



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

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

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



Harald Langberg

UDEN FOR VOLDENE

Københavns udbygning 1852-1952

Harald Langberg

UDEN FOR VOLDENE

Københavns udbygning

1852 - 1952

Udgivet 1952

af

DEN ALMINDELIGE BRANDFORSIKRING

FOR LANDBYGNINGER, OPRETTET VED KONGELIG ANORDNING AF

1792

FORORD

*D*EN ALMINDELIGE BRANDFORSIKRING FOR LANDBYGNINGER stilles ofte over for spørgsmål om, hvorledes det kan være, at man i så vid udstrækning beskæftiger sig med forsikring af beboelsesejendomme, forretningsejendomme og industrianlæg i København, når brandforsikringens navn indeholder ordene »for Landbygninger«. Forklaringen herpå får man ved at betragte den historiske udvikling.

Da brandforsikringen blev oprettet i 1792, lå hele hovedstadens bymæssige bebyggelse inden for de daværende volde, og det var disse volde, der kom til at danne afgrænsning for arbejdsområdet. Efter demarkationsliniens flytning i 1852 har udviklingen medført, at størstedelen af København nu ligger uden for den gamle voldlinie, og Den almindelige Brandforsikring for Landbygninger er således blevet den institution for forsikring af bygninger, der har det største antal forsikringer i hovedstaden.

Vi har haft en naturlig interesse i at få ridset op, hvordan udbygningen af København har fundet sted, og har derfor bedt magister Harald Langberg give en kort redegørelse herfor og fremkomme med sit syn på udviklingen. Resultatet, som vi håber videre kredse kan have interesse i, er blevet nærværende skrift, der udsendes nu 100 år efter, at en ny byudvikling tog fart – uden for voldene.

København 1952.

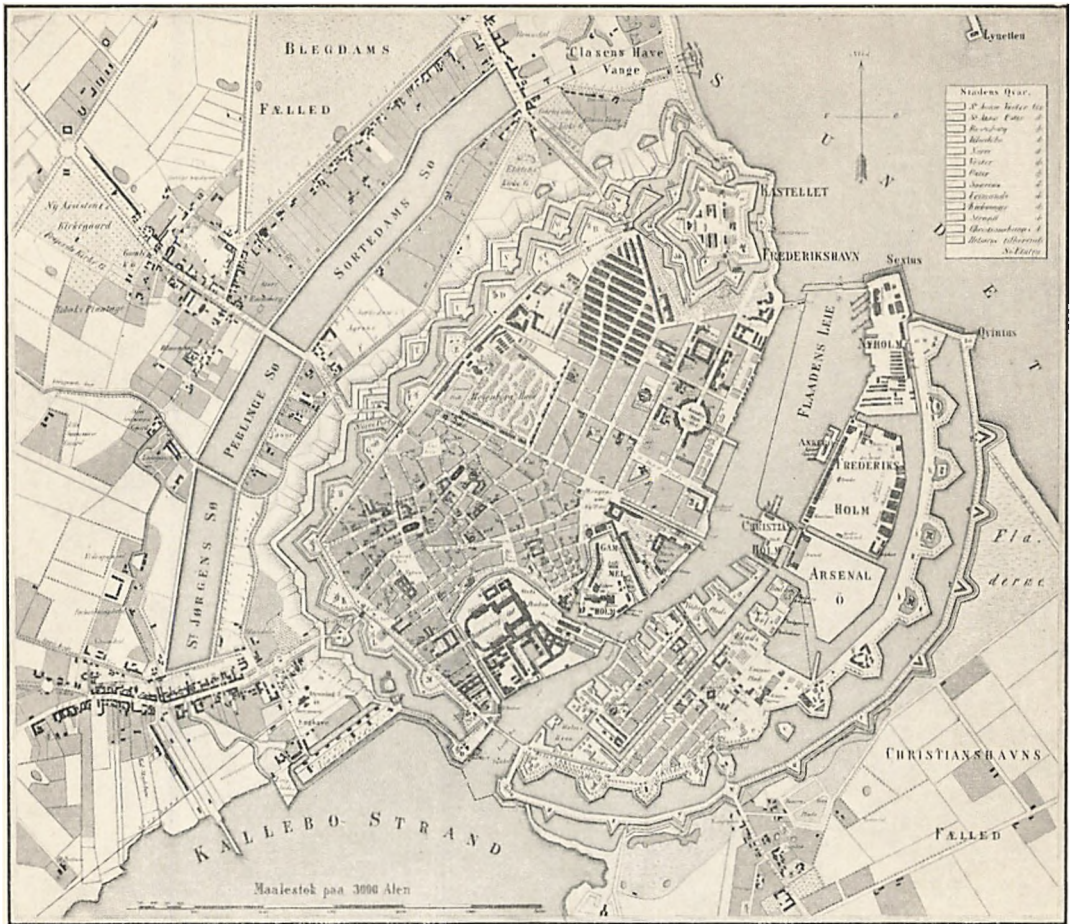
Svend Brannov

Mogens K. A. Olesen

TRYKT I BIANCO LUNOS BOGTRYKKERI
KLICHEER FRA F. HENDRIKSENS REPRODUKTIONSATELIER
OG BERNH. MIDDELBOES REPRODUKTIONSANSTALT

INDHOLD

	Side
Fæstningens fald	9
Broerne	13
Voldkvartererne	19
Ud over landet	21
Københavnsegnen	25
Hundrede aar	29
Litteratur	34
Oversigter	35
Tabte udsigter	37



**KØBENHAVN
OG NÆRMESTE OMEGN**

umiddelbart for den militære demarkationslinies tilbagetrækning

1852

H. J. BING OG SØNS KORT

(KONGELIGE BIBLIOTEK)

FÆSTNINGENS FALD

KØBENHAVN var for hundrede år siden en fæstning. En vældig ring af jordværker indesluttede bebyggelsen. Foran hovedvolden med dens bastioner lå en bred grav med enkelte raveliner, og på den anden side graven løb en dækket vej. Det siger sig selv, at der i tilfælde af krig skulle være frit skudfelt fra fæstningen, og det var derfor forbudt i en vis afstand fra byen at bygge huse, som ikke hurtigt lod sig fjerne. De skulle kunne pakkes sammen og lægges ned i kælderen, sagde man spydigt. Og man havde ret til at være spydig, for der var af gode grunde ikke mange, der troede, fæstningen havde nogen strategisk værdi. Den havde ikke været meget bevendt 1807, da englænderne bombarderede byen, og den var ikke forbedret siden. Det var derimod de midler, man havde til at ødelægge den, men det blev ikke for fjendehånd, fæstningen faldt – den blev taget indefra.

Siden voldringen i det 17. århundrede var blevet lagt om hovedstaden, var befolkningstallet stadig steget, og bebyggelsen havde bredt sig ud over hele det indfattede areal. Op mod midten af det 19. århundrede var det næsten ikke til at opdrive en ordentlig byggegrund, og en uhyggelig overbebyggelse af byen indledtes. Ældre bygninger blev forhøjet, gårdarealer blev bebygget, og lejligheder indrettedes overalt, hvor driftige husejere så mulighed for det. Der var gode lejligheder iblandt, men alt i alt var det et skrækkeligt byggeri – et sort kapitel i hovedstadens bygningshistorie. Men hvad skulle man gøre. Befolkningsmængden tog stadig til. Fra 1840 til 1850 steg befolkningstallet i byen bag voldene med 10.000 fra 116.000 til 126.000. Og der var ikke plads til så mange. Kældre, ja selv stalde og brændeskure indrettedes til beboelse, men man kunne ikke skaffe boliger nok, og resultatet var, at flere og flere lejligheder blev overbefolkede, og at mange mennesker simpelt hen ikke kunne få tag over hovedet. Overbefolkningen, hvis følger særlig ramte de fattige, er skildret med gru af samtidige forfattere. Et ussel hus i Adelgade var til sine tider af året så overfyldt om natten, at beboerne – fattigfolk og almisselemmer – måtte klemme sig sammen og sove i siddende stillinger. Plads til at ligge ned var der ikke.

Andre lokaliteter med navne som »Bolle Bandsats Hus«, »Pølen«, »Luseklubben«, »Slaveporten« og »Rakkerens Hule« har næppe været bedre.

De hygiejniske forhold var slette. Man havde i næsten alle ejendomme latriner, til hvilke der hørte overdækkede gruber, hvori det uhumske samlede for en gang eller to om året at blive kørt bort af de såkaldte natførere. Men der var ikke natførere nok, og de var ikke ivrige efter at komme til bunds i gruberne. Ustandselig klagedes der over, at de kun fjernede det øverste af grubernes indhold, og da der skulle indføres en jernskovl, som kunne gå i dybden, nægtede de rent ud at bruge den. Overfyldning var resultatet. Man måtte træde forsigtigt på grubernes dæksler. Indholdet sivede op mellem plankerne og løb sammen om fødderne paa en. Til al denne modbydelighed kom det, at gruberne ofte var utætte, og at indholdet fandt vej til kældre og rendestene. Kloaker forekom praktisk talt ikke. Regnvand og spildevand flød sammen i en skiden strøm, som ledtes gennem gadernes rendestene for til sidst at plumre ud i voldgraven, kanalerne eller havnen.

Drikkevandet var dårligt. Det ledtes fra de omliggende søer ind til husene gennem rør, dannet af udhulede træstammer. Det blev ikke bedre af den tur. Træstammerne mørnede i byens grund, der var gennemsivet af latringrubernes safter og af andet ækelt, som f. eks. det, de overfyldte kirkegårde vædskede af sig, når regn havde gennemblødt dem. Uhyggelige opdagelser kunne gøres i byens undergrund. Et sted konstateredes det således, at et vandrør simpelt hen gik tværs gennem en latringrube, og i 1844 fandt man ud af, at Bredgades drikkevand gennem et hul i ledningen fik en tilsætning af det, der flød i afløbet fra Frederiks Hospitals lighus.

Luften var naturligvis ikke god. Rendestene og latringruber sørgede herfor hele året rundt, men værst var det om sommeren, når på hede dage en tung kvalmende stank lagde sig over byen. Dette ubehag har dog været for mindre at regne i sammenligning med den svøbe, sygdommen var for befolkningen. I årene 1845–49 skyldtes 13,6 pct. af alle dødsfald epidemiske sygdomme, særlig tyfus – og dødeligheden var stor. Den voksede år for år. Endnu inden koleraen 1853 hudflettede byen, var man kommet til det resultat, at den sandsynlige levealder i København blev stadig kortere. Denne gennemsnitslevetid havde i årene 1835–39 kunnet ansættes til 35 år for mænd og 39 år for kvinder. I 1840–44 gik tallet ned til under 34 år for mænd og under 38 år for kvinder, og 1845–49 var man nået ned på, at den sandsynlige levealder for en nyfødt dreng var 25 år og for en pige 34 år.

Vi kunne også berette om lyse sider af tilværelsen i datidens København,

og det er næppe troligt, at tilstandene i byen var ringere end i andre større europæiske stæder – tværtimod. Men det vi her – af hensyn til det følgende – skal hæfte os ved, er, at de hygiejniske forhold blev værre og værre, at byen fra at have været nogenlunde velbygget – pletter har den altid haft – blev overbebygget og overbefolket, og at der *måtte* ske en forandring.

Der var principielt intet til hinder for, at folk flyttede uden for voldene, men det var ikke så ligetil. Kravet om frit skudfelt fra fæstningen havde ført til fastlæggelsen af en demarkationslinie, inden for hvilken man kun med militærets tilladelse måtte bygge – og fik man denne tilladelse, var det på meget hårde vilkår. På arealerne lige foran voldgraven kunne der ikke blive tale om at rejse huse – man måtte ikke engang færdes der. Og på det øvrige område inden for demarkationslinien, der løb langs Falkoneralléen og Jagtvejen, kunne man nok få lov at bygge, men det skulle være enetages træhuse, der i krigstilfælde skulle kunne forlanges fjernet uden erstatning, og som det følgelig var næsten umuligt at belåne. Udlån af offentlige midler til sådanne ejendomme var ligefrem forbudt. Ikke desto mindre var der fra tid til anden bygget såvel toetages som grundmurede huse derude, og der havde for længe siden dannet sig små forstæder, men i 1850, samtidig med at presset på voldene indefra var meget stærkt, skærpede militæret kursen og gjorde alt for at hindre yderligere bebyggelse på de indre dele af demarkationsterrainet.

De mindrebemidlede, som var særlig hårdt ramt af byens bolignød, havde kun små chancer for at kunne bosætte sig uden for voldene, og hvad enten det var rig eller fattig, der flyttede ud, var det en omstændelig affære at bo derude, navnlig hvis man hver dag skulle til byen. Passagen gennem byportene var trang, der skulle betales accise for varer (konsumtion) og bro- eller portpenge for vogne, ja på visse tider endog for personer. Portenes lukketider var ubekvemme, og der var meget andet i vejen.

Københavnerne elskede at spadserere på volden, og når de gik deroppe og så ud over de grønne arealer, der strakte sig vidt omkring byen, stod det dem klart, at fæstningen måtte falde, hvis byen skulle leve, og de gik løs på militæret. Striden var lang, og besynderligt nok måtte militæret gøre de første indrømmelser til forlystelseslivet. Tivoli blev etableret i voldsterrainet 1843.

