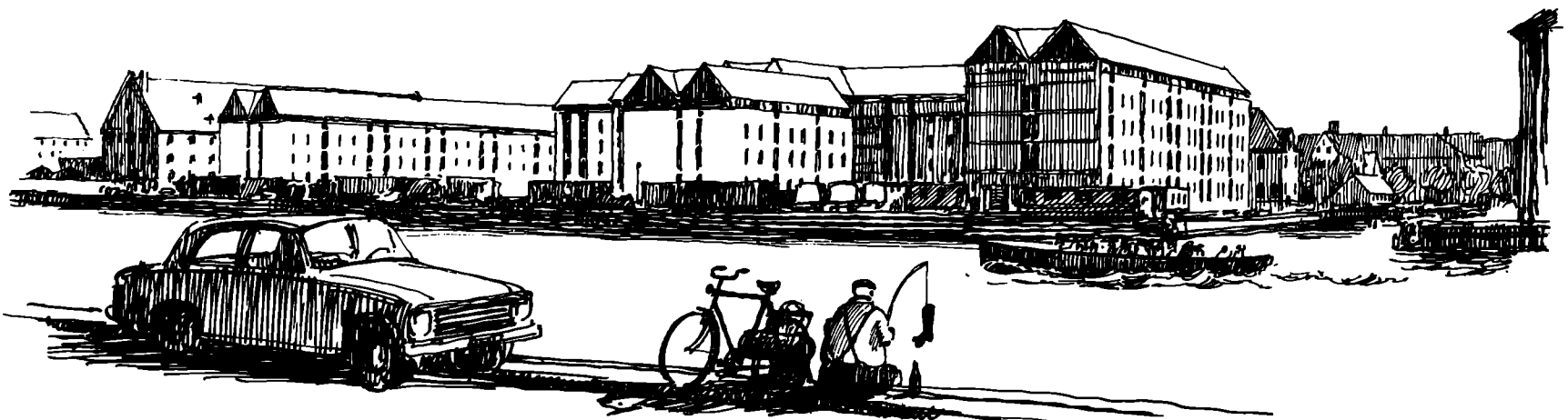
Prospect of Wilders Plads tegnet efter gouache fra 1777.

Bo Brøndbo '78

Om denne bog

Denne bog er et udvalg af 70 artikler, som Berlingske Tidende bragte i 1978. Idéen bag serien var at vise forskellige partier fra København, som de er, og som de var engang – i samme streg og fra samme synsvinkel. Vi forsøgte i både billeder og tekst at beskrive historien snarere end at kommentere den. I de fleste tilfælde taler

sammenligningerne deres eget, tydelige sprog. Vi gik frem paa følgende maade: Naar vi fandt et godt og typisk motiv paa et gammelt stik eller fotografi, gik vi ud paa stedet og indfangede det samme parti, som det ser ud i dag. Meget stof hentede vi i F. Zachariaes samleværk, Før og Nu, som i mere end én forstand har været forbillede for serien og dermed for denne bog. Før og Nu udkom i aarene 1915–23 og rummer et utroligt rig-



Wilders Plads set fra Kærnegade, med den endnu ikke helt færdige boligbebyggelse, august 1978

Bo Bonfils

holdigt kildemateriale i form af historiske bybilleder og en omfattende tekst. der stundom krydres af grosserer Zachariaes indignation over tidernes forfald. Vi har i vor tekst maattet begrænse os til det rent oplysende, og endda give afkald paa mangen en god historie som kunne fortælles om lokaliteterne. Vi maatte i det hele taget afstaa fra at bringe en dækkende beskrivelse af hovedstaden før og nu. Men vi haaber, at denne mosaik

af to gange fyrrer bybilleder fra Slotsholmen til yderkvartererne efterlader en fornemmelse af Københavns væsen og byens udvikling fra smaastad til metropol.

Bo Bonfils

Jens Nielsen



Gammel Strand set mod Nybrogade og Det kong. Artilleriskus aar 1900

Bo Bonfili's

Gammel Strand

Som det næsten kan fornemmes af navnet, er Gammel Strand stedet for Hovedstadens første havn. Ja, selve ordet København har sit ophav ved dette bolværk. Ganske vist var der i tidernes morgen en anløbsbro i nærheden af Nikolaj Kirke, men i middelalderen blev pladsen

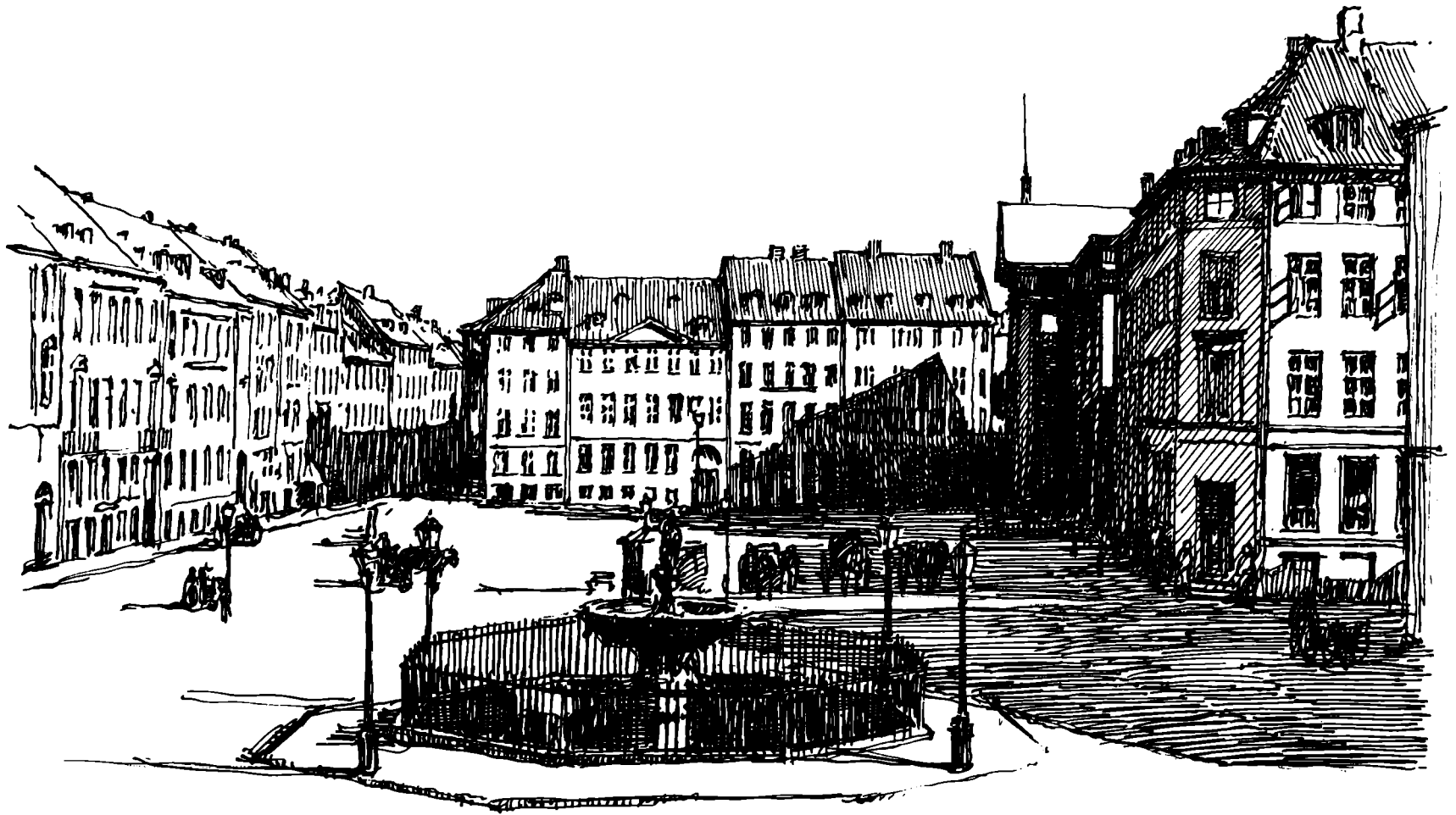
ved sundet bag Slotsholmen centrum for byens handel. Her laa købmandsgaardene, og her lagde skuderne til kaj. Et minde om dengang har man i de lokale gadenavne: Kompagnistræde og Læderstræde, som oprindeligt blev kaldt Ladbrogade og var byens havnegade. De fine familier byggede huse med udsigt til slottet. Blandt andre opførte Greve Berckentin en gaard, som ligger paa



Gammel Strand set mod Nybrogade og Kultúrministeriet. Assistenthuset set af Bonfils

stedet endnu: Det kgl. Assistenthus, nu sæde for Kulturministeriet, men ogsaa en overgang hjemsted for en hattefabrik. Foran Assistenthuset laa vejerboderne. De forsvandt i 1857, og pladsen blev udlagt til fisketorv og loppemarked. Hvor der forhen blev pranget med klude og ragelse, ligger i dag en parkeringsplads. I 1961 blev fisketorvet saneret. Borte er de brogede kuttersejl, hyt-

tefadene i kanalen og konerne paa rad med sildekasser og avishatte. Tilbage staar en kommunal souvenir: Totre stader under tag, saa det ikke regner paa rødspætterne. Man ved jo aldrig, hvad der kan ske, hvis de bliver vaade.



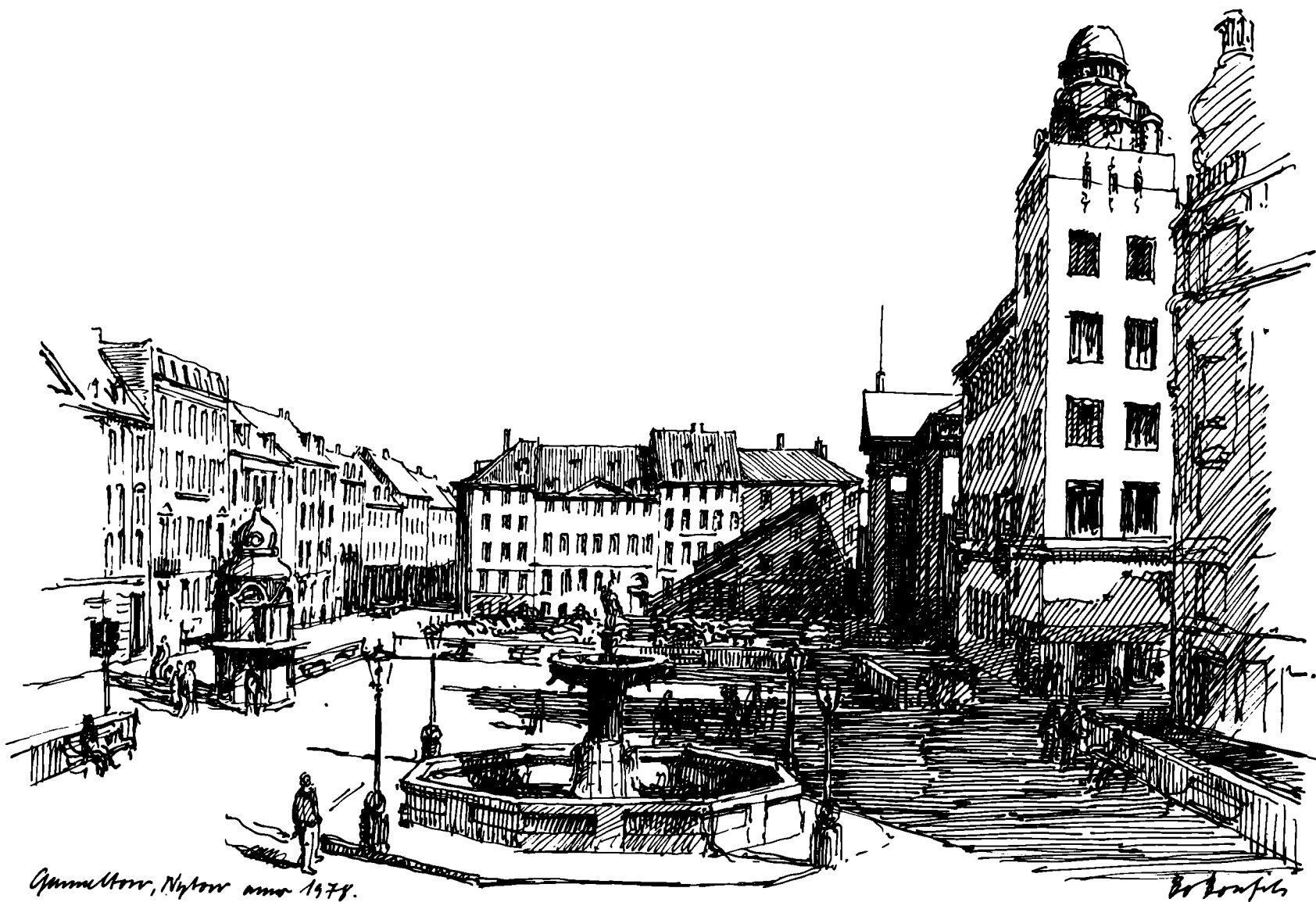
Gammeltorv og Nytorv omkr. 1860-70

Dr. Brønskjeld 78

Gammeltorv og Nytorv

Vor Frues kirke har altid ligget samme sted: paa en banke lidt hævet over omgivelserne. Herfra og ned til stranden laa i middelalderen byens markedsplads, kranset af gaarde og boder. Da staden voksede til, blev pladsen til et rigtigt torv med brønd og raadhus. Det

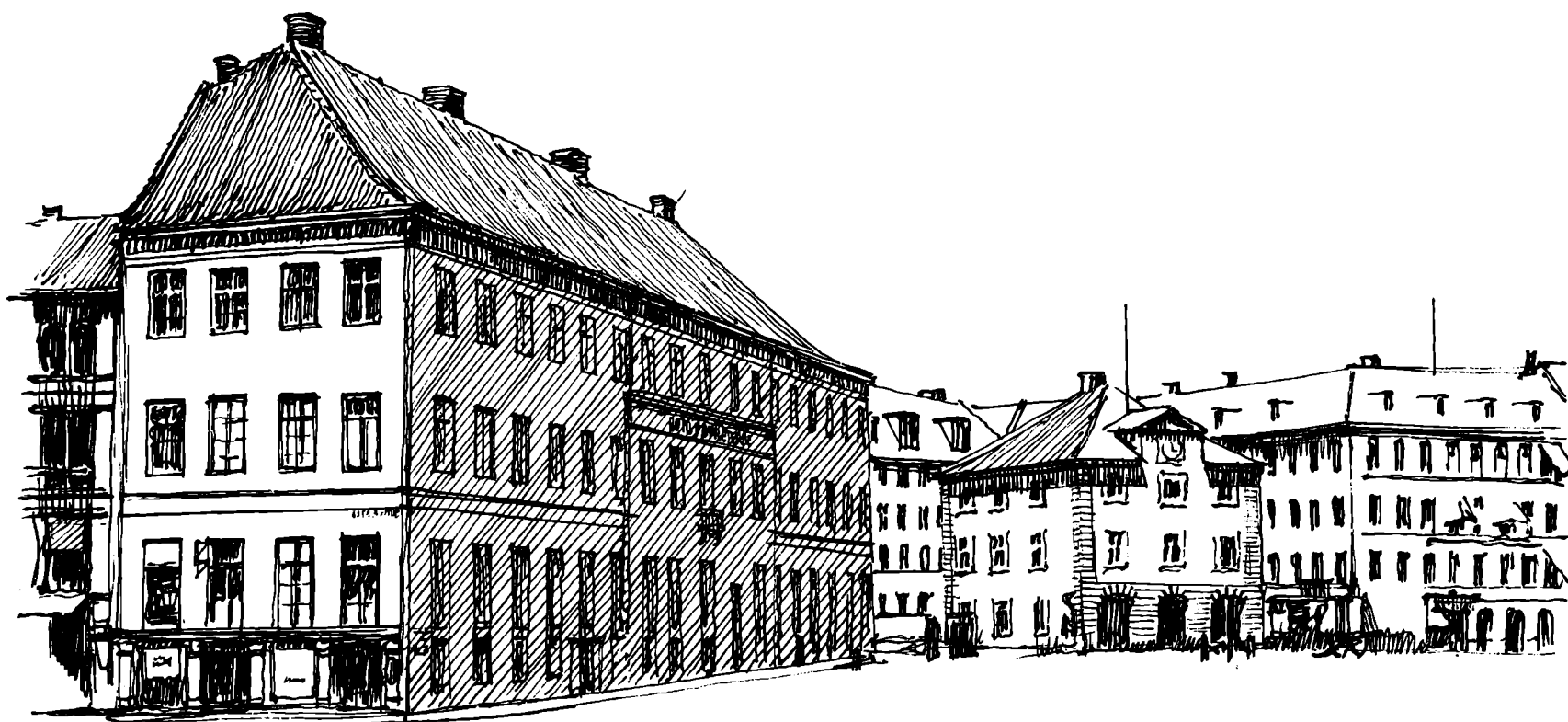
sidstnævnte afsluttede torvet mod syd, og bagved var der smaabebyggelse og haver ned mod mølledammen ved Vandkunsten. En del af dette areal brugte Christian IV til anlægget af Nytorv, samtidig med at han moderniserede det middelalderlige raadhus. Paa Gammeltorv satte han sin Caritasbrønd, der sprang med trykvand fra Emdrup Sø. Den staar endnu paa pladsen med sine



Opiumtorv, Nytorv anno 1878.

fornøjeligt strintende figurer, og paa festdage med guldæbler i dans paa vandstraalerne. Raadhuset brændte i 1728 og atter i 1795. Derefter blev de to torve sammenlagt til den nuværende tvillingplads. Paa fundamenterne af det gamle Vajsenhus opførte arkitekten C.F. Hansen i 1815 et nyt raadhus i tidens antikke smag. Den stilfærdige bygning er i dag byens domhus. Efterverdenen har

ikke været nænsom ved den fine plads, der nu skæmmes af bombastiske forretningsbygninger i forskellige internationale stilarter. Det lette fald i terrænet ned mod havnen er tilsløret af nogle murede barrikader, som kommunen for nylig har bekostet, guderne maa vide til hvilken nytte.



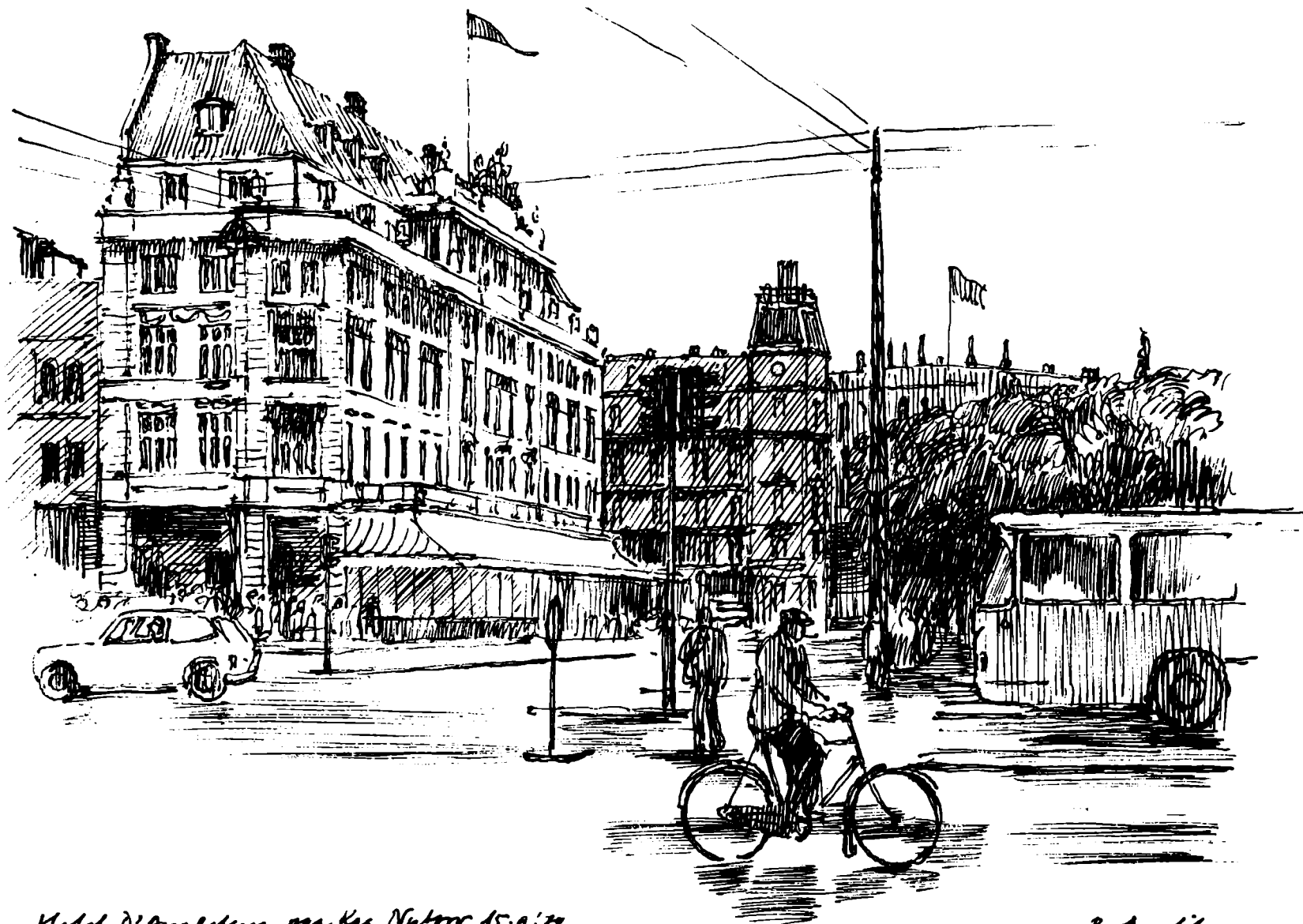
Hjørnet af Isberggade og Kongens Nytorv, Hotel d'Angleterre og Hovedbygningen

Bo Bonfils '78

Kongens Nytorv

Før Christian den Fjerde fordoblede hovedstadens areal ved omlægning af voldlinien fra Nørreport til Kastellet, løb den gamle befæstning langs de nuværende Gothersgade, Kongens Nytorv og Holmens Kanal. Østerport lå ved Strøgets udmunding i torvet, som dengang var et

navnløst område med spredte huse ned mod stranden. Velsagtens et middelalderligt modstykke til de klondykelignende kvarterer, der stadig opstår i byens frynser. Saaledes henlæa terrænet længe efter, at Rosenborg og Nyboder var rejst i den nye bydel, ja, længe efter at Kong Christian var død. Orlogsværftet paa Bremerholm var ganske vist etableret, men først i de følgende aartier

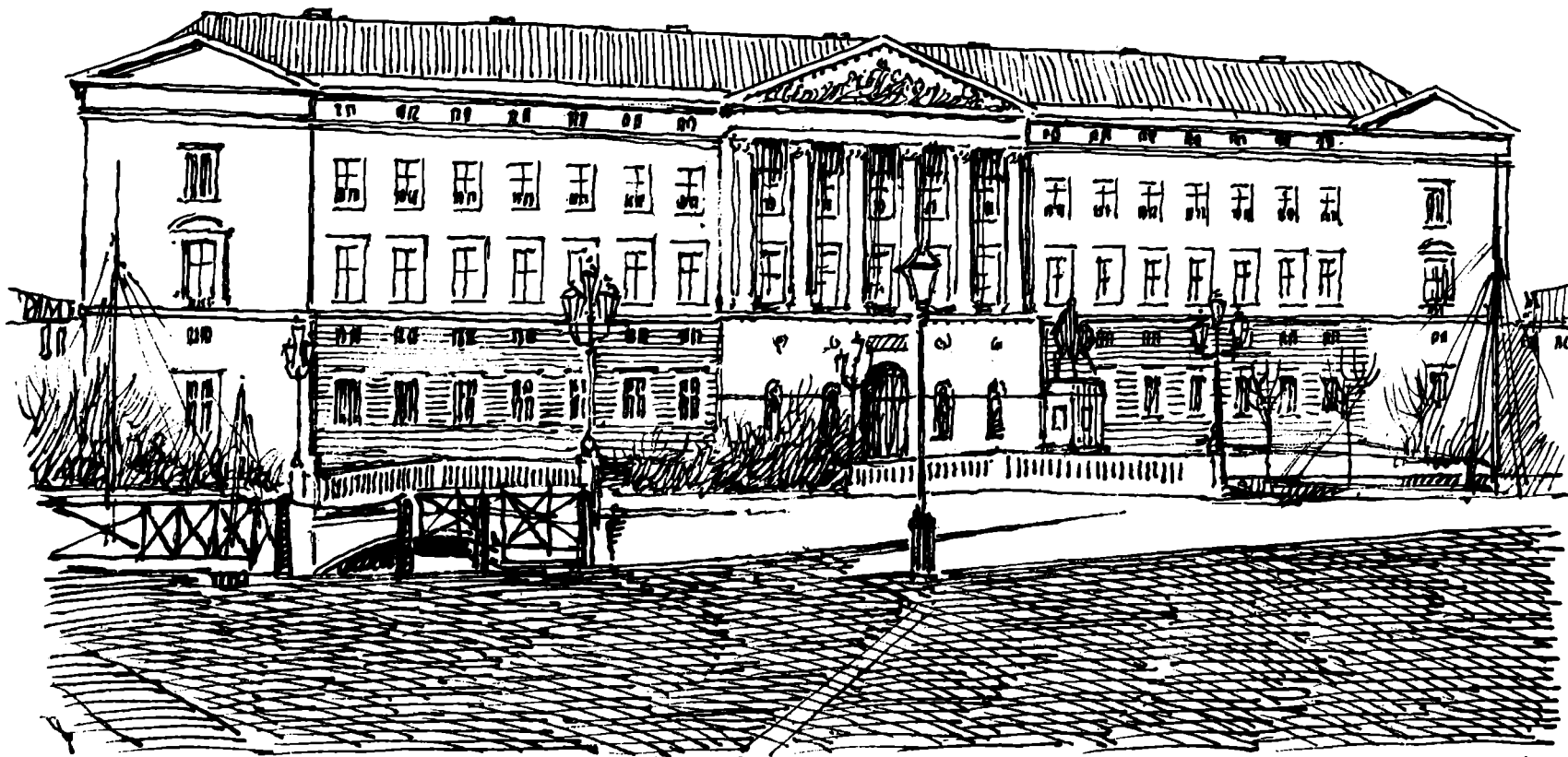


Hotel d'Angleterre paa Kgs. Nytorv 15.9.78

B. Bouffé

opførtes nogle af de adelige palæer, som efter kongens plan skulle krænse den fornemme plads: Ahlefeldts, Thotts og Gyldenløves gaarde – den sidstnævnte senere omdøbt til Charlottenborg. Midt paa pladsen laa vistnok et vagthus, der i 1680 blev flyttet hen ved siden af Ahlefeldts palæ, det nuværende Hôtel d'Angleterre. Af Hovedvagten har vi kun et gadenavn tilbage. I 1875

maatte den vige for endnu et af de mange højpyntede huse, der i hine aar bredte sig overalt i byen. Ogsaa hotellet har præg af stuktidens prunk, men ved nærmere eftersyn aner man konturen af den smalle adelsgaard bag den kulisseagtige klunkefacade.



