



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

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.

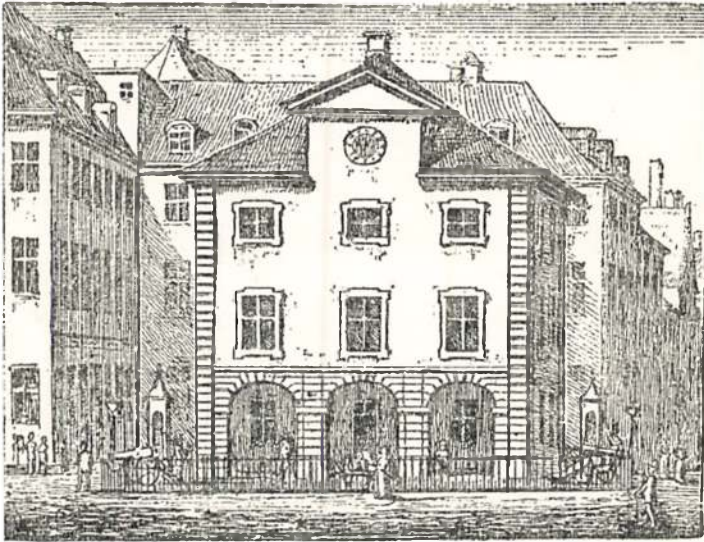
Links

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

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

STEFFEN LINVALD BY OG TRAFIK GENNEM 700 ÅR





E. Borgström

STEFFEN LINVALD
By og trafik gennem 700 år

STEFFEN LINVALD

By og trafik gennem 700 år

*En skildring af
København*

HERNOV
1977

Steffen Linvald
By og trafik gennem 700 år

Omslag og typografi: Harry Olsen

**Bogen er sat med 12 punkt Garamond
og trykt i
Strandberg Bogtryk/Offset a-s**

1977 Steffen Linvald

**Hernovs forlag
1977**

ISBN 87-7215-752-6

**Alle rettigheder forbeholdes.
Mekanisk, fotografisk eller anden gengivelse af denne bog eller dele deraf uden
forlagets skriftlige samtykke er forbudt ifølge gældende dansk lov om ophavsret.
Undtaget herfra er uddrag til brug i anmeldelser.**

INDHOLD

Forord	7
I En by bliver til.	9
II Århundreder i søle og ælte	16
III En herlig, men skiden stad	24
IV Trafik og honnet ambition	31
V Byen i brandens og krigens kølvand.	54
VI Trafik og fremskridt.	73
Kildehenvisninger	103

FORORD

Ideen med denne bog er at give en skildring af de københavnske gaders miljø gennem henvend 700 år — fra middelalderstaden, som Roskildebispes Absalon grundlagde i slutningen af 1100-tallet, til omkring 1856, da byen ophørte at være en fæstning, og brokvarterernes bebyggelse langsomt forvandlede den gamle hyggelige kongelige residensstad til en moderne storby.

Egentlig historiske begivenheder er derfor kun omtalt for så vidt, de har haft betydning for byens udvikling. Derimod er brolægning- og renlighedsproblemer i forbindelse med gadernes vedligeholdelse ret udførligt behandlet ligesom trafikken, den kørende såvel som den gående. Udviklingen fra den individuelle vognkørsel til en mere kollektiv transportform er berørt. Og grunden til borgerskabets ulyst til at spadserere er belyst på baggrund af gadernes svineri og frygten for de mange lyssky elementer, der færdedes på dem.

Bogen er således et forsøg på at skildre en særlig side af fortidens København, der set med nutidens øjne og på baggrund af de givne forudsætninger i virkeligheden ikke var så forskellig fra vor egen, som almindeligvis antaget — ihvert fald ikke hvad angår forholdet mellem myndighederne og borgerne og med hensyn til erhvervelse af egen vogn og kane. Det gamle ord, at intet er nyt under solen, har altså også på dette område bevaret sin gyldighed.

Steffen Linvald

EN BY BLIVER TIL

I 1167 lod Roskildebispen Absalon på den nuværende Slotsholm opføre en stærk befæstet borg, og det er også ham eller en af hans nærmeste efterfølgere på bispestolen, som afstak Københavns ældste grænser. Fra nutidens Rådhusplads strakte byen sig til Gothersgade og Kongens Nytorv mod øst, og fra Nørrevoldgade i nord til kanalen omkring Slotsholmen mod syd. Så fremadskuende var disse grænser blevet lagt, at de først ændredes 450 år senere, da Christian IV i begyndelsen af 1600-tallet anlagde Christianshavn og indlemmede Ny København — det nuværende Adel- Borgergade-kvarter og kvarteret omkring Amalienborg. Herefter forandrede byens udstrækning sig ikke i 250 år, før voldenes fald og demarkationsterrænets frigivelse banede vej for brokvarterernes bebyggelse.

Som byens ældste gade nedstammer Vestergade fra den store hovedlandevej, der længe før Absalon fra Roskildeegnen førte ud til kysten ved Gammelortov, hvor Støvnæs herreds ting- og markedsplads var beliggende, og hvorfra overfarten til de store markeder i nærheden af Skanør fandt sted. Allerede i vikingetiden menes her at have ligget en kongsgård og en lille by, Havn, der strakte sig fra Farvergade i syd til Vestergade mod nord, og fra Rådhuspladsen mod vest til Gammelortov mod øst, og hvis midtpunkt var et gadekær på hjørnet af Frederiksberggade og Kattesundet. Bulhuse og lerklinede hytter har kantet dens snørklede veje, af

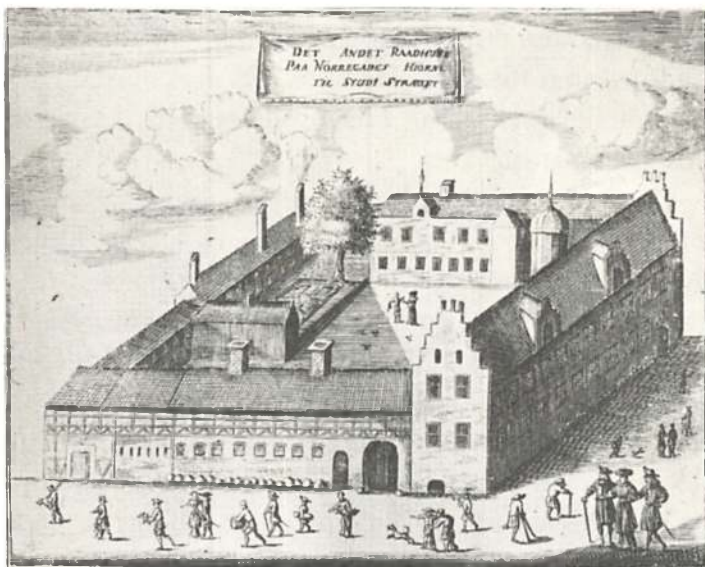


Vestergade nedstammer som byens ældste gade fra den landevej, der fra Roskildeegnen førte ud til kysten ved Gammeltorv.

hvilke nogle uden tvivl har haft samme beliggenhed som de stier, der havde ført ned til stenalderfolkets bopladser ved kysten mellem nutidens Rådhusplads og Nytorv, hvor der i grunden er fundet flintredskaber og værkstedsaffald fra Ertebølletiden omkring 4000 f.Kr.

Absalonstaden var efter datidens forhold en meget stor by, for den omfattede ikke blot bebyggelsen ved Vestergade, men også et stort ubeboet areal mellem Nørrevold og Gothersgade foruden en markedsplads med interimistiske handelsboder, som om efteråret,

når sildefiskeriet i Sundet gik ind, rejste sig i egnen omkring den senere Nikolaj Kirke. Ingen af gaderne i dette kvarter har dog nogen forbindelse med de stier, der må have ligget mellem boderne, selv om både Lille Kongensgade og Vingårdsstræde eksisterede allerede i middelalderen.



Byens andet rådhus der havde til huse i den nuværende bispegård på hjørnet af Nørregade og Studiestræde fra omkring 1377 til det overtoges af det i 1478 oprettede universitet.

I takt med befolkningens vækst — fra ca. 3.500 indbyggere midt i 1300-tallet til ca. 10.000 omkring år 1500 — udbyggedes byen indenfor sine rammer. Nye gader anlagdes under skyldig hensyntagen til terrænforhold og eksisterende bebyggelse. Staden fik rådhus og universitet, kirker og klostre opførtes, og mellem adelens og det velstående borgerskabs store

grundmurede gårde lå det jævne folks bindingsværkshuse og de boder, som udlejedes til håndværkere og »funktionærer«.

I den indre by anes endnu det middelalderlige gadenet, som hverken 1700-tallets to store bybrande, bombardementet 1807 eller dette århundredes talrige nedrivninger helt har formået at ødelægge. Ligesom matrikelskel næsten er uudryddelige, lader en gades forløb sig vanskeligt forandre. Derfor er det også muligt på et almindeligt bykort at aflæse de enkelte kvarterers opståen og anlæg.

I modsætning til middelalderens krumme og snævre gader og stræder er renæssancens lige og krydser hinanden i rette vinkler. Dette er f.eks. tilfældet med gaderne i det såkaldte Minefelt syd for Nikolaj Kirke, der anlagdes i årene efter 1606, da Østervold forlængedes langs den nuværende Holmens Kanal. En halv snes år efter i 1618 — fulgte anlæget af Christianshavn, hvis byplan er baseret på skakbrædtprincippet, og som kronen på værket forenede Christian IV 1629 den gamle by ved et dige og en grøft med det senere Ny København nord for den gamle Østervold, hvor Rosenborg allerede var blevet bygget og Nyboders opførelse året efter påbegyndtes. For dette kvarter udarbejdede oberst Axel Urup, der fra 1647-56 var generalinspektør og fortifikationens leder, i forbindelse med fæstningens modernisering i 1649 en byplan med lange lige gader, torve og pladser, kanaler og kajgader, og selv om den senere ændredes på meget væsentlige punkter af Kastelets bygmester Henrik Rüse, genkendes store dele af den dog i det nuværende



*Kort over det oprindelige vejnet i Ny København
udenfor den middelalderlige Østerport på nutidens Kongens Nytorv.
Indtegnet på et kort fra ca. 1695.*

gadenet. I dette har imidlertid både Store- og Lille Strandstræde, Bredgade og Store Kongensgade foruden den nu forsvundne Helsingørgade deres rod i de landeveje, som fra den middelalderlige Østerport, der lå på Kongens Nytorv for enden af Østergade, førte ud til kysten nord for byen.

Med disse udvidelser havde København fået den udstrækning, som den bevarede, indtil brokvarterernes

bebyggelse i forrige århundrede sprængte dens århundredgamle rammer.

Det var i 1856, at København nedlagdes som fæstningsby og de militære skildvagter ved byportene inddrog. Samme år nedreves Nørreport og året efter de tre andre porte, som alle erstattedes af brede veje tværs gennem befæstningen. Byens udvikling og vækst i de følgende år bevirkede, at store strækninger af det gamle voldterræn jævnedes med jorden og bebyggedes, men enkelte afsnit lykkedes det at bevare som parker, der siden har været til gavn og glæde for befolkningen i den indre bys snævre og mørke gader. Udenfor volden lå det såkaldte demarkationsterræn, der strakte sig til Jagtvejen og Falkoneralléen, hvor det siden 1810 af militære grunde havde været forbudt at bygge grundmurede huse, men efter at dette i 1852 var blevet indskrænket til området mellem byen og Søerne, tog bebyggelsen af brokvartererne et vældigt op-sving, fremmet af den indvandring til hovedstaden, der fandt sted i disse år som følge af de mange nye industrier, der så dagens lys. Medens indbyggerantallet i København i 1860 således kun var på lidt over 155.000, var dette i 1890 steget til knapt 313.000 — altså en fordobling i løbet af kun tredive år.

I den indre by bebyggedes Gammelholm, efter at flåden i 1859 var blevet overflyttet til Nyholm, men ellers skete der ikke store forandringer. De samme snørklede og smalle gyder og stræder, som i århundreder havde spundet deres net mellem hovedgaderne fik store dele af byen til stadig at virke som en helt middelalderlig stad. Heller ikke blev der gjort alvorlige

forsøg på at rydde op i de egentlige slumkvarterers usle boliger, som end ikke den store koleraepidemi i 1853 havde kunnet få bugt med, selv om de alene af sundhedsmæssige grunde forlængst burde have været nedrevet. Langt de fleste af dem stammede fra årene efter byens første store brand 1728, andre var bygget i spekulationsøjemed efter den anden brand 1795 eller efter bombardementet 1807, da pengene var små og boligmanglen stor.

II

ÅRHUNDREDER I SØLE OG ÆLTE

Som i oldtiden bestod i middelalderen og helt op i 1700-tallet de fleste mindre veje blot af nogle få hjulspor, der, efterhånden som de blev slidt dybere ned i jorden, forrykkedes snart til den ene, snart til den anden side. Meget bedre stod det ikke til med de store hovedveje, der forbandt de enkelte landsdele med hinanden. I tørre somre hvirvledes støvet op omkring de kørende, og om vinteren sank vognene tit så dybt ned i mudder, at det kunne være vanskeligt at få dem op igen. Det er derfor næppe noget enestående tilfælde, Saxo beretter, at i vinteren 1176, da bønderne kørte forsyninger af levnedsmidler til ledingskibene frøs vejens mudder til is omkring fælgene, således at vognene ikke kunne køre. Der er heller ingen grund til at tro, at forholdene i byerne var meget anderledes. De fleste veje i disse har sikkert blot været smalle stier mellem husene, og indbyggerne har sandsynligvis haft alt for travlt med at skaffe familien det daglige brød til at kunne afse tid til at udbedre dem. Det gavnede naturligvis ikke deres tilstand, at svin og høns på de fleste steder færdedes frit mellem husene og rodede jorden op. End ikke i København, der nød godt af Roskildebispernes bevågenhed og senere som kongens by blev rigets hovedstad, anstrengte man sig synderligt for at gøre vejene bedre egnede til kørsel. De værste ulemper afbødes i almindelighed blot ved at belægge vejbanen med risknipper og udfylde huller med strandgrus for at

forhindre vogne og ryttere i at synke ned i sølet. Sådanne lag af ris er bl.a. fundet på Slotsholmen mellem Absalons borg og Højbro, på Nørregade og i Vestergade. Det hørte til undtagelserne, at enkelte særlig betydningsfulde torve og gader som f.eks. Gammeltorv, Nørregade og Vestergade ovenpå risbelægningen var brolagt med strandsten.

Da denne form for vejbelægning var den mest holdbare og tillige den, der ydede den bedste beskyttelse mod ælte og søle, blev den efterhånden mere og mere udbredt. Når Per Jenssøn Brolægger i 1486 var i stand til at erhverve et par huse i det nuværende Brolæggerstræde, som er opkaldt efter ham, kunne det måske tyde på den anseelse, dette håndværk nød i datidens København.

Fortove synes også at have forkommet, omend de vel ikke har været almindelig udbredte. Således solgtes 1504 en gård på Østergade med sit »forthaa«, og i 1541 og i 1546 erhvervede et par husejere i Studiestræde to stykker jord til et »Forthaa«¹⁾.

Fortovene mellem husene og rendestenen betragtedes som husejernes private ejendom, og »indenfor tagdryp« var det derfor tilladt at bygge skure og lignende — men at det var en uskik, der blev overdrevet, viser en kgl. ordre til magistraten i 1575 om at få fjernet dem, der stod i vejen for trafikken, eftersom »mange af eders medborgere der udi byen lader bygge og opsætte hytter og små boder ud med deres huse på byens grund og frihed uden al forlov eller tilladelse, hvorover gaderne bliver smalle, så man undertiden ilde kan med vogne, når de mødes, fremkomme«²⁾.og i

1581 befalede kongen, at der årlig skulle afholdes syn over alle kælderhalse, bislag, skure og boder, som var bygget »udenfor tagdryp«, og at nedbryde dem, der var bygget i gader, hvor to vogne ikke kunne passere hinanden, med mindre ejerne kunne opnå en overenskomst med magistraten om at betale en mindre leje af dem. Betingelserne skærpedes yderligere 1602.