En del tilladelser til opførelse af grundmurede huse uden for søerne blev givet i 1851, men først i 1852 vandt de indetrængte for alvor terrain. Der var sket det, at militæret havde fundet ud af, at Københavns befæstning kunne forbedres ved, at byen fik en dobbelt forsvarsrække: Uden om forstæderne en række fremskudte forter og bag ved dem den gamle vold som en indre linie.

Rummet foran denne skulle frem til søerne være helt frit, medens demarkationsterrainet uden for søerne ville blive uden betydning for militæret. Da dette blev bekendt 1851, stillede en af byens rigsdagsmænd straks forslag om en ny demarkationslinie. Det gik igennem uden vanskelighed, og ved lov af 6. januar 1852 rykkedes demarkationslinien tilbage til søerne. I de samme år blev lettelser for porttrafikken gennemført. Alle portene skulle nu være åbne natten igennem, og den forhadte konsumtion blev afskaffet. De sidste afgifter bortfaldt 1. april 1852, og dermed var »posekiggernes« tid forbi.

Årstallet 1852 er et vendepunkt i Københavns bebyggelseshistorie. Fæstningen gav efter for det vældige pres, og byen flød ud over alle bredder. Ingen kunne dæmme op for de kræfter, der nu var sat i bevægelse. »Broerne« oversvømmedes, resterne af fæstningen blev snart skyllet bort, og bebyggelsen bredte sig med rivende hast. Myndighederne var aldeles uforberedte, og det varede længe, før de fik indhentet udviklingen, hvis man overhovedet kan sige, den er blevet indhentet.

Det blev skæbnesvangert, at kommunen, der ejede de fleste af de jorder, som nu frit kunne bebygges, straks gav sig til at sælge løs af dem, og det endda til meget lave priser. Man forærede på denne måde store værdier bort, men det værste var, at man ikke inden bortsalget traf de ringeste foranstaltninger til, at bebyggelsen kunne blive nogenlunde hensigtsmæssig. Allerede i april 1852 blev statsadministrationen gjort opmærksom på, at der burde udarbejdes en samlet plan for bebyggelsen, men det blev ignoreret.

BROERNE

FORSTÆDERNE, der var vokset op under demarkationsbestemmelserne, havde et let og landligt præg. Uden for Vesterport lå Vesterbro, hvor der i 1850 boede 2400 mennesker. De lave bygninger lå næsten alle langs den brede Vesterbrogade. Mellem den og Kallebod Strand strakte store haver, reberbaner, tømerpladser og engdrag sig. Mellem Vesterbrogade og Nørrebrogade lå Ladegaarden; af andre huse var der kun få. Nørrebro havde i 1850 3500 indbyggere. For at komme til Nørrebro fra byen passerede man fæstningsværkerne gennem Nørreport og fortsatte ad en poppelallé og en smal dæmning over på den anden side Søerne. På venstre hånd havde man så Blaagaard med en smuk, gammel have, hvori flere hyggelige sommerhuse gemte sig, og længere ude lå Assistens Kirkegaard (se kortet foran i bogen og udsnittet side 18).

Langs Sortedamssøen mellem Nørrebro og Østerbro lå Blegdammene, der længe havde haft huse ud til Blegdamsvejen. Nord for denne strakte byens store ubebyggede fælleder, Nørrefælled, Blegdamsfælled og Østerfælled, sig.

Østerbro uden for Østerport var kun svagt bebygget. Her fandtes foruden haver, vænger og kirkegårde flere meget smukke lystgårde.

Med demarkationsliniens tilbagetrækning i 1852 fulgte straks et livligt byggeri på »Broerne«. Der var brug for boliger, og der var penge at tjene. Husene skød i vejret som paddehatte. Behovet syntes umætteligt. Koleraen, der rasede 1853, rev mange mennesker bort, men byens befolkningstal steg hurtigt på trods heraf. Fra 1850 til 1860 øgedes det med 22.000, og efterspørgselen efter nye boliger blev stadig hidsigere. Det spinkle vejnet ude på Broerne var ganske utilstrækkeligt til alt dette, men da det offentlige helt forsømte at råde bod derpå, blev der anlagt nye veje af private grundejere, der i øvrigt helst så sig fri for myndighedernes indgreb – som ville være blevet fulgt af brolæggerskat, lygteskat og andre kontante ubehageligheder. Meget blev forvirret, og værst gik det ud over Nørrebro. »Tidligere havde der«, hedder det i et skrift fra 1853, »hvilet en idyllisk Ro over hele det blaagaardske Landskab. Byen kendte næppe dets Eksistens og forstyrrede ikke dets Fred; nu opnaaede

det efterhaanden en sørgelig Berømmelse. Man gik ud for at se paa det, ligesom man gaar ind i et Menageri og ser paa de vilde Dyr og glæder sig over, at man er fri for dem i sit Hjem; ja, man begyndte nu at sætte det i Bladene. Nogle behandlede den komiske, andre den bedrøvelige, men alle var enige om at behandle den snavsede Side af Sagen med den største Streng-
hed. Men uagtet alle disse Angreb og uagtet Vejenes Forfald, Lygte- og Vægterløshed solgtes den ene Grund efter den anden, byggedes det ene Hus efter det andet, flyttede den ene Familie ind efter den anden.«

I 1855 anmodede arkitekten I. D. Herholdt og flere med ham ministeriet om, at en bebyggelsesplan for forstæderne måtte blive udarbejdet. Dette førte til, at en kloak- og vejplan i oktober 1857 blev vedtaget af borgerrepræsentationen, men det var fem år for sent. I mellemtiden var der på Broerne opstået forhold, der i visse henseender var mindst lige så ondartede som de i den gamle by. Der havde ikke været tænkt meget på hverken vandafløb eller tilførsel af drikkevand, og renovationsvæsenet derude måtte passe sig selv. I begyndelsen fik man drikkevand fra brønde, der direkte modtog grundvand fra Assistens Kirkegaard, men 1854 førtes nogle vandledninger ind fra Peblingsøen og Ladegaardsaen. Hvor meget vandvæsenet end gjorde for at holde vandet i Søerne og åen rent, kunne man imidlertid ikke undgå, at det fik en ubehagelig tilsætning af det, der flød i Nørrebros grøfter. Og til alt det griseri, forstadens befolkning selv producerede, gav den gamle by sit tilskud, idet der 1850 var blevet indrettet en oplagsplads for en af stadens latrintømmere ved Nørre Allé, en kule som snart flød over, så indholdet løb ud i alléen og ind til de omkringboende. Stanken skal have været slem.

I 1856 havde stadsingeniøren udarbejdet en fuldstændig kloakplan for de udenbys jorder, og samme år var det lykkedes at få »Rosenaen«, der fra Sct. Jørgens Sø løb gennem Vesterbro ud til Kallebodstrand, omdannet til en muret kloak. Kloakplanen blev vedtaget sammen med vejplanen 1857, men det tog sin tid at få den gennemført. Afvandingen af Nørrebro var det største problem, og det blev først løst 30 år senere, da Frederiksberg og København slog sig sammen om at udføre et stort fælles kloakanlæg fra Nørrebro til Kallebodstrand. Vejplanen gik det ikke godt. Kun Ryesgade, der blev lagt hen over Blegdammene, og Svendsgade på Vesterbro er værd at nævne som stumper, der blev gennemført af denne plan.

De nye bygninger på Broerne var selvsagt af meget forskellig karakter. »Ikke Byggekunst, men Bygningsmanie, ledet af speculation, er blevet herskende i vor Hovedstads Udvidelse og Ombygning« erklærede Christian Mol-

bech 1855, og det kan ikke nægtes, at flertallet af de billigere lejligheder var meget ringe, men de var dog bedre end arbejderbefolkningens boliger i den gamle by. Det er karakteristisk for den første bebyggelse på Broerne, at sidehuse, der var almindelige inde bag volden, næsten ikke forekom udenfor. Langt de fleste lejligheder lå i forhuse, 3–5 etager høje. Da der ikke var tale om vel gennemtænkte bebyggelsesplaner, fik det hele en noget rodet karakter. En undtagelse herfra var »Lægforeningens Boliger«, som byggedes 1854–57 uden for Trianglen med M. G. Bindsbøll som arkitekt. Det blev en smukt planlagt, åben, toetages stokbebyggelse, som var forbilledlig og siden fandt efterlignelse, men desværre ikke i særligt stort omfang.

For de bedrestillede byggedes villaer. Allerede 1852 udparcelleredes på Frederiksberg et – nu delvis forkludret – villakvarter omkring Bülowvej og H. C. Ørstedvej, og 1857 blev »Rosenvænget« på Østerbro til som et endog særdeles fint villakvarter, hvor bl. a. Johanne Louise Heiberg byggede sig et hus. Men det var ikke sådan at holde høje huse og villaer fra hinanden, og ingen vidste, hvordan det skulle være. Nørrebros bebyggelse ud mod Peblingesøen vidner derom. I den ene ende kom der villaer med ca. 10 meters afstand fra Dosseringen. Så høje huse i ca. 7 meters afstand og med façade til en sti. Og endelig nærmest Dronning Louises Bro en lille stump gade, som kun er fremkommet, fordi hjørnegrundens ejer fandt på det, da han 1857 skulle bebygge stedet. Den 14. december samme år vedtoges imidlertid en lov om gader, veje og vandløb i København, og dermed var den første vilde tid på Broerne til ende.

En københavnsk bygge lov, som var blevet vedtaget 1856, havde også virkning for Broerne, og det betød, at nybyggeriet derude i visse henseender kunne blive bedre, men alt i alt blev det tværtimod slettere. Loven gav adgang til en langt højere udnyttelse af grundene, end det store flertal af de byggende på Broerne hidtil syntes at have drømt om. Den sammenhobning af bygninger, man havde bag volden, blev nu mønstergyldig for hele byen.

De indre dele af Broerne blev tættere og tættere bebygget for hvert år, der gik, og samtidig bredte bebyggelsen sig længere ud. På den anden side Vesterbros Torv fik Vesterbrogade 1858 sidegaderne Dannebrogsgade, Ochenschlægersgade og Valdemarsgade – de første med randbebyggelse af høje huse, den sidste med villaer. Muligheden for at bygge tæt herude var imidlertid til stede, og på arealet mellem Dannebrogsgade og Valdemarsgade blev to nye sidegader, Saxogade (1866) og Westend (1903), trukket ind; de fik ikke blot randbebyggelse, men der blev yderligere plads til baghuse. På tilsvarende



Vesterbrogade og arealerne syd derfor 1852

Bebyggelsen, der næsten udelukkende omfattede lave huse, er koncentreret om Vesterbrogade. Jernbanen (åbnet 1847) tangerer stranden. Udsnit af kort lithograferet af Em. Børentzen og Co. 1852 på grundlag af Generalstabens opmålinger 1848. (Geodætisk Institut). Mål 1:10.000.

måde gik det i det omliggende kvarter helt ned til Sønder Boulevard, der blev anlagt, hvor jernbanen havde løbet indtil 1864. I 1860 boede der 7.300 og 1880 25.000 mennesker på Vesterbro. I 1901 var tallet nået op på 66.000.

På det indre Nørrebro bredte bebyggelsen sig endnu voldsommere. Her var der i 1880 46.300 og i 1901 83.300 beboere. Tømrergade og Smedegade var anlagt 1853, Murergade 1854 og hele Blaagaards have blev et tæt bebygget kvarter med gader på kryds og tværs. Først 1898, da en fabriksgrund blev ledig, greb kommunen ind og sørgede for en lysning i bebyggelsen. Blaagaardsplads blev udlagt.

Også på Frederiksberg blev der bygget nyt, medens Østerbro og Amagerbro kun nølende fulgte efter. For Amagers vedkommende gjaldt demarka-

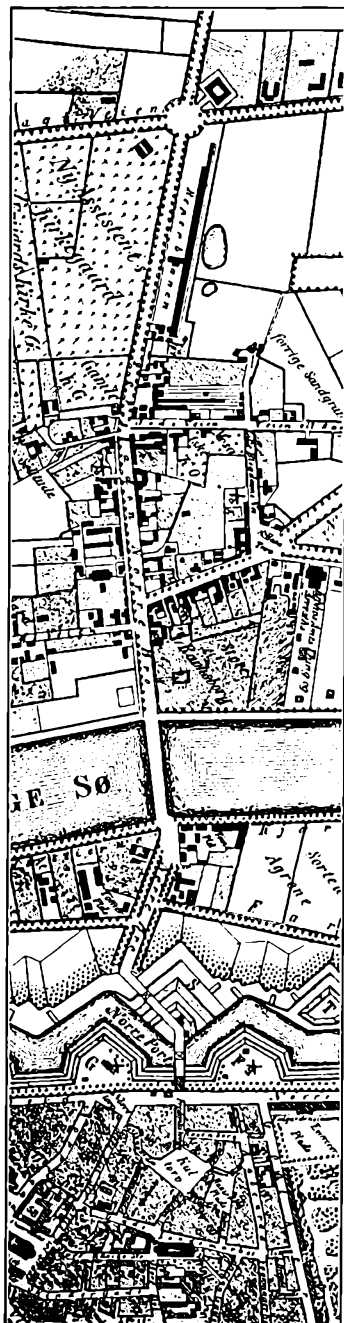


Vesterbrogade og arealerne syd derfor 1952

I den nuværende meget høje og tætte bebyggelse står kun enkelte bygninger tilbage af dem, der fandtes 1852 (jf. eks. »Skydebanen»). På den første jernbanes plads er Sønder Boulevard udlagt. Kort udarbejdet 1952 på grundlag af Stadskonduktorens kortblade. Mål 1:10.000.

tionsbestemmelsen helt til 1909, og først siden blev den uskik at bygge på det lave og trafikalt uheldigt liggende Amagerbro almindelig.