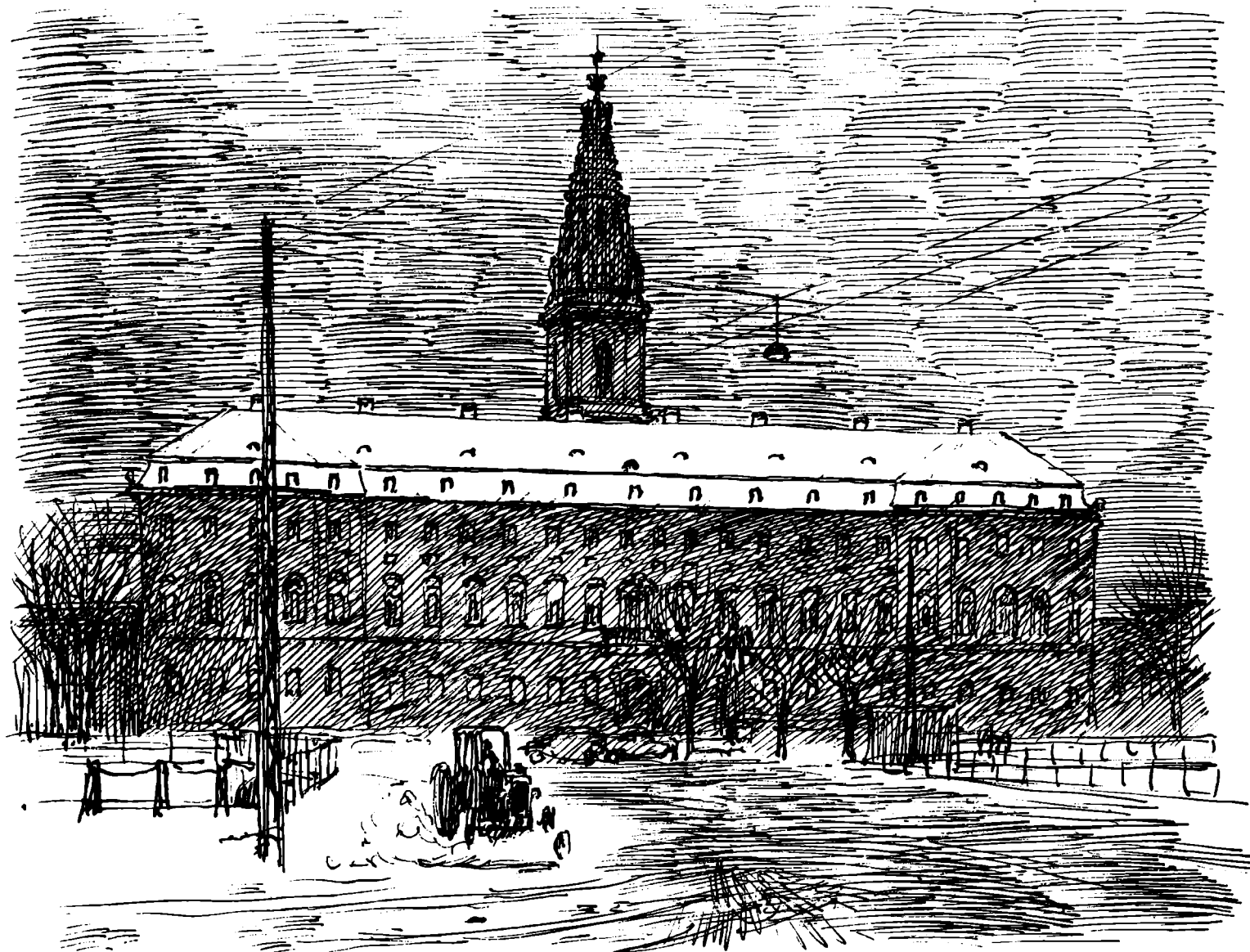
Det andet Christiansborg omkr. 1870 Tegnet af C.F. Hansen

Bo Bonpich 78

Københavns slotte

Det var Christoffer af Bayern, der gjorde København til Danmarks hovedstad, da han i 1443 tog fast ophold paa Valdemar Atterdags slot fra 1361. Siden har Slotsholmen med kortere afbrydelser været rigets politiske og administrative centrum. Senere konger byggede videre paa

det middelalderlige kompleks, der efterhaanden kom til at ligne de borge, børn skaber af byggeklodser. Frederik IV rev det meste ned og opførte et nyt slot over den samme plan. Men allerede hans efterfølger, Christian VI, fandt tiden moden til at skabe et pragtmonument for enevælden. Det første Christiansborg blev rejst af generalbygmester Häuser i samarbejde med arkitekterne

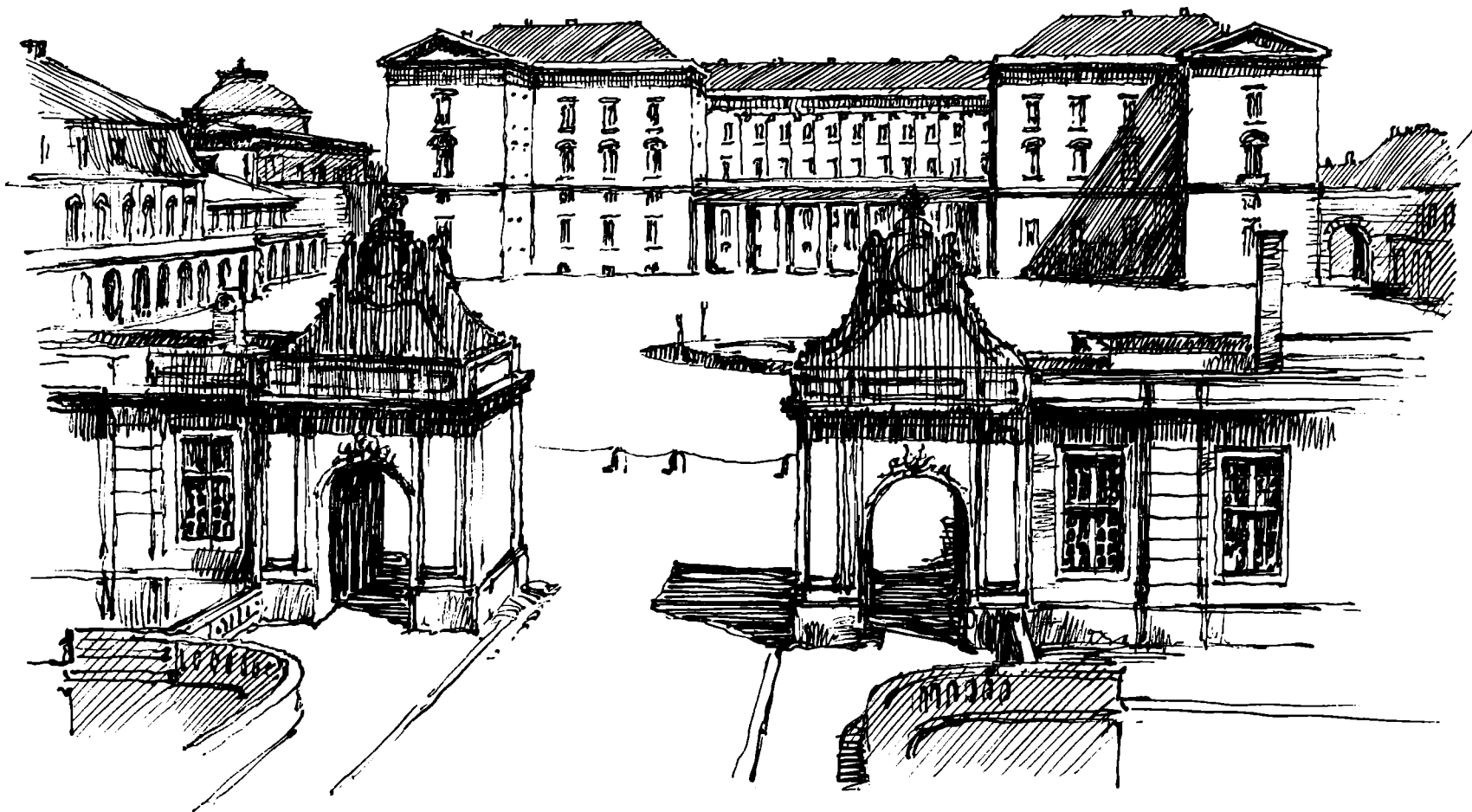


Christiansborg set fra Holmens Kanal 29.12.1778, kvaertrykt smu for

Er Bonfils

Thurah og Eigtved, og det blev taget i brug i 1740. Allerede i 1794 brændte dette storartede anlæg ned – en skorstensbrand havde udviklet og forplantet sig gennem husets mange aftræksrør. I de fattige aar 1820-25 byggede arkitekten C.F. Hansen et nyt kongeslot i tidens romerske smag – et enkelt, men fornemt anlæg med pudsede facader, som dog kun stod til 1884. Da brændte

ogsaa dette. Denne gang var det gasinstallationen, der gav næring til ildens udbredelse. Det tredje og nuværende Christiansborg blev opført omkring første verdenskrig af Thorvald Jørgensen efter en række politiske forviklinger, som har sat deres præg paa husets pompøse, men noget ansigtsløse skikkelse.



C.F. Hansen tegnede det 2. Christiansborg. Opført 1820-28. Set set fra Marmorbroen

Dr. Brønfeldt '79

Christiansborg

Ved synet af Louvre i Paris bliver man slaaet af kongemagtens byggelyst. Men selv det københavnske Christiansborg har været kolossalt i sammenligning med den omliggende stad. Især Christian den Sjettes barok-slot, der med sine udenværker laa som en by i byen. Ogsaa

det klassicistiske anlæg fra Frederik den Sjettes tid var en stor klods, men mere lavmælt i sin spartanske ornamentik. I dette Christiansborg fik Rigsdagen lokaler fra 1849, og dermed blev bygningen hjemsted for baade kongemagt, folkestyre og højesteret. Alle tre blev husvilde, da slottet brændte i 1884. Kong Christian IX flyttede til Amalienborg, og Rigsdag og Ret maatte finde rum



Christiansborg med Ridebanen, set fra Martovtårnen januar 1979

Bo Bonnichsen

andre steder i hovedstaden. Herved blev det i over 30 aar, til det tredje og nuværende Christiansborg kunne tages i brug. Det var opført til samme formaal som det forrige, men kongefamilien blev paa Amalienborg, og kun repræsentationslokalerne er hjemsted for kongelige funktioner. Det holdt ellers haardt med at faa huset op, ikke blot af økonomiske grunde. Blandt andet foreslog

Socialdemokratiet at rydde grunden og udstykke den til boliger. Men efter tre arkitekt-konkurrencer blev der bygget – denne gang i brandsikker beton og granit indsamlet paa danske marker. Slottets arkitektur bygger paa motiver fra Christian den Sjettes første anlæg, men ridebanen er det eneste, som staar tilbage af det oprindelige kompleks.



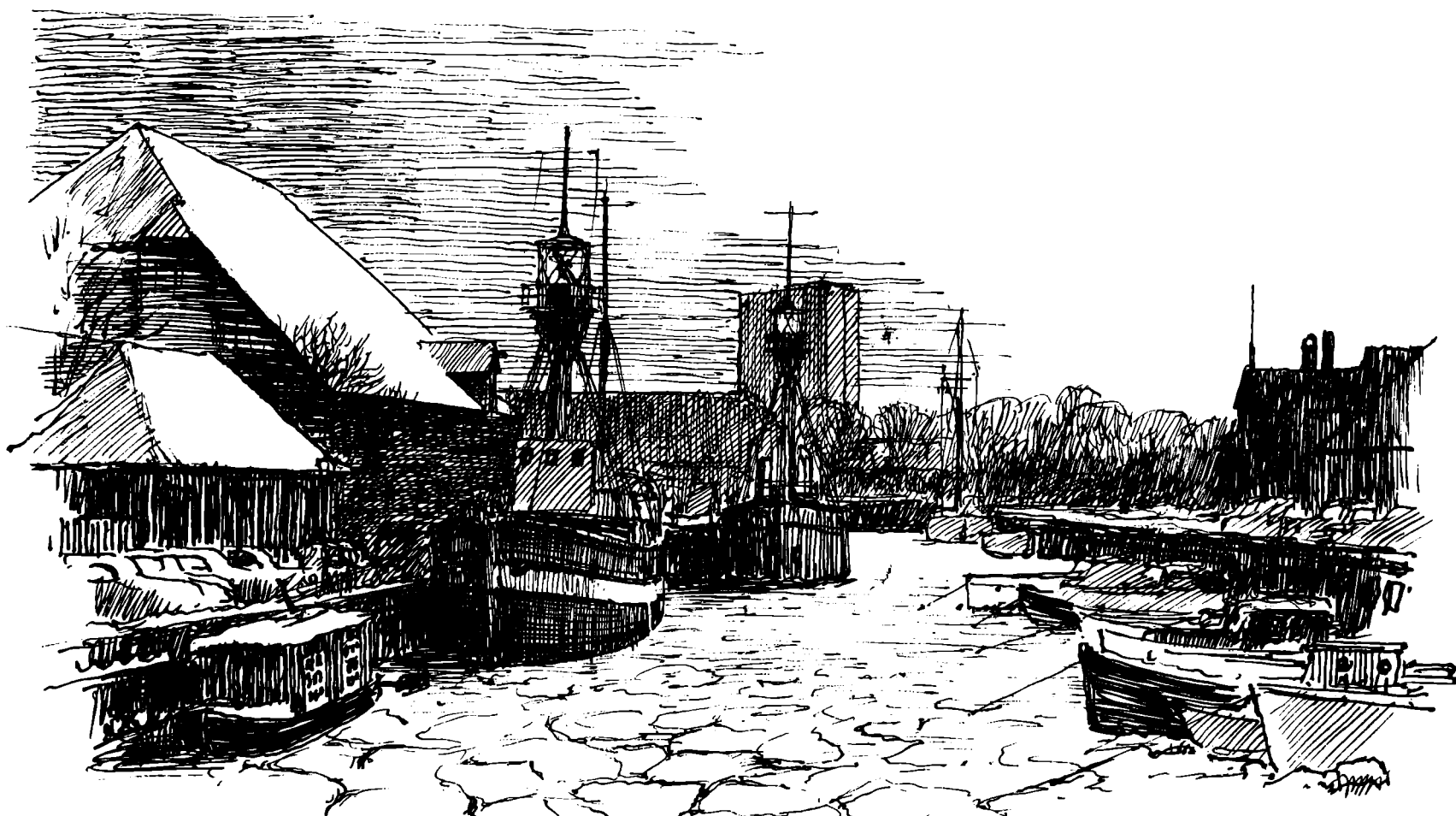
Frederiksholms Kanal set mod havnen og det nu forsvundne Kgs. Bryghus.

Johannes

Frederiksholms Kanal

Det er ikke nogen overordnet, arkitektonisk plan, der giver København sin særlige karakter. Hvis man skulle pege paa noget typisk for byen, er det snarere det lune-fulde spil mellem huse, gader og aabne omraader. I hele hovedstadens historie har offentlige og private bygherrer

føjet hus til hus, kvarter til kvarter, som regel uden nogen særlig, sammenhængende idé. Lejlighedsvis var der tilløb til byplanlægning, men de gode tanker blev aldrig helt gennemført. Resultatet er en snart skræmmende, snart fortryllende, men altid levende blanding af stort og smaat, tæt og aabent, bart og frodigt. Et kig ned ad Frederiksholms Kanal giver et øjebliksbillede af

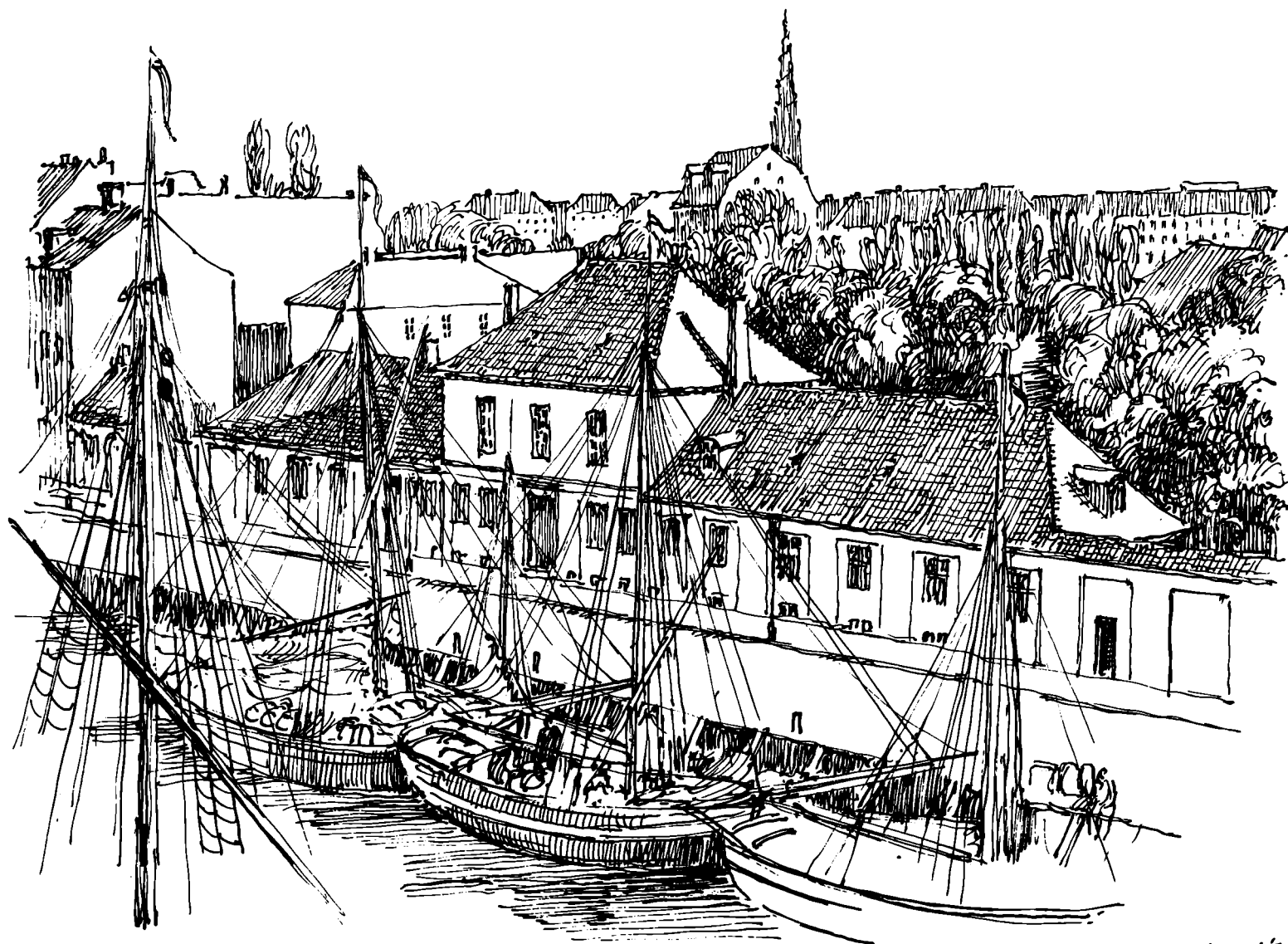


Frederiksholms Kanal set mod havneåbnet, i skumringen d. 8. januar 1979

Bo Bonfils

byens udvikling paa godt og ondt: Til venstre har vi Slotsholmens virvar af bygningsværker fra alle tider, afsluttet mod havnen af Christian den Fjerdes magtfulde bryghus. Højre kaj domineres af Materialgaardens gule længer, som er bygget paa opfyldt terræn: Engang var der aabent vand herfra og ud til Kalveboderne, og Stranden fulgte omtrent Stormgades nuværende forløb. Ser vi

lige frem mod sydøst, afsluttes perspektivet af træerne paa Christianshavns Vold, og hermed har vi et københavner-prospekt, som kunne have været malt for 200 aar siden, hvis ikke der i baggrunden havde rejst sig et langt gespenst af en hotel-silo. Guderne maa vide, om eftertiden vil komme til at holde lige saa meget af den, som vi elsker det gamle arvegods lang kanalen.

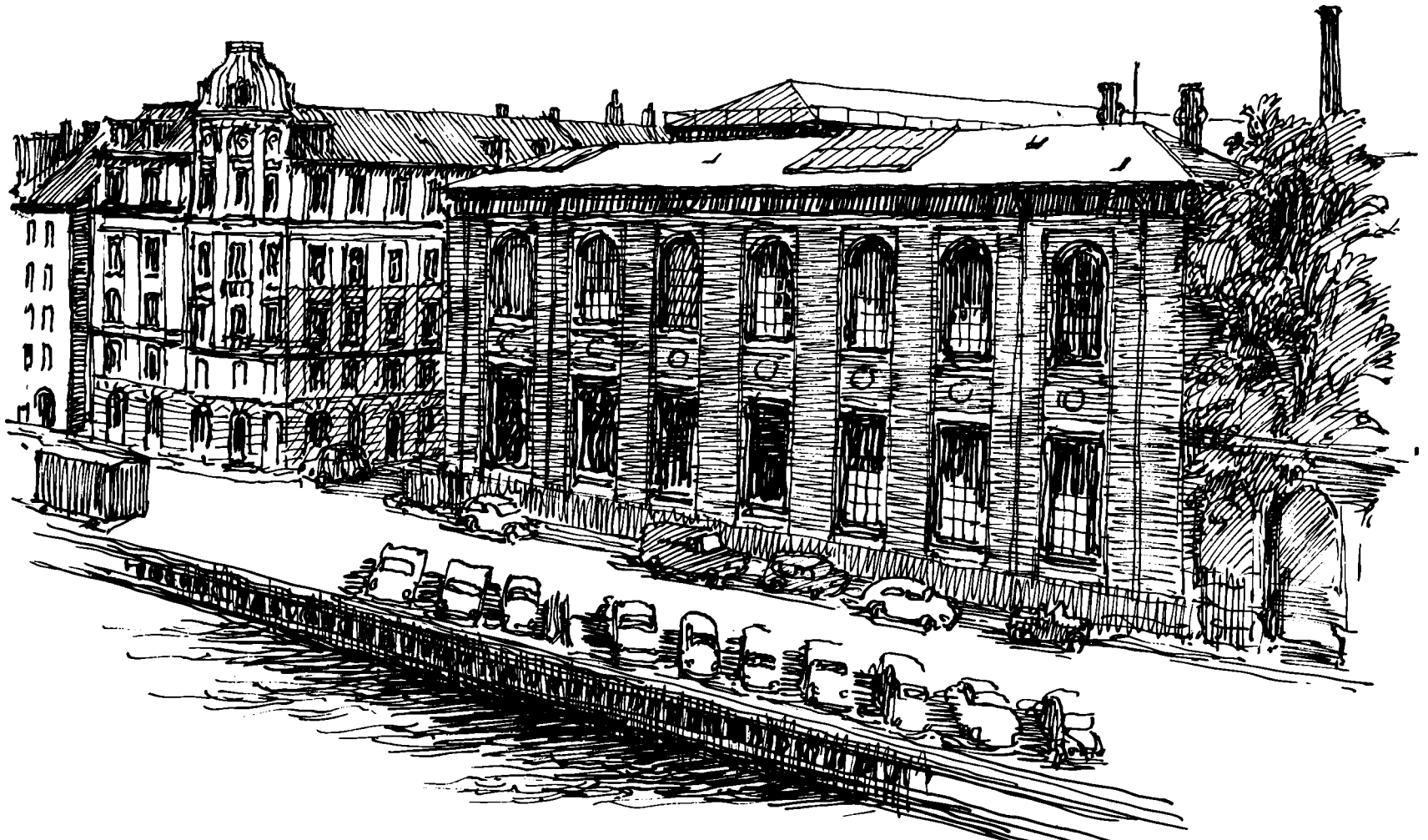


Nyhavn set ca. 1860 mod Charlottenborgs siden, Gammelholms værft og Christianshavn i baggrunden. P. B. Bonfils

Gammelholm

Kvarteret i trekanten mellem Nyhavn og Holmens Kanal er en stenørken. At gaderne har navne efter søhelte, og hele området kaldes Gammelholm, fjører kun spot til den skade, der skete, da byggerøvere i forrige århundrede fik lov til at udstykke to af byens oprindelige

herligheder: Det gamle Orlogsværft og Københavns botaniske have. Holmens Kanal er nu et gadenavn, men for 110 år siden lå den som en vandgrav, der afgrænsede Gammelholm fra byen. Bag Det kongelige Teater slog kanalen et knæk langs den nuværende Heibergsgade og tilbage mod havnen i den linie, hvor Peder Skramsgade løber. Den sidstnævnte gren kaldtes Bane-



Nyhavn med udstillingsbygningen ved Charlottenborg, august 1978

Bo Bonfils

graven og hørte til Reberbanen, der strakte sig fra Charlottenborg helt ned til stranden. Man vil forstaa, at Orlogsværftet var en stor virksomhed med værksteder, magasiner, bedding og dok og alt hvad der ellers hørte med til et skibsbyggeri. Støberiet, Giethuset, havde facade mod Kongens Nytorv, hvor det nuværende Kongelige Teater knejser. Mellem Banegraven og Nyhavn

laa Charlottenborgs have, som kongen i 1778 havde stillet til raadighed for Universitetet, som botanisk have. Som saadan fungerede den indtil 1870erne, da en ny blev anlagt paa Nørrevold. Af den gamle have er nu kun en lille plet tilbage ved Charlottenborgs udstillingsbygning, og her ligger tillige en rest af reberbane-huset, hvor Kunstakademiets billedhuggere har atelier.



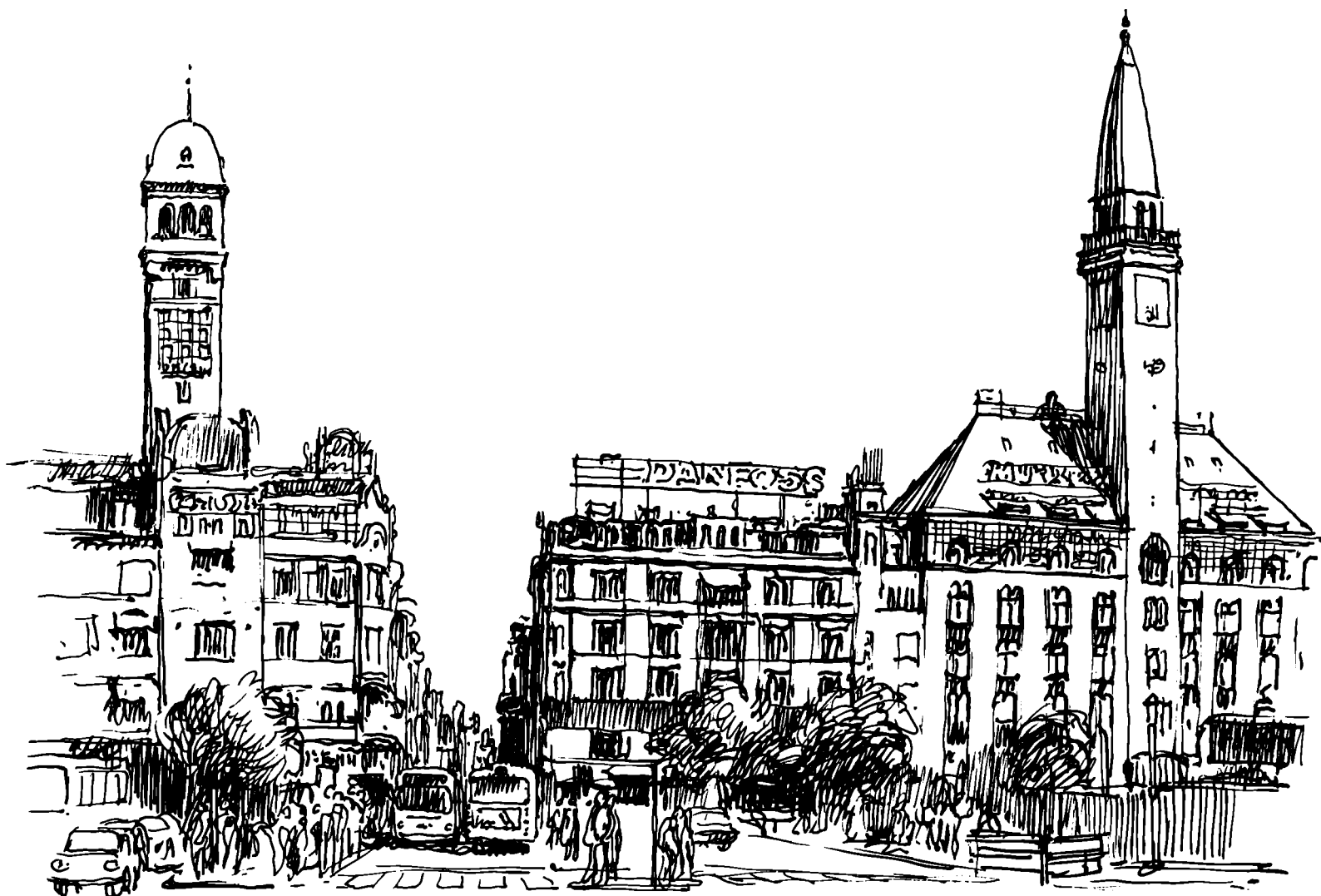
Vesterbros Gade omkr. 1860, Petri og VorFrue kirke i baggrunden.

Er Bonfigli 78

Københavns volde

Set paa afstand maa det gamle Kongens København have lignet en ansamling kirketaarne midt i en skov. Voldene var højere end de fleste af byens huse, og kun de irrede spir ragede op over de trækronede jordværker. Befæstningen var lukket land for menigmand, men før

byportene blev nedbrudt, kunne man paa voldryggen spadsere hele vejen rundt om byen fra Kastellet til Rysensteens Bastion ved Langebro, hvis man hørte til de begunstigede, som havde lov til at færdes paa terrænet. I 1856 ophævede man Københavns status som fæstning. Vagterne ved byportene blev inddraget, og i de følgende aar blev de kønne, men snævre portbygninger revet ned,

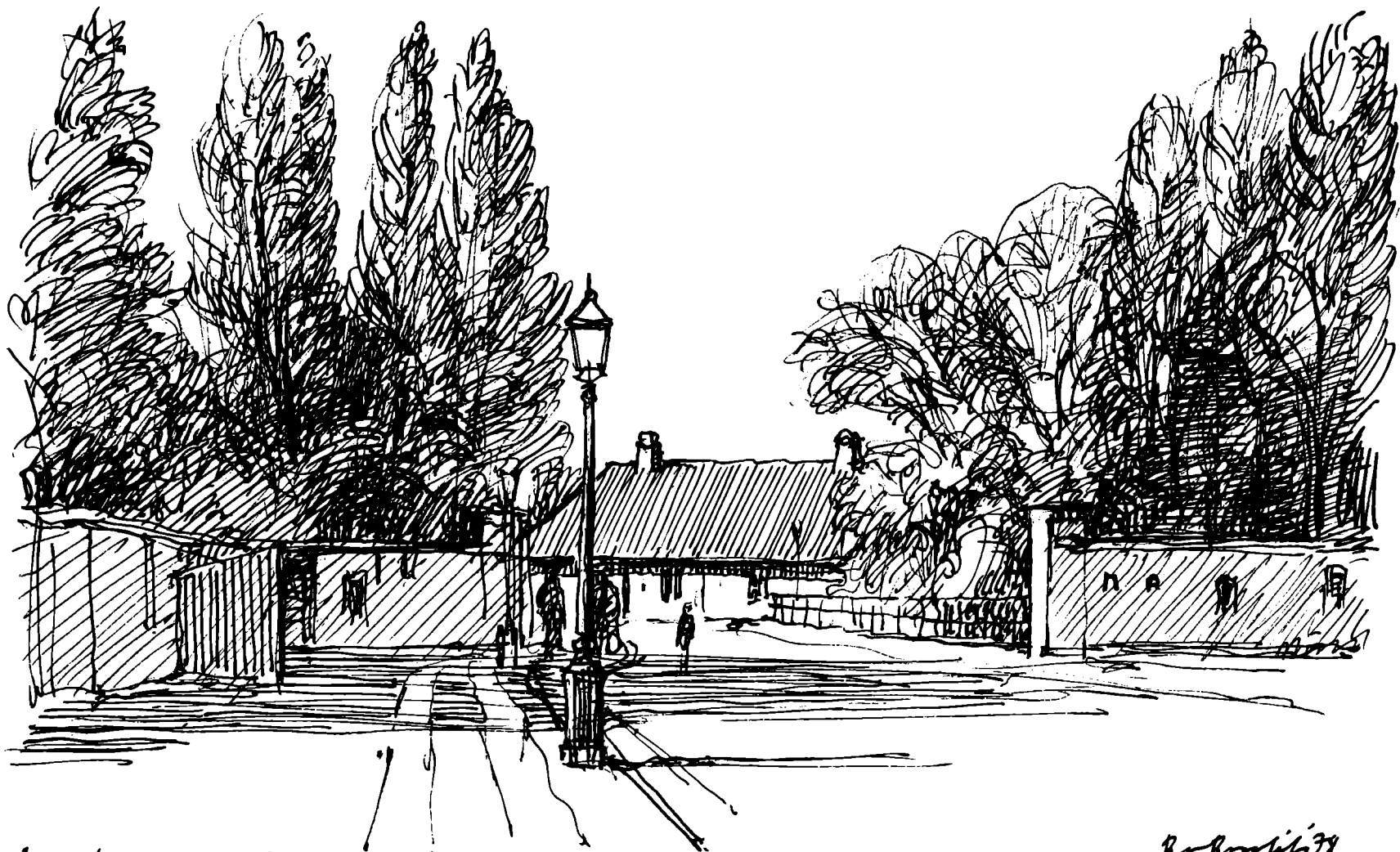


Rådhuspladsen set mod 'Strøget' 30 juni 1978

P. B. B. B.

saa trafikken fik bedre albuerum. I 1867 blev terrænet overgivet til Københavns Kommune, og samme aar blev Vesterbros Passage anlagt paa en bred dæmning over Stadsgraven. Senere gik det slag i slag med jævning af værkerne og anlæg af nye gader paa de indvundne landområder og paa opfyldning i Kalveboderne. Vesterport havde oprindelig ligget udfor Vestergade, men efter

byens brand i 1728 blev den flyttet til pladsen udfor den nyanlagte Frederiksberggade. Alt er nu begravet under brolægningen paa den vindomsuste Rådhusplads, hvor alene nulstenen markerer stedet, hvor hovedstadens vigtigste udfaldsvej begyndte: Vesterbro, som førte mod vest og mod syd over Sjælland.



