



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

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

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

FREDERIKSBERG

GENNEM TIDERNE

X



1964

UDGIVET AF
HISTORISK-TOPOGRAFISK SELSKAB
FOR FREDERIKSBERG

FREDERIKSBERG

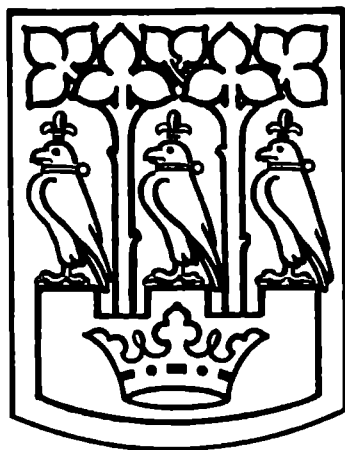
GENNEM TIDERNE

X

FREDERIKSBERG

GENNEM TIDERNE

X



1964

UDGIVET AF
HISTORISK-TOPOGRAFISK SELSKAB
FOR FREDERIKSBERG

Redigeret af Johs. Lehm Laursen

Adam Oehlschläger bag sine digte om Frederiksberg

Af CARL DUMREICHER

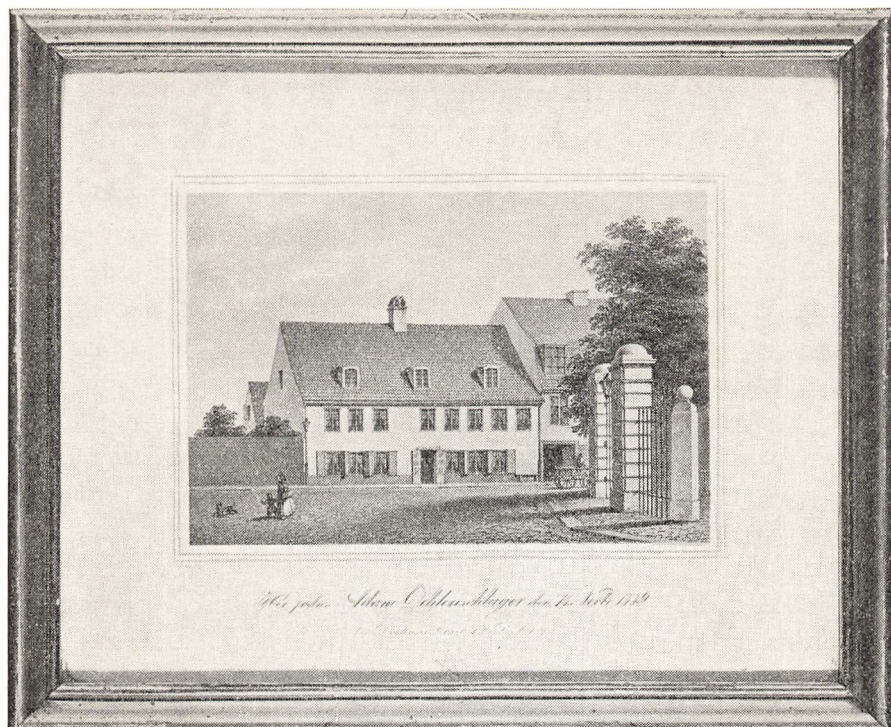
ADAM OEHLENSCHLÄGERS forældre traf hinanden i det 18de århundredes pragtfuldeste københavnske privatbolig, opført i midten af århundredet af Frederik d. Femtes moralske vejleder og trofaste ven, overhofmarskal, geheimeråd, lensgreve til Bregentved ADAM GOTTLOB MOLTKE. På højden af sin magt havde han bygget det skønneste af vore fire Amalienborgpalæer. Det bar bygherrens navn indtil hans død i 1792, men to år efter, da det første Christiansborg var brændt, blev det købt af kongen og har siden heddet Christian d. Syvendes Palæ. I de dejlige sale med de rigt forgyldte vægfyldinger og stuklofter færdedes fra 1767 som tjener den unge slesviger JOACHIM CONRAD OEHLENSCHLÄGER. Han var hentet fra grevens holstenske godser, fordi han ikke blot var kvik og munter, men tillige meget musikalsk og således kunne undervise de unge komtesser i klaverspil. Samtidig havde grevinde SOPHIE HEDEVIG MOLTKE en usædvanlig dannet og smuk kammerjomfru ved navn MARTHA MARIA HANSEN, blåøjjet, sorthåret og med fine, hvide hænder. De to unge mennesker giftede sig 28. november 1777 – han var sidst i tyverne og hun et par år ældre – og fik i 1778 en lille søn, som imidlertid kun levede et døgn, men skulle have heddet Adam Gottlob efter husets høje herre. Men da nye børn jo kunne forudses, var det måske bedre, at grevinden gav afkald på sin kammerjomfru og greven på sin tjener, især da organist MEIER ved Frederiksberg Kirke lige var død og den musikalske Joachim Conrad Oehlschläger med grev Moltkes støtte måtte kunne få embedet. Det lykkedes naturligvis. Oehlschläger fik både stillingen og en ny bolig, men den lille borgerlige bindingsværksbygning yderst ude på Vesterbro og lige overfor den såkaldte jernport ind til Frederiksberg Allé var unægtelig

en modsætning til det adelspalæ, som ægteparret kom fra. Herude på grænsen mellem by og land og i overmåde jævne omgivelser blev da den anden søn født søndagen d. 14. november 1779 og fik ligeledes fornavnene ADAM GOTTLÖB. Det lave Vesterbro no. 53 (siden no. 75) blev dog kun selve fødestedet. Året efter blev faderen privat ansat som fuldmægtig hos Frederiksberg Slots daværende generalinspektør C. F. SCHMIDT og flyttede ind i en lille stuelejlighed i slottets østre fløj med indgang til den i porten ud mod udsigtsbakken. Han varetog også organiststillingen ved slotskirken, blev slotsforvalter i 1815 og beholdt dobbeltembedet og boligen til sin død i 1827. Det var således et kongeslot, der skulle blive den kommende digterkonges tumbleplads i de første barndomsår, men han glemte aldrig det sted, hvor han var født. Det overlevede ham næsten uforandret og blev først nedrevet i 1863, 13 år efter hans død. Han må have nikket til det mange gange, når han fra København vandrede ud til sit kære Frederiksberg. Navnlig blev han bevæget, da en kreds af venner i 1847 overrakte ham et litograferet billede af huset, ledsaget af et lille, ubehjælpsomt digt af den nu forlængst forglemte skolemand og digter NIKOLAI KROSSING:

Her seer Øiet det ringe Skjul,
 Et simpelt, tarveligt Gjemme,
 Men fra Krybben udgik en Juul.
 Denne Rede har født en Fugl,
 hvis Sange Sekler istemme.

Digtet med den besynderlige sammenblanding af juleevangeliets staldkrybbe og en fuglerede blev dagen efter anonymt trykt i Berlingske Tidende og få dage efter besvaret med et digt af Oehlenschläger med titlen »Mit Fødselsted paa Vesterbro«, som dog først blev trykt 1861 i Liebenbergs udgave af digterens *Poetiske Skrifter*:

Du ringe Huus! end stander du,
 Af faa tilbageblevet,
 For bedre Bygning ei endnu
 Nedrevet.



LITOGRAFIE AF OEHLENSCHLÄGERS FØDESTED,
 som han på sin fødselsdag i 1847 fik af en kreds af venner.
 (Det nationalhistoriske museum på Frederiksborg Slot).

Derpå glider blikket hen til jernporten og alléen, der fører op til kirkegården. Huset bliver da symbolet på livets begyndelse, alléen på hans livs forløb og kirkegården på døden, som Oehlenschläger aldrig frygtede:

Du stander ved Alléens Port.
 Og – er den sidste Vandring giort
 Bag skyggefulde Linde,
 Skal hist min Grav jeg finde.

Mit Fødselshuus, min Kirkegaard –
 Trægangen mellem begge!
 Det kan i Høst saa lidt som Vaar
 forskrække.

Kort er den længste Livets Vej;
 Min fattig var paa Glæder ei.
 Huldt møder Kirkemuren
 Samlivet og Naturen.

Man mindes salmen fra fortællingen *Eremiten*: »Lær mig, o Skov, at visne glad«.

Oehlenschläger havde naturligvis ingen erindringer fra fødestedet. Det var helt anderledes, da kong CHRISTIAN D. OTTENDE en forårsdag i 1842 under en audiens tillod ham om sommeren at bo »i Slotsforvaltergaarden og for en Sommer«, som der står i erindringerne. Men da Oehlenschläger havde lyst til at få tilladelsen udvidet til flere somre, og da Fasangården, som FREDERIK D. SJETTES kabinetssekretær, konferensråd PETER CARL JESSEN havde beboet, netop var blevet ledig ved enkens død, rådede hofmarskal LEVETZAU ham til, inden valget af sommerbolig, at bese også »denne idylliske Gaard«, som derpå blev foretrukket trods den lidt afsides beliggenhed. Oehlenschläger trængte netop den sommer i særlig grad til et stille tilflugtssted. Hans hustru CHRISTIANE var død året før, og karakteristisk for Frederiksbergs betydning som det sted, hvor han selv under den dybeste sorg søgte ly og trøst, er den forbløffende bekendelse i hans erindringer: »Den sidste Dag, hun levede og jeg saae hende, laa hun som i Dvale, kiendte mig neppe, og da jeg med skiult Følelse sagde hende mit Farvel, gjorde hun en mekanisk Bevægelse af Haanden op imod Munden. Det var forbi! Jeg gik utrøstelig ud til Frederiksberg; men jeg havde ingen Hytte der, ingen Krog, hvor jeg kunde sætte mig hen og sørge i min Eensomhed. Den gode Grosserer MELCHIOR, som jeg før havde lært at kiende fra en ædel Side, tillod mig at boe i et Huus, han eiede i Frederiksberg Allé, til jeg fik andre Værelser. Neppe var jeg kommen der, før WILLIAM bragte mig Tidenden om sin Moders Død«. Man tænker uvilkårligt på svigerinden KAMMA, som på sin dødsdag, da RAHBEK uden at ane alvoren vil ind til byen, hvisker: »Munden«, og på Rahbek, som efter dødens komme blev siddende det meste af natten ved sofaen, hvorpå Kamma hvilede. Oehlenschläger blev på Frederiksberg uden at gense sin hustru, hvad København undredes over, og VILHELM ANDERSEN i sin store biografi har forsøgt at forklare

og undskyldte. Hun var blevet siddende, om forholdet havde været omvendt. Han havde endnu tidligere i 1835 mistet sit hjertebarn CHARLOTTE PHISTER og året efter sin kære svoger CARL HEGER. Hans yngste datter MARIE LOUISE var 1840 blevet gift med nordmanden WOLLERT KONOW, 1841 moder til en søn og fulgte i foråret 1842 med sin mand til hans hjemland. JOHANNES WOLFGANG, den ældste af hans to sønner, som begge boede hos ham, var blevet forlovet og tog ofte ned til sin kæreste i Sorø, medens William altid foretrak at blive i byen og passe sin gerning på et militært kontor. Oehenschläger var begyndt at føle sig som en ensom, gammel mand. Han udtrykker derfor både sin ensomhed og sin længsel efter erindringernes trøst i det takkedigt til kongen, som han kalder *Den gamle Digtets Arne*. Allerede i første vers skildrer han dette hjem:

I fiirti Aar var Frederiks Slot
 mit Hiem. Ei følte jeg Barmen trang.
 Det var, som i Barndommen, roligt og godt,
 Naar jeg stod i venlige Buegang.
 Dér boede den gamle Forvalter endnu,
 Paa Legemet karsk, som paa Siæl og Hu.
 Til Graven tilsidst man hans Kiste bar.
 Og nu paa Slottet – jeg fremmed var.

Han kunne i tredje vers med en vis ret spørge:

Hvor er nu Arnen? Hvor er nu det Sted,
 som skienker min Alderdom Fryd og Fred?

Men kongen, der ynder sin gamle skjald, har fundet denne dejlige bolig lige i nærheden af havens rislende kilde:

Dér træde Barndommens Minder frem
 som Roser omkring min Alderdoms Hiem.
 Men Takken til Christian som Lilie staaer
 og alle Roserne overgaaer.

Fasangården blev fra nu af hans sommerlige tilflugtssted. Også enke-dronning MARIE SOPHIE FREDERIKKE får – og rimeligvis også i sommeren 1842 – sit takkedigt:

For over et halvhundred Aar
 Gik her den lille tiaars Dreng
 paa Frederiksberg i Kongens Gaard.
 Endnu ei slog han Harpens Streng;
 Men høit henrykte Jordens Grønt
 Og Himlens Blaa hans unge Bryst,
 Og hvad han mødte, Stort og Skiønt,
 Betragted han med Digterlyst.

Til de store og skønne minder hørte fyrsteparrets indtog 1790 efter brylluppet på Gottorp:

Da kom i Danmarks friske Mai
 en ung Fyrstinde som en Fee.
 Den Aften Skialden glemmer ei,
 Da først han hende fik at see.

De følgende vers er et udsyn over glæderne og sorgerne hjemme og ude i Frederik d. Sjettes lange regeringstid, men den gamle enke-dronning har været den samme ranke personlighed og nyder nu ligesom digteren sin sunde og kraftige alderdom på Frederiksberg Slot:

Paa Slottet med den lyse Fløi
 Du smiler atter som i Fior;
 Og – nær din skønne Sommerhøi
 Tilfreds din gamle Digter boer.

Adam Oehlenschläger var dog længe før 1842 ofte vendt tilbage til den uforglemmelige ramme om sine barndomsår, han i erindringerne fortæller om, og undskylder etsteds, at han trods hjemmets fattigdom og næringssorger – de var dog ikke slet så tyngende, som han gør dem til – og skyggerne fra moderens sygelige tungsind og en lille

søsters korte, men ulykkelige liv som åndssvag, alligevel havde et sorgløst sind, som fik ham til let at »ile fra det Trykkende til det Skønne, hvor jeg overgav mig til mine Drømmerier, der som Digterknupper svulmede i Drengens Phantasie. Det herlige, muntre Slot med sin sunde, friske Luft, med sin dejlige Udsigt fra Bakken, sin lystige Folkevrimmel i den lyse Hauge, sin romantiske Eensomhed i den stille, mørkere, bakkede Søndermark henrev mig«.

De to sommerophold på Frederiksberg, der skulle blive særlig betydningsfulde, tilhørte imidlertid hans manddomstid og lå så langt tilbage som i 1814 og 1816. De hænger begge mere sammen med særlige forhold indenfor hans digterliv og hans privatliv end med tidsforholdene hjemme og ude. I sommeren 1813 var den evigt urolige JENS BAGGESEN, der var blevet anbragt som professor ved Kiels universitet for at have ham noget på afstand fra sine københavnske forbindelser og efterhånden lidt trætte velyndere, blevet ked af forelæsningspligterne og var med hele familien vendt tilbage til København. Dermed trak et uvejr op over det danske Parnas. En æstetisk syvårskrig, den såkaldte Baggesen-Oehlschläger fejde, der varede fra 1813 til 1820, begyndte. Den er udførligt skildret i 3.-7. bind af litteraturhistorikeren og digteren KRISTIAN ARENTZENS værk om *Baggesen og Oehlschläger 1-8* (1870-78), der er en næsten fuldstændig materialesamling om alle faser af fejden og som sådan har varig betydning. Oehlschläger var tilsyneladende længe ret upåvirket, men vidste imidlertid godt, at kritikken ikke var helt ufortjent. Da han i sine erindringer kommer til 1811 og lige har nævnt, at tragedien *Stærkodder* var gået nogenledes, tilføjer han: »Mine følgende Dramer var ubetydelige. En Maler kan ikke altid fuldbringe store Historiemalerier, han maler ogsaa til Afvexling, mens Aanden hviler til større Værker, mindre Genrestykker«.

Det var unægtelig også sandt. Årene 1813-1815 opviste i dramatisk henseende lutter svage arbejder. Idyl, lystspiel, syngespil og tragedier stod alle i nedgangens tegn og gav Baggesen frit spil. Også den frodige lejlighedsdigtning var ubetydelig. Men midt i middelmadigheden tog Oehlschläger sig sammen, sad i sommeren 1814 alene ude i degneboligen ved siden af Frederiksberg Kirke og digtede her mesterværket *Helge*, som fik Baggesen til foreløbig at tie. Årene 1810-1820 var

imidlertid med Vilhelm Andersens udtryk »onde Aar« både i Danmarks historie og i Oehlenschlägers digterliv. Han var nygift med voksende familie og voksende udgifter på grund af pengenes synkende værdi. Navnlige 1816 var dog næsten det ondeste år. Sidst i januar blev syngespillet *Ludlams Hule* opført på det kgl. Teater med musik af WÆYSE, men den dårlige tekst blev med rette allevegne dårligt modtaget. Samtidig erklærede Baggesen i sit nye tidsskrift *Danfana*, at nu skulle fejden først for alvor til at begynde. Det smertede naturligvis her at se en af Oehlenschlägers »kæreste Digtninger« så skånselløst bedømt. Det gjorde også ondt, da heller ikke *Fiskeren. Et dramatisk Eventyr* i april blev vel modtaget, skønt det her var »den alvorlige og kærlige Fader«, som ad omveje udtrykte sine følelser for sit hjem og sine børn. Det er ganske øjensynligt, at han netop i foråret 1816 trøster sig for modgang og næringsssorger ved sit lykkelige familieliv og sit kære Frederiksberg. Hvorfor ikke atter tilbringe sommeren derude sammen, altså nu med sin hustru, sine tre små børn og den uundværlige og trofaste tjenestepige? Han overvejede omkostningerne og fik – men det tilstår han først senere – det »uheldige Indfald« at omarbejde lystspillet fra 1804, *Freias Alter*, som hans hjerte også hang ved, til en komedie, som i juni indsendtes til det kgl. Teater med bøn om tilladelse til straks at kunne sælge bogen, da hans økonomi ikke tillod ham at lade oplaget ligge usolgt, til stykket var antaget. Direktionen satte det et par dage efter i cirkulation mellem censorerne og tillod avertering om salg, hvorpå Oehlenschläger i sikkert håb om dobbelt indtægt tog sommerophold på Frederiksberg med hele familiekaravanen.

Der måtte dog naturligvis kongelig tilladelse til at slå sig ned derude, selvom det kun drejede sig om at leje nogle værelser hos faderens fuldmægtig, der boede i den højre længe ved indgangen til haven. Oehlenschläger foretrak hellere at henvende sig til dronningen end til kongen. Han havde aldrig kunnet glemme, at Frederik d. Sjette, da den unge og allerede berømte digter efter 1809 at være kommet hjem fra sin fireårige rejse, havde indfundet sig til audiens og nævnet sit navn, først blot havde sagt: »Naa, det er Oehlenschlägers Søn«, men derpå, da talen faldt på *Axel og Valborg* heldigvis trøstende erklærede: »Den kan ikke være bedre«. Da han en halv snes år efter kongens død kunne ytre sig friere end i sine første erindringer fra 1831, fik navnlig

minderne fra kroningsfesten 1815 ham til at udtale sig om Frederik d. Sjettes forhold til digtekunsten. Oehlenschläger havde skrevet både et digt og en sang til festen. Da han ved en audiens anmoder om at måtte læse digtet op, dramatiserer han med vilje situationen: »Han tillod mig det, stillede sig stivt hen for mig, støttede sig til sin Sabel og stirrede paa mig som en General, der venter en Rapport af en Adjudant. Jeg læste og mærkte, det rørte ham«. Da der kom nogle særligt smigrende linjer, »trillede en Taare ned fra hans Øie, men han fortrak ikke en Mine, holdt sig i sin militaire Position og slog til Taaren med Haanden, som om det havde været en Flue, der vilde sætte sig paa hans Kind. Da jeg var færdig, sagde han i en næsten barsk Tone: »Jeg vil ikke sige Dem noget. De har selv seet, hvilket Indtryk Deres Digt har gjort paa mig«. Dramatiseringen er sikkert sand nok, situationen henrivende morsom og bedømmelsen af kongen ikke uretfærdig. Lidt længere henne nævnes, at medens THOMAS THAARUP i sin tid omgående fik Dannebrogordenen for *Høstgildet* og *Peters Bryllup*, måtte *Aladdins* og *Hakon Jarls* digter vente til kroningsfesten med dekoreringen, »hvorfor jeg vel tildels kunde takke mine Kroningsdigte«, underforstået f. eks. hverken *Helge* eller hans tragedier, som dronningen dog om aftenen læste højt for sin gemal. Det var derfor langt bedre at henvende sig til den blide og stille Marie Sophie Frederikke, der havde både historiske og litterære interesser, og anmode om tilladelse til at færdes også på ellers utilgængelige områder. Bag tilegnelsesdigtets strofer ligesom hører man, hvorledes audiensen er begyndt og forløbet:

Hulde Fyrstinde, som elsker de Steder,
Hvor sine hellige, barnlige Glæder
Digteren nød.

Idet han – hvad han nu i digtet igen takker for – benytter dronningens viden om, at han til disse steder også regner *Skoven, hegnet for Dig*, som ellers er aflukket, men hvor han nu trygt sniger sig ind med sine børn for at drømme om sin ungdom fra »hellige« bænke, kan han forsikre om, at netop denne skov og dette slot er noget af det skønneste, han har oplevet. Omsat fra audiensens prosa til digtets lyrik lyder forsikringen i et siden ofte citeret vers:

Aldrig en Skov jeg saa yndig har funden,
 Kiær for mit Hierte, som Søndermarkslunden,
 Aldrig et Tag
 Huldt majestætisk og skønt for mit Øie
 Som Frederiksberg med de lysgule Fløie
 Paa en forfriskende Midsommerdag.

Dronningen har sikkert lyttet til ordene med et mildt smil og med en let bøjning givet sin tilladelse.

Men endnu et tilegnelsesdigt måtte til. Oehlenschläger havde haft flere grunde til netop den sommer at ønske sig just dette ophold. I erindringerens første form (*Oehlenschlägers Levnet* 1-2, 1830-31) anføres den smukkeste: »I Sommeren 1816 havde jeg en Fornøielse, som jeg ikke siden har nydt, at ligge med min hele Familie paa Frederiksberg. ... Mit Samliv her med mine Børn paa den »Plet af Jord, hvor Livets Stemme lød første Gang fra eget spæde Bryst« [Thomas Thaarup] har jeg besunget i Digtet *Frederiksberg*, hvis barnlige fredelige Følelser og rørende Erindringer endog næsten afvæbnede mine bittreste Modstandere. Det blev almindelig yndet, og jeg troer, ei engang nedrevet af Baggesen«. I den anden og langt udførligere udgave af erindringerne, som Oehlenschläger næsten nåede at afslutte kort før sin død, er denne private hovedgrund imidlertid forkortet til, at »jeg havde den Glæde at ligge med hele min Familie paa Frederiksberg hos Lieutenant BONSACH, min Faders Fuldmægtig«. Digtet omtales slet ikke, hvorimod forsvaret for det forkastede *Freias Alter* føres endnu engang. Men foreløbig skinnede solen over en lykkelig familiefader. Det andet tilegnelsesdigt er derfor *Til mit Hiem og mine Børn*. Her havde hans sanggudinde bygget. Vel forstår børnene endnu ikke, hvad han synger, men når han er blevet olding, vil Charlotte oplæse hans vers og græde af bevægelse. Er han forlængst død:

Da skal I læse Digtet alle Tre
 en Vinteraften, naar den hvide Snee
 med sine Englevinger dækker Graven.

Derpå begynder det egentlige digt eller rettere den digtkreds, som Oehenschläger havde prøvet på allerede i *Langelandsrejsen*, men hvor digteren nu bliver på stedet og så at sige kun rejser i erindringen. Efter de to personlige indledningsdigte følger ialt ni digte. De deler sig ligesom i tre grupper, hver på tre digte. I første gruppe selve barneårenes brogede ramme: slottet, skolerne og kirken og herunder et digt til søsteren SOPHIE. I anden gruppe: de to haver, der ligger på hver sin side af bygningerne og hver har sit særpræg, samt et mindedig over den gartner, som dette skyldes. I tredje gruppe: hele digterfamilien på morgenvandring, digteren alene en aften på kirkegården og den indrejse, der afslutter hele sommerbesøget.

Optakten til *Slottet* betoner, at han allerede som dreng har følt og set det samme som nu, da han er 37 år.

Hiemmets Erindring, som Borgmurens Rester,
Kneiser ved Barndommens speiklare Flod;
Og hvad alt Drengen at føle forstod
Føler ei bedre den ældede Mester.

Med den visuelle modtagelighed, der var så karakteristisk for ham og ikke mindst mærkes, når han rejste i udlandet, er det naturligt, at 9 af de 23 vers indeholder drengens indtryk af salenes malerier, når han ved vintertid og ofte tidligt om morgenen vandrede alene gennem rum efter rum. Her er malerier af alle mulige mestre fra Rubens til Abildgaard, kongeportrætter, landskabsbilleder, brogede scener fra oldtidens mytologi og loftsdekorationer, f. eks. »Maskeraden« i »Rosen«, som allerede den lille Adam når »jeg i min stille Vinterro engang imellem vilde have mig en lystig Glædesfest«, blot gik op og stirrede sig stivnakket på. Både digtet og erindringerne betoner, hvad malerkunsten har betydet for barnet og siden for manden. Digtet blev i 1947 optrykt af Frederiksbergs historisk-topografiske Selskab, men ukommenteret. Et nyt optryk kunne tænkes dels at bringe billeder, idet adskillige nu hænger andetsteds, og dels kommentar til hvert vers, fordi drengens indtryk og mandens viden naturligvis nu og da sammenblandes.

Til oplevelserne på slottet har endnu hørt, at drengen i vintermånederne trods ensomheden og kulden i salene

Digted et Skuespil, spilled det ene
Høit for Lampetternes gyldene Grene.

Det er sikkert rigtigt. Først som elev i »Efterslægten« begyndte han at skrive komedier, som krævede medvirkning fra søster og kammerater, men beretningen om den lille dreng, som vandrer alene om i slotssalene og fantaserer sig ind i et eller andet dramatisk optrin, findes kun her. Endelig er han snart præst og snart organist inde i den kønne lille slotskirke, hvor

Orglet sig hæver,
Tonerne bæver.
Elfenbeens, sølverne Piber saa smaae!

Orgelpibernes pragt er husket og med rette, men Drengen vidste naturligvis ikke, at det var det berømte Compenius-orgel fra 1610, som 1791 var blevet udlånt fra Frederiksborg Slotskirke og først 1869 blev tilbageleveret.

Nu følger en barndomsoplevelse udenfor slottet, ligeledes knyttet til vintertiden og til den tarvelige slæde af umalet træ, som imidlertid engang har tilhørt kronprinsen og derfor er et klenodie, som værges med kappen, da en forbi kørende bonde en dag vil bemægtige sig den. Oehlenschläger har øjensynlig været forelsket i det friske erindringsbillede, som også læseren endelig tydeligt må se:

Drengen med Slæde ved Slotsporten staaer,
Snoren bag Vognen behændig han slaaer,
Sidder og slingrer og kører mod Vinden,
Fryser paa Fingre med Roser paa Kinden.

Da gadekærrets is brister, så han dumper i, var det – han koketterer bevidst med betegnelsen – »for Aladdin en uventet Lykke«.

Det begynder at skumre og dermed er den stund inde, som drengen har elsket højest:

Tusmørket kommer og Aften sig nærmer
 Drengen sig sniger fra Vinterens Gys
 Ind til sit Bord med det enkelte Lys.
 Vældige Mure for Stormen beskiærmer.
 Fattige Stue!
 Svag er din Lue,
 Stærk nok for Stilen i Bogen at see.
 »Hør, hvor den fyger, den vældige Sneel!«

Linjen har både anførselstegn og udråbstegn og er øjensynlig en replik fra eller til drengen, medens han løfter sit hoved og lytter, skønt

Lidet han mærker, at Stormene brage
 Læser i Reinikefos og Rolf Krage.

Også faderen læser jo:

Fader i Slaaprok i Lænestolkrogen
 Høit for os læste saamangen en Gang,
 Medens i Barmen den lille Presang
 Tit ham forstyrred og slikkede Bogen.
 Klokken nu brummer –
 Talen forstummer.
 Nu er det Tid, man sig føier til Seng:
 Fader og Moder og Datter og Dreng.
 Af man sig klæder. Naar Lyset ei brænder,
 Aftenbøn læses med foldede Hænder.

Oehenschläger har længe forinden 1816 været betaget netop af dette lille stemningsfulde vinterbillede. Allerede i den første tyske oversættelse af *Aladdin* (Amsterdam 1808) har han det for første gang i til-egnelsesdigtet til GOETHE:

In meiner Kindheit Tagen
 Las ich so oft entzückt die alten Sagen:
 Wenn auf die Mauern

Es fiel der Schnee so dicht,
 Musst' ich vor Kälte nicht
 Vor Wunder Schauern.

Wenn auf das Schloss am Hügel
 Der Winter schlug mit seinem kalten Flügel,
 Es war ein Fächeln;
 Ich sass im Kammerlein,
 sah bei der Lampe Schein
 Den Frühling lächeln.

I *Skolerne og Kirken* mindes Oehlenschläger med et muntert og overbærende smil de primitive og næsten groteske forhold i de to skoler: pøgeskolen og degneskolen. Hans erindringer bekræfter, at det er små virkelighedsbilleder og at også navnene er virkelige. Fra Frederiksberg Kirke husker han årets højtider og højtidelige begivenheder fra dåb til begravelse, stadig med sans for de små malende træk: lysekronens messingglans ved juletid, dåbens lille nøgne barnehoved, begravelsens kistereb på gravens løse brædder og den lille, hvide sandbunke til præstens brug. Endelig er der digtet *Til min Søster* med de fælles lyse eller mørke minder. Hun synes som sædvanlig at bo hos faderen om sommeren, men bør besøge broderen for sammen med ham igen at blive som børn. Den dybe bevægelse bag de små, knappe vers viser imidlertid, at broderen måske venter forgæves og ved, at søsteren er håbløst syg, tungsindig og næppe kommer. En februar dag 1818 mistede han hende og tilføjede da i samme rytme:

Ak nej! vi blev ei sammen!
 Den korte Gammen
 Har Skiæbnen endt som flere.
 Hun er ei mere.

Den anden gruppe begynder med *Haugen. En Vexelsang*. Oehlenschläger har oplevet skiftet mellem den franske og engelske havestil og billiger som god demokratisk borger den åbne, menneskevrin-

lende folkehøve, men har ikke glemt Søndermarkens romantiske ensomhed og prøver på at forsvare sit nye nyttesynspunkt ved at lade de to haver prise hver sit fortrin og derpå holde med Frederiksberg Have. Midt i Enevældens guldalder er det naturligt og klogt fremfor alt at besyngte det populæreste symbol på det harmoniske forhold mellem konge og folk: hoffets søndagssejlad i de nye kanaler. Atter udfolder digteren da hele sit deskriptive mesterskab i tre vers, der på en mærkelig måde, omend vel ganske ubevidst, synes inspireret af det genre-maleri, som efter 1800 var brudt frem i dansk malerkunst med Eckersberg og hans elever og fra overklassen førte ned til borgerskabet og lige ind i den håndgribelige virkelighed, medens det i sin hverdags-skildring gerne optog også virkningsfulde, komiske eller umiddelbart følelsesbetonede elementer. Oehlenschläger, der i *Sankt Hansaften-spil* har fået øjnene åbne for alle borgerskabets maleriske figurer, sætter en række af dem ind i verset og føler sagtens en vis sympati med den fader, der afslutter toget:

Hist seer jeg Søndagsfloden,
 Som grønne Træer indfatte,
 Den bølger frem i lange, tætte Gange;
 De Skønne, klædt paa Moden,
 Med Shavler og med Hatte,
 At gjøre Byens Sønners Hierter trange.
 Jeg seer Soldater lange,
 Matroser korte, Borgere med Stokke;
 Tyklivede Madammer,
 Og børnbehængte Ammer,
 De muntre Dreng, søde Pigeflokke;
 Hist selv en Fader trækker
 sin Glut i Vogn til dine Blomsterhækker.

Digteren følger selv gerne med for at se det, man kommer derud for at opleve: den kongelige sejlad, som det nu er hans pligt at skildre og helst så pompøst som muligt:

Den store Sværm jeg følger;
 I Haugen den sig spreder
 Imellem Blomsterløvene som Bække.
 Nu på Kanalens Bølger
 Et Tog sig tilbereder:
 Gondolen flyder hvid fra dunkle Hække.
 Nu Aarerne sig strække:
 Roerkarle dem, i broget Pragt, bevæge.
 Først Baaden frem sig lister,
 Med røde Hoboister,
 Som høit paa blanke Instrumenter lege;
 Saa kommer Herreskaren
 og kiække Damer, som ei frygte Faren.

Det sidste rimord har rimeligvis været ledsaget af et smil. Hele faren bestod jo kun i muligheden for et øjeblik at løbe på grund. Det er sagtens imellem sket og har skabt anekdoten om den hæse matrosrøst, som inde fra bredden bramfrit udbryder: »Han styrer den onde lyne mig ligesaa skidt tilvands som tillands«. Derpå følger det tredie og ligesom triumferende vers, velegnet til en aften at oplæses for Hans Majestæt:

Nu Sværmen sig paa Stranden
 Med Heflighed fremskyder:
 Forgiæves hisset Bajonetten blinker.
 Een trykker paa den Anden,
 Man giennem Busken bryder,
 Paa Græsset gaaes, at man sig ei forsinker.
 Thi Dannebrog vinker!
 Dets røde Flige sig i Bølgen væde.
Fredrik og Caroline,
Maria, Vilhelmine,
 Kostbare Fragt! I alle Danskes Glæde!
 Stolt svulmer Purpurfloret
 Med hviden Kors; thi *Kongen* staaer ved Roret.

Man kunne fristes til at tro, at digteren bevidst vælger ord med de vægtige vokaler o og u, der forøger virkningen af de to strofer, medens et enkelt i ligesom belyser flaget og spondæerne hamrer synsindtrykket fast hos læseren. Har han tillige tænkt, at når dronningen oplæser linjen om, at »Kongen staar ved Roret«, får de fire sidste ord en symbolsk betydning, der måske fremkalder en kongelig tåre?

Men Oehlschläger, der som den gode borger har behaget sig i folkets park, fortryder, at han ligesom svigter *Søndermarken*, der dog har skænket drengen de mest poetiske oplevelser, og gribes af en dyb trang til at besyngte alt, hvad den har været for ham gennem blomsterne, det norske bjælkehus, det kinesiske lysthus og et andet lysthus med spejl, muslingeskaller og konkylier. Digtet er lutter fortættet stemning og næsten det smukkeste i digtsamlingen. Kun et vers skal anføres, fordi det på overraskende vis vidner om hans sprogskabende evne, hans næsten moderne virtuositet, der pludselig frembringer vers, som gør navne levende og får strofer til at ringe som sølvklokker. Verset opstår, da digteren træder ind i det kinesiske lysthus:

Flux jeg foer fra Løvets Sale
 Da til Peking ind;
 Hørte der Chinesisk tale
 Klokken med sin Vind:
 Kling, Kling klang! Siong, Siong, i Ekko!
 Kinlong, Con – fut – see!
 Congo, Heisan, Pekko, Pekko!
 Al min Siæl var Thee.

Man kan til sammenligning tænke på TOM KRISTENSENS vers i *Fribytterdrømme* fra 1920, hvor han med digterisk dristighed lader ordene fra en gammel nyezeelandsk Roersang: »tohihah, hiohah, itokih, itokih« inspirere sig og fletter dem ind i versene, fordi disse ord for ham har både skønhed og lys. 114 år før ham går det Oehlschläger på samme vis. Det er forbavsende og beundringsværdigt. Derpå følger mindedigtet over Søndermarkens året før afdøde gartner *Marcus Friederich Voigt*, som omlagde den lukkede og skovlignende hofpark i engelsk landskabsstil, 1786 blev slotsforvalter efter svigerfaderen,

generalinspektør Schmidt, og dermed lod dennes fuldmægtig, Oehlenschlägers fader, vente i 29 år på forfremmelse. Mindediget er dog uden nogensomhelst misstemning. Det roser Voigts nænsomhed med hensyn til fortidens spor, beundrer den kunst, hvormed han fik granen og fyrren til at gro, og tolker savnet af den kønne, stille og venlige mand med sin trofaste hund. Forklaringen på det bevægede og smukke digt, der er Oehlenschlägers hjerte værdigt, findes i hans erindringer, idet »Voigt overlod aldeles min Fader Slottet og viste ham al den Agtelse, som den Yngre kan vise den Ældre, uagtet han stod over ham«.

I den tredje gruppes første digt *Morgenvandring i Haugen* vandrer hele familien Oehlenschläger gennem den om morgenen folketomme Frederiksberg Have for at hvile på en bænk ved kanalerne. Hver har sit attribut: faderen en bog, moderen en brødpakke, den 5-årige Lotte en frugtkurv, den 3-årige Johannes et glas og den 2-årige William faderens spadserestok som legetøj. Meningen er blot at skildre den reneste familieidyl, der er som en dansk parallel f. eks. til JOHAN HEINRICH VOSS's berømte *Luise*. Digtet er derfor uden handling bortset fra en kort regnbygge under et beskærmende kastanietræ, men med forbilledets typiske beskrivelse af selv de mindste bagateller (her papiret, der er viklet omkring drikkeglasset). Tønen er intim og forvisningen om læseverdenens interesse for dette private familie billede særdeles naiv. Inden høsten helt har besejret sommeren, vil digteren en aften stå alene ved to grave, som begge vækker dyrebare minder. Han gør det udtrykkelig med »Digterlyren« i sin arm, forudser således det næstsidste digt *Kirkegaarden* og finder også straks gravene:

Men hvad er dette? Op fra Gravens Ro
Opstige, Arm i Arm de Døde to.
Den ene hist fra Kirkemurens Læ
og denne fra sit lille sorte Træ.

De standser foran digteren og spørger, om han kender dem. Det gør han. Den ene, der hviler under det lille sorte kors, er moderen, der døde 1800. Han betragter hende, kender øjnene, munden, håret og smilet, bedrøves ved tanken om, at hun ikke oplevede at se ham som digter, og vedkender sig arven fra hende:

Du lærte ham i Qval at fatte Mod,
Du lærte ham at være øm og god.

Men faderen lever heldigvis endnu og nikker trofast til graven, når han om søndagen skal ind til sit orgelspil. Sønnen vedkender sig også, at

Jeg fik i Arv fra ham, imens Du leed,
Hans Sundhed, Styrke og hans Munterhed.

Måske burde han være kommet før og med hele familien, men børn hører ikke til på kirkegårde.

Nu nærmer sig en veninde af digteren, som har mødt moderen hos Gud. Vemodigt spørger han hende:

Du Skygge! hisset over Gravens Skiød,
Hvi har du mig bedrøvet ved din Død?
For sværmerisk dit skønne Hierte foer,
og kaldte dig for tidligt fra vor Jord.
Hvi har din Ven saa hurtigt du forladt?
Jeg seer dit Aasyn i den klare Nat,
Det samme rene Smil, det samme Blik,
som kom fra Himlen og til Siælen gik!
Ak, mindes du, hvor oprømt og hvor glad
Hist med din Ven i elskte Kreds du sad?
Og følte dig saa styrket og saa frie
Ved Venskab, Munterhed og Poesi?
Og nu – det er forbi! Du gik herfra.
Sov sødt i Gravens Skiød, *Amalia!*

Digteren nævner kun fornavnet, men hele København vidste, hvem det var og hvor tragisk hendes skæbne for to år siden havde formet sig.

Grevinde AMALIE – eller med den franske form, som hun selv og hendes omgangskreds helst anvendte: AMÉLIE – ISABELLA JOHANNE CHARLOTTE MÜNSTER var født baronesse OMPTEDA. Slægten stammede fra Holland, men var indvandret til Oldenburg, hvor faderen havde betydelige jordejendomme. Han døde året efter datterens fødsel. Et

par år efter blev hans enke baronesse CATHRINE CHARLOTTE, født v. d. HORST, af hoffet i Hannover udvalgt til at blive overhofmesterinde for CAROLINE MATHILDE under dennes forvisning til Celle 1772-1775 og var efter samstemmende og rørende beretninger dronningens kloge og moderligt kærlige veninde. Derefter opholdt hun sig imellem på forskellige godser, men tilsidst tog sygelige sindsanlæg til og forårsagede et eremitliv, som varede indtil hendes død i 1811.

Datteren, f. 31. okt. 1767, var i 1787 blevet gift med rigsgreve GEORG WERNER AUGUST DIETRICH MÜNSTER-MEINHÖVEL. Han var blevet skilt fra sin første hustru, havde i 1786 mistet sin anden og kun 22-årige hustru og ægtede nu den kun 20-årige Amélie. Kort før brylluppet tegnede den unge pige en række udkast over temaet *amitié et amour* – venskab og elskov. Et af dem forestiller Hebe med en blyant i sin hånd og en amorin flagrende over sit hoved. Underneden har moderen skrevet nogle ømme og forhåbningsfulde ord om, at Amor vil sejre. Måske har hun efter tidens tænkemåde troet, at det gik nok, når Amélie giftede sig med den rige og endnu kun 38-årige storgodsejer, der havde gårde i flere lande og derimellem også i Holsten. De yndefulde små tegninger findes endnu i en mappe hos tipoldebarnet, grevinde ELSE MOLTKE, sammen med en række utrykte arkivalia, der er benyttet til denne skildring. Ægteparret Münster færdedes på talrige rejser rundt om i Europa, omgikkes mænd som Goethe, Herder, Klopstock, Rousseau, Schiller og Wieland og gæstede ofte København, hvor grev Münster deltog i adelens selskabsliv og blev dansk geheime-råd. Overalt vakte Amélie Münster opsigt ved sin åndfuldhed, sit indtagende væsen og sin skønhed. En følsom og poetisk kvindesjæl, der hyldedes i digte f.eks. af Herder og selv skrev formfulde, livs-filosofiske vers i tidens stil. Gemalen bekostede i 1796 »Amaliens poetische Versuche. Herausgegeben und ihren Freunden geweiht von ihrem Gatten«. De fleste af disse »Ensomhedens Blomster« er fra ung-pigetiden før giftermålet, et enkelt digt fra 1794 har til titel »Die Vorzeit. Eine Phantasie in Jütlands Wäldern«. Men efter grevens død i 1801 og godsernes overgang til en søn af andet ægteskab ophørte til-værelsen på livets lyside. Danmark måtte nu hjælpe gennem de slægter, Amélie var trådt i forbindelse med: Bernstorff'erne, Reventlow'erne, Schimmelmann'erne og Stolberg'erne. Det lykkedes dem fra 1804 at



Grevinde AMALIE MÜNSTER. Pastel. (Privateje).

få grevinde Münster ansat som hofmesterinde for arveprins FREDERIKS to halvvoxne døtre JULIANE SOPHIE og CHARLOTTE. Da prinsesserne talte dansk og grevinde Münster tysk, havde kronprins Frederik dog været noget bekymret, men den nye hofdames hele personlighed vandt straks alle hjerter. Lensgreve CHRISTIAN DITLEV REVENTLOW til Christianssæde fremhævede i et privatbrev 1804, da den kun 37-årige Amélie under et taffel var hans borddame, hendes fraîcheur og evne til straks at finde sig til rette og virke i stilhed. Fra 1810 blev Amélie derpå hofmesterinde hos arveprinsesse CAROLINE med samme lykkelige tilknytning til den hjertensgode prinsesse.

Grevinde Münsters friskhed varede dog ikke længe. Else Moltke, som i *Fra Bondehus til Herregaard* (1941) først har samlet spredte træk

allevegne fra til et rørende billede af sin tipoldemoder, nævner med rette, at de to hannoveranske damer bragte en europæisk tone med sig. Et pust fra den store verden ind over det lille, stive og stillestående hof. Men da Amélies eneste barn, datteren ASTA THUSNELDA 1807 var blevet gift med gesandt i Stockholm CARL MOLTKE og fulgte ham til andre poster i udlandet med flygtige besøg i Danmark, følte moderen sig mere ensom end nogensinde før. Hun havde som enke afslået et ægteskabstilbud fra Ludvig d. 16des ven, Louvres stifter og direktør, grev D'ANGIVILLER, der som emigrant havde truffet Amélie Münster på et holstensk slot og i sin ensomhed fandt trøst ved at møde hende, men bl.a. på grund af den store aldersforskel forgæves havde ønsket at knytte »sin ulykkelige Skæbne« til hendes. Ved hans død i 1809 arvede hun, hvad han efterlod sig. Men den dybe forskel mellem før og nu, de urolige tidsforhold både hjemme og ude, hadet til Napoleon, som hun anså for tyran, savnet af datteren, svigtende helbred og sidst – men ikke mindst – en sindslidelse, der utvivlsomt var en arv fra moderen, fremkaldte tiltagende melankoli og modløshed. Skønt hun indenfor sine adelige bekendtskaber fik veninder nok, hvis breve næsten aldrig nævner hende uden at kalde hende en engel eller en ren og ædel sjæl, ængstedes hendes omgivelser ved hoffet tilsidst således for hende, at de prøvede på at fjerne alt skarpt og skærende fra hendes værelse.