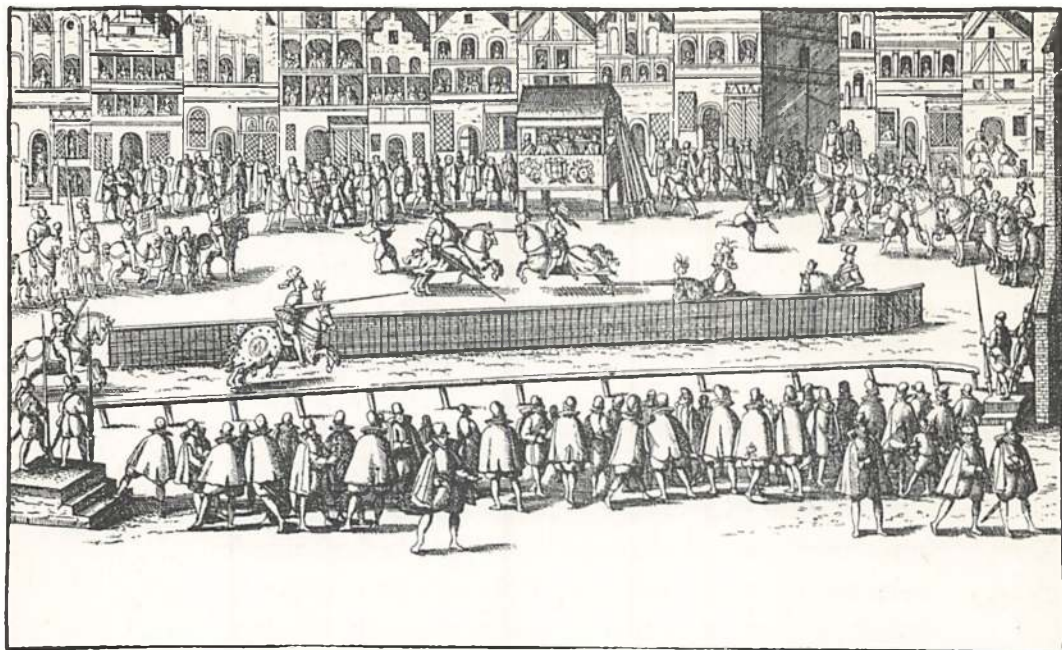
Der synes i det hele taget at have været en vis modsætning mellem magistratens og borgernes opfattelse af gadernes anvendelse og vedligeholdelse. I 1581 pålagdes det borgerne, »at de holde gaderne for deres huse og gårde smukt jævnt brolagte«. Dette synes dog ikke at være sket, for otte år senere i 1589 beklagede kongen sig til magistraten over deres tilstand. Brolægningen var ujævn og lå højt på den ene side, men lavt på den anden, »somme steder også en sten eller flere liggende over hverandre, at man med stor besværlighed må fare derover, undertiden også vogne sønderbrydes, når den ene møder den anden og må vige hverandre udi sådanne ujevne veje«³⁾. Det kunne undertiden ligefrem være forbundet med livsfare at køre og ride på byens gader, og når det derfor i en forordning om deres renligholdelse 1620 hævdes, at dette ikke ville kunne gennemføres, med mindre den gamle brolægning blev brudt op og erstattet af en ny, hvor begge vejsider blev brolagt samtidig, så ville dette også kunne komme trafikken til gode⁴⁾. Midt i gaden skulle der lægges en række »rygsten«, hvorfra brolægningen på begge sider skulle skråne ned mod rendestene, der skulle kunne optage nedbøren og gadernes skarn. I hvor høj grad dette kunne ske, afhang

imidlertid af deres fald. I 1607 havde Christian IV således hævdet, at urenligheden i kvarteret omkring Østergade og Højbrostræde skyldtes, at de ikke havde fald ned mod Stranden, og det derfor ved heftige regnskyl var vanskeligt at komme fra den ene gade til den anden.

Mange af rendestenene var foret med træ, og i 1647 fik byfogden ordre til at lade dem rense og dække de rendestene, der lå på tværs af gaderne, med brædder.

Trods gadernes dårlige tilstand var der adskillige, som i høje toner priste byens fortræffelighed og blandt disse ingen ringere end fyrst Christian den Yngre af Anhalt, der under et besøg i Danmark 1623 i sin dagbog bl.a. bemærkede, at »byen har vel snævre gader, men dog smukke huse . . . den har et lystigt udseende udefra på grund af de mange tårne og smukke bygninger, og kongen giver indbyggerne stor befordring og fremme for deres håndtering, hvorfor han også er elsket meget af disse undersåtter«⁵⁾.

Trods den rosende omtale af byen var brolægningen vedblivende slet, ujævn og besværlig at køre på, og det gjorde ikke dens tilstand bedre, at borgerne benyttede gaderne som losseplads. Ælte om vinteren, støv og snavs om sommeren var københavnernes lod, når de bevægede sig i byen. Derfor må det have været en blandet fornøjelse både at være tilskuer og deltager i det store, festlige og prægtige kroningsoptog fra slottet til Frue Kirke i anledning af Frederik II's kroning 1559, selv om gaderne var strøet med blomster og grene »som om man gik i en lystig skov«⁶⁾. Gadernes smuds må også have generet deltagerne i Christian IV's



*Turnering på Gammeltorv i anledning af Frederik II's kroning 1559.
Billedet er ikke topografisk korrekt, men giver et indtryk
af nogle af datidens hustyper. Detail af stik af Casper Ens.*

kroningsfestligheder i august 1596, der kulminerede med en turnering på Gammeltorv, hvor sikkert mange har fået »støv i øjnene«.

I vognmændenes skrå fra 1610 pålagdes det sandagerne, der udgjorde det såkaldte »lille vognmands-laug«, at foruden deres væsentligste opgave, som bestod i at køre grus og sand til byggepladser, sammen med de egentlige vognmænd at medvirke til at få dagrenovationen kørt bort⁷⁾. Dette arbejde synes de at have taget sig let, for da »den store urenhed og omflødighed udi gader og stræder og på adskillige andre steder her i byen, som dagligen hver mand til vederstyggelighed og afsky formeres og tiltager«, pålagde kongen i 1620 magistraten at finde en ordning til gadernes renlighed.

Forordninger og påbud viste sig dog ganske frugtesløse, og den spanske gesandt i København fra 1648-1658 Bernardino de Rebolledo bemærkede ironisk, at »der er intet støv om sommeren, og intet smuds på gaden om vinteren, thi i den førstnævnte årstid regner det meget ofte, og i den sidstnævnte er alt frosset til is . . .«⁸⁾.

I håb om at få forholdene bragt i orden udnævntes 1661 en generalrenovationsdirektør, der fik stillet 24 mand til disposition forsynet med det tilstrækkeligt antal vogne og heste. Udgifterne pålignedes byens borgere i form af en fast udgift, men lige lidt hjalp det. I 1664 mente man endelig at have fundet en løsning på spørgsmålet ved at dele renligholdelsen af de offentlige pladser mellem magistraten og generaldirektøren, medens vognmændene mod betaling skulle tage sig af gaderne. Da heller ikke denne fint udtænkte ordning virkede efter sin hensigt, og da en række andre forsøg faldt ud med samme resultat, besluttede kongen sig endelig til i 1702 at lade dagrenovationens fjernelse bortlicitere.

Med brolægningen var man heller ikke kommet et skridt videre. Efter en regnbyge »kunde man, hvor gaderne lå sidt, gå i vand til over knæerne«, hed det 1673⁹⁾. Andre gader var så snævre og krumme, at de ikke kunne benyttes til vognkørsel. Asylgade var en af dem. Gennem den kunne man ikke engang køre med en trillebør, og beboerne kunne fra deres vinduer række hinanden hånden tværs over gaden¹⁰⁾.

I 1670 var der blevet givet befaling til at lade det ny Kongetorv, Kongens Nytorv, brolægge, og i en for-

ordning af 21. maj 1680 (om gadernes renovation og brolægning) blev det pålagt borgerne at sørge for gadernes brolægning. Da disse blev ødelagt af den hyppige kørsel med beslagne arbejdsvogne, blev det 1682 forbudt at anvende jernbeslag om hjulene, og tre år senere at køre »umanerlig fast«, d.v.s. hurtigt, med dem. Skulle vognene holde ved et hus, skulle det ske så tæt ved det, at trafikken ikke generedes, og af samme grund måtte fraspændte vogne ikke holde på gaderne, ej heller for at blive reparerede. Andre hensyn forbød amagerbønder og arbejdsvogne at køre over Højbro. I stedet skulle de benytte Holmens Bro¹¹⁾. Den kongelige familie skulle sikkert skånes både for synet af disse simple folk og deres vogne, og for den ækle duft de førte med sig.

Endnu i 1702 var gaderne — beretter en rejsende, der besøgte København — dårligt brolagte og i regnvejr et ufremkommeligt morads, »thi uagtet politiet er udmærket i mange andre ting, så har man dog ikke fundet nogen måde at gøre gaderne godt rene, også er der ligeså meget støv om sommeren som i London«.

Den ny ordning med at bortlicitere dagrenovationen synes ikke at have båret mere frugt end så mange andre ideer om renovationens bortkørsel, for af en skrivelse fra Politi- og Kommercekollegiet i 1714 til politimesteren fremgår det, »at indbyggerne ikke passe på at lade sammenfeje skarnet på deres fortov på de dage og tider, karrerne komme at bortføre det, men enten sammenfeje det om lørdagen og andre helligdagsaftener i dynger, hvilke siden straks igen udkøres og udspredes på gaden, førend det bliver bortført eller

og de ganske lade urenligheder ligge usammenfejret, da skarnvognene og køre det forbi uden at tage det med«. I »Ulysses von Ithacia« hævder Holberg, at gaderne i juli måned er upåklagelige, men »i resten af året kan man næppe gå uden fare for at drukne i skarn«.



*Græbrødretorv 1755 med bislag, boder og trafik.
Tegning af Joban Jacob Bruun.*

Det gjorde ikke byen mere tiltrækkende, at såvel mindre stræder som også de fornemste gader stadig »vare defigurerede ved skure, svegbuer, boder, bislag, stakitter, kjælderhalse og deslige udbygninger, ved hvilke adskillige personer holdte fal: kjød, fisk og deslige vare, så at staden havde ikke alene en hæslig anseelse, men det samme forårsagede også, at man med vogne og karosser ikke kunde komme frem og tilbage«, fortæller Holberg.

Alt dette var vel grunden til, at det såkaldte »magistratsmåneskin« blev afskaffet i 1714, og at gadelygterne fremtidig skulle være tændt, uanset om det var måneskin eller ej.

III

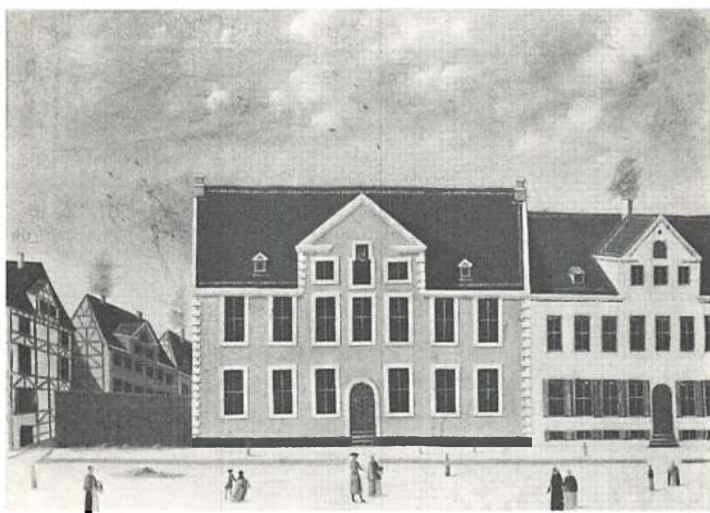
EN HERLIG, MEN SKIDEN STAD

Onsdag den 20. oktober 1728 om aftenen opstod der brand i et hus på hjørnet af Lille St. Clemensstræde og Vestervold — omtrent hvor Paladshotellet nu er beliggende — og da der blæste en stærk sydvestenvind førtes flammerne » med stor voldsomhed mod de nærmeste huse«. Ingen kunne på dette tidspunkt forudse omfanget af den kommende katastrofe, som en lang række uheldige omstændigheder bidrog til: først og fremmest at ledelsen af slukningsarbejdet svigtede, og at brandfolkene efter en sprøjteprøve samme dag sad berusede rundt om på byens værtshuse; desuden manglede man vand, fordi ledningsnettet var under reparation, og byens kommandant af frygt for at soldaterne skulle desertere nægtede at åbne Vesterport, så man kunne hente vand i stadsgraven. Da der yderligere udbrød brand i en bryggergård på Nørregade, blev situationen håbløs, også fordi vogne med bohave, nysgerrige, der stimlede sammen, og folk, der flygtede fra de brændende kvarterer, spærrede de snævre gader, så brandmandskabet, der efterhånden var blevet ædru, ikke kunne komme frem, og da man endelig om lørdagen den 23. oktober fik ilden bekæmpet, var foruden en lang række offentlige bygninger og kirker 1.670 huse blevet lagt i aske - eller henved to trediedel af »Absalonstaden«.

For dem, der mistede alt, hvad de ejede af jordisk gods, må de svinske tilstande på gaderne have været en

sand prøvelse, for som Holberg siger, det var ikke noget usædvanligt syn at »se dem traske i skarnet, der nys havde kjørt i deres prægtige vogne«.

Mærkelig nok synes genopbygningen ikke at have bedret forholdene på gaderne- ihvert fald ikke i »stræderne og gyderne, hvor »de cloakiske stanke« står så tæt, at de hverken kan dæmpes ved Eau de Rose eller dræbes med vinånd og klor: Herinde blander sig byens miasmer, stiger tilvejs som en fedtet sky, der ikke kan komme væk over hustagene, men bliver hængende død i luften, massiv og ubevægelig, lænket til sit arnested. Af tusinde ækle ting er den sammensat. Hver virksomhed har leveret sit bidrag til hovedstadens dårlige ånde. Fra slagterboderne kommer den fade lugt af



*Parti af St. Peders Stræde ved Walkendorffs Kollegium
i slutningen af 1740'erne. Til venstre Teglgårdsstræde.
Bemærk den åbne rendesten og skidtbunken til venstre.
Maleri af Rach og Eegberg.*

blod og friske tarme, fra fiskebløderne stanken af torsk og pöckelsild, tilsat et skud rådenskab fra det nærliggende garveri«.

Således har digteren Hans Hartvig Seedorf meget levende og malerisk beskrevet de uhumske tilstande, og det var virkelig det indtryk, København gjorde i 1700-tallet. »Hullede, ujævne og skidne lå gaderne hen«, som Hugo Matthiessen skriver i sin fortræffelige bog om »Københavnske Gader 1728-1795«. I 1747 — siger han — påtalte politimesteren den uforsvarlige måde, på hvilken brolægningen fornyedes, idet gaderne ikke havde det fornødne fald og yderligere forhøjedes på grund af slet anlagte rendestene. Broinspektøren var



*Kongens Nytorv med Hovedvagten, der lå mellem nuværende Hovedvagtsgade og Ny Adelgade, i slutningen af 1740'erne.
Bemærk slagterboderne i huset til højre for denne.
Maleri af Raab og Eegberg.*

en »gammel, tung mand, af naturen from, men tillige efterladen«, brolæggerne »trodsige, hengivne til fylderier og lade«¹²⁾.

Trods arkitekten Lauritz de Thurahs udtalelse 1748 i sit kobberstukne værk: »Hafnia Hodierna«, hvori han stolt beretter, at København var »herlig bebygget«, synes forholdene ikke at have ændret sig. I 1764 mistede myndighederne endelig tålmodigheden og gav ordre til at brolægge gaderne under eet - fra den ene ende til den anden - og lade udgifterne fordele mellem husejerne, hvorimod fortovene »måtte ankomme på ejerne selv og ikke skulde vedkomme den almindelige brolægning«¹³⁾.

Troen på, at gaderne nu ville blive sat forsvarligt i stand, viste sig hurtigt ikke at holde stik, og allerede i 1765 blev der nedsat en særlig trottoirkommission til at tage sig af fortovene. Som rådgiver ansattes den indkaldte franske ingeniør Jean Marmillod, og allerede inden Frederik V's død 1766 var arbejdet med de første fortove i gang ved Holmens Kanal. Marmillod udarbejdede også et forslag til brolægning af hele strækningen fra Kongens Nytorv til Vesterport med fortove. Projektet godkendtes 1771 af kongen, og skønt det kort efter udvidedes med Vesterbrogade indtil Frederiksberg Alle, synes arbejdet at have være fuldendt allerede sommeren 1772, og de såkaldte »små alleer« udenfor Vesterport at være blevet plantet.

Samtidig forbedredes gadebelysningen efter en kabinetsordre fra Struensee med 309 nye lygter, således at den ialt kom til at bestå af 1.175 lygter. For at give de gamle lygter større belysningsevne forsynedes de

med engelsk glas, og hvor det skønnedes nødvendigt desuden med reflektorer bag flammerne.

Som det var at vente, blev de ny fortove ikke respekteret. Der blev både kørt og redet på dem, hvorved »fliserne tog mærkelig skade, spaltedes og gik i stykker«¹⁴⁾. Det blev derfor forbudt at benytte dem til kørsel med trillebøre og at slænge tunge ting ned på dem.

Under Struensee synes gaderne en tid at være blevet bedre renligholdt, men de gamle tilstande vendte snart tilbage, og i 1784 udtalte politimesteren Chr. Fædder, at han efter tolv års forløb var kommet til det resultat, at »værket overhovedet ikke med nogen slags indretning kunde komme til fuldkommenhed«. Grunden var, mente han, »den bestandige vognfærdsel, fejeskarnets og anden urenligheds udkastelse fra husene, den uophørlige gravning og opbrydning af brolægningen ved vandrendernes reparation, lossepladsernes fjerne beliggenhed, vinterens foranderlige vejrlig af stærk frost, megen sne og tøvejr, og fremfor alt »stadens nedrige beliggenhed på tildels opfyldt grund«¹⁵⁾. Og så nævner han endda ikke med rene ord byens værste svøbe: rendestenene, der for at citere Hugo Matthiessen »som en slange krøb gennem strædet fyldt med edder og forgift og rede til at anstifte ulykker, hvis den standsedes i sit løb. Renderne flød jo ikke med regnvand alene. Ækelhed randt fra hver mands port ud i dem, fra gade til gade, stadig følgende faldet, banede strømmen sig vej i det dybe leje, indtil den endelig — gennem slamkisternes mudderyldte gruber — førtes ud i kanalen«¹⁶⁾. Knud Lyne

Rahbek hørte til dem, der på sin egen krop havde mærket dem i al deres gru. Da han en dag i 1772 i det fornemme Amalienborgkvarter ville krydse den brede rendesten på St. Annæ Plads ved at træde ud på en bunke dynd, der havde samlet sig midt i strømmen, sank han i »uden at nå bund, så jeg ydermere faldt på det andet knæ og havde meget ondt med at komme op og aldeles tilsølet, og til spektakel for alle forbigående at nå hjem«¹⁷⁾.

Det var iøvrigt i samme rendesten, der ti år tidligere var blevet fundet et næsten oprådnnet lig af en nyfødt dreng, stukket ind under et rendestensbrædt¹⁸⁾.