Københavns befolkningstal steg i perioden fra 1860 til 1880 med 80.000 fra 155.000 til 235.000, og hele tilvæksten faldt på arealerne uden for voldene. For den gamle bys vedkommende var der endog tale om en lille lettelse, idet der herinde fandt en vis spredning af beboerne sted. (Dette blev muligt ved, at der i samme periode på et areal, marinen havde haft bag Det kongelige Teater og Charlottenborg, udbyggedes et helt nyt boligkvarter »Gammelholm«, der i 1880 havde 8.400 beboere). Befolkningstallet på Frederiksberg steg fra 8.200 til 26.500 og i Sundbyerne fra 4.600 til 9.900. I de øvrige omegnskommuner var der for 1880 kun tale om uvæsentlige stigninger i beboernes antal.



1852



1876



1952

Vejen fra den gamle by (Kulturvet) og ud over Nørrebros Runddel 1852, 1876 og 1952

For Demarkationslinien i 1852 blev trukket tilbage fra Jagtvejen (der går på tværs af Nørrebrogade ved Runddelen) og ind til Søerne, var bebyggelsen uden for den gamle by let og landlig. I 1876 er fæstningsværkerne slojftet og de planlagte karreer under udbygning. I 1952 er bebyggelsen tæt hele vejen ud. Mål 1:15.000.

Da de rev Voldene ned

Hvad gaar der af dig, min Fødeby?
Hvilken Byggen og Roden!
Jeg kjender dig neppe: Du bliver som ny,
aldeles paa Moden.
Den travle Tid var dig ilet forbi –
du maa med i Løbet,
om ogsaa lidt gammeldags Poesi
gaar med i Kjøbet!

Ja vist! Hvem lægger paa Sligt nu Vægt?
– Det er Digternykker! –
For Nyttens Triumfvogn trækker vor Slægt –
vi er ingen Parykker!
Nu gaar det afsted i fejende Fart,
saa stærkt vi kan rende,
endskjøndt det just ej er saa ganske klart,
hvordan det vil ende.

De har nu besluttet, de vise Mænd,
du maa ej beholde
det grønne Bælte, som kranser din Lænd:
dine gamle Volde.
Nu skal du befries, min kjære Stad,
fra dit snevre Panser;
dine Stadsgrave, spætted med Andemad,
har stødt vore Sanser.

Som Fæstning kan du ej staa dig meer
mod de nye Kanoner.
Dine gamle Volde med Møller og Træer
og Bastioner
fra „Kjøkkenkurven“ ved Kallebodstrand
og ud til Kastellet
skal nu jevnes plæt med det flade Land
deres Dom er fældet!

– Dine Volde, hvorfra Carl Gustav drog
med Skam tilbage,
som Arthur Wellesley selv ej tog
i onde Dage,
som aldrig brødes af Fjendchaand,
som selv en Kvinde
en Gang har værget med Helteaand,
skal nu forsvinde!

Paa Skubkarrer triller man Minderne væk
fra de gamle Tider.
Nu faa vi den dejligste Gjennemtræk
fra alle Sider.
Etsteds derude – ja Gud veed hvor –
skal der bygges Skanser,
naar først vi faa vrøvlet en halv Snæs Aar
om vore Finanser.

Saa drive imens vi for Strøm og Vind
det har ingen Fare!
Naar vi give Alverden frit Kjørind,
vil man nok os spare.
Det vilde jo være skjændigt gjort
at storme med Vaaben
en By, som hverken har Vold eller Port,
men er ganske aaben!

Vi har store Planer, fine Ideer
og Spekulationer –
her er Byggegrunde, som vel er værd
en Snæs Millioner;
de maa gjøres i Mønt, naturligvis!
Hver eneste Tomme
drives op til den allerhøjeste Pris
med den store Tromme!

Din Stadsgrav – og din Kirsebærgang,
hvor Violer vi plukked,
hvor den blomstrende Tjørn over Vandet hang
og Sivene vugged,
hvor den vilde Drossel i Buskene sang,
mens Aftenen dugged,
og Fiskeren med sin Bambusstang
over Bredden sig bukked –

og de gamle Broer, som spejled sig smukt
dernede i Vandet –
og Udsigten lige til Kjøgebugt –
og Synet af Landet,
naar Solen gik ned, og i Aftenen sval
den første Stjerne
tændtes paa Himlen – mens Hornsignal
lød fra det Fjerne!

Forsvinde skal det nu Alt for det Ny
der maa Plads til Mængden!
Ja, nu skal du voxer, min kjære By,
i Bredden og Længden!
Boulevarder faar du som i Paris,
hvor vi kan os sole
og nyde i Mag vor Konditor-Is
paa Fortovets Stole.

Jeg seer i Aanden, hvor du bliver fin:
hvilke Gader lange,
efter Snore bygged som i Berlin,
og Spadseregange
med Træer, som plantes paany hvert Aar
– saa naacs Idealet,
og du bliver lig en Grønnegaard
ved Hospitalet!

– Bevares! Jeg nærer den største Respekt
for en modsat Mening.
Jeg hører jo halvt til den yngre Slægt:
jeg er ingen Forstening.
Jeg er med! Jeg holder med Tiden Skridt –
men gjælder det Smagen,
da tilstaar jeg: min – jeg siger det frit –
er lidt uopdragen.

Jeg ønsker det Skjønne ufrisert,
ej slikket og plejet!
Jeg ynder Naturen ugenert,
ej pyntet og fejjet!
Jeg kan see paa en gammeldags Navneklud
med godmodige Øjne –
men jeg synes de Huse, man nu ryster ud,
er mestendels Løgne.

Disse brogede Prøver paa hver en Maneer –
disse nypittoreske,
forfløjne, forlorne Murstensideer –
italienske og græske –
normanniske Taarne – Rokokkopalæer –
affekterte – groteske!
Af oprindelig Stil har jeg fundet meer
i en Lægetøjsæske!

Det lyder lidt sært – nu ja, om De vil, –
men De maa betænke,
det er Tiden alene, jeg sigter til –
jeg vil Ingen krænke!
Jeg har Mod til at tage det med Humør,
om saa Verden vakler;
jeg er bare bleven en Smule or
af de nye Mirakler.

Det gjør mig ondt for de Skove af Siv,
som dernede suse,
det gjør mig ondt for det Fugleliv,
som Buskene huse,
for de grønne Skrænter, de prægtige Træer
og de stille Bænke
og de gammeldags Folk, som hvilede der
og holdt af at tænke;

for de jublende Smaa, som deroppe sprang
i Paradisspillet,
for de fattige Stakler, hvis Frihedstrang
blev deroppe stillet,
for den Syge, som med den blege Kind
søgte bort fra Vrimslen
for at aande en Smule Livsluft ind
lidt nærmere Himlen!

– Jeg har nydt deroppe som lille Pog
mine bedste Glæder;
jeg kjender ved Stadsgraven hver en Krog,
de skjulteste Steder.
Der fik jeg alt Syn for en stor Horisont,
den Gang jeg var lille,
da jeg troede endnu, at Solen gik rundt
og Jorden stod stille.

– Det er mig som en vemodig Drøm,
naar jeg seer tilbage
fra den vilde, brusende Nutids-Strøm
paa de gamle Dage!
Som Digter staar jeg i Æresgjæld
til de gamle Minder:
dem maa jeg sige et rørt Farvel,
før de forsvinder!

H. V. KAALUND

VOLDKVARTERERNE

MEDENS det offentlige praktisk talt ikke blandede sig i, hvor langt den bebyggelse, som hærgede Broerne, bredte sig ud i de omliggende grønne områder, så skulle bebyggelsens fremtrængen ind over de arealer, som skilte Broerne fra den gamle by, give myndighederne stof nok at slås med.

Lykkeligvis varede det ikke længe, før militæret ganske tabte troen på de gamle fæstningsværkers anvendelighed, men samtidig havde man opdaget, hvilke store værdier, der var foræret bort ved frigivelsen af grundene uden for Søerne. En krigsministeriel kommission foreslog da 1855, at man mod godtgørelse til staten skulle ophæve de sidste demarkationsforpligtelser og sælge selve voldterrainet. Det ville tilsammen give 9 millioner rdl., som kunne benyttes til anlægget af en helt ny fæstning.

Så nemt skulle det imidlertid ikke gå. Man var blevet klog af skade og vidste nu, at man måtte planlægge, før man begyndte at bygge. Men fæstningens tid var omme, de militære vagtposter blev trukket tilbage, og portene sløjft. I 14 år forhandlede der om voldterrainet. Så blev volden fra Kastellet til Kallebodstrand 1869 solgt til kommunen, og man kunne for alvor gå i lag med at bygge på arealerne mellem voldgraven og Søerne. Kommunehospitalet var allerede opført 1859–63. Nu erhvervede »Arbejdernes Byggeforening« – stiftet 1865 af Burmeister & Wains arbejdere – et stort areal mellem Øster Farimagsgade og Øster Søgade, hvor rækker af foreningens takkelige huse fra 1870'erne ligger den dag i dag.

Det samtidige »Nansensgadekvarter« mellem Gothersgade og Gyldenløvesgade er knapt så hyggeligt. Det blev så tæt og overbebygget som Broerne. En festlig front fik det dog ud mod Søerne, hvor husene omkring Sotorvet imødekom alle tidens ønsker om elegance og storstadspragt – med et orgie af stuk og spir og Louvretårne. Fransk renaissance i halvfjerdsernes ånd.

Det meste af arealet mellem Gyldenløvesgade og Vesterbrogade var 1863 gjort til banegårdsterrain, og syd for Vesterbrogade, hvor den gamle banegård – byens første – havde ligget, og Tivoli bredte sig, var der ingen byggemuligheder af betydning. I halvfjerdserne gik vandet helt ind til Tivoli.

Skulle bebyggelsen trænge længere frem mod den gamle by, måtte selve voldområdet med de vældige jordværker og grave erobres. Og det var man allerede i fuld gang med. Der forelå 1854 planer om at jævne det hele med jorden og udlægge karréer i stedet. End ikke Kastellet skulle gå fri. (Christianshavns vold interesserede man sig ikke for i denne sammenhæng.) Man var henrykt for alle de karréer, det kunne blive til, og da »Sløjfningskommissionen«, som 1859 var nedsat af krigsministeriet, i 1865 afgav en betænkning i sagen, var det stort set linien fra 1854, som anbefalede fulgt. Folk, som kæmpede for at skaffe byen bedre hygiejniske forhold, stred mod alt dette. Lægen Chr. Hornemann ville helst overhovedet ingen bebyggelse have mellem Søerne og den gamle by, men han havde svært ved at blive hørt. Noget bedre gik det Kunstakademiets direktør, arkitekten Meldahl, der fremsatte det udmærkede forslag, at voldene skulle bevares som parkområde. Ganske vist blev Meldahls plan ikke fulgt som helhed, men når en stor del af arealerne blev parker, skyldes det sikkert først og fremmest ham.

Resten blev sløjfet.

På arealet, hvor den dybe fæstningsgrav med ravelinen foran Nørreport havde snoet sig, marcherede syv kompakte karréer op omkring Frederiksborggade og Grønttorvet i takt med det alt nævnte byggeri omkring Nansensgade og Søtorvet.

Fra Vesterbro havde man allerede 1867 ført en bred dæmning (»Vesterbros Passage«) ind over stadsgraven, og på kanten af denne dæmning var Industribygningen opført 1872. Samme år var man gået løs på bastionen og voldgraven lige nord for passagen, og her blev to karréer bygget i tiden omkring 1880 med det gamle Dagmarteater som en lysende similiperle midt i stadsen.

Så kom turen til resten af Vestervold. Den blev 1885 skubbet i stadsgraven, og byggeriet kunne rykke videre frem. Rådhuspladsen fik sine grænser afstukket 1888, og de to karréer nord herfor blev bygget omkring 1890. Disse store karréer (»Helmershus« og »Ny Rosenborg«) var blandt de første, som byggedes uden side- og baghuse men med ret store, samlede gårdarealer. Vestre Boulevard blev anlagt 1893, og da stod Glyptoteket allerede under opførelse. Byens store nye rådhus rejste sig 1893–1900. Brandstationen bagved var færdig forinden, medens den tunge række af husblokke mellem Vestre Boulevard og Vester Voldgade opførtes i tiden omkring århundredskiftet. Den yderste spids (»Ny Christiansborg«) med façade mod Langebro var færdig 1907. Den bebyggelsesmæssige forbindelse mellem den gamle by og forstæderne var nu sluttet. Endnu var der huller hist og her, og Østervold fik man aldrig rigtig has på, men ingen behøvede længere føle sig generet af den gamle fæstning.