Under disse omstændigheder blev to danske digtere hendes tilflugt og trøst: Baggesen og Oehlenschläger. Hun traf for første gang Baggesen i Amtmandsgården i Tremsbüttel i Holsten, hvor amtmanden, digteren og oversætteren især af oldtidens klassikere grev CHRISTIAN STOLBERG sammen med sin højtbegavede hustru LOUISE STOLBERG, født REVENTLOW – »Holstens Aspasia« kaldte Baggesen hende – havde skabt et gæstfrit hjem, hvor samtidens førende skønånder var velset – og ikke mindst dansk digtning dyrket. Grevinde Münster blev fra da af Baggesens varme velynderinde og så vidt muligt økonomiske støtte. Herom er bevaret adskillige, hidtil utrykte breve til hende både fra hendes ægteskabstid og fra hendes hoftid. Han omtaler hende fra de gode år som 'den »fortræffelige, himmeldigtende Amalia med hendes vise Sagtmodighed og sagtmodige Viisdom«.

Grevinde Münster og Oehlenschläger mødtes på »Sølyst« hos SCHIMMELMANN, når grevinde CHARLOTTE holdt litterære aftensel-

skaber, hvor »vort forkælede barn« (et brevcitat) læste op af sin egen *Correggio* eller af Shakespeare. Derpå fulgte gensidige gæstebesøg i hjemmene med oplæsning og drøftelse af f.eks., hvor en digter har sit sande hjem. En egenhændig afskrift af digtet, der besvarer spørgsmålet med, at hjemmet strækker sig fra pol til pol, fra morgenrøden til solnedgangen, omfatter alle skikkelser og tider og er det fædreland, hvor Jesus, Balder og Socrates er sammen, blev foræret til grevinde Münster og viser adskillige afvigelser fra den i *Poetiske Skrifter* trykte tekst. Oehlenschläger omtaler Amélie i sine erindringer både i 1831, men her blot som en dame med sjælden ånd, fin følelse og selv digterinde, og i 1844, da han skrev på sidste bind af de udvidede erindringer, og nu ikke var bundet af pietetshensyn, bl. a. fordi Amélies datter var død i 1842. Han fortæller her, at grevinden »vilde altid have det Høie«, medens han for ligevægtens skyld imellem søgte at »trække hende ned i det Lave«, hvormed Oehlenschläger jo kun mener den jævne virkelighed. Men Amélie Münster lider af »en overspændt Sentimentalitet«, der tager til. Da hun en dag vil aflægge FRIEDERIKE BRUN en visit ude på Sophienholm, beder fru Brun Oehlenschläger om at komme med ud for »at drage den ædle Qvindes i de høiere Regioner altfor vidt svævende Siæl ned i den lavere Dal, hvor der var Varme, Skygge, Blomster og Frugter«. Det var forgæves. Af »den venlige, kun altfor følsomme Digterinde« var der kun tilbage »et Spøgelse, der stirrede paa mig med et dødt, drømmende Taageblik«.

Fredagen d. 3. september 1814 sendte grevinde Münster kort før taffet på Frederiksberg Slot bud om, at hun ikke befandt sig vel og bad sig fritaget for at møde. Det vakte ængstelse, da man kendte hendes tilstand og bl. a. vidste, at hun en dag havde siddet ovre i Søndermarken og læst højt for grevinde SOPHIE REVENTLOW af Madame de Staels bog om selvmord. En hofdame bliver sendt afsted, men vender tilbage og meddeler, at døren er lukket. Kongen går da derover og befaler, at døren skal sprænges. Da det er sket, finder man grevinde Münster hængt i en gardinsnor, hvorpå Frederik d. Sjette selv skærer hende ned. Dagen efter træder dronningens livlæge og Oehlenschlägers gode ven JOACHIM DIETRICH BRANDIS ind i degneboligen, hvor digteren er ved at fuldende *Helge*, for at fortælle om den tragiske begivenhed. Efter hofetiketten må imidlertid kun kongelige lig blive stå-

ende på slottet indtil begravelsen. Med den menneskelige fordomsfrihed, der var karakteristisk for Oehlschläger, erklærer han: »Bringer hende ned i min lille Degnestue, der kan hendes Kiste staae, til hun bliver begravet, og derfra er der kun faa Skridt til Kirkegaarden.« Amélie Münster havde været så afholdt af hele hoffet, at hun trods selvmordet blev jordet indenfor kirkemuren. Sidst i følget gik Brandis og Oehlschläger. Denne forlod dagen efter degneboligen. Da han mange år efter sammen med familien en sommer boede i mezzaninen i slottets vestfløj, spurgte datteren MARIE LOUISE ham om, hvorfor han ikke hellere havde valgt nogle højere og smukkere værelser i etagen ovenover. »Det skal jeg sige dig«, svarede Oehlschläger, »her i denne Rullegardinsnor hængte Grevinde Münster sig; det vilde jeg aldrig kunne glemme«.

En ugestid efter den tragiske dødsdag skriver grevinde Charlotte Schimmelmänn et fransk brev til grevinde FREDERIKKE SOPHIE REVENTLOW og fortæller, hvor forfærdet hun blev, fordi grevinde Münster netop om formiddagen d. 3. september havde aflagt hende en visit og nævnt, at hun om få dage ville rejse til Kiel, men »hun var ligesom mere urolig end før (la plus agitée). Hun var blevet mager, spiste næsten intet og sov dårligt, men hun havde altid været omgivet af venner«. En måned efter skriver grevinde Reventlow fra Pederstrup i et tysk brev til sin søster, at grevinde Münster nu har sønderbrudt »Gitteret for det Fængsel, hvortil indre og ydre Lidelser havde forvandlet hendes jordiske Hylster, og kastet sig i Guds barmhjertige Faderarme«. Hun glemmer aldrig oplæsningen i Søndermarken af Madame de Staels »de suicide«: »Ak, hvad er vi, naar Lyset i os bliver Mørke«. Så nænsomt dømte de, der havde haft grevinde Amélie Münster til veninde. For Oehlschläger havde hun med sin yndefulde blidhed, sin sjælfulte klogskab, sit skønne ydre og sin stille vemod betydet så meget, at hun nu hos Gud også var blevet veninde af den elskede moder og kunne fortælle hende om den beundrede søn.

Men digteren, der endnu er i sin bedste alder, forlader den trods de to kære skygger dog skumle kirkegård. Livet elsker liv. Ordene blev siden undertonen, det skjulte motiv i JOHS. V. JENSENS berømte digt fra 1923 *Graven i Sne*. *Mindeblad for Adam Oehlschläger*. Her genlyder de i strofen:

Men han, hvor tog han skønt sin Stund,
Thi Liv er Liv i Dødens Mund.

Det er nu september. De brune blade hvirvler for vinden, tågen dækker træer og hegn og der er mugpletter på den fugtige væg. Det er sandelig på tide at vende hjem til boligen i Bredgade no. 190. Derfor slutter digtkredsen med endnu et lille muntert familie- og genrebillede *Indrejsen*:

Farvel! Til Byen ile vi. Vi flytte
Spand og Bøtte
Dyner, Klæder,
Bord og Stol og Sengeklæder.
Læsset holder stablet, alt skal med.
Villiam klapper Hesten, Hans og Lotte
end sig gotte,
Grønne Motte
paa dit kiære Legested.

Da de to børn fra græsplænen er kommet op i vognen, forenes familien om at vinke:

Farvel! Du Slot med lysegule Fløie
Paa den høie
Grønne Bakke!
Alle vi oprigtig takke
For den Lyst, vi fandt i Aar.
Farvel du Hauge med de staaegraae Bænke.
Vist vi tænke,
Du skal skiænke
Samme Glæde næste Vaar.

Det skete dog først længe efter.

Oehlenschläger havde trængt til igen at ty til sin barndoms paradis og med sin egen børneflok omkring sig selv blive som et barn og blot bevæges af søde og dyrebare erindringsbilleder. Man kan spore hans stemning i det gratulationsdigt, som han rimeligvis midt i maj tilsender en norsk ungdomsven fra Drejers Klub ADRIAN BENJAMIN

BENTZON, som efter at have glimret i en vennekreds, hvortil også J.P.MYNSTER hørte, og vakt forhåbninger om en litterær løbebane 17/4 1816 blev generalguvernør i Dansk-Vestindien og generalmajor. Oehlenschläger har sat så stor pris på dette gamle private vennedigt, at han i den store udgave af sine erindringer aftrykker digtet. Etsheds hentydes der til Oehlenschlägers egen situation:

Her alting gaaer sin skiæve Gang,
Vi til det Lige trænger
Hvergang jeg siunget har en Sang,
Ad mig min Fiende vrænger.

I udkastet står det endnu tydeligere udtryk »Bakkelsebæstet«. Angrebet gentog sig få måneder efter, da Oehlenschläger til en fugleskydning d. 8de august i Det kongelige københavnske Skydeselskab og danske Broderskab havde skrevet en sang til kongen, som fik Baggesen til en måned efter i *Per Vrøvlers yderst grundige Kommentar over den uhyre Digter A. Oehlenschlägers sidste genialske Sang* at nedsable de fem uheldige vers i en hel bog på 119 sider, som ved sit omfattende regnskabsopgør mellem de to digtere er et af fejdens hovedskrifter. Værre var dog, at teaterdirektionen 5/9 tilbagesendte *Freias Alter*, fordi den ikke fandt, at forandringerne omstødte den i 1804 fældede dom. Oehlenschläger forsvarede sig 7/9 i en skrivelse, der dirrer af vrede – den fylder i *Breve fra og til Adam Oehlenschläger 1809-1829* (1953) syv trykte sider – og kræver tilsidst svar igen inden otte dage. Direktionen følger ham 11/9 med blot at bemærke, at skrivelsen ikke har givet censorerne anledning til at forandre deres dom. Sommeridyllen på Frederiksberg fik således et alt andet end idyllisk efterspil i København. Oehlenschläger tager derfor med glæde mod et tilbud om at ledsage en ung baron BERTOUCH-LEHN på en længere udenlandsrejse, forlader byen i december 1816 og vender først hjem i september 1817. I Paris udarbejdede han *Hroars Saga* efter et udkast, der var blevet til samtidig med digtet *Frederiksberg* og gentog Frederik d. Sjette-idyllen på oldnordisk baggrund eller, som digteren selv udtrykte det, en »fredelig god Konges Liv og Tilstand i en barbarisk Omgivning«.

Under hans fraværelse må Christiane Oehlenschläger, som får ma-



Titelbladet til Oehlenschlägers »Frederiksberg« (1817).
Kobberstikket usigneret.

nuskriptet til *Frederiksberg*, tage sig af både trykning og salg. Bogtrykkeren erklærede imidlertid, at han bl. a. på grund af det valgte format ikke kunne blive færdig inden jul. Den sande grund var vistnok, at han havde JOHAN LUDVIG HEIBERGS *Julespøg* og *Nytaarsløjer* i arbejde og ikke kunne overkomme mere. Den lille bog blev derfor først

færdig lige inden nytår, men det var kun den første vanskelighed. Da den foreløbig forelå i 300 eksemplarer, viste det sig, at side 31-32 var galt nummereret, så Christiane i aviserne måtte bekendtgøre, at nævnte blad måtte omtrykkes og derpå kunne hentes hos hende. Navnlig gjaldt det om at fjerne fejlen fra det eksemplar, der var blevet indbundet i rødt saffian med guldsnit til dronningen. Det lykkedes dog. Kort efter kunne Christiane i et brev til sin mand meddele, at hun foreløbig havde solgt 142 eksemplarer til 3 rigsdaler stykket, og fortsatte i de følgende breve med at fortælle om den gunstige modtagelse. Bl. a. erklærede Oehlenschlägers trofaste unge våbendrager CARSTEN HAUCH, at alle fandt digtkredsen yderst rørende og skøn, og at mange anså den for hans bedste værk. Selv den skarpe kritiker, skolemanden og litteraturhistorikeren PEDER HJORT fandt bogen henrykkende. I filologen, den senere regensprovst og professor FREDERIK CHRISTIAN PETERSENS anmeldelse i Dansk Litteratur-Tidende rostes disse scener »fra en yndet Digers første Barndom, hvor vi see den spæde Genius at flagre med de Vinger, der siden styrede hans Vei giennem Phantasians Rige«. Især i digtene til hjemmet, søsteren og om kirkegården herskede »en Simpelhed i Udtrykket, der som Følelsens naturlige Udbrud just ved sin Sandhed henriver Læseren«. Også kongen og dronningen var begejstret. Svogeren, Christianes broder CARL HEGER fandt ganske vist, at den lille vignet på titelbladet af slottet og haven var slet udført, men dog bedre end intet. I CHRISTIAN MOLBECH'S eksemplar af digtet findes to bemærkninger, der begge er ganske interessante. Han har øjensynlig tænkt på, at udtrykket »støvethede Somre« bør optages i hans ordbogssamling og digtet *Kirkegaarden* i et bind af hans »Dansk poetisk Anthologie«. Men anden afdeling af dennes 4. del udkom desværre aldrig. Den gunstige bedømmelse har holdt sig ned til vor tid. VILHELM ANDERSEN fremhæver således, at der i dette digt, som ikke er naturpoesi, men familiepoesi, er en jævn tone, der mere ligner nynnen end sang, og at den ligesom begejstrede hvisken, der svarer til den måde, hvormed Oehlenschläger plejede at tale om ting, der lå ham på hjerte, skyldtes, at det netop var digtet til hjemmet og børnene. Digtkredsen, denne rene idyl, er og bliver et kært billede af Frederik d. Sjettes og Oehlenschlägers Danmark.

Det er dette billede, som har levet i al senere digtning om Frede-

riksberg og påvirket dansk lyrik lige ned til vor tid. Herom vidner antologien *Digternes Frederiksberg. Fra Oehlenschläger til Frank Jæger* (1957). Da Oehlenschläger på nedrejsen til Lolland, hvor han skulle mødes med sin adelige myndling, gæstede det unge godsejerpar HOLGER og MARIE AAGAARD på Iselingen lidt nord for Vordingborg, skrev han i et brev til Christiane »Jeg læste dem Frederiksberg ud af Hovedet«. Man havde gerne den decemberaften i dagligstuens lune skumring lyttet til den klangfulde mandsstemme.

Sejldugsfabrikken paa Wodroffgaard

Af KAJ FOLTMAR

I Aar er det lige 230 Aar, siden den første Fabrikationsvirksomhed af Betydning blev etableret paa Frederiksbergs Omraade.

En Fabrikant JOHAN PLUMP fra Hamborg, der var Ejer af en Sejldugsfabrik i Wandsbek, søgte, og fik i Januar 1733 kongl. Bevilling til at indrette en Sejldugsfabrik paa et belejligt Sted i Majestættens Riger og Lande. I Wodroffgaard paa Vestbredden af St. Jørgens Sø lige uden for Staden fandt han et saadant Sted, hvor der var Vand til Vask og græsklædte Arealer ned til Søen til Blegning af Hampegarnerne og Sejldugen.

Her opstod nu en Fabrik, som igennem et Par Menneskealdrer, fra 1733 til 1790, fik stor Betydning, ikke alene ved at skaffe Beskæftigelse for en Del af Frederiksbergs Indbyggere, men i lige saa høj Grad ved at forsyne Hans Majestæts Orlogsflaade med god og forsvarlig Sejldug.

Ogsaa paa et tredie Omraade har Sejldugsfabrikken Betydning, maaske endda den største – i alt Fald for Nutiden. Takket være et righoldigt, samtidigt Materiale er man i Stand til at følge Fabrikken Maaned for Maaned i hele dens Levetid. Det vil derved være muligt at drage en Parallel mellem Sejldugsfabrikkens Skæbne og alle de andre kongelige Manufakturere og Fabrikkere, der navnlig fremstod som kongeligt støttet Privatdrift fra omkring 1730, og som kulminerede fra 1772 til 1784.

Fælles for dem alle var den Maade, hvorpaa Regeringen søgte at fremme de enkelte Virksomheder: ved Privilegier, Laan, Skattelettelser, Toldfrihed og Forbud mod Indførsel etc., og fælles den manglende Levedygtighed, foraarsaget – ikke saa meget af Vanskeligheder ved Fabrikationen – som af Mangel paa Afsætning, der dels skyldtes de danske Varers ringe Kvalitet og højere Pris, dels skyldtes Befolkningens Uvilje mod i det hele taget at købe danske Varer. Men ogsaa

Fabrikanternes manglende Fagkundskab og Dygtighed var medvirkende Aarsager til Manufakturernes Undergang; det var ofte Folk af meget forskellig Metier, der satte Manufakturerne i Gang. Alle disse Forhold kan man følge gennem Sejldugsfabrikken, der paa den Maade kan opfattes som Fællesnævneren for de kongeligt privilegerede Manufakturer i den merkantilistiske Industripolitik gennem hele det 18. Aarhundrede.¹

Søetaten havde hidtil faaet en Del Sejldug fra en Sejldugsfabrik i Køge, der ejedes af en Postmester RASMUS NIELSEN. Han havde 30. Oktober 1696 sluttet Kontrakt med Søetaten om Leverancer af Sejldug til Marinen.

Det er interessant at sammenligne denne Kontrakt med senere Kontrakter og se, dels Prisudviklingen, og dels de større og større Krav, der igennem Aarene blev stillet til Fabrikkerne om Forarbejdningen af flere Sorter grov og fin Sejldug og Forbedringen af disse. Saa vidt man kan se af bevarede Dokumenter, leverede Køgefabrikken kun to Sorter Sejldug: hvid Dug og graa Dug, men det var ikke ensbetydende med, at Søetaten kun anvendte to Sorter, men kun, at Fabrikkens Kapacitet ikke var stor nok til at forsyne Marinen med alle de nødvendige Finheder af Sejldug. Sit øvrige Behov fik Søetaten dækket ved Indførsel udenlands fra, navnlig fra Holland, hvorfra man fik den bedste Sejldug (Hollandsk Sejldug) og fra Rusland, hvorfra man fik den billigste Dug, men en Dug af ringere Kvalitet (Petersborg Dug), og endelig fik Søetaten en stor Del Sejldug fra Flensborg (Flensborg Dug), der hovedsagelig blev brugt til Mundering for Mandskabet ved Divisionerne og Haandværkerstokken og for øvrigt til Køjer, Soltelte, Mastekraver, Marmeerringe, Rers-Broge, Sejldugs Støtlapper etc. Ifølge den ovennævnte Kontrakt skulde Søetaten:

1. levere 80 Sk.pund Hamp fra Holmen,
2. levere Hampen i Køge med Hans Majestæts Skibe,
3. yde et Forskud paa 1000 Rdl.,
4. yde Betaling 4 Uger efter Leveringen, nemlig 12 Rdl. dansk for en Rulle hvid Dug og 7 Rdl. for den graa Dug;

til Gengæld skulde Rasmus Nielsen:

1. betale 15 Rdl. for hvert modtaget Sk.pund Hamp,
2. aarlig levere paa Holmen 300 Ruller god og dygtig hvid Dug »med de sædvanlig tvende blaa Streger igiennem hver Rulle« samt 100 Ruller graa Dug,
3. afkortes i Prisen, saafremt Sejldugen ikke var som god »Cromaneducks Dug«,
4. stille Kaution for 1000 Rdl.,
5. selv vedligeholde Værket og Huset.

Den Pris, som Holmen forlangte for et Sk.pund Hamp, var temmelig høj. Den tilsvarende Hamp kunde han paa den Tid købe i Petersborg og Riga for 13 Rdl. pr. Sk.pund; han søgte derfor og fik halvandet Aar efter Frihed til at købe Hampen, hvor han lystede, og samtidig fik han et Tillæg paa 1 Rdl. for hver Rulle hvid Sejldug.

Efter Rasmus Nielsens Død nogle Aar efter fortsatte Enken med Leverancerne, indtil Søetaten 21. December 1715, efter hendes Død, sluttede Kontrakt med Sønnen JOHANNES RASMUSSEN, der ogsaa var Postmester i Køge.

Priserne for hvid og graa Sejldug steg i de kommende Aar. Saaledes var Prisen for den hvide Dug i 1719 18 Rdl. 48 Sk., men i 1722 indtraf et betydeligt Prisfald, idet Prisen for den hvide Dug nedsattes til 15 Rdl. 48 Sk. pr. Rulle, for atter senere at nedsættes til 14 Rdl.

I alt blev der i Aarene fra 1710 til 1732 fra »Kiøge Manufacturen« leveret 7417 Ruller hvid Dug og 2761 Ruller graa Dug, eller gennemsnitlig 442 Ruller pr. Aar, medens der fra hollandske Fabrikker i samme Tidsrum kun blev leveret 3200 Ruller. Det var saaledes store Leverancer, Søetaten fik fra Køge, men alligevel ikke store nok. Postmesteren blev i 1724 tilskyndet til »at fortsætte sin Fabriqve af al Magt«, da Mangelen paa Sejldug var meget stor, og fik samme Aar en Advarsel for ikke kontraktmæssigt at have indvævet de to blaa Streger i Sejldugen i sin sidste Sending. (De to blaa Streger var Marinens Ejermærke for Sejldug, ligesom den røde Traad, der var ispundet Marinens Tovværk siden 21. Marts 1687² tilkendegav, at det var Holmens Tovværk).

5. Januar 1726 blev Johannes Rasmussen anmodet om at opgive sin laveste Pris paa Sejldug, da Søetaten ønskede en ny Kontrakt op-

rettet. Der var i de senere Aar efter Prisfaldet i 1722 opstaaet en Del Misfornøjelse paa begge Sider, der resulterede i, at Johannes Rasmussen i sit Brev 10. Januar samme Aar tilbød at afstaa Sejldugsfabrikken i Køge til Hans Majestæt. Kancelliet reagerede dog ikke herpaa, men anmodede ham om at fortsætte med fuld Kraft.³ Saaledes fortsattes endnu i fem Aar, men da Køgefabrikken ikke kunde »forarbeide saa megen Seildug, som aarlig til Søe Etatens Fornødenhed erfordres«, blev Spørgsmaalet om en ny Fabrik aktuelt. I 1729 havde Søetaten udbudt 688 Ruller Sejldug i Licitation, og ved den Lejlighed udtalte Kongen, »at bemælte Seildug af Manufacturerne her i Landet bør forskaffes, og i saa Maade ej være fornødne fra Flensborg eller andre Stæder at lade hidkomme«.⁴

Det var vel disse Kongeord der bevirkede, at Søetaten saa sig nødsaget til at opretholde Køgefabrikken, indtil en ny Fabrik her i Landet kunde anlægges, hvad der nu ikke var saa let en Sag. Vanskelighederne fremgaar tydeligt af de ansvarlige Myndigheders Syn herpaa, da der i 1725 var Tale om at etablere en saadan Fabrik.

En Etatsraad WITH havde i 1725 indgivet en Memorial⁵ til Majestæten, hvori han blandt andet foreslog Oprettelsen af et Sejldugs-Manufaktur i Helsingør »hvor Seildug til Flaaden, og groft Lærrit for Arméen kunde forfærdiges«. Skrivelsen blev sendt til Udtalelse til Politi- og Commerce Kollegiet, for at de kunde fremkomme med deres Tanker om Sagen, som derefter skulde tilstilles Kongen. Svaret lød: »Det er vel de fleste bekiendt, at det Slags Manufacturer bestaaer af stoer Vidtløftighed og Depencer, og at saadanne Verker, saafremt de ere i particulaire Hænder med extraordinaire Vigilance og Fliid neppe kand bestrides, tilmed findes ved Regningens Slutning over alle vidtløftige Ting, som saavel ved Disection som Inspection og Arbeide mangfoldige Fataliteter ere undergivne; gemeenlig giever den vist Skade i stæden for Profit; Hvorfor vi efter Omstændigheden, ikke understaaer os, Eders Kongl. Mayst. til saa kostbart et Verks Anlæggelse, allerunderdanigst at raade«.

Johan Plumps Sejldugsfabrik

Saadan var Situationen, da den i Indledningen omtalte Sejldugsfabrikant JOHAN PLUMP fra Hamborg i Sommeren 1732 gjorde Forestilling til Kong Christian VI om at etablere sig i Majestætens Lande paa et belejligt Sted, og der indrette en Sejldugsfabrik, som han ikke alene mente kunde bringes til saadan Fuldkommenhed, at den kunde levere al den til Hans Majestæts Tjeneste erforderlige Sejldug, men endog forarbejde og anskaffe saa megen Sejldug, som der i Majestætens Lande og Riger var Brug for.⁶

Plump var ikke ukendt for Søetaten. Han havde under den store nordiske Krig (1709–1720) fra sin Fabrik i Wandsbek leveret Sejldug til Holmen, og havde herfor endnu i Aaret 1732 200 Rdl. tilgode, som han nu fik Ret til at maatte udbetales ham i afdøde Borgmester i Glückstad, Materialforvalter HAGENS Dødsbos Mellemværende med Søetaten.⁷

Den unge Deputerede i Søetatens General-Kommissariat FREDERIK Greve af DANNESKIOLD-SAMSØE – der fire Aar senere skulde blive General-Admiral og Flaadens øverste Chef – sluttede 20. August 1732 Kontrakt⁸ med Plump om Levering af 314 Ruller hvid Sejldug til en Pris af 14 Rdl. 32 Sk. pr. Rulle, den samme Pris, som Køgefabrikken paa den Tid fik. Af dette Parti havde Plump indtil Januar 1733 leveret 40 Ruller.

Kongen gav Greven Befaling til at undersøge Plumps Forslag, hvorpaa Greven kunde meddele Hans Majestæt, at han efter at have korresponderet med Plump endelig havde modtaget dennes Skrivelse af 19. December 1732, hvori Plump »haver resolveret, sig med sin Familie her ind at begive og Fabriqven oprette, naar hannem de under samme Dato indsendte Conditioner allernaadigst maatte vorde accorderet«.

Den 5. Januar 1733 blev der gjort Forestilling til Kongen om Plumps Privilegium, som blev approberet og underskrevet af Majestæten den 14. Januar. Grev Danneskiold-Samsøe var saa lykkelig over Fabrikkens Oprettelse, at han i sin Indstilling til Kongen skrev: »men langt meere skulde holde det for en stor Herlighed, at fra saadan inden-lands Fabriqve kunde have ald den til Eders Mayts Flaades



Udsnit af Kort med Sejldugfabrikken fra 1741-42 visende Bygningerne og Haven, som de var paa Plumps Tid. Sct. Jørgens Sø er her en grøn Eng, hvorigennem Ladegaardsaaen løber, udvidende sig til en lille smal Sø ved Gammel Kongevej. (Det kongelige Bibliotek, Frederik V's Atlas xxxvi, Blad 21).

Vedligeholdelse behøvende Sejl Dug og videre bringes i fuldkommen Stand til Fournissement af den i Eders Mayts Lande og Røger forbrugende Sejl Dug: Hvorved Pengene, som nu gaar ud til fremmede Fabriquer, kan blive i Landet, og mange fattige Folk har Leilighed, at tilarbeide sig derved nødtørftig Føde og Underholdning«. Saa stor var Glæden, at man helt saa bort fra, at de 40 Ruller hvid Sejldug som Plump havde leveret, ikke fandtes »at være aldeles saa tætslagen og gode, som den forseglede Prøve Rulle, hvorefter Leverancen skulle skee«. ⁹

Plumps Konditioner, der omfattede 15 Punkter, blev fuldt ud approberet af Kongen. Hans Privilegium omfattede herefter:

1. at hvis han paa det Sted, Fabrikken blev anlagt, ikke kunde faa de fornødne Spindersker, da at maatte faa Folk fra Tugt- eller Spindehuse til Assistance, eller i Mangel heraf i 2 à 3 Aar i det længste

- at lade spinde Garn ved hans Fabrik i Wandsbek og indføre det hertil fri for Told eller anden Afgift,
2. Leverance af aarlig 388 Ruller hvid (hollandsk) Sejldug eller mere, og saa megen graa Dug (Presenningdug), som der var Brug for, til en Pris pr. Rulle af 14 Rdl. for den hvide og 8 Rdl. for den graa Dug, at levere efter den til General-Commissariatet leverede Prøverulle,
 3. at naar hans Fabrik kunde bevise, at den var i den Stand, at den kunde forsyne Kongens Lande med den fornødne hollandske Sejldug og til samme Priser, »da skulde ald Indførsel af Sejldug eller deraf giorte Sejl være forbudt.«,
 4. Privilegium i 20 Aar for sig og Arvinger, at ingen Sejldugsfabrik i den Tid i Majestæten Lande maatte oprettes eller indføres.
 5. at der forundtes ham Aars og Dags Tid til at hidføre det fornødne til at sætte Fabrikken i fuldkommen Stand,
 6. skulde det ske, at han i Begyndelsen paa Grund af Mangel paa Spindersker og Vævere ikke kunde fortsætte Fabrikken efter Ønske, da skulde det være ham tilladt i de første 2 Aar fra hans Fabrik i Wandsbek toldfrit hertil at indføre saa megen Sejldug, som maatte fordres, for at han kunne præstere sine Leverancer,
 7. at han paa det Sted, hvor Fabrikken anlægges, maa være fri for Indkvartering, og at Fabrikken alene maatte henhøre under Sø-Etatens General-Commissariat,
 8. at maatte indføre Tid efter anden frit og uhindret sit personlige Indbo, og hvad der vedrørte Sejldugsfabrikken,
 9. Ret til at levere alle de forskellige Sorter let Sejldug, som Sø-Etaten forbruger, naar han er i Stand dertil, og derfor at betales efter Kvaliteten,
 10. skulde der behøves Telte til Hans Majestæts Tropper, da skulde han og hans Arvinger i de privilegerede Aar have Leverancen til den af Majestæten fastsatte Pris,
 11. til Køb af Bygning og til Fabrikkens Indretning at maatte faa et Forskud paa 2000 Rdl. rentefrit, at afdrage aarlig med 333 Rdl. 32 Sk.,
 12. at nyde samme Frihed ved Handel her i Staden som andre Købmænd,

13. at ham maatte udbetales $\frac{1}{3}$ Del af hvert Aars contraherede Leverance forud og Restbeløbet straks ved Leveringen,
14. saafremt han eller hans Arvinger efter 20 Aars Forløb vilde forlade Landet, da at maatte medtage det dem tilhørende »uden 6 à 10 Penges Erlæggelse«,
15. saafremt han eller hans Arvinger efter de privilegerede 20 Aar ikke vilde forblive her, eller fortsætte med Fabrikken, da skulde han have Ret til at ansætte en med Fabrikationen kyndig Mand, saa at Fabrikken kunde blive drevet som hidtil.¹⁰

Som man ser, fik Plump fra Regeringens Side saa god en Start, som tænkes kunde. Nu var tilbage kun at finde et passende Sted til Fabrikens Anlæg, og hertil krævedes, at der var Vand, helst rindende Vand, til Vask af Garnerne og Græsarealer til Blegning af disse.

Johannes Rasmussen i Køge havde ved Skrivelser af 20. og 23. December 1732 meddelt General-Kommissariatet,¹¹ at han var villig til at sælge sin Gaard og Fabrik med Tilbehør til Johan Plump, saafremt de kunde blive enige om Prisen, men Køge var nu ikke efter Plumps Mening »et beleiligt Stød«, og da han i Forvejen var Ejer af een Sejldugsfabrik, ønskede han heller ikke at købe Køgefabrikens Væve, Redskaber og Raavarer; »altsaa maatte Rasmussen med største Tab og Skade gaae reent under, formedelst det S^r Plump meddelte allernaadigste Privilegium«. ¹²

Som omtalt i Indledningen fandt Plump et bedre Sted tæt uden for København imellem Nørre og Vester Port, paa Vestbredden af St. Jørgens Sø. Her havde Regimentskvartermester GEORG JULIUS WODROFF¹³ den 19. Maj 1699 faaet kongeligt Gavebrev paa et Stykke Jord langs Søen, strækkende sig fra Ladegaarden i Nord til Gamle Kongevej i Syd, og i Vest fra den Fortifikationsgrav, der løb parallelt med Søen – der senere benævntes Rosenaen – og som førte Overfaldsvandet fra Ladegaardsgravene over Gamle Kongevej og ud i Kalveboderne. Maalene udgjorde 1380 Alen i Længden, men kun 50 Alen i Bredden regnet fra Aaens Vestbred.

Her havde Wodroff i Aarene mellem 1700 og 1704 anlagt en Vejr-mølle til Valkning af fint Klæde og Semsælæder. Da han ikke kunde faa det til at gaa, forsøgte han sig med en Perlegrynsmølle og endelig

med en Slibe- og Polérmølle, som han heller ikke havde Held med. I 1709 nedbrændte hans Mølle,¹⁴ og i 1711 saa han sig nødsaget til at udleje sin Gaard, som han kaldte »Wodroffgaard«, til Pestlazaret. I 1713 fik han den tilbage i en miserabel Tilstand, og selv om han fik 300 Rdl. i Godtgørelse til Istandsættelse af Ejendommen,¹⁵ kom Virksomheden ikke mere i Gang. Han døde Nytaarsaften 1724.¹⁶

Allerede længe før hans Død var Wodroffgaard blevet sat til Auktion. En Borger og Handelsmand PETER PETERSEN WELLO, der ejede en Mølle ved Flensborg, købte paa Auktion 23. Marts 1718 Gaarden for 3070 Rdl.¹⁷ Wello frasolgte i Slutningen af 1720 det sydlige Stykke af Arealet ved Gamle Kongevej, hvor Gaarden »Svanholm« senere blev bygget,¹⁸ og iflg. Skøde af 1. Juli 1721 frasolgte han et stort Stykke, fra det Plankeværk, der heggede hans Have mod Nord, og til Ladegaardsgravene.¹⁹

Inden Plump købte Wodroffgaard, havde Peter Petersen Wello solgt Gaarden til sin Fader PETER WELLO. Der oprettedes en Købekontrakt mellem Faderen Peter Wello og Johan Plump 18. November 1733. Købesummen var 3000 Rdl., og Skødet blev udstedt 23. Juli 1738 af Peter Petersen Wello og Medarvinger, da Faderen i Mellemtiden var død. Det købte omfattede Bygninger, med de derudi værende 2de Kakkellovne, og den dertil hørende Jord, strækkende sig fra Vejen ved det saakaldte Svanholms Hus imellem Grøfterne paa begge Sider langs ned til Gaarden og Bygningen med det derpaa staaende brøstfældige Mølleværk, samt Grøfter og Vandparker med Vandløb og dertil hørende Rettigheder, og endelig Haven med alle derudi værende Frugttræer, Pile, Torne og al anden Indhegning.²⁰

Johan Plump var en dygtig Mand. Han restaurerede de gamle Bygninger, hentede Arbejdere, Væve og Redskaber op fra sin Fabrik i Wandsbek, og tog en Del oplærte Arbejdere fra Køgefabrikken i sit Brød. Han havde to Sønner; den ældste, JØRGEN, var gift og havde tre Børn. Han boede paa Fabrikken i Wandsbek og bestyrede denne. Den anden Søn, der ligesom Faderen hed JOHAN, boede ogsaa i Wandsbek og har rimeligvis omkring 1737 efter Broderens Død maattet overtage Ledelsen af den derværende Sejldugsfabrik; først ved Faderens Død blev der sendt Bud efter ham, for at han kunde overtage Sejldugsfabrikken paa Wodroffgaard.²¹

Det tog sin Tid at komme i Gang. Søetatens General-Kommissariat siger i sin Indstilling til Kongen 27. Januar 1735, at Plump har »med Fabriqvens Istandsættelse, paa den her uden for Staden beliggende saa kaldet Wodroffs Gaard, allerede giort god Begyndelse; som og nest-leden Aar fra sin i Wandsbeck ved Hamborg hafte Fabriqve giort Leverance af Seil Dug til Søe Etatens Fornødenhed«, som er betalt ham, og hvori er afkortet de sædvanlige $1\frac{1}{3}\%$ Stempelpapirs Takst til Kassen.

Dette Fradrag mente Plump maatte stride mod den første Post i hans Privilegium. Han gjorde opmærksom paa, at han som en fremmed Mand ikke kunde kende til denne Afkortning, da Priserne blev fastsatte. Kongen resolverede, under Hensyn til den Gavn og Nytte, hans Fabrik medførte, og i Betragtning af det Besvær, han havde, med »en saadan Ting at etablere og bringe i Stand«, at han maatte forskaanes for Afkortning i de hidtidige Leverancer, »men herefter kand det for Conseqvens Skyld hannem icke accorderes«. ²² Plump opgav ikke Forsøget paa at blive fritaget for Afkortningen. 5. August 1735 lykkedes det ham at blive fritaget i tre Aar, og i December s. A. blev han ligeledes fritaget i tre Aar for Afkortningen paa Leverancerne fra Fabrikken i Wandsbek. I 1740 ansøgte Plump om Fritagelse for Fremtiden, hvilket blev ham bevilget, da Majestæten syntes, det ikke var mere end rimeligt, at Manden blev befriet for alle Fradrag, der ikke var nævnt i hans Kontrakt. I 1736 fik Plump Prisen forhøjet med 64 Sk. pr. Rulle Presenning eller Graadug, og 4. Januar 1737 blev han fritaget for Consumptions, Familie- og Folkeskat for sig og de ved Fabrikken ansatte Folk. ²³

Hvad angik Plumps Leverance af Telte til Hæren – Kontraktens Punkt 10 – saa tilskrev CHRISTIAN VI den 29. Januar 1735 Grev Daneskiold-Samsøe, ²⁴ at Plump skulde have Leverancen af Telte til Hæren, naar der blev Brug derfor, men at der endnu ikke var bestilt nogen. Sagen blev forelagt General LØVENØRN, der svarede, at Plump ikke havde holdt sin Kontrakt, saa derfor kunde denne ikke staa fast ved det Punkt i hans Privilegium, der vedrørte Teltleverancerne.

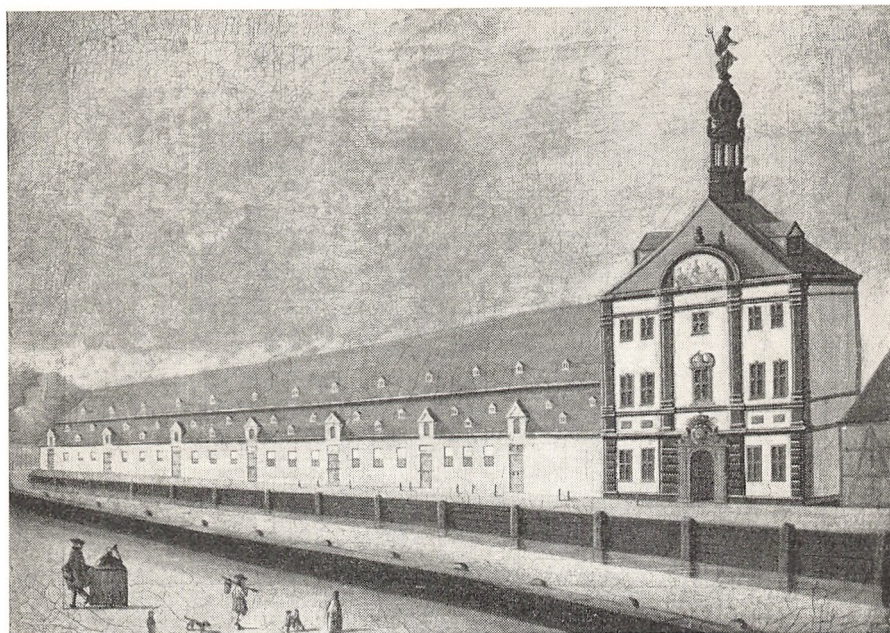
Denne Gang fik han altsaa ikke Teltleverancerne, det fik han først i 1741, efter at han paa ny havde sendt en Memorial til Kongen. Kongen skrev til Overkrigssekretær MICHAEL NUMSEN og spurgte, om



I Forgrunden til højre Søetatens Generalkommissariat i Størestræde (nuv. Holmens Kanal) med Indgangsport til Bremerholms Værft. Bag denne Bygning Holmens Chefs Bolig, der lidt senere blev Overkrigssekretæren for Søetatens Residens. Overkrigssekretær Frederik Danneskiold-Samsøe havde sin Bolig her indtil 1746. (Maleri af J.Rach og H.H.Egberg. Dansk Folkemuseum).

man ikke kunde hjælpe Manden, saa han fik Leverancen af Telte til Hæren. Jeg ved vel, siger Kongen, at der er givet de Regimentter der skal afmarchere Ordre til at anskaffe sig Telte hvorfra de bedst kan her i Landet, men Plump har oplyst, at Telte ikke er at faa her, og derfor beder Plump om at maatte faa Leverancen, som han vil være i Stand til at effectuere i Løbet af seks Uger. Kongen skrev videre til Numsen: »Da Wir nun nichts mehr wünschen, als dass die fabriquen in unserm lande conserviert werden, so würde uns zu einem besondern gefallen gereichen, wenn dieser Plumpe die lieferung der Zelten bekähme, wodurch seine fabrique conserviert würde, welche dem lande sehr nützlich ist.«²⁵

Kongen var interesseret i Sejldugsfabrikken og lod Plump vide, at Majestæten og hans Søn vilde lade sig Fabrikken forevise den 22.



Søetatens Hovedmagasin paa Gammelholm, i hvis lange Magasinbygninger blandt meget andet Flaadens Beholdninger af Hør og Hamp opbevaredes tilligemed de fra Sejldugsfabrikken leverede Sejldugsruller. (Maleri af J. Rach og H.H.Egberg 1749. Dansk Folkemuseum).

Marts 1736 Kl. 10.²⁶ Der arbejdedes da med 22 Væve, men det var langt fra tilstrækkeligt til at præstere den til Holmen antagne Leverance, derfor saa Plump sig nødsaget til, i Henhold til hans Privilegiums Punkt I, at ansøge om Assistance fra Tugt- eller Spindehuse. Der blev tilsagt ham 20 à 24 Fanger med fornøden Vagt, som han vilde uddanne og bruge, men dertil behøvedes flere Væve og Materialer, samt Opførelsen af et særskilt Hus til Fangerne og Opsynet, som i alt vilde beløbe sig til 5 à 6000 Rdl.

Da han ikke selv var i Besiddelse af Midler udover dem han havde anbragt i Fabrikken, ansøgte han Majestæten om et Laan paa 3000 Rdl., der – med Kommercekollegiets Anbefaling »i henseende til at denne Fabriqueur er en skikkelig og stræbsom Mand« – allernaadigst blev ham bevilget 26. Juni 1736. Laanet blev givet af Kommercefondet og var rentefrit. Det skulde afdrages over 6 Aar med 500 Rdl. aarlig, der

skulde fratrækkes Betalingen ved Sejldugsleverancerne.²⁷ I Modsætning til saa mange andre Fabrikanter med kongelig Støtte paa den Tid, hvis Gæld Statskassen sædvanligvis maatte afskrive, overholdt Plump til Punkt og Prikke sine Afdrag.

Plump paabegyndte den ny Bygning, men det søgte Københavns Kommandant Grev SPONNECK at forhindre, da Bygningen laa indenfor Demarkationslinien paa Fæstningens Forterræn. Plump klagede til Kongen, der ved Resolution 22. August 1736 gav Kommandanten Befaling til, »at du fornævnte Fabriqueur Plump forbemælte Bygning fuldføre lader, uden hannem samme at formeene«.²⁸

I 1742 kneb det for ham økonomisk, og derfor blev der truffet den Ordning, at Søetaten skulde betale Sejldugsleverancerne med 1/3 primo Februar, 1/3 1. Maj og den sidste trediedel 1. August.²⁹

Naar det kneb med at levere den accorderede Mængde Sejldug fra Fabrikken paa Wodroffgaard, sejlede Plumps eget lille Skib »Enighed« de fornødne Kvanta fra Fabrikken ved Hamborg til København. Fartøjet var en saakaldt »Byse« paa 22 Læster, som havde sin Plads i Nyhavn. Foruden Fabrikken i Wandsbek havde Plump beholdt sit Hus paa »Hamborger Berg«, hvor hans ene Søns Enke boede med sine tre Børn. Plump var Enkemand, men havde en Jomfru LOVISE PEDERSEN i Huset, som foruden at forestaa hans Husholdning, tillige havde Opsyn med Fabrikken, hvis Forhold hun fuldt ud havde Rede paa.³⁰

I de 12 Aar Johan Plump havde Sejldugsfabrikken, havde han tilsyneladende ikke nogen Kontroverser med Søetaten. Udover lidt Paatale vedrørende utilstrækkelige Leverancer, ses der ikke at have været nogen særlige Anker over Sejldugenes Kvalitet. Plump døde af Brystsyge paa Fabrikken 30. Januar 1746 og blev bisat »in der Kirchen-Gewölbe« i Sct. Petri tyske Kirke i København 4. Februar 1746.³¹

Skiftet efter Johan Plump indeholder en Del Gældsposter fra Officerer, til hvem han havde leveret Telte. Blandt disse var en Generalmajor, som skyldte et Restbeløb paa 30 Rdl. 30 Sk., »Hvorom Jomfruen udi Huuset forklarede, at kort før Johann Plumps Død havde Hr. Generalen faaed Reigningen med paateignet Qvittering til Eftersyn, men den salig Mand havde sagt ved sin Hiemkomst strax, at hun ham derom skulde erindre, saasom han ikke havde faaet Betalingen«. Takket være Jomfru Pedersen fik Boet Beløbet.