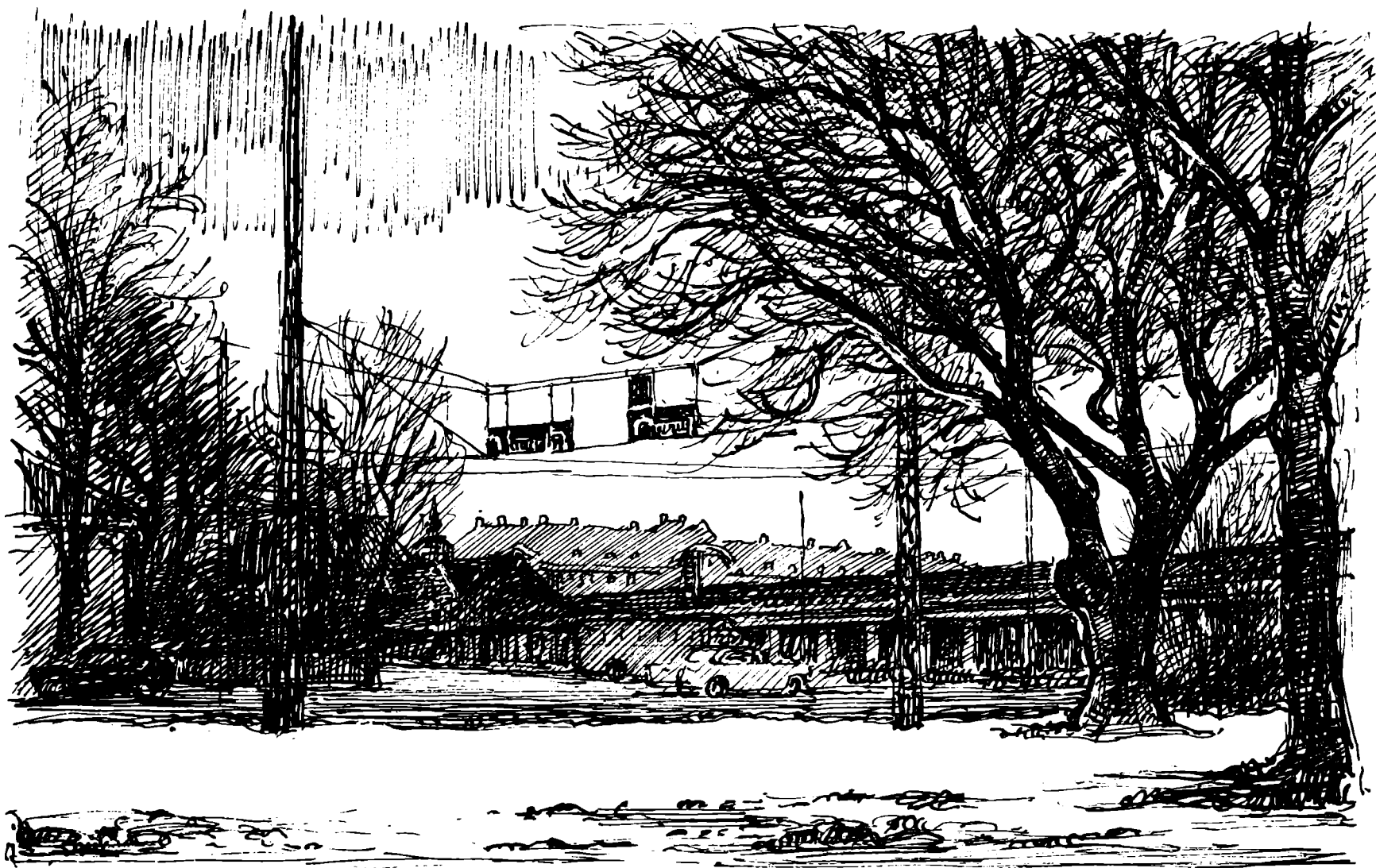
Bombmuret ved Østervold 1865

B. Bonfili 78

Østerport

Citadellet Frederikshavn, eller som det nu kaldes: Kastellet, er det sidste velbevarede levn af befæstningen omkring København. Her kan man endnu faa en fornemmelse af stemningen ved voldene, af byen der puttede sig i deres ly, af passagen gennem de dybe porte. Paa

en maade er Kastellet en militærisk model af hovedstaden. Selv portene ligner dem, der forbandt det gamle København med omverdenen. Der var paa Sjællandssiden tre saadanne porte, hvis navne stadig knytter sig til stederne, hvor de laa: Vester-, Nørre- og Østerport. I virkeligheden var de en slags murede tunneler gennem de mægtige jordværker, og man kan forstille sig den



Østerport Station set fra Nyboder marts 1978

E. K. Romfild

larm, der har lydt under hvælvingerne, naar vognene ramlede hen over brolægningen. Portene var ogsaa tiltrækkende for byens ballademagere, selv om vagtmandskabet var paa stikkerne mod uorden. Uden for voldene laa stadsgraven, og udfaldsvejene førte ad broer i et zig-zag sving over raveliner, der laa som smaa øer ude i vandet. Selv da portene ikke længere blev laast om

natten, var de til ærgrelse og hinder for trafikanterne, og mange var glade, da de blev raget ned i 1850erne. Tilbage stod nogle gabende huller i jordværkerne. Her ses Østerport Gab, som næppe længere kan anes i det nuværende gadeforløb. Hvor bomhuset laa paa sin ravelin, finder vi nu indgangen til Østerport station.



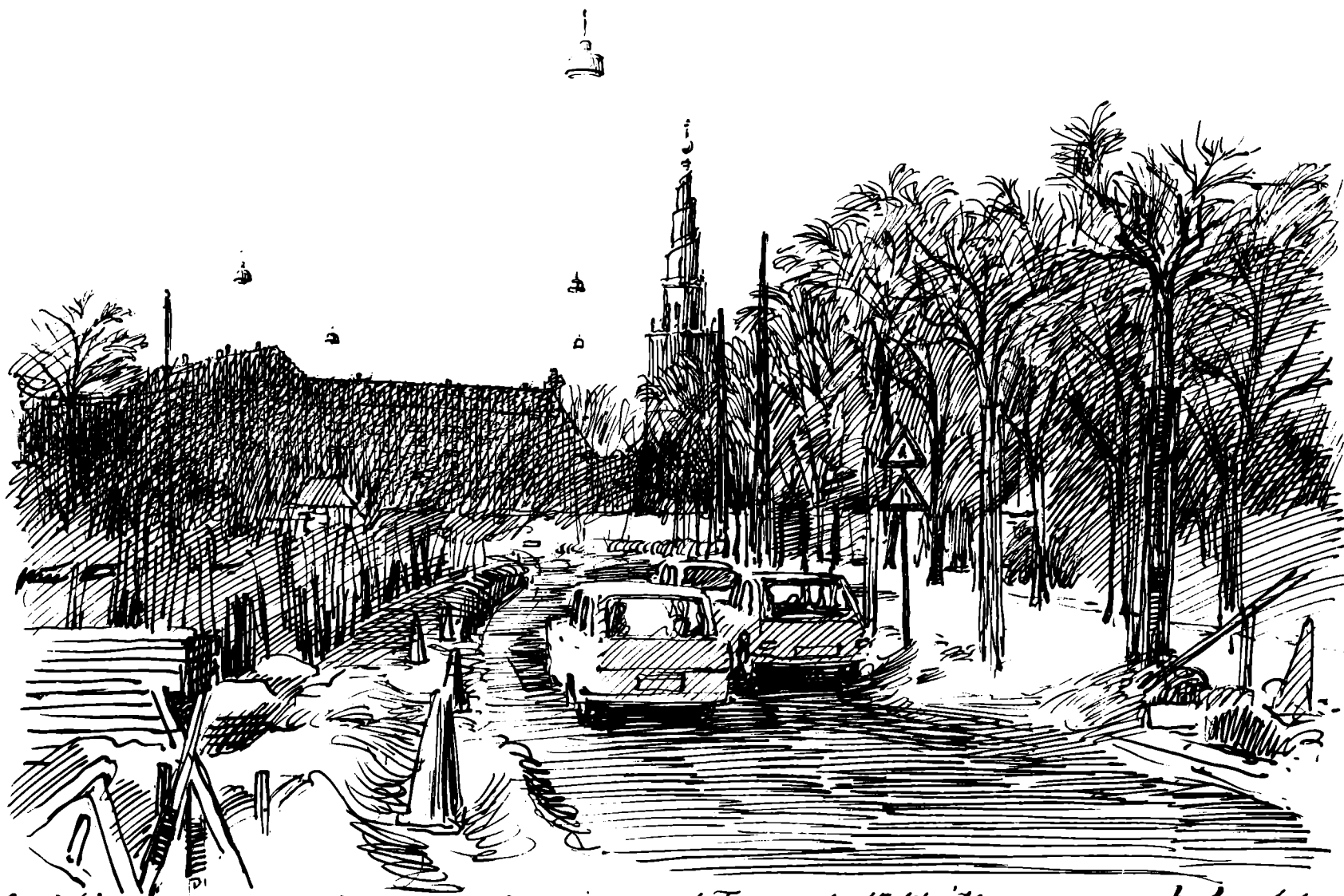
Amagerport 1809, Ravlin med veqthuset til højre. Frit efter Eckensberg

Bo Bonfil 1879

Amagerport

At hale penge ud af godtfolk har altid været en hjertesag for øvrigheden. Skatteydere er vi alle – mere eller mindre – og fra tid til anden maa ogsaa handelslivet holde for. I dag svarer vi afgift af merværdi, og saa snu er staten, at den lader borgerne selv om at føre regnskabet

efter et udspekuleret system. Men forbrugsafgifter er et ældgammelt paafund, selv om oppebørslen har været enklere – gerne i form af told ved overskridelsen af grænser – og for søfartens vedkommende herhjemme ved passagen af Kronborg. Øresundstold og konsumptionspenge ved byportene blev ikke ophævet før i 1857. Indtil da maatte alle vognmænd og torvehandlere gøre

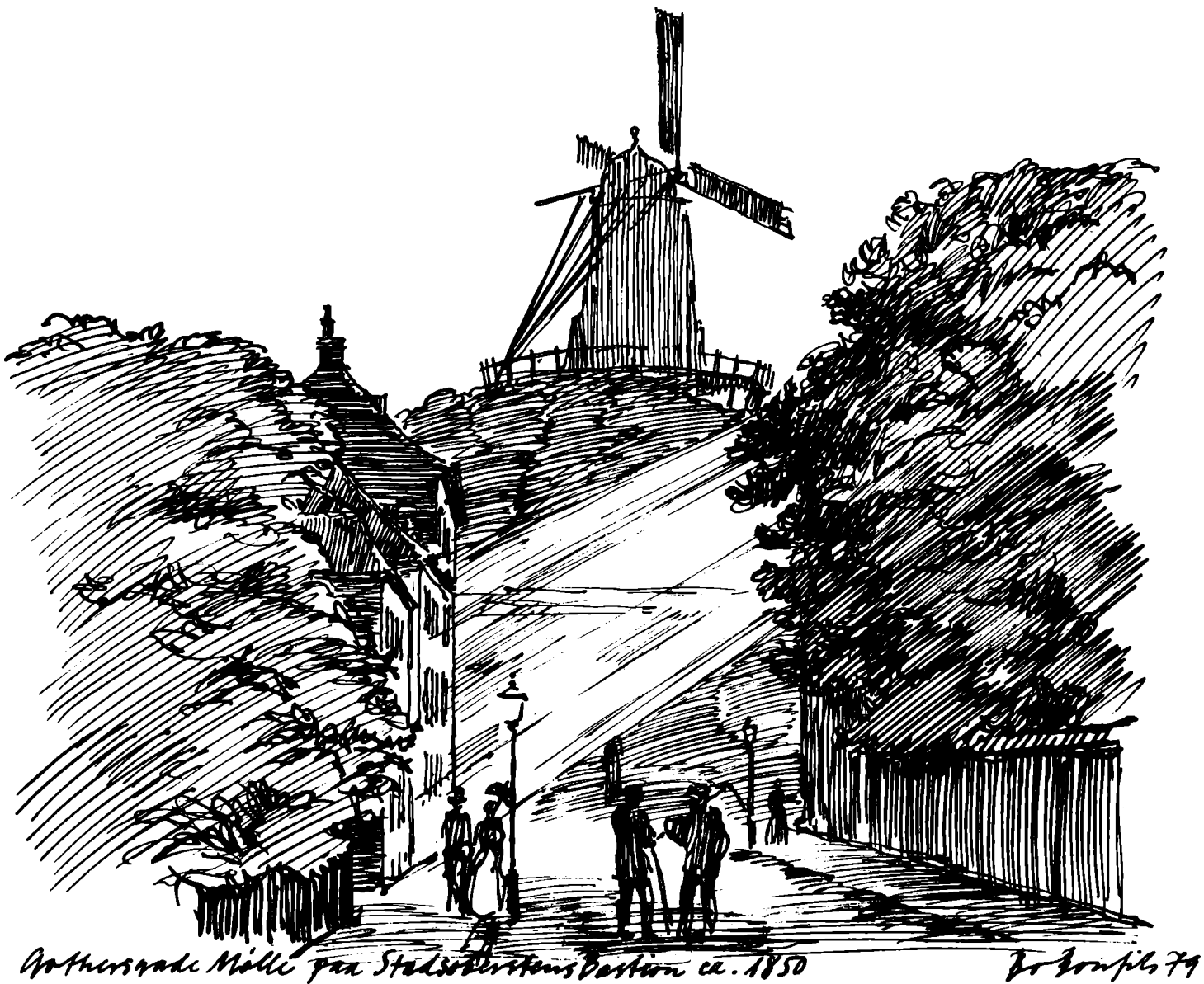


Christianshavn set ca. ud for Ravelinen ind mod Torvegade 15 febr. '79

Bo Brøndbo

holdt ved accisseboderne og erlægge den bytold, som varerne var belagt med. Ogsaa gartnerne fra Sundbyerne havde daglige møder med posekiggerne ved Amagerport, naar de fragede deres grønsager til byen. De nidkære betjente nøjedes ikke altid med at bruge øjnene, men kunne godt finde paa at sondere læsset med deres søgespyd, om der var kontrabande under kaalho-

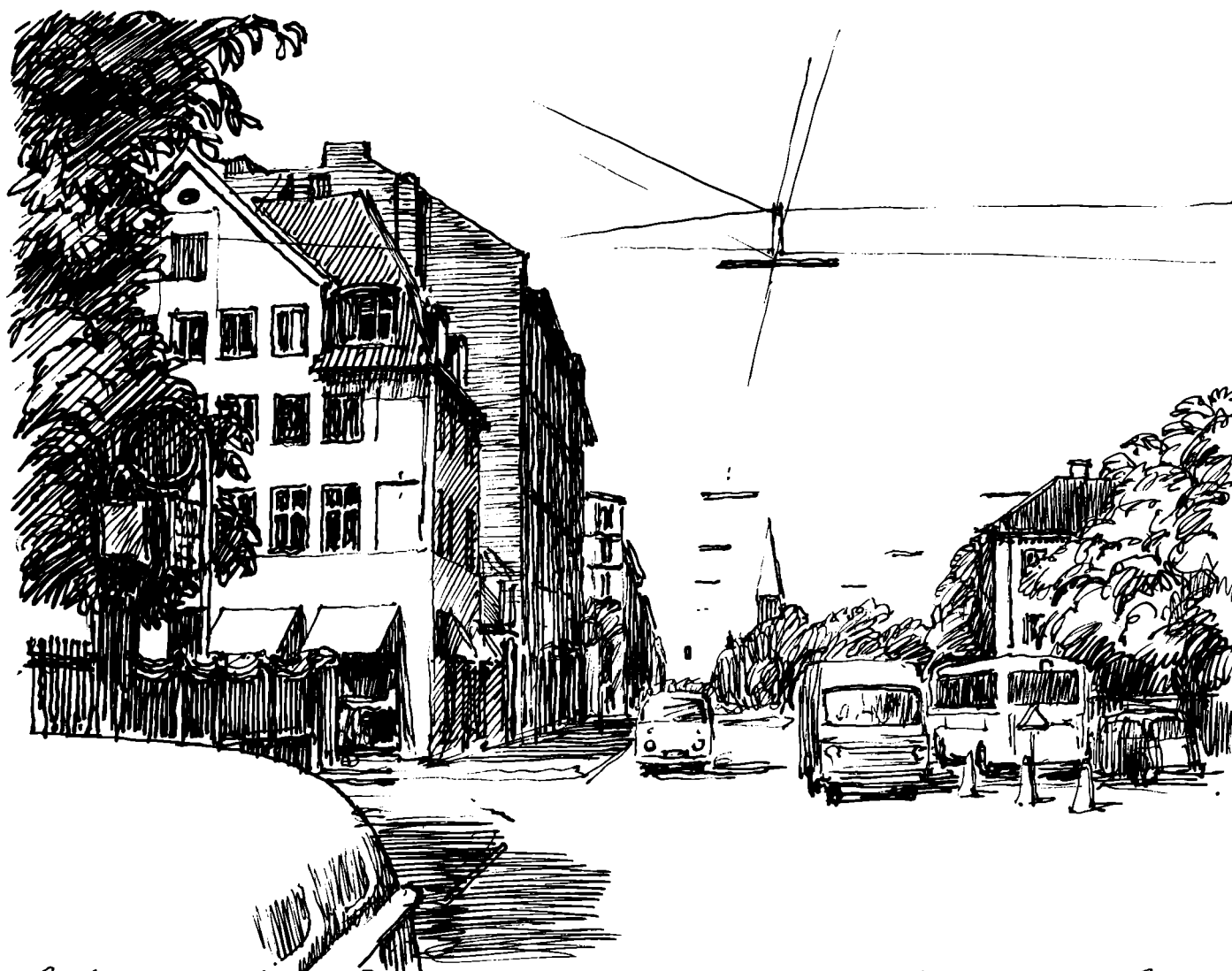
veder. Den eneste tilbageværende accissebod i København er netop den, som amagerne passerede paa vej til byen. Amagerport er væk, men foran Christianshavns Vold finder vi stadig vagtbygningen med sit smukt svungne, udkragede tag og bomhuset paa Ravelinen, hvor der i dag er sommerbeværtning i det grønne.



Vingede vartegn

Hovedstadens udkanter er ikke stort forskellige fra forstadsmiljøer de fleste andre steder: Et endeløst bælte af alskens byggeri, som langs indfaldsvejene blomstrer op i butikker, benzintanke, udstillinger og anden merkantil tam-tam. Grænsen mellem land og by er ikke til at

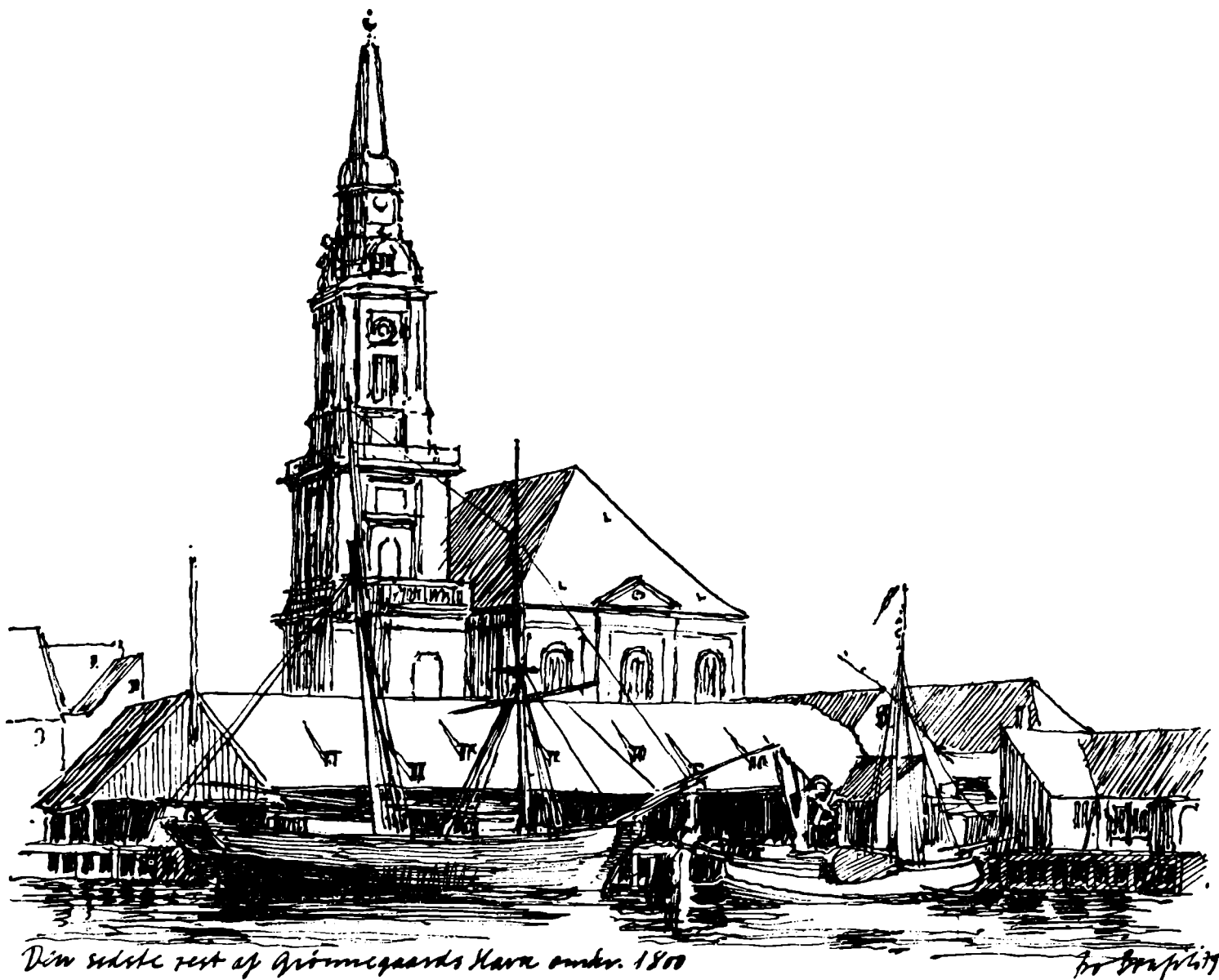
bestemme. Vækstens yderste lag af landbrug i forfald blandes med handelslivets første udposter, og gradvis glider man ind i noget, der med sikkerhed kan betegnes som bymæssigt. Saadan var det ikke, naar man kom til det gamle København. Byen var en fæstning, hvis forland var næsten ubebygget. Selve hovedstaden laa helt dækket bag sine volde, og naar man ikke stod paa en af



Gøttersgade .h. af Rosenborggade set mod Søerne og Nørnevold 6.6.79 Bo Bratås

bakkerne udenfor, kunne byen godt ligne et grønt tafelbjerg med spir foroven, den udsigt der skabte det fortærskede navn: Byen med de skønne taarne. Men i virkeligheden kunne København lige saa godt have heddet Byen med de mange møller, thi paa voldenes bastioner stod en række statelige vindmøller, som sikkert har synet lige saa stærkt i sceneriet som de grønne spir.

Møllernes funktion var indlysende og bogstavelig: At brødføde storbyen, og det var naturligt at lægge dem højt op i vinden paa voldkronen. Mange af dem stod langt hen imod vor tid, og stubben af den sidste kan stadig ses paa Christianshavns Vold. Kun Kastelsmøllen er helt bevaret, men den hører nu som før til det militære etablissement.



Langs havnen

Hovedstadens havnebillede har steds været formet af den virksomhed, der udfoldede sig langs vandet. Altid foranderligt med konjunkturerne og den tekniske udvikling. Snart fuldt af liv, snart stillestående, som tiderne nu bød sig. Men altid har det hovedsagelig været

erhvervslivet, der tegnede byens facade mod søen. Ingen steder i København ser man monumentale anlæg ved vandspejlet som dem, man finder i mange andre storbyer. Lidt surt sagt vender byen ryggen til havet, men alligevel er der en egen skønhed ved de nøgterne anlæg, som er skabt af nødvendighedens og vindskibeligens love. Det er ikke saa faa foretagender, der gennem tider-

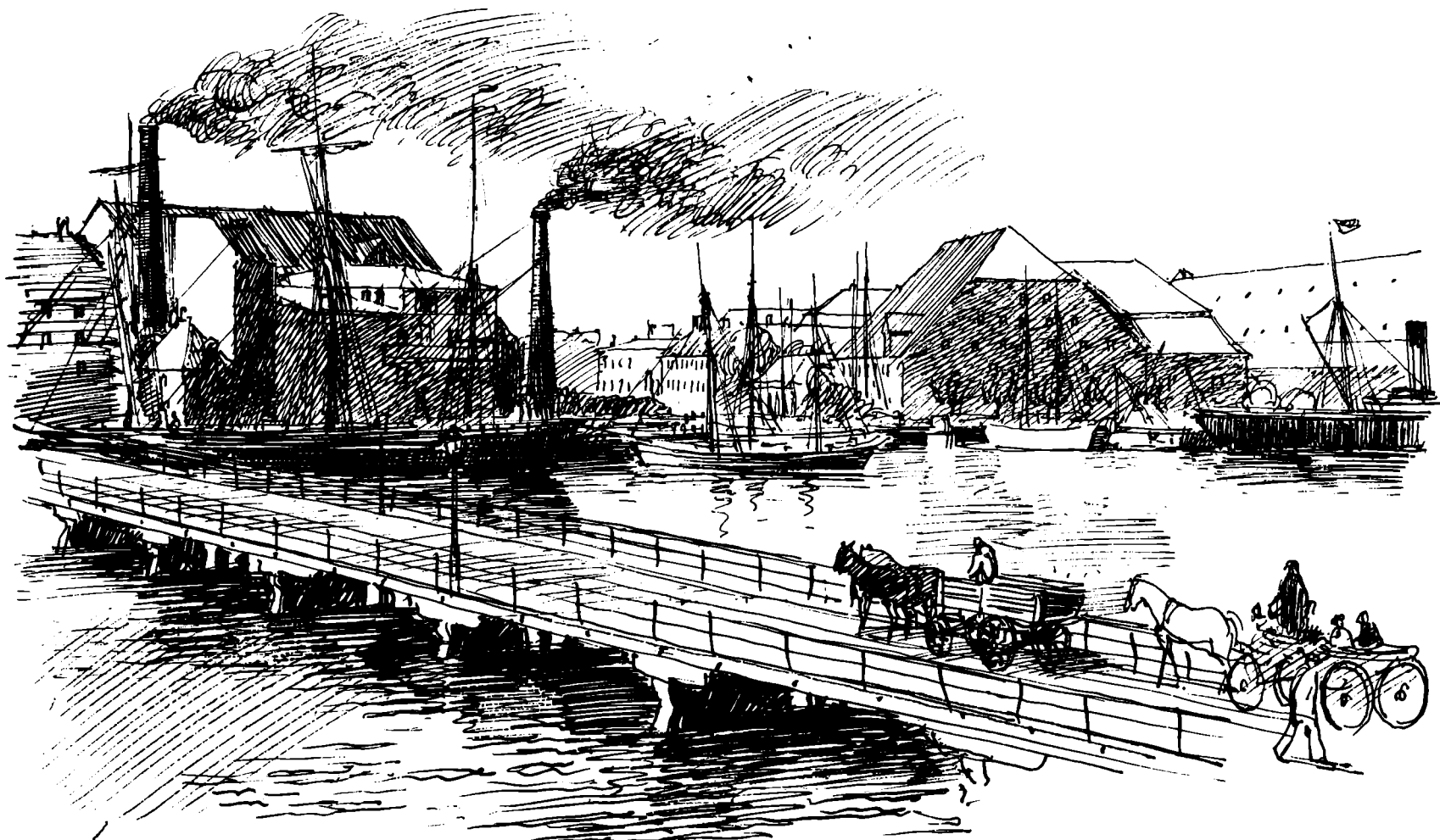


B&W, motorfabrikken paa Christianshavn 20.6.79

Bo Bonfils

ne har lejet sig langs kajerne. Oplagspladser og pakhusse, sildesalterier og trankogier med hver sine bidrag til havnens særegne odeur. Og naturligvis de beddinger og dokker, der hørte til byggeri og vedligehold af baade og skibe. Der laa indtil flere værfter i det gamle København, foruden Orlogsværftet, som var byens største arbejdsplads. Historisk set er det ganske naturligt i dag at

finde Burmeister & Wains monteringshaller som et dominerende træk i Christianshavns ansigt mod vandsiden. Dimensionerne er større, og arkitekturen er mere skematisk end det ubegribelige virvar af smaabygninger og grej, der før prægede stedet. Men de afspejler den samme foretagsomhed, som altid har været sjælen i det levende havnemiljø.