UD OVER LANDET

MEDENS virksomheden i volddistrikterne stod på, havde der ingenlunde været ro på Broerne – endsige længere ude. Byen bredte sig som en løbeild og sprang lystigt over de kommunale grænser, navnlig hvor der var skattely at finde. Af denne og flere andre årsager var der anledning nok for Københavns bystyre til i 1890'erne at rette opmærksomheden mod byens periferi.

For at få hånd i hanke med bebyggelsen i yderdistrikterne begyndte Københavns kommunalbestyrelse i 1890'erne at udnytte gamle rettigheder, som var knyttet til en del af byens grunde, og man købte jord ikke blot inden for bygrænsen, men også udenfor. Formålet hermed var nok at sikre en hensigtsmæssig bebyggelse, men der blev tillige købt, for at byen kunne få andel i grundværdistigningerne.

Efterhånden som bebyggelsen bredte sig, voksede problemerne i yderdistrikterne, og forholdet til byens naboer blev ikke nemt. Det var besværligt og irriterende med omegnskommunerne, navnlig Frederiksberg og Gentofte, som skattemæssigt nød godt af beliggenheden op til København, og som trak stadig flere af de mest pengestærke borgere til sig. Hvis de andre nabokommuner udviklede sig på tilsvarende måde, ville København blive en indeklemmt by, og man ville ikke have store muligheder for at gennemføre en planmæssig udbygning af hovedstaden som helhed. Ved i 1899 at udlægge Ryvangen som et herskabeligt villakvarter skabte København et kvarter, som kunne konkurrere med Gentofte, og med de ovennævnte grundkøb fik man et fast greb i Utterslev og Emdrup. Men det var ikke nok. Ud fra den altfor nærliggende tanke, at hvis man selv bestemte det hele, ville resultatet blive det bedst mulige, fik København i 1901 så store »underudviklede« områder indlemmet, at det blev Frederiksberg, som kom i klemme.

Nu skulle der så rigtignok planlægges, og der blev flere gange i borgerrepræsentationen ytret ønske om at få udarbejdet en generalplan for de indlemmede distrikters bebyggelse. Men tiden gik. I 1908 blev der udskrevet en international konkurrence, som fik stor deltagelse, og da bedømmelsen forelå i 1909, blev en tysk byplanlægger Carl Strinz fra Bonn belønnet med første-

præmien. Andenpræmien tilfaldt Københavns senere stadsingeniør A. Bjerre. Der blev yderligere præmieret to projekter og købt et, men der var ingen af forslagene, som var helt tilfredsstillende, og hvad gjorde man så? Ikke noget. Hverken Strinz's eller nogen af de andres planer blev vedtaget, og man benyttede heller ikke de fremkomne projekter som grundlag for udarbejdelse af en ny plan. Det fremgår af den efterfølgende tids behandling af byggesager m. v., at man til omkring 1914 nærmest støttede sig til Strinz's plan, men så var det slut, og nogen generalplan har man til dato ikke fået vedtaget.

Der blev nok bygget noget i de indlemmede distrikter før 1914, men det var egentlig først efter 1920, at der rigtig kom gang i sagerne derude. Ved indlemmelsen i 1901 var endnu omkring en trediedel af Københavns tidligere område uudnyttet, og de fleste nye huse blev foreløbig rejst her. Syd for Tivoli blev Glyptotekskvarteret udformet, og på Vesterbro blev boligkarréerne mellem Sønder Boulevard og Ingerslevsgade opført – uden bag- og sidehuse, men med store gaard- og havearealer, der dog var opdelt af plankeværker og sligt. På Nørrebro byggedes der en del, men stort set var det indre Nørrebro nu udbygget. Derimod fandt en omfattende byggevirksomhed sted på det ydre Nørrebro, hvor befolkningstallet i tiden fra 1901 til 1921 steg fra 22.000 til 50.000. Også på Østerbro, hvor der var blevet bygget hektisk i tiden lige før århundredskiftet, kom der meget nyt til, bl. a. på »Vognmandsmarken« mellem Lyngbyvejen og Strandvejen. Østerbros befolkning blev i tiden fra 1880 til 1921 næsten tidoblet (fra 8.000 til 76.000). På Amagerbro, hvor der endnu i 1911 kun boede 3.700 mennesker, iværksattes et betydeligt byggeri året efter, og i 1921 boede der 19.500 derude.

Det var store, solide boligkarréer af et massivt og urokkeligt udtryk, der prægede byggeriet på Broerne i århundredets første årtier, og sådanne blokke var også fremtrædende i billedet af byggeriet på Frederiksberg og i Gentofte kommune (Hellerup), men i disse to kommuner spillede villabyggeriet en nok så stor rolle, medens nye herskabelige villaer kun fik lov at brede sig på enkelte afsnit af Københavns gamle jorder (f. eks. Ryvangen). I de indlemmede distrikter var der før århundredskiftet bygget enkelte høje huse, og efter indlemmelsen kom der flere til, navnlig i Valby og Sundbyerne. Men det meste af det byggeri, som nu bredte sig ud over bondelandet, blev parcelbyggeri, med relativt billige småhuse, af hvilke ikke få opførtes af haveboligforeninger.

I 1901 boede der 40.000 mennesker i de indlemmede distrikter; tallet var i 1921 forøget med 71.000 til 111.000. I den samme periode var antallet af beboere i voldkvartererne og på Broerne forøget med 101.000, og der var

blevet 21.500 færre i byen inden for den gamle voldlinie. Siden da er befolkningstallet herinde gået yderligere ned, medens det på Broerne, i volddistrikterne og på Frederiksberg stort set har været konstant (sml. side 35).

I de indlemmede distrikter og i de omkringliggende kommuner er der derimod sket radikale forandringer. Endnu for fyre år siden var det meste af jorden omkring de gamle landsbyer Emdrup, Utterslev, Brønshøj, Husum, Vanløse, Rødovre, Vigerslev, Hvidovre og endog Valby under plov. Det var sjællandsk bondeland, og den gamle befolkning levede bondens liv i et og alt. Her var dejlige landskaber, skønt ikke meget egentlig natur. Vel var der mosedrag, som lå nærmest uberørte hen, men det, der kendetegnede landskabet, var bondekulturens greb i bakkernes muld. Det var land, som blev dyrket og gav grøde.

Men byen trampede frem. De gamle landeveje blev hovedgader i det vidt forgrenede bylegeme. Marker blev udstykket, og huse rejste sig overalt. Lykkeligtvis blev udstykningen og bebyggelsen af mange arealer foretaget efter vel tilrettelagte planer, og den almindelige tendens hen imod en mere åben bebyggelse blev understøttet gennem foranstaltninger fra det offentlige side. Til den mindre udnyttelse af byggegrundene svarede en relativ stor spredning af bebyggelsen, men transportmidlernes hastige udvikling havde gjort det muligt, at man kunne have sit arbejde i den gamle by og dog bo fjernt fra bykernen.

Drømmen om eget hus med have blev opfyldt for mange tusind menneskers vedkommende. De mere velstillede byggede sig smukke villaer med store dejlige haver, sådan som de fortrinsvis ses i hovedstadens nordlige udkant. Nærmere byen blev haverne ofte betænkeligt små i forhold til huset, det gælder selv herskabeligt udstyrede villaer, navnlig på Frederiksberg. Der blev oprettet talrige haveboligforeninger, og der har været vist stor energi for at gøre det muligt for selv mindrebemidlede at få eget hus. Som et led i disse bestræbelser byggede man fra 1920 påny rækkehuse, og denne bebyggelsesform har siden vundet stor yndest ikke alene i arbejderbefolkningen, men i alle samfundskredse. Der er eksperimenteret meget med rækkehusene, hvis smalle haver man har søgt at give mere intimitet gennem forskydninger husene imellem og på anden vis (kædehuse). Enfamiliehuset med dets have – og mange besværligheder – har imidlertid ikke kunnet distancere de høje huse, der gennem en længere periode har tegnet sig for en nogenlunde fast del (80–90 pct.) af de nytilkomne boliger, og som i de sidste tredive år er gennemgået en forunderlig udvikling, så lejlighederne nu byder beboerne mange af enfamiliehusets fordele og desuden er nemmere at bebo. Etagehuset er bogstavelig talt gået enfamiliehuset i bedene.

Så længe man endnu holdt fast ved karréen, var der ikke mange udveje. Man kunne bygge halvhøjt og gruppere serier af karréer omkring en grønning (Genforeningspladsen), eller man kunne give karréen et stort og luftigt gårdrum, ja man kunne udforme dette gårdrum som et grønt areal (»Hornbækhus«, 1922). Karréer var og blev det. Først da der gik hul på karréen, åbnede de store muligheder sig (»Classens Have«, 1924). Nu kom der lys og luft til bagfaçaderne, og det grønne kunne gro derinde, så det var en lyst. Lys og luft og grønt, det var, hvad tiden higede efter. Den åbnede karré var kun et skridt på vejen. Ved at brække karréen helt fra hinanden og lægge længerne som parallelle stokke kunne man få en bebyggelse, hvor alle lejligheder fik det bedst mulige lys og kom til at ligge med grønt til begge sider (»Vibevænget«, 1928–31). Endnu mere luft og grønt kunne man få ved at skære de lange stokke op i flere korte og trække dem fra hinanden (»Blidah«, 1932–35). Det blev imidlertid ret smalle strimler grønt, man fik på den måde, hvis der ikke skulle gå alt for meget areal til. Man kunne få bredere strimler ved at bygge færre og højere stokke, men de gav tilsvarende mere skygge, og skygge er af det onde i en tid, hvor soltilbedelsen går ud over al lægelig forstand og ind i den kultus, der har skabt badepigen, epokens guddommelige fund. Ved at bygge store stokke i kanten af et areal kunne der tilvejebringes udstrakte solbestrålte grønninger, og det var godt. Der er tumlet meget med stokkenes placering i forhold til hinanden og i forhold til grundene, der i så stort omfang som muligt skulle fremtræde som haver. Ved at sætte husene på ben, som le Corbussier har gjort det i Marseille, vil man kunne gå uforstyrret ind under dem fra det ene parkareal til det andet, og sættes stokkene på højkant (»punkthuse«), vil de i hvert tilfælde være nemme at færdes omkring.

Etagehusets rivende udvikling har gjort det muligt for beboerne at få de så eftertragtede grønne omgivelser, som enfamiliehuset tidligere havde privilegium på. Højhuskøbenhavneren kan gå tur i haven som enhver rækkehus-ejer, og højhuskøbenhavneren har mere plads at røre sig på. Men han har ikke den store have for sig selv. Til gengæld kan han sidde privat og ugenert under åben himmel mellem grønne planter andetsteds. Det har brandvæsenet medvirket til. Det blev 1929 tilladt at bygge etagehuse med kun een trappe, når den var brandfri, og der tillige var adgang til altan fra hver lejlighed. Disse altaner har man bakset længe med, og nu er de blevet til herlige, hængende haver. Her kan højhusbeboeren være alene med lys, luft, sol og tropiske slyngplanter. Hvad kan han forlange mere.

KØBENHAVNSEGNEN

HOVEDSTADSBEBYGGELSEN er efterhånden løbet langt ud i omegnen. Nabo-kommunerne er forlængst engageret i byudviklingen, og det har ikke skortet på advarsler, fordi man forsøgte en samlet planlægning. Det havde været ønskeligt, om man for længe siden var nået til enighed om, hvordan det bedst mulige vejnet kunne udformes, hvordan trafikmidlerne skulle ordnes, og hvorledes den lave og høje bebyggelse skulle grupperes. Også spørgsmål om placering af industrier, offentlige bygninger som skoler o. l. burde være løst i en større sammenhæng. Meget værdifuldt ville det især have været, om man tidligere var kommet til klarhed over, hvilke områder der overhovedet skulle inddrages som byområder, og hvilke der indtil videre skulle holdes frie. I stedet for at udbygge område for område har man hæmningsløst påbegyndt nybyggeri alt for mange forskellige steder og været nødt til at investere store værdier i vej- og kloakanlæg, som først om lang tid – måske aldrig – bliver fuldt udnyttet.

En kommission, som Dansk Ingeniørforening nedsatte 1922, afgav fire år efter en betænkning om trafiklinier i Københavns amt. Betænkningen førte til en livlig diskussion om ønskeligheden af en mere omfattende planlægning. Der blev så i 1928 på privat initiativ og med tilslutning af en lang række institutioner og myndigheder nedsat et udvalg til planlægning af hele Københavnsegnens udvikling, og dette egnspanudvalg forelagde otte år efter et under daværende afdelingsingeniør Forchhammers ledelse udarbejdet forslag om grønne områder, der burde sikres som fremtidige parker og udflugtssteder. Planen blev i det store og hele fulgt, og i tilslutning til den vedtog Rigsdagen i 1940 en »Lov om Stianlæg i grønne Omraader«. Nu er det selvfølgelig dejligt med stier i grønne områder, men det var ikke det, man havde tænkt mest på i 1928. En virkelig omfattende planlægning af Københavnsegnen havde stået på programmet, men var af en eller anden grund gledet i baggrunden. Det mindre gode forhold kommunerne imellem havde for øvrigt heller ikke dannet den bedste atmosfære for et større frivilligt planlægningsarbejde.