Forsøgelingsprotokollen giver et glimrende Indblik i Fabrikkens Omfang og Indretning:

1. Hovedbygningen indeholdt et Sovekammer og en Storstue, samt et Skriverkammer og et »Laboratorio«, i hvilket fandtes »et lidet smelte Redskab med 2 Ildtænger og Skefter«, vurderet til 1 Rdl. »Smelt-Verket« indeholdt ogsaa en Del Papirer og Dokumenter »og andet noget udi Chymien henhørende«. Saa var der et Materialkammer, der foruden til Pulterkammer blev brugt til Opbevaring af Hampegarn og Hørgarn i Bundter, 1000 Pund Lim og bleget og ubleget Hampe- og Blaargarn, samt et Parti Hamp og Blaar. Et Spolekammer indeholdt bleget Hampegarn under Arbejde, bleget Sejldug, samt en Rende, 5 Spoler og 10 Fade Potaske. Endelig var der Jomfruens Værelse, samt Køkken og Spisekammer. I Loftetagen var et Kammer, der indeholdt færdig Sejldug.
2. I Pakhuset i Gaarden fandtes en Del Hamp i Bundter og Læs, der blev vurderet til i alt 350 Rdl., samt 4 Fade Talg, som var ankommet fra Königsberg. Af Køretøjer fandtes en ny og en gammel Chaise, en Cariol, 2 Arbejdsvogne, endvidere en Plov, en Harve og Tromle, samt en Ridesadel af »Rydslæder med grøn Klæde« og »en rødklædes Skaberak med Pistoel Kappers og Guld Galonner«. Paa Loftet i et Kammer laa en Del heglet Hamp og Blaar.
3. I et Vaskerhus var en indmuret Kobberkedel paa 6 Tønder med Dæksel, og en Kedel, der ikke var indmuret, og desuden 11 *Folkesenge med 2 Dyrer og en Pude i hver.*
4. I »Værkstedet« var 22 Væve, hvoraf kun de 17 var belagt med Sejldug.
5. I et lille Hus bag Haven, hvori der blev heglet og spundet, fandtes 5 gamle Væve indsat og 4 Haandhegler, 4 Spolrokker, 1 Rende og 1 Rendekiste, og i Forstuen en Vægt med Skaale, samt en Presse og et Bord med indlagt Stenplade.
6. Til Gaarden hørte en Besætning paa 2 sorte Heste, 2 ditto Hopper, 4 Køer, 2 Grise og 12 Høns.

Hele Gaarden med, hvad deri fandtes, samt den tilliggende Jord vurderedes til i alt 3200 Rdl., heri indbefattet »den nye Bygning paa

dens Grund 10 Fag, hvorudi er 5 smaae Kakkelovne«. ³² Paa det vedføjede Kort fra 1742 ses tydeligt Bygningernes Placering. Men der er noget, man ikke vil finde paa Kortet, nemlig en Vind- eller Vandmølle. En saadan ejede Plump ikke. Det var da ogsaa en af de Ting, de næste Ejere pegede paa, da de søgte om Privilegium for Sejldugsfabrikken, at Plump »ikke har kunnet forskaffe sig een Stampemølle, hvorpaa Hampen kunde stemples og gøres blød, for des beqvemmere at spindes og falde i jevnt Garn«.

Efter Faderens Død fik Plump junior Lov at fortsætte med Fabrikationen og Leverancen af Sejldug de næste Par Aar, men nu viste det sig, at Kvaliteten ikke mere var saa god, »altsaa blev der nu klaget over Plumps Fabrique ligesom tilforn over Rasmussens«, og General-Kommissariatet saa sig om efter nye Ejere til Sejldugsfabrikken. Det lykkedes Kommissariatet at formaa de rige og største Købmænd i København, Agenterne JOHAN FRIDERICH WEVER, JOOST VAN HEMERT og ANDREAS BIØRN til at paatage sig at afkøbe Plump Sejldugsfabrikken paa Wodroffgaard og overtage Leverancerne til Søetaten. General-Kommissariatet siger i sin Indstilling til Kongen, at Aarsagen til »saadan Seildugs slette Bonité« er vel kommen deraf, at Fabrikørerne har manglet Formue, saa der ikke har været den tilstrækkelige Kapital til Stede, som maa fordres til et saadant Værks rette Drift, og at de heller ikke har kunnet forskaffe sig en Stampemølle, hvorpaa Hampen kunde gøres blød. De har da for ikke at mangle den nødvendige Sejldug til Flaadens Skibe »søgt at faae Seildugsfabriken med derpaa havende Privilegium negotieret fra Sønnen Plump til andre mere formuende Interessenter« og meddeler derefter, at de nu har bragt det dertil, at de har formaadet de ovenfor nævnte Agenter til at paatage sig Købet, men da d'Herrer kun vil betale 7000 Rdl. for Fabrikken, og Plump forlanger 8000 Rdl., »saa haabe Interessenterne, at de øvrige 1000 Rdl. hannem paa andre Maader vorder bonificeret«.

Der blev fundet en anden Maade, paa hvilken Plump fik de 1000 Rdl. Det blev selvfølgelig Statskassen, der maatte betale. Det skete paa den Maade, at Pengene blev fradraget det Forskud paa 2300 Rdl., som Plump iflg. Konditionerne skulde have og tilsvare. ³³

Fra at være en enkelt Mands Levebrød – en Fagmands uden Kapital – gled Fabrikken nu over til flere kapitalstærke Folk uden Fag-



Udsigt mod København fra Frederiksberg Bakke ca. 1748-50. Til venstre for Frederiksberg Allé, der strækker sig fra Frederiksberg Kirke i Billedets venstre Hjørne, ses nogle af Wodroffgaards Bygninger, uden Vindmølle, der paa dette Tidspunkt endnu ikke var opført. Vindmøllen til venstre er Ladegaardens Vind-Valke-Mølle, der senere blev til »Mosendal«.
(Maleri af H.H.Eegberg 1747. Dansk Folkemuseum).

kundskab. Johan Plump rejste hjem til sit Hus paa Hamborger Berg, og saa var det Slut med det første og mest rolige Afsnit af Sejldugsfabrikkens Historie.

Interessenternes Sejldugsfabrik

De tre Agenter og Storkøbmænd, der overtog Sejldugsfabrikken, var alle i Forvejen Leverandører til Søetaten. JOHAN FRIDERICH WEVER³⁴ havde en stor Veksel- og Kommissionsforretning og havde Kontrakter med Søetaten om Levering af Egeskibstømmer og andre Træsorter. J.F.Weaver var Hovedparticipant i Asiatisk Kompagni og var fra 1752

Meddirektør i Kompagniet. JOOST VAN HEMERTS³⁵ Virksomhed omfattede fortrinsvis Penge- og Kommissionshandel, men hans Firma: Joost van Hemert & Sønner havde ogsaa Leverancer til Holmen. ANDREAS BIØRN³⁶ anlagde Københavns »første particulaire Skibsbygger-Fabrik« paa Christianshavn, hvor han byggede et halvt Hundrede Skibe, heriblandt til Søetaten Orlogsskibet »Kjøbenhavns Slot« paa 44 Kanoner. Han var ligeledes Leverandør af Tømmer, Viktualier og Kanoner. Da Det kgl. vestindisk-guineiske Handelskompagni i 1747 stod paa svage Fødder, optoges en Del nye Interessenter, hvoriblandt de tre ovennævnte Herrer.

D'Herrer Agenter indgav 5. Oktober 1747 deres Forslag til Søetaten, der for at være paa den sikre Side korresponderede med »Commerce-Collegiet, General Land Oeconomie og Commerce Collegium, Magistraten her i Staden, Vand- og Brand Commissionen, Kommandanten General SCHOLTEN og Stiftamtmanden Geheime-Conference Raad GERSDORFF, saavidt som til ethvert Steds Departement henhørte«, for ved deres afgivne Betænkning at undgaa al fremtidig Disput. Forslaget omfattede 9 Poster; Punkt 1 drejede sig om Anlæg af en Vandmølle, som skulde indrettes saavel til Kornmaling som til Stampning m. v., og om dertil at maatte benytte Vandet fra St. Jørgens Sø. Det var det sværeste Punkt at komme overens om. Møllerlauget mente, at Kornmalingen gik deres Interesse for nær, og Vand- og Brandkommissionen og Magistraten mente derfor, at der kun kunde gives Tilladelse til at bruge Vandmøllen i de Tilfælde, hvor Stadens Vindmøller stod stille af Mangel paa Vind, eller at samtlige Møllere havde mere paa een Gang at male, end de kunde overkomme. Vand- og Brandkommissionen mente desuden, at Interessenterne ikke kunde »blive berettiget til meere Vand af Pompe-Vands Søer og Grøfter, i hvor meget deres Mølle-Værk end dertil i sin Tiid maatte trænge, end hvad som paa visse Tiider om Aaret, til Demninger, Slusser og Bolværkers Conservation, nødvendig maae udlades og spildes, og at Vandløb af St. Jørgens Søe skal blive hvor det nu er«. Det lykkedes dog at komme overens, men saa skulde St. Jørgens Sø efter Commerce-Collegiets Betænkning fremdeles forblive Kongens Ejendom og Fiskeriet i Søen fremdeles være reserveret Majestæten.

Endvidere fik Interessenterne Bevilling til at bygge en Vejrmølle

paa deres Grund, men udelukkende til Stampning og Valkning »paa det, naar der ikke var Vind til Vejr-Møllens Drift, at da Vand-Møllen kand bruges til Valkning og Stampning, og naaer Vandet der fattes, da at kunne betiene sig af Vejr-Møllen«. Hertil knyttede Københavns Kommandant den Betingelse, at Møllerne ikke maatte lægges længere ud, end hvor Wodroffgaard laa, og at de dertil behøvende Bygninger ikke maatte være højere end eet Stokværk.

Priserne paa Sejldugen blev fastsat som dem Plump havde faaet, nemlig 14 Rdl. for hver Rulle hvid Dug 52 Alen lang og 28 a 29 Tommer bred, og den graa Presenningdug af samme Maal til 8 Rdl. 64 Sk., begge Sorter uden sædvanlig Afkortning af $1\frac{1}{3}\%$. Endvidere skulde Holmen, naar den kunde, levere Fabrikken grove Hampeblaar til Forarbejdning af Presenningdug til bestemte fastsatte Priser.

Fabrikken skulde til Holmen levere en Prøverulle af hver Slags, og, naar de var befundne gode og tjenlige, forsynes med Admiralitets- og General-Kommissariatets Segl tillige med Interessenternes Signeter og for Fremtiden bruges som Norm af Besigtigelses-Kommissionen paa Holmen, hvis Afgørelse var inappellabel.

Derimod skulde den til Munderingen nødvendige Sejldug ikke leveres af Interessenterne, den skulde som sædvanlig leveres af Fabrikken i Flensborg.

Ligesom i Plumps Konditioner medtoges i denne, at skulle Fabrikken fattes Vævere og Spindersker, skulde Fabrikken blive assisteret efter derom gjorte Forslag og Ansøgning.

Der blev lovet dem Forbud mod al Indførsel af fremmed Sejldug, saafremt de beviste, at de kunde forsyne Søetaten og »Undersaatterne« med den fornødne Sejldug af forsvarlig Godhed og til lige saa billige Priser, som samme Kvalitet kunde købes for i Udlandet.

De fik Privilegium i 25 Aar, saa ingen i den Tid maatte oprette Sejldugsfabrikker i eller ved Staden. Interessenterne blev fritaget for at betale Konsumtion, samt Familie- og Folkeskat for Folkene paa Fabrikken og fik endog Løfte om efter Billighed og Omstændighedernes Beskaffenhed at blive assisteret til Fabrikkens videre Opkomst, og sluttelig fik de Tilladelse til, at Fabrikken, ligesom i Plumps Tid, maatte henhøre under Søetaten. Konditionerne blev approberet af Kongen den 15. Februar 1748.

Det var for Søetaten et heldigt Tidspunkt, Overdragelsen skete. Holland havde udstedt Forbud mod Udførsel, og nu frygtede Søetaten, »at Tiidernes Coniuncturer kand medføre, at man fra fremmede Stæder ikke kand faae goed og fornøden Sejldug, naær det maatte paakræves, derhos om dend end var at bekomme, mueligvis vilde blive kostbar, hvorpaa nu haves Exempel —«.37

Kort Tid efter Overtagelsen udvidedes Ejernes Antal fra tre til fire, idet Etatsraad TERKEL BRÜGMANN, Bogholder ved Søetaten,³⁸ indtraadte som Interessent. D'Herrer indskød hver en Fjerdedel til Køb af Fabrikken, til Indkøb af Raavarer og til Opførelse af Vejrmøllen med tilhørende Bygning, der, som det fremgaar af Kortet fra 1765, kom til at ligge et Stykke Syd for Fabrikken, neden for den af den opstemmede Aa dannede »Mølledam«.

27. Januar 1750 døde Andreas Biørn, og hans Fjerdedel af Sejldugsfabrikken overgik til hans Enke MARGRETHE, født LENTZ, og derefter til Storkøbmanden, Godsejer til Mattруп EMANUEL THYGESEN (1703-64), med hvem hun giftede sig i 1756. Emanuel Thygesen havde før været Regimentskvartermester og Søetatens Proviand- Kommissionær. Hans Firma, der blandt andet handlede med Levnedsmidler – som navnlig afsattes til Frankrig – leverede til Søetaten Fede- og Saltvarer. 1756 afstod han sin Forretning til NIELS RYBERG, som var i Kompagni med Emanuel Thygesens Brodersøn, Justitsraad TYGE JESPER THYGESEN, der efter Onkelen blev Ejer af den Fjerdepart, som oprindeligt havde tilhørt Andreas Biørn.³⁹

De i Sejldugsfabrikkens Privilegium fastsatte Priser forblev uforandrede, indtil en kongl. Resolution 15. Juli 1751 ophævede dettes Punkt 2. Hidtil havde der kun været Tale om, at Sejldugsfabrikken skulde levere al den til Søetaten nødvendige hvide Dug til en Pris af 14 Rdl. pr. Rulle, enten det var den svære Dug No 1 eller den letteste Dug No. 4, samt levere den fornødne graa Presenningdug for 8 Rdl. 64 Sk. pr. Rulle.

Det kneb imidlertid for Fabrikken at oparbejde saa stor en Beholdning, at den kunde tilfredsstille Søetatens øjeblikkelige Behov for et bestemt Nummer Sejldug; det hændte, at Fabrikken havde stor Beholdning af f.Eks. No. 2, naar Søetaten skulde bruge No. 1, 3 eller 4; derfor lod Holmens Chef Admiral SUHM udarbejde en Proportional-

skala af Holmens Mester-Sejlmager NIELS WESTPHAL, hvorefter Fabrikken skulde oparbejde sit Lager.

For hver 100 Ruller, Fabrikken forarbejdede, skulde Forholdet være:

af Sort No. 1	30 Ruller, der skulde veje fra 46 til 48 Pund
No. 2	29 Ruller 44 til 46 Pund
No. 3	33 Ruller 42 til 44 Pund
No. 4	8 Ruller 40 til 42 Pund
<hr/>	
i alt	100 Ruller.

Det vilde Interessenterne dog ikke med det samme forpligte sig til, da det ikke var indeholdt i Privilegiets anden Post. For at fremskaffe de fornødne Mængder af de svære Sorter No. 1 og No. 2 tilbød Søetaten en Forhøjelse af Prisen paa disse 2 Sorter, saaledes at No. 1 skulde betales med 16 Rdl. og No. 2 med 15 Rdl. pr. Rulle; men til Gengæld skulde Priserne paa No. 3 og 4 nedsættes til henholdsvis 13 Rdl. 48 Sk. og 13 Rdl. Da det betød en Forhøjelse paa 64 Rdl. 48 Sk. pr. 100 Ruller, gik Interessenterne ind paa at fabrikere efter de foreslaaede Proportioner, som senere maatte ændres.

En Prøverulle blev leveret til Holmen, hvori der var anvendt grove Hampe-Blaar baade til Rending og til Islæt, men denne Prøve mente Holmen var uanvendelig, da der efter deres Mening burde anvendes Hamp til Rendingen og Hampe-Blaar til Islætten, hvis Presenningdugen skulde være god og forsvarlig. For at være sikre i deres Sag skrev Søetaten til den tidligere Ejer Johan Plump junr., der opholdt sig i Hamborg, og af hans Svar fremgik det, at det ikke var muligt af Hampe-Blaar alene at forfærdige god og forsvarlig Presenningdug efter Privilegiets Bestemmelser. For dette Responsum maatte Interessenterne bøje sig, »efterdi de ikke i Begyndelsen har kundet havt den Indsigt som ved Prøve Rullens Forfærdigelse sig haver befundet«. ⁴⁰

Det var maaske Fabrikkens aabenbare Fremgang, der Aaret efter i Februar 1752 foranledigede, at en svensk Fabrikkommissær SAMUEL CRISPIN ULFF igennem den danske Ambassadør i Stockholm indkom med et Forslag til det danske Admiralitets og General Commerce Collegium om Oprettelse og Indretning af en Sejldugsfabrik i Køben-

havn. Prøver af svensk Dug blev fremskaffet og sammenholdt med baade Hollandsk Dug og Petersborg Dug imod den her paa Wodroffgaard forarbejdede Sejldug. Besigtelses-Kommissionen kom til det Resultat, at ingen af de svenske, hollandske eller russiske Duge kunde anvendes til svær Sejldug til Flaaden, samt at de var for dyre. Samtidig bemærkedes, »at den her ved Staden anlagte Sejldugs Fabrique aarligen tiltager udi goed, dygtig Sejldugs Forarbejdning, saa man i Tiiden kand forhaabe derfra med de fornødne Sorter Svær- og Lettere Sejldug at blive forsynet«.41

Sejldugskvaliteten var altsaa god, derimod kneb det med at tilfredsstille Holmens Behov. Holmens Chef siger i Februar 1761, at selv om Sejldugsfabrikken leverer, hvad der i Aar forbruges, saa mangler de dog Sejldug til at komplettere Hovedmagasinets Mangel, og »ej heller haves Sejldug til at medgive Skibene ad Aare ifald de skulde ud«.42

Med Aarene steg Priserne paa Raavarer, Arbejdsløn og alle øvrige Udgiftsposter. Iflg. kongl. Resolution 28. April 1760 blev Sejldugspriserne forhøjede med 2 Rdl. pr. Rulle hvid Dug for Aarene 1760 og 1761.43 I Januar 1763 forhøjedes Priserne igen efter Ansøgning med endnu 3 Rdl. pr. Rulle for Aarene 1762 og 1763, og endelig ansøgte Interessenterne i Oktober 1764 om, at de sidst ansatte Priser maatte forblive uændrede til Udgangen af 1766, da de samme Omstændigheder vedvarede for Fabrikken: Hampen var paa sine Steder i høj Pris, Vekselkursen meget høj, Brændet lige kostbart, Vævere, Heglere og Spindere maatte betales mere i Arbejdsløn, saa derfor kunde Fabrikken kun holdes i Gang, hvis Priserne maatte forlænges i 3 Aar. Kongen approberede Priserne 8. November 1764. I Ansøgningen gives den interessante Oplysning, at der ved Fabrikken underholdtes 28 Familier ved Vævning og Hegling, og desuden tjente over 150 Matros- og Soldaterkoner til deres Ophold ved Spinding.44

De dyre Tider afholdt dog ikke en Kvinde, ELISABETH, Enke efter SALOMON JOSEPH, fra at ansøge om Tilladelse og Bevilling til at anlægge en »Hollandsk Seildugs-Fabrique« her i Staden. Eftersom hun ikke udbad sig andre Begunstigelser end at tage en Trosfælle LEVIN ABRAHAM til sin Kompagnon, og eftersom der af Sejldugsfabrikker kun »er hidintil een bleven drevet paa dend saakaldede Wodroffs Gaard uden



Den samme Udsigt fra Frederiksberg Bakke Aar 1766, som vist paa Side 49. Her ser man tydeligt Sejldugsfabrikkenes Bygninger og Vindmøllen, som Interessenterne lod bygge. Der hvor Sct. Jørgens Sø skulde være, ser man en ridende og flere kørende. Søen har antagelig ogsaa paa den Tid været næsten udtørret. (Udsnit af Perspektiv i Det kongelige Bibliotek).

Vester Port, hvortil intet Privilegium exclusivum er udfærdiget, saa findes ikke heller i saa fald noget, der kand være hinderlig i Supplicantindens Forehavende«, og derfor fik hun sin Tilladelse 3. December 1764.⁴⁵

Hun ses nu ikke at have etableret sig her i Landet, i hvert Fald ikke i eller ved Hovedstaden, men det forekommer besynderligt, at General Land Oeconomie og Commerce Collegiet er gaet med til en saadan Indstilling, da Oprettelsen af en Sejldugsfabrik »her i Staden« maatte synes i høj Grad at stride imod Sejldugsfabrikkenes Privilegiums Punkt 6.

En lignende Mærkværdighed forekommer, da Kommerceraad HOLLENSEN i Flensborg i 1763 afslutter Kontrakt om Levering af 250 Ruller Flensborg Dug, og der tilføjes denne Anmærkning: »NB. Det synes som denne Contract kunde være imod Sejldugsfabrikuens her i A^o 1748 givne Privilegium og sluttelig er derfor ikkun giort Contract med Hollensen paa 3 Aar for det første«. ⁴⁶

I November 1767 anmodede Interessenterne om, at de Priser, der var fastlagte i 1764, maatte forundes dem endnu i 6 Aar, da Priserne for Fabrikkens Fornødenheder stadig var overmaade høje; og samtidig ansøgte d'Herrer Interessenter om, at det dem allernaadigst forundte Privilegium, der udløb ved Aarets Udgang 1772, maatte blive forlænget i endnu 20 à 25 Aar under Hensyn til den anselige Kapital, de havde investeret i denne Fabrik.

Til disse Andragender mente Kommissariats-Kollegiet, at Prisforlængelsen var rimelig, da alle Materialer og Fødevarer var i særdeles høj Pris, og da Sejldug i disse Aar ikke kunde faas billigere fra Holland. Med Hensyn til det andet Andragende, saa mente Kollegiet, at Interessenterne maatte lade sig nøje med en Prolongation paa 10 Aar, fra Udgangen af 1772 til Udgangen af 1782, og dette approberede Kongen 25. November 1767, i det Haab, at Fabrikken »siden soutenerer sig selv uden videre Privilegium«. ⁴⁷

Der blev i den følgende Tid leveret god og forsvarlig Sejldug til Søetaten, uden Klager af Betydning, men efter Besigtigelsesforretningen 24. December 1770⁴⁸ er det, som om Sejldugene er undergaaet en Forandring til det værre. Klagerne bliver hyppigere, og Besigtelses-Kommissionen kasserer rask væk store Partier Sejldug.

Saaledes er ved Besigtigelsen 25. Februar 1772 ingen af de fra Fabrikken leverede 320 Ruller⁴⁹ Sejldug befunden i nogen Maade at være prøvemæssige »hvorfor D'Herrer Interessentere vilde behage at lade samme igien afhente«. 19. Juni samme Aar var 80 Ruller⁵⁰ ikke prøvemæssige, men Holmen lod dog udtage 52 Ruller, som man mente kunde gøre forsvarlig Tjeneste, og 8. December kasserede Besigtelses-Kommissionen 270 Ruller, der heller ikke kunde antages til Flaadens Brug.⁵¹ 17. December samme Aar formildes Kollegiet saa meget, at de anmoder Holmens Chef om at undersøge, om der ikke af de 617 Ruller Sejldug, der i de sidste 2 Aar er kasseret, kunde udsøges de bedste Ruller, »for saa vidt deraf maatte behøves, og samme være tjenlig til Flaadens Sejl, endskiønt de ikke kommer overens med nogen af de 4 Prøve Nummere«, samt »hvorledes Sejlene af denne Dug, som i de forrige Aaringer er casset fra Fabriqven, har viist sig paa Togtet i den Midlandske SØ«. ⁵²

Svaret faldt ikke ud til Fabrikkens Fordel. Holmens Chefs Erklæ-

ring gik ud paa, at der blandt de sidst indsendte Ruller fandtes nogle, hvor Sejldugen var lidt tyndere og syntes tættere og jævner i Islætten paa sine Steder end de forrige, og han mente, at det var Papningen (Appreturen), der til Dels gav dem dette Udseende, som straks vilde bortfalde, naar Sejlene nogle Gange blev vaade og Papningen udskiltes. Endvidere havde han beset Orlogsskibene »Sejren«s og »Slesvig«s Sejl. Skibene var hjemkommen fra deres seneste Togt i Middelhavet med Sejl »forfærdiget af den Kjøbenhavnske Seildug«. Sejlene blev befundet meget aabne og flokkede, hvad der kom af, at Islætten ikke svarede til Rendingen.⁵³

2. Januar 1773 sendte Kommissariatet en skarp Skrivelse til Interessenterne, hvori de skrev, at de efter at have sendt en Kopi af den sidste Besigtigelses-Forretning til Interessenterne havde forventet, at der var blevet anvendt en større Flid paa den følgende Leverance, og tilføjer, at »de fra Middelhavet hjemkomne Skibe har bedrøvelige Følger af, hvor slet og uforsvarligt den Seildug har været, som i de forrige Aar er imodtaget«.⁵⁴

Det var sikkert dette sidste Forhold, der bevirkede, at Admiralitets og Commissariats Collegiet 13. Februar sendte en længere Skrivelse til Det kongl. Oeconomie- og Commerce Collegium og over for dette fremstillede Sejldugsfabrikkens Forhold til Søetaten lige fra Plumps første Tid og til Dato, idet de bad Kollegiet om at udfinde en Maade til »Fabriqvns Soutien og større Fuldkommenhed«.⁵⁵

Oeconomie- og Commerce Collegiet mente, at Sagen var af højeste Vigtighed, og ønskede, saa vidt det stod til dem, at faa denne, for mere end een Aarsags Skyld, saa vigtige Fabrik bragt i Orden; men for at dette kunde ske, var det en Nødvendighed, at der foretoges en ordentlig Besigtigelses- og Vurderingsforretning, ikke alene over selve Sejldugen, men ogsaa over Forarbejdningsmaaden som over de forskellige Sorters virkelige Værd. Der blev derfor berammet en Samling paa Wodroffgaard den 29. Marts 1773 Kl. 10 Form., hvortil Kollegiet paa egne Vegne sendte Justitsraad MARTFELT og S^r GORDING, den engelske Vævermester fra Fabrikken paa Det almindelige Hospital; Magistraten udnævnte en Skipper og en Sejlmager CHRISTIAN BRENØE, Holmen sendte Fabrikmesteren Kaptajnløjtnant GERNER og Holmens Sejlmager, og endelig var fra Fabrikken nogle Personer til Stede, her-

iblandt Inspektøren HANS MICHELSEN og Fabrikmesteren ELIAS WOLFF.⁵⁶

Og saa faldt Hammeren. Ordlyden af Kommissionens Betænkning findes ikke mere, men Inspektør Hans Michelsen siger om Undersøgelsen: »I Aaret 1773 bliver Fabriken ved en beordret Commission bedømt og funden manglende i alle Deele, dog uden at samme Commission opgiver nogen Oplysning til Hielp og Opkomst i Manglerne«, og endvidere: »hele Fabrikens Indretning og Vahre bleve anseete og bedømte af den beordrede Commission som aldeles udygtige. Især bleve Seildugene underkiendte som ubrugbare for Søe-Etaten, eller nogen anden; kort, hele Værkets Indretning og Arbeidsmaade blev anset som et Miskmask, uden Orden, uden Regler i Tilvirkningen. Efter denne Commissions retfærdige Dom, som ikke kunde modsiges, eller derimod noget anføres til Undskyldning for Fabriken andet, end dette, at den var i sin gamle Forfatning, som den altid havde været under den konsterfarne Plump, og derefter i mange Aar under dens senere Eiere«.

I alt blev 1500 Ruller Sejldug erklæret for uegnet til Flaaden, saa i Stedet for en Gennemsnitspris af 17 Rdl. pr. Rulle hvid Dug maatte Fabrikken realisere dem for 9½ Rdl., hvorved tabtes 15000 Rdl., og saa blev der endda 300 Ruller tilbage, som paa Grund af Dugens Sværhed ikke kunde afsættes til almindeligt Brug. »Et Slags maadelig Humlesække-Dug udgjorde den hele konstmæssige Fabrikation, og den endda saa uregelmæssig, at Rullen No. 4, som skulde kun veie 38 à 40 Pund, veiede 58 Pund«.⁵⁷

Efter Anmodning i April samme Aar af de bestyrkede Interessenter lod Admiralitets- og Commerce Collegiet, der ønskede »at see samme vigtige Fabriqve bragt i den beste Gang«, sig formilde til at lade en ny Kommission besigtige Sejldugsfabrikkens Beholdning af de tidligere kasserede Sejlduge for deraf at udtage saa mange Ruller, som kunde anvendes til forskelligt Formaal. Der blev udtaget 290 Ruller, som betaltes med 16 Rdl. pr. Rulle, og som af Holmen blev brugt til Soltelte, Mastekraver og alt andet end netop Skibssejl.⁵⁸ Da Søetaten imidlertid var kommet i Bekneb for Sejldug til Skibssejl, udbød Holmen i August ved Licitation Leverancen af »svær Sejldug og Flamsk Linnet, som endnu i Høst behøves«.⁵⁹

Naar Nøden er størst er Hjælpen nærmest, i dette Tilfælde i Skikkelse af Inspektøren Hans Michelsen: »Det var da mig, den Gang ung Betient ved Fabriken, som blev consuleret – Og, skjønt det var kun min Sag, at være Regnskabsfører, havde jeg dog i mit, den Tid 8 Aars-Embede ved Fabriken, forskaffet mig saa megen Kundskab om Tingen, at jeg indsaae heel vel Manglen i Tilvirkningen, som Maaden at forbedre samme, uden at være nødsaget at skrive til Holland om en Erfaren i dette Fag. Men jeg saae tillige de Bekostninger, en og anden fornøden Indretning vilde forvolde ... Det blev mig under de meest smigrende Udtryk, ombedet, at vise Muelighed i gode og regelmæssige Seilduges Tilvirkning, uden at bekymre mig om Tab eller Gevinst, en Calcule, som allene tilkom Entrepreneurerne«. ⁶⁰

Det lykkedes virkelig Hans Michelsen i Løbet af kort Tid at forbedre Kvaliteten af Sejldugene, trods det, han ikke var Fagmand, men fra 1764 havde maattet prøve sig frem »indtil Erfarenhed lærte mig, at bringe Tingen saa vidt«. ⁶¹

Fra Storkøbmanden, Etatsraad FRÉDÉRIC DE CONINCK havde General Land Oeconomie og Commerce Collegiet i August 1773 modtaget en Del russisk og hollandsk Sejldug, hvoraf det var Mening den skulde udtages nogle Prøveruller, som skulde tjene som Forbillede for Sejldugsfabrikken. Besigtelses-Kommissionen fandt imidlertid – efter Sammenligning med de paa Sejldugsfabrikken forarbejdede 3 Prøveruller – disse sidste »at være bedre spunden end som nogen af de svære Hollandske, som især viiser sig ved Garnenes Jevnhed heele Rullen igiennem, ligeleedes er Eggen meget stærkere end i nogen af de Hollandske, mens derimod langt fra ej saa tætte og hviide, samt fuld af bruune Rande, som blev sagt at være af Sæben. Dog formode vi, at om Fabriqven kunde bringe sine Seilduger til den Tæthed som den Hollandske Dug, at som Hampen blev vel udsøgt, var (de) bedre og stærkere at forfærdige Sejl af til Hans Majts Tieneste end nogen af de Hollandske«. ⁶²

Fabrikken mødte en Del Vanskeligheder, bl. a. i Form af tilfældig eller uretfærdig Behandling. Saaledes betalte Søetaten en Leverandør 22 Rdl. for den samme Dug, som Fabrikken kun fik 15 Rdl. 28 Sk. for; i 1774 tilbød Fabrikken Sejldug til Det asiatiske Kompagni, men Prøverullen blev af Sejlmagere bedømt udygtig, skønt den overgik

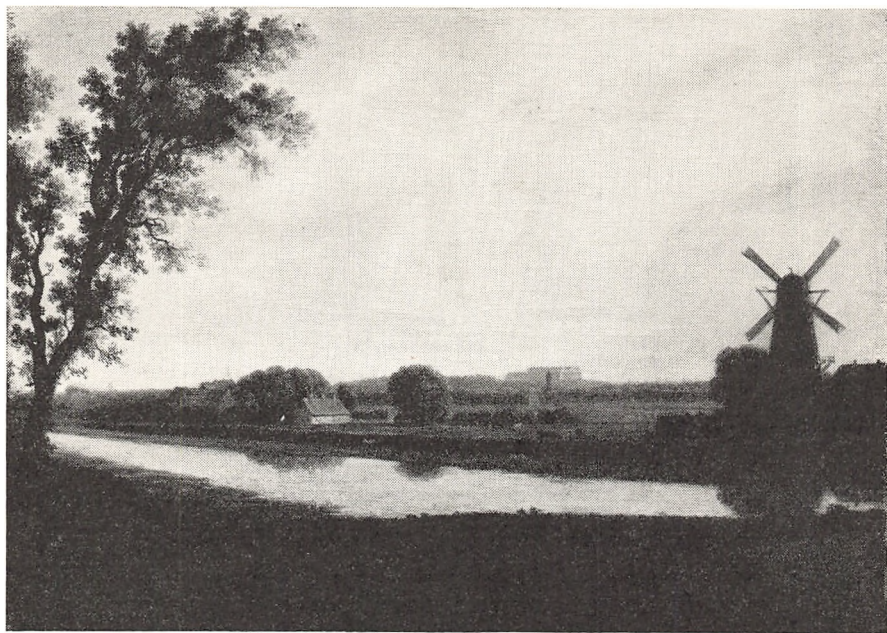
den bedste hollandske No. 2; til Den islandske Handel leverede Fabrikken Sejldug, som af seks Besigtigelsesmænd blev kendt fuldt saa god som den bedste fra fremmede Steder, skønt en Del af Leverancen tidligere var kasseret af Søetatens Besigtelses-Kommission, og til Den grønlandske Handel havde de leveret en og samme Sort, som det ene Aar blev kendt tjenlig, og det andet Aar af andre Besigtigelsesmænd blev erklæret for utjenlig.

»Forbedringen i Fabrikationen kostede Penge, men Sejldugen blev dog ikke bedre betalt, end da man tilvirkede slette, ubrugelige, uregelmæssige Duge«, siger Michelsen. Man haabede trods alt, at den forbedrede Kvalitet maatte føre til bedre Priser, men man blev skuffet.⁶³

Inspektøren gjorde sit bedste for at forbedre Kvaliteten og indsendte i Januar 4 Prøveruller, som nok var finere og jævner spundet, men havde mange brune Rande, der bevirkede, at den tabte i Styrke og Godhed, saa den kun kunde bruges til Undersejl. Michelsen havde efter russisk Mønster ved Appretur og Glitning forsøgt at give Sejldugen et smukkere Udseende, men det faldt ikke i Holmens Smag. Man vilde gerne købe Sejldug, »dog ynskede man helst at derved ikke blev brugt nogen Kunster med at gnie, presse eller deslige«. Samtidig med Antagelsen af de 4 Prøveruller laante Fabrikken efter Ansøgning 50 Sk.pund ren Rigaerhamp af Holmens Magasin, mod at tilbagelevere et tilsvarende Kvantum af samme Bonitet inden August Maa-neds Udgang.⁶⁴

Erindringen om Fabrikkens daarlige Sejlduge, der førte til Kommissionsundersøgelsen i 1773, var længe i frisk Erindring. Da Interessenterne i Marts 1774 beklagede sig over Besigtelses-Kommissionens Arbejde, fik de til Svar: »Vi kan ikke bebyrde Hans Majts Casse med disse udskudte Sejldugers Indkjøb, da Holmen i saa mange Aar er bleven beladt med slette Vahre fra Fabriqven«. ⁶⁵

Inspektør Michelsen tilbød i Juli samme Aar at levere 80 Ruller Presenningdug til Holmen. Da Holmen havde Brug for Dugen gik General-Kommissariatet med til at købe den, idet de dog erindrede om, at der i nogle Aar var klaget over, at Presenningdugen fra Fabrikken havde været meget slet, og nu faldt paa den Tanke, om der ikke blandt den gamle Sejldug kunde udsøges de nødvendige Ruller til Presenning, saa man kunde spare at købe ny til det Brug.⁶⁶



Udsigt over Sct. Jørgens Sø imod Frederiksberg Slot 1788, et Aar før Peter van Hemert nedlagde Sejldugsfabrikken. Da Udsigten her er den modsatte af den paa Billedet Side 49, maa det være Ladegaardens Vind-Valke-Mølle, der ses til højre paa Billedet og Wodroffgaard til venstre, hvorfor det ikke kan være »Wodroffsmølle til højre« som Teksten siger under det samme Billede i »København Før og Nu«, Bd. 6, S. 99. (Efter Maleri af Erik Pauelsen. Statens Museum for Kunst).

Det kneb for Fabrikken at faa fabrikeret de nødvendige Kvanta. 16. September 1774 skriver General-Kommissariatet til Det kongl. General Land Oeconomie og Commerce Collegium, at de den 29. Juli s. A. havde forlangt Svar fra Interessenterne med det første, om Fabrikken kunde levere den Sejldug, som behøvedes i dette Aar, men først nu den 14. September havde de faaet Svar, hvoraf det syntes at fremgaa, at Interessenterne ikke »er avanceret videre med Fabriqvens Forbedring end tilforn«, og »da den aarlige Licitation til Søetaten for næstkommende Aar nu forestaar, saa er det Os magtpaaliggende at vide, om de behøvende Sejlduger kan faaes fra Sejldugs-Fabriqven eller maae have udenlands fra«. ⁶⁷

Det lykkedes i November 1775 Fabrikken at fremstille 4 nye Prøve-

ruller, som af en særlig »combinered Commission« blev godkendt som Regel for Fabrikkens fremtidige Leverancer. Kommissionen fandt, at Prøverne var gode, hvad angik Tæthed, Finhed og Jævnhed i Garn, men ikke med Hensyn til Myghed og Renhed, og anbefalede, at Fabrikken anskaffede Maskiner, hvorpaa Hampen, naar den var ud-søgt, kunde stampes, og Sejldugen efter Vævningen blive vasket og rengjort fra sin Sentte.⁶⁸

»Fabriken fik og i Aaret 1775 et Glimt af Haab om sin Vedvarenhed«, da den opnaaede Tilladelse til – ligesom Køgefabrikken i sin Tid – at faa den Hamp, der skulde bruges til Sejldug til Søetaten, fra det kongl. Magasin paa Holmen. Det var Meningen, at Holmen aarlig skulde udbyde 200 a 300 Sk.pund Hamp mere i Licitation, og af Holmens samlede Indkøb skulde saa Sejldugsfabrikken have Lov forlods at udvælge 300 Sk.pund af den bedste Hamp til Licitationsprisen. Det gik Søetaten med til, og Fabrikken opnaaede endda at faa eftergivet 1 Rdl. pr. Sk.pund i Told. Ved denne Ordning skulde Søetaten opnaa Garanti for Hampens Bonitet og Sortering.⁶⁹

Efter nogle fra Søetaten tilsendte hollandske Prøveruller forarbejdede Sejldugsfabrikken nogle nye Sejlduge, der fik Betegnelsen ABC og C₊. Disse Duge var de mest kostbare for Fabrikken at forarbejde, men Prisen var den laveste, nemlig 15 Rdl. 88 Sk. pr. Rulle; men det mærkelige var, at Søetaten altid ønskede det største Kvantum leveret af disse to Sorter.⁷⁰

De Tider var forbi, da Sejldugsfabrikken blot behøvede at sende sin Produktion til Søetaten, som saa efter Besigtigelse aftog de prøve-mæssige Sejlduge. Nu fik Fabrikken hvert Aar i god Tid Besked paa, hvor mange Ruller Holmen behøvede, og disse havde Fabriken saa at levere. Det kneb meget at overholde de aarlige Leverancer, som skulde leveres inden Udgangen af September, saaledes resterede ved Aaret 1775's Udgang 256 Ruller.⁷¹

»Men hastigere end man burde formode, var Forandringen med Fabriken.« 19. September 1776 døde Etatsraad Hans Top, 56 Aar gammel, og Sejldugsfabrikken mistede hermed »en af Fabrikens umisteligste Interessenter – en Mand, der havde hjulpet Fabriken i den udvortes Forfatning til en betydelig Høide ved erholdte Naadesbevisninger og Understøttelse«. ⁷²

HANS PEDERSEN TOP, der var født i 1720, var Deputeret i Admiraltets og Commerciats-Collegiet, samt Bogholder ved Søetaten, og senere virkelig Etatsraad. Han var gift med MARIA DOROTHEA BRÜGMANN, Datter af hans Formand, Bogholder ved Søetaten Etatsraad Terkel Brügmann. Efter Svigerfaderens Død købte Hans Top paa en Auktion dennes Fjerdepart i Sejldugsfabrikken for 3025 Rdl., og denne Fjerdepart ejede han til sin Død, hvorefter den overgik til hans tre Børn.⁷³

Men ogsaa for Inspektør Hans Michelsen var Dødsfaldet et haardt Slag. Han fortæller herom: »Denne brave Mand troede, at Sejldugsfabrikken var saa connecteret med Søe-Staten, at den aldrig kunde undværes; og derfor bevægede mig, at gaae ud af Bogholder Contoiret ved Søe-Staten, og tiltræde Tieneste ved Fabriken, som paa den Tid og kunde ansees for et Skridt til min Forfremmelse – men jeg har følet det Modsatte«. ⁷⁴

Hans Michelsen var født ca. 1742, hvor og af hvem vides ikke, men maaske er det ham, der 9. Marts 1741 døbes i Bremerholm Kirke som Søn af Tømmermand ved Holmen HANS MICHELSEN og INGER CORNELIUS DATTER. Han kom til Fabrikken i 1764, som dengang lededes af en af Interessenterne og af Fabrikmesteren Elias Wolff, der var blevet ansat i 1754. Hans Michelsen blev viet i Huset (Bremerholm Kirkebog) 27. September 1768 til Jomfru MAREN GYLDENLUND, de flyttede ind paa Fabrikken, og efterlod sig tre Børn.

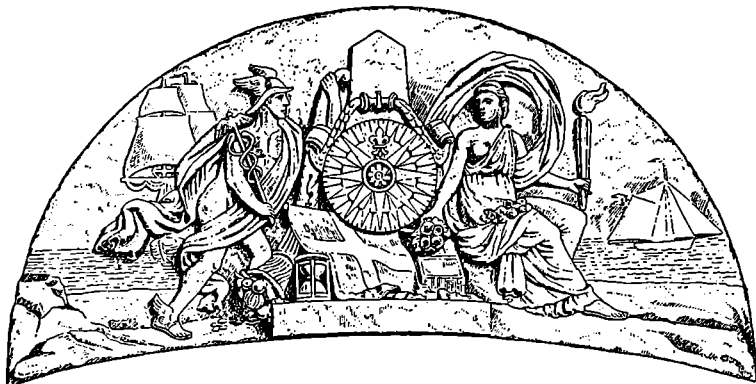
Han var et lyst Hoved, havde et indsmigrende Væsen og forstod at indynde sig paa de rigtige Steder, hvad man bl. a. kan se af de fornemme Faddere ved hans Børns Daab:⁷⁵ Fru VAN HEMERT, Jomfru THYGESEN, Agent BODENHOFF, Raadmand SUHR, Etatsraad RYBERG, Mons. KLAUMANN o. s. v. Han havde Ordet i sin Magt og har efterladt sig en Mængde Skriverier og Regnskabsopstillinger til Underbyggelse af bl. a. hans indsendte Forslag til en Halleordning, og to trykte Bøger, udgivet i 1791 som Forsvar for hans Regnskabsførelse, hvorfra en Del Citater er benyttet i denne Artikel. Han interesserede sig stærkt for Fabrikkens Trivsel og gjorde meget for at fremme dens Afsætning, og indrykkede ogsaa i Aviserne Opfordring til Bondebefolkningen om at fremme Dyrkningen af Hør og Hamp, som Fabrikken var villig til at købe, et Forslag, der dog ikke kom noget ud af.