Overalt i byen var forholdene de samme. I rendestene blandedes regnvand med husholdningsaffald, latrin og affald fra brændevinsbrændernes kvæghold, ligesom det heller ikke var noget usædvanligt syn at se priveternes uhumske indhold ved hjælp af vandpostenes spildevand glide med strømmen ned ad gaderne, udbredende især om sommeren en frygtelig stank, der dog ikke synes at have generet datiden synderligt, ligeså lidt som den synes at have forstået den smittefare, de åbne rendestene frembød. Tilstoppedes de, var det ikke usædvanligt, at de i regnvejr oversvømmede gaderne, og det hørte ikke til undtagelsen, at deres ækelheder med vandet sivede ned i de mange kælderlejligheder, som byen dengang var rig på, og ødelagde beboernes ejendele. Men så længe befolkningen stod uforstående overfor en forbedring af de hygiejniske forhold, havde myndighedernes gentagne påbud om renovationens fjernelse ingen særlig virkning. Gennem størstedelen af 1700-tallet førte de en håbløs kamp for

at ændre tilstandene. En særlig brolægningsskmission, der blev nedsat 1777, og en forordning om gadernes, torvenes og pladsernes brolægning resulterede imidlertid i, at allerede året efter var både Slotspladsen og Kongens Nytorv blevet brolagt, hvorefter der blev taget fat bl.a. på Gothersgade, Bredgade og Gammelstrand.

Byens anden store brand 1795 kom yderligere myndighederne til hjælp!

IV

TRAFIK OG HONNET AMBITION

Vejene og gaderne er den scene, hvor det pulserende liv udfolder sig i al dets brogede mangfoldighed, hvad enten det sker på baggrund af en landlig idyl eller mellem en bys kulisser. Indtil jernbanerne midt i forrige århundrede begyndte at sprede deres net af skinner ud over landet, var hesten og vognen som i oldtiden de eneste transportmidler, der fandtes; bortset fra båden. En særlig glorie omgav rytteren. Højt hævet over den gemene hob vakte han beundring — undertiden frygt. Hesten bragte ham milevidt omkring — hurtigt og let — og med hesten delte han krigens barske håndværk og jagtens glæder. Men folkeviseord: »de fruer de åg, hr. Jens han red« viser imidlertid, at kvinder af stand tidligt over længere afstande foretrak vognen fremfor hesten, der dog som oftest af frygt for overfald var ledsaget af bevæbnede ryttere. »Vi mødte ham allerede i oldtiden — beretter digteren Hans Hartvig Seedorff¹⁹⁾ — som en vagtsom bedækning for vogntoget af kvinder og børn, og gennem hele middelalderen er det hovedsagelig ham, der befarer Danmarks utrygge landeveje, og hans ridt er tæt forbundet med tidernes uro, med korstog, hæropbud og krigshandlinger«. Og i byernes snævre og krumme gader fik hans ilsomme ridt brolægningen til at gungre under hestens hove og folk til ængsteligt at trykke sig ind til husmurene for ikke at blive væltet over ende. Hyggeligt og beroligende virkede derimod

vognernes langsomme duven gennem gaderne og fodgængernes trippen på den ujævne brolægning, festligt og fornøjeligt den store tilstrømning til markederne på byens torve og pladser, men størst indtryk gjorde alligevel de farvestrålende processionser, gejstligheden på kirkelige højtidsdage satte i scene til guds ære og helgenernes pris, og de prægtige optog, der fandt sted ved fyrstebrylluper og andre begivenheder i kongehuset. Da strømmede alle mand af huse, og gaderne var myldrende fulde af folk, som ikke ville gå glip af det strålende syn. Det var datidens teater, og gadens strålende skuespil var en munter oplevelse i den grå hverdag, som man levede længe på.

Allerede i middelalderen var håndværkere og andre næringsdrivende samlet i laug, hvis regler der var fastsat strenge straffe for at bryde. Som oftest havde de, der havde fælles erhverv bopæl i samme gade, og endnu erindres dette i enkelte gadenavne, f.eks. boede de københavnske garvere i Skindergade og skomagerne i Skoubogade, hvis egentlige navn: Suderboderne betyder skoboderne. Om vognmændene, som særlig har vor interesse, i middelalderen har boet i samme gade vides ikke, men det er fristende at forestille sig, at Vognmagergade eller Vognmandsgade, som den kaldes 1568, var deres tilholdssted. Laugets ældste skrå eller artikler fra 1478, der stadsfæstedes 1518 af borgmestre og råd, giver et indblik i deres arbejde og vilkår på Christian I's og hans efterfølgeres tid. Mod en vis betaling skulle de være villige til at køre for kongen og for byen, ligesom de var forpligtet til at køre gødning og fjerne affaldet i byens gader. Men dette krævede, at

de i hvert fald var i besiddelse af to forskellige vogne: en til personkørsel og en til arbejdskørsel, og begge vogntyper har derfor sikkert været et dagligdags syn i det middelalderlige København.



Engelsk »Karm«, sikkert af samme type som blev brugt i Danmark.

Naturligvis fandtes der også dem, der havde egen vogn og lad os nu følge Hans Hartvig Seedorff på en køretur²⁰⁾: »I en rummelig kasse på fire hjul kører en yndig pigeskare gennem staden, vogtet af en lidt ældre chaperone, som i stående stilling holder sig fast til forsmækken og spærrer udsigten for fartøjets køresvend, der kaster sine blikke bagud til vognens søde last. Fire smukt snoede søjler bærer karmens »spærklæder«, som på grund af varmen er slået tilside, men som — hvis en byge skulde true eller de bramfri tilråb blive for stærke — hurtigt kan drages fra . . .«. Køresvenden red på den ene af de tre heste, som en sådan »karm« var forspændt.

Middelalderen gled jævnt over i renæssancen, og i 1610 fik vognmændene i København en ny skrål. Det krævedes nu for at blive medlem af laug, der bestod

af 40 vognmænd, at man ejede to par gode heste og to vogne, som dels kunne anvendes til landevejskørsel, dels til kørsel i byens gader. Imidlertid var det antal vogne, de disponerede over, ikke altid tilstrækkeligt stort, og det var derfor tilladt bønder og andre, der havde vogne, at køre for købmænd og kræmmere, der ønskede at deltage i markederne på Sjælland, men det vides også, at vognmandslaugene både i København, i Helsingør, i Køge og i Roskilde forsøgte at hindre hinanden i at påtage sig fragtkørsel på åben gade i andre byer end dem, de var hjemmehørende i. Vognmændenes kår var i det hele taget ikke lette — ihvert fald ikke i København. Når de f.eks. kørte for fremmede og passerede gennem stadens porte, skulle de til underretning for byfogeden meddele portvagten, for hvem de kørte, og på hvilket herberg deres passagerer ville tage ophold. Undlod de dette, skulle de dømmes til i tre dage at bære »den spanske kappe« og tilbringe tre nætter i rådhuskælderen. Endvidere var lauget forpligtet til altid at have et par heste i beredskab til i ildebrandstilfælde at spænde for byens sprøjte, ligesom det var vognmændenes pligt at sørge for, at der blev transporteret vand til brandstedet, fyrehager og stiger.

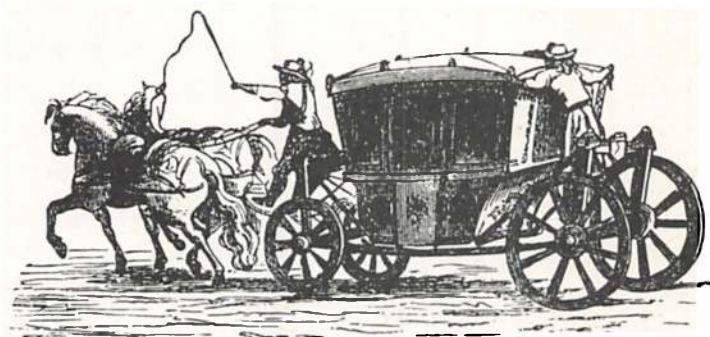
Få år efter at skråen 1610 var blevet vedtaget, ophævedes alle skråer, men da tiden hurtigt viste sig ikke at være moden til fuld næringsfrihed, fik vognmændene i 1622 en ny skrå, der dog i alt væsentligt indeholdt de samme bestemmelser som den gamle. For at undgå at de tog overpris for vognleje, blev taksterne slået op i deres laugshus, på Rådhuset og ved Stranden. De skulle nu også påtage sig forsendelsen af breve, og



*Udsigt mod København fra vest 1587.
I forgrunden en kuskvogn forspændt tre beste.
Fra Braunius: Theatrum urbium.*

dette blev den spæde begyndelse til vognmændenes postkørsel, som derefter i godt 350 år satte sit præg på landevejstrafiken. Men trods den forøgede anvendelse af vognmændene betragtede disse dog stadig person- og fragtkørslen som deres egentlige opgave, og det mærkedes naturligvis især i byens snævre gader, hvor det kunne være vanskeligt at manøvrere med de store tunge vogne, som middelalderens »karme« i årenes løb havde udviklet sig til. »Hjulene var blevet skudt forud og bagud, således at vognbunden hang ned som en mægtig mave — skriver Seedorff ²¹⁾. Tidens trang til pragt og farver havde gjort sig gældende i en tøjlesløs udsmykning. Det stive, slingrende uhyre strålende i rødt og gult. Forgylde beslag lynede i solen og spærlagnerne bølgede efter »himmelsengen« som spraglede turneringsbannere«.

Tydligere kan disse vogne vist ikke beskrives, men behagelige at køre i har de ikke været. Fjebre manglede ganske, og på de toppede brosten er passagererne blevet kastet fra den ene side af vognen til den anden, og blot en kort køretur har sikkert givet mange ømme pletter. »Dog priset være Herren: Lindringen var på vej. To nye opfindelser trængte fra de sydlige lande op til Danmark og førte balsam med sig til de stødte partier. Den første var kuskvognen . . .«, beretter Seedorff²²⁾, der mener, at den i virkeligheden blot var en almindelig kurvevogn med kaleche og døre og med et agebrædt ophængt som en slags gyngemellem vognsiderne. Men selv om den ved sin fremkomst var blevet modtaget med begejstring, fortrængtes den dog



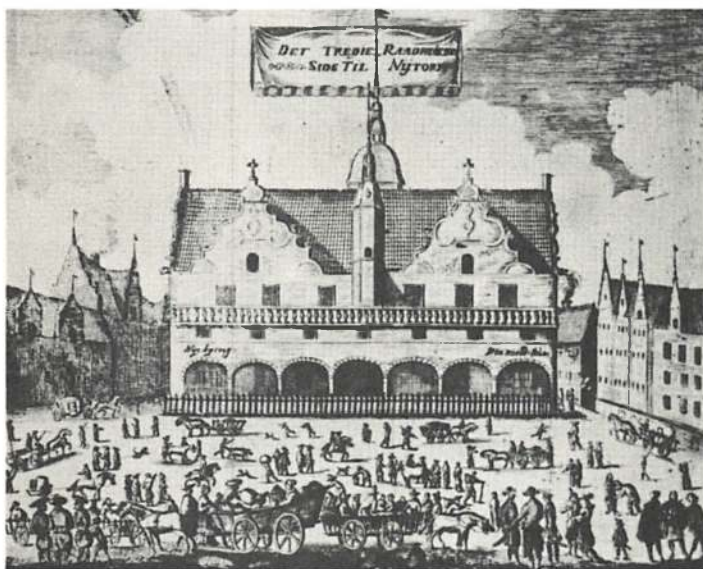
*Svensk karosse af samme type som blev brugt i Danmark i 1600-tallet.
Detaille af stik i Dahlbergs: Suecia.*

snart af karossen, I historikeren Troels-Lunds beskrivelse af denne hedder det: »Man anbragte de fire senge- stolper på selve akslerne, forbandt de to forreste stolper toppunkter og ligeledes de tvende bageste med tværstænger og ophængte så i disse ved læderremme hele vognkassen. Himmelsengen blev til en hængekøje

eller rettere til en bærestol, der ophængt som en gyngelod sig køre på hjul. En nødvendig følge af den nye form var, at døren (ligesom i kuskvognen) måtte anbringes på siden. Overtrækket, der tidligere havde været klæde, ombyttedes snart med det uigennemtrængelige læder«²³⁾.

Fra Frederik II's tid var denne vogntype meget populær hos adelen og det velstående borgerskab. Kongen benyttede den som gave, og bl.a. skænkede Frederik III i 1662 biskop Hans Swane, Københavns fire borgmestre og stadshauptmand Frederik Thuresen hver en karosse²⁴⁾.

Af forfængelighed, men vel også fordi udgifterne



*Københavns tredie rådhus set fra Nytorv. I forgrunden et udsnit af byens folkeliv og forskellige vogntyper, ca. 1670.
Stik i Resens: Danske Atlas.*

var relative små, som den franske adelsmand de Vrigny, der besøgte København i 1702, oplyser, blev det efterhånden almindeligt, at enhver borger med respekt for sig selv holdt hest og vogn ²⁵⁾. Og det synes ikke at have virket særlig afskrækkende på dem, at der 1680 var blevet udskrevet en særlig skat på 40 rdlr. for hver karosse ²⁶⁾.

Som undskyldning for at holde vogn tjente naturligvis gadernes søle og uhumskheder, der tilsmudsede og ødelagde sko og klæder, og det var jo ikke altid man kunne få fat på en lejekaret, når man stod og skulle bruge den. Men at mange utvivlsomt har måttet spænde livremmen ind for at kunne tilfredsstille deres honnøtte ambition fremgår af de Vrignys's udtalelse, at personer af middelstanden — især kvinder — ofte måtte blive hjemme fra kirke, når de ikke kunne komme til at køre, fordi deres heste enten var blevet syge eller en af dem var død, og de ikke havde råd til at købe en anden ²⁷⁾.

Vognenes staffering og udstyr gav også prestige, og mange offrede derfor store summer på deres udseende. Rigmænds vogne var ofte forgyldte eller forsølvede og udvendig prydede med malerier og indvendig betrukket med fløjl med guld- og sølvfrynser. »Kongens fineste vogn var en stadselig fransøisk karosse, som var rigt forsynet med billedskjærerarbejde og med drevne prydelser af forgyldt metal udvendig, indvendig var den betrukket med rødt fløjl med rig besætning af gyldne galoner, fryndser, kniplinger og hængedupper, og de røde damaskes gardiner var opkræmpede med gyldne bånd. Den hængende karm vuggede let i sine stærke

remme, men den opfindelse at anbringe kuskæsædet på selve kareten tilhører en nyere tid; i gamle dage sad bukken på jernstænger, der udgik fra undervognen og balancerede fire alen tilvejs; kudsken var herved udsat for sådanne stød, at han måtte spændes fast til sædet og have fødderne i foderaler, som var anbragt bag forsmækken«²⁸⁾.

Rent bortset fra at det for kuske må have været en meget ubehagelig plads, er det sikkert sket — ikke een men mange gange ved de vældige ryk, det må have givet i vognen, når den stødte mod en særlig fremspringende sten i den ujævne brolægning, at han er styrtet ned, blevet forslået og tilsvinet, men at det ikke kan have virket afskrækkende på vognens ejere, fortæller Holberg i en af sine epistler, for man »så folk af måde­lig stand age i forgyldte karosser og lade sig se udi equi­pater, som en ambassadeur ikke vilde skamme sig ved udi et indtog«²⁹⁾.

Sådanne folk har sikkert set ned på dem, der var tilfredse med at benytte hyrevogne, selv om disse jo i virkeligheden for mange var ganske uundværlige, hvad der fremgår af en udtalelse fra politiet i 1705 i anledning af, at hyrekuskene have ansøgt om tilladelse til at danne deres eget laug: »Hyrekarosser synes vel altid — hed det i denne — at blive fornødne for den store nytte og kommoditet, både fremmede og indbyggere kunne have af dem, besynderlig hoffolk og andre fornemme, som på høje steder kunne have at forrette, og ej alle have lejlighed selv at holde egen vogn. Og omend skønt gemene folk tidt uden nødvendighed til barnedåb, vielser, begravelser og kirkegang bruge leje-

karosser, som både fylde, skidne og slide gaderne, så og give alledning til adskillig overdådighed, så er det dog i almindelighed en sparsomhed for fattige folk, at 3 eller 4 sammen i sådanne hæderlige adfærde kunne med en ringe udgift for en karosse spare deres tøj og klæder udi forefaldende slud og uvejr, endelig er at formode, at om lejekarosser nogenledes bleve bragte i skik og håndhævede, at indbyggerne derved skulle profitere og karosseres tal i almindelighed blive formindsket, såsom hæderlige borgere og betjente skulle langt hellere bruge en skikkelig lejevogn på få ordinaire tider, de den kunne behøve, end ruinere sig ved at holde egen vogn år ind og ud«³⁰⁾.

Intet nyt under solen eller med andre ord og i nutidens sprog, myndighederne foretrak også dengang en art kollektiv trafik fremfor den individuelle vognkørsel, og gav derfor den 16. oktober 1705 hyrekuskene tilladelse til at oprette deres eget laug, der straks fik 30 medlemmer, som hver disponerede over to lukkede vogne og fire heste, der foruden indenbys kørsel også måtte anvendes til længere rejser rundt om i landet. Når vognmændene ikke selv havde været i stand til at klare hyrevognskørslen, skyldtes det bl.a., at de havde få anmeldelsessteder. Således kunne man kun henvende sig om kørsel i en bestemt kælder og ved Stranden for enden af Færgestræde ved nuværende Højbro Plads, hvor der fra gammel tid havde været holdeplads, men stod man pludselig og skulle bruge en vogn, var det ikke altid muligt at få sendt bud efter en, især hvis man boede i den modsatte ende af byen³¹⁾.

Hyrevognenes antal voksede nu i takt med efterspørgslen. Allerede i 1711 fandtes der i København ikke mindre end 81 hyrevogne, og i 1727 var hyrekuskerne i stand til at udleje 104 kareter og tyve chaiser d.v.s. bærestole, men deres succés huede naturligvis ikke vognmændene, der i 1729 indgav en klage over, at de foruden kareter også udlejede hele og halve chaiser — endog til rejser langt ud i landet.