Den skattemæssige forfordeling af Københavns kommune havde efter forskellige bristede forhandlinger mellem København og Frederiksberg ført til, at

regeringen i 1930 på foranledning af København nedsatte en kommission, hvori kommunerne førte en kamp, som var det på liv og død. Og det var det for så vidt også, som København enten ville sluge Frederiksberg eller have en skattemæssig udligning, som ville få de velhavende Frederiksbergere til at fortrække til Gentofte eller andre omegnskommuner, hvad der ville tage luven af den frederiksbergske økonomi. Frederiksberg ville have Gentofte med i spillet, men Gentofte strittede imod med hænder og fødder. En ny kommission blev nedsat, og det hele endte i 1937 med en mellemkommunal udligning, som ikke var nogen udligning, men en sindrig mekanisme, der er så indviklet, at det sikkert vil kræve et overskud af politisk energi at få den gjort rationel. Medens alt dette stod på, var Københavns kommune i fuld gang med grundkøb i Lyngby, Gladsaxe, Hvidovre, Herlev, Brøndbyerne, Glostrup og Ballerup. I 1940 ejede Københavns kommune henved en ottendedel af Gladsaxe kommunes areal og over en fjerdedel af Lyngby-Tårnbæks, når der ses bort fra skov- og vandarealer. Det var nu Københavns politik at få disse to kommuner indlemmet. Gentofte ville derved blive klemt inde. Så nedsatte indenrigsministeriet 1939 en »Hovedstadskommission«, som skulle prøve at finde en rimelig løsning på alle de problemer, der efterhånden var opstået kommunerne og Københavns amt imellem. Forinden var der 1938 kommet en lov, som bød alle kommuner med bymæssig bebyggelse af en vis størrelse at udarbejde en byplan i løbet af fem år (hvilket var nemmere sagt end gjort), og denne lov fik gyldighed for praktisk talt alle Københavnsegnens kommuner. Nu ville det jo ikke være så godt, hvis disse kommuners planer ikke fik en naturlig sammenhæng, men først seks år efter byplanlovens vedtagelse nedsatte indenrigsministeriet 1944 »Udvalget til samordning af byplanlægningen i kommunerne vest for København«. Samtidig nedsatte Københavns kommune en kommission angående en trafikplan for hovedstaden.

Da trådte det gamle egnsplanudvalg sammen igen i en noget ændret skikkelse og med professor Steen Eiler Rasmussen som formand. Man ville nu tage spørgsmålet om en samlet planlægning op påny, og det lykkedes. Der blev oprettet et egnsplankontor, som under arkitekt Peter Bredsdorffs ledelse i årene 1945-48 udarbejdede en skitse, som udvalget beskedent sagde, ikke var særlig original, men som ikke desto mindre må karakteriseres som en bedrift.

Skitseplanen gik i hovedsagen ud på at udbygge byen langs en række s-baner, der fra den gamle by skulle sprede sig ud i omegnen, så planen i grove træk kom til at minde om en hånd med udspilede fingre. Bebyggelse mellem »fingrene« måtte undgås; lange flige af åbent land skulle adskille de

bebyggede områder. Der ville på den måde kunne sikres befolkningen let adgang til rekreationsområder, og trafikforbindelserne i »fingrene« ville blive fortræffelige. Planen indeholdt forslag til fremtidig opdeling af bebyggelsen i boligkvarterer, industrikvarterer etc., men den var en »omegnsplan«, som desværre ikke blev til i takt med en tilpasningsplan for de allerede udbyggede københavnske områder.

Samme år den store skitse fremkom, var København i færd med at lave en fremtidsplan for en mindre, men såre vigtig del af den ældre by. Da det forekom en og anden urimeligt at fastlægge for mange ting herinde, uden at de var set i nøje sammenhæng med hele byens fremtid, blev der rejst krav om, at byen lod udforme en generalplan, og der blev også i 1948 efter anmodning af kommunalbestyrelsen påbegyndt et generalplanarbejde.

Man havde nu håbet, at der blev lavet en generalplan, som sammen med egnsplanen kunne gå op i en højere enhed, »Hovedstadsplanen«, og at man først, når denne forelå – vedtaget af de kompetente myndigheder – fremkom med de fornødne større partielle byplaner og reguleringsplaner. Men sådan skulle det ikke gå.

Stadsingeniørens direktorat fremsatte 1950 forslag til en dispositionsplan for den indre by som »et led« i generalplanen, uden at det rigtig ses, hvordan dette skal forstås, da det karakteristiske ved en generalplan vel netop er, at den ikke vedtages led for led. Imidlertid fik egnsplanskitsen stor betydning, idet der 1949 på linie med den var blevet vedtaget en lov om regulering af bymæssige bebyggelser, hvorefter det blev muligt at holde arealer fri for bebyggelse, når noget sådant var ønskeligt af byplanmæssige grunde. Det »Byudviklingsudvalg for Københavns-egnen«, som nu blev nedsat, vedtog straks at benytte egnsplansudvalgets materiale, og egnsplanskitsens udformer, Peter Bredsdorff, blev leder af det nye byudviklingsudvalgs sekretariat. Udvalget har fulgt skitsen, hvis konturer om man så må sige blev trukket op. Et stort og kompliceret arbejde.

Endelig i 1951 kunne Boligministeriets Byplannævn på byudviklingsudvalgets indstilling fastlægge de foreløbige ydre grænser for bebyggelsen. Hele Københavnseggen opdeltes for 15 år frem i tiden i zoner af tre kategorier. *Inderzoner* for bymæssig helårsbeboelse, *mellemezoner*, som inden for en kortere fremtid kan overføres til inderzonerne, og *yderzoner*, som skal holdes fri for bymæssig bebyggelse. I begyndelsen af 1952 sattes det meste af zoneinddelingen i kraft, og lykkes det at holde tømmerne stramme, vil året betegne indledningen til en ny fase i Københavns bebyggelseshistorie. Man vil da i

hundredåret for demarkationsliniens opgivelse have indhentet det byggeri, som dengang løb af med alle myndigheder og al fornuft.

Når egnsplanens byomrids nu er lagt fast, må nødvendigvis meget andet af planen forudsættes gennemført, men ret beset er det ikke »hånden«, vi har fået i 1952. Det er kun en »handske«. Fremtiden vil vise, hvor slidstærk den er.

Det er en af planens store fordele, at den er såre realistisk. Den er nærmest tænkt som et forslag til rendyrkning og kultivering af den by, som tidligere groede vildt.

Skulle man i få ord skildre byens udbygning i den sidste menneskealder, måtte man fremhæve, at en meget væsentlig del af nybyggeriet allerede havde fundet sted efter det princip, egnsplanen arbejder med. Jernbanerne til Klampenborg og Holte – begge elektrificeret efter 1930 – danner hver for sig ryggraden i en bebyggelse, som efterhånden er blevet meget omfattende. Også om andre jernbaner er bebyggelsen begyndt at blive tæt, men her ud over har der været en tendens til at bygge mellem banerne, og de indlemmede distrikter er på denne måde blevet næsten helt udbyggede.

Omegnskommunerne har måttet tage imod et stormløb af indvandrere. I nitten kommuner omkring København, Frederiksberg og Gentofte bor der nu en kvart million mennesker mod 68.000 i 1921. At forøgelsen de fleste steder hænger sammen med kommunernes beliggenhed i forhold til København, er ganske klart. Hovedstadskommunerne (København, Frederiksberg og Gentofte) er praktisk talt udbygget og har ikke kunnet huse flere. Af en opgørelse for året 5. november 1950–5. november 1951 fremgår det, at kun Gentoftes befolkning i dette tidsrum er forøget (med 207 til 88.010), medens Københavns befolkningstal er gået ned med 4.902 til 763.203 og Frederiksbergs med 853 til 118.140.

Det byggeri, Københavnsegnens befolkningsforøgelse har ført med sig, afspejles i de senere års opgørelser over beboelseslejligheder. Fra 1930 til 1945 steg lejlighedernes antal i hovedstadskommunerne fra 236.000 til 326.000 d.v.s. med gennemsnitlig 6000 om året, men antallet af nytillkommende lejligheder har i virkeligheden siden 1935 været aftagende for nu at være nede på 2–3000 om året. I omegnskommunerne har der derimod fundet en stigning sted, og der er i de senere år herude gjort ca. 5.000 nye lejligheder klar til indflytning hvert år. Boligbyggeriet er kort sagt ved at flytte ud i omegnskommunerne.

HUNDREDE AAR

KASTER vi blikket tilbage over de hundrede år, der er hengået siden byudviklingen uden for voldene satte ind, er det ikke blot et levende billede af ekspansion, vi ser. Samtidig med at byen har strakt sig ud i omegnen og er vokset så meget, at den nu huser et næsten ti gange så stort antal mennesker, er der sket iøjnefaldende forandringer i dens indre væsen. De vilkår, byen i vore dage byder indbyggerne, er vidt forskellige fra dem, der blev 1850'ernes københavnere til del.

I hygiejnisk henseende er der sket meget store forbedringer. Der er godt drikkevand allevegne. W.C'er, der i 1852 hørte til de store sjældenheder, findes nu i 93 pct. af alle lejligheder. Et vidtforgrenet kloaksystem (ca. 930 km i hovedstadskommunerne) er blevet udbygget, og det meste af det, der i 1850'erne blev sagt om de hygiejniske forhold i det gamle København, er nu historie – dog ikke den skildring, der er at læse i »Fædrelandet« fra 15. oktober 1857 af »de saakaldte Skraldevogne, der under Middagssolens varme Belysning skride majestætisk gennem Gaderne, ofte spærrende Passagen og udydende under Vindenes Ægide deres Overflødighedsartikler over de Vejfarendes Hoveder«. Den stank, der klagedes over for hundrede år siden, forsvandt, men i stedet fik man en stærk røgplage. Talrige fabrikkorskostene sendte skyer af røg ud over den indre by. Dette er også bragt til ophør, og kun enkelte store skorstene er nu til gene. Luften i den gamle by er relativt god, medens Vesterbro, Nørrebro og det indre Frederiksberg i så henseende er mindre heldigt stillet. Broernes mangel på tilstrækkelige åbne pladser og på parker er meget følelig. Og forholdet kan siges at være blevet stærkt forværret i indeværende århundrede, hvor disse bydele ganske skånselsløst er blevet indesluttet, og beboernes kolonihaver i byens udkant tilmed i vid udstrækning inddraget til et boligbyggeri, som nok har været udmærket – men vel at mærke for andre.

Det tætte, voldsomme byggeri på Broerne i forrige århundredes sidste trediedel fandt man dengang stort set naturligt, og det var ikke ringere, men bedre end det, der præsteredes i andre storbyer. Og hvad vigtigere er, det var trods alt et fremskridt, når disse huse blev til. Sagen er, at selv om der

byggedes livligt allerede fra 1852, betød dette ikke nogen omgående forbedring for befolkningen inde bag voldene. Befolkningstallet steg tværtimod fortsat i de gader, der fortrinsvis var beboet af mindrebedemlede. Man fortsatte med at forhøje ældre huse herinde, med at overbebygge og med at indrette de mest umulige lejligheder. Og trods alt dette måtte flertallet af de nytillkomne beboere dog presse sig sammen i forhåndenværende rum. En del kunne slet ingen boliger få. Efterårsflyttedagen 1857 var der ikke mindre end 284 husvilde, politiet måtte tage sig af. De mange lejligheder, der så kom til på Broerne, var alt i alt bedre end dem, den ringest stillede del af befolkningen måtte tage til takke med i den gamle by, og det var i boligkulturel henseende afgjort et fremskridt, når man i 1880 praktisk talt var nået til en afskaffelse af bolignøden, til en udtynding af befolkningen i de ældste bydele og til en relativt lavere leje. I 1880'erne og 90'erne blev boligforholdene, set under denne synsvinkel, yderligere forbedret, selvom en krise 1885 ramte den efterfølgende tids boligproduktion. Lejlighederne blev større, og knapt så mange overbefolkedes. Medens 16,8 pct. af Københavns lejligheder i 1880 var på 1 værelse og 32,9 pct. på 2 værelser, var de tilsvarende procenttal i 1901 13,3 og 40,9 – en ikke uvæsentlig forskydning i de lidt større lejligheders favor. Til sammenligning kan nævnes, at medens halvdelen af Københavns lejligheder omkring århundredskiftet var på mere end to værelser, udgjorde disse store lejligheder kun en trediedel af Oslos boliger og en fjerdedel af Berlins. Af Berlins lejligheder var endog halvdelen på kun 1 værelse i 1910.

Medens det gennemsnitlige antal beboere i etværelses lejligheder 1885 var 2,50, sank det til 2,09 i 1901. En tilsvarende lille lettelse fandt sted for de to værelses lejligheders vedkommende.