Den Fordel, Fabrikken havde faaet i Maj 1775, at faa leveret al den Hamp, der skulde bruges til Sejldugsleverancerne, fra Holmens Hovedmagasin, blev ophævet i December 1776, »da Tiiderne ere meget vanskelige ihenseende til Hampe-Leverancen, og Holmens eget Arbejde udfordrer en stor Qvantité, saa at Holmens Chef ikke kan være sikker paa at komme i Forlegenhed inden der igien kan ventes Leverance«. ⁷⁶

I otte Maaneder maatte Fabrikken ligge stille, indtil den fik Forsyninger af Hamp fra Riga, hvilket først skete i Juli 1777. I al den Tid maatte Interessenterne underholde deres Folk. Det var et haardt Slag for Fabrikken, der nu stod uden Hamp, og ikke havde indkøbt noget andetsteds fra. Dertil kom, at Søetaten i Februar 1777 krævede 5274 Rdl. 84 Sk. ⁷⁷ for den Hamp og Hampeblaar, som Holmen i Aarene 1775 og 1776 havde overladt Sejldugsfabrikken. Interessenterne bad om at laane 50 Sk.pund, men fik kun det Svar, at det ikke var muligt for Holmen at yde det forlangte Laan, da Holmen ikke kunde forsvare at lade det betydelige Arbejde til Reberbanen standse af den Grund. ⁷⁸

Hampen var nu steget i Pris til 28 Rdl. pr. Sk.pund, og alle nødvendige Materialer i Forhold hertil. Da Leverancerne til Søetaten gav Tab, holdt Interessenterne Sejldugene tilbage. Søetaten rykkede for Levering og sendte en Liste over Mankoen, der for Aaret 1775 udviste, at der var leveret 130 Ruller for lidt, for Aaret 1776 234 Ruller og for 1777 ikke mindre end 380 Ruller for lidt. Interessenterne svarede i Oktober 1777, at det var dem umuligt at levere de manglende Ruller, da de akkorderede Priser vilde blive Fabrikken »til utaaeligt Tab«. ⁷⁹

Det var ogsaa et haardt Slag for Fabrikken, da Sejlmager CHRISTIAN PEDERSEN BRENØE, der havde taget Borgerskab i København i 1758, den 18. Juli 1775 købte 11. Blegdam (Gl. Matr. Nr. 75) og her oprettede en Sejldugsfabrik, der allerede Aaret efter blev en følelig Konkurrent. ⁸⁰ Han havde været en af Synsmændene over Sejldugsfabrikken og lærte derved dens Indretning og Arbejdsmaade at kende. I 1773 overtalte han en ved Fabrikken oplært Væversvend JOHAN JOCHUM til at tage Tjeneste hos sig for at indrette en Vævestol. Saaledes begyndte Christian Brenøe sin Fabrikationsvirksomhed, der efterhaanden blev saa stor, at han maatte flytte uden for Byen. Men det værste var, at han i den Tid, Sejldugsfabrikken laa stille, antog Fabrikkens oplærte Væversvende og Spindersker, og da Interessenterne igen kom i Gang,



Familien Brenøes Forretningsskilt over Porten paa deres Ejendom Nyhavn Nr. 65. Her boede Christian Pedersen Brenøe fra 1769-1800. (Efter Johs. Ph. Weilbach: Blade af Sejl-, Flag- og Kompasmagerlaugets Historie. 1941).

lokkede deres Arbejdere til sig ved at byde dem højere Løn og Pengeforskud. Ganske vist blev Brenøe ved lovligt Søgemaal dømt og mulkteret, men han fortsatte ufortøvet, trods det, han derved krænkede Sejldugsfabrikkens Privilegium.

Sejldugsfabrikken kom i høj Grad i Bekneb for oplærte Folk, som den forsøgte at skaffe sig fra Holland, Sverige og andre Steder, men uden Resultat. I Særdeleshed kneb det at faa Spindersker, hvorfor Fabrikken med megen Bekostning maatte sende Hampen og Blaaren 3 til 4 Mile ud i Landet for at faa spundet. Til sidst lykkedes det at skaffe 16 Mand af forskellig Profession, som de maatte oplære med stor Bekostning og binde til sig ved at oprette en Kontrakt, der sikrede disse Arbejde og Ophold paa Livstid, imod at de til Gengæld skulde forblive i Fabrikkens Tjeneste. Efterhaanden naaede Fabrikken at have 18 Vævestole i Gang, i Modsætning til de otte Maaneder, hvor Fabrikken var uden Hamp og derfor kun havde to Vævestole i Brug. Selv de bedste Spindersker blandt Søfolkene Koner gik til Brenøe. Til Trods for, at man regnede med en Tid paa 3 à 4 Aar til Oplæring af dygtige Vævere, lykkedes det dog Fabrikken at præstere Sejldug, der kunde antages.⁸¹

Med Økonomien stod det som sagt heller ikke godt til. Fabrikken arbejdede stadig med Underskud, og det skabte Misfornøjelse mellem Interessenterne, der maatte skyde betydelige Beløb i Fabrikkens Kasse.

Etatsraad Hans Tops Bo nægtede at betale deres Part af Udgifterne, og Justitsraad Thygesen holdt sig tilbage uden at bekymre sig om Fabrikken, hvorfor van Hemert tilbød at købe hans Part i Fabrikken for 1000 Rdl., skønt den havde kostet ham 10000 Rdl. Det var nu Firmaet P. VAN HEMERT & BEHAGEN, der holdt Fabrikken gaende baade med Penge, Raad og Daad. van Hemert havde paa det paagældende Tidspunkt 23.613 Rdl. involveret i Fabrikken, heri indbefattet 17.750 Rdl., som Behagen havde forstrakt Fabrikken med som Laan.⁸²

Hans Tops Børn solgte ved Auktion 5. September 1781 deres Fjerdepart til Joost van Hemert & Sønner for 1200 Rdl. Den Fjerdepart, der oprindeligt havde tilhørt Johan Fridr. Wever, medbragte hans Enke ANNA MARIA, født KÖSTER, i sit tredie Ægteskab med Generalmajor JEAN BAPTISTE DESCARIS DE LONGUEVILLE, hvem hun overlevede. Efter hendes Død i Marts 1775 blev Fjerdeparten solgt for 2300 Rdl. til de tre andre Interessenter: van Hemert & Sønner, Hans Top og Thyge Thygesen. Den Tolvtedel heraf, som Hans Top havde ejet, blev ligeledes købt af Joost van Hemert & Sønner for 420 Rdl., saaledes at van Hemert & Sønner nu ejede 2/3 og Thyge Thygesen 1/3 af Sejldugsfabrikken.⁸³ I 1775 døde Joost van Hemert, og hans Søn PETER VAN HEMERT overtog Faderens Part i Sejldugsfabrikken. Peter van Hemert var i Kompagni med JOOST JOHAN BEHAGEN, der var hans Slægning, idet van Hemerts Moder PIETERNELLE MESTECKER først havde været gift med en Vinhandler ANTHONY BEHAGEN, der var født i Hamborg. I dette Ægteskab var en Søn, GYSBERT BEHAGEN, der blev Direktør i Asiatisk Kompagni, og han havde ovennævnte Søn Joost Johan Behagen, der senere blev Skifteforvalter og Etatsraad paa Sct. Croix.⁸⁴

Fabrikkens Vægring ved at levere Sejldug til de tabgivende Priser bevirkede, at Søetaten i Juni 1778 fik Mangel paa visse Sorter Sejldug, hvorfor de pressede paa for i hvert Fald at faa Restancen for 1775 leveret, idet Fabrikken allernaadigst var blevet fritaget for at opfylde sin Forpligtelse til at levere Restancerne for 1776 og 1777 og samtidig havde faaet tilsagt en Forhøjelse af Priserne paa Sorterne ABC og C+. Det hjalp imidlertid ikke paa Leverancerne fra Fabrikken, der derfor 30. Juni 1778 modtog en Skrivelse fra Søetaten, saalydende:

»Siden D'Herrer Interessentere udi Skrivelse af 4de hujus aldeeles

undskylder sig for at kunne levere de under 3die ejusdem requirerede Sejlduger, som endnu i Aar nødvendig behøves, skal Vi for denne Gang søge at faae dem fra Holland. Men som Os er kommen for Øre, at Fabriqven skal have gjort adskillige Leverancer til Compagnierne og Handelen, hvilken Vindskibelighed altid skulde fornøje Os, naar Holmens Leverancer ikke derved forsømmes, saa maae Vi herved yttre Vores Tanker, at Vi anseer det for en Pligt, som paaligger Fabriqven, ikke at arbejde for andre, førend Holmen først er forsynet med det fornødne«. ⁸⁵

I Oktober s. A. meddelte Søetaten Sejldugsfabrikken, at der til dem var indkommen en Ansøgning om Tilladelse til at anlægge en Sejldugsfabrik enten i eller i Nærheden af Staden, en Ansøgning, som Hans kongl. Højhed Kronprinsen meget understøttede. Der udveksledes nogle lange Skrivelser imellem Søetaten og Interessenterne, hvilke sidste i en lang Skrivelse gjorde Stillingen klar for Søetaten, idet de forklarede, at det var paalagt dem at levere Sejldug for saadanne Priser, hvortil den ikke kunde købes fra fremmede Steder, og at de derfor stedse havde haft Tab af Leverancerne; endvidere beklagede de sig over Konkurrencen fra Sejlmager Brenøe og over de høje Arbejds-lønninger og endte med, ligesom engang Postmester Johannes Rasmussen i Køge havde gjort, at tilbyde Majestæten Fabrikken med de Ord: »Skulle imod Formodning denne af os giorte Forestilling om vort Privilegiums naadigste Haandhævelse ikke have sin forønskte Virkning, tillade vi os allerunderdanigst at forinden saadan Bevilling af Sejldugs Fabrikkes Anlæggelse ved Kiøbenhavn tillades: Hans Kongl. Majt. allernaadigst vilde lade os udbetale hvad denne Fabrik med sit Inventarium koster os, som den nu er, med Hamp, spundet Garn og Forraad af forfærdigede Sejlduger og Andet, da vi samme overlade efter Vurdering af uvildige Mænd«. ⁸⁶ Der skete dog ingen Ændring af Forholdene, Kampen om højere Priser fortsattes.

General-Kommissariatet indrømmede over for General Land Oeconomie og Commerce Collegiet at Fabrikken nu kunde fabrikere lige saa gode Duge som de Hollandske, men tilføjede med et Suk: »Ikke desto mindre foraarsager den Os nye Ubrydeligheder og Vanskeligheder, deels ved at udeblive med Leverancerne naar de højligst behøves, deels ved at opskrue Priiserne«. ⁸⁷

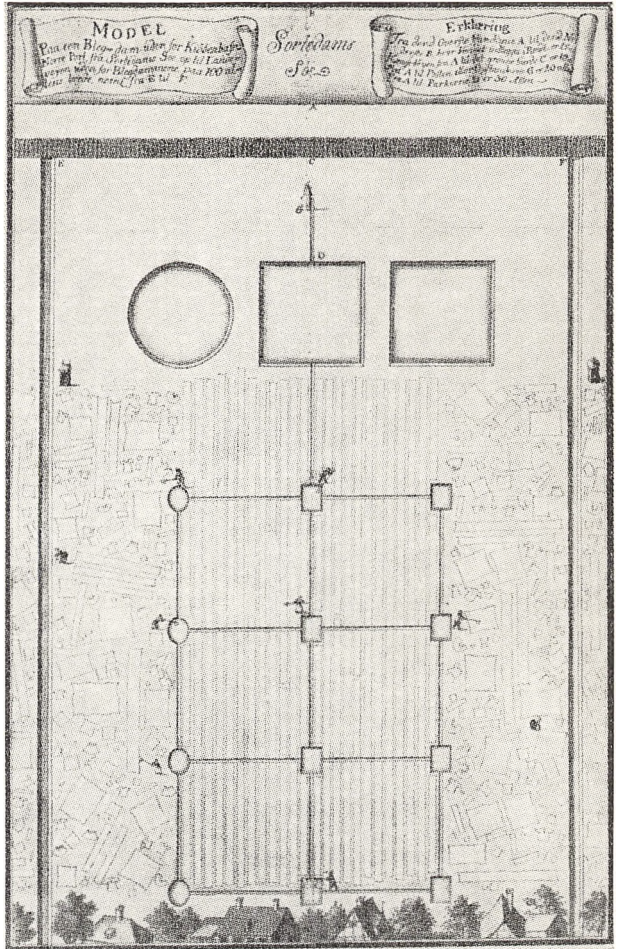
I 1780 havde Søetaten faaet nok af Sejldugsfabrikkens Forhalings-taktik. 28. August indstillede Admiralitets og Commissariats Collegiet til Majestæten, om ikke Sejldugsfabrikkens Privilegium, der udløb med Udgangen af 1782, maatte blive ophævet med Udgangen af det løbende Aar 1780, da Interessenterne ikke opfyldte de ved Privilegiets Erholdelse indgaaede Forpligtelser, idet »de idelig har anholdt om Forhøjelse i Priiserne – leveret slette Vare, hvorpaa Sejlenes liden Styrke og Varighed, som var medgivet Escadren til Middelhavet i 1770, 1771 og 1772 desværre gav al for tydelige Beviser, – og i de seneste Aaringer gjort saa mislige Leverancer, at Holmens Chef i Slutningen af 1778, af Mangel paa Sejldug til Sejl, maatte lade sye Hænge Matter, for at holde Sejlmager Værkstedet i Arbejde – og Søe Etaten i Aarene 1775, 1778 og 1779 /: i hvilket sidste Aar slet intet er bleven leveret :/, har været sat i den Forlegenhed, med Kongl. allernaadigst Tilladelse at forskrive et Quantum af 1578 Ruller udenlands fra, hvorved meere end 30.000 rd. er gaaet ud af Landet ...« Efter saadanne Ord er det ikke at undre, at Kongen resolverede: »at indbemeldte Sejldugs Fabriques monopoliske Privilegium maae ophæves ved dette 1780 Aars Ende«. ⁸⁸

Brenø fik i 1780 Bevilling til at drive sin tidligere uden Tilladelse opførte Sejldugsfabrik, men hans Konkurrence havde allerede i 1779 været og blev i 1780 saa stor, at Sejldugsfabrikken i disse to Aar saa sig udelukket fra Leverancerne til Søetaten. I de følgende Aar blev alle Sejldugleverancer til Søetaten udbudt i Licitation, og den Wodroffske Sejldugsfabrik fik at vide, at den ikke kunde tilstedes anden Adgang til Leverance, end ved de aarlig holdte Licitationer og paa de der fremlagte Konditioner. ⁸⁹

Interessenterne var nu blevet trætte af alle Vanskelighederne og tænkte – som adskillige Gange før – paa at sælge Sejldugsfabrikken. De indrykkede i Adresseavisen Nr. 49 den 23. Marts 1784 et Avertissement, der bekendtgjorde, at Fabrikken vilde blive stillet til Auktion den 21. og 28. April og 5. Maj. Den blev imidlertid først solgt ved en fjerde Auktion den 22. September, efter at der ved 3. Auktion var blevet budt 38.300 Rdl. for Fabrikken med Inventar og Bygninger.

Hammerslaget faldt ved 40.000 Rdl., og Køberen blev – Joost van Hemert & Sønner, d. v. s. Peter van Hemert, der fik udstedt Skøde

Plan af en Blegdam fra det 18. Aarhundrede. I Kanten forneden ses Bebyggelsen ud mod Blegdamsvej. (Samtidig Tegning i Københavns Bymuseum).



paa Sejldugsfabrikken 14. Februar 1785.⁹⁰ Forud for Auktionen var sket følgende: I Adresseavisen 3. Februar 1784 havde Hans Michelsen indrykket en Bekendtgørelse, som han indledte med: »Intet kan være mere krænkende for en god Indretning, intet spilder den gode Credit snarere, end et ondt Rygte – Saaledes er jeg kommen i Erfaring at den Wodroffske Sejldugs Fabriqve uden Vesterport, er af adskillige underkastet den Skiebne, at blive berygtet for at tilvirke slette og ubrugelige Sejlduger«, og saa remser han op, hvor god den har været siden 1774, hvor udmærkede Sejldugene har været og stadig er, og opfordrer

Folk, der skulde tvivle paa hans Sandfærdighed, til at komme ud paa Fabrikken og lade sig overbevise af baade Varer og Dokumenter.

I August – en Maaned før den afsluttende Auktion – indrykkes en Bekendtgørelse fra Det kongl. islandske, finmarkske og færøeske Handels-Compagni, hvori »de Sejlduger, som Inspecteur Michelsen fra Fabriqven uden Vesterport til den kongelige islandske og finmarkske Handel har leveret«, prises for deres Godhed. Indlægget er ledsaget af flere Anbefalinger, deriblandt en fra Brenøe, som ganske kort erklærer: »Ovenmeldte Sejlduger haver sin Rigtighed, som før er anført. Brenøe«. Selv Søetaten deltog med en smuk Anbefaling, hvori anføres: »at bemelte Fabriqves Sejlduger, i Henseende saavel til deri værende meget vel og flittig behandlede Garns skønne Bonitet, som sammes regelmæssige Sortering og solide Vævning, haver alle de Egenskaber, som gode, ja bedste Sejlduger bør at have – at denne Fabriqve producerer saa gode Sejlduger, at vi fra udenlandske Fabriqver ikke have kunnet eller kan erholde samme nær saa gode«, og saa ønsker de dette ypperlige Anlæg Fremgang og Force.⁹¹

Peter van Hemerts Sejldugsfabrik

Man skulde have troet, at netop Peter van Hemert, der kendte Forholdene saa godt, havde faaet nok af Sejldugsfabrikken. Om hans Bevæggrunde siger Hans Michelsen: »Nu maatte enhver falde paa at spørge, hvorfor Hr. Etatsraad von Hemert vilde eene entrere i et Verk, som hidindtil havde havt saa liden Yndest, og saa mange Vanskeligheder at bestride? Men Haabet om eengang at faae en tabt Capital tilbage, og den Forsikring ved Breve fra vedkommende Collegier »at naar Værket kom under een Mand allene, som kunde udføre Fabrikens sande Tary, da skulde al Understøttelse vorde dens Eier skienket«; disse vare Bevæggrundene til Entreprisen«, og saa vilde det have lignet Hr. Michelsen daarligt, om han ikke havde tilføjet: »Den Fremgang, Fabriken under min Forvaltning i Fabrikationsmaaden havde giort til denne Tid, og den Tillid, von Hemert velgrundet satte til min erhvervede Indsigt, har vel og bevæget denne ædle Fædrelands Ven, at vedblive som Eier af Værket. – Af Løvter fra visse formaaende Herrer

maatte jeg og slutte, at Fabriken, under denne værdige Mands egenraadige Bestyrelse, vilde naae sit Maal, – Efter saadanne haabefulde Udsigter købte da Hr. Etatsraad von Hemert denne Fabrik, og neppe var han bleven eene Eier af Værket, førend han, paa Grund af ovenanførte, bragte i underdanigst Forslag de Understøttelses-Midler, som kunde sætte Værket i fuldkommen Drivt. Men det blev ved Ord og Løfter, saa bemeldte Hr. Etatsraad von Hemert blev kied af at bedrive Værket, og angrede, at han havde ladet sig indtale, at entrere i denne landnyttige Fabrik, som saa mat blev understøttet.

Allerede tre Maaneder efter Købet gav van Hemert Inspektør Michelsen Ordre til, at Værket skulde indskrænkes og Væveres og Spinderes Antal formindskes, og samtidig skulde Hampen og andre Materialer tilbageholdes, saa Værket af sig selv blev nødt til at standse. Selv den almægtige Inspektør fik 29. December 1785 sin Opsigelse til næstkommende Flyttetid og Ordre til at afslutte Fabrikens Regnskab ved Aarets Udgang, og fra Nytaar til den Tid, han skulde fratræde. Inspektøren var som lamslaaet: »I Førstningen kunde jeg ei fatte mig – jeg ansaae Opsigelsen som fornærmelig mod min Ære«. ⁹²

Men endnu engang skete Miraklet, Værket kom atter i Gang. 8. Juli 1785 bestilte Holmen 6 nye Prøveruller hos den Wodroffske Sejldugsfabrik, og ligeledes en Rulle af hver Sort hos Sejlmager Brenøe, men da Sejldugsfabrikken endnu 20. December ikke havde indleveret deres Prøveruller, blev Brenøes antaget som Prøver for begges Leverancer til Søetaten; de blev skaaret i Strimler, saa flere Fabrikanter paa een Gang kunde faa en Prøve at levere efter ved den Licitation, der skulde finde Sted den 29. December. Skønt Sejldugsfabrikens Bud ved denne Licitation laa højere, end der var betalt forrige Aar, blev den dog tilbudt denne Leverance af Sejldug for Aaret 1786 og de efterfølgende to Aar, men saaledes, at Søetatens Behov skulde fordeles med Halvdelen til den Wodroffske Sejldugsfabrik og den anden Halvdel til Brenøe. ⁹³

Dette gik Sejldugsfabrikken ind paa, og der oprettedes 28. Februar 1786 en Kontrakt om Levering af det halve Parti svære Sejldug, hvori – som noget nyt – baade Rending og Islæt skulde være af Hamp, og Garnene være totraadede (tvistede), saaledes som det fremgik af Sejlmager Brenøes Prøveruller. I Kontrakten, der omfattede seks Sorter,

blev der giver Forskrifter for, hvor mange Traade der skulde være inden for en 2-Tommers Kvadrat. Nr. 1 skulde saaledes have 80 à 81 Traade i Rendingen og 42 à 43 i Islætten; ogsaa for Vægten blev der givet bestemte Regler, Nr. 1 maatte veje 44 à 44½ Pund, og til Slut fastsattes Priserne, der for Nr. 1 var 23 Rdl., og de øvrige i Forhold hertil.⁹⁴

Ved Udgangen af Aaret 1786 havde Fabrikken 32 Vævestole i Gang og 120 Arbejdere, som boede ved Fabrikken, og desuden nogle hundrede Spindersker uden for denne.⁹⁵ Med denne Arbejdsstyrke paatog Sejldugsfabrikken sig for Aaret 1787 at levere Halvdelen af Søetatens Behov, nemlig:

Nr.	1	100 Ruller
	3	25 Ruller
	ABC	210 Ruller
	C+	266 Ruller

medens Brenøe paatog sig at levere den anden Halvdel. Da Søetaten i Maj samme Aar ønskede 1520 Alen Bomulds-Dug leveret af Sejldugsfabrikken, saa de sig ikke i Stand dertil, og Ordren overgik derfor til Brenøe, endda paa mere antagelige Vilkaar. Inspektør Michelsen tilbød Søetaten en Del Petersborg Dug til Fremstilling af Sække, hvad Holmen afslog under Henviisning til, at Holmen nu selv forarbejdede sine Sække af gammel Sejldug.⁹⁶

Van Hemert havde opnaaet et Laan af Statskassen paa 50.000 Rdl., hvortil Fabrikken tjente til Sikkerhed, derfor skulde Sejldugsfabrikken hvert Aar indsende et Regnskab over Fabrikkens Status. Regnskabsudtoget – for andet er det ikke – findes i Rigsarkivet, udfærdiget af Hans Michelsen og underskrevet af ham med Ordene: »Saaledes vedlægger jeg i Allerdybeste Underdanighed denne Sandfærdige Forklaring over Fabrikens Beskaffenhed ved Aarets Slutning 1787«. ⁹⁷ Som det fremgaar af vedføjede Faksimile, behøver man ikke at være regnskabskyndig for at forstaa, at et saadant Regnskab intet er værd.

Da Hans Michelsen i December 1785 fik sin Opsigelse, begyndte han en Kamp for sin Eksistens: »Nu levede jeg da som en opsagt Bient, og i denne min Forfatning, med megen Sinds Bekymring saae det Øieblik imøde, da jeg skulde træde fra et Embede, som jeg havde

Den sidste Side i Hans Michsens »Sandfærdige Forklaring over Fabrikens Beskaffenhed ved Aarets Slutning 1787«, som han indsendte til Kommercekollegiet. (Rigsarkivet. Kommercekollegiets Sager vedk. Linnedmanufaktur 1735-97).

Nota

1) For nu seest Indtægten de 12. Enden i skt. den 22. Octobris
 ved sid. Afsættelse Compagnie 150
 Og seest de afsluttede 157
 Til sammen 307

2) For nu Tabsgjæret gjennem Indtægten i skt. den 1787
 af alle Carter skt. Linnema 807

3) Den d. 12. Jan. de d. 31. Decbr. 1787. som jeg
 modtogt Kong. Befaling af Edel. raad von Hemert
 i alt om Linnema 1175
 Om Indtægten samt seest neden for 207
 nu 1207

Ligningsmann i den 1787 nu og nu
 afsluttet Indtægten 1105

Resten som jeg seest i Casa 102

Da den 12. Nov. seest jeg fremad i skt. den 1787
 i skt. den 1787 som den 1787 som den 1787
 som den 1787 som den 1787 som den 1787

altommuur
 J. Michsen

forestaaet uden Bebreidelse i 21 Aar – dog troede jeg, at, naar Fabrikken vedblev, vilde min Skiebne deraf meget være afhængig».

Hans første Maal var da ogsaa at gøre sit til, at Fabrikken kunde fortsætte. Ifølge den oprettede Kontrakt skulde som nævnt Sejldugen væves af tottraadet Garn af Hamp, baade som Rending og Islæt, og det bevirkede en stor Forandring i Arbejdsmaaden, der forsinkede Forarbejdningen af den nye Sejldug og samtidig var Aarsag til, at Fabrikken ikke kunde finde Afsætning for de 800 Ruller Sejldug, der var oparbejdet efter de gamle Regler. Brenøe derimod kunde godt levere;

han havde selv forfærdiget Prøverullerne over et Aar forud, og havde derfor allerede Produktionen i Gang. Det lykkedes Hans Michelsen inden for Kontraktens tre Aar at præstere Leverancerne af den ny Dug, hvorfor hans Opsigelse blev udskudt til Sct. Hansdag 1786. 10. Juni dette Aar modtog han et nydeligt Brev fra Joost van Hemert & Sønner, hvori hans Opsigelse blev annulleret, bl. a. med de Ord: »I Betragtning af Deres 21 Aars Tieneste er det os meget angenemt, at Omstændighederne nu igien have forandret sig saaledes, at Opsigelsen af sig selv bortfalder. Vi forhaabe, at saalænge Vi eie Fabriken, og De tillige, som forhen, vedbliver at være paapasselig og troe i Deres Tieneste, skulde ingen Anledning mere være for Dem til Frygt og Uvished om, at udsættes for Deres havende Levebrød,« etc.

Han prøvede ogsaa andre Midler: »For da eengang at bringe denne og andre Fabriker af samme Slags til Fasthed, udtænkte jeg en Halle-Plan for disse«.

Det Udkast som Michelsen 10. April 1786 indsendte til en Halles Indretning var hverken originalt eller nyt. Indenfor Klædeindustrien havde man i mange Aar haft et Generalmagasin med tilhørende Halle, hvor Klædevarerne blev stemplede som Garanti for Kvaliteten.

I den af General Land Oeconomie og Commerce Collegiet i 1773 nedsatte Kommission til Undersøgelse af Sejldugsfabrikkens Forhold og til Ophjælpning af denne, fremkom Kommissionen med et Forslag om, »at der gaaes frem efter sunde fastsatte Regler, og det færdige Arbeide halles og stemples«. Paa Kollegiets Opfordring til General-Kommissariatet om at udnævne kyndige Folk til en Halle, svarede de 23. November 1773, at de ikke kunde fremkomme med noget Forslag, som kunde tjene Sejldugsfabrikken til Forskrift, da der under deres Departement ikke fandtes nogen, der havde den fornødne Kundskab, »det burde og være kyndige Personer i den Metier, som af Os skulde udnævnes at være ved Hallen, og paatrykke deris Stempel, for at kunne observere og Taxere paa det nøjeste Arbeidernes Skjødesløshed eller Forseelse, dømme om Materialiernes Bonité og Behandling og anmelde de mindste Feil, Kludring og Forbædring«.

I en af sine Skrivelser til Hallekommissionen forklarer Michelsen om sit Syn paa en Halle, »ved det Ord Halle forstaaes mere end blot at besigtige en Seildug efter de fastsatte Regler, thi naar en Halle i

hele sit Omfang skal betragtes, saa er det en Indretning, der ikke kan bedrives uden en vis Fond, og denne Indretning maae have sine Mænd, som bedrive Værket efter de fastsatte Love«.

Efter Anmodning indsendte Michelsen sin Halleplan til General Land Oeconomie og Commerce Collegiet i Marts 1786. Der skete dog intet før i Juni Aaret efter, da Kollegiet udnævnte en Kommission paa 11 Medlemmer, lige fra Kammerherre Stibolt og ned til Sejlmager Brenøe, og – sidst, men ikke mindst – Hans Michelsen.

Hallekommissionen samledes første Gang 10. Juni 1787 og derefter to Gange ugentlig til sidst i December, hvorefter Betænkningen indsendtes i Januar 1788.⁹⁸ Der kom imidlertid intet Resultat ud af Kommissionens langvarige Arbejde. Rimeligvis har General Land Oeconomie og Commerce Collegiet haft det samme Syn paa Sagen som General-Kommissariatet, der tidligere havde udtalt: »Det vilde og i visse Maader være til liden eller ingen Nytte, da Vahrene dog maae underkastes den sædvanlige Besigtelse paa Holmen og dermed Prøvernes Conferens«.

Kommissionen gav Michelsen Anledning til mange og lange skriftlige Indlæg, heriblandt: »Regler for Seildugs-Fabriker i Almindelighed« og »Plan til Seildugs-Fabrikers Oprettelse i Staten«.⁹⁹ Han fremsendte ogsaa 9. Oktober 1786 til Gehejmerraad, den Gang første Deputeret i Kommercekollegiet ERNST SCHIMMELMANN en Opstilling over, hvilken Dækning der fandtes i Fabrikken for de af Staten garanterede 50.000 Rdl. og slutter: »Dog Himlen ske Tak! som aabnede mig Adgang til høie Velyndere, der baade vil og kan, ved at tale Fabrikens Tarv, befordre mit Vel; og blandt disse anseer jeg Deres Excellence for min oprigtige Beskytter«.

Gehejmerraad Schimmelmänn paalagde ham, at udarbejde et Forslag, hvorledes en Entreprenør bedst kunde drive den Wodroffske Seildugsfabrik. Det blev en lang Redegørelse, der meget ligner Historien om Konen med Æggene. Den gik ud paa, at en Kapital paa 19.211 Rdl. skulde deponeres i Banken og udelukkende anvendes til at udvide Fabrikens Kapacitet fra dens nuhavende 20 Vævestole til 50 Vævestole i alt.

Første Aar skulde for de omtalte Penge sættes 37 Vævestole i Gang; de vilde første Aar give et Overskud paa 789 Rdl., der saa kunde sætte

3 nye Vævestole i Gang, disse 40 Vævestole vilde i det andet Aar give 4789 Rdl. i Overskud, som i det tredje Aar skulde anvendes til Indkøb af Materialer og Igangsættelse af endnu 4 Vævestole; nu vilde 44 Vævestole i det fjerde Aar give saa stort Overskud, at der i det femte Aar kunde sættes yderligere 6 Vævestole i Gang. Man vilde saaledes efter fem Aars Forløb naa det ønskede Maal, 50 Vævestole, der skulde give en Omsætning paa 30.000 Rdl.¹⁰⁰

Men ligesom det gik Konen med Æggene, gik det ogsaa med Hans Michelsens Plan, den blev ikke bragt til Udførelse, lige saa lidt som Halleordningen han havde ventet sig saa meget af.

Joost van Hemert & Sønner indsaa nu, at Fabrikken ingen Hjælp kunde opnaa og beordrede sidst i Aaret 1788 Indskrænkning i Fabrikationen og Afskedigelse af en Del Vævere. Det skete paa et Tidspunkt, da Fabrikken var i Gang med 37 Vævestole, hvis Antal nu gik ned til 16 – man stiledede mod totalt Ophør. I December 1788 blev alle Fabrikens Funktionærer og Arbejdere lovlig opsagt til Fratrædelse Paaske Flyttedag 1789. Inspektør Michelsen, der nu anden Gang fik sin Opsigelse, fik af Justitsraad Behagen Ordre til at opsiges Folkene og oparbejde Restbeholdningen af Raavarer til Opsigelsesdagen; »ligesom de forskellige Arbejder standsede, gik Arbejderne med taareblændede Øine deres Vei efter Befaling. Endelig kom Lodden til mig, at jeg den 1ste Mai 1789 skulde nedlægge mit Embede«.

Denne Gang var det Alvor med Opsigelsen. 2. Maj 1789 afleverede han Fabrikens Regnskabsbøger til Justitsraad Behagen mod dennes Kvittering og forlod Fabrikken.¹⁰¹

Hans Michelsen havde »efter Venners og Velynderes Raad« allerede 10. September 1788 købt »Taarbech Kroe« for en Sum af 4.500 Rdl. »for at have et Sted at være«. Han solgte 18. Juni 1799 »Taarbechsdahl«, som Kroen nu hed – og Bygningen endnu hedder i Dag – til OLE CLAUSEN for 10.500 Rdl.¹⁰² og flyttede til København, hvor han døde 23. Marts 1803 »af Gigt«.¹⁰³

Lad os gaa lidt tilbage i Tiden til det Tidspunkt, da Inspektør Michelsen efter Ordre og i Overværelse af Justitsraad Behagen afskedigede Folkene paa Fabrikken.

En Dag i Januar 1789 kom Justitsraaden ud paa Fabrikken og havde en Samtale med Inspektør Michelsen i dennes Kontor. Michelsen

sendte Bud efter Mester Elias Wolff og bad Hr. Behagen om at gentage i Mester Wolffs Nærværelse, hvad han havde sagt. Justitsraad Behagen gentog, hvad han nylig havde sagt, og herunder Omtalen af Inspektørens Opsigelse i 1785, om hvilken Behagen nu gentog: »at havde Han gaet ud af sin Tieneste, havde Fabriken nu været i en bedre Forfatning, og det Hemertske Huus sparet en Del Penge«.

To Maaneder senere, i Marts, ansøgte van Hemert Kancelliet, om der maatte blive nedsat en Kommission til at bedømme Inspektør Michelsens Regnskaber, som han ansaa »som et planmæssig Regnskab til Bedrag«. Kommissionen, som blev bevilget, skulde bestaa af Justitsraad STABEL, General-Adjutant STIBOLT og Sejlmager Brenøe, men den traadte aldrig i Funktion. For at rense sin Ære lod Michelsen ved Notarius affordre Generalkvittering for sin Forvaltning af Sejldugsfabrikken, men da van Hemerts Svar ikke var tilfredsstillende for Michelsen, lod han udtage Stævning ved Hof- og Stadsretten for at opnaa denne tillige med Satisfaktion for de ærerørige Udtalelser i Ansøgningen til Kancelliet.

Der synes imidlertid ikke at være sket yderligere i disse Sager. 7. Februar 1791 sendte Politimester HAAGEN en Skrivelse til Mester Elias Wolff, der laa til Sengs paa Fabriken, med ni Spørgsmaal, som han bad denne besvare, for at Dommeren kunde faa et Indtryk af, hvorledes en Mand, der havde kendt og arbejdet sammen med Hans Michelsen over en lang Aarrække, tænkte om hans Regnskabsvæsen og Forhold i det hele taget. I Brevet skriver Haagen: »Det er Dem formodentlig bekiendt, at forrige Inspecteur ved den Wodroffske Seildugs-Fabrik Hr. Michelsen haver indgivet et Skrift, betræffende denne Fabriks Skiæbne«, og endvidere skriver han: »at Hr. Michelsens Regnskaber og Fabrikations-Forklaringer virkelig indeholde Modsigelser og Usandsynligheder, som lettelig kan frembringe en anden Virkning, end den, for hvilken han burde bestræbe sig ...«¹⁰⁴

Det omtalte Skrift, som Hans Michelsen trykte og udgav, var foranlediget af en Artikel i et Tidsskrift »Kritik og Antikritik« Nr. 41 den 31. August 1790. Forfatteren af Artiklen, A.H. Stibolt, havde i 1789 i samme Tidsskrift skrevet om Sejldugsfabrikken: hvorledes den bestod, medens den tilvirkede slette Varer, men blev nedlagt, da dens Varer, takket være Inspektør Michelsens med Møje samlede Kund-

skaber og Indsigt, var lige saa gode som de allerbedste fra England, Frankrig og Holland indførte. I Artiklen skrives nu, at det upartiske og oplyste Publikum vilde være Forfatteren megen Tak skyldig, hvis det, han har skrevet om Sejldugsfabrikken, kunde bevæge Inspektør Michelsen til at udgive en fuldstændig Forklaring om den Wodroffske Fabriks Skæbne.¹⁰⁵

Hans Michelsen, der følte sig beæret, efterkom Opfordringen og udsendte i 1790 »Historisk Oplysning om den Wodroffske Sejldugs-Fabriks Skiebne« som et Forsvar for sin Ledelse af Fabrikken og sin Regnskabsførelse. Den blev i 1791 imødegaaet af en Kommis hos Joost van Hemert & Sønner, W. BRANDT, der optrykte de Antegnelser og Spørgsmaal til Hans Michelsens Regnskab for Aaret 1785, som han mente, Inspektøren ogsaa burde have offentliggjort, »Hvoraf formodentligen Aarsagen til Fabriksens Undergang vil sees uden videre Oplysning«.

Dette Skrift afstedkom endnu en Tryksag fra Inspektørens Haand med Titlen »Virkelige Bilage til min historiske Oplysning om den Wodroffske Sejldugs-Fabriks Skiebne«. Den gamle Fabrikmester Elias Wolff, der som tidligere omtalt var blevet afæsket en Udtalelse om Hans Michelsen, blev skarpt angrebet af Inspektøren, hvad der foranledigede Wolffs Svoger, Linnedværvmester CASPAR KÖHLERT, til at forsvare Elias Wolffs Ære, da denne i Mellemtiden var død. Han udsendte »Opfordring til Inspecteur Hans Michelsen i Torbek for hans historiske Oplysning og Bilage om den Wodroffske Seyldugs Fabriks Skiebne«, Aar 1792.¹⁰⁶ Denne brave, solide Haandværksmester giver paa sin rolige, beherskede Maade Inspektøren klar Besked paa Tiltale, og ender med disse Ord: »Nu vil jeg slippe Dem, stemplet og mærket med Deres Trykfeil, for ikke længere at være ukiendelig til Næstens Skade, ligesom jeg forventer, at De begriber, hvorledes De nogenlunde kjendes af Caspar Köhlert«, og saa aftrykker Köhlert en Anførsel, som Inspektøren har skrevet paa en Kvittering til Elias Wolff: »Saaledes betalt til Dato 1ste Mai 1789 og takker jeg Mester for al hans Hjælp og Bistand i de sidste 3 Aar, som jeg har været uskikket til mit Embeds-Førelse. Michelsen«.

Desværre vil det føre for vidt her at komme ind paa alle de Anker, der rettedes mod Inspektørens Regnskab for 1785, der for det meste er

af teknisk Karakter: om der ikke kunde være kommet flere Ruller Sejldug ud af 1 Sk.pund Hamp end han opgav? om det var rigtigt at Garnerne var svundet saa stærkt ved Kogningen? om der virkelig var gaaet saa megen Sæbe, Slætte, Kul o.s.v. med, som han har opgjort det til? om ikke Udgifterne for Spoling, Kæderending og Islætspoling er opgivet højere end der virkelig er udbetalt? og hvorfor Elias Wolff altid skulde paategne alle Inspektørens Regnskaber, hvad den gamle Mand ikke havde Forstand paa?

Udover de rent tekniske Spørgsmaal var der et Par andre, der blev lagt Vægt paa at faa opklaret, og som derfor medtages her, nemlig: »Om det kan bevises, at de i Regnskabet anførte 8 faste Piger, som i Kost og Løn (foruden Nytaars-Gave og Douceur 12 Rdl.) haver kostet 500 Rdlr., have andensteds existeret, end i Regnskabet?» og »Hvad disse Piger (eller andre Personer i deres Sted) kan for disse 512 Rdl. have i dette Aar bestilt til Fabrikens Nytte?«

Disse Spørgsmaal satte Hans Michelsen i Gang med at udsende et Spørgeskema til de Piger, der havde tjent paa Sejldugsfabrikken, og som han havde Mulighed for at komme i Forbindelse med. De skulde besvare følgende 6 Spørgsmaal, hvoraf Punkt 6 var formet saadan, at det ligefrem lagde dem Svaret i Munden. Af de indsendte Besvarelser lod han fire trykke, hvoraf een – fra en af Michelsens tidligere Stuepiger – begynder:

»Under 30te Augusti i Aar, har Deres Velædelhed fremsat os under- tegnede følgende Spørgsmaale til Besvarelse, nemlig:

- 1) Om vi har tjent paa Seyldugs-Fabriqven Wodroffs Gaard kaldet?
- 2) I hvor mange Aar?
- 3) Hvad Aar vi kom i Tieneste, og hvad Aar vi gik ud af Tienesten?
- 4) Hvor mange Piger der paa den Tid vare Medtjenere, og deres Navne?
- 5) Hvor mange der daglig spiiste ved Deres Folke-Bord?
- 6) Hvad de bestilte? om der ikke altid, foruden Leyekoner, var 5 Piger paa Blegen, 2 Piger bestandig ved smaae Spoelne, hvoraf den ene tillige var Kielderpige, 1 Pige i Kiøkkenet, og Deres egen Stue-Pige?«

Hun bekræftede ligesom de øvrige, at der havde været 8-9 Piger ved Fabrikken. Foruden hende selv havde der været: en Rende pige, 3 Piger til de store Spoler og 3 til de smaa Spoler, »hvoraf den ene tillige passede Udskænkningen af Øl og Brændevin til Arbejderne ved Fabriqven« og en anden, der tillige var Malkepige, samt en Kokkepige.

Af de 7 til 9 Piger, der lønnedes af Fabrikken, og som alle spiste ved Folke-Bordet, var den ene Hr. Michelsens Stuepige, den anden hans Kokkepige (der tillige lavede Maden til de øvrige Piger) og en tredie, en Spolepige eller Rende pige, der passede hans private Udsalg med Udskænkning af Øl og Brændevin.

Til disse Spørgsmaal bemærkede Fabrikmester Elias Wolff efter Anmodning, at »saavidt jeg har hørt, saa skulde Inspecteuren have Tilladelse at holde en Kokkepige, som skulde tillige koge for de andre Piger, hvoraf jeg dog ei veed at have været ved Gaarden flere, end en Kielderpige, som besørgede Udsalget af hans Øl og Brændevin, og imellemstunder spolede, samt desuden undertiden en Rende pige; men siden en Deel Svende maatte lade sig afkorte Spolelønnen i Væverlønnens Betaling, og siden vedstaaende Udgifter ere a parte betalte, saa forstaaer jeg ikke, hvortil de 512 Rdl. ere anvendte«.

Der blev ogsaa spurgt, hvorledes det var muligt, at 2 Heste ved Fabrikken kunde fortære i eet Aar: Havre for 329 Rdl., Hø og Halm for 164 Rdl. ialt for 493 Rdl.? Herpaa giver Michelsen en svævende Forklaring, idet han siger: »Naar Beregneren i sine Bilage Pag. 15 siger, at Hø og Halm til 2 Heste har kostet i Aaret 1785 164 Rdlr., saa glemmer han at nævne 6 Køer tillige, som vare Inspecteuren reglementerede til fri Foering«. Hermed røber han, at hans 6 Køer har haft »fri Foering« paa Fabrikkens Bekostning.

Da van Hemert til Regnskabet for 1788 spørger: »Hvad som berettiger Dem til at anføre Hø og Halm for Deres Køer til Udgift?« svarer han: »Hertil tør jeg troe at have samme Ret for afvigte Aar og den korte Tid, som endnu er tilbage ved dette Sted, som jeg, og Formand i mit Embede, stedse forhen have havt«.

Da han bliver spurgt om »Hvormeget Brænde De og Mesteren kan omtrent aarligen forbruge til Husholdningen, foruden 22 Læs Tørv? derom ville De overlægge et Overslag med hinanden til vores Efterretning?« bliver han van Hemert Svar skyldig: »Vinterens Kulde

er meget ulige, hvilket den nu næsten forløbne Vinter giver Beviis om, altsaa vil det ikke være giørligt med nogen Vished at forfatte det forommeldte Overslag«.

Af de forskellige Spørgsmaal og Svar faar man et ganske godt Indtryk af Inspektørens Vindskibelighed. Foruden 200 Rdl. i Gage om Aaret og en Nytaarsdusør paa 20 Rdl., havde han fri Bolig og Brændsel og Kokkepige, samt en Mængde Frugt fra den store Have. Herudover havde han med eller uden Ret: Indtægt fra sit Øl og Brændevinsudsalg og fri Pasning af dette, samt gratis Foder og Pasning hele Aaret af sine 6 Køer, Høns og Gæs – og dog var det ham ikke nok.