Portechaiser eller bærestole var i årene før byens



Portchaise eller bærestol. I baggrunden porten til køkkeninspektør Beckers gård på Købmagergade. Detaille af maleri af Raab og Eegberg.

brand 1728 blevet et meget populært transportmiddel indenfor voldene. Det var især damer, som benyttede sig af dem, da de ikke ville risikere at få deres tøj og sko ødelagt i gadernes søle, men da de var meget billige at leje, benyttedes de også i vid udstrækning af mænd. 1726 meddeltes det således i »Extraordinære Relationer«, at »den for nogle år siden her i byen begyndte magelige voiture med de bekendte bære-chaiser (*er*) bleven sat fuldkommen i værk, da en sikker entrepreneur deaf med tilstrækkelig antal lader byen forsyne for en meget billig betaling . . . og ere samme chaiser alle tider parate på Kongens Nytorv, Ulfeldts Plads d.v.s Gråbrødretorv, Vandkunsten og ved St. Nikolaj Kirke i »Kongen af Sverig« at bekomme«³²⁾.

Trængslen af de mange køretøjer og portechaiser i byens gader gav ofte anledning til stridigheder, særlig fordi kuskene ikke ville vige for bærestolenes portører, »endskjønt kuskene af portørerne bliver tilråbt, anstille merbemeldte kuske sig dog så modvillige, at de hverken vil holde stille ej heller til side kjøre«, hvorved »portørerne så vel som og hvem der af chaiserne sig lade betjene, stilles ofte i største fare på liv og helbred«³³⁾.

I snævre gader, der ofte manglede fortov, og hvor rendestenene virkede som faldgruber, var disse tilstande i længden uholdbare, og 1727 fik kuskene derfor tilhold om enten at holde stille eller vige for portechaiserne, men på grund af vognenes voldsomme fart og stridigheder mellem de private vogne og hyrevognene, om hvem der kunne køre hurtigst, formindskedes ulykkernes antal ikke nævneværdigt, og selv i

hovedgaderne, der dog var bredere end sidegaderne, indtraf der ofte ulykker som følge af den voldsomme trafik. Chaiser, karioler, faeton'er, diable'r, eller hvad de lettere vogntyper nu allesammen hed, der i antal langt overskred de tunge karosser, prægede efterhånden gadebilledet, og i denne vrimmel af elegante køretøjer virkede bøndernes pindevogne »som spurve mellem strålende papegøjer«³⁴). »Piskene knaldede og hovslagene klappede, højt fra sin buk hidsede herskabskusken hestene frem, medens hans lange overskæg bølgede for vinden . . .«, for at citere Hugo Matthiessen. Af hensyn til den offentlige sikkerhed blev det 1755 påbudt hyrekuske, vognmænd, møllere og bryggere at forsyne deres vogne med det nummer, de havde i lauget, og selv om egentlige færdselsregler endnu ikke eksisterede, fik kuskene i 1758 ordre til altid at holde til højre. At dette ikke blev overholdt, synes der ikke at herske nogen tvivl om, ligeså lidt som det har haft nogen indflydelse på vognenes hidsige kørsel, for i 1765 kunne man i »Patrollen« læse, at »den skarnagerkarl, som i en af gaderne forårsagede så stor opsigt og skade ved sin kjørsel, bliver ventelig spanskfodgjænger (d.v.s. han bliver dømt til at bære den spanske kappe), om han slipper dermed«. En halv snes år efter udtalte rådmand Bech: »Mig synes, at alle vogne burde tilholdes at køre på højre side af gaden, da fortovet var for de gående og midten af gaden for de vogne, som havde nødig at udvige«. Vognenes uhemmede kørsel var sikkert også en af grundene til, at chaiserne i 1760'erne efterhånden forsvandt fra gaderne.



Trafik på Kongens Nytorv 1756. Tegning af Johan Jacob Bruun.

Hos mange efterlod de imidlertid et stort savn. De var billige i drift, relativt behagelige at sidde i, og bærerne var i stand til at sno sig gennem trafikken helt anderledes let end de hestetrukne kareter og hyrevogne. Det kan derfor ikke have været nogen tilfældighed, at »Politivennen« i 1799 påankede manglen på portechaisers og med et suk konstaterede, at »de komme neppe i brug igjen som i gamle dage«.

Skønt politiet i 1780 så sig nødsaget til at skride ind mod den vilde jagt i gaderne som følge af »al den jammerlige ulykke, som herved er forvoldt i byen på et års tid«³⁵⁾, og beordre vogne og ryttere til kun at køre og ride »i en liden mådelig trav eller såkaldet lonte-trav« og arbejdsvogne med læs til kun at bevæge sig frem fod for fod, synes heller ikke denne ordre at have haft nogen effekt, for i 1791 oplyses det i »Skilderie af vore

Tider«, at »kåd som hingstene, der trækker ham, og stolt af sin herre« giver herskabskusken uden at skele hverken til højre eller venstre hestene tøjlen, og »først da, når han af skriget kan merke, at en ulykkelig fodgiænger er anstødt eller overkiørt, råber han varschou og iler med fordoblet fart af sigte«³⁶⁾ — alt medens myndighederne var ved at fortvivle, da de ikke vidste, hvad de skulle stille op imod de ustyrlige kuske, som i tillid til deres herskabs beskyttelse gjorde lige, hvad der passede dem.

Når sneen om vinteren dækkede by og land med sit hvide tæppe, kom kanerne frem til stor fornøjelse for høj som for lav. »Den 18. februar 1679 — fortælles det således — har Hans kgl. Højhed Prins Frederik udenfor Nørreport på Peblingesø med en anselig slædefart og ringkøren ved trompeters lyd og klingende kærpauker sig forlystet, og det udi en stor mængde folks påsyn, hvilke sig over Hans kgl., Højheds nærværelse, som med Prinsessen af Tarante kørte foran, hjærteligen frydede. Derpå fulgte nogle grever og andre fornemme kavallerer; disse førte hver besynderlig (*for sig*) en af de højadelige hofdamer i deres karm, hvilke med hel kostelige dækkener vare bedækkede og hestene ikke mindre overmåde herligen vare udstafferede«³⁷⁾.

Men det var ikke alene hoffet og adelen, der forlystede sig med at køre i kane — alle benyttede sig om vinteren af dette transportmiddel, da det uden tvivl var det eneste, der kunne anvendes i de snefyldte gader. Og lystigt har det været under bjældeklang og piskesmeld af fare gennem den hvide by. Nok så fornøjeligt var det dog at foretage en kanefart om aftenen i

skæret af flimrende bagfakler — hvad der i slutningen af 1700-tallet synes at have været tidens store mode. Lod sneen vente på sig som i 1777, var det en stor skuffelse, ikke blot for hyrekuskene men også for »så mangan brav jomfru« og måske også for husets frue: »Hvortil nu de nye topper, nye kanehuer, de nye forgyldninger på kanerne og husarhuerne?«³⁸⁾

Der er ingen tvivl om, at alle lige fra kongehus til den gemene mand i disse år betragtede kanekørsel som en af vinterens virkelige store fornøjelser. Ingen kanekusk med respekt for sig selv tog imidlertid det fjerneste hensyn til deres omgivelser. Ustraffet kunne de »jage igjennem gaderne, og især om aftenen i mængde jage på Kongens Nytorv, så at de gående, uagtet kanerne efter placat af 18. januari 1780 er forsynede med bielder, dog have al mulig opmærksomhed nødig, for at ikke blive af kanerne, som komme i alle retninger, overkjørte; at såvel kudske som unge herrer have en lang snert på pidsken for at kunne knalde dygtigen, er ikke heller overensstemmende med god medicinal-politie-love, da derved ikke sieldent folk ere blevne beskadigede³⁹⁾.

Det var derfor ikke altid »ei blot til lyst« at stille sig op på gaderne for at betragte de gæve kanekuskers kørsel.

I dette virvar af køretøjer og kaner var fodgængere således ikke særlig velsete, og mange har sikkert også følt sig ilde til mode ved tanken om, at de ikke havde råd til at køre men måtte nøjes med at benytte sig af »apostlenes heste«. Alligevel må det tages med forbehold, når det 1762 blev påstået, at heste, vogne og



*Københavnske gadefigurer i slutningen af 1740'erne.
Detaille af maleri af Raab og Eegberg,
der forestiller Regensen set fra Store Kannikestræde.*

portechaiser var ligeså uundværlige som sko! Men på den anden side påstod en russisk rejsende 1771 ironisk, at i København var der ingen, der gik, alle kørte, så man skulle tro, at hele befolkningen led af podagra ⁴⁰⁾. Der var dog nogle, som indså det var formasteligt altid at køre, og som af sundhedshensyn rådede folk til i stedet at spadsere. Til disse sluttede Holberg sig — omend af andre grunde — idet han generedes af »den bulder, som nat og dag af idelig kiørsel forårsages« ⁴¹⁾.

Ikke desto mindre udfoldede der sig på gaderne i denne peiode et meget afvekslende og fornøjeligt folkeliv: »At gåe på gaden fra morgen til aften i Kiøbenhavn og ikke høre løyer, det skulde næsten være urimeligt«, udtalte »Aftenposten« 1775, og Hugo Matthiessen følger til: »Hvor var menneskevrmlen i de

trange, stærkt befærdede gader dog broget og ejendommeligt! Fra sidegaderne lød larmen af hamrende værktøj, hvor hjul- og karetmagere, kobbersmede og andre håndværkere spærrede fortovene med deres arbejde, og mellem Strøgets spraglede kavalerer og damer bevægede der sig de mærkeligste fremtoninger, skrigende bønder og gadesælgere af begge køn, amagerkoner og valbypiger, fiske-, frugt- og visekællinger, hele den pågående sværm af gaderåbere . . . Modsætningerne mødtes. Menneskevrang fra fattigdommens triste huler stillede deres usseldom til skue, last og sult lyste fra blege ansigter på de samme fortove, hvor de promenerendes pyntede skare trippede smilende forbi«⁴²⁾.

I denne vrimmel savnedes den adstadige borger, hvad enten det nu skyldtes hans afsky for at spadserere, hans angst for at man skulle tro, han ikke havde råd til at lade sig befordre med vogn eller portechaise, eller simpelthen hans frygt for at komme i trængsel og blive indblandet i et slagsmål — hvad man meget let kunne blive udsat for ifølge lægen Henrich Callisen: »Da nysgierrighed er et af københavnernes karakteristiske træk, så kan af og til den ubetydeligste anledning give grund til stærk trængsel, som vel i almindelighed ikkun har til følge, at klæderne rives itu, hattene tabes, skoene mistes, men som dog af og til også kunde have og har skadelige følger for liv og helbred, især for qvindedkiønnet, for børn og svage folk, hvorom erfaringer ikke ere aldeles sieldne«⁴³⁾.

Det er på denne baggrund, den etablerede borgers foragt for samfundets stedbørn, skal ses.

Til disse hørte byens tiggere. Til daglig var der næppe mange, der tog anstød af dem, vant som man var til synet af disse stakler med deres pjaltede klæder og forsultne blikke, der som oftest forenede deres nød og elendighed med fup og svindel. Næsten overalt hærgede de byen som en svøbe, og da fattigfogederne — de såkaldte stodderkonger — i stedet for at holde justits på gaderne var mere interesseret i at opkræve deres uretmæssige andel i tiggernes udbytte, var det vanskeligt at komme dette uvæsen til livs. Ingen kom dem heller til hjælp, hvis de søgte at unddrage stodderkongerne deres tribut, selv om en eller anden måske nok har fundet straffen vel hård, for det var unægteligt et hæsligt syn at se »den grusomhed, hvorved disse elendige på vejen behandles, de utallige, græsselige stød og slag, som nedregner over de ulyksaliges hoveder og af pjalter ilde skjulte lemmer, de buglede, blodige og sønderslagne pander og næser«, fortælles det 1780 ⁴⁴).

Næppe een gade kunne sige sig fri for tiggere — det skulle da være de allerusleste og mest uhumske stræder og »gange« — for tiggerne havde sat deres »arbejde« i system og fordelt »stadepladserne« mellem sig. Børn blev ofte udnyttet på den groveste måde. Således skal det ikke have været usædvanligt »at see et par små halvvoxne børn med en knap 2 års gammel rolling imellem sig, siddende på et rendestensbræt og gennemtrukne af regn eller sne, og høre dem i den mest klagende tone, hvert øjeblik afbrudt ved hulken og gråd, at istemme en psalme« — i håb om at få tilkastet en skilling. Og midt i denne elendighed skulle man

vogte sig for ikke at blive et bytte for de mange lom-metyve, der overalt i byen øvede ders forbryderiske håndtering. Selv godtfolks børn optrådte i bander, der udgjorde en fare for sikkerheden på gaderne — til stor forargelse iøvrigt for »Aftenposten«, som i 1774 ud-talte: »Hvilket ryggesløst levnet seer man ikke blandt skolebørnene på gaderne, når de gåe af skole; støyen, allarm, skrien, skielmstykker blandede med skarnag-tigheder, til største vanære for forældre og ulyksalig-hed for måske mange af de tøyleløse børn«. Men værre endnu var de egentlige gadedrenge, dem Thomas Overskou i sine erindringer omtaler som fattigfolks »unger«, der dagen igennem var overladt til sig selv og »barbenede, barhovede og halvpåklædte i smudsige pjalter« terroriserede byen. »Under støj og slagsmål — fortæller han — spillede de klink op ad mure og porte, drillede de syngende visekællinger og råbende torve-bånder, rendte med hujen, hvinen og piben i fingrene efter de mange fulde folk, der da dinglede igiennem gaderne, og flokkede sig med den voxne pøbel til en stor, hurraskrålende sværm omkring de hyppige optog af vægtere, der om aftenen på stigen transporterede døddrukne matroner, fleskedragere, sjouvere og andet »mådeligt standsfolk« til politikammeret⁴⁶⁾.

Selv de kongelige herskaber lod de ikke i fred. Når kongen kørte til teatret, forsamlede de sig på Slots-pladsen og forfulgte hans vogn med råben og skrigen, medens de samlede brændende ildstykker op fra fak-lerne og bombarderede hestene med dem.

Frygt og rædsel for at blive offer for pøbelens udskel-jelser tjente naturligtvis også som undskyldning for, at

det værdige borgerskab kun nødig færdedes til fods i byens gader! Indenfor voldene var det kun i Kongens Have, det var muligt at foretage en spadseretur i frisk luft, og i Kavalergangens allé var der i godt vejr altid trængsel, for »her krydsede rækker af chapeaubas'ede kavalerer omkring med deres stivudpustede donnaer, og løb mængden på armene«⁴⁷⁾, selv om visse vinde, der drev røg og damp fra Kalkbrænderiet (som lå omtrent på den nuværende station Nordhavns plads) ind over byen, undertiden gjorde det umuligt at færdes i den smukke park⁴⁸⁾. Røgen generede også de folk, der holdt af at spadserere i Kirsebærgangen — en sti langs graven ved Vestervold, hvortil der krævedes adgangstegn og nøgle — og dem, der nød den prægtige udsigt over by og land oppe fra voldene, selv om de her til stadighed følte sig bevogtet af skildvagter og der ikke måtte ryges tobak, ligesom de tit og ofte blev udsat for at høre »garnisons trommeslager-lærlingen« øve sig. Så var der ganske anderledes roligt i Filosofgangen, som alléen indenfor Vestervold mellem Farvergade og Ny Kongensgade kaldtes, hvor jævne københavnere holdt af at promenerere. »Om vinteren« — derimod — »i slut og ondt vejr er den eneste spadseregang buegangene ved det afbrændte Christiansborg Slot«, fortæller Rasmus Nyerup i sin Kjøbenhavns Beskrivelse fra år 1800.

Knud Bokkenheuser giver i sin fornøjelige bog: »Så by som borger« fra 1905 en fantasifuld skildring af det københavnske gadeliv i slutningen af 1700-tallet, der her til slut skal citeres: »Man følte — skriver han — at man var i en hovedstad. Her var de brogede mandsdragter og de pragtfulde kvindetoiletter blandede i

livligt farvespil, arbejdsvogne rullede tungt henad gaden og mødtes med elegante lystkøretøjer. Flottest var adelen og gesandterne. Viste en lehns greve sig i sit elegante køretøj på Strøget, udfoldede han al sin stivhed og pragt. En løber kom foran, så kom vognen, trukken af seksspand (endnu i 1830 faldt det aldrig en lehns greve ind at køre med 2 heste, det mindste antal var 4), hvis elegante seletøj med sølv og blinkere spillede i solen. På bukken sad kusk og tjener, bagpå to lakajer i stiveste puds, og inde i vognen lå nådig herren selv henslængt i sin silkekjole, hvis det da ikke var så koldt, at han foretrak fløjlet. Og midt i alt dette virvar råbte sælgerkonerne med deres varer, gadedrengene sang og peb i fingrene, når vægterne kom marcherende med en fuld mand på en stige, gadevistumper, foredragne af visekællinger, fløj over gaden, jøderne blandede deres monotone råben i den øvrige larm, medens officererne strunke marcherede frem og tilbage i deres brogede dragter. Hist og her var der slagsmål; en flok matroser var kommen syngende nede fra Nyhavn og stødte på nogle soldater, de blev uvenner, og publikum tog pligtskyldigst den nationale marines parti mod den forhadte tyske hær⁴⁹⁾.

Denne skildring kunne næsten være tekst til Jes Bundsens kendte billede af det brogede og hyggelige folkeliv, som udfoldede sig på hjørnet af Østergade og Kongens Nytorv i 1788. Skønt byens brand 1795 og Englandskrigene 1801 og 1807 i mange henseender betød et alvorligt afbræk i den vante tryghed og velstand, er der ingen tvivl om, at disse katastrofer på længere sigt hverken medførte store eller revolutionære



Østergade set fra Kongens Nytorv 1788. Gouache af Jes Bundsen.

forandringer i adelens og det velhavende borgerskabs daglige tilværelse. Efter bedste evne søgte enhver så hurtigt som muligt at genoprette sin tidligere position, og billedet kan derfor ligeså vel være en illustration til livet i hovedstaden på Frederik VI's tid.