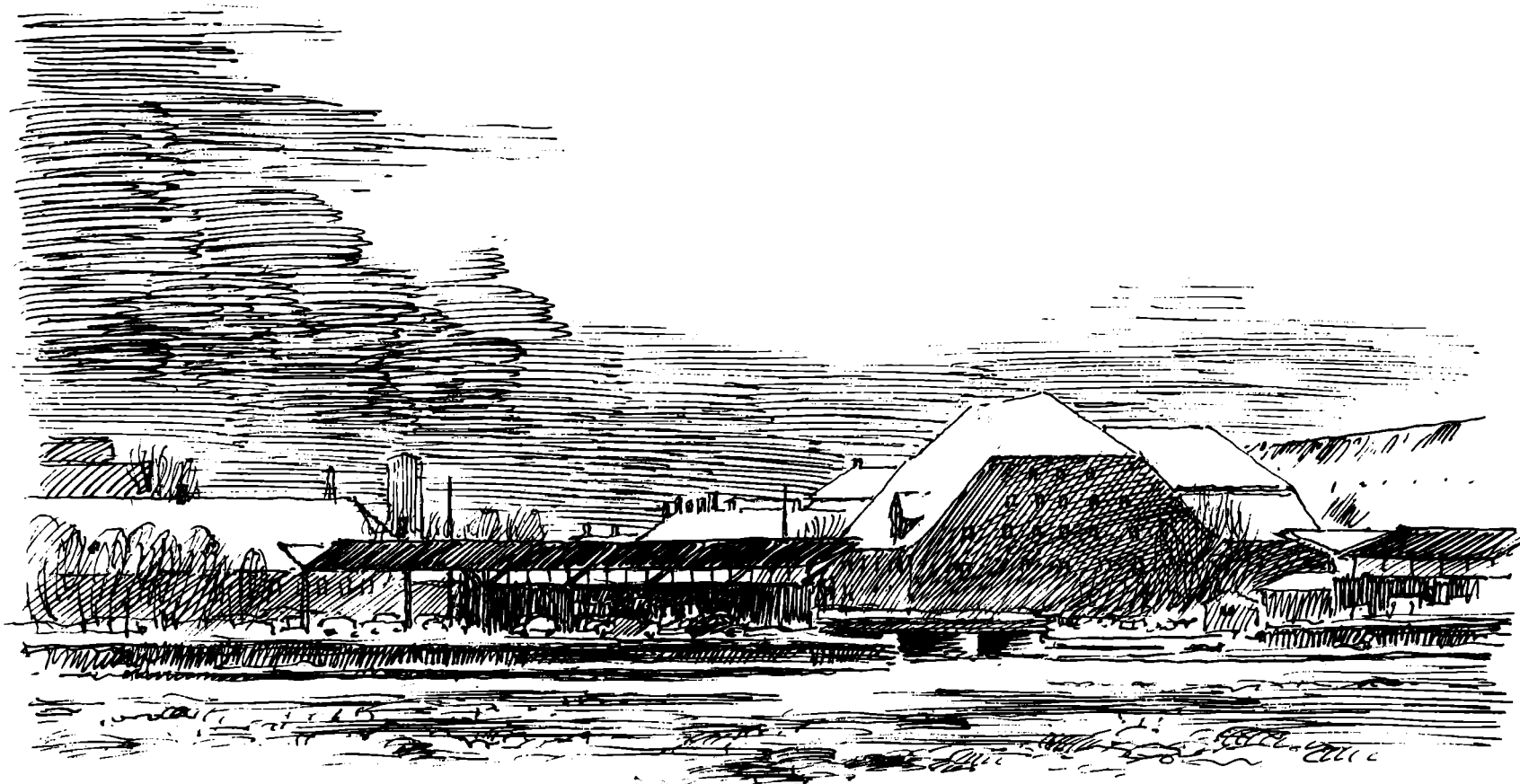
Langbro set mod Frederiksholms Kanal ca. 1900

Bo Bruun 1979

Vandbygning

Skammeligt nok har København aldrig gjort særlig meget ud af sin beliggenhed ved havet. Og dog er det herfra byen har baade sit navn og sin berettigelse som handelsplads. I Venezia og Amsterdam indgaar vandspejlet i bybilledet paa en kunstnerisk maade, og i Stockholm

danner skærgaarden et natursceneri, der brydes med staden i en forunderlig afveksling. Men københavnerne har mest betragtet deres kyster ganske prosaisk og forretningsmæssigt: som kajplads eller som terræn, der kan opfyldes til andre formaal. Alligevel har hovedstadens havneanlæg en snusfornuftig charme, som ikke følger nogen monumental eller kunstnerisk plan, men blot



Havneseget mod Frederiksholmskanal 25. jan. '79

Dr. Brønfeldt

minder om, at her har handel og vandel udfoldet sig i aarhundreder. En typisk detalje idet gamle havnebillede var de stoute bolværker af mægtigt heltømmer, nedrammet og sammenføjet som anlæg for skibene og støtte for jorden bagved. Vandbygning er en kunst for sig, som i dag raader over metoder og materialer, der næsten gør det muligt at trodse naturlovene, men som indtil for

hundrede aar siden var baseret paa erfaring og haandværksmæssig kunnen i tømmerfaget. Den første Langebro fra 1686 var et eksempel paa denne vandbygnings-tradition, som havde sit udspring i Holland, og som indvandrede ingeniører bragte til Danmark. Broen forbandt voldgaderne i København og Christianshavn, og den stod lige til 1903 paa de samme svære træstolper.



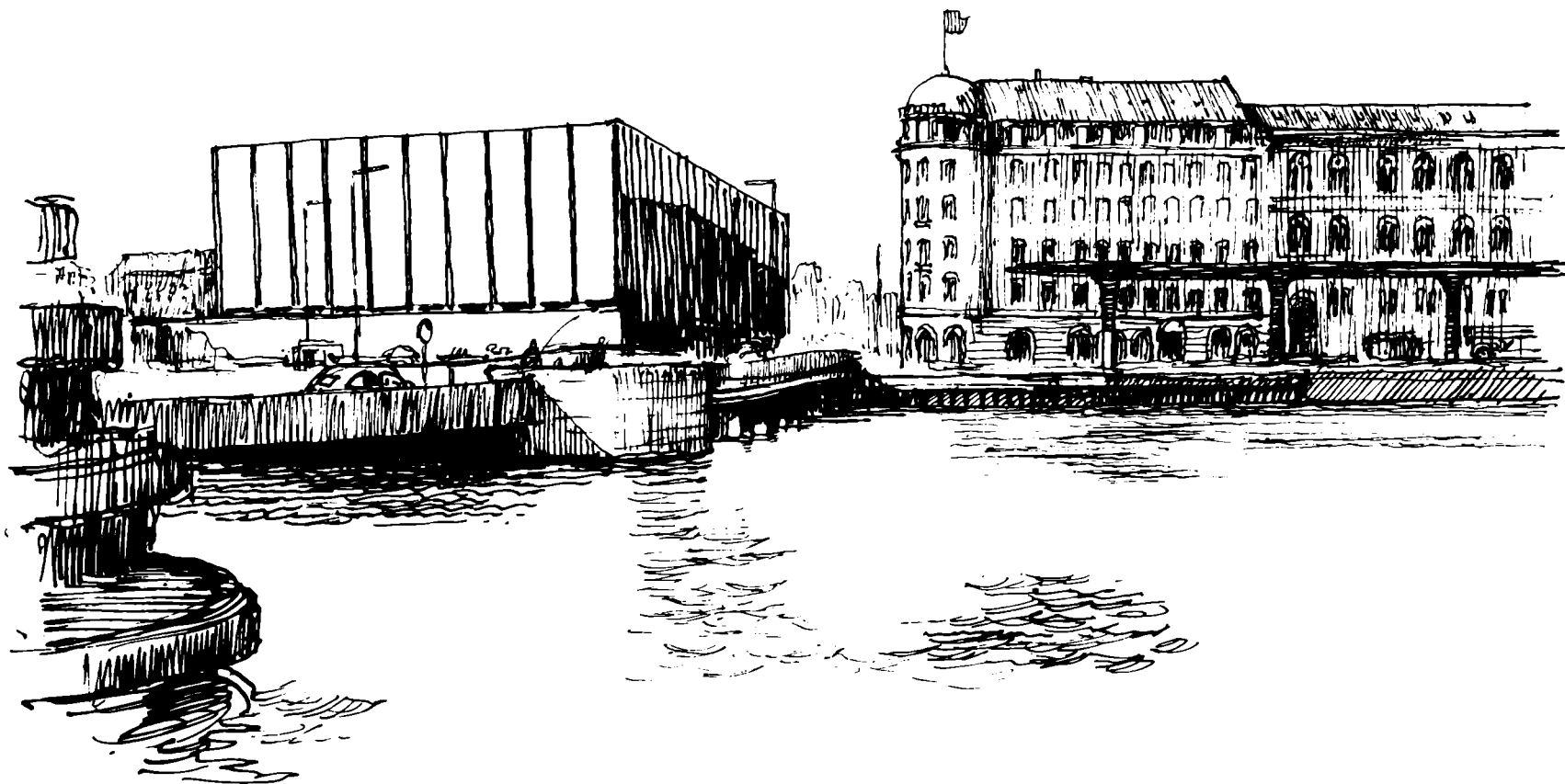
Chr. d. IV's Knippelsbro fra 1620, gjenopført 1868, et år før den nye bro tog sig i brug

Jo Borch 1678

Knippelsbro

Broer sætter altid sindene i bevægelse. Rekorden i saa henseende maa nok tilskrives Storebæltsbroen, der har været paa tapetet i over hundrede aar, og som stadig er genstand for politisk tovtrækkeri uden ende. Men da den første gang kom i forslag, havde København lige

fornytt Christian den Fjerdes Knippelsbro, som siden 1620 havde betjent byen og havnen – oprindeligt til alles glæde – senere, da skibene voksede i højde og drøjde, til stigende ærgrelse for baade søværts og landværts trafikanter: Det skete stadig tiere, at skuderne blev hængende i den smalle gennemsejling, og saa gik alting i staa. Derfor havde man allerede i midten af forrige aarhun-



Den nye Nationalbank set fra Chr. Havn mod Havnegade og Kgs. Nytorv 10. 8. 78 Bo Bonfils

drede rejst spørgsmaalet om en modernisering af broen, som tillige var mør og affældig i træværket. Men dengang som nu var det ikke saa ligetil at naa til en beslutning: Hvordan skulle den nye bro bygges, og hvor skulle den ligge? Først i 1869 kunne man indvi Burmeister & Wains dobbelte klapbro med mekanisk aabning, opført efter helt nye principper. Den holdt til aarhundredskif-

tet, da forgængereren for den nuværende Knippelsbro blev bygget, en kuriøs affære i nordisk stavkirkestil. Men naar man betænker manøvredygtigheden af datidens sejlskibe, forstaar man ogsaa behovet i 1850'erne for en bredere broaabning, end Christian den Fjerdes hollandske trækbro gav.

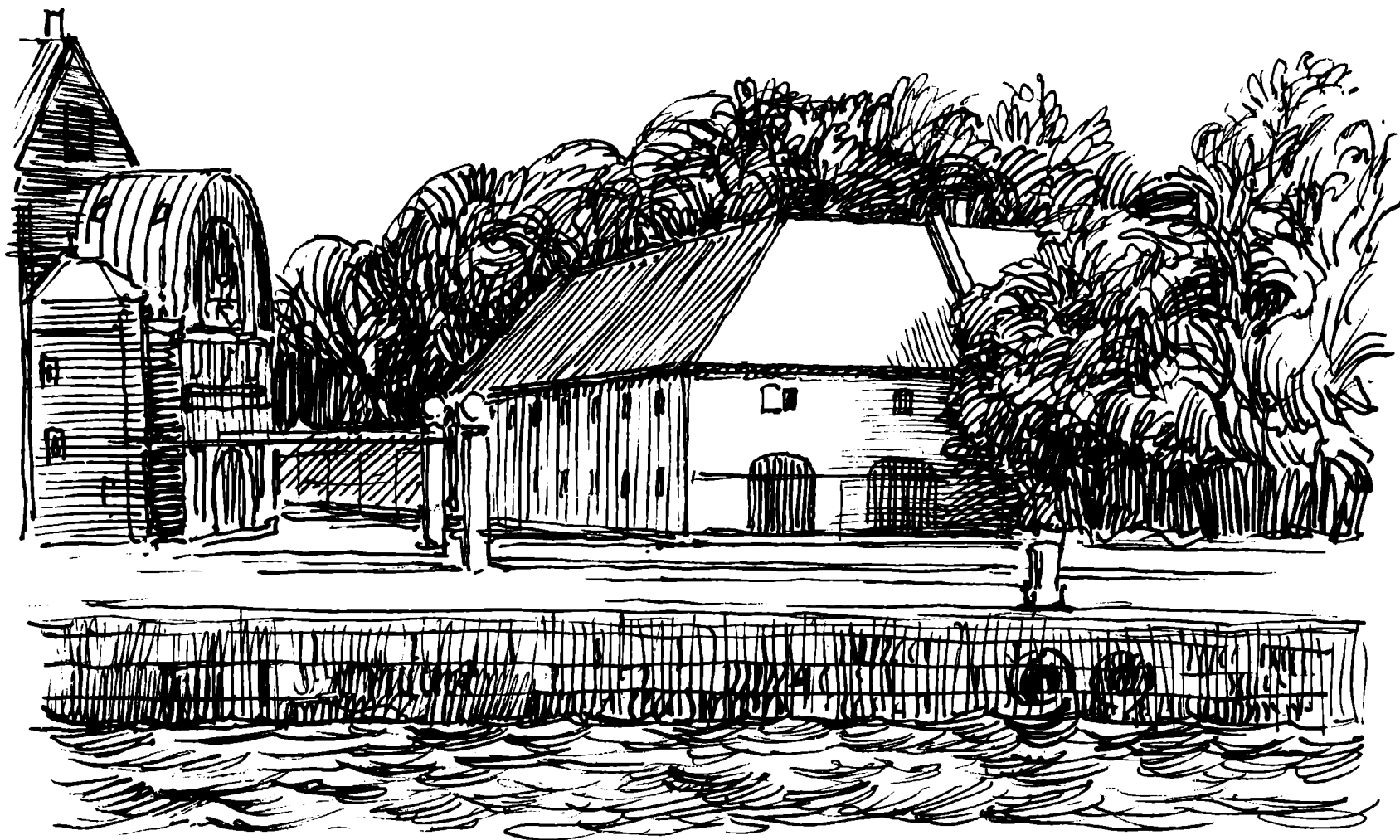


Beværringen "Bombhuset" ved Langebro paa Christianshavn, forr. karte, Døbbes ¹⁷⁷⁸

Langebro

Fæstningen omkring København forløb i en ring fra Kastellet ved Østerport til Batteriet Sixtus paa Holmen. Ved Langebro var værkerne gennembrudt af havneløbet, og her laa Vestervolds yderste forpost, Rystensteens Bastion, som et højt næs ud i vandet. Fra Vesterport ved

den nuværende Raadhusplads til Langebros landfæste løb den smalle voldgade mellem husene og jordværkerne. Kirsebærgangen var det poetiske navn paa hulvejen langs voldskraaningene, og her gik københavnernes gerne tur til Langebro for at nyde udsigten over den aabne Kalvebod Strand. En og anden fortsatte rimeligvis helt over til Christianshavn, thi her laa listigt nok en bevært-

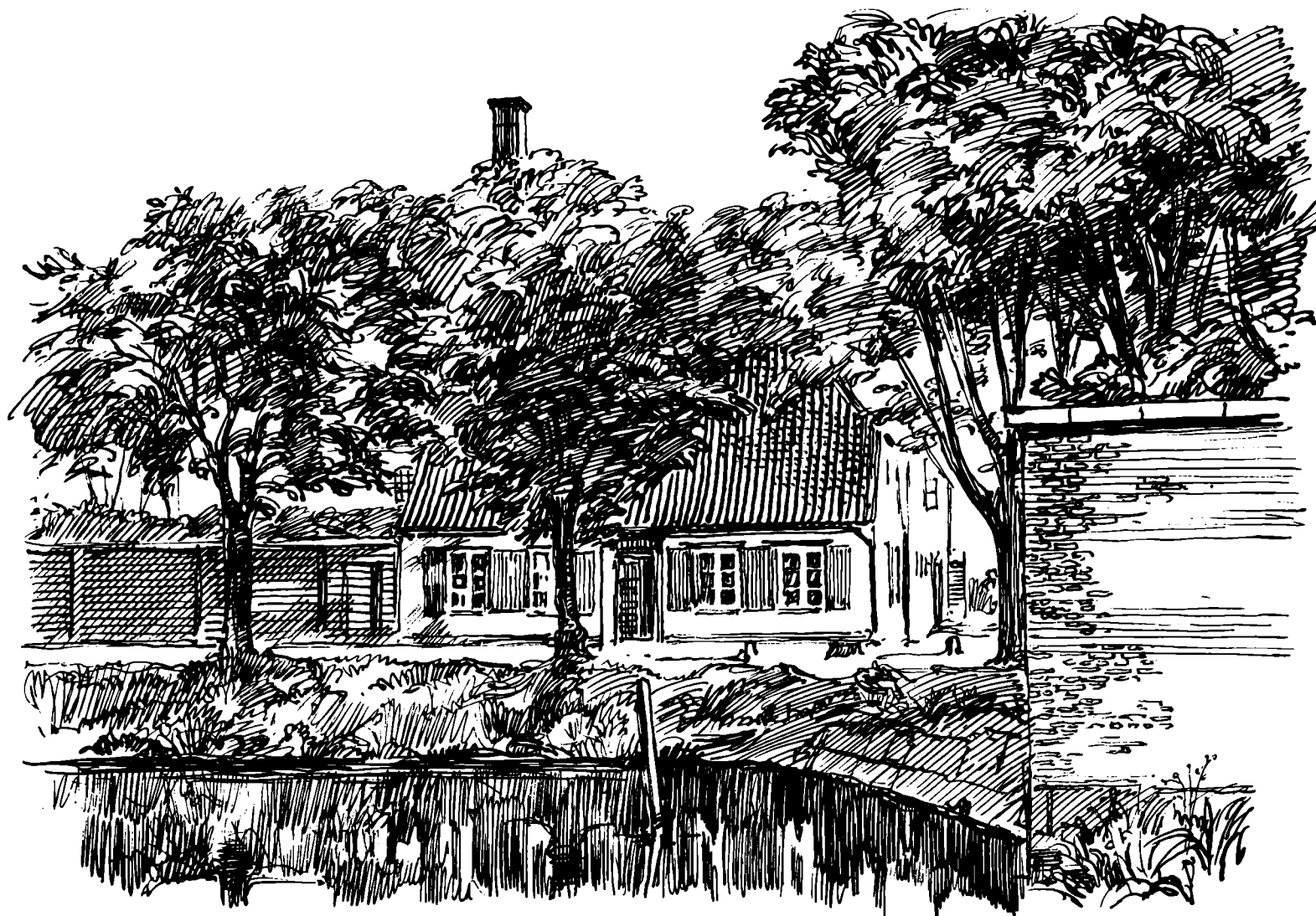


Christianshavns Voldgade set fra Christiansbroen juli 18

Bo Bonnichsen

ning, Bomhuset, med ølterrasse ud til vandkanten. Den første Langebro fra 1686 spændte fra Vestervoldgade til Langebrogade ved Christianshavns Vold. Dens massive trækonstruktion holdt – med en enkelt udvidelse – til 1903, da Christian IX's bro blev taget i brug. Den var en drejebro og havde det umistelige fortrin, at man kunne køre rundt paa den som paa en karrusel. Dens efterføl-

ger var igen en klapbro, et sælsomt monstrum med en kolossal og truende kontravægt over vejbanen, baaret af en ubegribelig jernkonstruktion. Den laa paa det samme sted som den oprindelige, men var dog kun en midlertidig forløber for den nuværende, høje og brede Langebro fra halvtredserne.



Rygsøstens Badeanstalts billetkontor set fra Stadsgraven mod havnen 1880

Bo Brønjes, 79

Badeliv i hovedstaden

Det er blevet sagt, at folkeslagenes kulturelle stade kan ses af deres personlige renlighed. Nogle af de største monumenter fra Romertiden har vi i ruinerne af de vældige Termer, de offentlige badeanstalter. Datidens almindelige vandforsyning med akvædukter, fontæner

og lokale vandledninger vidner om den udbredte brug af det rensende og helsebringende element, frisk vand. Om vikingerne hedder det sig, at de var store vandhunde og gerne sprang i havet baade sommer og vinter, men siden har det i Europa været op og ned med hygiejnen, og i perioder blev det endda anset for usundt, umoralsk og forkasteligt at gaa i bad. Denne opfattelse var ikke

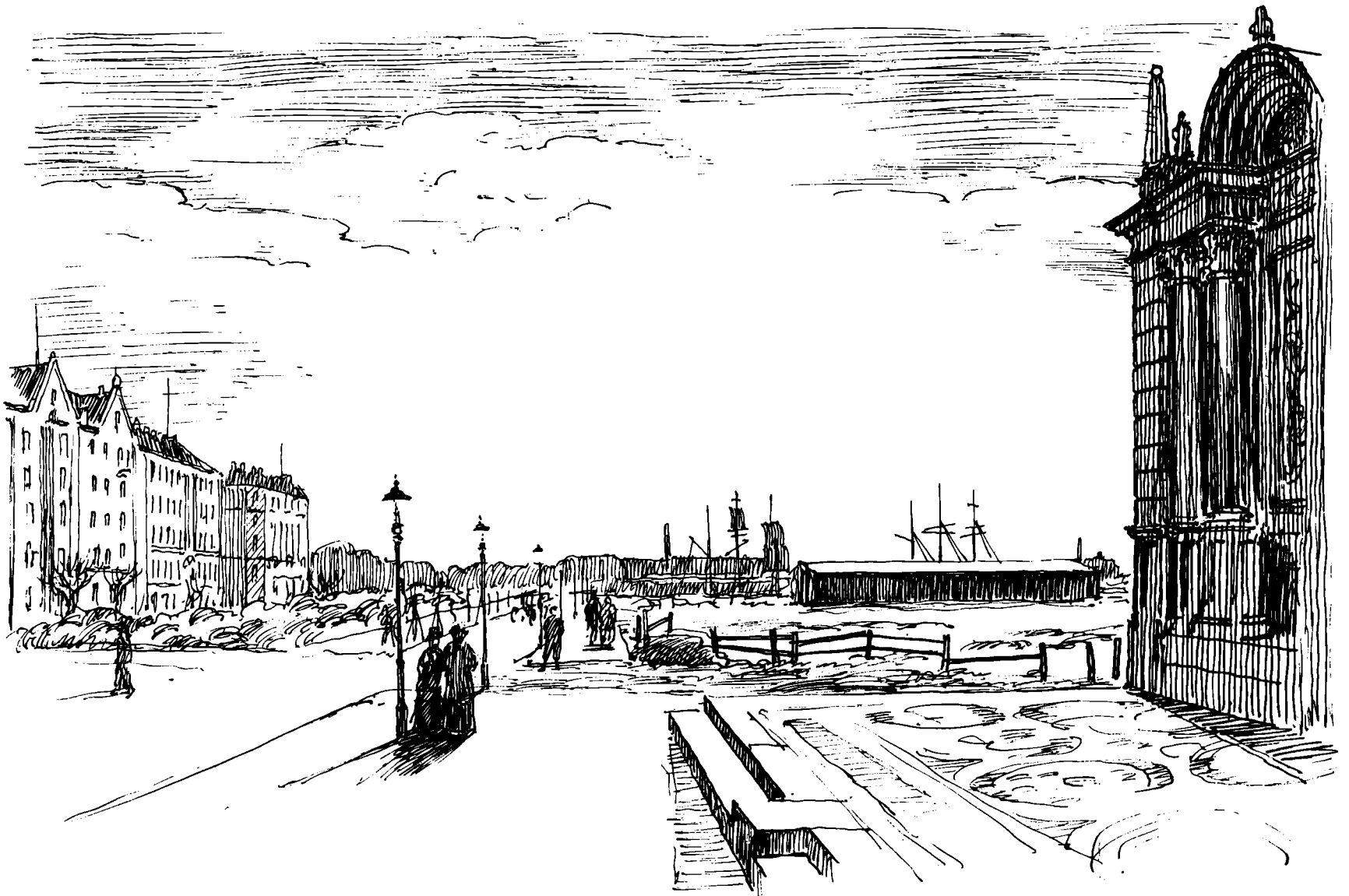


Udsigt fra Puggaardsgade mod Islands Brygge 1. maj 1979

Bo Brügge

helt udryddet, da København i 1825 fik sin første offentlige badeanstalt med frisk vand. Man saa med skepsis og nogen forargelse paa det store anlæg, som blev bygget ved Langebro for foden af Rysensteens Bastion: Hvad kunne der ikke gaa i svang, naar godtfolk kom af tøjet og gik i den samme balje? Men Rysensteens Bad var velindrettet og forud for sin tid, ikke blot med hensyn til

kønnenes adskillelse, hvad man lagde stor vægt paa, men ogsaa i de hygiejniske tilbud: Medicinske bade og frisvømmning fra pontoner i havneløbet. Anstalten eksisterede, indtil voldene faldt, og Vestre Boulevard blev lagt hen over grunden. Der er i dag, bogstaveligt talt, løbet meget vand i stranden, siden det var muligt end-sige tilraadeligt at bade i Københavns havn.



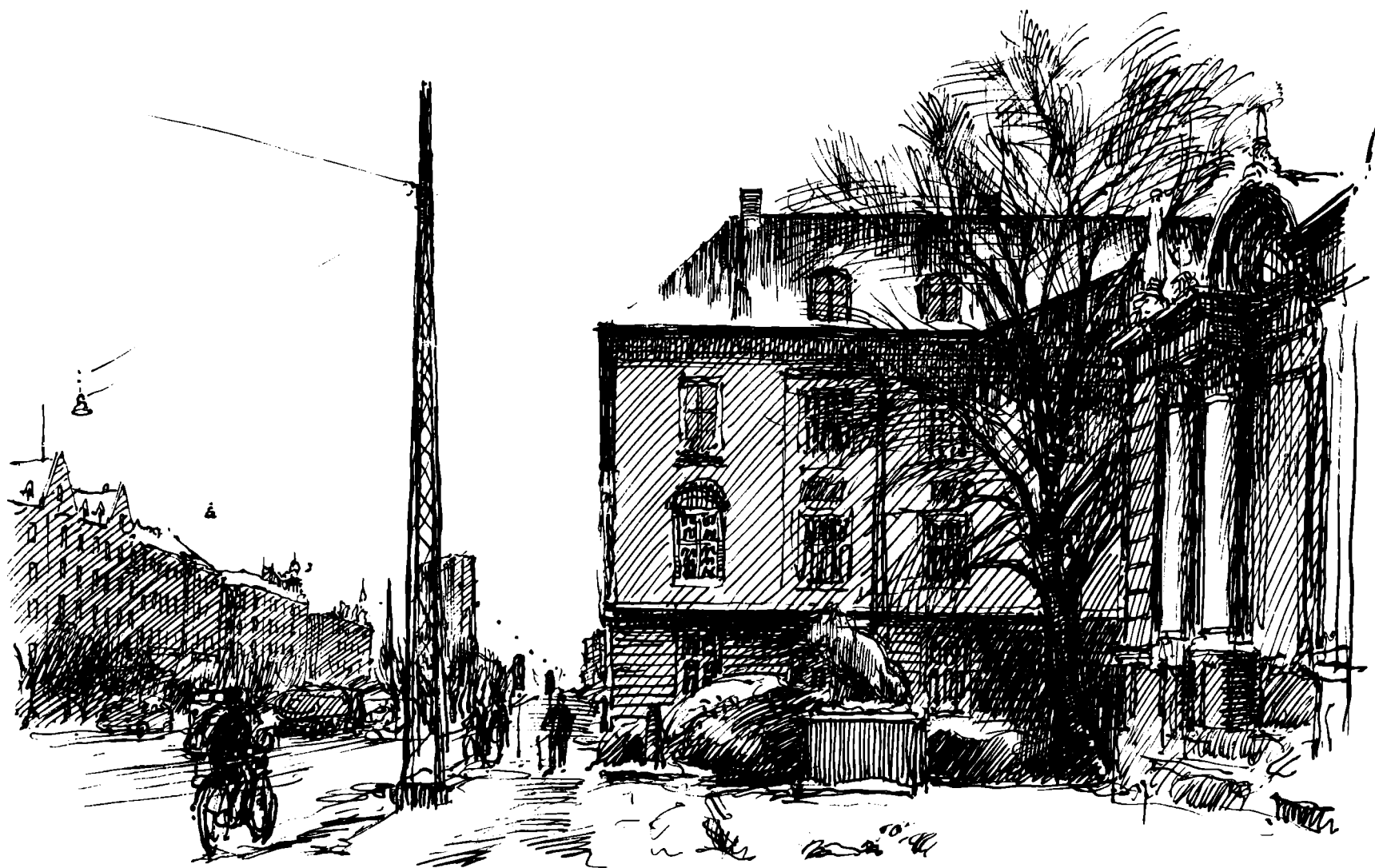
Udsigt ad Vestre Boulevard ca 1900, mod Amager

Bo Bonfils 79

Vestre Boulevard

Egentlig havde det baade været smukt og rigtigt, hvis Københavns Raadhus laa ved vandkanten. Faktisk kunne det næsten have ladet sig gøre, thi den gamle strandlinie laa ikke langt neden for byggegrunden. Vestervold skubbede sig ganske vist ud i Kalveboderne som en

halvø. Voldgaden bagved ud til Langebro havde vand til venstre og fæstningsværker til højre paa et langt stykke. Men Tivoli, som var anlagt paa fæstningens glacis i 1843, gik helt ned til stranden – eller for at være helt korrekt: til de tømmergrave, der optog den inderste del af Kalveboderne, indtil kvarteret ved Glyptoteket blev opfyldt og bebygget. Man har paa fornemmelsen, at byfædrenes

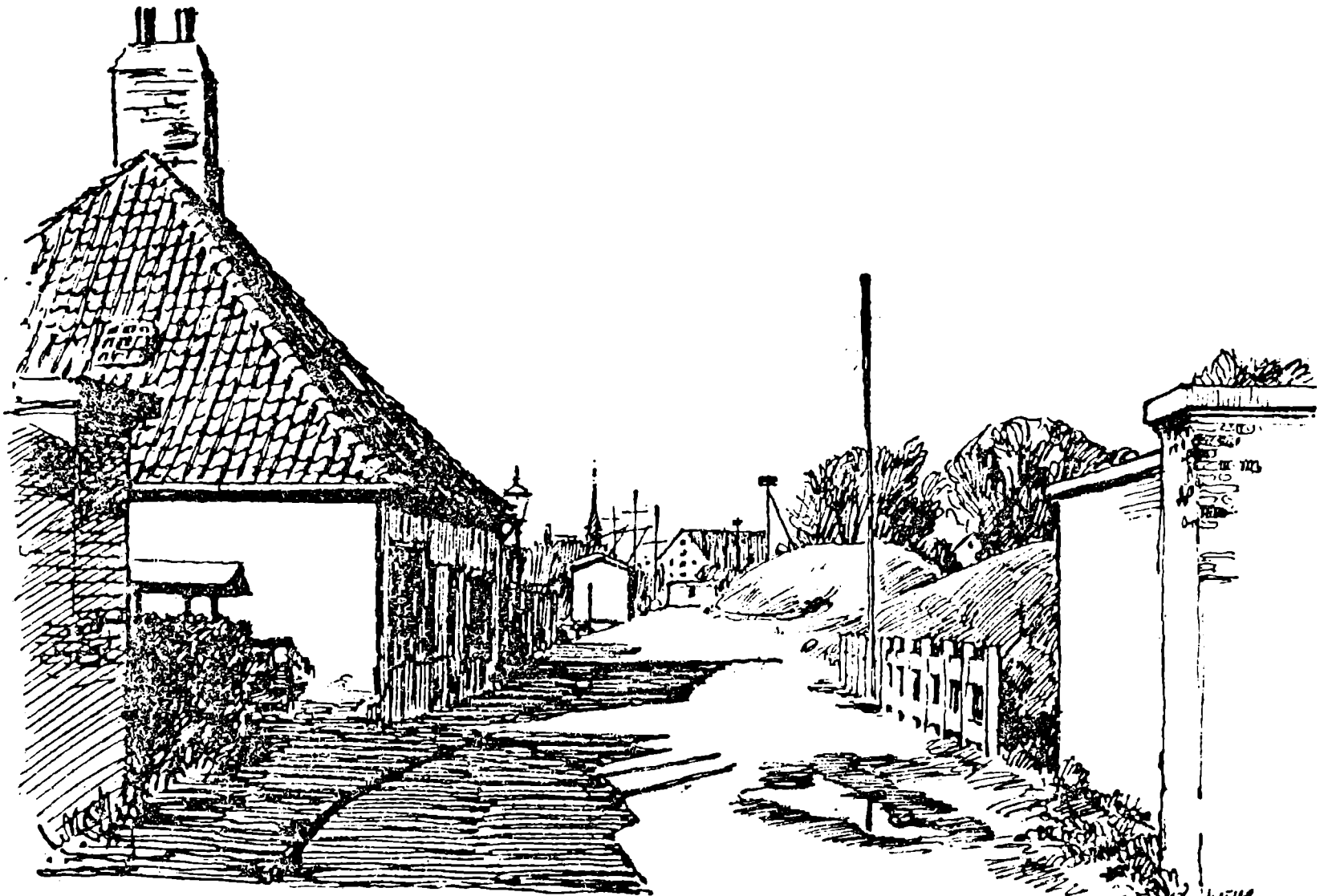


H.C. Andersens Boulevard set mod Amasen. Aegtsketch tilhørende 19. Jan. 79

Bo Poulsen

storbydrømme i forrige århundrede var fikseret paa billedet af Europas metropoler: Berlin, Paris, Wien, disse udbredte og kompakte bymasser med deres stenede pragt. I datidens øjne var der ingen skønhed i hverken strande eller grønne voldskrænter: de var jo ikke rigtig bymæssige! Nej, boulevarder med monumentale bygningsanlæg i flot perspektiv, det var hvad der hørte

sig til i en hovedstad. Og København fik sine boulevarder, hvor voldene havde ligget. Planen var teknisk set storartet: Voldgaderne og H.C. Andersens Boulevard danner en nyttig ringvej om den indre by. Men de grønne skraaninger og det aabne vand blev ofret paa ambitionernes og foretagsomhedens altre.