Efter århundredskiftet har forbedringen af boligforholdene været meget stor. Boligproduktionen var enorm, i 1906 stod man med 9.329 ledige lejligheder, og et byggekrak var følgen. Den første verdenskrig førte til en hård boligmangel, der bl.a. gav sig udtryk i overbefolkning af mange lejligheder (20.000 i 1921), og man havde det følgende tiår vanskelige forhold at slås med, men boligbyggeriets standard var takket være en omfattende støttelovgivning ret høj. I 30'erne oplevede boligbyggeriet i hovedstaden sin smukkeste periode. Nu gik det frem. I 1940 kunne praktisk talt enhver vælge, hvor og hvordan han ville bo; man stod med en boligreserve på 5.280 lejligheder, og samtidig var de overbefolkede lejligheders tal bragt ned på 9.924.

Men så kom den anden verdenskrig. I 1950 var der 12.373 overbefolkede lejligheder; der var boligmangel, og det er der endnu – ikke blot i selve

København (som de ovennævnte tal er hentet fra) men i hele Københavns-egnen. Nu kan de færreste selv bestemme, hvor de vil bo, og det er såre slet for byggeriet. Der eksperimenteres med kollektivhuse og med alle slags nye boligtyper, men hvad folk egentlig vil have, er svært at få at vide, når de ikke får mulighed for at vælge selv, og det får de først, når der er tilvejebragt en boligreserve med forskelligartede lejligheder i alle prislag.

Udover boligbyggeriet har der i det forløbne hundred år fundet et ret omfattende offentligt byggeri sted i de nye byområder. Af de mange kirker, som rejstes herude, var Johanneskirken fra 1856–61 den første, og det havde været meningen at omgive den med en lav bebyggelse svarende til den, der i vor tid er gennemført omkring Grundtvigskirken, periodens betydeligste monumentalbygning. Der er oprettet talrige skoler, og adskillige af de institutioner, som tidligere kun kunne tænkes inde bag volden, er rykket ud i takt med byens vækst. Hospitalsvæsenet har således praktisk talt helt forladt den gamle by. En stribe af store hospitaler strækker sig nu i nordvestlig retning fra Nørrevold. (Kommunehospitalet, Blegdamshospitalet, Rigshospitalet, Militærhospitalet, Bispebjerg Hospital).

Byens administration har lejret sig på Rådhuspladsen i skellet mellem det gamle og det nye, og den ene store institution efter den anden har bygget sig hus uden for voldlinien. De industrielle virksomheder, der ikke betød meget i 1852, indtager nu store arealer. En væsentlig del af disse er fremkommet ved opfyldning i forbindelse med tilvejebringelsen af nye store havneanlæg (Frihavnen, Nordhavnen, Islands Brygge, Kalvebods Brygge, Sydhavnen). Søværts uden for voldene er der endog kommet en udvækst til, helliget industrien (Refshaleøen). Der har været arbejdet for at holde bolig- og industribebyggelse adskilt, og som et led i disse bestræbelser vedtog Københavns borgerrepræsentation i 1934 at fastlægge fire store arealer som særlige »industriområder«. I den gamle by findes større fabrikker nu kun på Christianshavn.

Omkring århundredskiftet fandt en livlig forretningsbebyggelse sted i den indre by, og befolkningstallet tog voldsomt af. I 1945 boede her kun 52.896 derinde, og der var dem, der mente, tallet fortsat ville gå ned. Det er imidlertid steget til 54.215 siden. Der synes nu af gode grunde at være tilbageholdenhed med hensyn til investering af større beløb i forretningsbyggeri i den indre by, hvor mulighederne for en tidssvarende trafikbetjening er meget ringe og ikke – efter hvad der foreligger i dag – kan antages at blive bedre de første femten år. Omkring Vesterbros Passage finder derimod et vældigt forretningsbyggeri sted. Her er Københavns trafikale tyngdepunkt. Her løber

de eksisterende bybaner sammen, og hertil vil de nye baner, man er enig om at anlægge, blive ført ind. Der foreligger yderligere projekter til bybaner under den gamle by, men hvad dem angår, er man kun enig om, at de ikke kan realiseres de første femten år, og det må betragtes som yderst tvivlsomt, om de så kommer, dels fordi de vil kræve enorme investeringer, som man vanskeligt kan tænke sig det offentlige vil kunne afse midler til, og dels fordi der sandsynligvis ikke er noget særlig behov for dem til den tid, idet den store butikshandel herinde under femten års trafik underernæring næppe kan tænkes at ville kunne øge sit kundetal i det omfang, som vil være nødvendigt for at hindre kapital – og energiske forretningsfolk – i fortsat at søge ud, hvor der er større muligheder for gevinst og avancement. En sådan flugt af kapital og mandskab vil uvægerlig føre til stagnation.

Hvad gadenettet i den store by angår, er det meget ulykkeligt, at de nyere bydeles hovedgader blot er koblet til de gamle gader gennem Broerne. I den store konkurrence om en plan for de indlemmede distrikter i 1908 var Egil Fischer den eneste, der søgte at se byens hovedgadenet under et. Man har foretrukket at beskæftige sig med de ydre distrikter og er – synes det – med en vis rædsel vejet tilbage fra de problemer, der opstod på Broerne. Med dæmningen over Sct. Jørgens Sø blev der dog 1933–34 skabt en ny forbindelse til Frederiksberg og fjernere bydele, men navnlig Nørrebrogade var og er stadig overbelastet. Længere ude har det ikke skortet på dejlige vejanlæg.

Da voldene faldt, var man ivrig efter at få brede boulevarder, og disse har senere vist sig at være en værdifuld reserve, når det gjaldt om at løse trafikproblemer. I 1904–17 fik man ordnet byens jernbanetrafik ved at lægge en tunnel under den boulevard, der var udlagt på Nørrevolds plads, og i år er man begyndt at omdanne Vestre Boulevard til fremtidens store hovedforbindelse mellem byens centrum og Amager. Hvordan vejforbindelserne iøvrigt skal ordnes, er ikke afklaret. Det hænger sammen med trafikplanerne, og det hænger sammen med planerne for byens udvikling iøvrigt. Generalplanarbejdet kan ikke fremskyndes nok. I dette arbejde skal de bedst mulige løsninger findes, men det bliver for trafikens vedkommende aldrig nemt, for der er en hel del, der tyder på, at det er noget af et sisyfosarbejde at forbedre trafikforholdene i en storby. Skabes der muligheder for øget trafik, udnyttes de snart til bristepunktet, og så må man begynde igen. Ingen har hidtil set en storby uden trafikale vanskeligheder.

Ville vi tænke os, at man om hundrede år kunne køre ind til Københavns nuværende midte ad en bred, façadeløs autostrada, der fra hovedlandevejene

og de vestlige yderdistrikter var ført ind oven over jernbanen – som således ville være blevet overdækket fra Glostrup og indefter – så måtte vi også regne med, at Sjællands halve befolkning ville deltage i forlystelseslivet på Vesterbro og stirre sig glad i Tivolis fyrværkeri på de store aftener, og så ville besværet med at komme hjem sikkert være lige så stort, som det nutildags er at komme med den sidste sporvogn, og som det for hundrede år siden var at slippe gennem fæstningens trange porte.

Den gamle fæstningskæde fik i 1880'erne en afløser – anlagt i en stor bue små ti kilometer foran forgængerens, men de nye fæstningsværker, der blev til under svære politiske stridigheder, mistede ret hurtigt deres værdi for forsvaret, og byen er nu hoppet over dem. Måtte 1952 blive året, hvor disse fæstningsværker blev nyttiggjort som offentligt tilgængeligt parkområde – og måtte det så aldrig mere blive nødvendigt at gøre vor kære by til fæstning igen.

LITTERATUR

- Villads Christensen: København 1840-57. Kbh. 1912.
- F. Hendriksen: Kjøbenhavnske Billeder fra det nittende Aarhundrede (IV, 1927. Den gamle Bys Volde og Forstæder).
København 1840-1940. Ved Axel Holm og Kjeld Johansen. (Med afsnit om bebyggelse og bebyggelsesplaner af Steen Eiler Rasmussen og Peter Bredsdorff.) Udg. af Københavns borgerrepræsentation 1941.
- København. De indlemmede Distrikter. Byplanmæssig Udvikling 1901-1941. Udg. af Stadsingeniørens Direktorat 1942.
- København fra Bispetid til Borgertid. (For visse kapitlers vedkommende er fremstillingen ført op til 1947). Stadsingeniørens direktorat 1947.
- Steen Eiler Rasmussen: Byer og Bygninger. (Med afsnit om voldkvartererne). Kbh. 1949, engelsk udg., Liverpool 1951.
- København før og nu. Redigeret af Svend Aakjær, Mogens Lebech og Otto Norn under Medvirken af Chr. Axel Jensen (Bd. IV, 1948, Voldkvartererne; Bd V, 1950, Østerbro, Nørrebro, Vesterbro; Bd. VI, 1950, Frederiksberg, Yderkvarterer, Forstæder).
- Mogens Lebech og Niels Maare: Frederiksberg gennem 300 aar. Udg. af Historisk-Topografisk Selskab for Frederiksberg 1951.
- København 1888-1945. Redigeret af Poul Nørlund, Erick Struckmann og Ejnar Thomsen. Udg. af »Tidsskriftet Danmark« 1948.
- Harald Langberg og Hans Erling Langkilde: Dansk Byggesæt omkring 1792 og 1942. Udg. af Den almindelige Brandforsikring for Landbygninger 1942.
- Peter Bredsdorff, Chr. Elling, Steen Eiler Rasmussen, Kay Fisker, Axel G. Jørgensen, Hans Erling Langkilde og Hakon Stephensen: Huset i Byen. Udg. af Akademisk Arkitektforening 1945.
- V. Malling: Nogle Byplanproblemer II, 1951.
- Kay Fisker og Knud Millech: Danske Arkitekturstrømninger 1850-1950, udg. af Østifternes Kreditforening, Kbh. 1952.
- Peter Bredsdorff m. fl.: Skitseforslag til Egnspan for Storkøbenhavn udarbejdet 1947 af Egnspankontoret.
- Steen Eiler Rasmussen: Københavnsegnens Planlægning. Status 1950. Kbh. 1951.
- Betænkning vedr. partiel byudviklingsplan nr. 2 for Københavns-egnens byudviklingsområde. Kbh. 1951.
- Stadsingeniørens Direktorat. Aarsberetninger 1925-51. (I beretningen for 1949-50 særartikel: Stadsingeniørens Direktorat 1925-50).
- Statistiske årbøger for København, Frederiksberg og Gentofte, 1919 ff. (Årbog for 1951 udkommet januar 1952).

OVERSIGTER

Byens vækst belyst ved befolkningstal

	1850	1860	1880	1901	1921	1940	1950
<i>Inden for voldene</i>	122.274 ¹⁾	130.827 ¹⁾	131.641 ²⁾	108.855	87.312	56.809	54.181 ³⁾
<i>Uden for voldene (voldkvartererne indbefattet)</i>	7.421 ⁴⁾	c. 32.480 ⁵⁾	103.209 ³⁾	423.202	681.532	987.650	1.160.339
Voldkvartererne	—	—	18.676	44.456	42.869	36.468	35.930
Østerbro (inclusive Frihavnen)	1.477	16.870	8.249	36.251	76.083	80.146	81.028
Indre Nørrebro	3.426		46.266	83.328	89.402	75.934	75.172
Ydre Nørrebro			5.080	22.182	50.407	56.813	57.414
Vesterbro	2.377	7.296	24.790	65.564	84.820	69.918	70.571
Amagerbrokvarteret	141	c. 150	148	151	19.479	23.204	22.554
<i>Det ældre København</i>	129.695 ⁶⁾	155.143	234.850	360.787	450.372	399.292	396.850
Valby distr. (indlem-	c. 1.200	c. 1.600	3.240	7.484	26.507	65.499	86.778
Brønshøj (met	1.552	2.085	3.825	9.964	32.677	138.621	177.187
Sundbyerne (1901	a. 3.000	4.610	9.923	22.340	51.788	92.105	101.044
<i>Det nuværende København</i>	—	—	—	400.575	561.344	700.465	765.580
Frederiksberg	2.874	8.164	26.510	76.231	104.815	113.208	119.382
Gentofte	3.072	3.660	5.106	14.470	34.451	76.457	87.803
<i>De tre hovedstadskommuner</i>	135.641	166.967	266.466	491.276	700.610	890.130	972.765
Omegnskommunerne ⁷⁾	33.116	38.090	49.208	40.781	68.234	154.334	241.755
<i>Hovedstadsområdet</i>	168.757	205.057	315.674	532.057	768.844	1.044.464	1.214.520

¹⁾ Herunder Kastelletts beboere, som fra 1880 er sat under voldkvartererne.

²⁾ Heraf Gammelholms beboere: 8.403.

³⁾ Var 1945 nede på 52.896 og er 1951 opgjort til 54.215.

⁴⁾ På Københavns område.

⁵⁾ På Københavns og Frederiksbergs område.