BYEN I BRANDENS OG KRIGENS KØLVAND

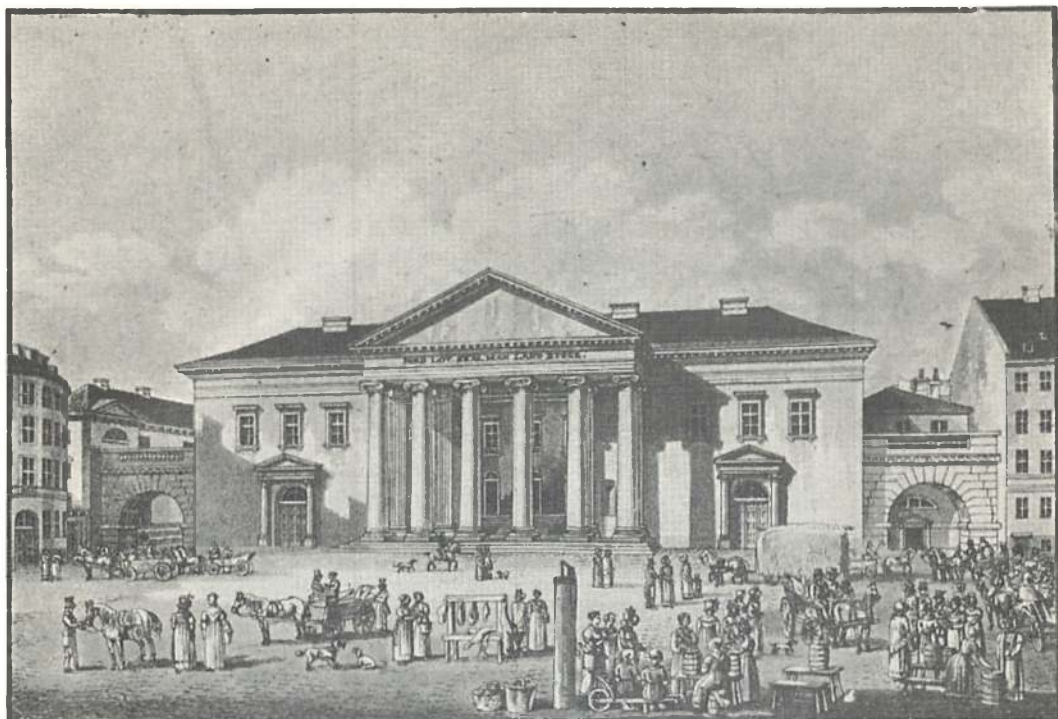
Den 26. februar 1794 var Christiansborg gået op i luer, og denne begivenhed betragtedes af filosoffen Henrik Steffens med rette som »begyndelsen til en epoke i landets historie, som bestandig blev mere dunkel og mere uheldsvanger«. Byens brand året efter, Englandskrigene 1801 og 1807, statens bankerot 1813 og tabet af Norge 1814 udsatte den danske befolkning og især København for svære prøvelser. For mange synes vanskelighederne uovervindelige. Med slottets genopførelse gik det langsomt. Først ved prins Frederik VII's formæling med Frederik VI's datter, prinsesse Vilhelmine Marie 1828 indviedes det ny Christiansborg, som arkitekten C.F. Hansen havde opført. Derimod synes Københavns genopbygning efter 1795 at være sket i rask tempo: Branden, der varede fra fredag den 5. juni til søndag den 7. juni, udbrød på Gammelholm — datidens orlogsværft — og herfra bredte ilden sig til den øvrige by, hvor mere end trediedelen af de gamle kvarterer blev luernes bytte. Ifølge stadsbygmester Peter Meyns opgørelse brændte i 55 gader ialt 941 huse og gårde foruden adskillige kirker og offentlige bygninger ⁵⁰⁾. En påtænkt regulering og omlægning af gadenettet, dels af hensyn til trafikken, dels for at forhindre fremtidige brande i at brede sig, blev imidlertid kun i begrænset omfang bragt til udførelse. Højbro Plads anlagdes ved at sløjfe Store Færgestræde og Højbrostræde og Gammel- og Nytorv forenedes ved at flytte

Rådhuset hen på det nedbrændte Vajsenhus grund på Nytorv, for at det ikke fremtidig skulle »kunde tiene til ledeild, og føre ilden fra den ene side af torvet over til den anden«. Desuden blev en række gader udvidet, og krumninger så vidt muligt rettet ud. Et karakteristisk træk i de genopførte kvarterer blev de »brækkede« hjørner ved gadekrydsene, som derved fik form af små torve.

Skal man tro Rasmus Nyerups »Kjøbenhavns Beskrivelse« må sporene efter branden have været helt forsvundet år 1800, da han udgav sit værk, idet han stolt beretter: »Der viser nu den af sine ruiner oprejste hovedstad sig, ligesom fabelens fugl Phoenix der fremkommer af sin aske, i fornyet og forherliget skikkelse, og af nærmere bekjendtskab med den vil erfares, at det ikke blot er i henseende til bygninger den er blevet fornyet, men at den mod århundredets ende har i alle henseender gjort de stærkeste fremskridt til at vorde et mynster for mange andre Europas stæder« ⁵¹⁾. Men glæden blev kort. Englandskrigene standsede for en tid den videre udvikling. Hullerne i husrækkerne, der trods Nyerups udtalelse stadig fandtes mange steder i byen, blev ikke udfyldte. Bombardementet i september 1807 føjede spot til skade: »Sommetider kom bomberne én efter hverandre; sommetider løsnedes alle morterer på et batteri på engang; tillige kom kugler, som ikke kunde sees, ligesom bomberne, brandkuglerne og brandpile«, har kobberstikkeren G.L. Lahde fortalt ⁵²⁾. Det var især kvarteret omkring Frue Kirke, der var englændernes mål; »Hvilket rædsomt, forfærdende skue! — har forfatteren og skuespilleren Thomas

Overskou udtalt i sine erindringer. Det var, som om luerne udgik fra det høie tårn og strømmede fortærende til alle sider ud over den hele by«⁵³).

Det var derfor en befolkning i fortvivelse, englænderne efterlod sig, og det store oprydningsarbejde, der forestod, har næppe bedret humøret. Alligevel gik man fuld af fortrøstning i gang med at rydde tomterne og genopbygge de ødelagte ejendomme. Samtidig benyttede man lejligheden til at få enkelte gader udvidet og reguleret. Efter branden 1795 var Kronprinsessegade blevet anlagt i årene 1800-1804, nu anlagdes Hausergade i 1811 og Hauser Plads i 1819, men skønt der gik adskillige år, inden de sidste spor af bombardementet var udslettet, kom det daglige liv hurtigt igen ind i sine vante folder. Nu som før promenerede borgerskabet i gadernes søle, og på den ujævne brolægning kørte vognene atter om kap, medens kuskenes og gadehandlernes gjaldrende røster gav genlyd mellem husene. »I store og folkerige ste der, hvor så mange tusinde mennesker krydse kverandre på gaderne og offentlige steder, hvor alle ere beskæftigede, alle i bevægelse, alle på færde, hvor enhver, efter sin individuelle stilling i livet, virker til bestemte hensigters opnåelse, kunne mange omstændigheder møde, som forøge den masse af livsfarer, der ledsager mennesket ved hvert dets fied på livets bane« — udtalte lægen Henrich Callisen 1809. »Mange af disse — mener han — ere en følge af den herskende letsindighed og uforsigtighed, andre af tilfældige omstændigheder, som ikke til alle tider kunne forudsees, og deres følger beregnes, men som dog ved gode medicinal- politi-love kunne for-

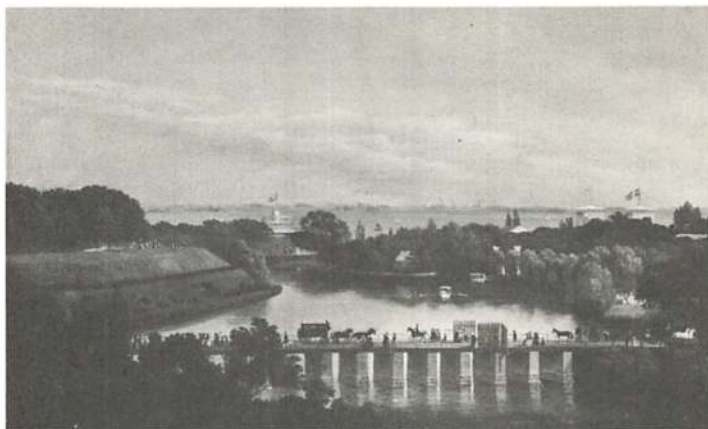


*Gade- og folkeliv foran Råd- og Dombuset på Nytorv i 1830'erne.
Radering af Jens Holm efter tegning af H. G. F. Holm.*

mindskes og afværges. Jeg nævner iblandt disse først opløb af almuen og trængsel«⁵⁴).

Dette er tilsyneladende ikke noget, man har været særlig stolt af, thi på billeder af datidens gade- og folkeliv optræder der ganske vist ofte mange personer og grupper af mennesker, men egentlig trængsel eller opløb forekommer ikke. Det kan enten være stilfærdige, nysgerrige borgere, der f.eks. betragter kongens kørsel til teatret, bønder der falbyder deres produkter på byens torve, skovserkoner der sælger fisk på Gammelstrand, forskellige andre gadehandlende eller tjenestepiger der sladrer ved pumperne, hvor de henter vand til husholdningen — tilsyneladende altid fredelige og hyggelige personer.

Det var til denne by på godt og ondt — den 14-årige H.C. Andersen ankom den 6. september 1819, og det har sikkert været et uforglemmeligt øjeblik i hans liv, da han på Valby Bakke steg af postvognen, som havde bragt ham den lange vej fra Odense til København, og han bag de grønne marker og strandenge, der skrånede ned mod Kalvebod Strand, i det fjerne øjnede Københavns smukke silhouet.



*Voldidyl ved broen over stadsgraven udfor Vesterport. Til højre det ældste Tivoli. På Gyldenløves Bastion til venstre ligger nu Rådhuset.
Maleri af Andreas Juul ca. 1850.*

Voldene, der i 1807 for sidste gang havde budt en belejrende fjende trods, lå da stadig som en ring omkring staden, »dækkede af en rig vegetation, der strakte sig lige ned til vandet. Italiensk poppel, hængepil, ask, kastanie, lind, hvidtjørn og røn omkransede og overskyggede dens vande med deres øvrige kroner, og i den stille aften, når larmen fra den store stad lidt efter lidt døde hen, og fuldmånen sejlede højt på himlen,



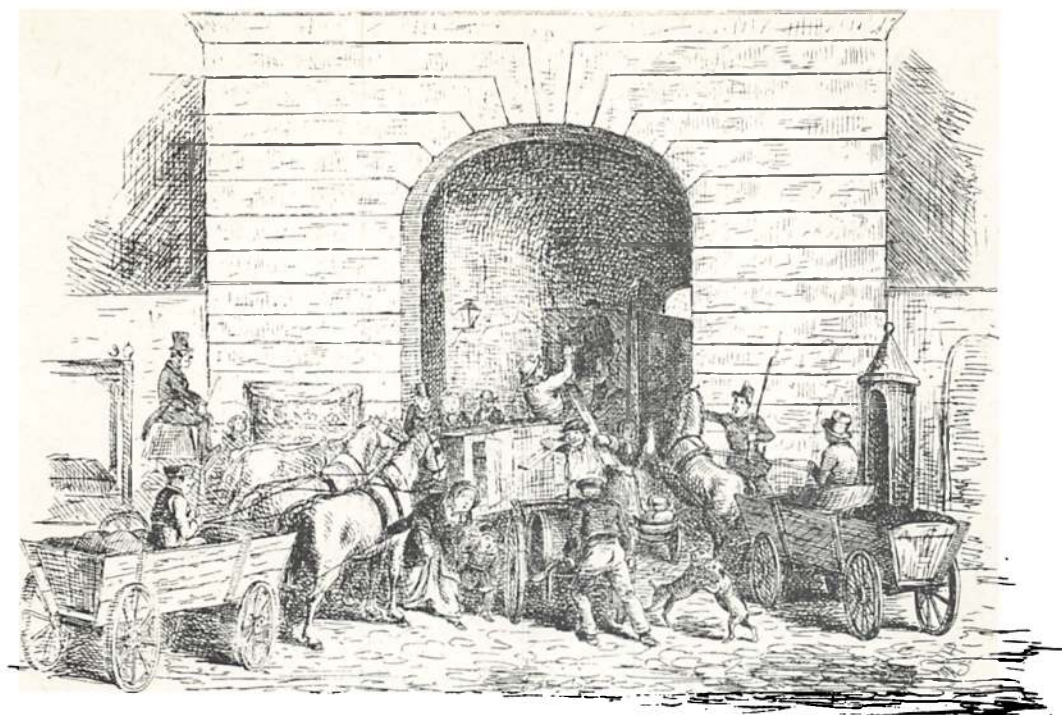
Trængsel ved Vesterport. Radering fra ca. 1820.

spejlende sig i den blanke flade, mens nattergalen slog sin trille i buskene i Kirsebærgangen, og kun et enligt lys i møllen oppe på bastionerne røbede menneskers nærhed — ja så kunde man tro sig tryllet bort, langt bort fra den store hovedstad med de 150.000 mennesker og helt ind i eventyrlandet. . . «.

Selv om citatet er hentet fra en beskrivelse af København omkring 1840, så havde voldenes udseende i den forløbne snes år næppe ændret sig meget. Til byen var der kun adgang gennem de fire porte, og i sin hyggelige bog »Fra det gamle Kongens Kjøbenhavn« fortæller Jacob Davidsen⁵⁵⁾, at når Vesterport, Østerport og Amagerport lukkede ved midnat, blev nøglerne bragt op »til kongen på Amalienborg«, hvorimod Nørreport hele natten stod åben mod en afgift for fodgængere på

2 skilling og for ryttere og vogne på det dobbelte af den almindelige takst, der varierede fra 6 skilling for en rytter til 19 skilling for en lukket vogn ⁵⁶⁾. Med årene voksede trafikken gennem portene imidlertid meget stærkt, som det fremgår af en skildring i »Dansk Folkeblad« 1842: »Når man ser — hedder det heri — de strømme af mennesker, som, tusinder efter tusinder ofte bølge over broerne ved Vesterport, medens de mægtige omnibusser og postvogne foruden mangfoldigheden af mindre befordringsmidler bane sig vej gennem den levende masse, der ængstelig må trykke sig til siderne for ikke at blive knust under hjulene eller trådt af hestenes hove; når man ser, hvorledes folk samle sig uden for porthvælvingen, der dundrer af den døvende vognlarm, for at passe på det belejlige øjeblik, da de kunne styrte sig i det åbne fristed bag en indrullende vogn, og hvorledes de da i vild tummel, med truende hestetrav bag efter sig, vælte igennem det dunkle rum og slæbe grædende børn eller åndeløse oldinge med sig på farten, ikke at glemme hine små, spinkle tohjulede børnevogne, som nu er med overalt; når man da ser hvorledes de, som ere slupne igennem denne nød, ofte må stå og længe vente med bekymring på deres slægtinger og venner, som de ere blevne adskilte fra i trængselen. . .« ⁵⁷⁾, ja, så forstår man unægtelig bedre datidens had til de gamle byporte!

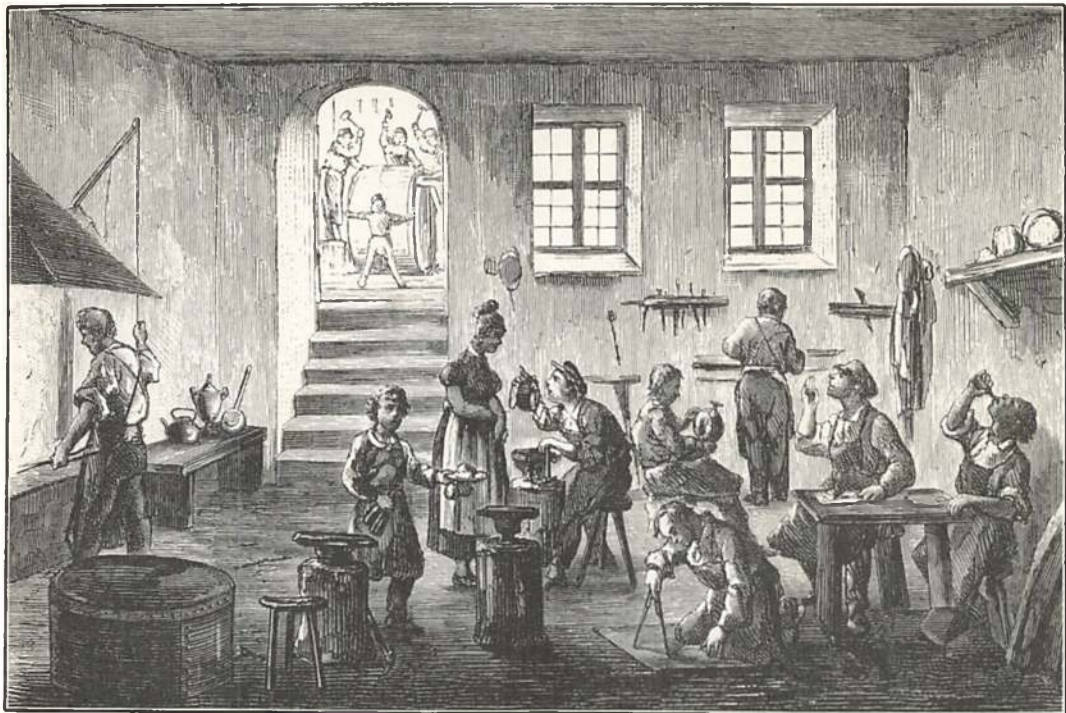
Ingen ventede heller, at disse tilstande ville bedre sig før, som skildringen slutter med, en statistiker havde uregnet, hvor mange arme, ben eller børn, der var blevet ofret på portenes og dermed fæstningsværkernes bevaring, »og al denne styghed og usselhed



Trængsel i en af byportene ca. 1850. Litografi.

danner indgangen til et riges hovedstad, en kongelig residensstad«, udtalte »Fædrelandet« forbitret 1847.