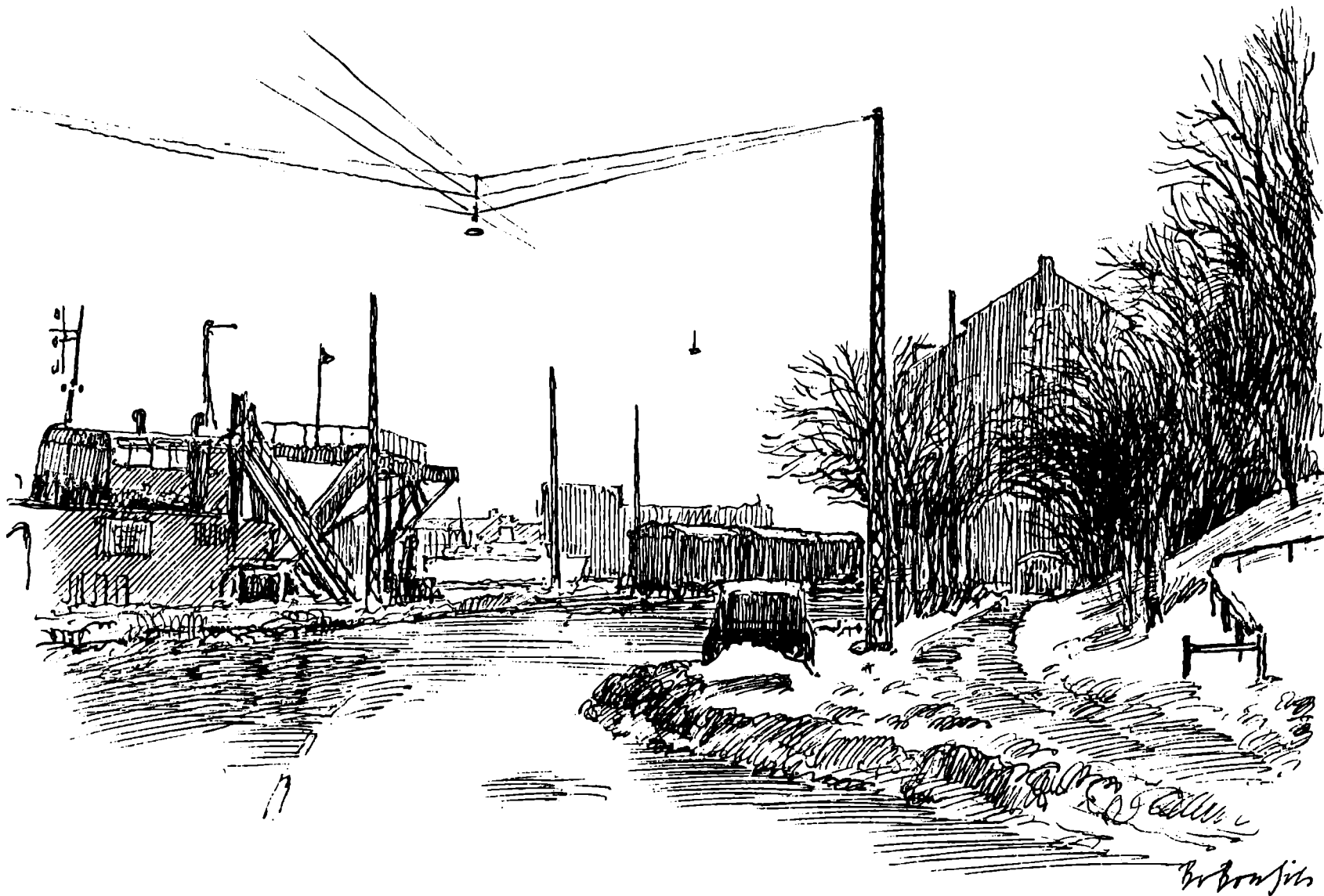
Kigkurren set mod Chr. Brygge og Borssens spor a baggrunden ca 1870

Dr. Brøns 1879

Kigkurren

Ogsaa paa Amagersiden var København kranset af volde. Eller rettere: mod Amager, thi Christianshavn, som var den befæstede bydel, laa paa opfyldning i farvandet mellem Sjælland og Amager, der selv bredte sig som flad og næsten ubebygget græsning. En stor del af det kun-

stige terræn omkring Christianshavn var militærteknisk anlagt med bastioner, envelopper, raveliner og hvad man ellers havde af former for hurdler mod en fremtrængende fjende. Set fra luften har dette system været præget af vandarealer i langt større omfang, end vi i dag kan forestille os. En del af fæstningsanlæggene laa som holme og landtanger ud i stranden, stedvis højt opkastet og



Vue mod Chr. Havns Voldgade og Christians Brygge over haven. Ryggen mod Langebro. 2 Febr. 79

sirligt tilplantet. Oprindeligt havde fæstningen sin egen planteskole ved siden af Kongens Have, hvor de forskellige slags træer blev fremdrevet. Og jordværkerne var præcist formet efter bestemte regler for anlæggets forsvar med skydevaaben. Paa Kastellet kan man stadig se, hvordan en saadan geometrisk jordopbygning har virket. En del af det danske kulturlandskab, kunne man

sige. Den yderste ende af Vestervold var et næs i Kalveboderne og dannede landfæste for Langebro. Fra Christianshavn strakte sig paa tilsvarende maade en odde ud, hvor vejen til broen løb. Her laa i gammel tid et vagtårn med skydehuller til forsvar af Kalveboderne. Kigkurven blev den kaldt, og herfra stammer navnet paa en gade ved Islands Brygge.



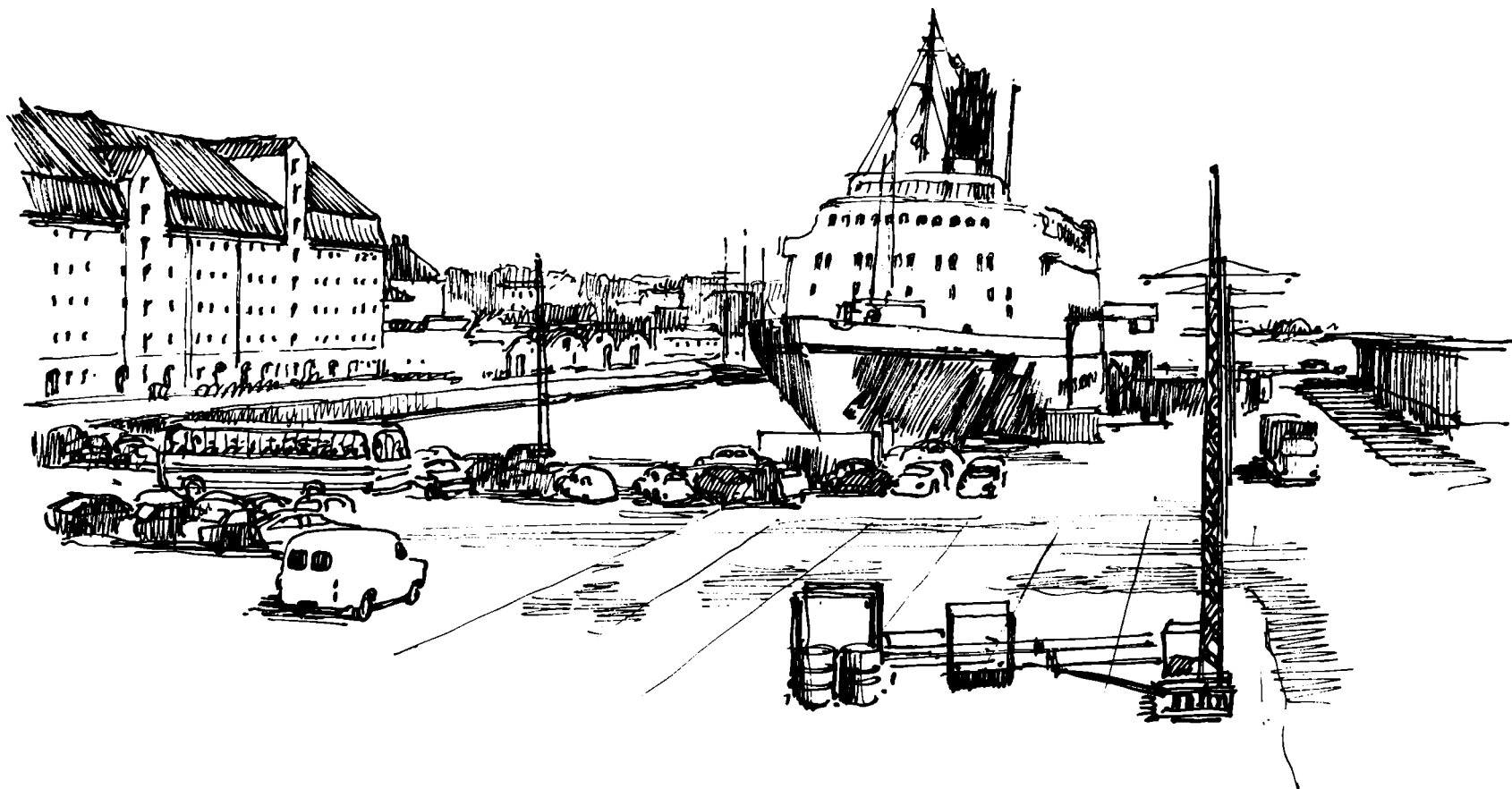
Kvæsthusbroen omkring 1. verdenskrig

E. Bonf 1918

Kvæsthusbroen

I dag er der mange veje fra hovedstaden til resten af landet, men for hundrede år siden stod valget mellem tvende muligheder: tog eller damper. Byens to terminaller for provinstrafik var banegaarden ved Vesterport og Kvæsthusbroen for enden af Sct. Annæ Plads i Frede-

riksstaden, hvorfra hovedparten af den indenrigs rute-fart til kongerigets havnebyer udgik. Det er endda ikke saa forfærdelig mange år siden, at disse kajer var tæt belagt med DFDS baade, hvis gule master og sort-røde skorstene dannede en festlig afslutning paa den stilige, men ogsaa lidt kedelige plads mellem Bredgade og havnen. Den sidste Aalborgbaad er imidlertid dampet af, og



Kvæsthusbroen i august 1978, hvor korn Oslobaaden kommer regelmæssigt.

Bo Brønfeldt

den eneste danske rute, hvor man fremdeles kan opleve en længere indenrigs sørejse, opretholdes af Bornholms- trafikken fra kajen ved Knippelsbro. Som en sidste rest af Det Forenedes glørværdige fortid i de hjemlige farvande lægger Oslobaaden an over for rederiets hovedsæde – unægtelig et mere opulent fartøj end de smaa og spartanske fjorddampere, men ogsaa tildels baaret oppe

af den alkoholiske bølge, der giver gode indtægter paa den danske udenrigsfart. Det er gaaet med Kvæsthusbroen som i resten af havnen: Stilheden har sænket sig over den engang saa livlige, larmende og tjærelugtende plads med dens baller, tønder og begede sjovere.



Gothersgade omkr. 1900 udfor Landemærket set mod Nyhavn

Bo Bonpitz '78

Gothersgade

Naar man færdes ad den snorlige og vindblæste Gothersgade, bevæger man sig gennem et afsnit af hovedstadens historie – fra Nyhavn med de smaa barokhuse til Søerne med høje, stukbesatte kaserner fra klunketiden. Paa otte hundrede meter gennemløber man et tidsrum af tre

hundrede aar. Og dog tangerer Gothersgade kun den egentlige gammelby: Før Christian IV løb Østervold inden for gaden, fra Nørreport i en bue skraat ned over Aabenraa til Holmens Kanal ved det nuværende Kongens Nytorv. Her laa Østerport for enden af Østergade. Terrænet nord for den gamle vold var fra tidernes morgen et morads, gennemskaaret af grøfter fra søerne og i



Gøttersgade set mod Nyhavn ud for Landemærket Okt.'78

Bo Bonfils

det hele taget saa ufremkommeligt, at man længe kunne nøjes med et plankeværk til befæstning. Men hinsides dette morads havde kongen sin dyrehave med en særlig adgang gennem en privat lønport i volden. Omtrent paa dette sted ligger nu en gade af samme navn, som blev anlagt ved den kommunale sanering i 1910. I dyrehaven indrettede Christian IV sit lystanlæg, Kongens Have,

med det lille, fine renæssanceslot. Senere blev volden omlagt og forlænget til Kastellet, et arbejde som ikke blev fuldført under Christian IV, men som fordoblede hovedstadens areal. Af den gamle befæstning langs Gøttersgade er intet spor tilbage, og Kongens Have bærer intet minde om det oprindelige landskab uden for byen.



↑ Lille Brøndsted
 Hjørnet af Landemarket og Voognæsgade set mod Gøttersgade og Kongens Mark 1890'erne

Det forsvundne kvarter

Overdrevet uden for den gamle Østervold hørte til den kongelige lystgaard i landsbyen Serridslev, der laa omtrent paa det sted, hvor Statens Museum for Kunst er opført. Christian IV udvidede hovedstaden nordpaa, men hans og hans efterkommeres planer fik ingen øje-

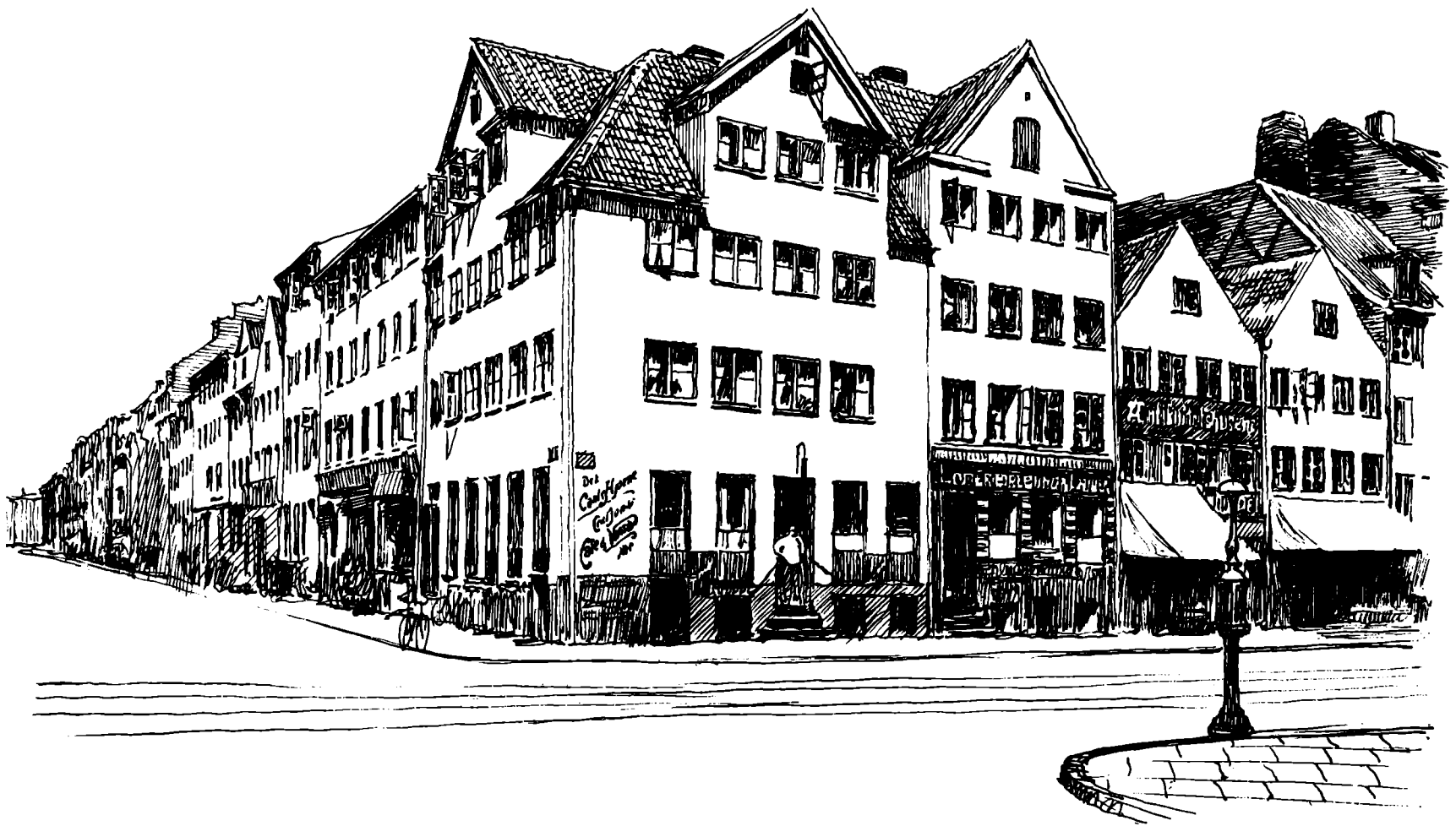
blikkelig betydning for byens vækst – det nye København var i første omgang et rent kongeligt og militært anliggende. Resten af staden groede videre paa sin egen uregérliche maade. Saaledes var der mellem den gamle vold og Østergade opstaaet et kvarter, der oprindelig bestod af adelsgaarde med tilhørende haver, men som efterhaanden gennem handel og spekulation udviklede



Samme rue som ovenfor, efter dette monsterarbejde ca 1910 erstattede husekkehøj og Lille Brøndstr. Bt Byggeskild

sig til et af hovedstadens mest elendige hjørner. Den yderste del af dette område mod Gothersgade blev kendt og berygtet som Brøndstrædekvarteret og var længe en skamlet på København. Saneringen af Store- og Lille Brøndstræde fandt først sted i 1910 efter 50 aars finansielt og politisk tovrækkeri, der kulminerede i en grotesk, men ikke utypisk debat i Borgerrepræ-

sentationen om, hvilket parti der havde æren for saneringsplanen. Rønnerne blev overtaget af kommunen og nedrevet, og kvarteret blev delt i tre karréer. På den midterste byggede Belysningsvæsenet sit borglignende hovedkvarter, og på nabogrunden opførte Egmont H. Petersen første etape af Gutenberghus, der siden med kommunal velsignelse har bredt sig dybt ind i bydelen.



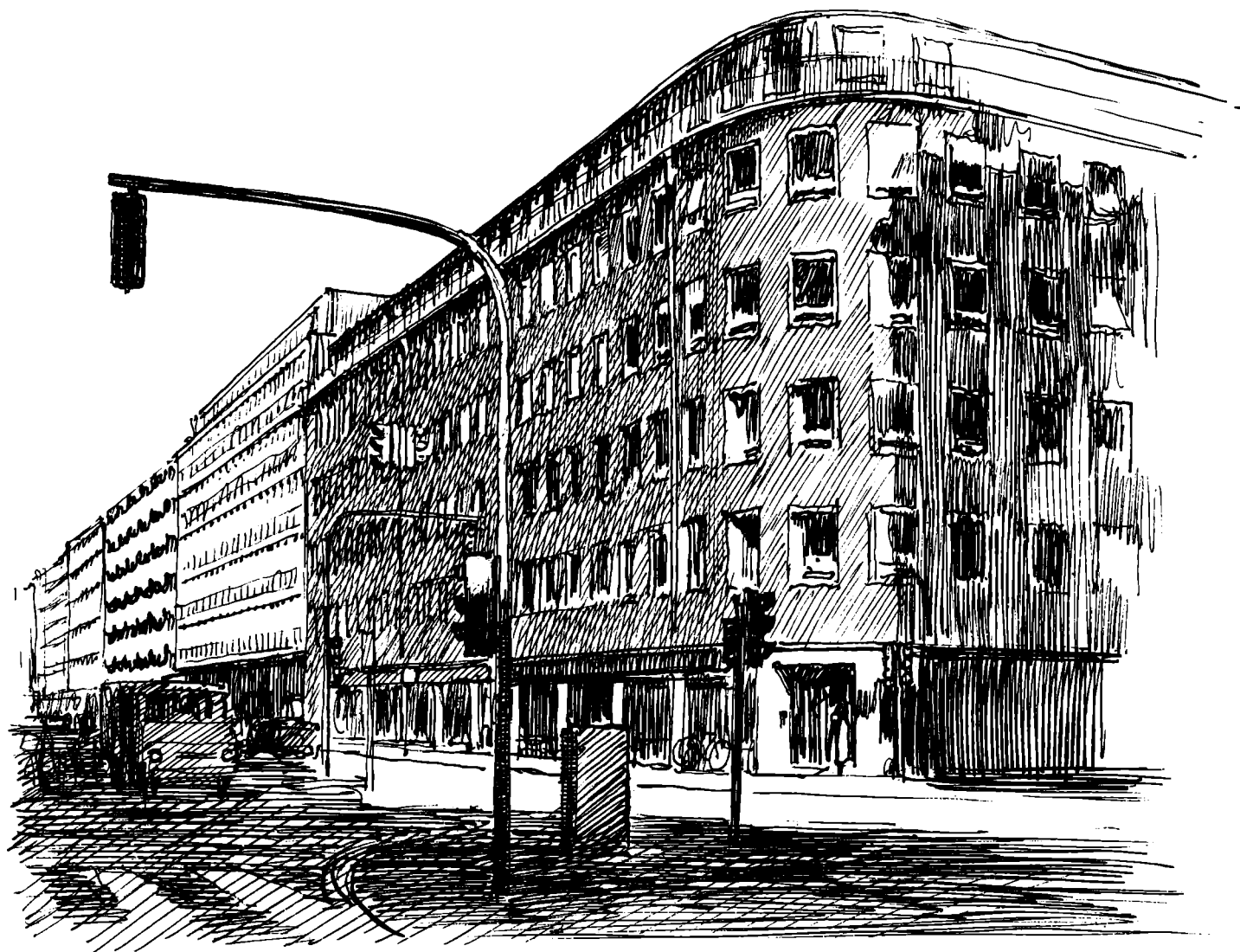
Borgergade, hjørnet af Dr. Trørhede set 1918 mod Nyboder

Dr. Carl Hansen '18

Ny København

Christian den Fjerdes byudvidelse mod nordøst begyndte med Rosenborg, Nyboder og en løseligt opkastet vold i linien fra Nørreport i retning mod Toldboden. Kastellet kom senere til, ligesom det blev kongens efterfølgere, der fuldførte baade befæstningen og bydelen.

Den første plan for Ny København blev udstukket i 1650 af Frederik den Tredie, men det var den store bygmester fra Holland, Hendrik Rüse, der kom til at udføre projektet. Det blev i mange maader anderledes end oprindelig tænkt, selv om det retvinklede gadeforløb svarede til den grundlæggende idé: Det var jo en nyhed og en forbedring sammenlignet med middelal-



Borgergade set fra Dr. Tirørgade mod Nyboder Nov. 78

Bo Brønfi

derbyens labyrint. Saadan anskuede man i hvert fald sagen dengang. Tidsalderen troede fast paa værdien af den stramme form. Det var jo i enevældens første dage, da fornuft var ensbetydende med orden og disciplin. Christian IV havde set mere praktisk paa sine byplaner – han lagde gerne vejene, hvor der var brug for dem, og gerne paa skraa hvis det passede bedst. Ny København

var længe en smuk og hyggelig bydel, men i løbet af 1800-tallet blev den slemt overbebygget, og til sidst var navnene Adelgade og Borgergade ensbetydende med slum af værste art. Det bør man ikke glemme, naar man sammenligner det gamle gadebillede med nutidens kedelige kasser. Men i dag ville man nok have løst saneringen paa en anden maade.



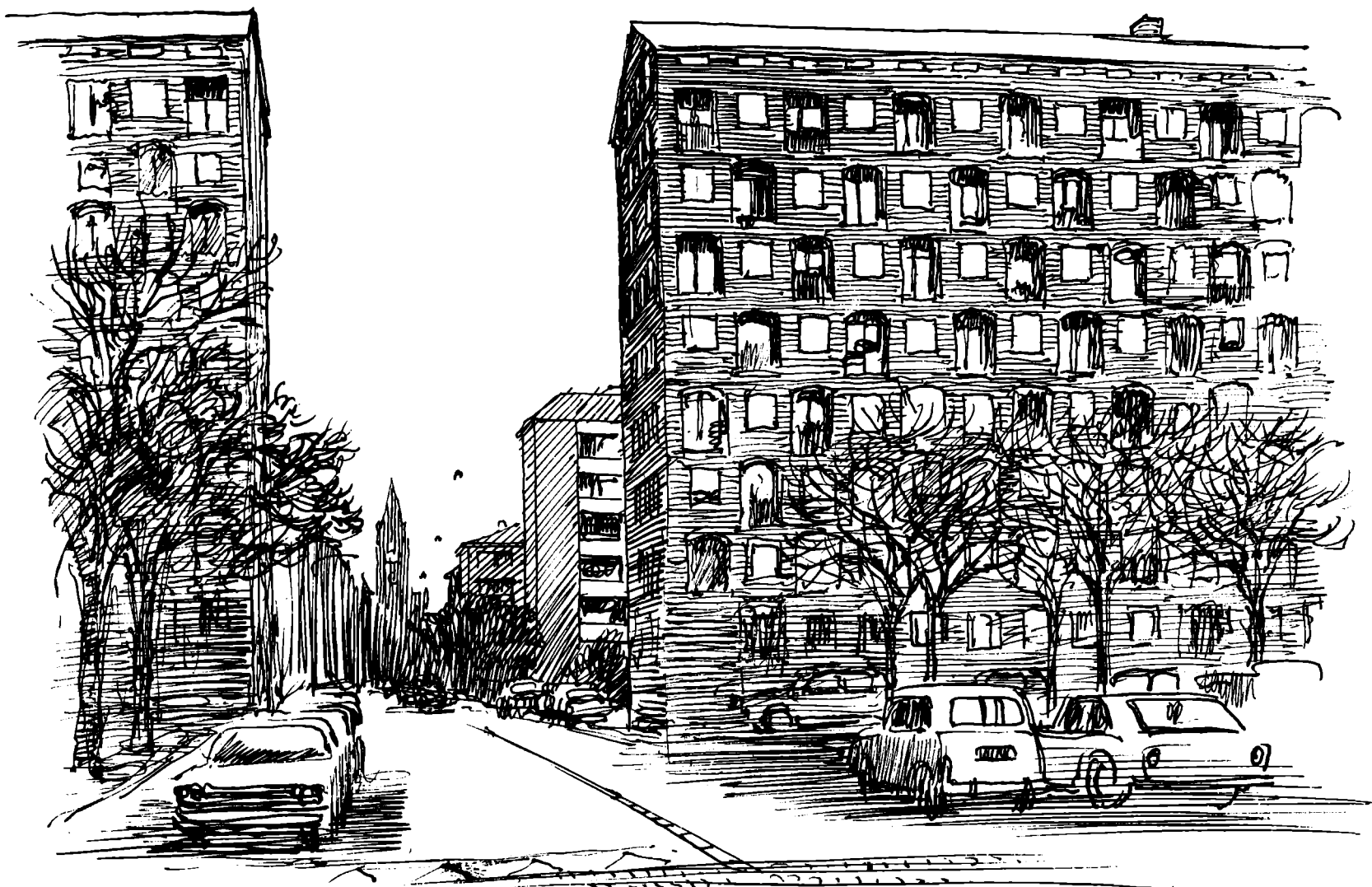
Adelsgade set fra Dr. Trængade mod Nørrebro

E. B. 1878

Borgerhuse

Begrebet byggeskik er saare sammensat. De fleste huse er opstaaet i brydning mellem tidens æstetiske og økonomiske forudsætninger. Dog er det sjældent, at skønhedstrangen faar forrang. Som regel sker det i paladser og kirker, hvor bygværkernes veltalende udtryk for stor-

hed og magt er tilstræbt uden smaalige hensyn. Vor tid opfører kun faa slotte og templer, men vi har til gengæld bureaukratiets og vindskibelighedens katedraler, kontorhuset og banken, som ikke funkler mindre i glans og herlighed end fortidens monumenter. Helt anderledes forholder det sig med dagens og vejens byggeri. Her slaar de økonomiske realiteter gerne igennem paa be-



Adelgade set mod Nytorv, Sct Pauls Kirken December '78

Bo Bonjits

kostning af de kunstneriske idealer. Alligevel ser man tilløb til artistisk udfoldelse selv i de mest karrige røner. Klunketidens kaserner var forsiret med gesimser og guirlander – angivelig som tribut til skønheden, men for det meste i den træske hensigt at besmykke den mindre tiltalende virkelighed, der udfoldede sig bag facaderne. Tidligere tiders bygmestre havde ikke adgang til den

færdiglavede stuk, som industrialderen velsignede os med. Derfor ser de gammelkøbenhavnske borgerhuse mere ærlige og beskedne ud. Men man skal ikke lade sig narre: Spekulation var det ogsaa dengang, og den var akkurat lige saa haardhændet som senere tiders former for byggerov.