Brandts Spørgsmaal til Regnskabet for 1785 affærdigede Michelsen ved at henvise til »Lovens Beneficium vid. dens 3die Bogs 1ste Cap. 7 Art.« hvorefter han ikke var pligtig at besvare nogen Antegnelse i sit aflagte Regnskab »som ej stricte efter Loven, inden 6 Uger vare giorte«. Da van Hemert selv krævede ham til Regnskab for Aaret 1788 og stillede ham 23 Spørgsmaal, var hans Svar ikke just overbevisende. Derimod havde han en Trumf paa Haanden: Han gør sin Principal opmærksom paa, at siden Fabrikken fik den kongl. Garanti for Banklaanet, havde to indsigtfulde Herrer fra det Kongl. General Land Oeconomie og Commerce Collegium ført en bestandig Kontrol med Fabrikken og Inspektørens Handlinger, ja, de havde tilmed paa det nøjeste efterset hans Regnskabssager, og aldrig havde de haft noget derimod at indvende, men tværtimod »Have de givet alt, saavel Fabriqven i sig selv som Regnskabsvæsenet og dets Rigtighed det fuldkomneste Bifald«. Om Brandts Kritik af Regnskabet for 1785, som dengang var modtaget og anerkendt, skriver Michelsen, at er det virkelig Brandt, der er fremkommet med Antegnelserne, saa har han tabt den Agtelse, han skyldte Etatsraad van Hemert, »thi naar det gaer saa skiødesløst til ved vore Handelshuuse, at de lade deres Betienter hensidde i 3 à 4 Aar ueftersete, saa er det ikke at undre, at saa mange af dem gaee til Grunde og spille Banqverot«. ¹⁰⁷ Det synes, som Rets-sagerne er løbet ud i Sandet, de var ikke rare for nogen af Parterne at faa frem i Offentlighedens Lys.

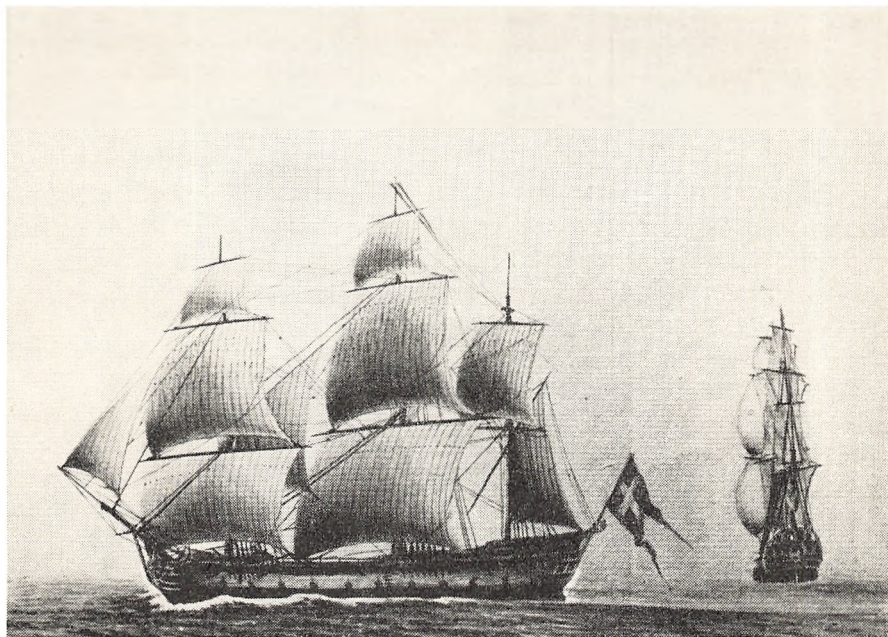
23. Februar 1789 sluttede Kommissariatet Kontrakt med Sejlmager Brenøe om Levering for Aarene 1789–91 af det halve Parti svær Sejldug, som Søetaten skulde bruge, og samtidig forpligtede han sig ogsaa

til at levere den anden Halvdel, saafremt den Wodroffske Fabrik ikke ønskede at entrere i en lignende Kontrakt.¹⁰⁸ Det ønskede van Hemert ikke, han vilde kun paatage sig at levere Halvdelen for det indeværende Aar 1789. Sidst paa Aaret forespurgte Kommissariatet, om van Hemert vilde entrere i Leverancerne for Aarene 1790 og 1791, men fik Afslag, nu skulde det være Slut.¹⁰⁹ I Maj 1790 besigtigede Søetaten den Restbeholdning, som Fabrikken laa inde med. Det drejede sig om i alt 949 Ruller hvoraf 374 Ruller var gangbare Sorter; en Del blev afhændet i Maj og en Del i Juli, og Beløbene herfor afskrevet paa det garanterede Banklaan.¹¹⁰ Først i 1790 standsede Fabrikken helt.

Efter Ordre af Statsminister Schimmelmann blev der ved Vævermester Köhlert – der antagelig har efterfulgt Svogeren som Fabrikmester – indkøbt 100 Sk.pund Hamp i den Hensigt, at Fabrikkens Folk derved for nogen Tid skulde holdes i Arbejde.¹¹¹ Det blev der nu ikke noget af. En engelsk Mekanikus JOHN SMITH, der havde opfundet nogle Spinde- og Vævemaskiner, fik Privilegium i Sommeren 1789 paa at fremstille Bomuld, Klæde, Gulvtæpper, Sejldug etc. Den nedlagte Sejldugsfabrik, der jo var pantsat for store Laan i Kurantbanken, kunde Kollegiet saa nogenlunde disponere over, de henstillede til Smith at træde i Forbindelse med van Hemert om Overtagelse af Wodroffgaard til fri Disposition, men da Smith hellere vilde købe den, blev det ordnet paa den Maade, at Smith kunde laane Pengene af Manufaktur fonden mod Pant i Gaarden, hvorefter Fabrikken i 1790 blev afleveret til John Smith og Købesummen slettet i Banklaanet.¹¹²

Da Smith ikke havde Brug for den indkøbte Hamp, blev Partiet iflg. en kongelig Resolution i November realiseret for Statskassens Regning med et betydeligt Tab.¹¹³

John Smiths Maskinvævnings-Industri holdt ikke, hvad den lovede, saa Kollegiet maatte ifølge Overenskomsten tage Wodroffgaard tilbage. Der meldte sig to Købere, der begge vilde give 10.000 Rdl. for Gaarden. Det blev Justitsraad HARTVIG FRISCH, Direktør for Den grønlandske og færøske Handel, der 1. December 1794 fik udstedt Skøde af Joost van Hemert & Sønner, og hermed var det definitivt Slut med at genoplive Sejldugsfabrikken paa Wodroffgaard.¹¹⁴



Dansk Fregat fra 1700-tallet under fulde Sejl. Som det fremgaar af Billedet var Sejlene sammensyede af lange, men meget smalle Baner Sejldug. Sejldugsbanerne var 52 Alen lange men kun 28 à 29 Tommer i Bredden. (Orlogsmuseet).

Henvisninger

- H. M. Hist. Opl.: = Hans Michelsen: Historisk Oplysning om den Wodroffske Seildugs-Fabriks Skiebne. Kbh. 1790.
- H. M. Bilage = Hans Michelsen: Virkelige Bilage til min historiske Oplysning om den Wodroffske Seildugsfabriqves Skiæbne. Kbh. 1791.
- Brandt. Flere Bil. = W. Brandt: Flere Bilager ved forrige Inspecteur Hans Michelsens historiske Oplysning om den Wodroffske Seildugsfabrikes Skiebne. Kbh. 1791.
- Köhlert: Opfordr. = Caspar Köhlert: Opfordring til Inspecteur Hans Michelsen i Torbek for hans historiske Oplysning og Bilager om den Wodroffske Seyldugs-Fabrikes Skiæbne. Kbh. 1792.
1. København, By og Erhverv. II. 1948. Kjeld Winding: Industriens Opstaaen og Udvikling. S. 339f.
 2. J. H. Schultz: Den Danske Marine 1814-1848. II. 1932. S. 95.
 3. H. M. Hist. Opl. S. 4-11.
 4. Kgl. Ordres og Resol. til Gen. Kommissariatet 1713-1735. Fol. 1063. Nr. 51.
 5. (Stadsark.) Memorialprot. Nr. II. 1723-1727. Fol. 665.

6. Krigskancell. Kgl. Eksp. vedr. Søetaten 1732-1733. Nr. 23.
7. Søkrigskancell. Kgl. Resol. 1732. Nr. 106. S. 362.
8. Samme. 1732. Nr. 131. S. 447.
9. Krigskancell. Kgl. Eksp. vedr. Søetaten 1732-1733. Nr. 23.
10. Samme.
11. Samme.
12. H. M. Hist. Opl. S. 134.
13. Eiler Nystrøm: Frederiksbergs Historie. III. 1953. S. 51-67.
14. Rentekamr. Relations- og Resol.prot. Nr. 64. Fol. 522.
15. Samme. Nr. 69. Fol. 191.
16. I. C. W. Hirsch: Danske og Norske Of-
ficerer 1648-1814. (Ms. i Kgl. Bibl.).
17. Taarnby Birk. Auktionsprot. 1697-1801.
Fol. 107. Tingl. 8. Apr. 1718.
18. Kbh. Rytter Distr. Skøde- og Pante-
prot. Ltr. B 1725-1737. Fol. 113. (Solgt
iflg. Birke-dommer Søren Jacobsen Dejls
Maalebrev af 4. Decbr. 1720).
19. Samme. Tinglæst 1. Juli 1721.
20. Iflg. Højesterets Prot. for 1738 Ltr. A. S.
200. Sag: Peter Welloe ctr. Etatsr. Dree-
sen, skal Peter Wello d.æ. have solgt
Wodroffgaard til Johan Plump 10. Nov.
1733 uden paa dette Tidspunkt at have
ejet den. - Kbh. Rytter Distr. Skøde-
og Panteprot. Ltr. C 1737-1752. Fol. 56.
21. Slægten Plum ved Gerhard L. Grove.
1903. S. 148. - Kbh. Amts Skifteprot.
1738-1753. Fol. 217f.
22. Søkrigskancell. Kgl. Resol. 1735. S. 57.
Nr. 29.
23. Søet. Kgl. Resol. Nr. 216, 5. Aug. 1735.
Nr. 323, 16. Decbr. 1735. Nr. 135, 13.
Apr. 1736. Nr. 82, 2. Apr. 1740. Nr. 2,
4. Jan. 1737. - Danske Mag. 5 Rk.V. 1904.
S. 351, Nr. 147. - General Kommiss.
1713-1735, Fol. 1092, 5. Aug. 1735. -
Fol. 413, 2. Apr. 1740. - Fol. 402, 13.
Apr. 1736. - Fol. 403, 4. Janr. 1737 alle
under Kgl. Ordres og Resolutioner.
24. Danske Magasin. 5. Rk.V. 1904. S. 161,
Nr. 11.
25. Samme. 6. Rk. II. 1916. S. 332, Nr. 7.
26. Samme. 5. Rk.V. 1944. S. 177, Nr. 51. -
Hist. Med. om Kbh. I Rk. IV. 1913-15.
S. 619.
27. Kommercekoll. danske og norske Fore-
still. 1736-1771. Nr. 10.
28. Søkrigskancell. Kgl. Resol. 1736. S. 759.
Nr. 202.
29. Kgl. Ordres og Resol. til Gen. Kommiss-
ariatet 1736-1746. Fol. 417. 26. Oktbr.
1742.
30. Kbh. Amts Skifteprot. 1738-1753. Fol.
217f.
31. Sct. Petri Kirke i Kbh. Begravelsesbog
1728-1767. 4. Feb. 1746.
32. Kbh. Amts Skifteprot. 1738-1753. Fol.
217f.
33. Søet. Kgl. Befal.- og Resol. Prot. 1746-
1752. S. 207.
34. Dansk biografisk Leksikon. XXV. 1943.
S. 447.
35. Grosserer-Societetet 1742-1942. S. 139.
- Hist. Med. om Kbh. 1962. S. 48. -
Søet. Kgl. Befal.- og Resol. Prot. 1746-
1752. S. 539.
36. Dansk biografisk Leksikon. III. 1934. S.
186.
37. Søet. Kgl. Befal.- og Resol. Prot. 1746-
1752. S. 207.
38. (Rigsark.) Seddelreg. Søetaten. Bog-
holderikont. 1710 10/5 Jens Reiersen -
1732 16/4 Terkel Brügmán - 1750 Hans
Top, død 19/11 1776. - Konceptskifte
Etatsr. Brügmán 22. Maj 1755. - Hist.
Med. om Kbh. I. Rk. IV. 1913-15. S. 619.
- Kbh. Rytter Distr. Skøde- og Pante-
prot. Ltr. D 1752-1761. Fol. 221. Nr. 10.

39. J. Ammitzbøll: Meddelelser om Familien Ammitzbøll og Descendenter. 1902. S. 57. – Søet. Kgl. Befal.- og Resol. Prot. 1746-1752. S. 646.
40. Søet. Kgl. Befal.- og Resol. Prot. 1746-1752. S. 585.
41. Kommercekoll. Arkiv. Ind.- og Fabrikfaget vedkom. 1735-1797. Reg. Nr. 632.
42. Søet. Holmens Chef. Memorial Bog 1759-1762. Nr. 8. S. 238.
43. Søet. Kgl. Resol. 1763-1764. S. 8.
44. Samme. S. 811.
45. Kommercekoll. danske og norske Forestill. 1763-1768. Nr. 1357.
46. Søet. Kgl. Resol. 1763-1764. S. 146.
47. Samme. 1767. S. 1020.
48. Søet. Besigtelse Bog 1770-1774. Bog 1. S. 89.
49. Søet. Kommissariats Kontoret. Kopibog Ltr. Z 1771-1773. S. 245.
50. Samme. S. 492.
51. Samme. S. 477 og 492.
52. Samme. S. 468.
53. Søet. Ekvipagemesteren. Indkomne Sager. Besigtelsessager 1772. Nr. 66.
54. Søet. Kommissariats Kontoret. Kopibog Ltr. Z 1771-1773. S. 477.
55. Samme. S. 492.
56. Samme. S. 516. – General Ld. Oeconom. og Comm. Coll. Copie Prot. Danske Sekretariat 1773-1774. S. 50. Nr. 134 og S. 52. Nr. 136.
57. H. M. Hist. Opl. S. 127 og S. 12.
58. Søet. Kommissariats Kontoret. Kopibog Ltr. Z 1771-1773. S. 630.
59. Samme. S. 631.
60. H. M. Hist. Opl. S. 14.
61. Samme. S. 154.
62. Søet. Kommissariats Kontoret. Kopibog Ltr. Z 1771-1773. S. 635. – Søet. Ekvipagemesteren. Indkomn. Sager. Besigtelsessager 1773. Nr. 43.
63. H. M. Hist. Opl. S. 127-28.
64. Søet. Kommissariats Kontoret. Kopibog Ltr. Æ 1773-1776. S. 94.
65. Samme. S. 124.
66. Samme. S. 182.
67. Samme. S. 207.
68. Samme. S. 490.
69. Samme. S. 351.
70. Søet. Kommissariats Kontoret. Kopibog Ltr. Æ 1773-1776. S. 357. – H. M. Hist. Opl. S. 18.
71. Søet. Kommissariats Kontoret. Kopibog Ltr. Æ 1773-1776. S. 458.
72. H. M. Hist. Opl. S. 16-17.
73. Kbh. Ryt. Distr. Skøde- og Panteprot. Ltr. D 1752-1761. Fol. 221. – Christoph. Giessing: Jubel-Lærere 2. Del, 1. 1781. S. 318.
74. H. M. Hist. Opl. S. 17.
75. Frederiksberg Kirkebog 1736-1777: 28/4. 1769, 16/4 1771 og 24/7 1772.
76. Søet. General-Kommissariatet. Kopibog Ltr. Ø 1776-1779. S. 45.
77. Samme. S. 85.
78. Samme. S. 77.
79. Samme. S. 229 og 263.
80. Gl. Matrikul-Reg. Øster- & Nørrebro (Gl. Matr. Nr. 75) S. 102. – Johs. Ph. Weilbach: Blade af Sejl-, Flag- og Kompasmagerlaugets Historie 1591-1741-1941. 1941. S. 13.
81. H. M. Hist. Opl. S. 129-132.
82. Samme. S. 125-126.
83. Kbh. Rytter Distr. Skøde- og Panteprot. Ltr. E 1776-1782. Fol. 754.
84. Danmarks Adels Aarbog LVIII. 1941. Behagen. – Vilh. Lorenzen: Grosserer-Societetet 1742-1942. 1942. S. 139.
85. Søet. General-Kommissariatet. Kopibog Ltr. Ø 1776-1779. S. 312, 394 og 412.
86. Kommercekoll. Arkiv. Ind.- og Fabrik-

- faget vedkom. 1735-1797. Reg. Nr. 589: Sejldugsfabrikker.
87. Søet. General-Kommissariatet. Kopibog Ltr. Ø 1776-1779. S. 610.
88. Søkrigskancell. Kgl. Resol. 1780. Bog 194. S. 524.
89. Søet. Correspondance Prot. pro Anno 1784. S. 249. Nr. 329.
90. Kbh. Rytter Distr. Skøde- og Pante-prot. 1782-1786. S. 146.
91. Kjøbenh. Adresse-Contoires Efterretn. Nr. 150. II. Aug. 1784.
92. H. M. Hist. Opl. S. 23-26.
93. Søet. General Kommissariatets Correspondance Prot. pro 1786. S. 25.
94. Søet. Contractbog 1782-1789. S. 178.
95. Københavns Vejviser 1787. S. 193.
96. Søet. General-Kommissariatet. Correspondance Prot. pro Anno 1787. S. 20, 131, 144 og 324.
97. Kommercekoll. Arkiv. Ind.- og Fabrikfaget vedkom. 1735-1797. Reg. No. 589: Om Sejldugsfabrikker.
98. H. M. Hist. Opl. S. 28-31, 34-36 og 191. - Søet. Kommissariats Kontoret. Kopibog Ltr. Æ 1773-1776. S. 38 og 67.
99. H. M. Hist. Opl. S. 81 f. - Søet. Kommercekoll. Arkiv. Ind.- og Fabrikfaget vedkom. 1735-1797. Reg. Nr. 589. Bilag 3.
100. H. M. Hist. Opl. S. 161, 166-68.
101. Samme. S. 42-45.
102. Kbh. Rytter Distr. Birks Skøde- og Panteprot. Ltr. F 1787-1791. Fol. 523. - Samme Ltr. J 1799-1802. Fol. 57.
103. Holmens Kirke. Begravelsesprot. for Skibskirkegd. 1795-1805. I. Apr. 1803.
104. H. M. Hist. Opl. S. 26-27, 48-49. - Köhlert: Opfordr. S. 26.
105. Kritik og Antikritik. 1789. Atter ikkun Tanker. I. Kap. Tanker om Aarsagen til vor Tids høie Vexel-Cours. S. 6. - Samme. 1790. Nr. 41. Atter ikkun Tanker. S. 635.
106. De 4 Pjecer findes i Original i Det kongl. Bibliotek og som Faksimilekopi i Frederiksberg Kommunebiblioteker.
107. Brandt. Flere Bil. 1791. S. 23, 35-55. - Köhlert: Opfordr. S. 16, 29-31.
108. Søet. General-Kommissariatet. Contractbog 1782-1789. S. 330.
109. Søet. General-Kommissariatet. Correspond. Prot. for 1789. S. 66 Nr. 112 og S. 403 Nr. 663.
110. Samme for 1790. S. 168 Nr. 280, S. 235 Nr. 365 og S. 265 Nr. 410.
111. Kommercekoll. Arkiv. Ind.- og Fabrikfaget vedkom. 1735-1797. Reg. Nr. 589: Om Sejldugsfabrikker.
112. Eiler Nystrøm: Frederiksbergs Historie. III. 1953. S. 61-62.
113. Kommercekoll. Arkiv. Ind.- og Fabrikfaget vedkom. 1735-1797. Reg. Nr. 589: Om Sejldugsfabrikker.
114. Eiler Nystrøm: Frederiksbergs Historie. III. 1953. S. 62.

Da Frederiksberg havde sit eget sporvejsvæsen

Træk af den frederiksbergske sporvogns- og omnibustrafiks historie

Af SVEN RØGIND

DET ER betegnende for den interesse og kærlighed, hvormed hovedstadens befolkning ved midten af det gamle århundrede omfattede Frederiksberg, og navnlig alt hvad der grupperede sig om haven, runddelen og Allégade, at de første ansøgere om tilladelse til at anlægge sporvejslinier i København, cand. theol. PETER LARSEN og løjtnant CHR. FR. GARDE, åbenbart begge betragtede det at skabe en forbindelse mellem København og Frederiksberg som det mest fornødne. Det er usikkert, om GEORG CARSTENSEN, hvis navn har været nævnt i denne sammenhæng, nærede planer om personligt at gå ind i sporvejsbranchen, men under alle omstændigheder havde han i hvert fald også blik for en sådan forbindelseslinies trafikale betydning.

Det skyldtes ikke, at Frederiksberg kommune på det pågældende tidspunkt var særlig tæt bebygget eller særlig tæt befolket. Ved folketællingen i 1860 talte kommunen ca. 8.000 beboere mod Københavns kommunes ca. 155.000 (og Gentoftes ca. 3.700). Størstedelen af kommunen havde endnu et landligt præg, selv om byggespekulanter allerede var begyndt at operere i kvarteret omkring Gl. Kongevejs indre del, hvor der i Schönbergsgade, Danmarksgade (dengang Ørstedsgade) og Vodroffs Tværgade (Schowsgade) opførtes etagehuse af tarvelig beskaffenhed. Endnu i begyndelsen af 1870erne lå der ved Frederiksberg Allé store åbne marker, hvor nu Kingosgade og Engtoftevej findes, og det samme var tilfældet på den Egholmske ejendom, der lå på den modsatte side, og på hvis areal Martensens Allé og Madvigs Allé er opført. Københavns Sporveje er i besiddelse af et erindringsskrift, som en pensioneret konduktør overrakte sporvejs-

direktøren i 1913 ved sporvejenes 50-års jubilæum. Efter hans fremstilling var Frederiksberg Allé dengang »meget hyggeligere med små villaer med omliggende haver, store skyggefulde træer og dybe grøfter på begge vejsider. Forlystelsesetablisementet »Alhambra« optog hele firkanten mellem Hauchsvej og Alhambravej ud til Gl. Kongevej. Lige overfor kunne man hver sommer se køer og lam græsse.« Af W. H.s lille bog fra 1866 om »Frederiksbergske Tilstande« fremgår det også, hvor mange byggegrunde der var til rådighed i 1850erne og 1860erne, da det indre Frederiksbergs villaveje langsomt begyndte at tage skikkelse.

Havde Frederiksberg ikke i så høj grad haft ry som udflugtssted på sommersøndage, ville man da næppe så tidligt have tænkt på at føre en sporvejslinie derud, selv om forfatteren af det netop nævnte skrift synes at være af den formening, at Frederiksbergs beboere havde »en stærk tilbøjelighed til at ville køre«. Med lidt forargelse i stemmen minder han om, at der kører 12 omnibusser under betegnelsen »Frederiksberg« og indtil 20 sporvogne til Frederiksberg (det sidste var nu nok en overdrivelse), og at desuden talrige drosker og andre køretøjer i sommertiden tjener bravt på at befare Frederiksberg-Ruten. Det må dog nok først og fremmest ses i lys af den tiltrækningskraft, som dels de frederiksbergske idyller, dels det frederiksbergske forlystelsesliv udøvede.

Forøvrigt havde driftige vognmænd længe forinden sporvejsplanernes fremkomst set de befordringsmuligheder, der frembød sig her og i Københavns og Frederiksbergs omegn, og fundet ud af, at det måtte kunne lønne sig at anskaffe vogne indrettet til persontransport i større stil end det lod sig gøre ved benyttelse af drosker (sådanne havde man haft fra 1820erne). Vognmændene havde i tankerne det nymodens køretøj, som benævntes omnibus, og som kendtes fra mange af kontinentets og Englands større byer.¹

Til adskillelse fra den kaperkørsel af gammel oprindelse, som navnlig foregik i sommermånederne, og som hovedsagelig havde Dyrehaven som mål, skulle omnibuskørsel baseres på faste afgangstider, regelmæssig drift og ensartet betaling. Det ser ud, som om de første forsøg på at drive passagertrafik under denne form blev gjort i begyndelsen af 1840erne. I maj 1841 fandtes der i hvert fald en bekendt-

gørelse i det københavnske privilegerede »Adressecomptoirs Efterretninger« om, at en med 4 heste forspændt omnibus i pinsedagene afgik fra Møntergade nr. 128 (hvor vognmanden åbenbart havde sin virksomhed) kl. 6 morgen til Sorgenfri, hvorfra den returnerede til Østerbro for derfra at køre til Charlottenlund. Efter pinsen tilrettelagdes kørslen således, at vognen først kørte en morgentur til Sorgenfri og derefter kl. 11 formiddag afgik fra Møntergade til Frederiksberg. Bekendtgørelsen indeholdt intet om, ad hvilke veje man kom derud, eller hvor endestationen var (det har formentlig været enten Frederiksberg Runddel eller Allégadekrydset), og mærkeligt nok siges der heller ikke noget om tilbageturen. Under alle omstændigheder var der imidlertid for første gang stillet offentlige befordringsmidler til rådighed for den frederiksbergske befolkning. Den pågældende hverdag efter pinsen 1841 er derfor en mærkedag i det frederiksbergske trafikvæsens historie.

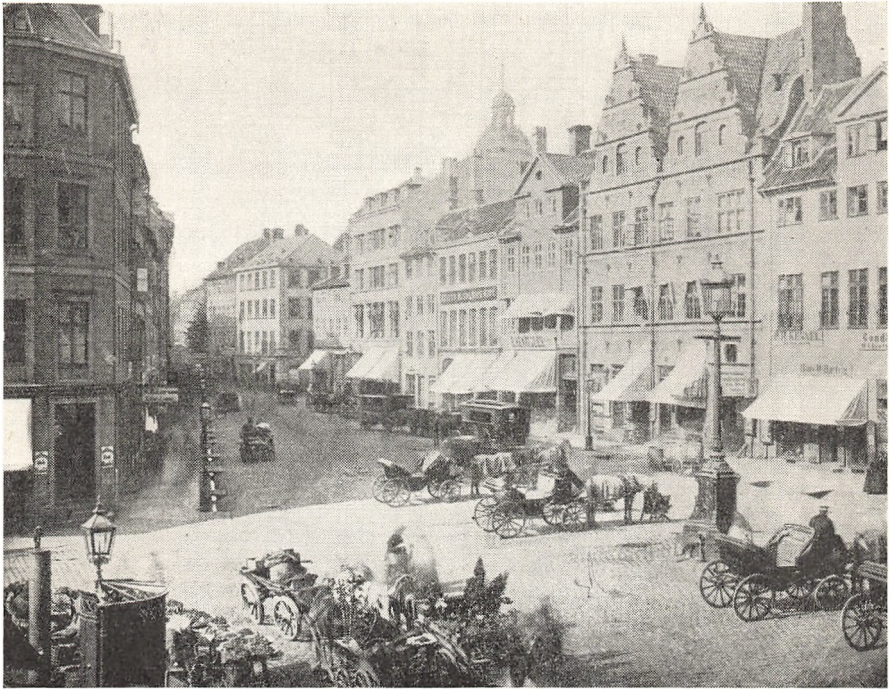
Selv om kommunen i begyndelsen af 1840erne kun havde ca. 2.400 faste beboere, må der antagelig have været behov for planmæssig omnibuskørsel, siden køreplanen allerede året efter udvides »efter fleres forlangende«, som det hedder i annoncen herom (det skyldtes måske for en del den lyst til at køre, som i henhold til den ovenfor nævnte forfatter skulle besjæle frederiksbergerne). Der kørtes nu kl. 8 til Frederiksberg og derfra tilbage til Møntergade kl. 9 og igen kl. 11 med tilbagekørsel kl. 12. Om eftermiddagen afsendtes der en teatervogn kl. 4, som kl. 5 førte teatergængere til Det kgl. Teater (spilletiderne må have været anderledes dengang). »Efter Comedien« kørtes der tilbage til Frederiksberg, hvorfra vognen returnerede kl. 10.15 aften. Det tilføjedes, at vognen, når der blev givet forestillinger på »Moerskabs-Teatret«, kørte »til og fra samme«. Da turen hertil formentlig tidsmæssigt faldt sammen med teaterturen til Kongens Nytorv, må ejeren nu have haft i det mindste to omnibusser til rådighed. Der nævnes stadig ikke noget om vejstrækning eller endestation, men da det sidstnævnte teater lå i Frederiksberg Allé, har Frederiksberg Runddel nok været rutens endepunkt. Det stemmer også med, hvad A. EBERLIN i sin bog: »Frederiksberg« siger om trafikforholdene i 1840erne. Efter hans oplysninger at dømme skulle omnibusserne have kørt »nogle få gange om dagen« fra Amagerterov til Frederiksberg Runddel. Senere iværksattes

der efter Eberlin's fremstilling »regelmæssig omnibuskørsel helt ud gennem Frederiksberg by og tilbage til København«. Det må åbenbart ikke være faldet i alle frederiksbergeres smag, eftersom der klagedes over, at »den landlige ro forstyrredes« ved lyden af omnibuskonduktørens hornsignaler (folk må have været meget følsomme dengang). Signalerne tjente til at kalde passagererne til og anvendtes navnlig af teatervognenes personale.

Ved at eftergå de i den foran nævnte »Adressecomptoires Efterretninger« (Adresseavisen) indrykkede bekendtgørelser i de følgende år kan man se, at der efterhånden indsættes flere og flere vogne, således at der køres hver fulde time til og fra Frederiksberg. Det varede da heller ikke længe, før den vognmand, der havde gjort begyndelsen, havde fået adskillige konkurrenter. Ved midten af 1840erne figurerer i avertissementerne en række omnibusser kendetegnet ved fantasifuldt valgte navne som »Solen«, »Napoleon«, »La Dame rouge«, »Figaro«, »Løven«, »Nordstjernen«, »Fortuna«, »Königin Margrethe« m. fl., idet man dengang ikke var kommet ind på at nummerere vognene (lokomotiverne på vor første jernbanelinie fra København til Roskilde bar også navne, men havde dog tillige numre). Der skal på den tid have været ialt 30 i drift,² og der kunne da nu oprettes et temmelig omfattende linienet, der dagen igennem betjentes mere eller mindre hyppigt. Bedst stillet i så henseende synes Frederiksberg at have været, idet der foregik en ret livlig omnibustrafik fra Amagertorv eller Kongens Nytorv gennem strøggaderne til Vesterbro og Frederiksberg.

I løbet af det næste tiår var man kommet så vidt, at der på Frederiksberggruten afgik vogn fra Amagertorv hver halve time fra kl. 8.30 morgen til kl. 11.30 aften, på søn- og helligdage dog først fra kl. 10 formiddag. Befordringsprisen var 8 skilling, men efter »bomtid« og på søn- og helligdage steg den til 12. Det var længe den stærkest trafikerede omnibuslinie. Til Nørrebro, Blegdamsvejen og Østerbro afgik der (fra Graabrødretorv) kun nogle få gange om dagen en omnibus, til Lyngby kunne man komme ad flere ruter (udgående fra henholdsvis Gothersgade og Kongens Nytorv), men antallet af ture var dog alt i alt beskedent. For Amagers vedkommende indskrænkede kørslen sig til en enkelt tur dagligt fra Store Torvegade til Dragør.

Selv om den frederiksbergske befolkning således var trafikmæssigt



Omnibusser udenfor de Bohn'ske vognes endestation på Amager Torv.
(Fotografi. Københavns Bymuseum).

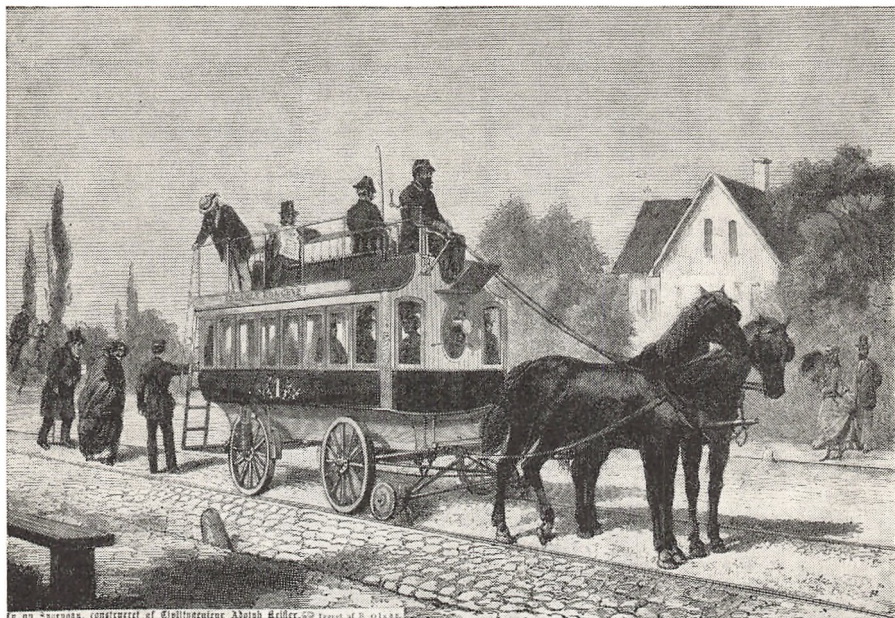
begunstiget, måtte passagererne fra og til Frederiksberg ligesom passagererne på de andre omnibusruter affinde sig med, at de første omnibusser var temmelig umagelige at køre i, og at det ikke blev bedre af, at tidens gader og veje som regel var i en tarvelig forfatning, hullede og ujævne og enten sølede eller støvede og for gadernes vedkommende belagt med toppede brosten. Omnibus-indehaverne kunne ganske vist ikke gøre for, at køreturene allerede af den grund blev noget af en prøvelse, men materiellet havde unægteligt også sine mangler at dømme efter, hvad der fremkom i aviserne. De fleste vogne var så smalle, at passagererne stødte knæene sammen, og når der skulle være plads også til torvekurve, store pakker og måske endda hunde, blev resultatet en højst ubehagelig sammenstuvning.³ Først henimod slutningen af 1850erne anskaffedes der til Amager Torv-Frederiksberg-ruten nogle mere komfortable vogne, hvis kuskeseade var placeret ovenpå, således

at passagererne fik det lidt rummeligere, men også disse omnibusser skulle fremføres på vejbaner af den omtalte beskaffenhed.

Set mod denne baggrund er det forståeligt, at forslag om at overføre jernbanesystemet til byernes gader og veje, således at den lokale passagertrafik afvikledes ved hjælp af vogne, der løb på skinner, modtoges med velvilje og interesse, fordi man derved opnåede at få en jævnt glidende og næsten lydløs vognbevægelse (hvis skinnernes kvalitet da tillod det). Sporvejsdriften havde også den fordel, at hestene kunne magte større vognheder med mindre kraftudfoldelse.

Der var imidlertid lang vej fra forslag til virkeliggørelse. De to foran nævnte pionerer indsendte koncessionsansøgninger henholdsvis i 1855 (Peter Larsen) og 1857 (Garde), men da det hele i så høj grad havde nyhedens karakter, anså myndighederne det for nødvendigt at underkaste planerne en grundig ransagelse, før man tog stilling til dem. Efter 3 års forløb lykkedes det dog Larsen at opnå de interesserede kommunalbestyrelses anbefaling, og i november 1859 fik han som den første herhjemme en kongelig eneretsbevilling til at anlægge og drive en sporvej fra Vesterport til Frederiksberg. Atter var Frederiksberg således i forgrunden ved valget af bestemmelsessted. Det var Larsens hensigt at benytte nogle af ham selv konstruerede vogne, der i det ydre fremtrådte som omnibusser, men som kunne gøre fyldest som sporvogne, idet de kunne løbe på skinner ved hjælp af et ved kuskesædet anbragt styrehjul, der nedsænkedes i rillen på en midterskinne (der krævedes altså tre skinner). Hvis de løftedes op igen, kunne vognen vige ud fra skinnelegemet og køre som omnibus.

Det kunne altsammen lyde meget tiltalende, men Larsen evnede ikke at realisere sine planer inden udløbet af den toårsfrist, som indenrigsministeriet havde fastsat i koncessionen. Det blev derfor Garde, der skaffede København og Frederiksberg den første sporvejslinie. I henhold til et nyt andragende fra hans hånd (af 1860) skulle der anlægges »en hestebane med enkelt spor« og samme sporvidde som den i 1856 åbnede Korsørbane. Den skulle gå fra Frederiksberg Runddel ad Vesterbrogade, Philosophgangen og Stormgade til Højbro og videre ad Holmens Kanal til Kongens Nytorv og Sct. Annæ Plads. Derfra skulle den ad Bredgade føres til Østerbro og fra Trianglen ad Strandvejen til Tårnbæk.



Den Larsen'ske omnibus-konstruktion har utvivlsomt mindet om den af ingeniør Keifler (se teksten side 105) senere udformede, der benyttedes af Frederiksberg Sporvejselskab. Billedet viser en af dette selskabs vogne på Gl. Kongevej. (Træsnit. Illustr. Tidende, 1871-72).

Det var et stort foretagende at binde an med, og Garde magtede da heller ikke at bringe det til udførelse. Som på andre områder af dansk erhvervsliv måtte der tilvejebringes kapital og hentes teknisk assistance ude fra, og det blev da et engelsk selskab ved navn *Copenhagen Railway Company Ltd.*⁴, ved hvis oprettelse i juni 1863 C. F. TIETGEN var medvirkende, der løste opgaven. Det skete etapevis, idet selskabet, der arbejdede forbløffende hurtigt, i oktober 1863 havde strækningen fra Vesterbros Ravelin til Frederiksberg Runddel færdig, hvorefter driften her påbegyndtes den 22. oktober. Der medgik kun to måneder til færdiggørelse af sporarbejderne på strækningen ind gennem byen, og fra den 25. december kørte vognene da fra Frederiksberg Runddel til Sct. Annæ Plads over Halmtorvet (den nuværende Rådhusplads), Slotsholmen og Kongens Nytorv. Så varede det imidlertid også næsten 2 år, inden fortsættelsen til Østerbro kunne tages i brug, og man derved havde skabt stamlinien i det københavnsk-frederiksbergske

sporvejsnet (linieføringen svarede omtrent til den nuværende linie 1). Anlægsarbejdet gav anledning til, at Jernporten ved indgangen til Frederiksberg Allé fjernedes efter dertil indhentet samtykke fra indenrigsministeriets side. Det bevirkede, at »den koncederede sporvej i en mindre krum linie end fastsat kunne føres fra Vesterbro ind i Alléen«, som det hed i den ministerielle resolution.

Allerede i slutningen af juni måned 1863 var de første vogne ankommet fra Birkenhead i England, og de svarede fuldt ud til forventningerne, som heller ikke var små, idet selskabet havde stillet magistraten i udsigt, at »vognene, der mageligt kunne rumme 44 passagerer indvendigt og udvendigt, skulle gøres efter det for nærværende tid mest bifaldte mønster. De skulle være gjorte af det bedste materiale og arbejde og males i den bedste stil af karet-maling. De skulle have smukke fløjls-hynder, nette solskærme og lamper udvendigt og indvendigt. Endelig skulle de være forsynet med trapper ved hver ende og have tilstrækkelige bremses, signaler og anstalter til at spænde hestene for begge ender af vognene«.

Der leveredes i første omgang 8 af de 11, som ialt skulle være til disposition, og det må have været rigeligt, eftersom den køreplan, der trådte i kraft den 22. oktober 1863, kun bød på afgang i begge retninger hver time – fra Vesterbro fra kl. 9 morgen, fra Frederiksberg Runddel kl. 9.30, således at der kun skulle indsættes en enkelt vogn. Sidste vogn afgik kl. 9.30 aften fra Runddelen. Søgningen var navnlig i begyndelsen, da alle skulle se og helst også prøve det nye befordringsmiddel, så stor, at kompagniet må have haft al mulig opfordring til at indsætte ekstravogne. Efter avisernes beretninger at dømme har der rådet almindelig tilfredshed. Vognenes »gode konstruktion« omtales, og kørslen karakteriseres som »jævn og behagelig« (i modsætning til omnibuskørslen). Om tilstrømningen på åbningsdagen hedder det, at »store skarer lige fra formiddagen drog ud ad Vesterbro til Frederiksberg for at tage sporvognen i øjesyn«, men de færreste fik lejlighed til at få sig en køretur. Der var så mange kørelystne, at »vognen knapt havde sat sin fragt af ved endestationerne, førend de 36 indvendige og udvendige pladser allerede var besat igen«. Det fremgik heraf, at vognene ikke havde slet så stor en befordringskapacitet som anført overfor magistraten. De havde plads til 18 passagerer indeni og lige så mange



Frederiksberg Allé med en af de overdækkede to-etagesvogne, der kørte på linien til Østerbro. (Efter tegning af PAUL FISCHER 1892).

ovenpå, men de sidste var oprindelig ubeskyttede, hvilket stærkt formindskede tagpladsernes brugbarhed. Senere overbyggedes disse tagpladser, som derved blev anvendelige – eller i hvert fald nogenlunde anvendelige – også i dårligt vejr. Yderligere var der på bagperronen 3 ståpladser og hos kusken i hvert fald 2.

Det kostede 4 skilling at køre strækningen fra Vesterbro til Frederiksberg Runddel, og for samme takst kunne man senere køre i modsat retning fra Vesterbro til Sct. Annæ Plads, således at betalingen for hele turen fra Frederiksberg dertil blev 8 sk. Som kvittering leverede konduktørerne små messingtegn. De afløstes snart af papirbilletter, der sad i ruller i messingcylindre. Ejendommeligt nok vender de små metaltegn nu efter 100 års forløb tilbage, idet Københavns Sporveje i efteråret 1964 vil gå over til at anvende sådanne (efter svensk mønster betegnet »poletter») som rabatmærker.

Antagelig har man snart måttet gå over til at forøge driftshyppigheden, som unægteligt også var højst beskeden. Da vognparken foreløbig omfattede 8 vogne, og man havde engageret 8 kuske og 8 konduktører, skulle man også have mulighed for at gøre det. Heste kunne man utvivlsomt skaffe sig i fornødent omfang, idet man hos vognmænd lejede det antal, man havde brug for. Selskabet havde da til en begyndelse ikke egne stalde, hvilket medførte, at kuskene om morgenen måtte afhente hestene hos de pågældende vognmænd og om aftenen bringe dem tilbage. Det betød et ikke ganske ringe tillæg til en iforvejen lang arbejdsdag. Denne ordning bestod dog kun få år.

Desværre ligger Københavns Sporveje ikke inde med fartplaner fra de første virksomhedsår, og i Adresseavisen findes der kun undtagelsesvis bekendtgørelser fra sporvejselskabets side om driftsmæssige forhold. Således får man i juni 1865 at vide, at der 1. pinsedag vil afgå vogne fra Frederiksberg Runddel fra kl. 4 morgen til kl. 11 aften »på sædvanlig måde« til Sct. Annæ Plads og Grønningen (åbenbart må en del af strækningen Sct. Annæ Plads – Østerbro være taget i brug allerede på det tidspunkt), men der siges intet om, hvad der forstås ved ordene »sædvanlig måde«. Samme år udsendtes der imidlertid for første gang en »Kjøbenhavns Fører« med undertitlen: »Lomme-Veiviser for Rejsende«, og heraf fremgår det, at såvel sporvejslinien Frederiksberg – Sct. Annæ Plads, der endnu var hovedstadens eneste, som omnibuslinien Frederiksberg – Amagertorv trafikeredes hver $\frac{1}{4}$ time. Det betegnede et stort fremskridt i forhold til de i 1863 gældende køreplaner, der i hvert fald for sporvognenes vedkommende næppe fik en ret lang levetid.

Hvis det stigende transportbehov ikke af sig selv havde fremkaldt en forøgelse af driftshyppigheden, måtte den konkurrence, som omnibusvognmændene påførte sporvognene, i høj grad have opfordret sporvejselskabet dertil. Ikke alene kørte sporvogne og omnibusser side om side på strækningen Frederiksberg Runddel – Halmtorvet, men der fandt også omnibuskørsel sted ad andre frederiksbergske veje end Frederiksberg Allé (i første række ad Gl. Kongevej), hvorved omnibusdriften kom til at berøre flere kvarterer. Det giver måske en del af forklaringen på, at den, efter hvad der oplyses i W.H.s foran omtalte bog, i særlig grad kunne glæde sig ved den frederiksbergske be-

folknings bekvæmhed. Selv om sporvognene var et langt mere bekvemt transportmiddel, synes de på Frederiksberg-ruterne benyttede omnibusser at have hævdet sig ganske godt, takket være »vognenes jævnlige fornyelse og gode udstyring samt flinke og opmærksomme conducteurer«. Æren herfor tilskrives »entrepreneuren«, vognmand H. P. BOHN, der synes at have nydt en ikke ringe popularitet, og som åbenbart spillede en ret fremtrædende rolle i det københavnsk-frederiksbergske trafikliv. Det kunne se ud, som om han også har betjent Valby, der dengang kun havde ca. 1.600 indbyggere, men som havde en vis betydning dels som forsyningsområde for København («Valby-koner» solgte æg og fjerkræ m. v. på Gl. Torv),⁵ dels som udflugtssted for københavnernes. Der har dog antagelig kun været tale om enkelte ture dertil.