⁶⁾ Grundet på visse mangler ved tællingen (NB. Krigstilstand) må det

officielle tal anslås for at være ca. 5000 for lavt. Der er i fremstillingen foran regnet med højere tal for 1850.

⁷⁾ Ballerup-Maalov, Birkerød, Brøndbyerne, Dragør, Farum, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Hørsholm, Hvidovre, Høje Taastrup, Hørsholm, Lyngby-Taarbæk, Rødovre, Store Magleby, Søllerød, Taastrup, Vallensbæk og Værløse, samt inden 1901 Brønshøj, Valby og Sundbyerne.

Byens vækst belyst ved beboelseslejlighedernes antal

	1875	1901	1921	1930	1940	1950
<i>Inden for voldene</i>	30.188	28.965	26.290	25.860	23.572	21.705
<i>Uden for voldene (voldkvartererne indbefattet)</i>	—	96.820 ¹⁾	168.104 ¹⁾	228.187 ²⁾	327.487 ²⁾	386.403 ²⁾
Voldkvartererne	877	11.437	12.319	13.053	13.193	13.589
Broerne	15.701	53.907	90.640	103.339	104.896	107.255
De indlemmede distrikter	—	9.956	27.634	50.341	102.462	129.098
Frederiksberg	—	18.413	28.875	33.007	39.738	42.872
Gentofte	—	3.107	8.636	12.746	23.802	26.989
<i>De tre hovedstadskommuner</i>	—	125.785	194.394	235.973	314.090	341.508 ¹⁾
<i>Omegnskommunerne</i> ³⁾	—	—	—	18.074	36.969	66.600 ²⁾

¹⁾ På Københavns, Frederiksbergs og Gentoftes grund (de indlemmede distrikter medregnet).

²⁾ På hovedstads- og omegnskommunernes grund.

³⁾ Sml. note 7 ovenfor. Dog er alle lejligheder i de ovennævnte kommuner ikke talt med, men de heropgivne tal kan skønnes ikke at ligge væsentligt under de reelle.

⁴⁾ Var i 1945: 326.174 lejligheder. Nybyggede lejligheder 1949: 3524, 1950: 2218, 1951: 2647.

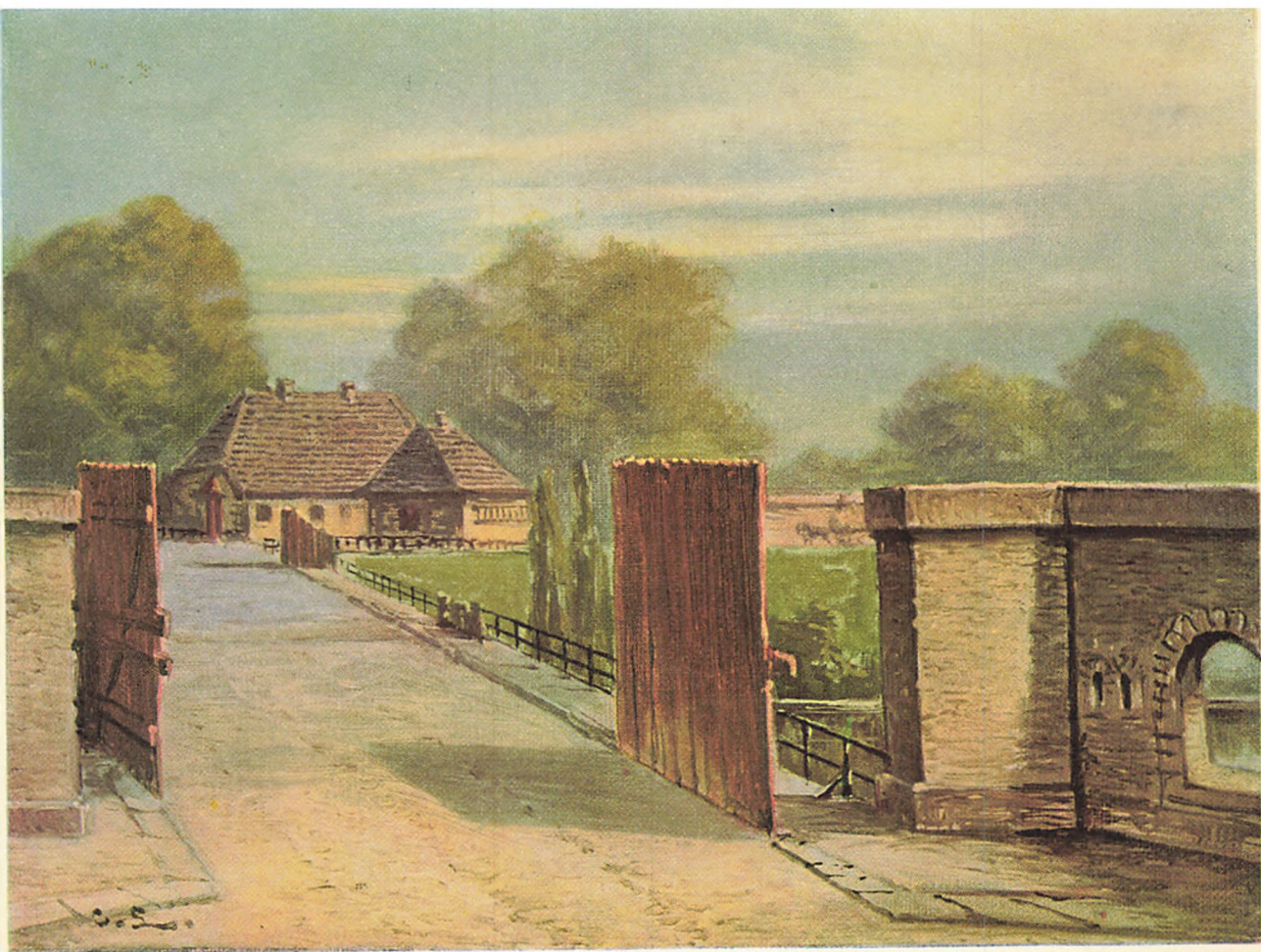
⁵⁾ Var i 1945: 47.618 lejligheder. Nybyggede lejligheder 1949: 5020, 1950: 5070, 1951: 6209.

TABTE UDSIGTER

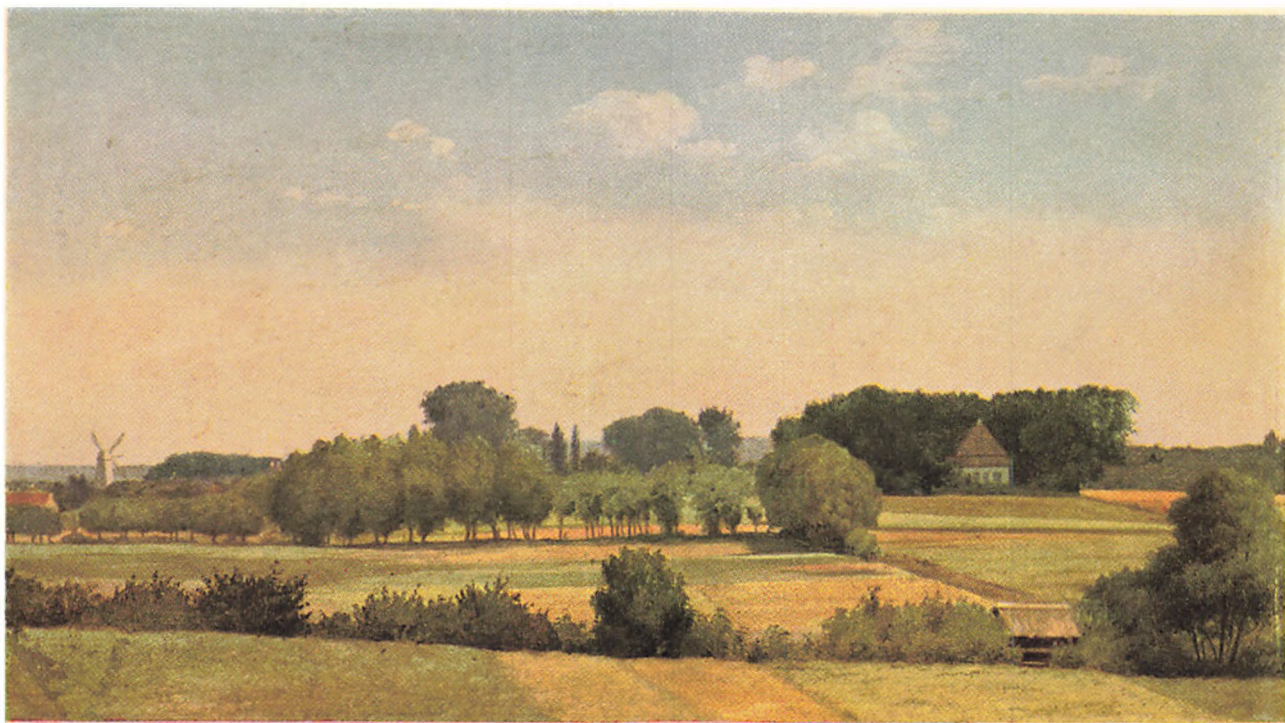
Udsigt fra Vestervold – mellem Holchs og Rysenstens bastioner – over voldgraven mod »Forstaden Vesterbro«. I baggrunden ses t. v. Frederiksberg Slot, og i midten skimtes Frederiksberg Kirkes spir. På de grønne arealer hinsides graven ligger nu kvarteret omkring Glyptoteket, Tivoli og Hovedbanegaarden. Vestre Boulevard er anlagt på voldgravens plads. Maleri af Sally Henriques fra 1839 (Bymuseet).



Når man for hundrede år siden var kommet ud af Vesterport, stod man foran voldgraven, hvorover broen i billedets forgrund forte. Mellem vagtbygningerne, der lå på en ø (Vesterports Ravelin), gik en vej skråt frem til en bro, der førte over til Vesterbrogades daværende begyndelse (sml. kortet s. 8, hvor Ravelinen er mærket »R«). Ville man i dag forsøge at anbringe sig, som maleren har stået, måtte man stille sig på Raadhuspladsen og se ned ad Vesterbrogade. Til den synsretning, man da har, svarer retningen frem mod holættet lidt til højre for midten i billedets baggrund. Hvor vagtbygningerne lå på Ravelinen, findes nu Industribygningens midte med Palladium-biografen. Maleri signeret C.L. fra omkring 1850 (Privateje).



Udsigt fra markerne nord for Gammel Kongevej omtrent hvor Christian Winthers Vej nu løber. I baggrunden ses til venstre et hus ved Falkoner Alléen og længere borte Ølunds Mølle ved Nørrebro Runddel. Til højre ligger »Rolighed«s endnu bevarede hovedbygning (Rolighedsvej 21). Nørrebroes lave og landlige bebyggelse gemmer sig mellem træerne i baggrunden. Maleri fra omkring 1850 af Asmus Kaufmann (Bymuseet).



Udsigt fra Frederiksberg mod København med Sct. Petri og Frue Kirkes tårne. Huset, der står under opførelse, er den endnu eksisterende ejendom Bianco Lunos Allé 10-12, bygget vinteren 1852-53 for skræddermester F. Lange. Det var færdigt i august 1853. Maleri af Asmus Kaufmann fra 1852-53 (Bymuseet).



Udsigt fra Nørrebro mod Københavns Sygehjem, opført ved Rolighedsvej 1857–59 efter tegning af arkitekt H. C. Stilling. Til højre for sygehjemmet ligger »Rolighed«. Midt i billedet ses arbejdere i færd med at udgrave grunden til en ejendom på hjørnet af Korsgade og Griffensfeldsgade, hvilket skete i sensommeren 1869. Arkitekten C. F. Rasmussen opførte for egen regning hjørnehuset, der stod færdigt i april 1870. Den bygning, hvoraf tre etager skimtes yderst til venstre, er nuværende Korsgade 49, opført 1855. Markerne på billedet hørte til ejendommen »Solitudes« (?: Ensomhed), og nogle af dem blev en overgang benyttet til dyrkning af rabarber. Navnet »Rabarberlandet« eller »Rabarberkvarteret« er blevet hængende ved området, der nu er et af de tættest bebyggede uden for voldene. Maleri fra 1869 af Marie Bolting (Bymuseet).