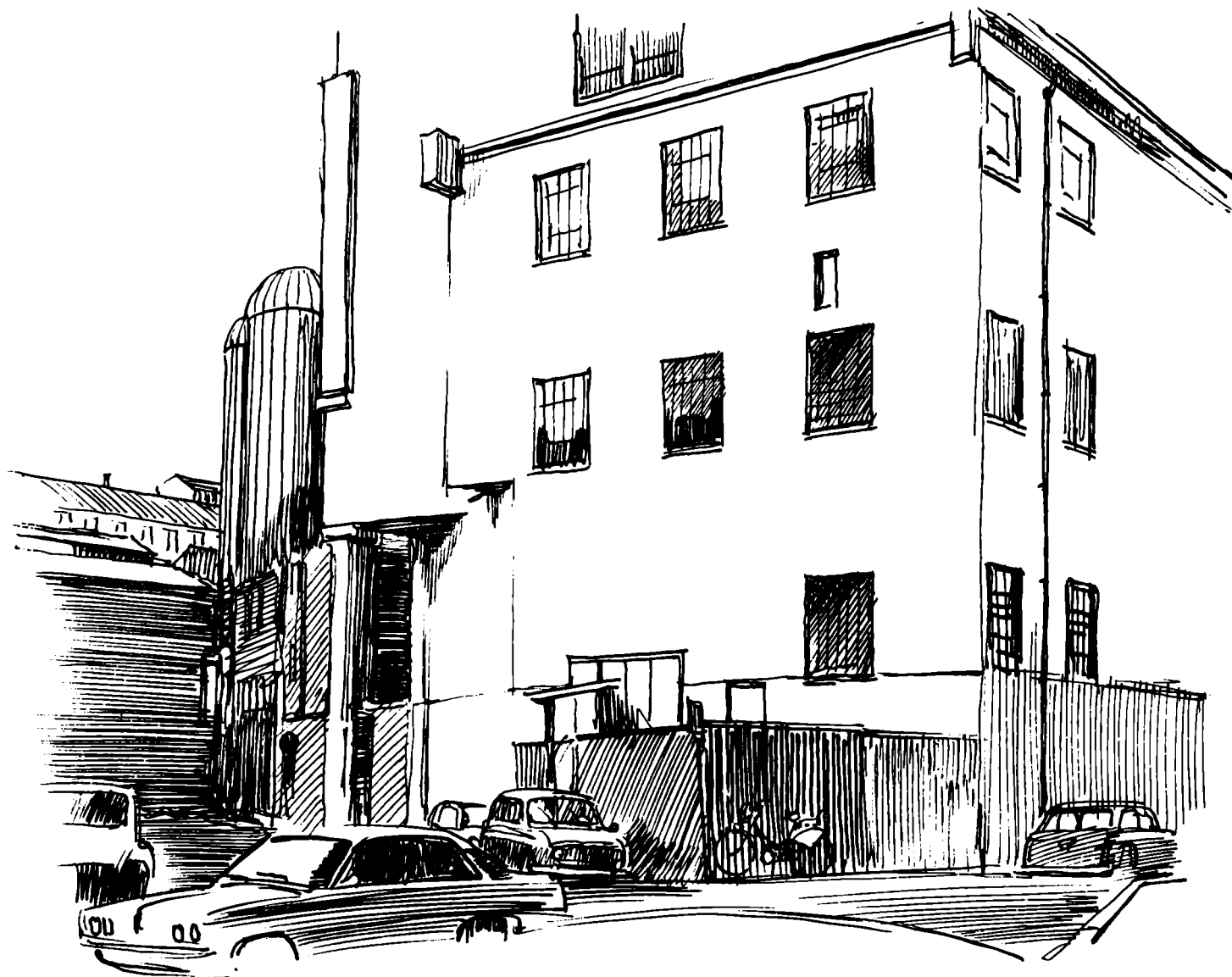


Hjørnet af Adelgade og Helsingørsgade for ikke så længe siden. For Børnsild 78

Helsingørsgade

Kvarteret omkring Adelgade og Borgergade henlænge i den skikkelse, det fik i 1700-tallets vækstar, da Frederik den Tredies Ny København blev udbygget. Gamle billeder giver indtryk af en småborgerlig idyl, men bag de nysselige facader udfoldede der sig en barsk

virkelighed i form af små, lavloftede boliger trængt omkring snævre gaarde og forbundet med brandfarlige hønsestiger og svalgange. Hovedstadens pladsproblemer var til at tage og føle paa mange aar efter voldenes fald. Først omkring 1960 forsvandt de sidste husrækker, og dermed fuldførtes den byfornyelse, der længe havde været undervejs, og som omstøbte kvarteret uden anden



Hjørnet af Adelgade og Helsingørgade Nov. 1978

B. Boufi 78

plan end det gamle gadenet og kravet om en høj udnyttelse af jorden. I stedet for de udslidte borgerhuse kommer en opmarch af solid arkitektur, for det meste i den tarvelige udtryksform, som er ejendommelig for nutidens økonomiske tænkning. Midt i denne stenørken finder man en lille, bortgemt gadestump, Helsingørgade, som sniger sig paa sned mellem Adelgade og Borger-

gade bag det kommunale elektricitetsværk. Intet i de nuværende omgivelser afslører, at denne undselige færdselsaare er en rest af den gamle hovedvej fra Østerport ved Kongens Nytorv til Helsingør. Kun det overleverede navn og den skraa retning vidner om gades fortid som en af hovedstadens udfaldsveje.



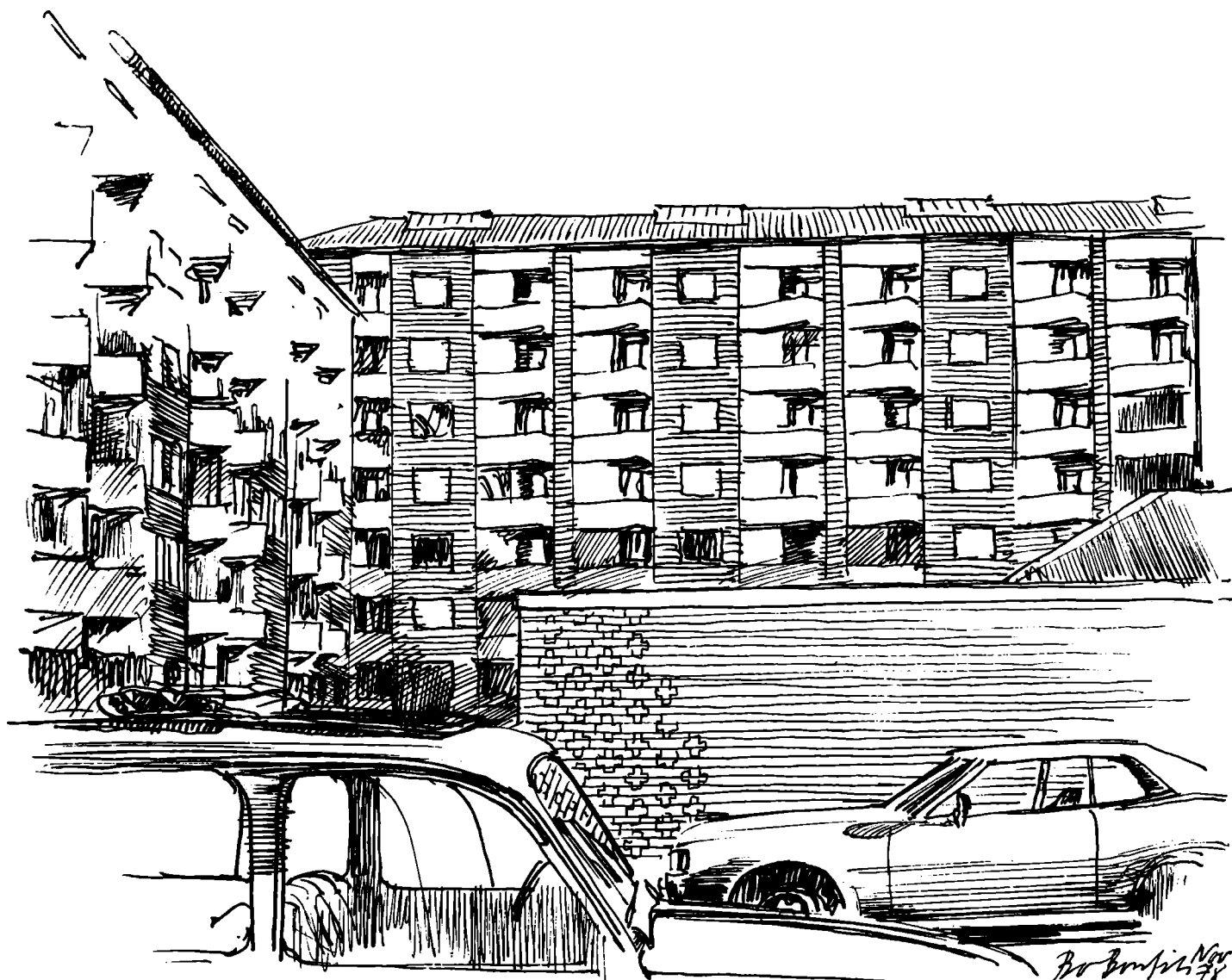
Prinsensgade set fra Adalgade mod Borgergade 1898

B. B. 78

Prinsensgade

Hovedstadens gadenavne er et studium værd. Ofte fortæller de historie om steder, begivenheder eller personer. Det gælder ogsaa de selvgroede navne, som blev givet ikke ved kongeligt bud, men gennem hævdvunden brug. Nogle kvarterer blev døbt under ét, og her kan

man gerne aflæse tidens idealer i baade byplan og betegnelser. Berømte krigere, nordiske guder, historiske stednavne har kastet glans over hele bydele. Selv videnskaben maatte holde for: Christian IV slog op i zoologien, da vejene i Nyboder skulle betegnes. Dyrenavnene har en uforlignelig værdi: Man husker billedet, naar man hører navnet, ligesom gamle kroskilte. Efter Chri-



*Dronningegaarden set fra Adelgade mod Borgergade hvor tidligere Prinsensgade løb.
Bo Brøndsteds 1978*

stian IV kom enevælden, og enevoldskongens byplan var stramt exerceret i baade form og navngivning, da Ny København blev udstukket: Retvinklede karréer og gader opkaldt efter samfundsklasserne, næsten som en model af den idealstat, man dengang drømte om at skabe. Nu skal man ikke tro, at Adelgade blev finere end Borgergade, endsige at Prinsensgade var noget særlig

forneemt strøg: Sidstnævnte, der løb mellem de to førnævnte, var kranset af den samme slags beskedne borgerhuse som resten af kvarteret, og den blev efterhaanden lige saa afrakket. Nu er Prinsensgade borte. Her over grunden ligger en boligkarré og et underjordisk parkeringsanlæg med udkørsel til Adelgade.



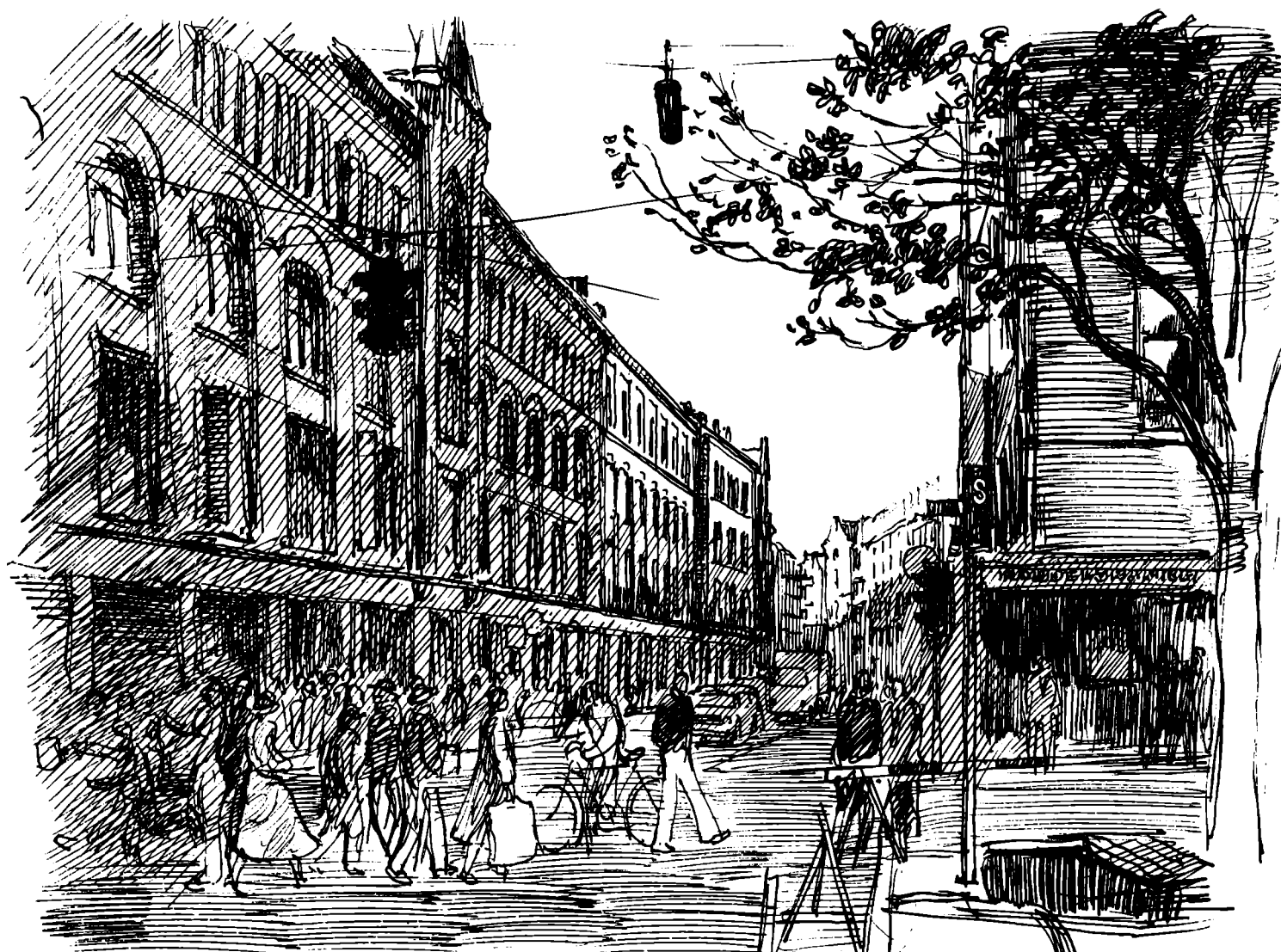
Kristian Bernikowsvej omkr. 1900 set mod Grønnegade.

Bv Bonfig '78

Christen Bernikowstræde

Af egentlige hovedgader havde det gamle København tre, nemlig Strøget, Nørregade og Købmagergade. De udgik fra byportene, som selvfølgelig var lagt ved hovedvejene ud i landet mod nord og vest. Der var mange andre færdselsaarer, men de havde mest lokal betyd-

ning. Den indre by var gennemskåret af talrige stræder, smøger og slipper, der tit blot havde præg af privat bagsti. Det gav længe hovedstaden et middelalderligt anstrøg med dette virvar af smutveje, og selv om de maaske var tjenlige for en datids færdsel til fods, medvirkede de til byens indelukkethed, der blev mere følelig, efterhaanden som den kørende trafik krævede raade-



Kristen Bernikowgade set fra Magasinstræde 26.10.78 Br Brønfeldt

rum. Dertil kom, at de snævre stræder ikke lod meget lys og luft ind i kvartererne, som ganske vist ikke var særlig højt, men til gengæld utrolig tæt bebygget. Derfor vandt det genklang, naar foretagsomme folk tilbød at lægge bredere gader gennem gammelbyen. Det gav baa- de trafikaf aflastning og luft mellem husene, og samtidig kunne man bygge højt og standsmæssigt for en hoved-

stad. Den første plan af denne art blev gennemført lige før aarhundredskiftet, da Christen Bernikowstræde blev udvidet til den nuværende Kristen Bernikowgade som led i en samlet hovedfærdselsaare fra Nørrevold til Hol- mens Kanal – et projekt som aldrig blev fuldført efter den oprindelige idé. Gennembruddet begynder flot og ender i ingenting.



Svaneapoteket med porten til "Reder Madsens gang" Nødsevej 1872

Bo Bonfili '78

Østergade

Strøget er rygraden i hovedstadens handelsliv, nu som tilforn med vekslende særpræg paa strækningen fra det folkelige Vesterbro til den stilige Frederiksstad. Hvert afsnit har sit speciale, fra Frederiksberggades tam-tam til Østergades butikker for bedre folk. Den sidste regnes

fremdeles for lidt finere end den første. Saadan har det dog ikke altid været. Østergade er langt yngre end resten af Strøget, som i reformationstiden endte ved Amager-torv. Videre østover laa der en markvej hen over Kongens Vingaard, den gamle slotshave, til Østerport ved udmundingen i det nuværende Kongens Nytorv. Først i 1600-tallet blev der bygget i gaden, og gyderne mellem



Bohnskjold 24/78

Østergade med indgangen til Pistolstræde og Svaneapoteket paa hj. af Ny Østergade og "Strøget"

ejendommene blev til de smaastræder, som længe var typiske for kvarteret. Den største gaard i gaden tilhørte den berømte Niels Rosenkrantz, der anlagde en botanisk have ved sit hus. Denne ejendom overgik senere til slægten Ahlefeldt, og i tidens løb blev den opsplittet i mange parceller. Efter ildebranden i 1795 blev selve palæet ved Kongens Nytorv købt af en kroholder Rau,

som her indrettede Hôtel d'Angleterre. Bag hotellet, i resterne af Rosenkrantz' have, var der i mange aar krohave med keglebane. Etablissementet ansaas længe for temmelig lastefuldt, hvad man kan have svært ved at forestille sig i dag, naar man passerer d'Angleterres nydelige hjørne med flødeskumskagerne og den elegante fortovscafé.



Østergade med Efterslægten's ejendom og Amagerstov i baggrunden, slutn. af 1700. aarhundrede. Et Brøns 1788

Til glæde for efterslægten

Østergade er mere stilig end resten af Strøget, i hvert fald med hensyn til udvalget af butikker. Det har sin forklaring i gadens historiske funktion som indfaldsvej for det bedre borgerskab i byens nordlige omegn fra Frederiksstaden og udefter. Engang var selve Østergade et for-

nemt boligområde. Efter at den i 1500-tallet var ophøjet fra markvej til hovedgade, havde adskillige fine familier bygget hus her, og i mange år flankeredes nordsiden af gedigne, grundmurede gaarde. Paa sydsiden var grundene ikke saa dybe og derfor heller ikke saa egnede for større byggeri. Nu er patricierhusene forlængst erstattet af høje forretningsbygninger. Blandt de faa minder om



Illums hovedindgang paa Østergade set fra Nikolai Plads. Oktober 1978 Arne Jensen

fortiden er det mærkeligste nok det renæssancemotiv, der afslutter stormagasinet Illums moderne facade i fjerde sals højde. Man kan betegne denne løjerlige bygningsdetalje som et gravminde over den sidste af gadens adelsgaarde: Efterslægtens ejendom, der var opført i 1640, og som var tilholdssted for Efterslægtens Skole fra 1790 til 1913. Da købtes den af firmaet A. C. Illum, som

frejdigt nedrev det historiske hus for at udvide sit hovedsæde paa grunden. At man udstyrede facaden med en souvenir fra renæssancehuset var maaske velment, men føjede nærmest spot til den skade, der var sket ved sløjfningen af Efterslægtens stenhus.



Vesterbrogade hjørnet af Stenoegade set mod Rindbærpladsen 1872, Brønne

Vesterbro

Det præger stadig Vesterbro, at bydelen ligger ved indfaldsvejen fra hovedlandet. Nørreport og Østerport vender ud mod Nordsjællands halvø, som først sent blev tæt befolket. Men vejen vestpå er porten til den vide verden, til Fyn og Jylland i vest og til Tyskland i syd. Nu

ledes den svære trafik ad brede motorgader langs havnen sønden om byen. Men for ikke saa mange aar siden gik hovedlandevejen til København op over Valby Bakke. Den blandede færdsel har forlenet kvarteret med en vis raa lebedighed, som fremdeles er følelig paa godt og ondt. Markedsstemningen derude er en levende arv fra ældgamle tider, da kvægdrivere, gøglere og godtfolk



Vesterbrogade, udsnit af Stenogade d. 2 juni 1978

P. B. Børglum

stævnedes sammen på torvepladsen uden for Vesterport. Den lå i trekanten mellem Gammel Kongevej og Vesterbrogade, de gamle landeveje til Roskilde og Køge. Trommesalen hed stedet efter huset, hvor byens trommeslager holdt til, og her var kvægtorv til 1879. Rundt omkring lå slagterier, beværtninger og gæstgiverier, hvor livet stundom blev levet hårdt. På billedet fra

1872 aner man den provinsielle stemning i den gamle Vesterbrogade. I forgrunden ses broen over Rosenaaen, som i dag løber i rør under Stenogade og Viktoriagade fra Sct. Jørgens Sø til Kalveboderne. I baggrunden ses træerne ved Tivoli og Vesterbros Passage.



Café "Syren" Amagerbrogade nr. 16, hjørnet af Hollenderdybet. Nederst 1920

Bo Brønck 79

Værthusliv

Det danske vejrlig er ikke gunstigt for gadeliv som i Sydens lande. Man holder sig mest hjemme, og alt i alt betyder boligen mere for danskerne end for de fleste andre folk. Derfor har vi udviklet en høj hjemmekultur, og derfor har samværet paa offentlige steder ikke den

betydning i dagliglivet som under varmere himmelstrøg. At gaa paa restaurant er ikke som i Frankrig en del af den almindelige livsform, men for flertallets vedkommende noget ekstraordinært. Man kan spørge sig selv, om det morderiske prisleje i danske beværtninger har medskyld heri, eller om det er vore vaner der gør den betalte gæstfrihed til en tvivlsom forretning for alle par-



Amagertorvegade og hjørnet af Hollænderdybet April '79

Bo Brundt

ter? Dog, København mangler ikke bedesteder for den sultne og tørstige, og de findes i alle lag – fra det funklen-
de madtempel til den listige ølstue henne om hjørnet,
nede i kælderens. Sidstnævnte er nok den mest særegne
for Danmark: Gerne ganske beskedent udstyret, indret-
tet hvor muligheden bød sig i et butikslokale over eller
under jorden, eller som Café Syven på billedet, i en rask

sammentømret pavillon som anneks til et udtjent byhus.
Det var ikke lampetter og stivede duge, der tiltrak her,
men elementære tilbud uden falbelader og maaske et
slag billard. Nu skal en beværtning helst være iscenesat
som en blanding af Wild West og tysk Bierstube, iklædt
blokhusbrædder, smedejern og gotiske glaseruder.



Hjørnet af Vesterbrogade og Pileallé set mod Frø. Bakke ca. 1900 Bo Bonfil 78

Frederiksberg Bakke

Selv om det kun er en illusion, føler man sig paa grænsen mellem by og land, naar man staar ved Slotskroen paa hjørnet af Vesterbrogade og Pile Allé. Den skovklædte Frederiksberg Bakke skjuler naadigt for øjet, at hovedstaden faktisk fortsætter milevidt hinsides højdedraget.

Det lille stykke af Roskildevej op over bakken har bevarret sit præg af landevej, og indtil begyndelsen af halvtredserne fortsatte den som lindekranset chaussé til Damhussøen. Da fik trafikken ram paa den, og baade vejtræer og brosten maatte vige for brede betonbaner. Set fra bysiden hviler der en stemning af uforanderlighed over Frederiksberg Bakke, men det er 200 aar



Vesterbrogade set mod Frø. Bakke 26 maj 1978

Bo Boufils

siden, at stedet fik sin kendte skikkelse. Frederik IV skabte i 1700-tallet Søndermarken og Frederiksberg Have omkring sit slot øverst på banken, som før var helt nøgen. Det fine anlæg med sine geometriske alléer dannede en sammenhængende park indtil 1776, da Roskilde Landevej blev anlagt forbi slottet og delte haven i to. Tidligere var trafikken vestpå gået udenom ad

Gammel Kongevej eller ad den nuværende Rahbeks Allé og Valby Langgade. Den nye landevej var på enevældig bestemmelse trukket efter lineal og fulgte ikke landskabets højdeforhold. Men det betød ikke meget, for den var anlagt som kongevej, og majestæten havde heste nok for sine ekvipager.