I 1867-Vejviserens real-register anføres det, at der fra ejendommen Amagertorv 12, som Bohn ejede, og hvor der var indrettet ventelokaler, afgik omnibusser til Frederiksberg ad tre ruter: gennem Alléen, ad Vesterbrogade forbi Slotskroen og ad Gl. Kongevej, og at der yderligere gik vogne til Valby og til »Sygehjemmet«, hvorved utvivlsomt skal forstås »Kjøbenhavns Sygehjem«, der opførtes ved Rolighedsvej i 1857. De sidste må formentlig have kørt ad Gl. Kongevej og derfra ad Bülowvej, der var ved at få betydning som færdselsåre, efter at staten i årene 1856-58 havde opført Veterinær- og Landbohøjskolen. Der var også ved at rejse sig et villakvarter på arealerne mellem Bülowvej og H. C. Ørstedes Vej. Forøvrigt gjorde man sig allerede dengang tanker om at skabe en forbindelseslinie mellem Vesterbro og Nørrebro, efter at Platanvejen og Christiansholmsvejen (den senere Nyvej) var blevet anlagt.

Det var dog næppe omnibus-konkurrencens skyld, at det engelske sporvejselskab trods velvillig indstilling fra befolkningens og myndighedernes side og trods pæne driftsresultater havde vanskeligheder ved at financiere det ret omfattende anlægsarbejde, som udkrævedes for at føre sporvejen videre til Østerbro og ad Strandvejen til Tårnbæk overensstemmende med koncessionens ordlyd. Allerede i 1865 gik selskabet da ved Tietgen's mellemkomst over på danske hænder. Der stiftedes et selskab, *Kjøbenhavns Sporvei-Selskab*, med det formål at overtage dets rettigheder og forpligtelser. Det nye selskab skulle søge

snarest at tilendebringe anlægsarbejdet, idet man ikke var kommet længere end til Lille Vibenshus. Man opgav forøvrigt snart at føre linien så langt ud som til Tårnbæk. »Slukefter« ved Hellerup (opkaldt efter et gammelt traktørsted) valgtes som endepunkt. Selskabet virkede imidlertid også på andre fronter, idet man anlagde forgreninger fra linien gennem byen, hvilket også Frederiksberg kom til at nyde godt af. Den lille Korsgadelinie, der gik fra Tivoli til den gamle Klampenborg-jernbanestation ved Gyldenløvesgade og derfra førtes videre ad Ewaldsgade, Thorupsgade og Korsgade til Griffenfeldsgade, der dengang hed Parcelvejen, berørte vel kun periferisk Frederiksberg, men den var dog ikke uden betydning for beboerne ved Ladegårdsvejen (Åboulevarden) og i kommunens nordlige dele. De havde den i hvert fald i nærheden af deres hjem, hvis de ville benytte sporvogn til og fra de indre bydele (den forlængedes efter kort tids forløb til Kongens Nytorv). Derimod gik den i 1868 oprettede »Sorte Hest«-linie på et ikke ganske kort stykke på frederiksbergsk grund, idet den førtes fra Halmtorvet ad Vesterbrogade forbi gæstgivergården »Sorte Hest« til Pile Allé og ad denne til Frederiksberg Runddel. Så vidt det kan ses, kom selskabet tidligt ind på at lade vognene til Østerbro fra Runddelen afgå skiftevis ad Alléen og ad Sorte Hest, således at der fra hjørnet af Værnedamsvej, hvor de to linier mødtes, blev »halvt mellemrum« mellem afgangstiderne på den resterende strækning (til Lille Vibenshus, senere til Slukefter).

Også forbindelsen mellem Valby og København havde interesse for frederiksbergerne, da de omnibusser, der besørgede persontransporten, passerede Pile Allé og Vesterbrogade, men der har næppe været trafik nok til at bære en blot nogenlunde hyppig kørsel. I en forlystelsesannonce i Adresseavisen i 1869 om »fastelavnsløjer i Valby kro« hedder det ganske vist, at der hver time afgik en omnibus (hvorhen?), men muligvis har det kun været ved denne særlige lejlighed. I 1870erne synes Valby-omnibuslinien i hvert fald at have haft aftagende betydning, siden det københavnske sporvejselskab, der i mellemtiden havde overtaget driften, traf bestemmelse (1874) om at inddrage de vogne, der kørte til Grønningen, hvor endestationen var. Derefter skulle der kun køres mellem Valby og Frederiksberg Runddel. Det er uvist, hvor længe denne linie er blevet holdt i drift, men den har under alle



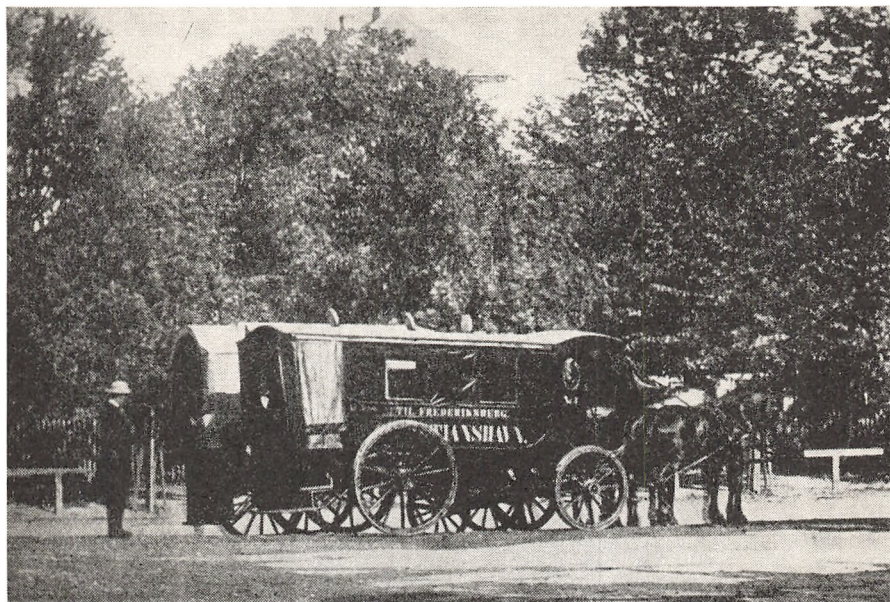
Vesterbros Passage i 1880erne med det københavnske sporvejselskabs toetagesvogne i gadens østlige side med Panoptikonbygningen og Tivoli og det frederiksbergske selskabs omnibusser i den modsatte side. Antagelig har den bageste af de to sporvogne, der kører i retning mod Frederiksberg, hørt til Korsgadelinien, der i den første tid trafikeredes med toetagesvogne (mærket med et stort N på overbygningen). Det viste sig imidlertid, at søgningen ikke svarede til forventningerne, og man gik derfor over til at anvende eenetagesvogne på denne linie. (Fotografi: Privateje).

omstændigheder ikke tilfredsstillet Valby-befolkningen, eftersom en kreds af borgere i Valby i foråret 1874 udsendte en trykt opfordring til aktietegning i et trafikelskab, der skulle drive omnibuskørsel mellem Valby og København. Det gøres her gældende, at »det har vist sig som et føleligt savn, at omnibuskørslen mellem Valby og København er ophørt, skønt den med en til forholdene passende drift vistnok ville kunne betale sig og endog give overskud«. Det angives som aktietegningens mål at skaffe penge nok til anskaffelse af to omnibusser og en charabanc. Med henblik herpå sattes den nødvendige kapital til 8.000 Rd. Der foreligger ikke noget nærmere om, hvad der kom ud af det, men der er åbenbart blevet oprettet en omnibusforbindelse til København, siden det af trafikkalendere fra 1880erne fremgår, at der gik om-

nibusser fra Valby langs Søndermarken til Vesterbrogade med Halm-torvet som endestation. Driften var ikke særlig intensiv, idet der kun kørtes hver anden time i begge retninger fra kl. 7.30 eller 8 morgen (takst 20 øre for hele strækningen).

Den nævnte »Lomme-Veiviser for Reisende« synes at have udfyldt en mission, eftersom den kommer igen år efter år. Dens oplysninger om Københavns offentlige befordringsmidler er ganske vist ikke særlig detaljerede og muligvis heller ikke helt pålidelige, men med dem som kilde kan det dog ses, at Frederiksberg allerede i 1860erne har haft et i forhold til beboelsetætheden ret udviklet trafikvæsen. Som omtalt kørtes der i 1865 på sporvejslinien ad alléen hvert 15. minut (til Lille Vibenshus), og samtidig afgik der med samme interval omnibusser fra Frederiksberg til Amagertorv ad en af de foran angivne ruter – ad Alléen, ad Pile Allé og Vesterbrogade og ad Gl. Kongevej.⁶ I det følgende år bekendtgør vognmand Bohn, at hans vogne nu ville afgå hvert 7. minut fra Amagertorv til Frederiksberg, hvilket formentlig skal forstås således, at vognene efter tur kørte ad en af de tre Frederiksberg-ruter, således at hver af dem har haft 21 minutters drift. Samtidig trafikeredes Sygehjemmet (ad Gl. Kongevej og Bülowvej) og Valby, foruden at den driftige vognmand sendte omnibusser fra Amagertorv til Nørrebro, Østerbro og Amager.

Når der bortses fra sommersøndagenes særlig store trafikbehov, må det næsten have været mere end nødvendigt under almindelige forhold. Der er også grund til at tro, at det store opbud, som omnibusvognmanden præsterede, må ses i lys af den uvilje, som planerne om at indføre sporvejsdrift i København vakte i vognmandskredse, og som tilskyndede vognmændene til at træffe modforanstaltninger. Således søgte deres forening i 1865 gennem en petition til Københavns kommunalbestyrelse at hindre, at der etableredes flere sporvejslinier. Det ville borgerrepræsentationen på ingen måde høre tale om. Sporvognene var til så stor nytte for befolkningen, at kommunalbestyrelsen ikke med rimelighed kunne modsætte sig udvidelser. Under debatten faldt der forøvrigt udtalelser om, at omnibusvognmændene først havde sat deres takster ned, da de blev udsat for sporvejselskabets konkurrence. Det kunne tyde på, at man mente, at det burde være sket før. Hvorledes det end forholder sig hermed, havde vognmand Bohn og de



Omnibusser på Frederiksberg Runddel tilhørende Frederiksberg-Christianshavnruten.
(Fotografi. Frederiksberg Kommunebiblioteker).

andre vognmænd, der drev omnibuskørsel på hovedstadens grund (f.eks. vognmand M. LARSEN, der opretholdt en rute Christianshavn – Frederiksberg med afgang hver time i begge retninger), ingen anden udvej, hvis de ville hævde sig overfor sporgvognene. Kun ved at strække sig længst muligt driftsmæssigt og takstmæssigt kunne de gøre sig håb om at hindre passager-fracfald og måske endda skaffe sig forøget søgning.

Da der ikke er bevaret eksemplarer af 1867-årgangen af den lille vejviser, kan det ikke ses, om Bohn også i 1867 har ladet sine vogne afgå fra Amagertorv så hyppigt som hvert 7. minut. Muligvis har det ikke svaret regning, for i 1868-vejviseren angives det, at vognene kører hvert 10. minut, hvilket dog også var særdeles respektabelt. Til gengæld førtes de nu fra Amagertorv videre til Toldbodvej, hvor de i en årrække fik endestation. Det vides ikke, om Bohn har været med til at træffe beslutning herom, idet han må være afgået ved døden i slutningen af 1867 eller begyndelsen af 1868. I hvert fald figurerer vogn-

mandsenke E. C. BOHN i 1868 som ejer af Amagertorv 12. Hun har muligvis haft ondt ved at holde stillingen, og fra 1869, da sporvejsnettet var blevet forøget med de omtalte sidelinier, og Nørrebro desuden havde fået en sporvejslinie, der førte til Kongens Nytorv, bliver konkurrencen med sporvognene hårdere. Det var formodentlig en følge heraf, at hun som indehaver af omnibus »Frederiksberg«, som de Bohnske vogne kaldtes (navnet var påmalet omnibussens sider), i februar 1869 foretager en ret kraftig takstnedsættelse. Endnu i 1871 var der »omnibuskontor« i den omtalte Amagertorv-ejendom, men i det følgende år omtales det ikke i Kraks vejviser. Det hænger formentlig sammen med, at Frederiksberg i 1872 havde fået sit eget sporvejselskab, der var stiftet med det formål at drive omnibuskørsel ad Gl. Kongevej og Vesterbrogade til Halmtorvet og derfra gennem strøgaderne til Kongens Nytorv. Dermed havde Bohn's virksomhed som omnibus-entreprenør (for at tale i tidens sprog) mistet sin eksistensberettigelse, men iøvrigt førtes vognmandsforretningen videre. Den bestod til langt op imod vor tid og nød stor anseelse.

Nogle år forinden (i 1869) havde Kjøbenhavns Sporvei-Selskab afkøbt den på Frederiksberg bosatte vognmand O. V. BRUUN en af ham oprettet omnibusforretning, der rimeligvis var identisk med den, der blev drevet af *Det frederiksbergske Omnibus-Interessentskab*. Det fremgår af nogle optegnelser om de københavnsk-frederiksbergske sporvejes historie, som findes i *Københavns Sporveje's* varetægt, at der bestod et sådant, uden at det dog nærmere oplyses, hvem der havde grundlagt det, og hvornår det var sket. Det er sandsynligt, at Bruun har haft noget at gøre med det (han var måske ovenikøbet lederen), da der vel næppe har bestået to frederiksbergske virksomheder med omnibuskørsel som formål. Han beboede også, da det københavnske selskab trådte til, en ejendom i Allégade, hvor der var staldplads til 75 heste. Ejendommen ejedes af en hofbager ved samme navn, og den erhvervedes af sporvejselskabet i sammenhæng med overtagelsen af omnibusforretningen. Der siges i de nævnte optegnelser intet om, hvilke ruter interessentskabet drev, men af papirer vedrørende det frederiksbergske sporvejselskab (beroende i Rigsarkivet) ses det, at en rute ad Falkoner Allé, Rolighedsvej og Bülowvej hørte med til det Bruun'ske foretagende. Han har vistnok tillige haft en Valbyrute.

Den nævnte Allégadeejendom omfattede også en bygning, som betegnedes vognremise, og som antagelig har rummet omnibusser (tilsyneladende førte der ikke spor ind til den). Allerede i 1869 tager sporvejselskabet fat på at forlænge staldbygningen, skønt det samme år havde fået tilladelse til at opføre stalde til 150 heste i tilslutning til sit remiseanlæg i Frederiksberg Allé. Det havde i 1864 erhvervet en langstrakt og smal grund beliggende mellem den senere anlagte Frydendalsvej og Frederiksberg Kirkegaard og opførte her en vistnok ret primitiv »vognskuursbygning« af træ.⁷ I 1881 erstattedes denne af en grundmuret remisebygning af væsentlig større format (4 indkørselsspor i stedet for 2). På det tidspunkt lå der ikke længere stalde på remisegrunden. Rimeligvis har selskabet samlet hele det frederiksbergske hestehold i Allégade 21, hvis staldbygninger udvidedes flere gange. Remisen i Frederiksberg Allé benyttedes også under den elektriske drift. Den nedlagdes først i 1927, da sporvejsdriften i Alléen afløstes af omnibusdrift.

Efter at det københavnske sporvejselskab havde overtaget omnibuslinierne, nævnes ejendommen Allégade 2 som afgang- og hovedstation. Herfra kørtes der hvert 20. minut til Toldbodvej dels ad Alléen, dels ad Gl. Kongevej. Efter et par års forløb ophørte kørslen ad Frederiksberg Allé, der formentlig også måtte betragtes som ret overflødig, da sporvognene nu afgik hvert 5. à 10. minut enten ad Alléen eller via Sorte Hest. Om Valbylinien, der ligeledes førtes til Toldbodvej, også havde 20 minutters drift, vides ikke, da de nævnte optegnelser intet siger om driftshyppigheden på denne strækning.

Også Bülowvejlinien må være blevet videreført af sporvejselskabet, eftersom det fremgår af den del af optegnelserne, der handler om *Frederiksberg Sporvejselskab's* tilblivelse og første virksomhedsår, at selskabet den 1. oktober 1872 »optog den af Kjøbenhavns Sporvei-Selskab nedlagte omnibuskørsel ad Falkoner Allé, Rolighedsvej og Bülowvej«. Nedlæggelsen fandt først sted med udgangen af september samme år, og selskabet må da have holdt den Bruun'ske rute i gang fra overtagelsesdagen i 1869. Et vidnesbyrd om, at den har eksisteret, afgiver også Frederiksberg kommunalbestyrelses forhandlinger. Da der fremkom ansøgning om koncession på den omtalte sporvejslinie ad Gl. Kongevej, foranledigede kommunalbestyrelsen, at der i koncessionen indsattes en bestemmelse om, at koncessionshaveren skulle være

forpligtet til, hvis »den bestående omnibusrute« ad Gl. Kongevej, Bülow'svej, Rolighedsvej og Falkoner Allé skulle ophøre som følge af etableringen af sporvejsdrift ad Gl. Kongevej, at sætte en omnibusrute i gang på de samme veje og køre lige så hyppigt, som man hidtil havde gjort.

Det vides blot ikke, hvorledes driften har været tilrettelagt. Hvis vognene har kørt »i sløjfe« fra Gl. Kongevej og tilbage til denne gade igen (ved Allégadekrydset), må de antagelig skiftevis være blevet ført i retningen Bülow'svej–Rolighedsvej–Falkoner Allé og i den modsatte retning med Allégadekrydset som udgangspunkt. Vognene må dog også have haft ophold et eller andet sted på ruten, da der skulle finde hesteskiftning sted, og mandskabet skulle have en hvilepause. Der tales nogle gange i annoncer i Adresseavisen om det nævnte Sygehjem som en afgangsstation, og hertil havde også vognmand Bohn som omtalt ført en af sine omnibuslinier. Således bekendtgør sporvejselskabet i foråret 1872, at der »indtil videre vil afgå vogn fra Sygehjemmet kl. 8,40, 9,40, 10,40 o.s.v. hver fulde time og i modsat retning fra Toldbodvej kl. 8,37, 9,37, 10,37 o.s.v.« Hvis selskabet endnu på dette tidspunkt skulle betjene hele »firkanten« Bülow'svej, Rolighedsvej, Falkoner Allé og tilbage til byen ad Gl. Kongevej, ser det mærkeligt ud, at specielt Sygehjemmet fremhæves. Eftersom selskabet i det hele ikke havde held med sin omnibusdrift, har det antagelig indstillet kørslen ad Falkoner Allé og givet vognene endestation ved Sygehjemmet, men det har åbenbart været tænkt som en midlertidig ordning, da det helst ville frigøre sig helt for Bülow'svejlinien. Det lod sig dog bevæge af en »opfordring fra beboerne« til at fortsætte nogen tid endnu, men i september 1872 meddeler det i Adresseavisen, at ved månedens udgang måtte det være forbi. I annoncen tales der om »befordring med omnibusser gennem byen ad Gl. Kongevej og Bülow'svej og Smallegade«. Det er uklart, hvad der menes hermed. Det kan udlægges, som om der kørtes såvel ad Bülow'svej som ad Gl. Kongevej–Smallegade (måske med hver anden vogn den ene vej og hver anden den anden), men det kan også betyde, at vognene kørte ad Bülow'svej, Rolighedsvej og Falkoner Alléen til Smallegade og et stykke ud ad denne gade. Noget nærmere herom kan ikke ses af »Lomme-Veiviseren« for 1872, der slet ikke omtaler disse ruter.

Tanken om at gøre Gl. Kongevej og Smallegade til sporvejsgader

var dukket op allerede i slutningen af 1860erne, efter hvad der kan ses af Frederiksberg Kommunalbestyrelses forhandlinger. Der forelå i november 1868 et koncessionsandragende fra kaptajn BRUMMER og ingeniør CASSE, der ville anlægge og drive en sporvej fra Halmtorvet ad Gl. Kongevej til Fasanvejen. Samtidig ville det københavnske sporvejs-selskab, som åbenbart må have haft forkærlighed for Frederiksberg, åbne en linie fra Vesterbros Ravelin forbi Trommesalen og ad Gl. Kongevej til »Frederiksberg By og Runddel« (den skulle da være ført ad Allégade).

Kommunalbestyrelsen så i og for sig gerne, at Gl. Kongevej fik sporvej, men ville ikke give den ene ansøger fortrin for den anden. Iøvrigt pegede man på, at der måtte finde en gadeudvidelse sted ved Bagerstræde, hvor ejendommen »Capellet« åbenbart beskar gadearealet. I februar 1869 kommer Brummer og Casse igen, og de erklærer sig villige til at foretage den ønskede gadeudvidelse, hvorefter kommunalbestyrelsen bestemte sig til at give deres andragende en anbefaling med på vejen. Medvirkende hertil var formentlig den omstændighed, at sporvejselskabet havde gjort ophævelser over de fordringer, som man havde ment at burde stille.

Historien melder intet om, hvad de to ansøgere derefter foretog sig, og allerede ved kommunalbestyrelsens næste møde forelå der et andragende fra civilingeniør A. KEIFLER, der i adskillige år havde været på færde for at erhverve tilladelse til at drive en kombineret sporvejs- og omnibusrute fra Halmtorvet ad Gl. Kongevej til Allégade eller Smallegade. Han havde flere gange fået afslag, men denne gang mødte han en venligere stemning, og da også Københavns kommunalbestyrelse, der skulle udtale sig, fordi den projekterede linie gik over københavnsk terræn, var villig til at anbefale, lykkedes det ham omsider at erhverve den attråede koncession (i juni 1872). Han overdrog den til et til udnyttelse af koncessionen stiftet aktieselskab: *Frederiksberg Sporvejselskab* med en kapital på 135.000 Rd., idet han dog betingede sig at blive ansat som teknisk leder (ritmester C. A. HANSEN udnævntes til »direktør for hestevæsenet og administrationen«). Det var vel også naturligt, at Keifler knyttedes til selskabet i den angivne egenskab, eftersom han på lige fod med den foran omtalte cand.theol. PETER LARSEN gik ind for at vælge et system med omnibusser, der kunne køre på

skinner. Det skete ved hjælp af styrehjul med flanger, der nedsænkedes i sporlegemet. Til adskillelse fra det Larsen'ske projekt ville Keifler dog anvende et hjulpar, således at det ikke var nødvendigt at anbringe en midterskinne. Hans ansættelse blev ikke af lang varighed. Allerede i 1873 brød man med ham, fordi anlægsarbejdet ikke var blevet udført overensstemmende med den afsluttede kontrakts ordlyd og forøvrigt heller ikke tilendebragt rettidigt (også personlige forhold synes at have spillet ind). Det førte til en retssag, som Keifler tabte.

Det Keifler'ske system havde utvivlsomt sine praktiske fordele, men det kom ikke til anvendelse noget andet sted på hovedstadens område. Det skyldes rimeligvis, at interessen for omnibuskørsel i det hele var svindende, fordi sporvognene fremstod som den nye tids symboler og ansås for at være omnibusserne langt overlegne som befordringsmidler. Keifler havde heller ikke, da han under sin jagt på sporvejskoncessioner havde haft held til i 1866 at opnå tilladelse til at anlægge og drive den foran omtalte Nørrebrolinie (der blev en ren guldgrube), stillet forslag om at bruge sporomnibusser. Også ved den lejlighed afstod han forøvrigt fra selv at udnytte koncessionen. Han overlod den straks for den ganske nette sum af 10.000 rigsdaler til en ingeniør og en brolægningsinspektør, der igen lod den gå videre til et nyt aktieselskab: *Nørrebroes Sporvejselskab*.

Skønt det frederiksbergske sporvejselskab ikke havde sin sporstrækning i Smallegade og på Gl. Kongevej færdig, da Kjøbenhavns Sporvei-Selskab »sprang fra« for Bülow'svejliniens vedkommende, måtte det for at undgå en afbrydelse af kørslen på Bülow'svej, Rolighedsvej og Falkoner Allé, der ville have været i strid med kommunalbestyrelsens ønsker, indsætte vogne på denne rute. Det rådede imidlertid den 1. oktober 1872 kun over siger og skriver to omnibusser. Det kan derfor ikke have kørt ret mange ture om dagen ad Bülow'svej, da hovedlinien ad Gl. Kongevej og Strøget dog først og fremmest skulle trafikeres. Allerede efter en måneds forløb lysnede det, idet man takket være leveringen af en tredje omnibus blev i stand til at lade en vogn afgå hver time fra Rolighedsvejkrydset, medens Smallegaderuten måtte nøjes med kørsel hver anden time. Begge ruter førtes over Halm-torvet til Kongens Nytorv. Det virker lidt forvirrende, at der tales om Rolighedsvejkrydset som afgangssted, eftersom der i henhold til det

foran fremførte skulle drives omnibuskørsel også ad Falkoner Allé. Muligvis foreligger der en forveksling med Allégadekrydset.

I mellemtiden arbejdedes der med at nedlægge spor i Smallegade og på Gl. Kongevej, og det gik så hurtigt fra hånden (selv om ingeniør Keifler efter det anførte ikke gjorde sin skyldighed), at man den 22. december 1872 kunne begynde at køre på skinner til Trommesalen. Til at trafikere sporstrækningen havde man erhvervet 10 sporomnibusser af den Keifler'ske type, og selskabet blev derved i stand til at præstere 20 minutters drift på hovedlinien fra Smallegade til Kongens Nytorv, hvorfra den førtes ad Store Kongensgade til hjørnet af Dronningens Tværgade. Fra Trommesalen, hvor sporet ophørte, kørte vognene på stenbro til Halmtorvet og videre gennem Strøget som almindelige omnibusser.

På Bülowvejlinien, som ikke havde skinner, var der derimod 3 kvarters interval mellem vognene, der iøvrigt ikke førtes ad helt den samme rute som hovedliniens vogne. Der kørtes til Halmtorvet ad Alhambravej, Frederiksberg Allé og Vesterbrogade og fra Halmtorvet ad Vestergade, Skindergade og Skoubogade til Vimmelskafte og Højbroplads og videre gennem St. Kirkestræde og Lille Kongensgade til Kongens Nytorv. Denne mærkelige snoede linieføring, der må have givet en temmelig sendrægtig kørsel, blev vistnok snart ændret til den mere regulære, som var gældende for Smallegade-omnibusserne. Efter »Lomme-Veiviseren«s oplysninger for 1873 trafikerede Frederiksberg-selskabet to ruter, den ene gik fra Smallegade 42, hvor hovedstationen med vognremiser og stalde var beliggende, ad Gl. Kongevej og strøgaderne til Kongens Nytorv og hjørnet af Dronningens Tværgade, den anden ad Falkoner Allé, Rolighedsvej og Bülowvej til Gl. Kongevej og derfra på samme måde som den første til Dronningens Tværgade. Endestationen måtte forøvrigt snart flyttes herfra til Kongens Nytorv, da »ingen af beboerne ville have vognene holdende udenfor deres huse« (jfr. Københavns Sporvejes optegnelser).

De to ruter må have haft stærk søgning, siden der allerede i 1873, hvis man kan tro den lille vejviser, afgik en vogn hvert 5. eller 10. minut fra hver endestation. Det er muligt, at man på hovedlinien har kørt hvert 10. minut, men det lyder usandsynligt, at man på sidelinien ad Bülowvej efter så kort tids forløb skulle være gået fra kørsel hvert

45. minut til kørsel hvert 10. minut eller endnu hyppigere. Der savnes også stadig efterretninger om, hvorledes kørslen på Bülowvej og videre ad Rolighedsvej og Falkoner Allé tilbage til Gl. Kongevej (og i modsat retning) foregik.

Der er således adskillige tvivlsspørgsmål, som Sporvejenes optegnelser ikke giver svar på, og desværre forefindes det frederiksbergske selskabs regnskaber fra de første driftsår ikke i Sporvejenes samling af regnskaber og årsberetninger fra hestedriftens tid. Selv om de kunne fremskaffes, ville de forøvrigt næppe have været videre vejledende, da man dengang ikke knyttede en egentlig årsberetning til regnskabet, men nøjedes med at bringe lidt trafikstatistik og fremføre nogle »notitser«. I denne skikkelse foreligger i hvert fald regnskabet for året 1880, som er det ældste af de bevarede. De statistiske oplysninger består i en oversigt over passagerantallet i driftsårene 1878, 1879 og 1880, men der sondres ikke mellem hovedlinien og Bülowvejlinien. I det sidstnævnte år havde der imidlertid fundet en væsentlig forandring af linieføringen sted, idet Falkoner Allé-strækningen var blevet skåret fra. Det var blevet resultatet af en aktion, som selskabet havde rejst for at blive fri for at drive »sløjfe-kørslen« ad Falkoner Allé, Rolighedsvej og Bülowvej, der synes at have været lidet rentabel for ikke at sige direkte tabbringende. Det delte således skæbne med det københavnske selskab, der drev linien fra 1869 til 1872.

Selskabet fandt forståelse hos Frederiksberg kommunalbestyrelse, der var den nærmest interesserede part indenfor de offentlige myndigheders rammer, men kommunalbestyrelsen mente dog at måtte »forbeholde sig sin erklæring« for så vidt angik Bülowvej, hvilket bevirkede, at selskabet – meget mod sin vilje – måtte opretholde omnibus-trafik ad Bülowvej og Rolighedsvej. Under kommunalbestyrelsens overvejelser havde det bidraget til at mildne eventuelle betænkeligheder, at der var kræfter i gang for at tilvejebringe grundlag for at anlægge en sporvejslinie ad Falkoner Allé og Jagtvejen fra Frederiksberg Runddel til Nørrebros Runddel med en sidelinie ad Rolighedsvej, Ladegårdsvej og Gyldenløvesgade til Halmtorvet. Der var al udsigt til, at tanken herom ville blive gunstigt modtaget i indenrigsministeriet, eftersom begge de interesserede kommuner var villige til at anbefale, at en sådan sporvejslinie oprettedes.

Mærkeligt nok indeholder det frederiksbergske selskabs 1880-regnskab ikke et ord om, hvad der var foregået (muligvis har det været genstand for omtale i det savnede regnskab for 1879), men indirekte kan det ses, at rutenettet er blevet formindsket. Det oplyses nemlig i de til 1880-regnskabet hørende »notitser«, at længden af den hele tur fra hovedstationen i Smallegade til Kongens Nytorv var ca. 7.000 alen, hvoraf 4.800 var forsynet med spor, men kørtes der »ad Bülowvej« blev distancen ca. 7.500 alen, altså en forlængelse med 500 alen. En opmåling på et gadekort viser, at det må have været ensbetydende med, at Bülowvej-vognene må have kørt til et punkt på Rolighedsvej, sandsynligvis Rolighedsvejkrydset, for derfra at vende tilbage ad Bülowvej til Gl. Kongevej og Kongens Nytorv, idet man derved kommer op på en linielængde af ca. 7.500 alen. Af en passagerstatistik, som findes i en ny petition fra selskabets side om fritagelse for at køre på Bülowvejlinien, fremgår det også, at det må have forholdt sig således. Der skelnes i denne statistik mellem passagerer fra Rolighedsvej og passagerer fra Bülowvej, og det forudsætter dog, at vognene kørte på Rolighedsvej. I petitionen, som fremkom i 1884, og som er stilet til indenrigsministeriet, gør selskabet sig store anstrengelser for at overbevise ministeriet (og kommunalbestyrelsen, som skulle udtale sig om andragendet) om det urimelige i at opretholde sidelinien ad Bülowvej og Rolighedsvej, som fremstilles som et smertensbarn for selskabet. »I 12 år (siden 1872) har Frederiksberg Sporvejselskab båret det store tab, der er opstået ved i gennemsnit kun at befordre ialt ca. 4 passagerer dagligt pr. tur.« Dette tal var man kommet til ved for 6 årsperioden 1875-80 at opgøre forholdet mellem antal ture og passagerantal (på 63.270 ture befordredes der i løbet af de 6 år ad Bülowvej og Rolighedsvej ialt 267.904 passagerer). Efter selskabets skøn hidrørte kun en fjerdedel af passagererne fra disse to veje. De andre kom fra Falkoner Allé, De Classenske boliger og Godthåbsvej.

Når søgningen ikke var større, mente selskabet, at det havde sin grund i, at Forstædernes Sporvejselskab var kommet til, men forøvrigt tog selskabets egne vogne på Gl. Kongevej uundgåeligt også passagerer fra Bülowvejlinien, fordi der kørtes langt hyppigere på hovedlinien. På det nævnte selskabs Blegdamsvejlinie fremførtes de toetages-vogne, der brugtes her (svarende til den københavnske stamlinies), med 9

og senere 7 minutters mellemrum. Når Bülowsvej-kvarterets beboere havde så gode befordringsmuligheder i blot nogle hundrede alens afstand, kunne man ikke fortænke dem i, at de foretrak at begive sig til Gl. Kongevej eller H. C. Ørsteds Vej. For 12 år siden var det anderledes, siger selskabet. Dengang var der god mening i at køre ad Falkoner Alléen, Rolighedsvej og Bülowsvej, fordi der her fandtes en til en vis grad indarbejdet rute, og »fordi beboerne af De Classenske boliger, Sygehjemmet og i det hele den nordlige del af Frederiksberg ikke havde nogen anden regelmæssig befordring til hovedstaden at ty til«. Nu ville den nye Falkoner Allé-linie snart komme i drift, og dermed ville Godthåbsvej-kvarterets beboere få en udmærket forbindelse til de centrale bydele.

Den omtalte passagerstatistik, som selskabet påberåbte sig, var unægteligt også ganske slående. Den så således ud:

	<i>Passagerantal</i>		
	<i>1881</i>	<i>1882</i>	<i>1883</i>
ad Rolighedsvej alene	27.269	34.159	33.287
ad Bülowsvej alene	7.785	9.417	9.501
ad Gl. Kongevej alene	1.203.589	1.335.344	1.476.760
Tilsammen	1.238.643	1.378.920	1.519.548

Passagertallene fra de to sideveje udgør en så forsvindende lille del af totalantallet, at det, siger selskabet, er urimeligt, at passagerer på hovedlinien skal forulempes ved at måtte stige af ved hjørnet af Bülowsvej, fordi der skal befordres en enkelt passager ad Bülowsvej, hvis der overhovedet var nogen at køre med. Selskabet kunne til nød forstå, at der kunne være brug for en teatervogn på sidelinien, selv om man kan undre sig over, at det skulle være besværligere for Bülowsvej-kvarterets beboere at begive sig til Gl. Kongevej for at tage hovedliniens teatervogn, end det var for beboerne af Rathsacksvej, Bianco Lunos Allé, Lindevej, Uraniavej, Lykkesholms Allé o. s. v. at gøre det. Selskabet anslår her en polemisk tone, som har adresse til beboerne på Bülowsvej og tilstødende veje, der i en til Sjællands Stiftsamt rettet udførlig henvendelse protesterer kraftigt mod selskabets nedlæggelsesplaner og i det hele ganske virksomhedsfuldt imødegår dets argumentation. Det er rigtigt, siger beboernes pennefører, at passagertallet fra Rolighedsvej

og Bülowvej er ringe, men hvorledes skulle det kunne blive større, når selskabet nøjes med at sende en vogn ad sidelinien hver time. Dernæst vil den ulempe for hovedliniens passagerer, som selskabet påberåber sig, ganske let kunne afhjælpes, hvis Bülowvejens vogne mærkedes med iøjnefaldende skilte med tydelig angivelse af deres bestemmelsessted. Når passagererne til Gl. Kongevej og Smallegade har den store fordel, at der afgår vogn dertil hvert 7. minut, behøver de vel ikke »at annektere den ene vogn, der hver time går ad Bülowvej«, udtales det i henvendelsen.

Det hjalp imidlertid ikke, at beboerne så veltalende forsvarede deres sag. Selskabets henvisning til det beskedne passagerantal gjorde udslaget. Kommunalbestyrelsen gik dog med til at opretholde teaterturene, som havde været langt de bedst søgte. I gennemsnit af de 3 år, for hvilke der forelå passagerstatistik, havde teatervognene alene haft ca. 30 pct. af de passagerer, der dagen igennem benyttede linien. Det ses ikke af selskabets ordknappe regnskabsnotitser, hvor længe den servitut, som således pålagdes det, blev holdt i kraft, men det må betragtes som sandsynligt, at det lykkedes selskabet efter få års forløb at frigøre sig for den.

Til gengæld søgte det ved midten af 1880erne at opdyrke et nyt felt. Ved Søndre Fasanvej begyndte der at gro et villakvarter op, som efterhånden havde fået så mange beboere, at selskabet fandt det naturligt af og til at sende en vogn dertil. Den kørte til hjørnet af Frederiksvej, der senere skulle blive endestation for de elektriske sporvogne. Efter hvad der oplyses i en »trafikkalender« fra 1888, som Københavns Sporveje har benyttet som kilde til en driftsoversigt for dette år, var der dog kun 4 afgangene dagligt fra Kongens Nytorv til Fasanvej og omvendt fra Fasanvej til Kongens Nytorv (altså gennemkørende vogne). Endnu i 1895 var det ikke blevet til mere, idet der gik vogn til Fasanvej kl. 12,10, 13,10, 17,16 og 22,10 og tilbage til Kongens Nytorv kl. 13,00, 14,00 18,07 og 23,00. Det kan ikke have været særlig tyngende for selskabets økonomi, men kort tid efter må det alligevel være blevet ked af Fasanvej-kørslen, siden der i Frederiksberg kommunalbestyrelse i marts 1896 rettes en henstilling til selskabet om at genoptage den. Selskabets direktør, oberstløjtnant P. G. RAMM, der forøvrigt var medlem af kommunalbestyrelsen, erklærede, at ruten ikke havde betalt sig,

og han var i det hele ikke særlig imødekommende. Det kan ikke ses, om henstillingen blev fulgt, da selskabets regnskaber intet siger derom. Af nogle »notitser« til 1886-regnskabet kan man se, at Fasanvej-strækningen var 1.250 alen lang. Senere er linien overhovedet ikke genstand for omtale i årsregnskaberne, men indtil det nævnte år har selskabet i hvert fald betjent den.

Det er svært at afgøre, om Bülowsvejlinien nogensinde har haft større betydning, da der ikke foreligger andet statistisk materiale til belysning heraf end den ovenfor gengivne tabel, og det i det hele ligger så uklart, hvorledes linien har været drevet. Set fra selskabets side synes den efterhånden at være blevet en belastning, og man har utvivlsomt draget et lettelsens suk, da man i 1884 omsider fik lov til at indstille driften. På den anden side er det forståeligt, at Bülowsvej-Rolighedsvej-kvarterets beboere tilkendegav deres misfornøjelse, eftersom de dog havde haft fast omnibuskørsel i antagelig en snes år – først havde vognmand Bruun eller det nævnte frederiksbergiske omnibus-interessentskab drevet ruten, derefter det københavnske sporvejselskab og fra 1872 Frederiksberg Sporvejselskab, der i 1880 fik lov til at afkorte den. Efter 1884 hører man dog tilsyneladende ikke flere beklagelser, hvilket formentlig skyldtes, at det nye Sporvejselskab, der skulle trafikere Falkonér Allé, var så vidt fremme, at det den 25. juli kunne påbegynde driften på sidelinien ad Rolighedsvej, Bülowsvej og Ladegårdsvej (til Halmtorvet). Det nævnte kvarters beboere fik dermed en direkte og mere hurtigkørende forbindelse med byens centrum, og den stod langt hyppigere til deres rådighed.

Havde Bülowsvejlinien i driftsøkonomisk henseende været et fejlgreb (i hvert fald i størstedelen af dens levetid), betegnede oprettelsen af Gl. Kongevejslinien med fortsættelse gennem Strøget en betydningsfuld forøgelse og fornyelse af hovedstadens trafikvæsen. De gamle omnibusser, der for en stor del dirigeredes fra den omtalte ejendom på Amagertorv, var som omtalt for trange og umagelige og bød på for ringe befordringskapacitet, og selv om indehaverne anstrengte sig for at vinde med i konkurrencen med de fremtrængende sporvogne, var tiden løbet fra dem. Kjøbenhavns Sporvei-Selskab fik derfor heller ikke glæde af sit forsøg på at gå ind på omnibusmarkedet. Det første driftsår gav vel et knebent overskud, men det følgende år viste regn-



Falkoner Allé-liniens sporvogne ved endestationen på Frederiksberg Runddel. I billedets venstre side ses bagenden af en af Sorte Hest-liniens vogne, der kørte ad Pile Allé og Vesterbrogade til Halmtorvet, den senere Rådhusplads. (Foto. Frederiksberg Kommunebiblioteker).

skabet underskud, og ledelsen besluttede derfor at foretage de foran nævnte driftsindskrænkninger. Endnu i 1875 søgte man dog trods de dårlige resultater at gøre et fremstød for omnibusdrift i tilslutning til sporvejsdriften, idet man erhvervede nogle af Keifler konstruerede »patentomnibusser« med større pladsudbud (16 siddepladser og 6 ståpladser). De indsattes på en rute, der gik fra Værnedamsvej gennem Strøget til Kongens Nytorv, formentlig ad Vesterbrogade, eftersom der i Sporvejenes optegnelser tales om, at Keifler forinden havde drevet »piratkørsel« med en sådan vogn »langs selskabets spor«, konkurrerende med dettes kørsel (der sigtes til sporvognene fra Frederiksberg Runddel). Skønt passagertallet på Værnedamsvej-Kongens Nytorv-ruten i 1876 nåede op på ca. 134.000, indstilledes driften kort tid efter, hvorefter »patentvognene« afhændedes. Skildringen af dette kapitel af det københavnske sporvejselskabs historie slutter med en meddelelse om,

at bestyrelsen måtte høre megen kritik fra aktionærernes side for sine omnibus-dispositioner, der i det hele havde bragt selskabet tab.

Når det formede sig anderledes for Frederiksberg-selskabet, der straks i det første driftsår oparbejdede et pænt overskud, skyldtes det ikke alene, at ruten var overmåde velvalgt, idet den fra hjertet af Frederiksberg kommune førte direkte ind til Københavns centrum forbi trafikalt betydningsfulde punkter som Hovedbanegården, Tivoli og Industribygningen. Medvirkende til det gode resultat var utvivlsomt også den omstændighed, at de nye sporomnibusser, der er gået over i vor sporvejshistorie under betegnelsen »de røde omnibusser«, faldt i publikums smag. De var betydelig bekvemmere at køre i og havde en langt større befordringskapacitet end de private vognmænds køretøjer (plads til 17 indeni og 12 ovenpå og desuden 2 ståpladser hos konduktøren). Driften blev særdeles lønnende, og navnlig den del af ruten, der gik gennem strøggaderne, nød stor popularitet, selv om det kunne være så som så med behagelighederne, så længe der kørtes på brolægning på denne strækning.

Hertil hentydedes der i Sommerrevyen 1892 i det kendte vers om »de gode gamle rumlekasser«. I anledning af, at Østergade skulle asfalteres, måtte omnibuskørslen midlertidigt henlægges til Lille Kongensgade, og det affødte følgende fornøjelige vers:

»De gode gamle Rumlekasser
fra Hesten og til Frederiksber
paa Østergade mer ej passer,
nu da der asfalteret er.
For man kan nemlig ikke høre,
ifald man bliver overkørt;
de bad saa bønlig om at køre,
men de blev ganske overhørt.
Vi kan da ikke have huller
i Østergades nye Gul'er:
Drej om ad Lille Kongensgade,
der er jo li'saa rart.«

Med rette siges det i sporvejs-optegnelserne, at strøgomnibusserne i mange år »bidrog til at præge byens fysiognomi«. I fortsættelse heraf fortælles der om den opsigt, som det vakte, da man kom ind på at forsyne vognene med store reklameskilte, anbragt på rækværkerne foran pladserne på vognenes tagetage, indeholdende lovprisninger af »Brahmas livseliksir« og andre af tidens vidunderpræparater. På snevejrsgade måtte omnibusserne som oftest have firspand, og det var et imponerende syn, hedder det i optegnelserne, når de store røde vogne banede sig vej mellem snebunkerne, trukket af fire kraftige heste, et motiv der i høj grad virkede tiltrækkende på malere og fotografer (også sporvognskørsel kunne foregå med fire heste).