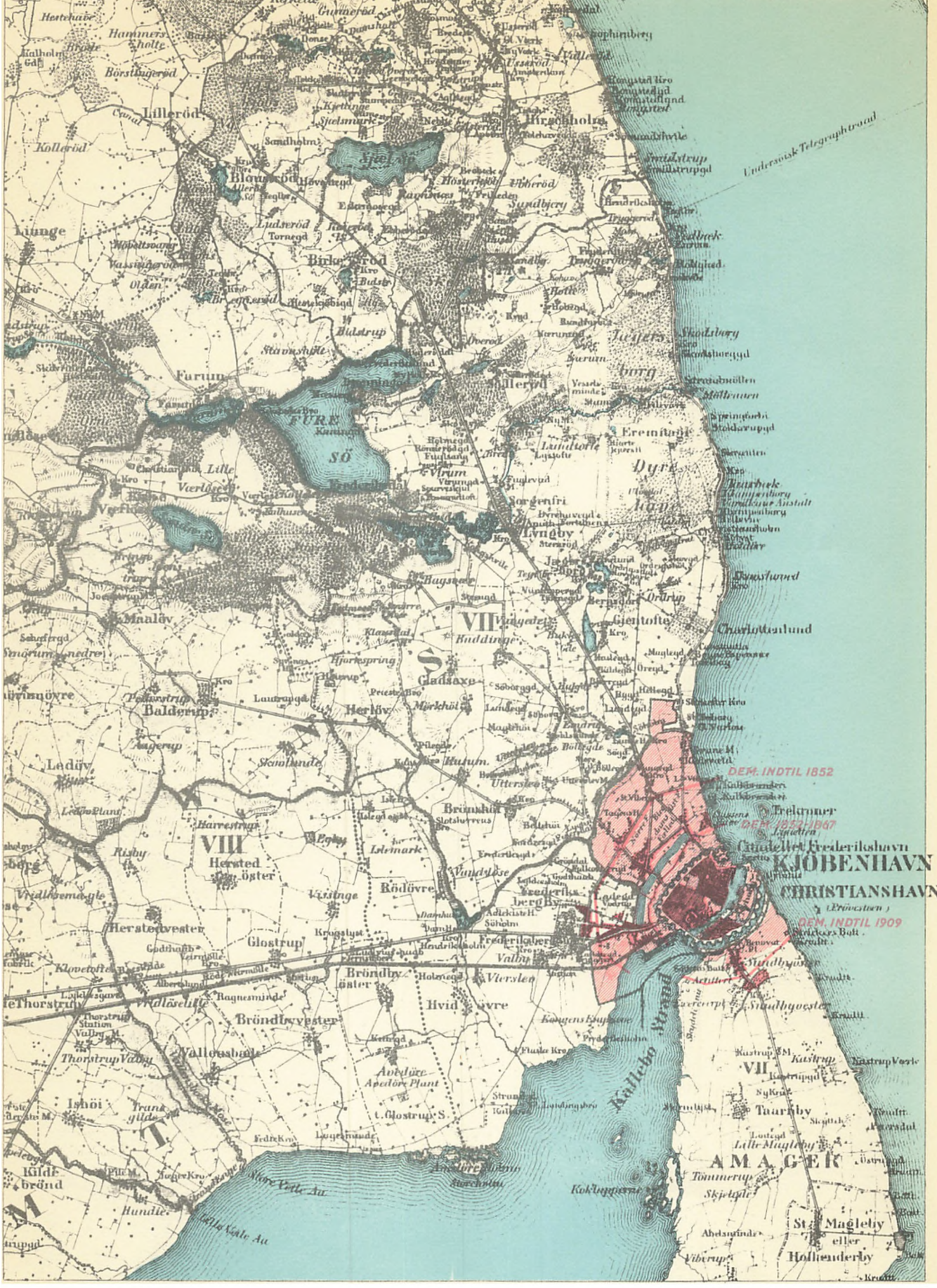


Udsigt fra ejendommen Dosseringen 4 ind over arealerne bag bebyggelsen langs Norrebrogades sydside. De to høje huse med store skorstene er opført 1880–81 som sidehuse til Norrebrogade 7. Længere borte ses to sidefløje (fra 1863) og til venstre et højt mellemhus (fra 1870) hørende til stiftelsen »Trøstens Bolig«. Husene i baggrunden har façade til Blaagaardsgade. Det høje hus, som lige giver sig til kende yderst til højre, er en tværfloj hørende til Norrebrogade 3, der blev opført 1851–52 som en af Nørrebro's første store etageejendomme. Gartner N. Kellerman fik 29. november 1851 krigsministeriets tilladelse til at opføre den 4-etages bebyggelse på betingelse af, at han over for ingeniørkorpset forpligtede sig og senere ejere til uden erstatning at nedrive ejendommen og ryddelig gøre pladsen, hvis ingeniørkorpset forlangte det. Huset med bræddegavl til venstre er opført 1852 og indeholdt karlekamre, stalde etc. hørende til den Kellermanske ejendom. Hertil hørte også vognskuret og retiredebygningen forneden til højre, begge opført 1852. Det lange hus med syv kviste og brandgavle er opført 1867 som bagbygning til Norrebrogade 5. Det lille hus med duer på taget er ældre end alt andet på billedet; dette bræddeklædte bindingsværkshus stod særdivygget 1841 som landsted for stenhugger Peter Jochumsen, og lå dengang i helt grønne omgivelser. Alle de lave bygninger er nu vejet for høje baghuse. Maleri fra 1880'erne af Marie Bolting (Bymuseet).



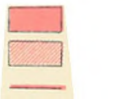
KORT OVER KØBENHAVNSEGNEN

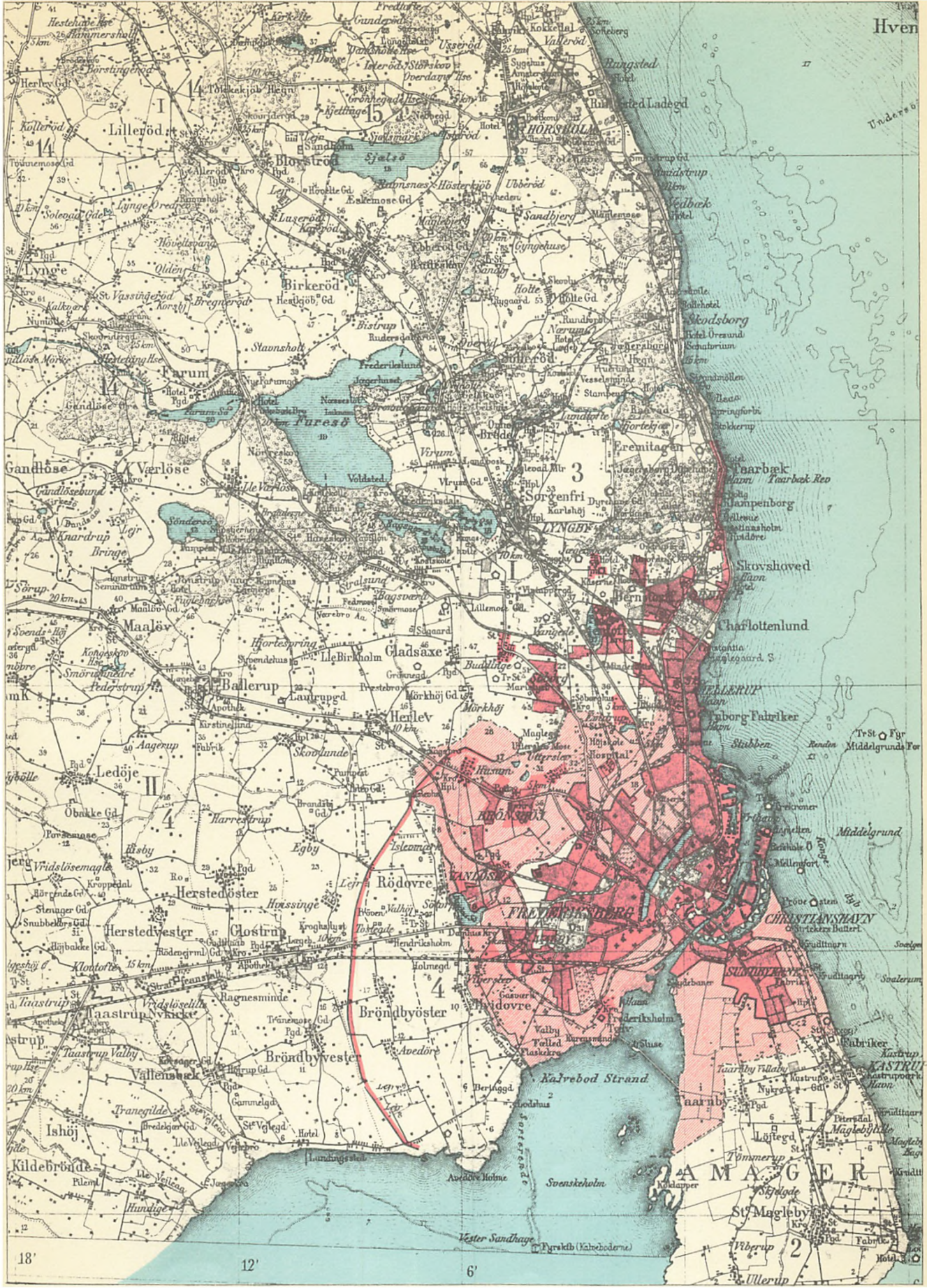
1:150.000



1855

- Hovedstadens bymæssigt bebyggede område 1855
- Områder, hørende til Københavns Kommune, men ikke inddraget under bebyggelse 1855
- Demarkationslinier af betydning for militæret



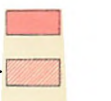


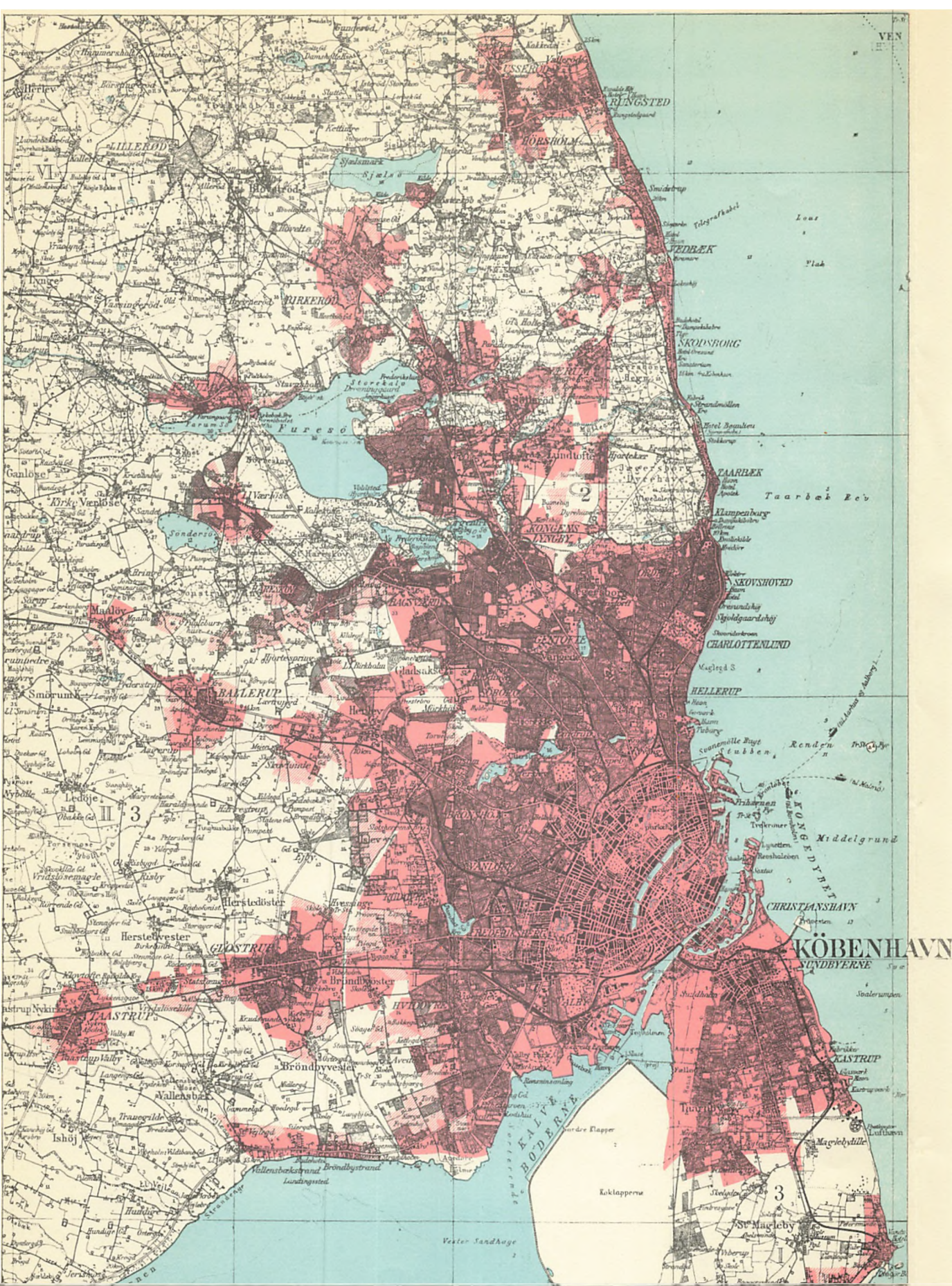
1913

Hovedstadens bymæssigt bebyggede område 1913.....

Områder, hørende til Københavns Kommune (efter de store indlæmmelser 1901), men ikke inddraget under den bymæssige bebyggelse.....

Den sammenhengende linie (vestenceinten) i den „provisoriske“ landbefæstning (påbegyndt 1886).....





Reproduceret ved Geografisk Institut, København 1953

1951 Områder, hørende til de i 1951 vedtagne „inderzoner“
 - - - - - 1951 - „mellemzoner“
 (Enkelte mindre mellemzoner findes uden for kortets grænse).