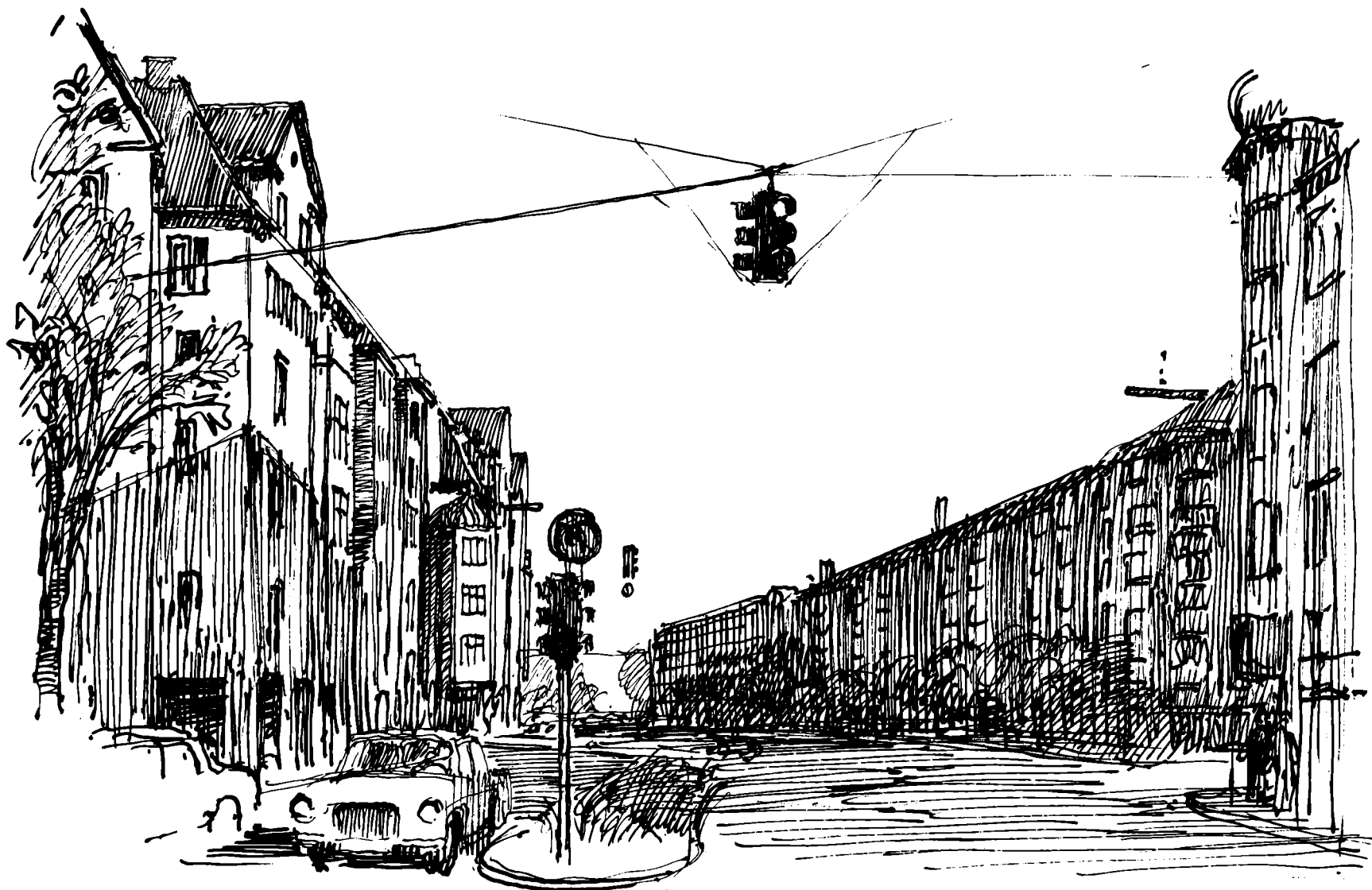
Ladegaardsaaen set fra Blaaugaardsgade mod søerne ca. 1895

Bo Bonfilh '98

Ladegaardsaaen

Som følge af sin placering har København ingen større vandløb. Byen ligger paa en pynt med hav paa to sider, og baglandet er ikke saa dybt, at der kan dannes blot noget i retning af en flod. Men har vi ikke en Seine eller Thems, kan vi glæde os over andre vandomraader: Øre-

sund, Havneløbet og Søerne. En rigtig aa løber dog gennem byen, omend skjult i kloakrør: Ladegaardsaaen, som er Søernes vigtigste tilgang. Den kommer fra Damhussøen, som oprindelig hed Langvad Dam og blev opstemmet som vandreservoir med tilløb fra Harrestrup Aa. I en stor bue fra stigbordet ved Aalekistevej følger Ladegaardsaaen Grøndalen til Bispeengen i det

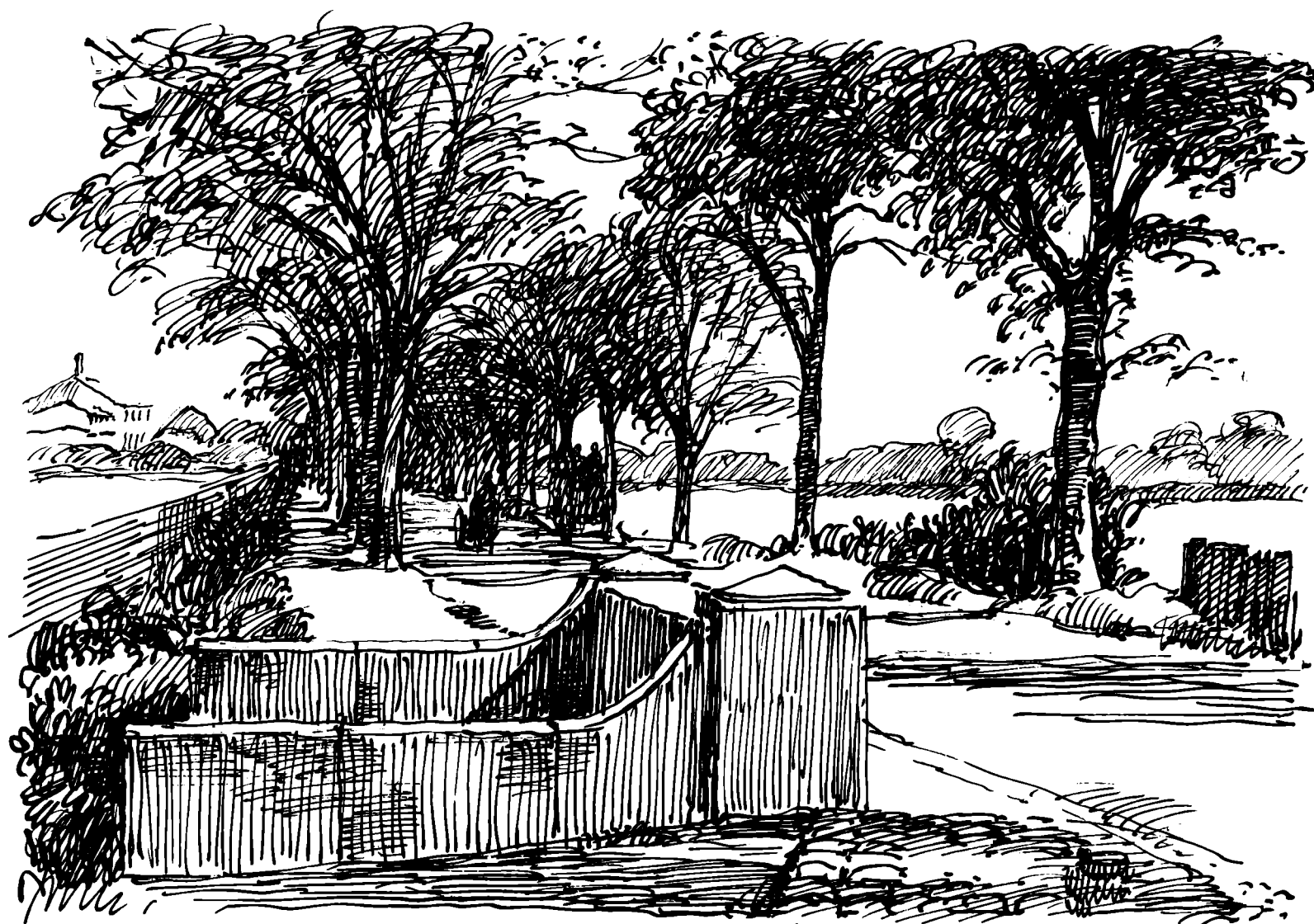


Absolutorvarden 11 maj 1978, set mod søerne ned for Blanggaardsgade

To Bronfils

ydre Nørrebro, hvor den faar tilslutning af Lygteaaen fra Lersøen. Herfra forløber aaen langs Aagade og Aaboulevarden til Sankt Jørgens Sø. Ogsaa udløbene fra Søerne til Øresund er gemt under jorden: En gren under Købmagergade, og Rosenaen der stadig strømmer i en muret hvælving under Stenosgade og Viktoriagade. Men Søernes oprindelige funktion som fremskudt be-

fæstning og bassin for stadsgravens vandforsyning er nu kun historie. Ældre københavnere vil huske Ladegaardsaen, dengang den laa frit fremme og drog en landlig islæt gennem de tætte byomraader mellem Frederiksberg og Nørrebro. Mudret var den, men en herlig legeplads, hvor børnene kunne soppe og fange hundestejler uden smaalige hygiejniske anfægtelser.



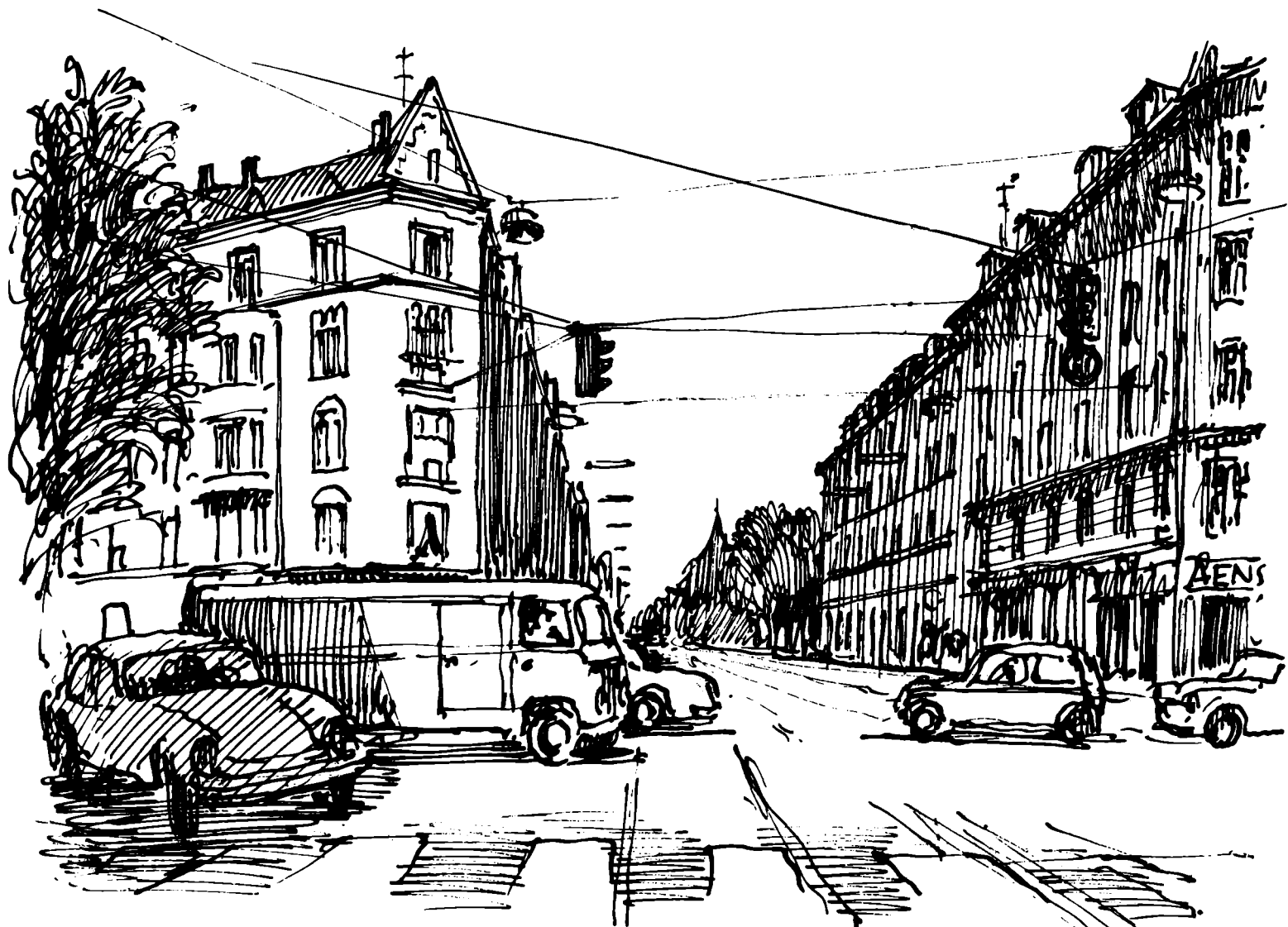
Jagtvejen set fra Falkonerallé omkr. aarhundredskiftet

Dr. Bonpland

Jagtvejen

Ser man paa et kort over Storkøbenhavn, maa man forbløffes over hovedstadens nuværende omfang sammenlignet med den oprindelige by inden for voldene. De trafikale problemer i dette konglomerat af sammenvoksede landsbyer afspejles i et net af ringveje, der i et

mønster som spildt spaghetti væver sig ud over omegnen. Men det gamle København havde ogsaa sine ringveje. Inderst voldgaderne, der i fæstningens tid var ganske smalle og lidet befærdede. Mellem byen og søerne laa Farimagssvejen, der ikke – som en spøgefugl engang hævdede – er opkaldt efter en Hr. Farimax. Og endnu længere ude Jagtvejen, Falkoneralléens forlæn-



Jagtvejen hvor den krydses Aabenråden 5. maj '78

B. Brønfi

gelse fra Fredeiksberg til Østerbro. Denne færdselsaare har i mange aar været en af de vigtigste forbindelser mellem byens udfaldsveje, men oprindelig laa den langt ude paa landet og var kongernes rute, naar de fra Falkonérgaarden drog paa jagt i Nordsjælland. Falkonérgaarden laa ikke langt fra Ladegaardsaaen og var anlagt i 1677 til opdræt af kongelige jagtfalke, en funktion der

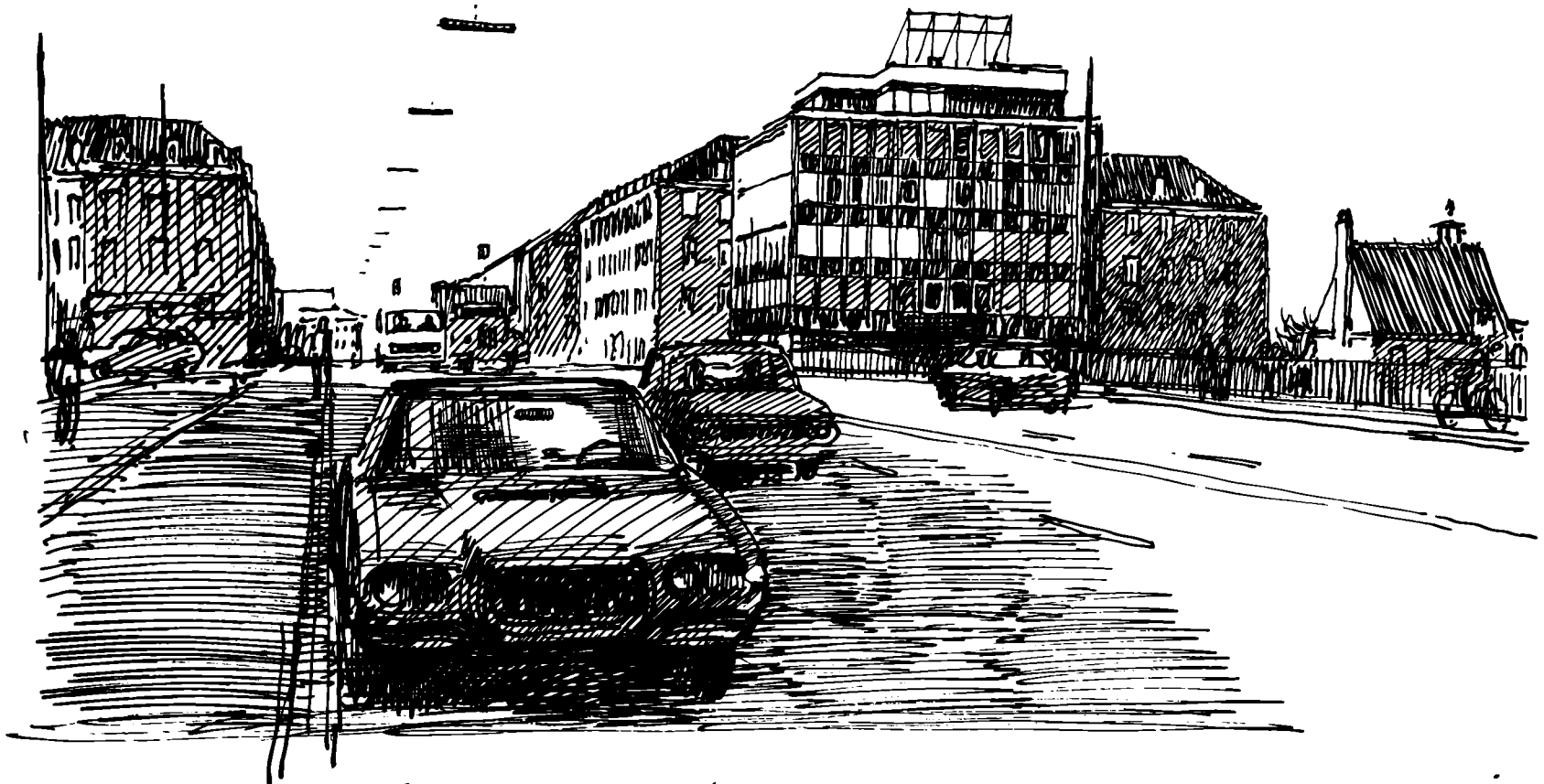
varede til 1810. Falkonéralléen var forbundet med Jagtvejen ved en bro over Ladegaardsaaen, som først forsvandt, da aaen blev rørlagt for ikke saa mange aar siden. Henover dette sted løber i dag en motorgade, som er byens hovedvej mod nordvest, og Jagtvejen har præg af travl forretningsgade.



Strandvejen

Strandvejen har altid været regnet for en af hovedstadens herligheder. Den er stadig maalt for mange søndagsture, selv om de fleste kører i bil, og strækningen efterhaanden er helt bymæssig mange steder. Tidligere var det landskabet og sundudsigten, der trak. I dag

drager man paa husesyn i det velnok mest varierede udvalg af villaer nord for Rivieraen. Strandvejen udsprang oprindeligt ved Trianglen. Herfra forløb den i landlig fred langs Sundet med marker og fællede til venstre, og vandet til højre bag fener, haver og enkelte huse. Som færdselsaare var den maaske ikke saa vigtig, bortset fra trafikken til Dyrehaven og skovserkonernes



Strandvejen ved Svanemøllen Station Starts 1979

Brønshøj

daglige fragt af fisk til byen, men som promenade har den alle dage været lige populær. Fra Østerport til Klampenborg var ruten rigeligt forsynet med bedste-der, hvor den trætte fodgænger kunne vederkvæge krop og sind før næste stræk paa turen. Der var dog andre landemærker paa vejen: Svanemøllen var et af de mere markante træk i Øresundskystens lave silhouet nærmest

byen. Den rejste sig højt over Strandvejen umiddelbart nord for det sted, hvor vi i dag finder jernbaneviadukten og S-stationen, der bærer møllens navn. Svanemøllen var opført i 1775, og den nedbrændte i 1892, da maskineriet var løbet varmt en stormnat. Nu pejler man efter Tuborgs høje kornsilo paa vejen mod Hellerup.



Maglebylille mølle ved Amager Landevej omkring år 1900.

Er Bon Jil 79

Vejbygning

Som Amager Landevej ligger paa det gamle billede, forestiller man sig et dansk sceneri, som det maa have været altid: Markerne, den lille bebyggelse med træer omkring, og saa den hvide, støvede kørebane af grus-macadam. Og dog er det næppe nok to hundrede aar

siden, at Danmark fik sine første befæstede veje. Det var den franske ingeniør Marmillod, der sent i 1700-tallet indførte en moderne anlægsteknik, som efterhaanden skulle afløse landets hidtidige system af selvgroede stier og hjulspor, ad hvilke man vandrede eller red, men nødvendig kørte. Den franske chaussé var i sin oprindelige form ikke den buemønstrede stenbrolægning, som vi nu

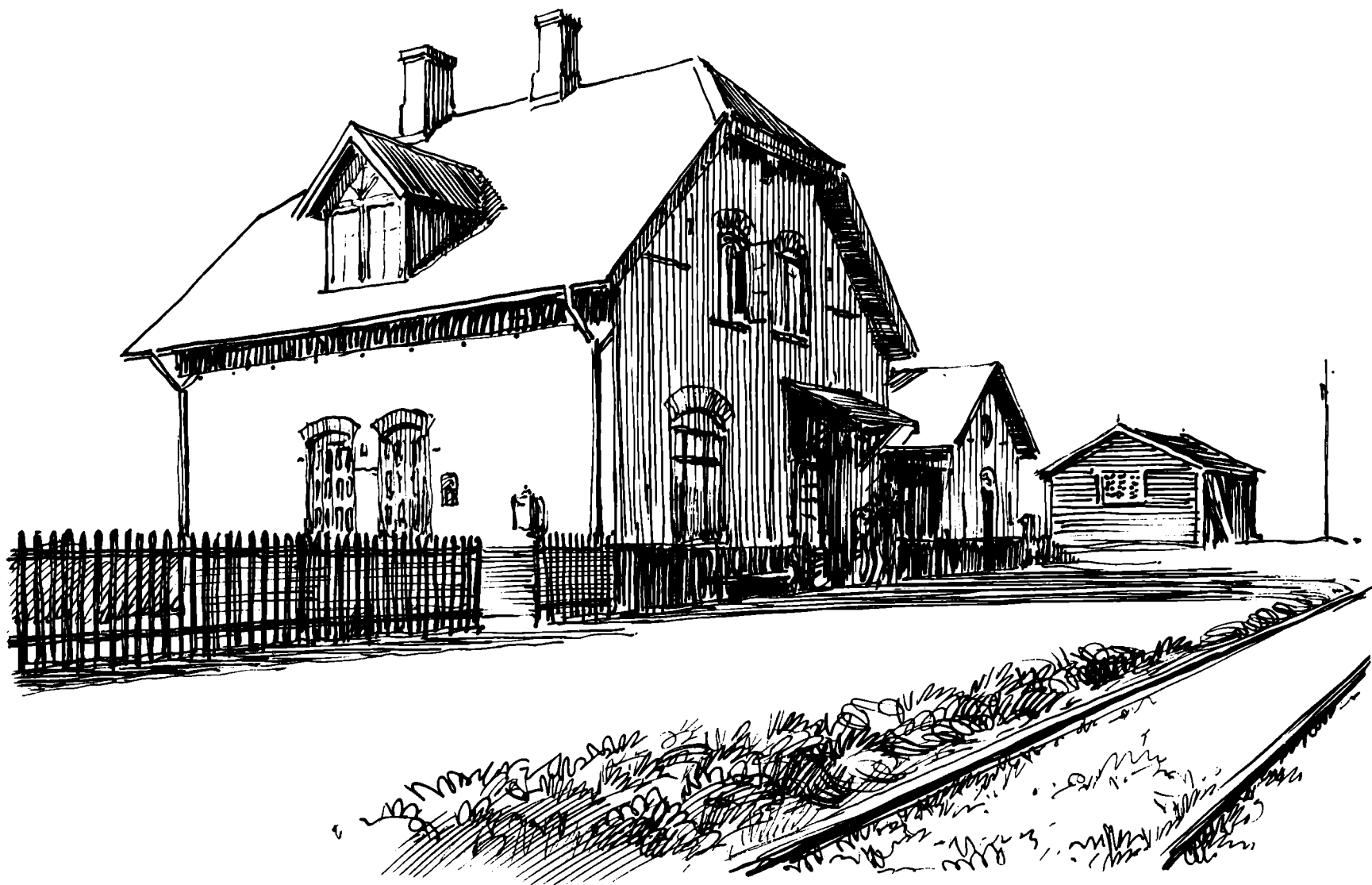


Ameriger Landevej hvor Møglbylille smille lød. 23 marts 1979

Erasmus

forbinder med betegnelsen, men en opbygning af vejbanen paa et fundament af kløvede kampesten, hvorover der blev spredt skærver i aftagende størrelse, og øverst grus der blev vandet godt sammen. Teknikken blev forbedret af de britiske vejbyggere Telford og MacAdam, og sidstnævnte blev navnefader til den længe ene-raadende, stabiliserede grusvej. Den var god og holdbar,

indtil bilerne kom med deres gummiringe og kørte gruset op i støvskyer, saa befæstelsen brød sammen i dybe pothuller. I Amerika fandt man paa at gyde tjæreolie over gruset for at binde belægningen, og dette var indledningen til en vejteknisk udvikling, der i dag har gjort bilens færdselsaarer til monumentale opbud af ingeniørkunst og økonomisk indsats.



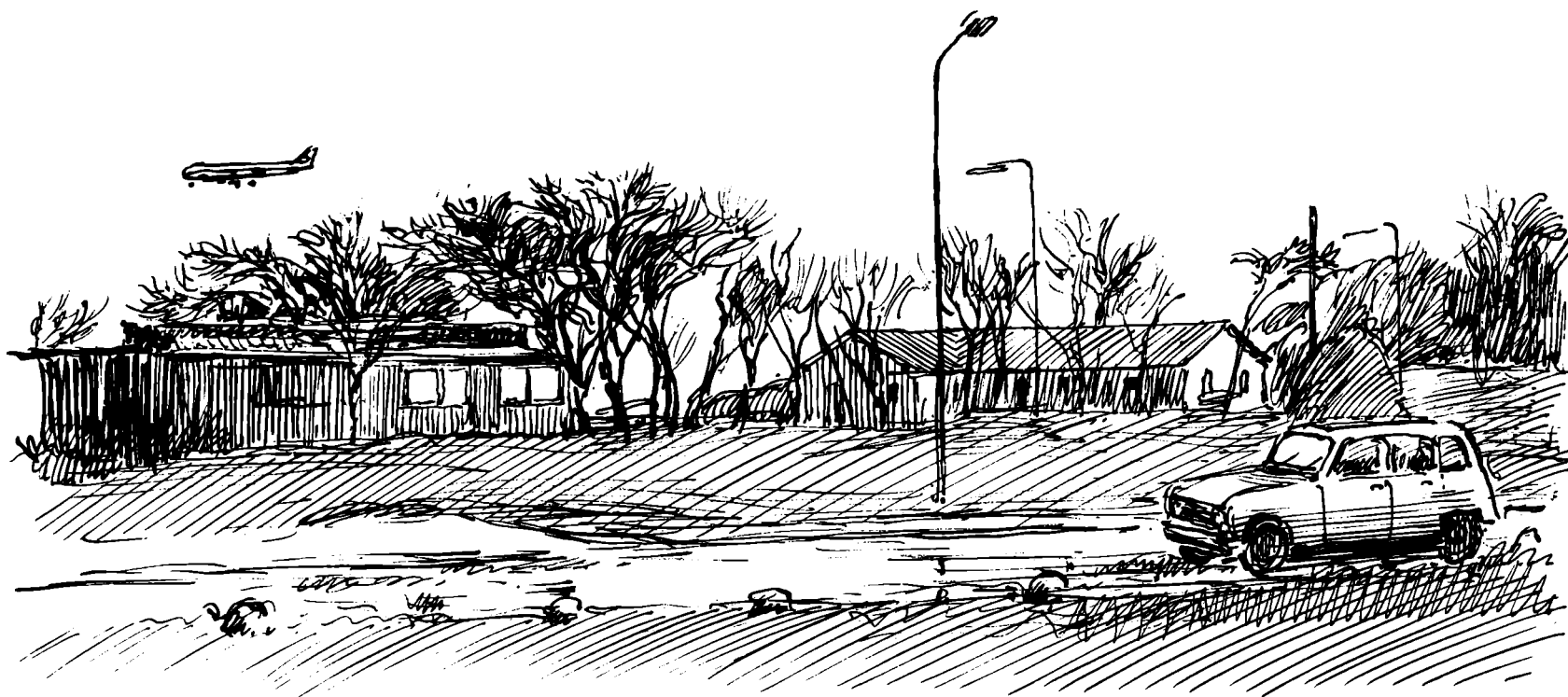
Tomme ryp Station paa Amagerbanen,

Bo Bonjilich

Amagerbanen

Motoriseringen har forvænt os med en bevægelsesfrihed, som var ganske ukendt i gamle dage. Selv jernbanen forekommer os begrænset i sine transportmuligheder, fordi den er bundet til sine sporføringer. Men dengang banen blev indført, var det maaske en større

omvæltning i vore begreber om afstand og rejsetid end bilens revolution, thi førhen var al rejse langsom, til fods, med hest eller ad søvejen. Derfor bredte banerne sig tæt over alle civiliserede lande, og en tidlang regnede man slet ikke vejen for nogen rigtig færdselsaare. I mange aar laa vejevæsenet i forfald, sat i skyggen af den skinnebaarne transport. Ogsaa Amager fik sin jernbane,



Her ligger Tømmerup Station lue - nu en del af Kastrup Lufthavn. 28. 3. 79

Br Brønfi

fra Amagerbro Station med sporforbindelse til hovednettet over Langebro, til Dragør via Kastrup. Denne privatbane blev aabnet i 1907 og var uhyre benyttet, ikke blot af rejsende, men ogsaa af bønder og gartnere, som sendte deres varer til byen med tog. Til gengæld modtog de et af hovedstadens mere odiøse, men for landbruget nyttige produkter, nemlig latrin til gødskning af gartner-

jorden. Amagerbanen havde aftale med det Københavnske Renholdningsselskab, som i egne jernbanevogne fragtede natrenovation ud til afhentning paa stationerne. Paa Tømmerup Station, som ses paa det gamle billede, var der rangørspor til dette formaal. Persontrafikken paa Amagerbanen ophørte i 1938, og i 1975 forsvandt sporet fra Kastrup til Dragør.