Inden Frederiksberg Sporvejselskab stiftedes, havde det nævnte Nørrebro-selskab i 1867 åbnet sin sporvejslinie fra Jernbanoverskæringen på Nørrebrogade til Kongens Nytorv (ad Nørrebrogade, Frederiksborggade og Gothersgade) for driften, og i 1871 havde Københavns Sporvei-Selskab anlagt en stiklinie fra Christiansborg Slot over Knippelsbro til Amagerbro, hvorved det første skridt til at skabe en forbindelse mellem de indre bydele og Sundbyerne var gjort. Alt i alt havde befolkningen da, når der henses til, at der i et vist omfang stadig fandt privat omnibuskørsel sted udenfor de to hovedstadskommuners grænser (f.eks. til Kastrup og ad Strandvejen), ganske gode befordringsmuligheder, men der var dog stadig mange sporvognsløse kvarterer. Det havde andre end ingeniør Keifler øje for, og der fremkom da gang på gang mere eller mindre velunderbyggede sporvejsprojekter. Den foran omtalte vognmand O.V. Bruun søgte således tilladelse til at anlægge en tværgående sporvejslinie med Trianglen som udgangspunkt (hidtil havde alle sporvejslinier haft radial udformning, idet de pegede fra bykernen ud imod yderdistrikterne), og det var der ganske sikkert også brug for. Den skulle føres ad Blegdamsvej og Blågårdsgadekvarteret til H. C. Ørsteds Vej og Niels Ebbesens Vej og videre ad Voldroffsvej til Gl. Kongevej og Halmtorvet. Såvel Københavns kommunalbestyrelse som Frederiksbergs godkendte planen, og i august 1872 meddelte indenrigsministeriet vognmand Bruun den ønskede koncession. Nærmere bestemt skulle den som Blegdamsvejlinien betegnede sporvejslinie gå i besynderlige bugtninger fra Blegdamsvej ad Læssøesgade, Ryesgade, Sct. Hansgade, Sortedamsgade og Baggesensgade til

Blågårdsgade og derfra langs Ladegårdsåen til Parcelbroen mellem Griffenfeldsgade og H.C.Ørsteds Vej (et stednavn, der holdt sig længe efter åens tilkastning). Resten af ruten førtes over frederiksbergsk grund som ovenfor angivet, og på strækningen fra Vodroffsvej til Halmtorvet skulle sporvognene dele spor med Frederiksberg Sporvejselskabs omnibusser.

Af den af Bruun udfærdigede veltalende indbydelse til aktietegning i et selskab, som skulle anlægge og drive den projekterede sporvejslinie, skal her i uddrag refereres følgende afsnit, der viser, at det netop var tanken at forbinde de bestående linier ved hjælp af den nye (tidens sprogbrug er bevaret):

»Det vil sees, at den projecterede Route gaær ud paa at sætte Kjøbenhavns tre Forstæder med en Befolkning af omtrent 80.000 i directe Forbindelse med hverandre, samt at linien gaær igjennem Qvarterer, der deals er velbebyggede (Blegdamsqvarteret og Blaagaardsqvarteret), deals ere i stærk Opkomst (Villaqvarteret). Derved vil der ogsaa blive tilveiebragt en hidtil savnet Forbindelse mellem de andre Sporvejslinier. Der kan næppe være Tvivl om, at der efter den Udvikling, som Sporvognsbefordringen i de sidste Aar har taget heri Staden, i disse Qvarterer er stærk Trang til et Communicationsmiddel som det paatænkte. Det er Hensigten hver Dag at kjøre med 9 Vogne i 11 dobbelte Toure (d. v. s. frem og tilbage), og da Linien aldeles bestemt indicerer 3 Stationer, nemlig Nørrebro, Ladegaardsaaen og Gammel Kongevej, bliver den deelt i 4 Stykker, hvoraf hver enkelt vil kunne befares for 2 Sk. Naar der hensees til, at der ikke findes eller kan blive Tale om at anlægge jevnslidende løbende Linier, der kunne medføre en besværlig Concurrence, kan det ikke være tvivlsomt, at det nye Actieforetagende vil blive lønnende for Actionairerne«.

Det resulterede i, at selskabet, som fik navnet: *Kjøbenhavns Forstæders Sporvejselskab*, hurtigt stiftedes, hvorefter anlægsarbejdet sattes i gang. Det fuldførtes i løbet af ca. 7 måneder, og den 12. april 1873 kunne driften påbegyndes. Ved det i opråbet benyttede udtryk »Villaqvarteret« sigtedes der til en del af de af inspektør F. C. Bülow ved Ladegården erhvervede grundarealer. Efter hans udstykningsplan skulle grundene mellem H. C. Ørsteds Vej og Bülowsvej udlægges til villa-bebyggelse. Dette kvarter var i »stærk opkomst«, og sporvejslinien havde da betydelig interesse for den frederiksbergske befolkning, som nu fik en direkte forbindelse med Østerbro. Inden der var gået et år havde det nye selskab fået tilladelse til at forlægge sporene fra Sortedamsgade-kvarteret til Fælledvej-Blågårdsgade, hvorved man fik en mere naturlig linieføring.



Dette for trafikforholdene i hestedriftens epoke særdeles karakteristiske billede fra H. C. Ørsteds Vej omtrent ved skæringen med den nuværende Rosenørns Allé hidrører fra slutningen af 1890erne, da det i teksten på side 129 omtalte københavnske Omnibuskompagni havde åbnet sin Enghavevejroute (med udgangspunkt på Christianshavns Torv). To af Forstædernes Sporvejselskabs toetagesvogne fra Blegdamsvejlinien mødes i vigesporet mellem de to jernbanoverskæringer – forrest Nordbanens og Klampenborghanens, bagest Vestbanens spor. Samtidig har to omnibusser krydset hinanden. Betjenten i højre side overvåger tilsyneladende med sindsro de lidt brogede trafikforhold. Den anden bygning fra højre ligger der endnu i ganske den samme skikkelse (ved hj. af Rosenørns Allé), medens den første er vejet for høj bebyggelse. (Fotografi. Frederiksberg Kommunebiblioteker).

Allerede ved midten af 1870erne var den indre del af Frederiksberg da så velforsynet med sporvejs- og omnibuslinier, at beboerne her som regel ikke havde ret lange distancer at tilbagelægge, hvis de ville benytte de offentlige befordringsmidler, og endnu bedre blev det i 1880erne, efter at Falkoner Allé havde fået sin sporvejslinie. Det har

efter det anførte heller ikke været småt bevendt med driftshyppigheden (måske lige bortset fra Bülowssvejlínen), når det betænkes, at kommunen endnu i 1870 kun havde knapt 17.000 indbyggere, og at tallet ved folketællingen i 1880 ikke var steget til mere end 26.500 (så begyndte udviklingen at tage fart). I de ydre dele af kommunen, det såkaldte »landdistrikt«, var stillingen anderledes, idet ingen af sporvejs- eller omnibuslinierne nåede derud, men der fandtes ganske vist også kun nogle spredt beliggende gårde og landsteder, og der har da ikke været større behov for linieforlængelser dertil. Som helhed har de frederiksbergske trafikforhold vistnok været særdeles tilfredsstillende målt med den tids mere beskedne transportkrav. Der fandtes kun få større fabriksanlæg i kommunen, og selv om 1870ernes første år prægedes af gode forretningskonjunkturer, og der i denne periode grundlagdes flere betydningsfulde virksomheder,⁸ var den danske industri som helhed endnu på et begyndelsesstadium. Der skulle da ikke dagligt finde en omflytning sted i større stil af arbejdere og funktionærer fra hjem til fabrik og tilbage igen. En sådan ville sporvejselskaberne heller ikke have været i stand til at klare med det forhåndenværende materiel og på basis af de gældende køreplaner, der gennemgående satte afgangstiderne for de første vogne om morgenen til et så forholdsvis sent tidspunkt som mellem kl. 7 og kl. 8.

Det udelukker vel ingenlunde, at sporvejskørslen tjente nytteformål, men i hovedsagen var det dog af bekvemmelighedshensyn, at folk benyttede sporvogn eller omnibus som transportmiddel, idet man i hvert fald for kortere strækningers vedkommende kunne nå samme resultat ved at bevæge sig til fods. Hvor det gjaldt søndagstrafik, spillede utvivlsomt også et fornøjelselement ind. Den omstændighed, at trafikvæsenet var på flere hænder, bidrog forøvrigt til, at selskaberne, som til en vis grad konkurrerede (således det københavnske selskabs Frederiksberg Allé-línie med det frederiksbergske selskabs Gl. Kongevejslínie og Korsgadelínen med Nørrebrogadelínen), gjorde sig umage for at trække passagerer til sig ved at byde på forholdsvis hyppig kørsel og arbejde med billige takster. De lagde i det hele vægt på at yde en god service for at bruge et nutidsudtryk. Således gjorde man meget for at betjene det teatersøgende publikum, som det også var sket i omnibus-vognmændenes tid. Der afsendtes regelmæssigt hver

aften til Det kgl. Teater teatervogne, i hvilke man kunne sikre sig plads ved forud at købe billetter. Særlig den teaterkørsel, som det frederiksbergiske selskab drev, må have været omfattet med megen interesse, siden den flere gange nævnes i erindringsbøger fra den tid, men det skyldtes formentlig, at konduktørerne som omtalt bebudede vognenes ankomst ved at blæse på horn.⁹ Det fortælles også i de københavnske sporvejs-optegnelser, at det på hjemturene fra teatret ofte hændte, at konduktørerne, der antagelig stod på fortrolig fod med alle de »faste kunder«, galant fulgte enlige damer over til deres gadedør. Direktionen for Københavns Sporvei-Selskab lagde i samklang hermed ligeledes megen omsorg for teatergængerne for dagen. I en i november 1865 indrykket annonce i »Adresseavisen« gives der meddelelse om afgangstider (fra Frederiksberg Runddel kl. 6,15 aften, fra Vibenshus kl. 6,27) og billetsalgssteder (for Frederiksbergs vedkommende »Hr. Urtekræmmer Jensen, Vesterbrogade 63«), hvorefter det oplyses, at »bemeldte teatervogne som kendetegn vil være forsynede med et dannebrogslag«. Derefter fulgte der nogle formanende ord, idet direktionen tilføjede, at »det er en selvfølge, at passagererne må være til stede på gaden, når vognene kommer, da disse ikke kunne vente«.¹⁰

Det frederiksbergiske selskab synes ikke i samme grad at have dyrket Det kgl. Teater, hvilket måske skyldtes, at dets vogne iforvejen kørte til Kongens Nytorv (det gjorde sporvognene fra Frederiksberg og Østerbro ganske vist også), men det var ikke mindre ivrigt for at vise sin gode vilje overfor passagererne. I 1877 sattes der således ekstravogne i gang til Cirkus Renz (den tids Schumann) og til Folketeatret og senere også til Casino, men det oplyses ikke, ad hvilke gader disse teatervogne nåede derhen. Selskabet var også inde på at udleje vogne enkeltvis til benyttelse ved særlige lejligheder udenfor de faste ruter og den faste køreplan, og det erklærede sig villigt til at tage pakker med fra byen til hovedstationen, hvor adressaterne kunne afhente dem. Det minder ikke så lidt om de virksomhedsformer, som kendes fra moderne rutebiltjeneste.

Efter at det frederiksbergiske selskab og Forstædernes Sporvejs-selskab havde ydet deres bidrag til en forøgelse af det københavnsk-frederiksbergiske linienet, hengik der en halv snes år, før der realiseredes

nye sporvejsplaner, skønt det som omtalt ingenlunde skortede på koncessionsansøgninger. De indkom i så stort tal, at Københavns kommunalbestyrelse følte sig foranlediget til at nedsætte et fællesudvalg af medlemmer af magistrat og borgerrepræsentation med det formål at »udarbejde en almindelig plan for retningen af de sporvejsanlæg i København og omegn, som i den nærmeste tid ansås hensigtsmæssige«. Da udvalget i 1886 afsluttede sit arbejde med afgivelsen af en betænkning, havde det haft ikke færre end 30 ansøgninger til behandling. Heraf synes kun en enkelt at have berørt Frederiksberg kommune, nemlig den, der tilsigtede at opnå tilladelse til at oprette Falkoner Allé-linien med tilhørende sidelinie til Halmtorvet. Det er imidlertid ikke helt udelukket, at også andre ansøgere kan have tænkt sig at føre linier over frederiksbergsk grund, idet nogle af dem nærede planer om at tilvejebringe »ringbaner«.

Set med nutidens øjne virker det unægteligt noget forbløffende, at man ligefrem trængtes for at få lov til at sætte penge i sporvejsanlæg, men rent bortset fra, at hovedstaden var inde i en opgangsperiode i sammenhæng med den fremadskridende industrialisering, skyldtes det utvivlsomt, at de først stiftede sporvejselskaber gennemgående opviste så smukke driftsresultater, at det nok kunne opmuntre til at gå ind i trafikbranchen. Således kunne Nørrebro-selskabet, der i økonomisk henseende var langt det bedste foretagende, i 1870erne udbetale sine aktionærer udbytter på 11, 12^{1/2}, 14 og 15 pct. I begyndelsen af 1890erne kom man endda op på 17 pct., men dermed kulminerede det også. Det i økonomisk henseende næstbedste var Forstædernes Sporvejselskab, der efter en mere beskedne begyndelse med udbytteprocenter på 5-7 arbejdede sig op til 9-10 pct. og i sine sidste leveår var i stand til at give sine aktionærer 14-16 pct. Så højt nåede Frederiksberg-selskabet ikke, men udbyttekurven var dog også her stigende fra 5-7 pct. i den første halve snes år til 10-14 i 1890erne. Det store københavnske selskab lå mere konstant på udbyttetotal på 7-8 pct. (med enkelte dårlige og enkelte særlig gode år), men også det var dog ganske pænt.

De investeringslystne elementer overså imidlertid, at hovedstadens vigtigste trafikåre *havde* fået deres sporvejsanlæg, og at man ikke kunne vente at finde et lige så godt »opland«, hvis man førte linier ad

sekundære gadestrækninger. Det fik bl. a. aktionærerne i *Sølvgadens Sporvejselskab* at føle. Med fællesudvalgets velsignelse erhvervede selskabet i 1887 koncession på en linie fra Tagensvej over fælledeerne til Sølvgade og Dronningens Tværgade med endestation på Sct. Annæ Plads (senere flyttet til Kongens Nytorv), men det nåede aldrig at oparbejde et så stort overskud, at det kunne give udbytte.

Udvalget var i det hele meget tilbageholdende overfor de fremkomne projekter, der vistnok også hyppigt var af lidt for fantasifuld karakter, og det ville kun gå med til at anbefale etableringen af en Istedgadelinie foruden de nævnte linier ad Falkoner Allé og Sølvgade, selv om det lagde nogen interesse for dagen for en linie fra Halmtorvet ad Voldgaderne til Østerport. Som et kuriosum kan anføres, at Kjøbenhavns Sporvei-Selskab, der i 1892 fik koncession på Istedgadelinien, flere gange kredsede om den mulighed at føre en sporvejslinie fra Halmtorvet gennem strøggaderne (!!) til Kongens Nytorv og derfra videre ad Store Kongensgade til Østervold. Forståeligt nok afvistes det pure af udvalget, som anså Strøget for ganske uegnet til sporvejs trafik, men forslaget er et vidnesbyrd om, at der ikke fandtes stærkere solidaritetsfølelse mellem selskaberne, siden det københavnske selskab kunne tænke sig at forsøge at trænge det frederiksbergske bort fra Strøget ved at anlægge en sporvejslinie i de samme gader. Da der i forvejen fandt omnibuskørsel sted her, ville det således skabe en dobbeltdrift, hvor irrationelt dette end i sig selv ville være.

De omtalte udvidelser af hovedstadskommunernes linienet var ikke de eneste der gennemførtes, efter at der under den omtalte stilstandsperiode var opstået behov for ny anlægsvirksomhed. Kjøbenhavns Sporvei-Selskab, der åbenbart ville underbygge sin stilling som hovedstadens førende trafikforetagende, forlængede i 1884 sin Amagerbrolinie til Kirkevejen i Sundbyerne (den nuværende Englandsvej) og skabte i 1888 en ny forbindelse mellem Østerbro og Kongens Nytorv ved at lægge en sporvej gennem Store Kongensgade (de vogne, der trafikerede denne linie, førtes senere videre ad Strandvejen til »Sluk- efter«). Endelig fik det noget stedmoderligt behandlede Valbydistrikt i 1894 sin sporvejslinie, der i henhold til den selskabet meddelte »tillægskoncession« af 18. november 1892 skulle gå ad Pile Allé og Valby Langgade til »det punkt hvor brolægningen i Valby begynder«.

Også Forstædernes Sporvejselskab nærede udvidelsesplaner og havde en særlig heldig hånd, for så vidt angik etableringen i 1882 af Farimagsgadelinien, der førte direkte fra Trianglen ad Farimagsgaderne til banegårdene, Tivoli og Halmtorvet. Den opnåede hurtigt stor popularitet takket være rask og hyppig kørsel med små eenspændervogne, der på grund af deres rødbrune farve fik øgenavnet »Hønen«. Dette gik senere over på Nørregadeliniens vogne, da denne linie i 1903 afkortedes fra Sølvtorvet – Gl. Torv til Vendersgade – Gl. Torv, skønt de her benyttede vogne havde en mørkeblå farve.

Den omstændighed, at der ikke byggedes nye linier i årene mellem 1872 og 1882, var ikke ensbetydende med, at alt anlægsarbejde var gået i stå. Så længe der kørtes på enkeltspor, var afstanden mellem vigesporene bestemmende for, hvilke driftsintervaller der kunne arbejdes med. Hvis driftshyppigheden skulle forøges, måtte det samme ske for vigesporenes vedkommende. Selv om det teoretisk var let at udfinde, hvor hyppigt der kunne køres med de forhåndenværende vigespor, opstod der i praksis let forsinkelser, fordi man ikke havde faste stoppesteder. Enhver kunne blive taget op hvorsomhelst ved blot at vinke fra fortovs-kanten til kusken. Vognen måtte da standse, selv om den måske netop havde holdt et lille stykke derfra. Det bevirkede, at den beregnede tid mellem vigesporene ikke altid slog til, og det havde til følge, at den modgående vogn måtte vente i vigespor. Et tilløb til oprettelsen af faste stoppesteder havde man gjort ved at indstifte såkaldte »stationære ophold«. Ved Allégadekrydset skulle Frederiksberg-selskabets vogne således holde i 1 minut og ved Tivoli, som i det gamle århundrede var et betydningsfuldt trafikknudepunkt (der var også takstgrænse her), i 2 minutter.

For at undgå de med vigespor-systemet forbundne ulemper søgte selskaberne da tidligt at skaffe midler til og opnå tilladelse til at nedlægge dobbeltspor på kortere eller længere strækninger. Det skete i Frederiksberg Allé så tidligt som i 1874, og det varede ikke længe, før stamlinien gennem byen havde dobbeltspor lige til Kongens Nytorv med undtagelse af nogle korte stykker (f.eks. over Stormbroen og Holmensbro). Frederiksberg Sporvejselskab havde ingen anledning til at benytte dobbeltspor, da omnibusserne ved hjælp af den foran omtalte anordning kunne køre ud af sporet, når de skulle vige for mod-

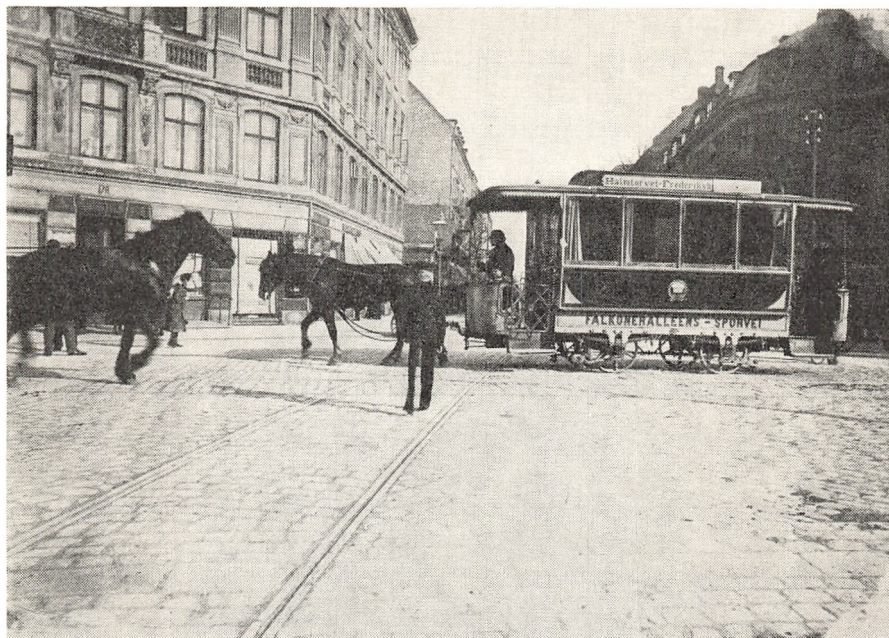
gående vogne, og Forstædernes Sporvejselskab synes for Blegdamsvejliniens vedkommende at have klaret sig med enkeltspor lige til 1894, idet man dog, som det kan ses af de bevarede driftsregnskaber, anlægger mange nye vigespor (i 1889 således et på Niels Ebbesens Vej, i 1890 et på H. C. Ørstedes Vej og i 1893 et på Vodroffsvej). I 1894 gøres der et større fremstød for at lette sporvejsdriften på denne linie. Der kommer dobbeltspor fra Frihedsstøtten til Vodroffsvej og videre til Niels Ebbesens Vej, ligesom der lægges dobbeltspor i Ågade. Den frederiksbergske del af linien havde derefter dobbeltspor med undtagelse af den forholdsvis korte strækning fra Niels Ebbesens Vej til Parcelbroen. Af nogle håndskrevne tilføjelser til det trykte regnskab for 1894 ses det, at man i tilfredshed med det fuldbragte værk mener at kunne fastslå, at selskabet i alt fald på strækningen mellem Halmtorvet og Blågårdsgade nu er i stand til at byde på en sporvejskørsel, der ikke lader stort tilbage at ønske«. For fuldstændigheds skyld skal det tilføjes, at den stærkt trafikerede Farimagsgadelinie fik dobbeltspor i 1886-87.

Fra Halmtorvet til hjørnet af Vodroffsvej og Gl. Kongevej delte selskabet som anført spor med Frederiksberg-Selskabet (det drejede sig om 1.128 alen), og ved Ladegårdsåen mødte det Falkoner Allé-liniens vogne på det lille stykke mellem Parcelbroen og Blågårdsgade. Som foran nævnt modtoges forslaget om at føre en sporvejslinie fra Frederiksberg Runddel ad Falkoner Allé-Jagtvejen til Nørrebros Runddel og anlægge en sidelinie fra Rolighedsvejkrydset til Halmtorvet med interesse og velvilje. Københavns borgerrepræsentation besluttede endda at lade behandlingen af koncessionsandragendet ske særlig hurtigt under hensyn til de betingelser, under hvilke den fornødne kapital var sikret ansøgerne, to kendte Frederiksbergborgere, kreaturkommissionær N. JOSEPHSEN¹¹ og grosserer V. HOFFMEYER. Ligesom de øvrige koncessionsindehavere anså de det for rigtigst at oprette et aktieselskab til anlægsplanens gennemførelse og til at forestå driften. I oktober 1883 gav indenrigsministeriet dem den ønskede koncession, der lød på den foran angivne linieføring, og allerede efter en måneds forløb var *Falkoneralléens Sporvejselskab* dannet med en kapital på 660.000 kr. (i 1887 forhøjet til 700.000 kr.). Bestyrelsen kom til at bestå af Josephsen, der havde været sjælen i foretagendet, samt højesteretssagfører L. ARNTZEN og ingeniørkaptajn I. SOMMERFELDT.

Atter her har man grund til at forbavses over den hurtighed, hvormed anlægsarbejdet udførtes. Allerede den 1. juni 1884 kunne man åbne driften på strækningen mellem Frederiksberg Runddel og Nørrebro Runddel, den der under den elektriske drift betegnedes »Tvær-linien«, og knapt 10 måneder senere var man klar til at tage sidelinien til Halmtorvet i brug. Det skulle forøvrigt snart vise sig, at denne blev selskabets hovedlinie, idet »Tvær-linien« benyttelsesgrad blev ikke så lidt ringere, end man havde ventet. Det medførte også, at vognene til og fra Halmtorvet blev gennemkørende fra og til Frederiksberg Runddel, medens vognene til og fra Nørrebro Runddel henholdsvis afgik fra Rolighedsvej og vendte tilbage hertil. Kun på søn- og helligdage førtes Nørrebrovognene igennem til Frederiksberg Runddel.

Selskabets regnskaber og årsberetninger adskiller sig fordelagtigt fra de øvrige selskabers ved virkelig at indeholde beretninger om regnskabsårets forløb og tillige give langt mere detaljerede drifts- og regnskabsmæssige oplysninger end de i de andre regnskaber fremførte. Der foreligger også her et fuldstændigt *anlægsregnskab*, af hvilket man kan se, at entreprenørerne i henhold til den indgåede kontrakt af 17. november 1883 (de havde altså kun brugt lidt over et halvt år til fuld-førelse af strækningen mellem de to runddele) havde oppebåret 558.540 kr., og at der var anskaffet 16 sporvogne – leveret af Scandia i Randers – og 50 heste for en betaling af henholdsvis 44.423 kr. og 34.940 kr. Det giver i gennemsnit 2.775 kr. for en sporvogn og knapt 700 kr. for en hest. Målt med vore dages prisforhold virker det første tal betydelig billigere end det sidste. Selskabet byggede remise og stalde på en ved Mariendalsvej beliggende grund, der strakte sig ud til Dronning Olgas Vej. Det blev den tredje sporvejs-hovedstation på frederiksbergsk område, idet Københavns Sporvei-Selskab havde remiseanlæg i Frederiksberg Allé og store staldbygninger i Allégade (omtrent ved Frederik VI's Allé).

I sporvejenes optegnelser anføres det, at selskabet fik en lovende start, idet den 1. juni 1884 var 1. pinsedag. Som følge deraf lagde man ud allerede kl. 4 om morgenen, og dagen igennem var efterspørgslen så livlig, at der befordredes ialt 5.500 personer. Selskabet, der fik sit eget ansigt derved, at det iklædte sit mandskab lyseblå uniformer med hvid krave, nærrede åbenbart også ret store forventninger til liniens eller



En af Falkoner Allé-liniens sporvogne passerer Allégadekrydset, hvor en fra venstre side kommende vogn (kun hesten ses) er på vej mod Frederiksberg Runddel. Forrest i billedet ses det spor, der benyttedes af Gl. Kongevejsliniens omnibusser.

(Fotografi. Frederiksberg Kommunebiblioteker).

rettere sagt liniernes bærekraft, siden man lod vognene afgå med så forholdsvis små intervaller som $7-7\frac{1}{2}$ minutter. Taksterne var særdeles moderate. I 1887 gik man endda under den tids almindelige befordringspris ved at nedsætte betalingen for hele strækningen fra 15 til 10 øre, hvorved man regnede med at kunne forøge omsætningen væsentligt. Sporvejselskaberne arbejdede dengang med et zonetarifsystem, der gennemgående var baseret på en 10 øres-grundpris. Således var stamlinien gennem byen inddelt i tre zoner á 10 øre – Frederiksberg Runddel-Tivoli, Tivoli-Grønningen og Grønningen-Trianglen. Det frederiksbergske selskab havde to zoner á 10 øre, nemlig fra Hovedstationen til Tivoli og fra Tivoli til Kongens Nytorv, men her gav man rabat for en hel tur, idet taksten for en sådan var 15 øre. Samme princip fulgte Nørrebroes Sporvejselskab, hvor zonegrænsen lå ved

Kapelvej. Blegdamsvejlinien var dyrere, hvilket også var genstand for kritik, idet befordring over den hele strækning fra Trianglen til Halm-torvet (der ganske vist var længere end de to andre selskabers) kostede 20 øre. Til gengæld betaltes der kun 15 øre for at gennemkøre Fari-magsgaderuten.

Falkoneralléens Sporvejselskab blev da langt det billigste, og bestyrelsen indlagde sig fortjeneste ved således at gennemføre en tarif-reform, der samtidig med at gøre det lettere for den store befolkning at nyde godt af sporvejsdriften forenkledede konduktørernes kontrol-arbejde. Det bidrog derved til at forberede den rationalisering af det københavnsk-frederiksbergske sporvejsvæsen, som fandt sted i 1897 og 1898, da selskaberne sammensluttedes indenfor rammerne af henholds-vis *Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets-Aktieselskab* og *A/S De køben-havnske Sporveje*. Derved tilvejebragtes der betingelser for at billiggøre driften, således at man på samme måde kunne gå over til at arbejde med lave enhedstakster.

Selskabet blev vel ikke på langt nær så indbringende et foretagende som Frederiksberg-selskabet (for ikke at tale om Nørrebroes Sporvejs-selskab). I de første år måtte aktionærerne nøjes med så beskedne dividender som fra 1 til 3 pct. Så bedredes situationen noget, og i årene 1888-92 kunne der ydes 4-5 pct. I de sidste år, inden selskabet gik op i sammenslutningen, nåede man op på 7 pct. Det er vel ikke udelukket, at passagerantallet ville være gået pænt frem, selv om man havde bibeholdt 15 øres-taksten, og at man da kunne have indtjent noget større overskudsbeløb end de opnåede, men man gjorde i hvert fald befolkningen en større tjeneste ved at arbejde med billige takster. Selskabets passagerstatistik, der viser en stigning af antallet befordrede fra 1.411.600 i gennemsnit af de første 5 driftsår til et tal i nærheden af 4 millioner i 1897, vidner om, at stifterne havde tilrettelagt linie-føringen med omtanke. De savnede heller ikke blik for betydningen af, at »vejen går, min tro over Vesterbro«, hvor Lars Mathiesen (og andre Allégade-traktører) vinkede. Falkoneralléens Sporvejselskab kom i høj grad til at profitere af den søndags-tilstrømning til Frederiksberg, der var et så iøjnefaldende træk af københavnerlivet i de »glade halv-femsere«, som en senere tid har kaldt det gamle århundredes sidste tiår.

For at kunne bestride den store søndagstrafik til og fra Frederiks-

berg Runddel måtte selskabet efter kort tids forløb forøge sin vognpark, der talte 14 eenspændervogne og 2 toetagesvogne med 2 af den første type. På store trafikdage erstattedes to af de små vogne med to store. Der kørtes iøvrigt ordinært med 8 vogne på strækningen Frederiksberg Runddel-Halmtorvet og 3 på det korte stykke mellem Rolighedsvej og Nørrebro Runddel, men på søn- og helligdage førtes som nævnt Nørrebrovognene igennem til Frederiksberg Runddel, hvilket medførte, at der måtte indsættes 3 ekstravogne.

Det varede ikke længe, før det blev klart for ledelsen, at Halmtorvslinien i alle henseender frembød de bedste udviklingsmuligheder, og at det derfor gjaldt om at oparbejde denne. Forholdet mellem denne linies og »Tværlinien«s kørselsindtægt havde i årene 1885-88 stillet sig som nedenfor vist:

	<i>Kørselsindtægt</i>	
	<i>Linien til Halmtorvet</i>	<i>Nørrebrolinien</i>
	<i>kr.</i>	<i>kr.</i>
1885	98.603	17.177
1886	99.175	15.793
1887	110.075	18.753
1888	143.687	17.045

På liniestykket Rolighedsvej-Nørrebro Runddel havde kørselsindtægten således været stagnerende, medens Halmtorvsliniens indtægt i løbet af 4 års-perioden var steget med næsten 50 pct. Medvirkende til, at Halmtorvsliniens indtægt kom så højt op i 1888, var antagelig det ekstraordinært store trafikbehov, som den da afholdte nordiske industri-, landbrugs- og kunstudstilling skabte. Det havde også været nødvendigt at køre med 11 vogne på denne linie i stedet for 8, og i 1889 gik man endda op til 13. Til gengæld reduceredes vognantallet på linien til Nørrebro fra 3 til 2.

I 1890erne fortsattes fremgangen, og efter at man i 1893 var kommet op på en kørselsindtægt af 187.710 kr. på hovedlinien til Halmtorvet og 18.133 kr. på sidelinien til Nørrebro Runddel, besluttede bestyrelsen at skride til en større udvidelse. I 1891 havde man anskaffet endnu en toetagesvogn, og nu indkøbtes der 6 stk. af de små vogne (for en samlet sum af 15.434 kr.), hvorefter vognparken bestod af 22 eenspændervogne og 3 toetages. Derved blev selskabet i stand til at

køre med 15 vogne på linien til Halmtorvet og påny anvende 3 vogne på Nørrebrolinien (med samme antal ekstravogne på søn- og helligdage). Det må på hovedlinien have været ensbetydende med, at vognene afgik med højst 5 minutters mellemrum, og kun ganske enkelte linier havde en større driftshyppighed. Det må ganske vist erindres, at de små vogne kun afgav plads til 23 passagerer (de store kunne tage 42). En så intensiv kørsel på en enkeltsporet linie krævede mange vige spor, og af 1894-årsberetningen ses det da også, at der fandtes ialt 22 sådanne på en strækningslængde af ca. 8.700 alen (begge linier tilsammen). Frederiksberg kommunes tekniske forvaltning var lige ved at blive betænkelig, da selskabet i 1895 ville have tilladelse til at »forbinde de to sidespor i Falkoner Allé ud for Nylandsvej og Sct. Nikolajvej«. Vigesporene i Falkoner Alléen indtog over halvdelen af sporstrækningen, siger forvaltningen, der ikke syntes om, at sporvejen lagde beslag på en altfor stor del af gadebredden. Hvis selskabets ønske skal opfyldes, var man »stærkt på vej til at få et fuldstændigt dobbeltspor« (i og for sig skulle dette dog være eftertragtelssværdigt).

Selskabet havde som nævnt hovedstation i de endnu bestående remisebygninger på Mariendalsvej (de huser nu en del af de på omnibuslinierne benyttede vogne), og rimeligvis er hesteskiftningen da foregået ved Rolighedsvejkrydset. De først indkøbte 50 heste måtte snart have forstærkning. Allerede i det andet driftsår (1885) var der tilkommet 10, og bestanden voksede efterhånden, indtil man i de sidste år, da der dagligt kørtes med 18 vogne, rådede over 110-125 heste. I regnskaberne beskæftiger man sig indgående med hesteholdsomkostningerne, der også var en af udgiftssidens største poster, og redegør omhyggeligt for afgang og tilgang (remontering), tjenestetid, gennemsnitspræstation pr. dag, der normalt lå omkring 2,5 mil, sygdomme og antal sygedage m.v. Da de idelige standsninger sled ret stærkt på hestene, hengik der sjældent mere end 9-10 år, før der måtte finde udskiftning sted. Selskabet beskæftigede sig iøvrigt tidligt med mulighederne for at anvende mekanisk drivkraft, og i 1895 ville det have tilladelse til at prøvekøre en vogn, der bevægede sig ved hjælp af gas. Politiet var imidlertid af færdselsmæssige grunde betænkelig ved at gå med hertil, og kommunalbestyrelsen sagde derfor nej. Fra kommunalbestyrelsens side næredes der på det tidspunkt ønske om etable-



Så idyllisk var der o. 1890 på Åboulevarden, hvor en af Falkoner Allé-liniens censpændervogne bevæger sig i retning mod Bülowvej og Rolighedsvej.
(Fotografi. Københavns Bymuseum).

ring af sporvejsdrift ad Fasanvej og Godthåbsvej, og selskabet var heller ikke uvilligt til at anlægge en sporvejslinie gennem disse gader, hvis det kunne ske under den form, at vognene blev maskindrevne. Det ordnedes først, da linienettet omkring århundredskiftet elektrificeredes.

Inden de to sporvejs-selskabs-sammenslutninger kom i stand i 1897 og 1898 havde den udbredte forestilling om, at det lønnede sig at anbringe penge i sporvejsanlæg, ført til oprettelsen af endnu to trafik-selskaber, som begge var baseret på den opfattelse, at der trængtes til en direkte forbindelse mellem Højbro og Nørrebro ad Købmagergade og Frederiksborggade. På Købmagergade kunne der rent praktisk kun være tale om omnibuskørsel, og de to selskaber agtede da også at drive sådan kørsel. Det ene af de nye selskaber var *Kjøbenhavns Omnibuskompagni*, der imidlertid havde videregående formål, idet man ville anlægge en art ringlinie gennem Voldgaderne foruden Købmager-

gadelinien, det andet var *Kjøbmagergades Omnibus-Selskab*, der alene ville trafikere strækningen Sct. Hans Torv-Højbroplads. Det første skyldte den før omtalte civilingeniør KEIFLER, der utrætteligt kredsede om sporvejsprojekter, sin tilblivelse, det andet blev resultatet af grosserer AUG. BORGEN's initiativ. For begges vedkommende blev tilladelsen til at drive omnibuskørsel meddelt af politidirektøren under 22. juni 1895. Bevillingshaverne overdrog deres rettigheder til de nævnte selskaber, der kom i gang henholdsvis den 7. december 1895 og den 7. juni 1896, efter at Kjøbenhavns Omnibuskompagni havde skaffet sig remiser og stalde i Ahlefeldtsgade ved hjørnet af Nansensgade (ejendommen er i Københavns Sporvejes besiddelse og benyttes som omnibusstation) og Kjøbmagergade-selskabet i Sct. Hansgade, hvor nu Sct. Hansgades Passage findes.

I midten af 1890erne synes der iøvrigt at have været adskillige forslag fremme om oprettelse af omnibusruter, der skulle supplere sporvejsnettet, og gang på gang er sådanne genstand for omtale i referaterne af de to kommunalbestyrelses forhandlinger. I Frederiksberg kommunalbestyrelse fandt man åbenbart, at det var ved at blive for meget af det gode, siden man på et møde i foråret 1896 taler om »den grasserende sporvejs- og omnibusepidemi«. På et andet møde karakteriseres de fleste af projekterne som »ganske overflødige«. Eksempelvis kan nævnes, at grosserer SANDER ville have tilladelse til at etablere omnibuskørsel fra Sct. Hans Torv til Vestre Kirkegård over frederiksbergsk territorium, og at premierløjtnant JURCKMANN ville køre med omnibusser på strækningen Vester Fælledvej-Platanvej-Madvigs Allé-Bülowsvej og videre til Østerbro. De fik begge afslag.

Det må vel også have virket afsvalede, at de to nye selskaber fik en krank skæbne. Købmagergadelinien havde vel trafikal betydning, men ikke en så stor, at der kunne skabes eksistensmulighed for to selskaber, der på grund af den indbyrdes konkurrence måtte holde ret lave takster og køre ret hyppigt (det sidste foranledigede »Blæksprutten« til at gøre sig lystig over den smalle Købmagergades overfyldning med omnibusser). De blev underskudsforetagender, men aktionærerne slap nogenlunde helskindet fra eksperimentet, da selskaberne i 1898 gik op i den københavnske sammenslutning. Det største af dem, Kjøbenhavns Omnibuskompagni, hvis vogne kaldtes »de grønne omni-

busser« i modsætning til Købmagergadeliniens »gule omnibusser« og Frederiksberg-selskabets røde, ville måske nok, hvis det var blevet videreført som selvstændigt, efterhånden have oparbejdet en nogenlunde god forretning, idet selskabet efter megen famlen med sin linieføring omsider i 1896 fandt frem til en veltilrettelagt rute, der gik fra Christianshavns Torv til Højbro og derfra ad Købmagergade, Frederiksborggade og Nørrebrogade til Griffenfeldsgade og videre ad H. C. Ørsteds Vej, Alhambravej og Enghavevej til Enghave Plads. Noget senere forlængedes ruten til en ny omnibusstation ved den nuværende Enghave remise, hvis historie således kan føres tilbage hertil.

Det var en fordel for den frederiksbergske befolkning, at Enghavevejlinien kom i stand, idet kommunens linienet som følge deraf forøgedes med endnu en »tværlinie«, der forbandt Frederiksberg med Nørrebro. Omnibuslinien blev da også i 1890ernes sidste år ret populær takket være prisbillighed (ruten var opdelt i en række 5 øres-strækninger) og stor driftshyppighed, men det var ganske vist forbundet med betydelige udgifter at lade vognene køre med 5 minutters mellemrum, som man gjorde det i liniens sidste år, på den meget lange rute. Enghavevejlinien blev iøvrigt den første københavnske, der elektrificeredes ved anvendelse af luftledningssystemet. Omnibusruten blev ved den lejlighed skåret midt over. Der anlagdes en sporsløjfe fra Griffenfeldsgade gennem Bangertsgade til Kapelvej, hvor endestationen blev. Linien herfra til Enghave Plads åbnedes for driften den 1. august 1901. Rutens anden halvdel skulle fremdeles befares med hesteomnibusser, som udgik fra Sct. Hans Torv, og som kørte til Christianshavns Torv, men den blev allerede i 1903 beskåret i begge ender, idet omnibusserne derefter blot skulle køre på strækningen Søtorvet-Højbroplads. Denne korte omnibuslinie, der betjentes fra Ahlefeldts-gade-stationen, opretholdtes som hestedreven lige til 1917.

Inden alt dette skete, havde *Privatbankens* initiativrige direktion i Tietgen's ånd indledet et arbejde for at samle de spredte kræfter til gennemførelse af en modernisering af det hele sporvejsnet, hvorved hestedriften afløstes af elektrisk drift. Det var i pagt med den udvikling på sporvejsvæsenets område, som havde fundet sted i andre lande og navnlig i Tyskland. Hovedstadskommunernes fortsatte befolknings-tilvækst, der stod i sammenhæng med industrialiseringen og den deraf

fremkaldte tilflytning fra landdistrikterne, krævede også et mere ydegydigt transportapparat end det, som hestesporvognsdriften evnede at præstere. Tiden var da moden til at iværksætte en gennemgribende reform, hvorved sporvejs- og omnibusnettet betragtedes som en helhed. Med henblik herpå måtte man gå bort fra fri konkurrenceprincippet, der havde bevirket, at udbygningen skete for tilfældigt og planløst, og at driftsformerne blev for uensartede, og som i det hele ikke egnede sig til at anvendes på sporvejsvæsenets område (så lidt som på jernbanevæsenets). Begyndelsen blev gjort i Frederiksberg kommune, hvor de to sporvejselskaber i november 1897 gik op i det foran nævnte nye selskab: *Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets-Aktieselskab*. Det stiftedes med den dobbelte opgave at forsyne kommunen med elektrisk strøm og at overtage driften af kommunens sporvejs- og omnibuslinier for derefter at elektrificere sporvejsstrækningerne. Som det er sagt i det festskrift, som det i 1902 oprettede *Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab*, hvis virkefelt blev Gentofte kommunes område, udgav ved sit 25 års-jubilæum i 1927, kom fornyelsen af den københavnske sporvejsdrift således til at udgå fra Frederiksberg.

Den ordning, som derved førtes ud i livet, var udformet af et konsortium, bestående af direktør S. C. HAUBERG, bankdirektør AXEL HEIDE og veksellerer G. RUBIN. Under 22. oktober 1896 henvendte konsortiet sig til kommunalbestyrelsen for at udvirke, at et selskab, som man påtænkte at stifte, fik eneret på forpagtning af driften af sporvejselskabernes linier, hvorved det forudsattes, at selskabernes koncessioner overførtes til kommunen. Andragendet fik ikke en særlig let gang gennem kommunalbestyrelsen, bl.a. fordi denne selv nærede planer om at opføre et elektricitetsværk, men efter at medlem af forsamlingen, ingeniør FR. JOHANNSEN (den senere telefondirektør), havde foreslået, at kommunen indtrådte som aktionær i det nye selskab, accepteredes konsortiets plan. Meningsudvekslingerne i kommunalbestyrelsen havde fremkaldt en livlig diskussion i dagspressen, som navnlig prægedes af uenighed om, hvorvidt kommunal drift var at foretrække for privat eller omvendt. Der afholdtes endda et protestmøde, som synes at have været behersket af kommunaldriftens tilhængere. I kommunalbestyrelsen var man ganske klar over, at man stod overfor at skulle træffe en beslutning af overordentlig stor praktisk og økonomisk rækkevidde,



En af de københavnske elektriske sporvogne ved hj. af Griffenfeldsgade og Åboulevarden (Parcelbroen) på vej mod Rådhuspladsen ad Niels Ebbesens Vej og Vodroffsvej. Griffenfeldsgade trafikeredes først af Enghavevejliniens vogne, men i 1902 ændredes denne linies og Blegdamsvejliniens ruter. Enghavevejliniens vogne førtes fra Kapelvej-endestationen ad Niels Ebbesens Vej til Rådhuspladsen og Blegdamsvejliniens fra Østerbro (Nordre Frihavnsgade) ad H.C. Ørstedes Vej til Enghavevej og Enghave Remise. Bemærk, at vognstyremes plads endnu var ubeskyttet. (Fotografi. Frederiksberg Kommunebiblioteker).

og konsortiets andragende blev da også genstand for indgående overvejelser. Formanden samlede hovedindtrykket heraf i en afslutningsvis fremsat udtalelse om, at en gennemførelse af enhedsdrift for de frederiksbergske sporvejs- og omnibusliniers vedkommende »ville give hele kommunens udvikling et mægtigt stød fremad«. Dermed ramte han utvivlsomt den fremherskende opfattelse i kommunalbestyrelsen som hos offentligheden. Det kunne vel også siges, at de synspunkter, som gjordes gældende fra konsortiets side, havde en så stor indre styrke, at de nødvendigvis måtte sejre før eller senere.