En lille provinsdreng som H.C. Andersen er derimod sikkert blevet imponeret både af de mange mennesker og af trafikken gennem Vesterport, ligesom han må have betragtet byen indenfor voldene som det forjættede land, han havde længtes imod. At den i virkeligheden var temmelig lurvet, har han ikke kunnet se, ligesom han næppe heller har haft blik for de mange tomter, der endnu lå ubebyggede hen efter bombardementet 1807. Ej heller har det gjort noget indtryk på ham, at brolægningen trods stadige påbud mange steder endnu var under al kritik, og at det ikke var sjældent at se græsset gro højt mellem brostenene. Desuden frembød de åbne rendestene stadig stor fare for



*Et kobbersmedeværksted ca. 1850. En del af arbejdet er henlagt til gaden.
Efter P. C. Klæstrup.*

trafiken, når to vogne i snævre gader skulle passere forbi hinanden. Mærkelig nok var det i 1810 blevet indskærpet befolkningen, at på fortovene skulle enhver være pligtig til »at vige af veien for de mødende, som have rendestenen på deres høire hånd«, dog skulle man altid uden hensyn til fortovsretten gå af vejen for skildvagter, ligesom det var forbudt at bære dragter, som kunne virke forstyrrende på »passagen«, hvorimod man godt måtte ryge tobak »endog i nærheden af skildvagter«⁵⁸).

Trods de forbedringer, der i årenes løb fandt sted i den indre by, blev der dog intet gjort for at rydde op i de gyder og stræder, som i århundreder havde været prostitutionens arnested. Derimod var det ikke ude-

lukkende myndighedernes fejl, når mange af de vigtigste gader vedblivende virkede smalle og ufremkommelige for vogne. Det skyldtes dels de fremspringende, pyntelige karnapper, der prydede adskillige af husenes stueetage, og som de handlende benyttede til udstilling af deres varer, dels at det var en udbredt skik, at håndværkere, som havde ondt om plads indenfor, flyttede deres værksted ud på fortovene, men det dårlige indtryk, byen gjorde på de fleste, beroede imidlertid først og fremmest på gadernes slette og uregelmæssige brolægning, der sine steder kunne være næsten livsfarlig at gå på. Ja, selv Kongens Nytorv — byens centrum — var et strålende eksempel på brolægningens forfald, og da det ovenikøbet manglede afløb, var det i lange tider næsten altid fugtigt. Det var derfor ikke helt uden grund, at luftskipperne i »Mer end perler og guld«, der opførtes 1849, sang:

Nu ser man kun af jorden
En lille sølet egn.
Det er vist Kongens Nytorv
hvor der er faldet regn ⁵⁹⁾.

Ganske vist havde torvet jo tidligere været brolagt, men brolægningen var ikke blevet vedligeholdt, og forsøg på at udbedre skaderne var ikke faldet heldigt ud. I årevis lå det hen fyldt med store dynger af brosten, for først i 1840-41 blev det bragt i en nogenlunde forsvarlig stand, hvorimod anlæget af Krinsen omkring rytterstatuen af Christian V stammer fra 1856 ⁶⁰⁾.

Iøvrigt eksperimenteredes der i disse år med at finde frem til et nyt brolægningsmateriale. I stedet for sten

på fortovene fik enkelte private husejere tilladelse til at benytte asfalt, men kommunalbestyrelsen selv holdt sig tilbage, dels fordi den mente, at belægning med asfalt ville blive for dyrt, dels nærede den frygt for, at det ikke ville kunne modstå vinterens indvirkning. Derimod prøvede den i de mest befærdede gader at belægge fortovene med fliser, ligesom den også for at dæmpe vognlarmen på gaderne forsøgte at anvende brolægning af træ ⁶¹).

Mange gader blev dog vedblivende misligholdt, og fra deres dybe rendestene bredte stanken sig nu som før til de omliggende huse og forpestede luften, og trods gentagne påbud blev de fejret alt for sjældent. Lægen Henrich Callisens udtalelse fra 1807, at »Kjøbenhavn har til alle tider vedligeholdt det fortjente rygte at den har skidne gader« ⁶²), gjaldt således stadig. Ved fælles hjælp og med bistand af alle gode kræfter lykkedes det imidlertid efterhånden at få sat skik på dem. En ny brolægningsspektør, som byen fik i 1847, sørgede for, at kørebanerne nu blev brolagt på skrå med ensartede tilhuggede sten, og da hvert hjul derfor næsten altid kom til at hvile på fire sten ad gangen, dæmpedes vognlarmen betydeligt. Samtidig blev rendestenenes dybde formindsket, og hvor de var beliggende midt i gaden, flyttedes de ind til fortovet.

Sundhedsmæssigt frembød de åbne kloaker og natrenovationens efterladenskaber især om sommeren, når stanken var særlig gennemtrængende, en stor risiko for udbredelse af smitsomme sygdomme, og det var sikkert ikke uden grund, at den kendte læge Emil Hornemann så sent som i 1847 hævdede, at enhver, der



»Efter solens nedgang«. Natrenovationen køres bort.

passerede byens porte udefra, blev slået af den dårlige luft indenfor voldene ⁶³). Omtrent samtidig gjorde han sig til talsmand for, at gaderne skulle fejes hver dag tidligt om morgenen og skarnbunkerne straks efter bortkøres. I tilslutning hertil opfordrede han 1848 i en artikel i »Fædrelandet« enhver, »der muligen ikke skulde kende disse mangler i hele deres udstrækning, om at besøge nogle af vore værste smågader (f.eks. på Kristianshavn) og vove sig ind i de fattige og smudsige huse og gårdsrum eller spadsere langs vore åbne kloaker og indånde den ved sommerens og solstrålernes varme fordampende slam, for ej at tale om nattens giftige dunster, som man nu endogså om dagen kan spore på hele den lange vej gennem byen, som den natlige kørsel for øjeblikket er henvist til«.

På denne baggrund er det ikke så mærkeligt, at den



*Typisk københavnsk gårdinteriør med vandpost og afløb
ved siden af retiraden og skraldespanden.*

store koleraepidemi 1853 kom til at koste henved 5000 mennesker livet og at godt 7000 blev angrebet.

Gadefejning var, som allerede nævnt, adskillige gange tidligere blevet påbudt befolkningen, men var aldrig blevet tilfredsstillende gennemført. I 1840'erne blev byens gader fejlet to gange ugentlig og skarnet bortkørt af de såkaldte skraldevogne, men i 1850 blev



Skrallevogn i Knabrostræde ca. 1880. Tegning af Ludvig Købke.

det vedtaget, måske som følge af Hornemanns skrift, at for fremtiden skulle gaderne og rendestenene fejes mindst tre gange om ugen og nogle enkelte gadestrækninger og torve endog fire gange og skarnet bortkøres. Men hermed synes problemet ikke løst, for i 1857 oply-



Gadevanding ca. 1850.

ser »Fædrelandet«⁶⁴), at »denne vigtige ordens- og sundhedsforanstaltning udføres således, at gaderne renses kun tre gange om ugen; at rensningen ofte foretages højt op på dagen til hindring for passagen og forstyrrelse af god orden; at den foretages ved privat foranstaltning under husværternes illusoriske ansvar, oftest ved de af værterne dertil forpligtede kælderfolk; at den kontrolleres af slet lønnede politibetjente eller kommissærer, der åbenlyst for al verden tage imod håndpenge af dem, hvis pligtopfildelse de ere beskik-

kede til at have opsyn med«. Fejeskarnet afhentes af »de såkaldte skraldevogne, der under middagssolens varme belysning skride majestætisk gennem gaderne, ofte spærrende passagen og udgydende under vindenes ægide deres overflødhedsartikler over de vejfarendes hoveder, medens en skare af trinde ungmøer, opskræmmede ved skraldens lyd, storme frem med bøtter og fjerdinge«⁶⁵).

En lille måned efter denne artikels fremkomst indførtes i november 1857 daglig fejning af byens gader — godt fire år efter at snekastning på indkørselsvejene til hovedstaden var blevet påbudt, og tolv år efter at en privat mand havde påtaget sig vanding af Kongens Nytorv og visse gader i den indre by tre gange hver dag fra 1. maj til 30. september mod en daglig betaling af en skilling pr. 10 alen facade⁶⁶).

Gadebelysningen voldte ligeledes bekymring. Byen oplystes ganske vist af 1800 tranlygter, men alligevel var det kun, når det var måneskin, muligt at færdes i gaderne efter mørkets frembrud uden fare for at brække arme og ben på de toppede brosten. For magistraten var gasbelysning imidlertid ikke noget ukendt begreb. I London var det blevet indført allerede 1812, i Paris 1817, og i København havde blikkenslagermester Irgens udenfor sit hus på Købmagergade i vinteren 1814-15 anbragt en gaslygte. I de følgende år havde han desuden indlagt gas i forskellige offentlige og private bygninger, men først i 1854 besluttede kommunen samtidig med et nyt vandværk også at anlægge et gasværk. Arbejdet blev overdraget det engelske firma Cochrane & Co. under ledelse af den unge ingeniør



*Karakteristisk gadelygte fra tranbelysningens tid.
Tegning af Lickersberg.*

John Aird. Vestre Gasværk, som værket kom til at hedde, opførtes ved Kalvebod Strand udfor den nuværende Gasværksvej, og den 4. december 1857 blev de 2200 gaslygter, der var opstillet rundt om i København, tændt for første gang, men som en næsten utidig flothed brændte de gamle tranlygter endnu i 14 dage ved siden af disse. I dagens anledning skænkede det



Gaslygten tændes. Tegning af Fr. Sédivy 1895.

engelske firma som en erkendtlighed byen tre dekorative lygtestandere, der opstilledes henholdsvis foran Christiansborg, på Amagertorv og foran Rådhuset på Nytorv.

I glæden over det ny belysningsmiddel blandede sig

naturligvis også røster, der klagede over, at gassen lugtede, men ingen benægtede, at det ny anlæg var beheftet med forskellige mangler, som man imidlertid gjorde alt for at udbedre. Ikke desto mindre vedblev mange københavnere at være utilfredse, og i begyndelsen af 70'erne synes det at have været moderne at tale om »den elendige gasbelysning«.

Alt taget i betragtning var der dog i årtierne omkring midten af forrige århundrede sket så store forbedringer af byens gader, at der ikke længere fandtes nogen virkelig grund til beklagelse.

VI.

TRAFIK OG FREMSKRIDT

Betragter man endnu engang billeder af datidens København, er det forbavsende at se, hvor ringe trafik, der er på gaderne. Ganske vist forekommer der vogne af forskellig type og udseende, men for kunstnerne har de ligesom de personer, der optræder, i almindelighed kun været tænkt som staffage. Netop derfor er de litterære kilder en uvurderlig hjælp, når man vil danne sig et indtryk af gadelivet i København i første halvdel af forrige århundrede. At dette omkring 1840 har været stille og roligt, mener ihvert fald I. Plenge, der ikke er imponeret af byens trafik. Der fandtes — fortæller han — naturligvis en del drosker med fast stade på byens torve, men da de var meget tarveligt udstyret, var der mange, der foretrak at gå fremfor at køre. Skulle man til bal, i teatret eller blot deltage i større familiefester, lejede man hellere en karet, »der kun var otte skilling dyrere, og dog var et ganske anderledes herskabeligt befordringsmiddel«⁶⁷). Ikke desto mindre påstår Davidsen, at både de og wienervognene, »hvoraf de ældste i stedet for fjedre hang i læderremme« var »plumptbyggede« ligesom de »firestolede holstensk vogne af kurvefletning med fadingen næsten umiddelbart hvilende på hjulene«⁶⁸).

Skal man tro tidens berømte skildrer af København, den udmærkede maler H.G.F. Holm, synes der, som allerede nævnt, i 1840'erne til daglig ikke at have været megen færdsel i byens gader. På hans akvareller



Kareter, der venter på bryllupsgæster, udenfor en kirke ca. 1840.

ses kun ganske få køretøjer, en enkelt karet og en arbejdsvogn, og det skyldes næppe en tilfældighed, for det samme gælder billeder af andre kunstnere. Måske kunne byen derfor undertiden virke lidt kedelig og trist, særlig om vinteren, hvor de fleste vel hyggede sig indendørs, men på de to torvedage, onsdag og lørdag, vågnede den op. Da vrimlede den med vogne og med folk, der på byens torve kunne købe næsten alt — lige fra levnedsmidler og brændsel til klude og gammelt skrammel, og her rørte sig derfor »et muntert og virksomt liv«. På disse dage var også enhver plads i de gæstgivergårde, der lå nærmest Vesterport og Nørreport optaget af torvebønder, som enten i »Rosen«, i »Garvergården« eller i »Tre Hjørter« på Vestergade, i »Solen« i Pustervig, i »Gammel Avlsgård«

i Suhmsgade eller i »Trekroner« i Tornebuskegade midt i travlheden slappede af over en bid brød og en dram, alt imedens snakken gik lystigt mellem bordene, og piberøgen fortonede sig i tætte skyer oppe under loftet.



*Torvebonder i gæstgivergården »Rosen« i Vestergade 4.
Maleri af Tb. Philipsen 1870.*

Dengang fandtes der også mælkekuske, fortæller Plenge, som i deres små enspændere drog »fra hus til hus for at forsyne hver familie med landlig mælk ud af de store, klodsede, gammeldags træbeholdere med jernbånd om, og med »fløde« af de små uskurede blikdunke eller de forseglede flasker, endnu som altid tilforn skammelig mistænkte for at bringe deres hvide varer til at strække sig videre end deres husbonde havde tænkt sig«. »Og så — fortsætter han — have vi vore egne skaraldemænd, samlende ved deres melodiske instrument (d.v.s. skralden) alle gadens piger midt om dagen for at udtømme deres askespande og skarn-



Kanekørsel på Kongens Nytorv ca. 1850. Efter P. C. Klæstrup.

bøtter med halvdelen i den uformelige kolos af vogn og med halvdelen i de forbigåendes øjne«⁶⁹).

Som i ældre tid hørte kanekørsel til vinterens bedste fornøjelser, og Plenge fortæller, at sneede det en dag »hørte man allerede om aftenen et enkelt dygtigt pidskeknald og den lystelige lyd af klokker«. Den følgende dag — siger han — »rustede da al verden sig for at benytte sne-konjunkturerne, hvis varighed altid er usikker«, og snart viste den ene kane sig efter den anden, så man skulle tro, det halve København ejede hest og kane⁷⁰). Og det betragtedes ligefrem som en »folkefest«, når den kongelige familie om aftenen i fakkelskær kørte i kane til Det kgl. Teater eller blot foretog en kanetur i byen og dens omegn. »Det må ha-



Frederik VI kører til Det kgl. Teater. Efter P. C. Klæstrup.

ve set glimrende ud — mener Bokkeheuser. Forrest sprængte forriderne med fakler, så kom en slæde med gardens hoboister, og så kom kanerne med de kongelige personer i susende fart ud ad Strandvejen. Det var noget, Københavnerne kunde lide — siger han — og længe i forvejen bestilte de pladser i vinduerne hos venner, der boede på den rute, hoffet skulle passere«⁷¹⁾.

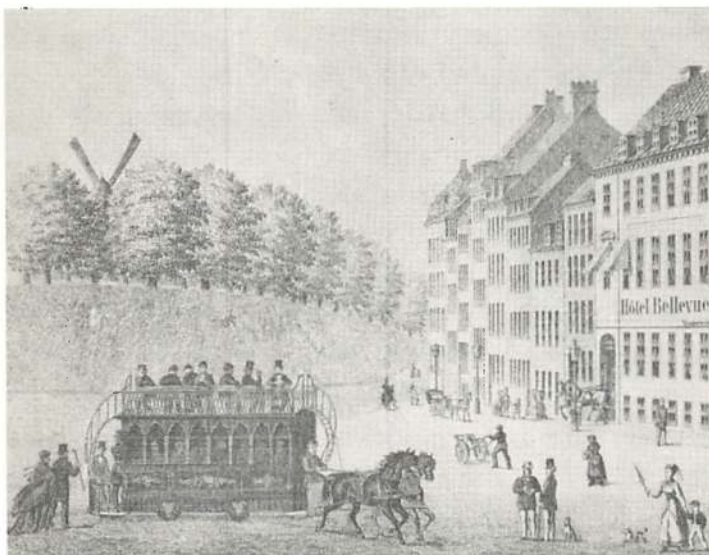
Allerede i 1831 var der blevet etableret dagvognskørsel mellem København og Hillerød og mellem København og Næstved over Køge, og generalpostdirektionen oplyste, at »den bekvemhed og billighed, hvormed man rejser med dagvogn, forøger de rejsendes antal betydeligt«. Alene på Sjælland befordredes der

på denne måde i 1832 10.000 passagerer og året efter 16.000 ⁷²⁾.

Eneretten på al passagerkørsel fra København havde de atten medlemmer af det egentlige vognmandslaug, og det kan ikke hlig forretning, for i 1843 kørte 20.000 rejsende gennem Vesterport. Til gengæld skal det ikke glemmes, at under Treårskrigen stillede de københavnske vognmænd gratis deres heste og vogne til disposition for stafetter og kurerer. Måske var dette dog også et forsøg på at bevare deres hidtidige popularitet, for med indsættelse af dampskibe langs kysten og anlæget af den første jernbane til Roskilde 1847 var passager — og godstrafiken begyndt at antage nye former. Gradvis mistede vognmandslauget derved sin betydning, og i 1851 besluttedes det både at ophæve dette, det lille vognmandslaug og hyrekuskenes korporation. Da enhver nu kunne opnå borgerskab som vognmand, resulterede det i, at allerede 1857 var deres antal steget til 184.