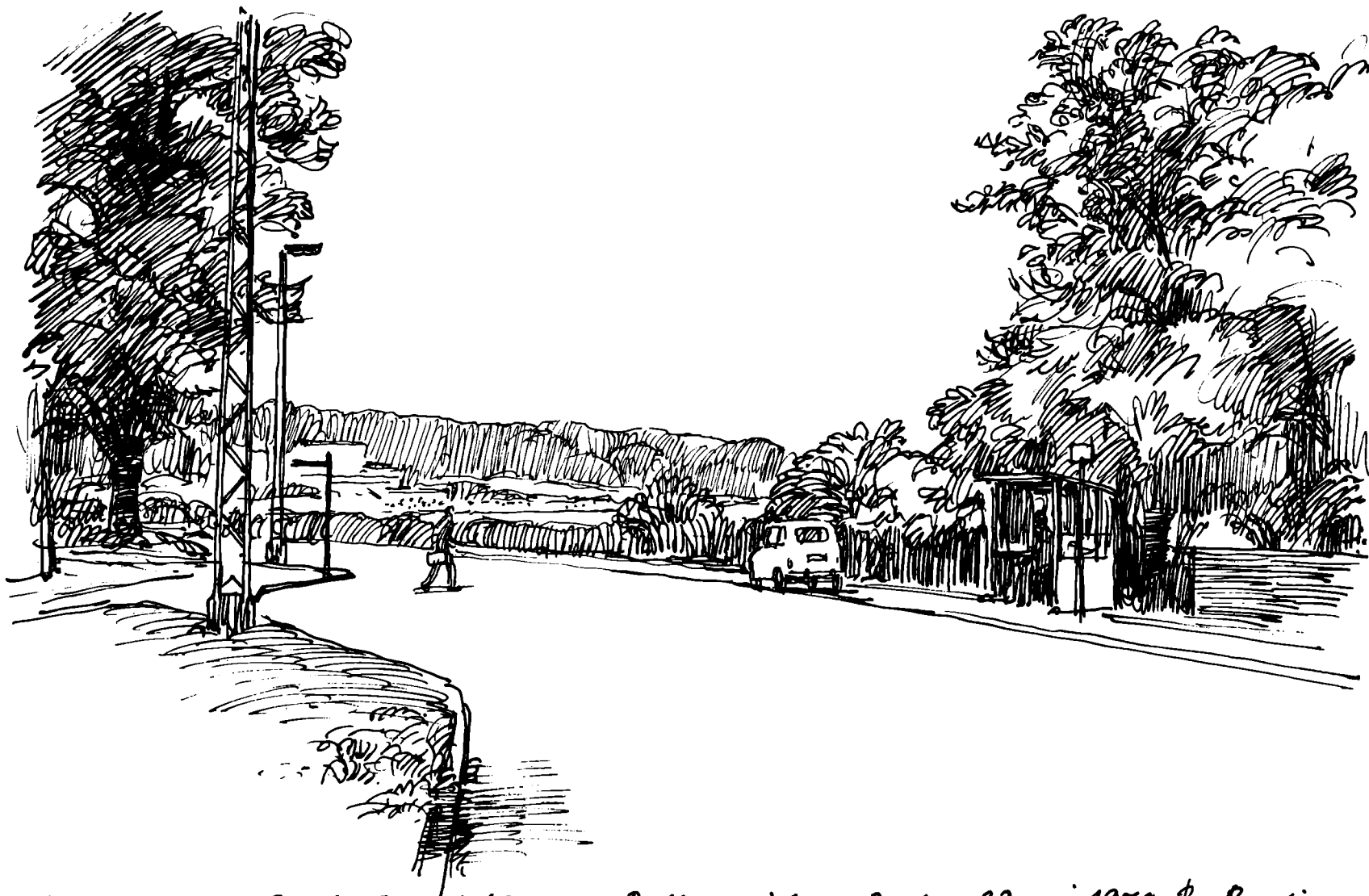
Linie 14 på vej mod byen, midt for Emilieklødervej i 1920'erne

Bo Brønfi's 78

Sporvognen

Byernes eksplosion begyndte for alvor med den elektriske sporvej. Man saa den samme udvikling over hele verden: Menigmand, som før maatte bevæge sig til fods, fik sin aktionsradius udvidet og kunne for en klatskilling komme langt omkring. Dermed blev det muligt at lægge

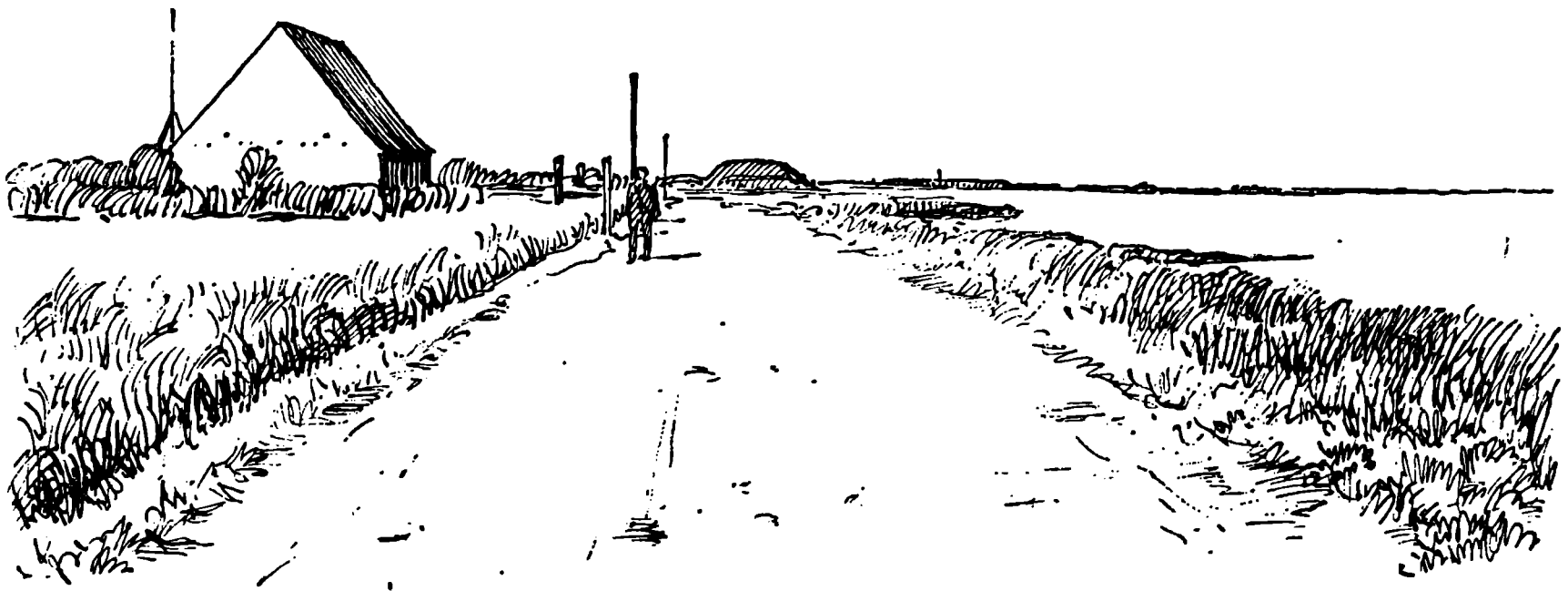
afstand mellem arbejdsplads og bolig, og dermed opstod forstæderne i deres moderne skikkelse. Samtidig aabnedes sporvejen for udflugtsmaal, som før havde været utilgængelige for flertallet af byboere. Glæden blev dog kort: Spurvognen betød ogsaa, at byerne voksede massivt, og snart var man endnu mere stavnsbundet end i den gamle fodgængerstad. Det værste eksempel paa



Strandvejen nedfor Emiliekildevej, Bellerose i baggrunden 22 juni 1978 Bør Børstils

hjulbaaren byudvikling er Los Angeles i USA, som i dag er helt afhængig af biler, men hvis rivende vækst i begyndelsen af dette århundrede var betinget af et vidstrakt sporvejsnet. Københavns grokraft var mere behersket, men hovedstadens udbygning mod Valby, Vanløse, Brønshøj og Hellerup fulgte de nye sporvogns-linier. Bevægelsesfriheden bragte ogsaa andre maal in-

den for rækkevidde: Dyrehaven og badestanden ved Klampenborg blev en populær endestation for linie 14, som paa det gamle billede ses for indadgaaende ved Hvidøre. Det var bilens og bussens tilpasningsevne, der gjorde det af med den skinnbundne bytrafik i København.

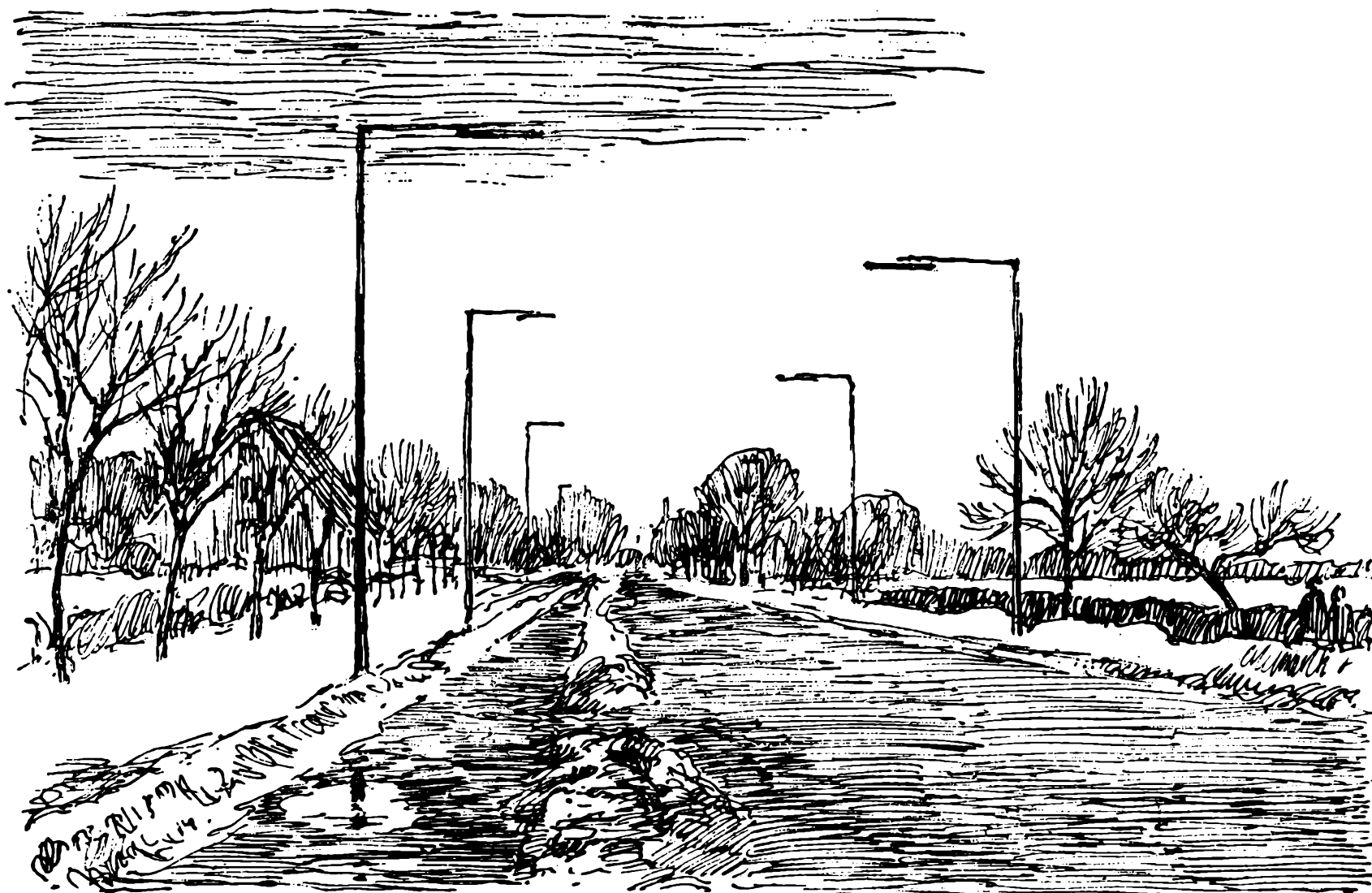


Knudsørensvej, 1908 set mod København. (Nivående Amagerstrandvej.) Bobonfig's 79

Udenværker

Københavns første befæstning var tænkt som et værn mod anfald med håndvaaben og det svage artilleri, som var i brug paa Christian den Fjerdes tid. Voldanlægget var det vigtigste, men længere ude bidrog søerne og demarkationsterrænet til det samlede forsvarssystem. Et

første varsel om krigsteknikkens fremtidige muligheder fik københavnerne i 1807, da englænderne fra stillinger i god afstand fra fæstningen bombarderede byen med brandraketter og ladte mortérkugler. Denne erfaring modnede militærets planer om en ydre landbefæstning længere fra hovedstaden. Den blev dog først gennemført i provisorietiden sidst paa aarhundredet – under stærk

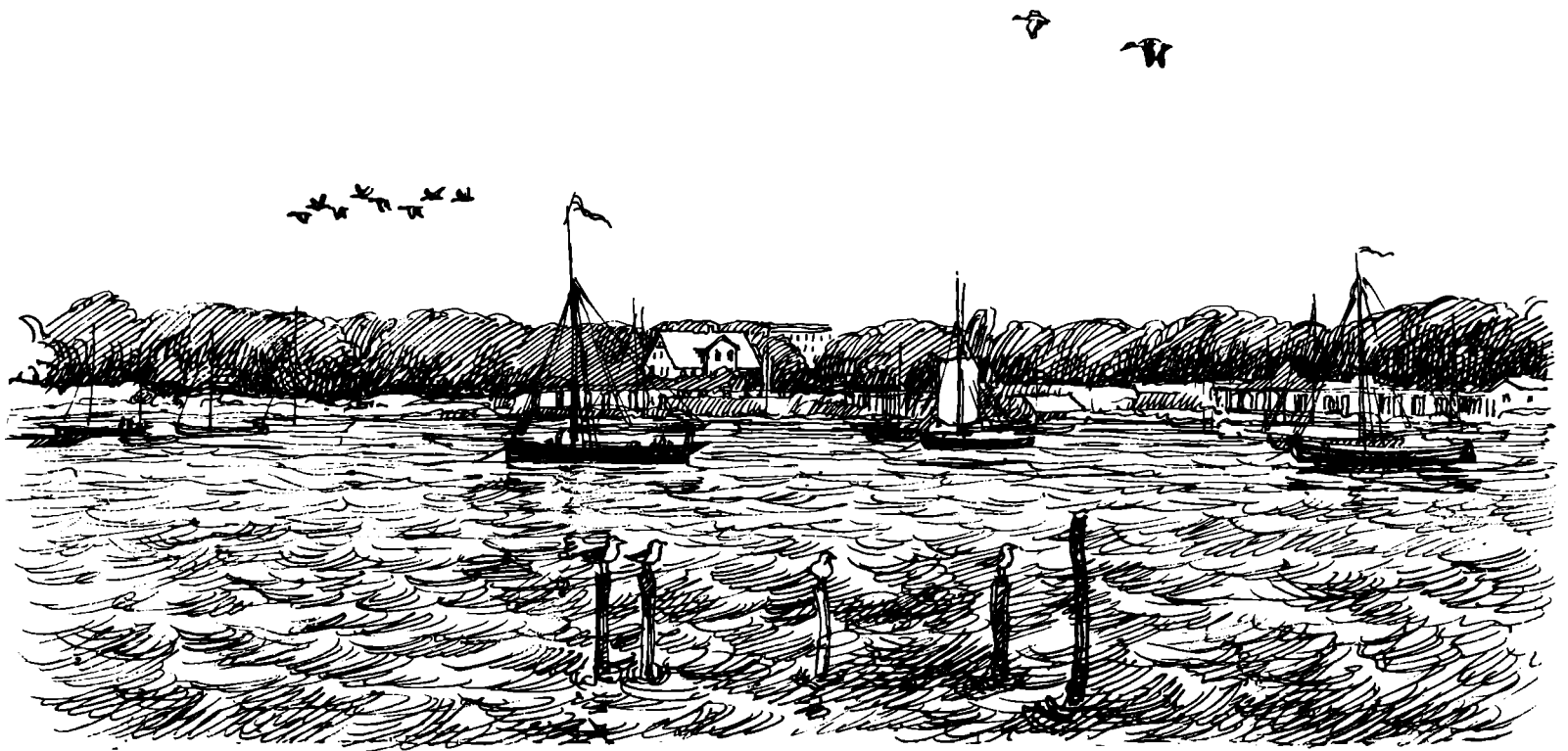


Amager Strandvej set mod Præstenev February '79

Bo Bonfils

modstand fra baade pacifister og forsvarsvenner, der ansaa fæstningen for virkningsløs over for avancerede, langtrækkende vaaben. Anlæggets største samlede værk var Vestvolden, som løber fra Utterslev Mose til Avedøre ved Køge Bugt, og som for faa aar siden blev aabnet for offentligheden i visse afsmit. Denne enceinte, som den kaldtes, var suppleret med isolerede stillinger, hvoraf

strandforterne ved Charlottenlund og Kastrup stadig er bevaret. Sidstnævnte havde forsyningsvej langs kysten ad den rute, der i dag hedder Amager Strandvej, men som i mange aar var lukket for offentlig færdsel af hensyn til krudthusene derude. Her som flere steder i og omkring København har militæret holdt landskabelige enklaver uden for den almindelige byudvikling.



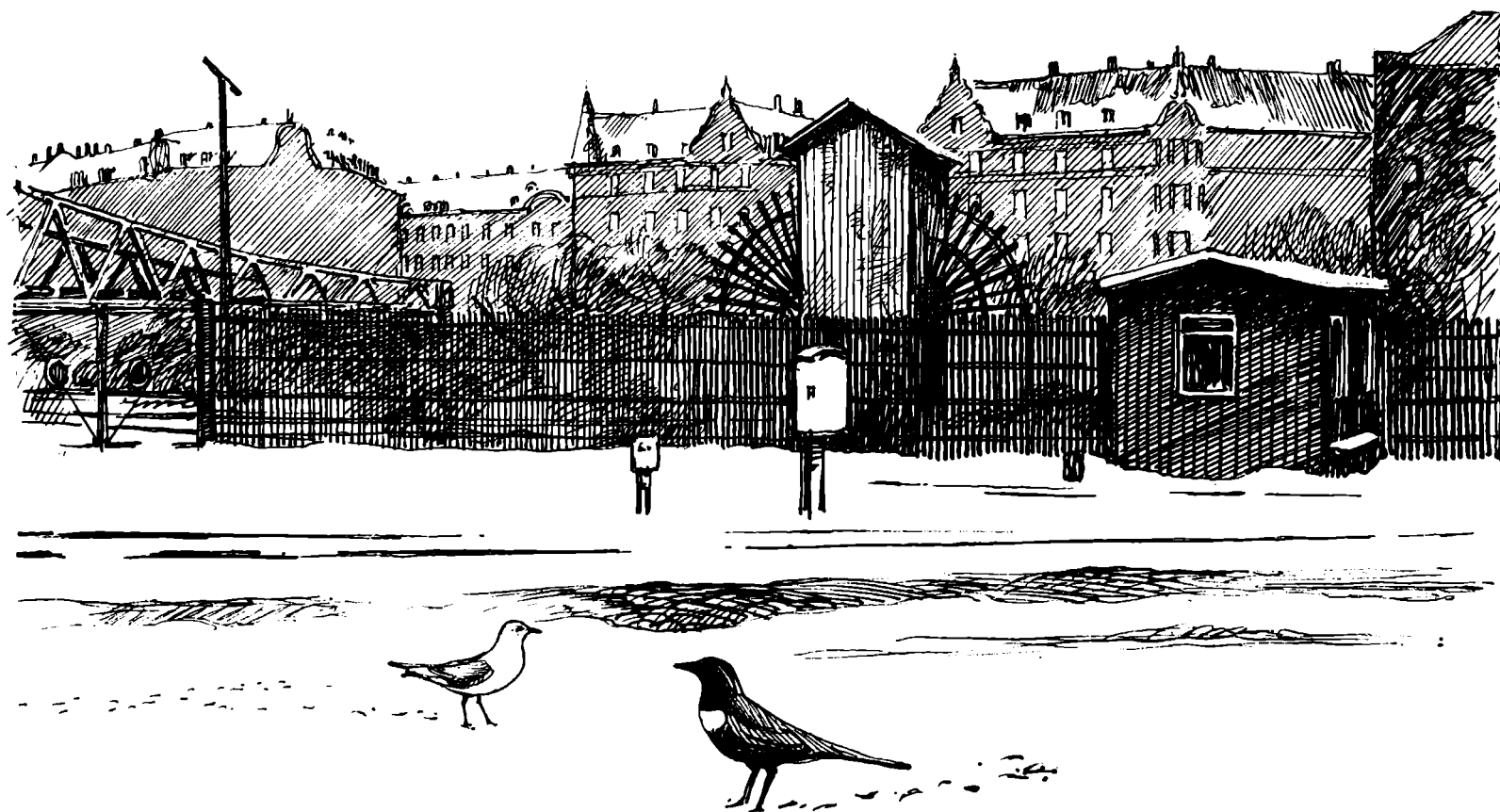
Brugten set i 1891 mod Østerbro – I dag det nuværende baneterren.

Bo Bon / 1878

Kysten ved København

Udviklingen har ikke levet mange aabne strande i Københavns kommune. Kysten har fra gammel tid været frit bytte for dem, der ville udvide hovedstadens arealer – det være sig til havn eller andre byfunktioner. Og dog er det næppe hundrede aar siden, at den oprin-

delige strandbred rakte tæt ind mod bymidten. Køge Bugt begynde ved Kalveboderne uden for Langebro, og før Frihavnen blev anlagt i 1880'erne, laa Kastellet som et næs ud i Svanemøllebugten. Hele terrænet mellem Langelinie kajen og Østerport Station er opfyldt med materiale fra voldenes sløjfning. Standboulevarden, som nu er en bygade, hed forhen Strandpromenaden og løb



Frihavnens, udsigt mod Fridthjof Nansens Plads, Februar 1978

Bo Bonfils

næsten i vandkanten med baadebroer og badehuse til villaerne langs bugten. Her laa smaaskibe for svaj og vidnede om byboernes brug af søen: Fartøjer til fiskeri eller fornøjelse, mere eller mindre ædle, men udtryk for et liv knyttet til vandet. Blindeinstituttet laa med sundsigt, før stranden blev opfyldt og bebygget. Paa sommeraftener gik københavnere tur fra Kastellet til Kalk-

brænderiet, maaske helt ud til Svanemøllen, der knejsede over den lave strandeng paa vejen til Tuborg ved Hellerup. Tidligt om morgenen kunne man møde sælen paa sin sten. Nu er det Eriksens Lille Havfrue, turisterne opsøger, naar de vil se, hvad havet ved byen engang har budt paa.

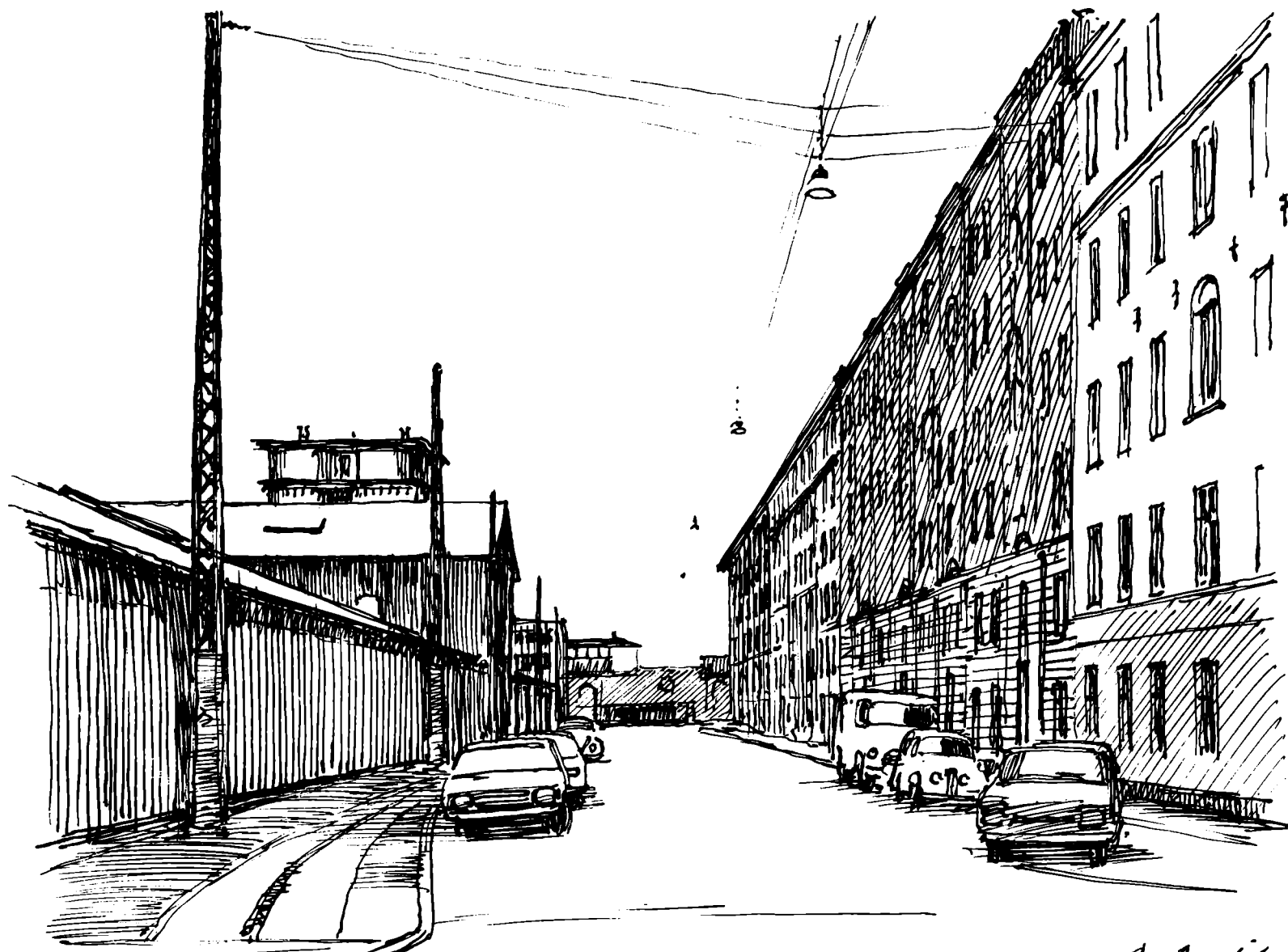


Det "gamle Kalkbrænderi" i forr. aarh. hvor idag Nordhavn Station ligger. "Tre Krøver Fort" i baggr. Bo Bonnichsen 79

Nyttig kemi

Tegl og mørtel er bygningskunstens grundstoffer, i hvert fald i vor del af verden. Romertidens vandledninger, industrialderens kanalmure og jernbanebroer, vor tids typehuse med finér af skalmur uden paa den egentlige konstruktion afspejler, hvilken værdi vi gennem

aarhundreder har tillagt disse to materialer: Den maalfaste sten og det plastiske bindemiddel som bærende elementer i en ældgammel bygningskultur. Begge materialer skabes ved, at man opheder forhaandenværende jordarter til glohede: Af ler faar man keramik, og kridt bliver til kalk, og naar denne læskes med vand, faar man et fortræffeligt bindemiddel, som blandet med sand



Gammel Kalkbrænderivej set mod Nordhavn Station 14. 6. '79

Po Brajch

bliver til mørtel. Ingen ved, hvornaar disse opdagelser blev gjort. Enhver by i vækst havde sit teglværk, sin kalkgrube og sine brændeovne. Saaledes ogsaa København. Teglværkerne flyttede sig efter forekomsterne af egnet ler, men kalkbrænderierne blev gerne lagt ved vandet, hvor kridtet kunne sejles direkte til fabrikken. Et af Københavns kalkbrænderier laa paa en pynt nord

for Kastellet. I dag er omraadet opfyldt, og selv den saakaldte Kalkbrænderihavn er kun et navn uden mening. Men dengang Strandboulevarden hed Strandpromenaden og laa lige i vandkanten, tog godtfolk derud til det, der dengang blev kaldt de fattiges dyrehavsbakke.



"Nokken" i Sydhavnen ca. 1969.

Bo Brønjes '69

Byens frynser

Begrebet kolonihaver bygger paa en velfærdstanke, som vistnok stammer fra Tyskland. Ideen var, at folk fra den tætte storstad kunne leje en jordlod i den nærmeste omegn, og det kunne ske midlertidigt paa arealer, som ikke længere havde nogen landbrugsværdi, og som end-

nu ikke var blevet invaderet af byen. Saaledes opstod omkring København disse kvarterer af smaahaver med lysthuse, hvis sirlighed staar i omvendt forhold til deres bestandighed paa ejendomsmarkedet. Ingen steder ser man saa lige hække og saa nyrevne grusgange som i forstædernes haveforeninger, der endda tit logerer paa laant jord. En mere løssluppen, men ikke mindre spæn-



"Nokken" med uorganiseret rod og fri for mennesker may '79

Bo Bonfili

dende kolonisering kendes i de improviserede bebyggelser, som mange storbyer kan opvise i deres udkanter. Ogsaa her »laaner« man jorden, men derefter ophører al organisation. Prydhaver ses sjældent, men maaske nogle kaalrækker, og arkitekturen præges af de forhaandenværende midler, som tit er udnyttet med stor fantasi og foragt for alle normer. Er bygningskunstens finere regler

saaledes ikke fulgt, kan man til gengæld opleve en skaberglæde, som sprænger alle begreber om pænt og grimt. I mange aar havde København en saadan koloni paa Nokken for enden af Islands Brygge. I takt med arealernes beslaglæggelse til andre formaal maatte beboerne flytte andre steder hen med deres pik og pak. I storbyens udkanter er intet bestandigt.

Tegninger fra København Før og Nu

© 1980 by Berlingske Forlag

Copenhagen

Grafisk tilrettelægning: Bo Bonfils

Papir: 115 g Klipp-cote

Skrift: Plantin

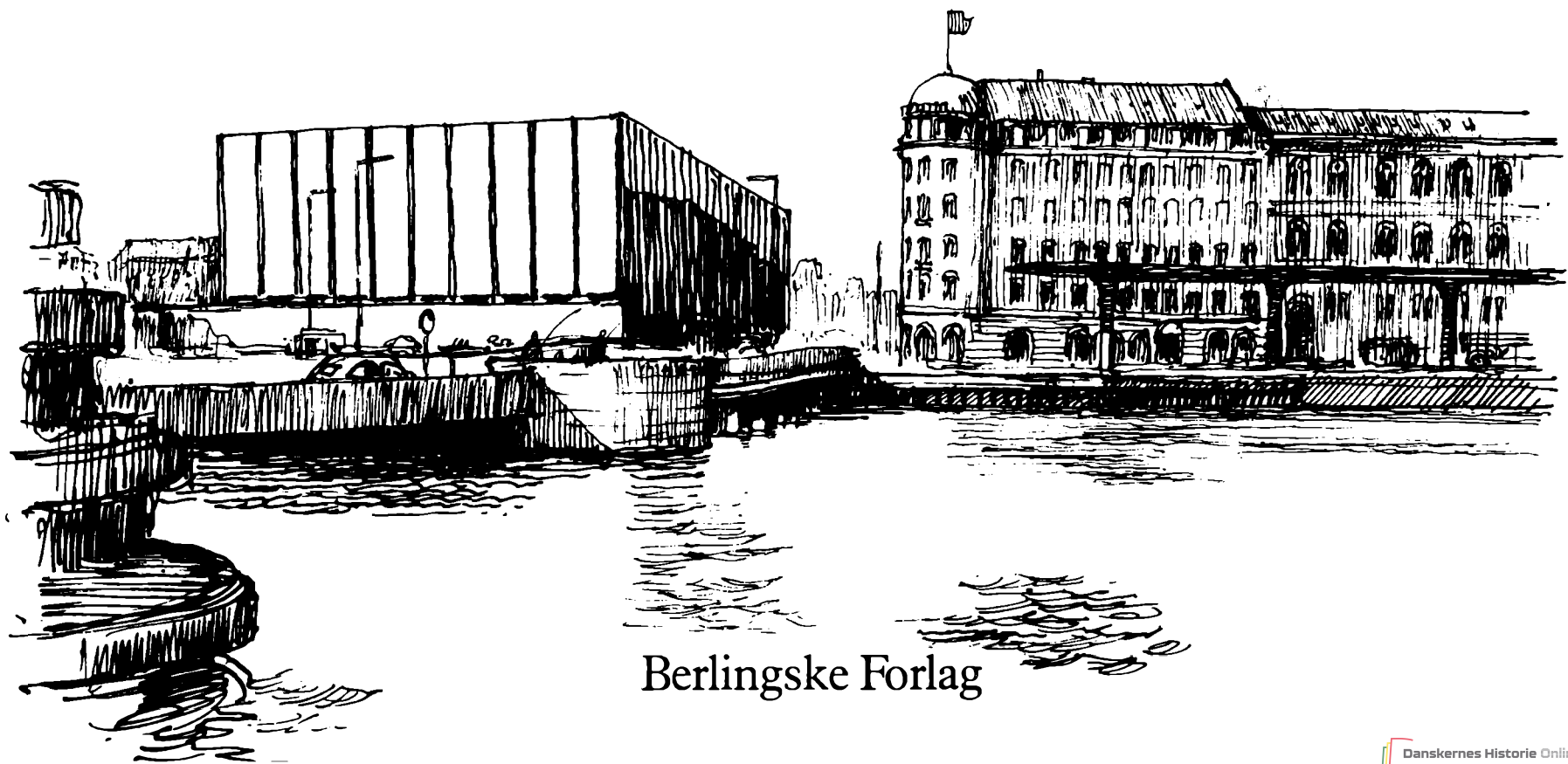
Reproduceret og trykt hos

Det Berlingske Bogtrykkeri

Printed in Denmark 1980

ISBN 87-19-01405-8

Mangfoldiggørelse af indholdet i denne bog – helt eller delvis – er i henhold til gældende dansk lov om ophavsret forbudt uden aftale med Berlingske Forlag. Forbudet gælder saavel tekst som illustrationer og omfatter enhver form for mangfoldiggørelse gennem trykning, duplikering, fotokopiering, baandindspilning etc.



Berlingske Forlag