Alt dette kunne jo nok give anledning til eftertanke, og allerede i årene omkring 1840 begyndte man så småt at drømme om at indrette kollektive transportmidler til indenbys brug. »Den tanke at lade vogne glide henad spor, nedlagte i gaderne, var endnu ikke opkommen i nogen mands hjerne — siger Plenge — hvorimod en vogmand i Møntergade havde mod nok til at lade en kuglerund omnibus, kaldet Solen, vise sig i gaderne for de forbavsede københavneres blik« ⁷³⁾. Den forsvandt dog snart igen, men ideen fængede, og længe varede det ikke, før store omnibusser med flotte navne som »Solen«, »Den røde Dame«, »Løven«, »Ør-

nen«, »Nordstjernen« etc. rullede gennem gaderne, let kendelige fra hinanden ved deres iøjnefaldende farver. »Endnu erindrer jeg — skriver grosserer Moses Melchior i 1906 — da den første omnibus, forskrevet fra udlandet, ankom hertil for ca. 64 år siden. Den hed »La dame rouge« og var stærkt rødfarvet. Da den blev kørt hjem til vognmanden i Helliggejstes Stræde, var Amagertorv sort af mennesker, så omnibussen havde største vanskelighed ved at bane sig vej igennem den tætte folkemasse, der beundrede det kommende nye køretøj«⁷⁴).



Hestesporvogn på Halmtorvet (Rådhuspladsen) ca. 1870.

I virkeligheden var det dog først brokvarterernes vækst efter voldenes fald 1856, der skabte behov for gode og billige befordringsmidler, og i 1860 gik der da også hest omnibusser fra Christianshavn til Frederiks-

berg, fra Amagertorv og Kongens Nytorv til Frederiksberg og Valby og fra Nørrebro og Blågård ad Blegdamsvej til Østerbro, desuden fra Kongens Nytorv til Østerbro, og videre til Bellevue og Ordrup, og ad Kongevejen til Lyngby⁷⁵⁾. Kørslen med deres jernbelagte hjul var ikke behagelig, men skønt hestesporvogne på skinner allerede indførtes i Amerika, England og Frankrig i 1850'erne, gik der adskillige år, inden den første hestesporvogn i København i oktober 1863 blev sat i drift mellem Frihedsstøtten og Frederiksberg Runddel — for kort efter at blive forlænget til St. Annæ Plads og i 1865 til Lille Vibenshus. Skønt den blev meget benyttet, så det engelske selskab »Copenhagen Railway Company Ltd«, der med C.F. Tietgens bistand havde stået for anlæget, sig dog allerede i 1866 af mangel på kapital nødsaget til at sælge til det nystiftede »Kjøbenhavns Sporvei-Selskab«. I de følgende år stiftedes en lang række andre sporvejselskaber, og i takt hermed udvidedes antallet af linier, således at det årlige passagerantal allerede i 70'erne var steget til ca. 10 millioner, og tyve år senere til det dobbelte. Naturligvis kunne det ikke undgås, at det ny befordringsmiddel samtidig i stigende grad kom til at sætte sit præg på byens tarafik og desuden gav anledning til mange episoder, bl.a. når en vogn afsporede eller hestene pludselig blev løbske og måtte standses af behjertede og modige fodgængere. Det kunne også ske, at en hest styrtede, og opløbet, der dannede sig, forhindrede den øvrige trafik i at passere. Men at hestesporvognene ikke desto mindre efterhånden udviklede sig til at blive københavnernes mest



*»Der rides Herredag ind«, d.v.s. højesterets åbning forkyndes.
Efter P. C. Klæstrup.*

populære befordringsmiddel , derom er der ingen tvivl, ligesom den også gjorde det muligt for mange at bosætte sig i de ny kvarterer udenfor voldene.

Torvedagene kaldte, som allerede fortalt, alle mand af huse, men i mindst ligeså stort antal samlede folk på gaderne den første torsdag i marts, hvor højesterets højtidelige åbning fandt sted. Søndagen forinden blev der »redet herredag ind« af herolder til hest, iklædt maleriske middelalderlige dragter, der på torvene og foran højtstående embedsmænds boliger forkyndte den store begivenhed. På selve dagen kørte kongen til højesteret i den »med sex hvide heste forspændte guld-karet med spejlglasruder, og med løbere, hvis hoved-



Frederik VI kører til højesteret. Efter P. C. Klæstrup.

bedækning lignede en blomsterkurv⁷⁶⁾. Og Plenge oplyser, at ligeså mange var på benene, »når den hele kongelige familie kjørte i optog med de blomstersmykkede løbere foran og »Springeren« og »Dansereren« (d.v.s. to heste) gjorde deres kaprioler foran majestættens ekvipage . . .«, men »sligt er nu altsammen som en fjern drøm, der aldrig kunde igjen blive til virkelighed« slutter han med et suk⁷⁷⁾.

En ganske anden stemning rådede i byen ved Christian VIII's død den 20. januar 1848. Ingen syntes at have begrædt den afdøde monark — tværtimod »folket var mere oplagt til at pibe i fingrene«, hed det⁷⁸⁾. Kun de nærmeste følte en egentlig sorg, de fleste deltog i den almindelige men uretfærdige fordømmelse af hans

gerning. På denne baggrund virker forfatteren M. Goldschmidts omtale af hans ligprocession gennem byen nærmest paradoksal: »Kongedømmet opbød hele sin herlighed: Ryttere i skinnende rustninger, fakler, utallige lys, statens højeste mænd som tjenere med hellebarder, alle store værdigheder repræsenterede i en sådan pragt, at de gejstlige mænd, der fulgte efter, helt ydmygt syntes at skjule sig i mørket«⁷⁹⁾.



*Tropperne indtog 1851 gennem æresporten på Gammeltorv.
Akvarel af H. G. F. Holm.*

Virkelig fest var der derimod i gaderne ved tropperne hjemkomst fra krigen og deres indtog i hovedstaden den 9. og 10. september 1849. Næppe nogen har beskrevet dette bedre end Villads Christensen: »Efter en skyet morgenstund blev vejret smukt op ad dagen,

og da de første afdelinger henad kl. 3 om eftermiddagen rykkede ind ad Vesterbrogade, skinnede solen over den festklædte by. De grønne volde var dækkede med mennesker; hvert hus i de gader, gennem hvilke troppeperne passerede, var næsten skjult under blomster, guirlander og flag. Laugene med alle deres faner og emblemer holdt gaderne besatte; men det vart helt umuligt at holde tilskuerne tilbage, og ind mellem troppeafdelingerne trængte sig venner og slægt, hustruer og børn i det glade gensyn. Fra en tribune ved Frihedsstøtten blev tropperne budt velkommen af kommunalbestyrelsen. Overpræsidenten talte på byens vegne, general Schleppegrell svarede på soldaternes. Under en regn af blomster og buketter, der efterhånden blev anbragte på hatte og huer, på geværpiber og bajonetter og på hestenes hovedtøj, gik toget gennem byen til Rosenborg Have, hvor der holdtes fest flere dage i træk, efterhånden som stadig nye troppeafdelinger ankom«. Festlighederne gentoges de følgende år — for sidste gang i februar 1851 ⁸⁰⁾.

Indtil 1856, da byen, som tidligere nævnt, ophørte at være en fæstningsby, var den stærkt præget af militærets tilstedeværelse. Ved hvert et skridt i byen, fortæller Davidsen ⁸¹⁾, mødte man officerer og soldater og særlig mange i den måned om sommeren, hvor genindkaldelserne fandt sted. Med soldaterne kappedes de frivillige korps: Livjægerne, studenterne og borgervæbningen, og det var et herligt syn at se borgervæbningens trivelige mandskab marchere ud til øvelse på fælleden. Den brave borger, der til daglig stod bukkende bag disken, følte sig i sin uniform som en



Indkvartering i byen under efterårsmanøvrene. Efter P. C. Klæstrup.

helt og som sit lands tapre forsvarer, og et avancement i rækkerne omgav ham blandt ligestillede med en nimbus, som det i vore dage kan være svært at fatte.

En yndet fornøjelse var det at se »den søde vagttjeneste« trække op ved Hovedvagten, der indtil 1874 var beliggende på Kongens Nytorv mellem Hovedvagtsgade og Ny Adelgade. Som det fremgår af Davidsens hyggelige og fornøjelige beretning herom, har billedet ikke ændret sig meget i de forløbne 150 år⁸²⁾: »Med taktfaste skridt og i god orden nærmer sig fra Gothersgade den af en kaptajn kommanderende afdeling . . . Med ærefrygtindgydende mine svinger tambourmajoren sin sølvknappede stok til tegn for trommeslagerne, når musikken pavserer. Ved ankom-

sten til Hovedvagten opmarscherer mandskabet overfor vagten, der skal afløses, geværet præsenteres og skuldres igen. Den menneskemasse, der har omgivet vagtparaden under »optrækningen« og blandt hvilken især den københavnske gadeungdom er stærkt repræsenteret, får en rig tilstrømning fra alle sider, thi musikken begynder at spille. Folk af alle klasser forsamlе sig for at høre på de marscher, galoppader, brudstykker af operaer, som gives til bedste i en halv times tid, og hvori de særegne instrumenter, der betegne den »tyrkiske musik« spille en fremtrædende rolle«. Her ser man »den jævne borgermand, der har trukket sig tilbage fra forretningen«, håndværkssvende og læredrenge i skødskind og trætøfler, piger med børn på armen eller ved hånden, unge forelskede par og mange flere — et bredt udsnit af Københavns befolkning.

På kongens eller dronningens fødselsdag var der kl. 9 om aftenen tappenstreg. »Med klingende spil drager den , d.v.s. vagtparaden, ud fra Hovedvagten, gjør først en tur om »Hesten«, derefter gennem hovedgaderne og tilbage . . . Det er en folkeforlystelse, som, fordi den går så sjældent på, nydes med desto større iver . . . Gadeungdommen er ret i sit es; en skomagerdreng morer sig med at blæse kønrøg i ansigtet på bønderpiger . . . Et talrigt politi er på benene for at holde orden, undertiden går det løs med en kæppe-ryggedans, og transport til »Kammeret« eller til »Bopælen« er ikke sjælden den beske frugt af denne folkelystighed«.

Opstod der brand i byen fulgtes et indviklet ritual,



Brandalarm. I baggrunden Nikolai Kirketårn. Efter P. C. Klæstrup.

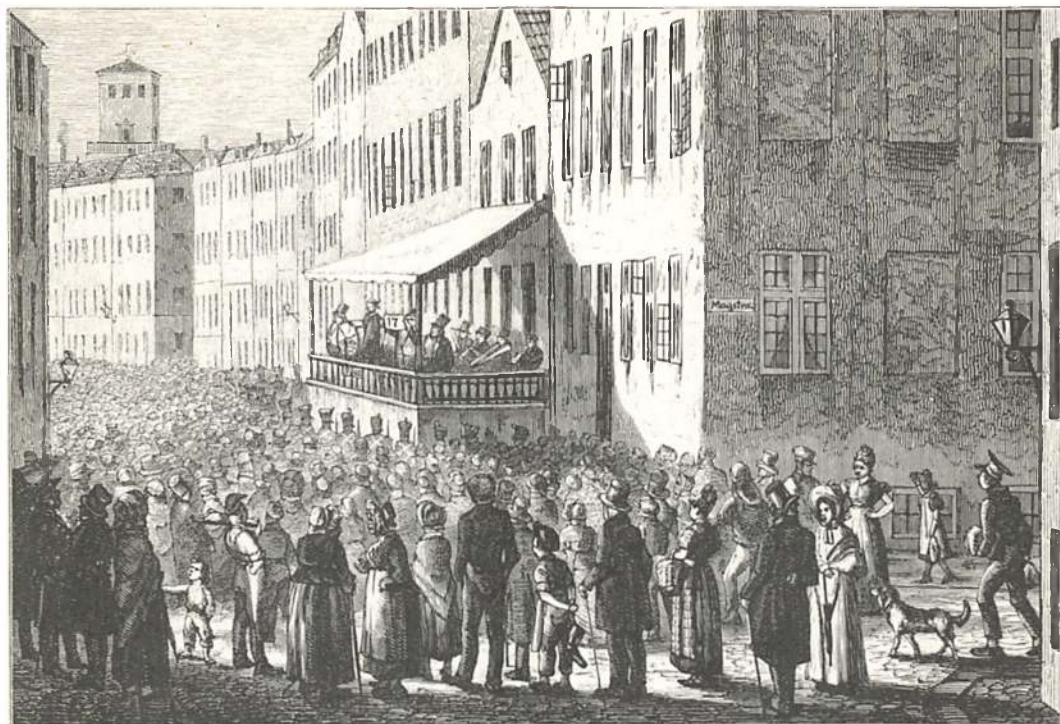
efter hvilket bl.a. tårnvægteren på det nærmeste af de tre kirketårne: Vor Frue, Nikolaj og Vor Frelsers, fra tårnet signalerede, om dagen med flag og om natten med en lygte, i hvilken retning det brændte, alt imedens kirkeklokkerne begyndte at klemte. Om natten gik desuden »borgertrommen« gennem gaderne for at vække de sovende, og vægterne piftede i deres fløjter råbende »brand«, medens folk strømmede til fra alle sider enten af nysgerrighed eller for at hjælpe til med slukningsarbejdet. Brandmajoren iførte sig i hast sin uniform og trekantede hat, brandmandskabet spændte hestene for sprøjterne og slufferne og skyndte sig afsted, alt hvad remmer og tøj kunne holde.

For dem, branden ikke direkte berørte, var det en folkeforlystelse uden lige! »Spektakel, opløb og

sammenstimlen var der nok af. Ved al denne fløjten og kimen, banken og ringen over hele byen sammenkaldtes en sådan menneskemasse, at politiet og borgervæbningen havde den største møje med at holde pladserne omkring brandstedet ryddelig«, fortæller Villads Christensen ⁸³⁾.

Brandvæsentes forhold var efter bombardementet 1807 blevet betydeligt forbedret. Medens det hidtil kun havde påhvilet slagtere, møllere og hyrekuske at transportere vand til brandstedet, blev det i 1810 desuden pålagt bryggere og bagere, samtidig med at brændevinsbrænderne forpligtigedes til at bistå vognmændene med at skaffe brandredskaberne frem til brandstedet. I et relement 1818 fastsattes derefter brandkorpsets størrelse til 4.300 mand, som skulle udtages ved den borgerlige indrulleringskommission, ligesom der fremtidig skulle føres en nøjagtig rulle over vognmændenes og brændevinsbrændernes heste, vogne og folk, da de i brandtilfælde fortsat skulle sørge for transporten af sprøjter, stiger etc. Endelig gav relementet oplysning om sprøjternes antal, og hvor de var placeret.

Som hovedbrandstation havde Nikolaj tårn fungeret siden 1807, men var i årene 1820-23 blevet ombygget og nyindrettet, og dermed havde byen efter datidens forhold fået et mønsterværdigt brandvæsen — men kravene skærpedes. I 1860 indførtes således telegrafisk forbindelse mellem byens forskellige brandvagter, og i 1864 blev den første dampsprøjte indkøbt i England. Den øgede naturligvis i høj grad brandvæsenets popularitet, og det var da også et lystigt syn at se den køre



*Tallotteriet trækkes foran et bus i Rådhusstræde udfor Vandkunsten.
Efter P. C. Klæstrup.*

gennem gaderne med dampen vældende ud af skorstenen, fulgt af en skare hylende og skrigende gadedrenge⁸⁴⁾. Men et moderne brandkorps fik byen først, efter at brandvæsenet i 1868 var blevet lagt ind under magistraten.

Som en virkelig københavnerbegivenhed betragtedes ligeledes tallotteriets trækning hver tredje uge, hvor en vaisenhusdreng udtrak de heldige vinderes lod. Tallotteriet, der var oprettet i 1771, blev oprindeligt udtrukket foran Rådhuset på Nytorv, senere på en tribune, der var rejst foran Charlottenborg på Kongens Nytorv, men i 1818 flyttedes denne hen til Gjethuset ved siden af Det kgl Teater. De senere år, indtil det ophævedes 1851, fandt trækningen sted på en tribune

foran et hus i Rådhusstræde udfor Vandkunsten. »De udtrukne numre bleve i paphylstre udkastede blandt mængden, og for at fange dem opstod der ikke sjældent blodige slagsmål, thi den lykkelige, der kunde sætte sig i besiddelse af et af disse hylstre med numret i, fik for dets aflevering på lotterihovedkontoret 24 skilling«, fortæller Davidsen ⁸⁵).

Ligtog formåede også at samle mange nysgerrige, og da tabet af en kær slægtning eller god ven i reglen blev begrædt i fællesskab, udviklede begravelserne sig ofte til festlige sammenkomster, en skik, der endnu ikke er helt død. »At komme ordentlig i jorden« var enhvers ærgerrighed, men nogen billig sag var det ikke. Der var udgifter til gravsted, kiste, ligvogn og ligbærere, til præst og bedemand, drikkepenge til opvartning i hjemmet, mad og meget andet foruden til de kareter, der skulle transportere følget ud til kirkegården, og som man kunne leje enten hos vognmand Jørgensen på Kongens Nytorv eller hos hyrekusk Soelberg i Lille Strandstræde ⁸⁶). I spidsen for ligtoget kørte den prægtige med forsøvede udskæringer og sorte draperier prydede ligvogn med kisten, og derefter fulgte kareterne, og desto større ligfølget var, jo større opsigt vakte det.

Nok så uhyggelige virkede »natmandens folk«, hunderakkerne, der vakte vældig furor og voldsom harme hos mange, når de påHundredage, fulgt af en sværm af hujende gadedrenge, drog om i gaderne og med et net på en stang indfangede alle løsgående hunde, som blev smidt ind i en lyseblå malet vogn med presenning over for at blive kørt til aflivning. Der var år, fortæller



»Hunderakkeren«. Jagt på løsgående hunde.

Bokkenheuser ⁸⁷⁾, hvor der blev indfanget 800 hunde, men naturligvis kunne det ikke undgås, at der skete fejltagelser, og at fredelige folks kæledægger kom til at dele skæbne med herreløse og omstrejfende hunde — og dette var jo noget, den brave borgermand havde vanskeligt ved at tilgive myndighederne!

Helt i oprør kom byen på de årlige flyttedage, hvor alt syntes kaos, for gik man på gaden, risikerede man at få gammelt husgeråd, muggent sengehalm og iøvrigt alt, hvad der ellers blev kasseret, i hovedet, når det uden videre blev kastet ud af vinduerne og ned på gaden, hvor det blev liggende til stor fornøjelse for gadedrenge og tiggere at soppe rundt i, indtil renovationsfolkene gad fjerne det. Og midt i det hele fær-



Flyttedagsscene i Landemærket.

dedes flyttefolkene med deres læs, der enten kunne være stablet op på en bærebør eller en vogn, indtil de første lukkede flytteomnibusser begyndte at blive taget i brug omkring 1860.

Gadedrengene var et ligeså stort problem for datiden som læderjakkene for nutiden. I den almindelige borgers øjne frembød de en fare for retssikkerheden på gaderne, og deres løjer var jo heller ikke altid lige uskyldige, og ihvert fald var det ikke morsomt for dem, det gik ud over. En kærkommen skive for deres spot var de sølle ladegårdslemmer, der subsistens- og venneløse var tvangsindlagte på Ladegården ved Åboulevarden, den daværende Ladegårdsvej, og som daglig dannede en trist kolonne, der under en opsynsmands ledelse blev sat til at feje byens gader. Kun om søndagen havde de fri, og denne dag søgte de derfor at



»Et Københavnsk optog med musik«. Gadedrengene morer sig.

udnytte på bedste måde ved for deres usle fortjente skillinger at drikke sig »en blyhat« til i brændevin, og det var i virkeligheden deres eneste fornøjelse.

Til byens særprægede typer, som det dog bliver for vidtløftigt at skildre mere indgående, hørte de såkaldte originaler, der både i væsen og klædedragt adskilte sig fra den øvrige befolkning; visekællingerne, »der med hæs stemme forkyndte en ny vise om et græsseligt mord«⁸⁸); lirekassemændene og de såkaldte piskebåndsjøder foruden mange andre, mere eller mindre iøjnefaldende folk.

Men gaden var jo også for det solide borgerskab, og nu som før gik man tur på Strøget eller »Ruten«, som det dengang kaldtes, eller promenerede i Kongens Have; på »den lange vold omkring staden med Philosophgangen på den ene side og Kirsebærgangen på den anden side forneden, — aftenen før Store Bededag er volden især godt besøgt — hed det; endvidere



En visekalling. Efter P. C. Klæstrup.

har man Toldboden og Lange-Linie, med herlig udsigt til Sundet og de forbisejlende skibe; dernæst Esplanaden, det rum, der ligger imellem staden og Citadellet, og giver med sine i rækker plantede træer en behagelig skygge. — Foretrækker man mennesker i stedet for skibe og træer, da kan man vælge sig Østergade, og vil man have det stillere og ensommere, så må man søge

løngangene ved Christiansborg Slot —«, udtaler Cladius Rosenhoff i sin beskrivelse af København 1857 ⁸⁹⁾.

Det var også i disse år, at de første egentlige turister begyndte at besøge København. Det var især svenskere, men også enkelte tyskere så man særlig om sommeren promenere på gaderne. Ikke helt uden grund betragtedes København dengang som en by med en højt udviklet kultur, det var værd at stifte nærmere bekendtskab med, men også på det danske køkken satte turisterne stor pris — særlig måske på vort udmærkede hvedebrød ⁹⁰⁾.

Om dagen blev byens ro og orden så vidt det var muligt opretholdt af politiet og om natten af vægterne. I modsætning til dette bestod politikorpset oprindeligt kun af ganske få mand, men det udvidedes stadig, og en forordning af 1793 ⁹¹⁾ indprentede, at dets opgave bestod i at »våge over alt det, som hører til den almindelige roeligheds og sikkerheds håndhævelse og den offentlige bequemmeligheds befordring«, og at det » med overlæg og sindighed og ei uden nødvendighed anvender magt eller voldsomme tvangsmidler«, og at dette ikke skete på bekostning af deres »embeds værdighed og myndighed«. Samtidig besluttedes det, at betjentenes uniform for fremtiden skulle bestå af en rød frakke, gule benklæder og en trekantet hat. Deres antal øgedes også. Ved et reskript af 5. december 1800 udvidedes korpset således fra 21 mand til 31, og desuden skulle det have 20 »opsyns- eller gadebtjente«, men samtidig fordobledes vægternes antal fra 142 til 284, hvortil kom en snes bro- og tårnvægterre.



*Politibetjent, vægter, slavefoged og slave.
Akvarel af Senn og Eckersberg 1807.*

Når vægternes antal så langt oversteg betjentenes, skyldtes det uden tvivl, at natten blev anset for den farligste tid på døgnet, den hvor de fleste forbrydelser blev begået, medens man har ment, at om dagen forhindrede lyset tyve og andre ugerningsmænd i at drive deres spil. Betjentene pålagdes det at »beflitte sig på nøiagtighed, ædruelighed og skikkelighed i forret-

ninger, så de kan fortjene det almindeliges agt«, hvorimod vægterne blev »alvorligen anbefalet, at de med beskedenhed begegne alle folk og med gode styre til rette og forhindre klammerie, mord og tyveri af yderste evne, og ikke, uden det befales eller personligt anbefales, nogen med hug og slag begegne«. De skyldige skal de sørge for bliver arresteret, men desuden skulle de som hidtil bl.a. også påse, at gadelygterne blev renligholdt og tændt.

I 1840 talte politikorpset iberegnet politidirektøren og kontorpersonalet endnu kun 85 mand. Betjentene var dårligt aflønnede, og derfor faldt de skillinger, de fik, bl.a. når de gik rundt til de forskellige husstande og ønskede glædeligt nytår, på et tørt sted, men det styrkede på den anden side ikke befolkningens tillid til politiet, og ofte kom det til sammenstød, hvor betjentene ikke gik af vejen for at gøre brug af deres lange bambusstokke. Og stemningen mod politiet blev derfor efterhånden så ophidset, at det i revolutionsåret 1848 blev hævdet, »at dersom folket nogensinde under en alvorlig bevægelse først beslutter sig til ikke at tåle stokkeprygl, da vil det ikke slå politiet, men slå det ihjel«.

Vægternes antal var på dette tidspunkt faldet til 188, men efter bedste evne hjalp de stadig politiet med at opretholde ro og orden, og hver time på natten genlød gaderne af deres sang, men da de ikke kunne leve af at være vægter, havde de ved siden af et almindeligt borgerligt erhverv som brændehugger, børstenbinder eller skomager, og at de derfor ofte faldt i søvn på deres post om natten kan ikke forbavse

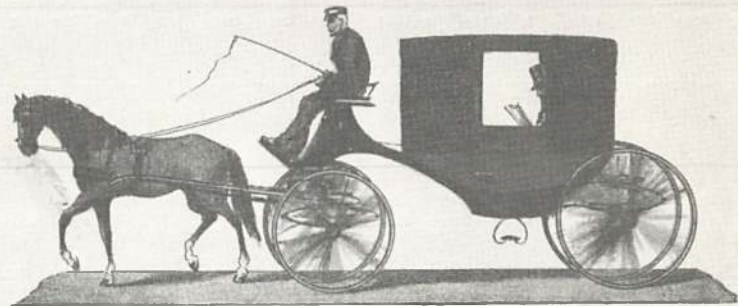
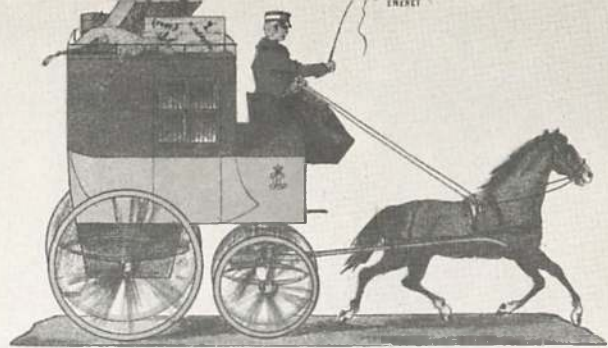
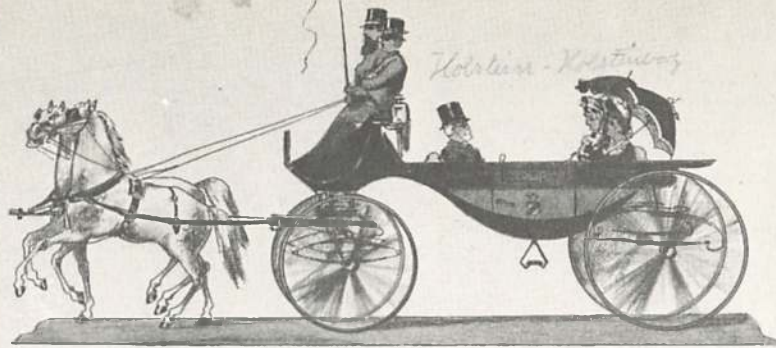
nogen. Alligevel nød vægterne til en vis grad befolkningens sympati i modsætning til politiet, som ofte havde vanskeligt ved at holde orden på gaderne, og sandsynligvis har det været særligt svært i torvetiden, hvor så mange forskelligartede folk strømmede til byen. Det gjaldt derfor om, som borgerrepræsentationen udtrykte det, at skaffe politiet den respekt, det manglede, og som bl.a. skyldtes, »at dets kræfter kun alt for ofte vare misbrugte til at modvirke ytringer af det offentlige liv, og fordi det i utide og uden påtrængende nødvendighed brugte fysisk magt . . .«.

Men tiden var endnu ikke moden til en ændring af de bestående forhold. Betjentenes forhadte bambusstok blev ikke afskaffet, og den eneste forandring, der skete, var i virkeligheden, at de nu i stedet for den røde frakke fik en blå unifom. Med politiets brutalitet fik man heller ikke bugt: »Spioneri, anvendt ikke blot mod forbrydere, men også mod hæderlige folk f.eks. politiske modstandere; stokkeprygl, anvendt ikke blot mod ulydige rolighedsforstyrreere, men mod alle uden forskel, der ved et opløb er så uheldige at komme indenfor politiets rækkereds; og hårdnakket fornægtelse, ligegyldigt om det sker på sandhedens bekostning eller ikke, af enhvers ret lige overfor politiet«, udtalte »Fædrelandet« 19. januar 1860.

Først med loven om Københavns politis omordning af 11. februar 1863 og et regulativ af 12. juni samme år skabtes forudsætningerne for en fuldstændig ændring af politiets organisation og en bedring af dets forhold til befolkningen. Samtidig ophævedes vægterkorpset, og dets mandskab afskedigedes ⁹²⁾.

På næsten alle områder sporede således en ny tids komme, som ganske naturligt også kom til at sætte sit præg på det københavnske gadeliv: »Hvor mange nye fremtoninger har vor livlige tid ikke frembragt — udbryder Plenge ⁹³⁾ — Se der de om mandagen så hvide bybude af alle mulige størrelser og aldere og fysiske og åndelige beskaffenheder, se dem i deres hvile stå på hjørnet og i deres travle virksomhed op og ned ad gaderne med pakker på armene eller dragende trækvogne fulde af kasser og kister, eller følgende gamle tanter hjem om aftenen fra Kasino! Og hvilken skare af netmalede småvogne, udsendte af bagere, øltappere, mineralvandsfabriker, kaffebrænderier, litografiske anstalter o.s.v. Og så denne vrimmel af droschker, der synes evig på farten, af sporvogne med og uden spor, af omnibusser og alle andre befordringsmidler. Det er altsammen nyheder for den gamle københavner, voxede op af jorden som paddehatte«.

Da Plenge i 1873 skrev dette, kunne han end ikke ane den udvikling både det danske samfund og København i de følgende årtier ville komme til at gennemgå, og som i løbet af de følgende par menneskealdre fuldstændig skulle ændre samfundsstrukturen, befolkningsmønstret og det daglige livs sædvaner. Fra en lille provinsby udviklede København sig samtidig til en europæisk storby.



KILDER

De gengivne malerier af Raab og Eegberg tilhører Nationalmuseets III afdeling. Størstedelen af de øvrige billeder Københavns Bymuseum.

En bogs fulde titel er kun nævnt første gang, den citeres.

- 1) O. Nielsen: Københavns Historie og Beskrivelse I-VI, 1877-1892, I, S. 303
- 2) *ibid* IV, S. 378
- 3) *ibid* IV, S. 370
- 4) *ibid* IV, S. 370
- 5) Carl Bruun: København I-III, 1887-1901, I, S. 461
- 6) *ibid* I, S. 367
- 7) Steffen Linvald: Kulturhistorisk baggrund for nutidens vognmænd (Dansk Vognmandsstand, 1956, red. af Adam Nygaard) S. 11 & 13
- 8) Carl Bruun II, S. 42
- 9) *ibid* II, S. 263
- 10) *ibid* II, S. 262
- 11) O. Nielsen V, S. 79
- 12) Hugo Matthiessen: Københavnske Gader 1728-1795, 1924, S. 25
- 13) Carl Bruun III, S. 115
- 14) *ibid* III, S. 307
- 15) *ibid* III, S. 419
- 16) Hugo Matthiessen S. 25
- 17) Knud Lyne Rahbek: Erindringer af mit liv, I, 1824, S. 134 ff
- 18) Hugo Matthiessen S. 26

- 19) Hans Hartvig Seedorff: Kuske, Krikker og Køretøjer, 1953, S. 43
- 20) ibid S. 46 ff
- 21) ibid S. 47
- 22) ibid S. 48
- 23) ibid S. 49
- 24) O. Nielsen V, S. 206
- 25) Carl Bruun II, S. 305
- 26) O. Nielsen V, S. 117
- 27) Carl Bruun II, S. 395
- 28) ibid II, S. 395
- 29) ibid II, S. 395
- 30) Dansk Vogmandsstand S. 16
- 31) ibid S. 14
- 32) O. Nielsen VI, S. 228
- 33) Dansk Vognmandsstand S. 16
- 34) Hugo Matthiessen S. 106
- 35) Carl Bruun III, S. 420
- 36) Hugo Matthiessen S. 108
- 37) O. Nielsen V. S. 311
- 38) Hugo Matthiessen S. 109
- 39) Henrich Callisen: Physisk Medizinske Betragtninger over Kiøbenhavn II, 1809, S. 196ff
- 40) Hugo Matthiessen S. 105
- 41) ibid S. 105
- 42) ibid S. 117
- 43) Callisen S. 187
- 44) Hugo Matthiessen S. 119
- 45) ibid S. 120
- 46) Thomas Overskou: Af mit liv og min Tid 1798-1818. Udg. af Robert Neiiendam 1961, S. 19

- 47) Carl Bruun III, S. 654
- 48) Rasmus Nyerup: Kjøbenhavns Beskrivelse, 1800, S. 658
- 49) Knud Bokkenheuser: Saa By som Borger, 1905, S. 127
- 50) Carl Bruun III, S. 711
- 51) Nyerup S. 269
- 52) St. Linvald, Ernst Mentze, M. Friis Møller: Danmarks Hovedstad, 1948, S. 195
- 53) Overskou S. 51
- 54) Callisen S. 186
- 55) J. Davidsen: Fra det gamle Kongens Kjøbenhavn, Udg. 1910, S. 11
- 56) Villads Christensen: København 1840-1857, 1912, S. 9
- 57) ibid S. 17
- 58) Claudius Rosenhoff: Kjøbenhavn. Illustreret Veiviser og Beskrivelse over Byen og Omegnen, 1857, S. 8
- 59) Villads Christensen S. 172
- 60) ibid S. 173
- 61) ibid S. 171
- 62) Historiske Meddelelser om København III Rk., I, S. 359
- 63) Villads Christensen S. 138
- 64) ibid S. 140
- 65) ibid S. 140-141
- 66) ibid S. 173-174
- 67) I. Plenge: Livet i Kjøbenhavn for en Menneskealder siden, 1873, S. 22
- 68) Davidsen S. 24

- 69) Plenge S. 23
- 70) ibid S. 105
- 71) Bokkenheuser S. 132
- 72) Dansk Vogmandsstand S. 21
- 73) Plenge S. 22
- 74) Villads Christensen S. 395
- 75) Viggo Lindstrøm: Kjøbenhavn i Tredserne, 1913, S. 90
- 76) Davidsen S. 27
- 77) Plenge S. 107
- 78) Villads Christensen S. 451
- 79) ibid S. 451
- 80) ibid S. 478
- 81) Davidsen S. 29
- 82) ibid S. 253
- 83) Villads Christensen S. 231
- 84) Steffen Linvald: Bekæmpelse af Ildebrande i København før 1870 (Hjælp. Brand- og Redningsarbejdet i Danmark, 1956, red. af M. Friis Møller) S. 42 ff
- 85) Davidsen S. 26 ff
- 86) Villads Christensen S. 337
- 87) Bokkenheuser S. 128
- 88) Davidsen S. 29
- 89) Rosenhoff S. 139
- 90) Lindstrøm S. 91
- 91) Steffen Linvald: Den københavnske politibe-tjent gennem 100 år (Politibladet 15. juli 1963, nr. 13-14) samt Steffen Linvald: De gamle Væg-tere (Indenfor Murene, nr. 3, marts 1943, red. af Knud Bruun- Rasmussen)
- 92) ibid
- 93) Plenge S. 20 ff