Efter alt foreliggende var bankdirektør Heide, der i en alder af 36

år var blevet medlem af Privatbankens direktion, konsortiets hovedmand. Det er lidt usikkert, om han besjæledes af trafikpolitiske interesser, eller det alene var bankmæssige hensyn, der drev ham frem (måske en forening af begge).¹² I det ovenfor nævnte festskrift berettes det, at han gennem veksellererfirmaet RUBIN & BING var kommet i forbindelse med *Union Electricitäts Gesellschaft* i Berlin, der i stort omfang havde bygget elektriske sporveje i Tyskland. Derved har han formentlig fået lyst til at søge at overføre denne driftsform til Danmark. Han var forøvrigt på det tidspunkt ikke fremmed overfor sporvejs- og omnibusproblemer, idet han allerede i 1895 havde været medvirkende til at stifte det foran omtalte Kjøbenhavns Omnibuskompagni. Han havde forøvrigt i denne sammenhæng været inde på planer om at anlægge en sporvejslinie fra Enghavevej til Griffenfeldsgade ad Kingosgade, Alhambravej og H. C. Ørstedes Vej, og han indledede også forhandlinger med Frederiksberg kommunalbestyrelse derom. Det blev imidlertid ikke til noget ved den lejlighed (linien kom som anført i 1901). Den angivne vejstrækning indgik i den af omnibuskompagniet oprettede rute fra Christianshavns Torv til Enghavevej, men Heide havde i hvert fald vist forståelse af, at der var trang til en sådan trafikforbindelse mellem Vesterbro og Nørrebro.

Det kan se noget mærkeligt ud, at han, der i så høj grad skulle blive talsmand for samarbejde og sammenslutningstanker, ville deltage i dannelsen af et omnibusselskab, skønt man iforvejen havde ikke færre end 6 københavnsk-frederiksbergske trafikforetagender, og det følgerlig kunne tage sig ud som temmelig overflødigt at skabe endnu et. Muligvis har netop de ret nedslående erfaringer, som selskabet høstede, åbnet hans øjne for det uhensigtsmæssige i, at hovedstadens sporvejsvæsen var stykket ud til et stort antal selskaber, der hvert især kun tænkte på at varetage sine egne interesser.

Efter at indenrigsministeriet under 13. november 1897 havde givet Frederiksberg kommune koncession på 40 år på de to selskabers sporvejslinier fra 1. januar 1898 at regne, afsluttedes der den 12. maj 1898 en kontrakt mellem kommunalbestyrelsen og det nye selskab om dels driften af linierne, dels elektricitetsforsyningen. Kommunalbestyrelsen sikrede sig indflydelse på driften ved at betinge sig ret til at vælge 2 af bestyrelsens 7 medlemmer. Dertil udså kommunalbestyrelsen blandt

sine medlemmer ingeniør FR. JOHANNSEN og fabrikant CHARLY JOHNSON. Bestyrelsen bestod iøvrigt af to af konsortiets medlemmer, nemlig HEIDE, der blev formand, og RUBIN samt af justitsråd N. JOSEPHSEN, oberst SOMMERFELDT og veksellerer N. THOMSEN. De tre sidste gik over fra de gamle selskaber. Af aktiekapitalen, der sattes til $3\frac{1}{2}$ mill. kr., overtog kommunen dernæst et beløb af 800.000 kr., som antoges at svare til, hvad det ville koste at bygge elektricitetsværket (»lysstationen«, som det kaldtes). Selskabet forpligtede sig til nårsomhelst at foretage udvidelser af sporvejslinierne overensstemmende med kommunens ønsker, og når koncessionens gyldighedstid ophørte, skulle det hele sporvejsanlæg med tilhørende vognmateriel m.v. vederlagsfrit tilfalde kommunen. Iøvrigt kunne denne til enhver tid med 1 års varsel opsiges forpagtningen til en 1. januar imod at betale en nærmere fastsat overkurs for aktierne.

Forinden dette ordnedes, havde kommunalbestyrelsen under 22. april 1897 sluttet en overenskomst med Københavns kommune »angående forskellige sporvejs- og omnibusforhold«, hvorved der tilrettelagdes en art arbejdsdeling med henblik på udvidelser af sporvejs- og omnibusnettet, således at det fastsattes, hvilke linier hver af kommunerne kunne søge eneret til at anlægge og drive. Af overenskomsten fremgik det også, at det frederiksbergske selskab var berettiget til fremdeles at drive »strøglinien« mellem Rådhuspladsen og Kongens Nytorv (det kunne vel også siges, at det gamle Frederiksberg-selskab havde vundet hævд på at trafikere denne strækning).

Når der allerede i 1897, inden det frederiksbergske selskab var kommet til verden, blev truffet en sådan aftale mellem de to kommuner, har det formodentlig sin forklaring deri, at Københavns kommune i forståelse med staten havde overtaget Nørrebro-selskabet, da dets koncessionsperiode ophørte i 1896. Der blev straks gjort forberedelser til at indføre elektrisk drift på selskabets stærkt benyttede linie. Derved fik overvejelserne vedrørende det københavnske sporvejsvæsens fremtid en mere realitetsbetonet karakter, og planerne om at forene sporvejselskaberne og elektrificere hele systemet begyndte at antage fastere former. I efteråret 1897 lod Privatbankens direktion høre fra sig, idet et konsortium, hvori man atter træffer bankdirektør Heide, stiller Københavns kommune et lignende forslag som det, Frederiksberg

kommune havde modtaget i 1896. Også for de københavnske sporvejs-selskabers vedkommende skulle der søges kommunal koncession for en 40 års-periode, og kommunen skulle, når koncessionen var erhvervet, bortforpagte driften til et af konsortiet stiftet selskab, der påtog sig at udløse samtlige selskaber. På dette grundlag dannedes under 22. april 1898 *A/S De københavnske Sporveje* som et sidestykke til det frederiksbergske selskab. Også i København sluttedes der – under 22.-23. juli 1898 – en kontrakt mellem kommunen og sammenslutnings-selskabet om de respektive rettigheder og forpligtelser.

I København bestemte man sig til at anvende akkumulatordrevne vogne på Nørrebrolinien, og i marts 1897 indsattes de første to vogne af denne type, idet man iøvrigt bibeholdt hestedriften, men allerede den 1. maj var man så vidt, at de elektriske vogne kunne bestride hele driften.¹³ Det frederiksbergske selskab tog fat med stor energi, så snart alle formaliteter var ordnet, og det drejede sig unægteligt også om særdeles omfattende anlægsarbejder, da man her foretrak at elektrificere ved hjælp af luftledningssystemet.¹⁴ Yderligere skulle der nedlægges spor i hidtil sporvejsløse gader, idet Gl.Kongevejsliniens endepunkt skulle være ved hjørnet af Søndre Fasanvej og Frederiksvej, og Falkonerallé-selskabets Rolighedsvejlinie skulle forlænges ad Godthåbsvej til Nordre Fasanvej. Da man sigtede på både hurtig og hyppig drift, måtte enkeltsporstrækninger også gøres til dobbeltsporstrækninger.

I begyndelsen af 1899 var den store vognremise i Allégade under tag, og i juni samme år leverede N.Larsen's vognfabrikker de første 10 elektriske vogne. Derefter kom der 10 fra en tysk vognfabrik (i Hamburg). Den type, man havde valgt, faldt ikke i alles smag. I kommunalbestyrelsen fandt nogle af medlemmerne det lidet heldigt, at vognene kun havde førerplads i den ene ende, således at de alene kunne køre i een retning. Det nødvendiggjorde anbringelse af drejeskiver ved endestationerne, hvis pladsforholdene ikke stillede sig således, at man kunne anvende et »trekantspor«, som det lod sig gøre ved Frederiksvej. Heller ikke alle var tilfreds med, at vognene ligesom de gamle sporvejs-selskabers store vogne skulle have topsæder, da man var bange for, at passagererne kunne finde på at røre ved ledningsstangen (det viste sig nu at være risikofrit). Et tilbud fra selskabets side om at overdække en del af topsæderne faldt heller ikke i god jord.



De frederiksbegske elektriske spovognes endestation på Søndre Fasanvej. Vognene førtes ad et »trekantspor« fra munden af Frederiksvej tilbage til Fasanvejen, hvorved de blev vendt rigtigt (førerplads kun i vognens ene ende). (Fotografi. Privateje).

Samtidig med, at vognleveringerne fandt sted, byggede A/S Vulcan i vognremisen 20 vogne, og i august 1899 kunne man iværksætte den første prøvekørsel. En månedstid senere var man klar til at tage »Tvær-linien« fra Frederiksberg Runddel til Nørrebro Runddel i brug, og dermed var den anden af de københavnsk-frederiksbegske sporvejs-linier blevet elektrificeret. Frederiksberg-selskabet blev imidlertid det første, der praktiserede luftledningssystemet på dansk grund, og da det virkede særdeles tilfredsstillende, accepteredes det også af det nye københavnske selskab, da dette lige efter århundredskiftet gennemførte en elektrificering af resten af sit sporvejsnet.

I november 1899 kunne begge de to gamle frederiksbegske selskabers hovedstrækninger overgå til elektrisk drift, og da man vanskeligt kunne have for mange endestationer på Rådhuspladsen, bestemte man sig til at kombinere linierne, således at vognene fra Smallegade-Gl. Kongevej førtes over Rådhuspladsen til Vester Voldgade-Gyldenløvesgade



Fra indvielsen af den elektriske drift ad Gl. Kongevej og Åboulevarden. Vognen var åbenbart reserveret for en kreds af særlig indbudte. Blandt de prominente personligheder ses midt på vognens tagetage bankdirektør AXEL HEIDE, kendelig ved det martialske overskæg. (Fotografi. Frederiksberg Kommuncbiblioteker).

og videre ad Åboulevarden og Rolighedsvej til Godthåbsvej. Derved blev det også muligt at etablere ringkørsel ved at lade vogne løbe fra Rolighedsvej ad Falkoner Allé tilbage til Gl. Kongevej. Efter at den nye hovedlinie var åbnet for driften, måtte omnibuslinien mellem Rådhuspladsen og Kongens Nytorv udskilles som en særlig rute, der fremdeles betjentes med heste. Det havde den ulempe, at man af hensyn til hesteskiftningen måtte søge at finde staldplads i nærheden af Rådhuspladsen, da det blev for vidtløftigt at ride heste ind hertil fra hovedstationen i Smallegade og tilbage igen. Det lykkedes selskabet at få et lejemål i stand om de til Cirkusbygningen hørende stalde ved Studie-



Billedet hidrører tilsyneladende også fra den elektriske drifts begyndelse, siden vognene ligesom venter på at blive fotograferet. Sceneriet er som helhed besynderligt menneskefægtigt målt med vore dages trafikmyster på det samme sted (måske er billedet taget en tidlig morgentime). (Fotografi. Frederiksberg Kommunebiblioteker).

strædes forlængelse, men dette særdeles praktiske arrangement bortfaldt allerede i juni 1900. Der var da intet andet at gøre end at lade vognene køre til Smallegade for at ompændes, hvis det ikke kunne ske på Rådhuspladsen ved hjælp af udredne heste. I regnskabsåret 1901 siges der intet herom i årsberetningen, men i beretningen for det efterfølgende år meddeles det, at selskabet »efter forgæves at have søgt andre udveje«, fandt en til opførelse af en staldbygning egnet plads på de Statsbanerne tilhørende arealer ved Ny Vestergades forlængelse (nuværende Tietgensgade). Her byggedes der da stald til 64 heste samt et »træskur til reserveomnibusser«, og i august måned kunne man omsider indstille »den besværlige udridning fra Smallegade af ompændingsheste«. Det bevirkede igen, at det blev lettere at udvide strøgrutens omnibustrafik, og omnibusstationen flyttedes så fra Smallegade

til Mariendalsvejs remise, der havde stået ubenyttet hen, siden Falkonerallé-selskabets hestedrift ophørte. Derefter var »den værdifulde ejendom i Smallegade«, som bestyrelsen betegner den i det pågældende afsnit af beretningen, blevet ledig, og den skulle da kunne afhændes.

Heller ikke i Tietgensgade fandt selskabets omnibusser et blivende sted. I 1904 opsagde Statsbanerne lejemålet, men Københavns magistrat kom selskabet til undsætning. I henhold til årsberetningen for dette år kunne magistraten stille »en fordelagtigt beliggende grund ved Gl. Kongevej« (det var husnummer 6) til rådighed, og hertil henflyttedes omnibusstalden i september. Til selskabets samlede kørselsindtægt bidrog omnibuslinien i 1900 med 149.000 kr. af ialt 911.000 kr., i 1905 med 176.000 kr. af ialt 1.031.000 kr., svarende til henholdsvis 16,4 og 17,1 pct. Hestedriften fulgte således pænt med i opgangen, og det er værd at lægge mærke til, at omnibus-kørselsindtægten lå væsentlig højere pr. kørt vognkm end sporvejs-kørselsindtægten (62,2 øre mod 49,0 i år 1900 og 58,0 øre mod 46,0 i 1905). Det var ganske vist en følge af, at omnibuslinien var så kort, at billetindtægten kom til at veje stærkt overfor det gennemkørte kilometerantal, men det vidner dog om en stor benyttelsesgrad. Til gengæld var linien også dyrere i drift, da der kørtes med kun 3-4 minutters mellemrum mellem vognene, og efter 1905 begyndte driftsudgiften pr. vognkm at nærme sig indtægten. Det indvundne overskud hidrørte da overvejende fra sporvejsdriften, men retten til at trafikere strøgruten var alligevel et værdifuldt aktiv i selskabets hænder, da den i høj grad bidrog til at tilføre de elektriske linier passagerer, som søgte til den indre bys forretningskvarterer, og da den goodwill, som den nød hos hovedstadens befolkning, kom Frederiksberg-selskabet som helhed til gode.

Hestene holdt stand lige til 1913, skønt man så tidligt som i 1905 havde anskaffet en motoromnibus for at prøvekøre den på Strøget. Det viste sig imidlertid, at den på grund af den stærke færdsel i de snævre gader ikke kunne komme hurtigere frem end hesteomnibusserne, og da der »fra forskellige sider« ytrede frygt for, at motorvognsdrift på strøgruten »ville forvolde betydelige ulemper på grund af den uundgåelige benzinstank« (det var dengang), lod man tanken om at motorisere falde. Den blev først virkeliggjort 8 år senere. Den 5. november 1913 tog det københavnske publikum en rørende afsked



Københavnerne afsked i 1913 med de populære røde »rumlekasser« på strøglinien. Den med 4 heste forspændte omnibus kører den sidste tur fra Kongens Nytorv til Rådhuspladsen. I baggrunden ses en af de nye motoromnibusser, der afløste hestevognene.

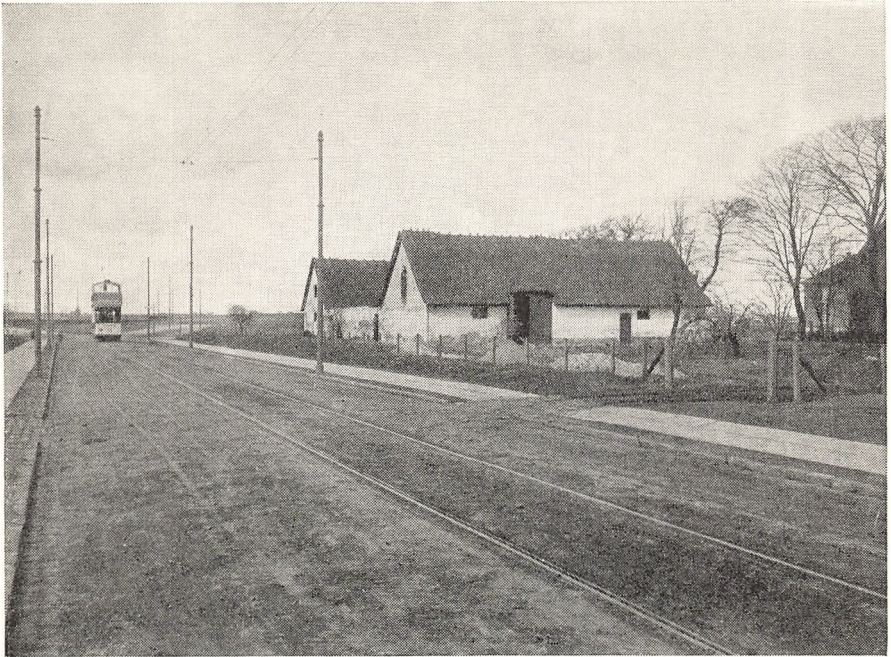
(Fotografi i Pressefotograf forbundets jubilæumsskrift: »50 år i øjet, 1912-62«).

med de populære hestekomnibusser (se billedet). De nye motoromnibusser satte strøgrutens kørselsindtægt betydeligt op, og selv om de ikke var billigere i drift (snarere dyrere), afkastede linien i 1915 et overskud på tæt ved 100.000 kr., medens hestekomnibusserne i gennemsnit af de sidste driftsår ikke havde kunnet præstere mere end ca. 15.000 kr. årligt.

Den omtalte forlængelse til Godthåbsvej af Falkonerallé-selskabets rute ad Åboulevarden og Rolighedsvej efterfulgtes hurtigt af en linieudvidelse til gavn for kvarteret mellem Godthåbsvej og Vestbanens terræn, som efter selskabets opfattelse havde krav på en bekvem forbindelse med København. Fra Godthåbsvej førtes linien videre på enkeltspor ad Nordre Fasanvej til Nylandsvej og ad denne til Falkoner Allé, hvorved der fremkom en stor sporsløjfe, som imidlertid kun skulle trafikeres i den ene retning: udad ad Godthåbsvej og indad mod

byen ad Nyelandsvej. Den nye strækning toges i brug ved udgangen af april 1900, men selskabet havde tilsyneladende ikke større glæde af den. Efter få måneders forløb tilkendegiver man overfor kommunalbestyrelsen ønske om at få tilladelse til at ændre køreplanen, således at kun hveranden vogn fra Godthåbsvej føres gennem Nyelandsvejsløjfen, medens hveranden vender ved hjørnet af Godthåbsvej og Nordre Fasanvej (ved »Slagterstiftelsen«) for derefter at løbe tilbage ad Godthåbsvej. Som begrundelse henvises der til, at Nyelandsvej kun var tættere bebygget i den østre ende (det vidste man dog iforvejen). Samtidig bebudede selskabet, at det ville gå over til at trafikere hovedlinien hvert 4. minut, da den hidtil benyttede 5 minutters drift havde vist sig at være utilstrækkelig. For Godthåbsvejens vedkommende ville køreplanen da, hvis selskabet fik sin vilje, blive »skæv«, idet der udad kørtes hvert 4. minut, men tilbage ad Godthåbsvejen kun hvert 8.

Den nye driftsordning, som kommunalbestyrelsen ikke havde noget at erindre imod, var gældende i 1901 og 1902, og det fremgår af køreplanerne, at man havde indrettet sig således, at vogne med rødt skilt på forperronen løb ad Nyelandsvej, medens vogne med blåt skilt førtes tilbage ad Godthåbsvej. I det følgende år besegles Nyelandsvejliniens skæbne. Kommunalbestyrelsen anså det for ønskeligt, at landdistriktets nordre del blev bedre stillet i trafikmæssig henseende, og det vedtoges derfor, at Godthåbsvejlينien, som ved samme lejlighed skulle have dobbeltspor i Godthåbsvej, skulle føres videre med to forgreninger, hvoraf den ene gik ad Fasanvejen til Nyelands Plads, den anden i modsat retning ad Fasanvejen til Fuglebakken. Uanset at det sidstnævnte område, som det ses på billedet af en af de frederiksbergske sporvogne på vej imod endestationen, på det tidspunkt var fuldstændig ubebygget, og at der heller ikke var megen bebyggelse omkring Nyelands Plads, fastlagdes denne linieføring. Den 1. november 1903 påbegyndtes kørslen til Nyelands Plads, medens Fuglebakkelinien først var klar til at tages i brug den 5. april 1904. Af anlægsforandringer i disse år er der iøvrigt kun at notere, at Smallegades enkeltspor i 1905 ombyttedes med dobbeltspor, hvorefter selskabet i sin beretning for dette år forkynder, at »hele sporvejen er nu dobbeltsporet med undtagelse af de to svagere trafikerede udløbere ad Nordre Fasanvej til Nyelands Plads og ad Østre Fasanvej til Fuglebakken«. Smallegade-



En af de frederiksborgske vogne på vej til den nye endestation på Fuglebakken, der endnu lå fuldstændig øde hen. Sædvanligvis afføder bebyggelse trafik, men her har man åbenbart ment, at trafik skulle skabe bebyggelse (det varede heller ikke længe, før den kom).

(Fotografi. Københavns Bymuseum).

dobbeltsporet havde dog sine modstandere i kommunalbestyrelsen. Gaden var for smal dertil, og man burde derfor lade sporvognene køre gennem Bredegade den ene vej. Tanken herom vandt dog ikke bifald.

Efter at den omtalte Enghavevejlinie, der førtes gennem det indre Frederiksberg, var åbnet for driften den 1. august 1901, elektrificeredes de fleste af de øvrige til det københavnske sporvejselskab hørende linier i hurtig rækkefølge i resten af året og i det følgende år, idet Farimagsgadelinien og Blegdamsvejlينien var blandt de første, medens stamlinien gennem byen blev sidst færdig. For Frederiksberg-strækningens vedkommende var elektrificeringen dog til ende i december 1901, idet der da indførtes elektrisk drift på liniestykket Frederiksberg Runddel-Rådhusplads. Det var blevet overdraget ingeniør Fr. Johannsen at projektere de omfattende anlæg, og han blev da leder af selskabets anlægs-



Da der ikke kunne anlægges en sporvognssløjfe på Frederiksberg Runddel, måtte bivognene afkobles ved endestationen her, hvorefter den følgende sporvogn skubbede bivognen op foran sig. Den efterlod så på sin side sin bivogn på samme plads, indtil den næste vogn overtog den. Fremgangsmåden var besværlig, og efterhånden gik man overalt, hvor det var muligt, over til at lægge endestationerne i sløjfer. (Fotografi. Frederiksberg Kommunes tekniske Forvaltning).

administration assisteret af ingeniør S. A. FABER, der senere blev teknisk leder for det ovenfor nævnte nordsjællandske selskabs sporvejsafdeling.

Fra og med udgangen af 1901 havde alle frederiksbergske sporvejslinier og alle københavnske, der berørte frederiksbergske gader, elektrisk drift, og det havde kun taget ca. 2 år at fuldføre hele omlægningen. Det var særdeles tilfredsstillende, men det ændrede ikke den kendsgerning, at kommunens ydre distrikter (vest for Fasanvejene) var helt blottet for offentlige befordringsmidler. Der var vel endnu ikke større behov for sådanne, men det kunne dog muligvis have anbefalet sig at udstikke forbindelseslinier til bymæssige bebyggelser *udenfor* kommunens område. Som omtalt havde Valby i 1894 fået sin sporvejslinie,



Vanløse-befolkningen hilser i 1903 den nye omnibusforbindelse til Frederiksberg velkommen. (Fotografi. Københavns Bymuseum).

der blev drevet sammen med Sorte Hest-linien. Da Valbylinien elektrificeredes i 1901, bortfaldt imidlertid det forbindelsesled til Frederiksberg Runddel og Allégadekvarteret, som Sorte Hest-linien havde udgjort, idet denne linie nedlagdes, hvorefter Pile Allé var uden sporvej på strækningen fra Vesterbrogade (»Slotskroen«) til Frederiksberg Runddel. Der rådedes først bod herpå i 1915, da Frederiksborgselskabet efter at have lagt dobbeltspor i dette stykke af Pile Allé forlængede »Tværllinien« til Valby, hvor linien førtes ad Toftegårds Allé til en sporsløjfe ved Valby jernbanestation.

Det varede også længe, før kommunen og selskabet begyndte at interessere sig for det bykvarter, der groede op omkring Peter Bangs Vej. Hvis man ville føre hovedlinien herud fra Smallegade, lå det nær at tænke på Vanløse by, der ved Lampevej (Finsensvej) stødte lige op til kommunegrænsen, og som siden 1890erne havde gennemgået en stærk udvikling som følge af en række udstykningskonsortiers virk-

somhed. Siden 1898 havde Vanløse været station på Frederikssundsbanen, men det afhjalp ikke savnet af en sporvejsforbindelse til København, da toggangen ikke var særlig intensiv (ved århundredskiftet løb der på hverdage som regel blot 6 tog i hver retning). Det vakte derfor stor henrykkelse blandt beboerne, da et konsortium i 1903 åbnede en hesteomnibuslinie mellem Vanløse og Frederiksberg efter at have indhentet Frederiksberg kommunalbestyrelses samtykke til at lade linien udgå fra hjørnet af Smallegade og Nordre Fasanvej. Derfra skulle den føres ad Lampevej til Vanløse med endestation ved Bogholderbroen. Kommunalbestyrelsen, der i et møde i april 1902 behandlede det af »A/S Cathrinedal« indsendte andragende herom, nærede ikke store forventninger om, at foretagendet ville betale sig, og stillede sig derfor særdeles velvilligt, idet man bl. a. fritog selskabet for at svare afgift til kommunen i hvert fald i de første 5 år. Der var også, som et af medlemmerne rigtigt bemærkede, al grund til at indtage en sådan holdning, eftersom linien kunne blive »en fødelinie« til det frederiksbergske sporvejselskabs linier. Senere måtte omnibusselskabet dog erlægge en ganske vist beskeden afgift (100 kr.) og ligeledes yde beskedne bidrag til vedligeholdelse af de frederiksbergske vejstrækninger.

I et af Vanløse Grundejerforening i 1920 udgivet skrift om Vanløse (»Et historisk Rids«) er omnibuslinien genstand for indgående omtale, uden at det dog nævnes, hvem der stod bag Cathrinedal-selskabet (i skriftet betegnes det som et konsortium), og der gives en drastisk skildring af de besværligheder, som de dårlige vejforhold beredte omnibus-kuskene. Lampevej var endnu ikke reguleret i den yderste ende nærmest Vanløse, og her skulle vognene arbejde sig op ad stejle bakker. Det var navnlig i sneføre, hedder det, et opslidende arbejde for hestene at trække de tunge vogne op over bakkerne. Den første vinter kørtes der med firspand, og senere stationeredes der en rytter ved bakkerne. Han hægtede sin hest til tospandet, og omnibussen gjorde derefter sin entre i Vanløse »som en tro kopi af en gammeldags Pariseromnibus med tre heste og topsæder«. Der tales om, at vognene sneglede sig frem i de øde omgivelser, og at turene vinteraftener foregik i mørke og kulde. Det er ejendommeligt, at en færd fra Smallegade til Vanløse for blot 60 år siden foregik under så primitive forhold. Trods alt, slutter skriftets forfatter, gjorde omnibusserne, hvis linie forlængedes til Rosenlund-



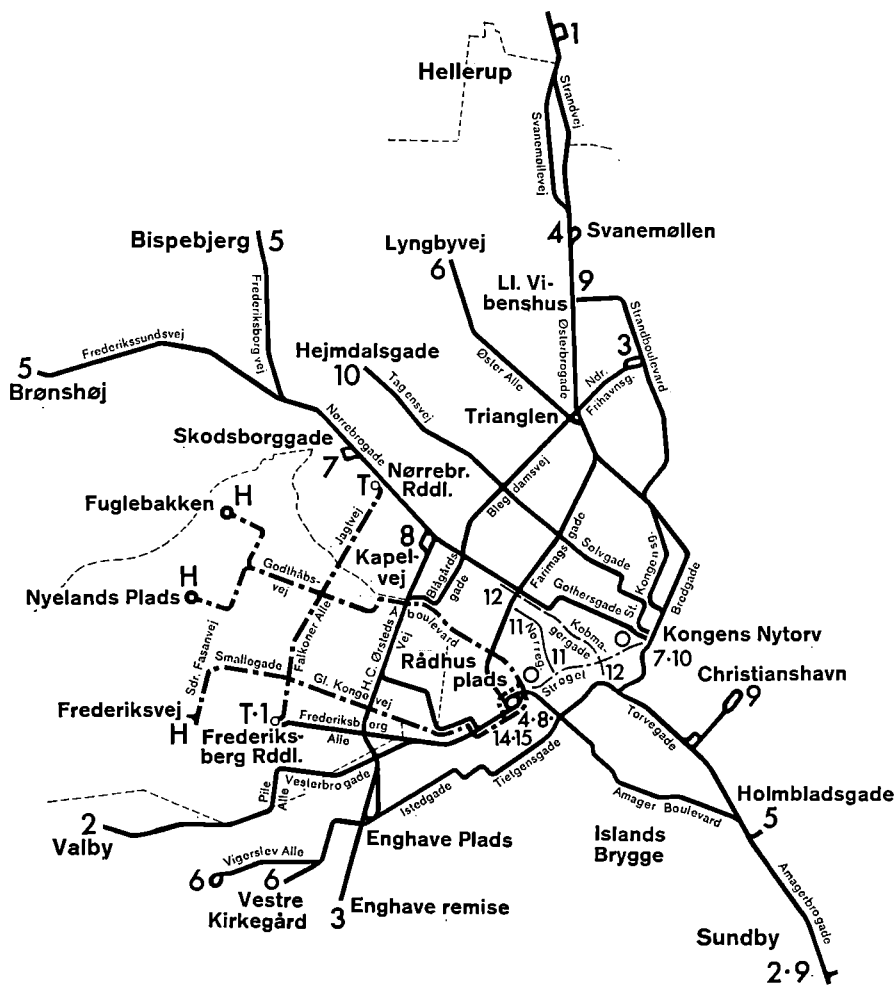
To Vanløse-omnibusser mødes på den ubebyggede Lampevej.
(Fotografi. Københavns Bymuseum).

kvarteret, god fyldest, indtil Vanløse omsider i 1914 fik sin første elektriske sporvejslinie ved Frederiksberg-selskabets foranstaltning. Kommunalbestyrelsens skepsis havde ikke været uberettiget. Det kneb for omnibusselskabet at klare sig, og fra 1911 måtte Københavns kommune give tilskud. Af køreplanerne fra de første år ses det, at kørslen begyndte fra Vanløse kl. 8,15 og sluttede kl. 23,35, og at der dagen igennem var mindst en time mellem vognene. I 1905 anføres det, at der på søn- og helligdage afgik en vogn hver halve time i begge retninger i tiden kl. 13,00-21,00, i vintertiden dog kun mellem kl. 13,00 og kl. 19,00. Om materiellet siges der i det citerede skrift, at det bestod af ældre omnibusser, der havde kørt i hovedstadens gader (vistnok hidrørende fra Kjøbmagergades Omnibus-Selskab).

Selv om Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets Aktieselskabs årsberetninger ikke er slet så ordknappe som de fleste af de gamle spor-

vejselskabers med undtagelse af Falkonerallé-selskabets, får man dog intet at vide om de overvejelser og tilskyndelser, der førte til, at selskabet omsider anlagde Vanløselinien. I årsberetningen for 1914 siges det blot uden kommentarer af nogen art, at selskabets linier var blevet forøget med en linie til Vanløse, der åbnedes for driften den 8. december 1914. Af kommunalbestyrelsens forhandlinger fremgår det imidlertid, at man i vejudvalget ofte havde »drøftet planer angående nye sporvejslinier til Vanløse og andre steder« (møde den 30. marts 1912), og at der muligvis burde optages forhandlinger med Københavns kommune. Tanken har således flere gange været fremme. Linien førtes med dobbeltspor gennem »den asfalterede Peter Bangs Vej« og derfra ad en ny vej (nuværende Sønderjyllands Allé) over til Finsensvej, hvorfra den enkeltsporet gik ad Jernbane Allé til Vanløse jernbanestation. Der anlagdes her en sløjfe på en af selskabet erhvervet grund umiddelbart ved stationsbygningen. I beretningen for det følgende år oplyses det, at de nye linier til Valby og Vanløse har givet et så godt resultat, at man har indtjent nok til at dække forrentning og afskrivning af anlægsomkostningerne foruden selve driftsudgifterne.

Hestedriftens epoke afsluttedes først definitivt i 1917, da omnibuskørslen på den korte strækning fra Søtorvet til Højbro ophørte. Forinden var først Vanløse-omnibusruten og derefter Nørregade-sporvejslinien blevet nedlagt (henholdsvis i 1914 og 1915). I en periode af 34 år – fra 1863 til 1897 – havde hestedriften imidlertid været eneherskende, når der bortses fra det mislykkede forsøg på at drive en dampsporvognsline på Strandvejen fra Hellerup til Klampenborg, som blev gjort i årene 1884-92,¹⁵ og det taler i høj grad til de gamle sporvejselskabers fordel, at de, selv om det skortede både på en samlet plan for hovedstadens forsyning med sporvejslinier og på solidaritetsfølelse mellem de konkurrerende selskaber, havde en udviklet sans for at bedømme, hvor der tiltrængtes trafikforbindelser, og hvilke gader der egnede sig bedst til at være sporvejsgader. Som følge deraf er hele det linienet, som forefandtes ved overgangen til den elektriske drift, og som er indtegnet på det vedføjede oversigtskort fra 1901, *fremdeles i brug* med undtagelse af en del af den vistnok forlængst glemte Korsgadelinie, Nylandsvejlينien og den lille stump linie fra Vesterfælledvejviadukten til Vestre Kirkegård.

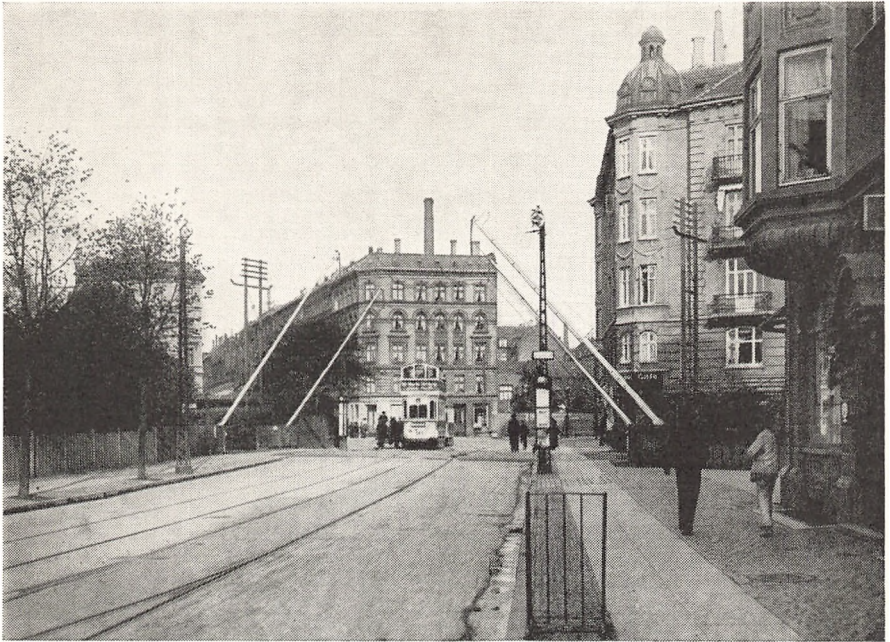


Således så det københavnsk-frederiksbergske sporvejs- og omnibuslinienet ud et par år efter århundredskiftet. De stiplede linier angiver det frederiksbergske selskabs ruter (den tyndt optrukne linie viser strøgruten). Linieføringen adskiller sig på mange punkter fra den nu benyttede. Således gik linie 2 dengang fra Valby til Sundbyerne og linie 1 førtes ad Frederiksberg Allé. (Kort. Københavns Sporveje).

Det var også al ære værd, hvad hestesporvejselskaberne formåede at byde på driftshyppighedens konto, som det vil ses af de som bilag trykte uddrag af køreplaner fra hestedrifts-periodens sidste afsnit. Ved en bedømmelse af planerne, der i det hele viser en langt tættere drift

end den, som Københavns Sporveje i de senere år har arbejdet med, må det erindres, at man ovenikøbet kun i ringe omfang anvendte *varierende* driftshyppighed dagen igennem, som man nu gør det. Der kørtes som regel med samme mellemrum mellem vognene i hele driftstiden (»stive køreplaner«), og det betød, at publikum blev væsentlig bedre betjent i formiddags- og aftentimerne, end tilfældet er i henhold til de nugældende køreplaner, der har 9, 10 eller 12 minutters drift på de fleste af linierne på de nævnte tider af dagen. I retfærdighedens navn må det ganske vist erkendes, at man før århundredskiftet ikke kendte til stort andre individuelle befordringsmidler end cykler, og at der følgelig i langt højere grad var behov for sporvejskørsel (det gjaldt måske i særlig grad i aftentimerne).

Oversigtskortet omfatter kun sporvejs- og omnibuslinier indenfor de to hovedstadskommuners grænser (dengang var man endnu ikke kommet ind på at betragte Gentofte kommune, der kun havde knapt 15.000 indbyggere, som hørende til hovedstadsområdet i snævrere forstand), og Strandvejslinien standser da tilsyneladende ved Slukefter. Der var imidlertid en verden udenfor dette som sporvejsendepunkt velkendte sted. Ovenfor er Strandvejens dampsporvognslinie flygtigt berørt. Den blev drevet af det i 1883 stiftede *Strandvejens Dampsporvei-Selskab*, et datterselskab af Kjøbenhavns Sporvei-Selskab. Dampsporvognen forsvandt i 1892, men skinnerne blev liggende, og efter at Strandvejen i nogle år havde været sporvejsløs nord for Hellerup, opnåede et vognmands-konsortium i 1897 en for 5 år gældende eneretsbevilling til at drive sporvejskørsel med heste på den forladte strækning. Det gik efter omstændighederne så forholdsvis tilfredsstillende, at man blev klar over, at linien burde opretholdes, og den virkelystne Heide trådte da også til her. Han indledede i 1901 forhandlinger med Københavns amtsråd og erhvervede i november 1902 efter at have haft en del bryderier at overvinde en koncession på 40 år, som han straks overlod til et som et datterselskab af A/S De kjøbenhavnske Sporveje stiftet selskab: *Tuborg-Klampenborg elektriske Sporvej*. Det gik straks i gang med at udføre spor- og ledningsarbejder, og den 30. maj 1903 kunne som det første stykke linien Hellerup-Charlottenlund tages i brug. Da Københavns kommune i 1911 bestemte sig til at overtage det københavnske selskabs linier, udskiltes Tuborg-Klampenborgsel-



Frederiksbergsk sporvogn ved jernbaneoverskæringen på Bülow'svej, inden Åboulevard-linien blev forlagt til Rosenørns Allé. (Foto. Københavns Bymuseum).

skabet som et selvstændigt selskab, der overgik til Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab (NESA).

Efter at elektrificeringen af de tre kommuners sporvejslinier i alt væsentligt var tilendebragt nogle år efter århundredskiftet, var man da stadig i den situation, at sporvejsdriften udøvedes af flere selskaber, der havde hvert sit linienet, mandskab, materiel og driftssystem. Det var ikke stemmende med det mål, som Heide havde sat sig, og det var til ulempe for befolkningen, som havde set hen til, at der kunne blive indført enhedstakst på alle de københavnsk-frederiksbergske sporvejslinier, som det var sket på det københavnske sporvejs-selskabs arbejdsområde, hvor man siden 1899 havde kunnet køre overalt for en betaling af 10 øre (uden eller med omstigning). I 1904 søgte Heide derfor at opnå Københavns kommunes tilslutning til en sammenlægning af det københavnske og det frederiksbergske selskab, hvorved Tuborg-Klampenborg-selskabet ville gå med i købet. Det forudsatte imidlertid,

at Frederiksberg kommune ville gå med dertil, men her forkastede et flertal af kommunalbestyrelsens medlemmer Heide's forslag om en forening af de to selskaber (hvorved tilsyneladende lokalpatriotiske hensyn i nogen grad spillede ind). Københavns magistrat synes heller ikke at have været særlig interesseret, og de forhandlinger, der førtes mellem de to kommuner, endte i 1905 med, at man enedes om at udsætte sagen, da »tiden ikke var moden«. Eftersom det vanskeligt kunne bestrides, at sammenslutningstanken havde sin berettigelse ud fra driftsmæssige og tekniske synspunkter, måtte det forudses, at den ville blive fremført påny, og det skete da også i 1913, da de to kommuner indgik en overenskomst »angående ordningen af forskellige sporvejsforhold, som er af interesse for begge kommuner«. På foranledning af Frederiksberg kommune, der var interesseret i tilvejebringelsen af en ordning med ret til fællesomstigning mellem de to selskabers linie,¹⁶ indføjedes der en sålydende bestemmelse i overenskomsten: »Der optages forhandling mellem de to kommuner om en sammenslutning mellem de to sporvejs- og omnibussystemer«. I henhold hertil bemyndigedes sporvejsdirektør KAJ NØRREGAARD på Københavns vegne og kommunaldirektør NIELS WESTERGAARD på Frederiksbergs til at udarbejde udkast til en overenskomst om sammenslutning af de københavnske og frederiksbergske sporvejs- og omnibuslinier. Verdenskrigen kom imellem, og først i 1918 kunne man skride til handling. I 1919 nåede de to kommunalbestyrelser til enighed, og under 30. juni og 2. juli oprettedes der en kontrakt mellem Københavns kommune og A/S Frederiksberg Sporveje angående forpagtning af selskabets sporvejs- og omnibus-virksomhed med ikrafttræden den 1. juli 1919. Den endelige fællesdrift, der gav anledning til en ret gennemgribende ændring af linieføringen (linie 1 førtes således ad Gl.Kongevej i stedet for ad Frederiksberg Allé og linie 2 flyttedes fra Valby-Vesterbrogade til Godthåbsvej-Åboulevarden), og som betød indførelse af enhedstakst over hele det sammenlagte sporvejsnet, kom dog først i stand den 1. oktober. Der sikredes Frederiksberg kommune bestemmelsesret vedrørende nye linier på kommunens grund, og Københavns kommune gav tilsagn om, at sporvejskørlens omfang ikke ville blive forrykket til skade for Frederiksberg.

Dermed var der sat punktum for det selvstændige frederiksbergske sporvejsvæsens tilværelse, og selv om det ubetinget havde sine betydelige fordele for Frederiksbergs befolkning, at man nu kunne køre overalt på det samlede sporvejsnet uden at komme ud for at skulle erlægge dobbeltbetaling, var det for manges vedkommende med lidt vemod, at man tog afsked med de pæne og statelige sporvogne, der på tiltalende måde havde præget de frederiksbergske gadebilleder. En del af vognene anvendtes på Vanløselinien, der fik linienummer 17, og andre på linie 8 fra Kapelvej til Rådhuspladsen, men i løbet af en halv snes år gik alle de 52 motorvogne, som det frederiksbergske selskab tilsidst rådede over, ud af drift.

SPORVEJSKØRSEL
på
FREDERIKSBERGSK GRUND
i hestedriftens sidste 10-12 år

Uddrag af køreplaner fra 1888, 1895 og 1901

KJØBENHAVNS SPORVEI-SÆLSKAB

På hovedlinien fra Frederiksberg Runddel til Østerbro afgik der en vogn kl. 6,30. Fra kl. 7,05 og 7,10 kørtes der regelmæssigt hvert 20. minut henholdsvis ad Alléen og ad Sorte Hest. Afgangstiderne var lagt således, at der mellem »Jernporten« (Værmedamsvej) og Trianglen blev 10 minutters drift. Betegnelsen »Jernporten« bevaredes i køreplanerne længe efter portens fjernelse.

Hovedliniens vogne suppleredes med eenspændervogne ad Sorte Hest til Tivoli (Rådhuspladsen) hvert 20. minut og tilbage derfra.

Yderligere førtes Christianshavnsliniens vogne igennem til Frederiksberg. Der kørtes på denne linie hvert 10. minut.

Der blev således ialt 15 *afgange* i timen fra Frederiksberg Runddel enten ad Alléen eller ad Sorte Hest.

I modsat retning kørte den første vogn fra Trianglen kl. 7,30, hvorefter der fra kl. 8,00 var 10 minutters drift.

Aftenkørslen ophørte ca. kl. 23,00 med sidste vogn retur fra Trianglen ved midnatstid.

Med nogle småændringer af og til kørtes der således fra slutningen af 1880-erne til slutningen af 1890-erne. Derefter forøgedes og forenkledes driften.

Af den køreplan, der var gældende i sommeren 1901 (lige før overgangen til elektrisk drift), fremgår det, at der som hidtil begyndtes kl. 6,30. Derefter afgik der vogne ad Alléen

kl. 7,00, 7,20, 7,30, 7,40, 7,50 og 8,00, hvorefter der hele dagen kørtes hvert 5. minut (til kl. 23,00). Samtidig kørtes der hvert 10. minut på strækningen Frederiksberg Runddel-Rådhuspladsen ad Sorte Hest, således at der ialt var *18 afgang*e i timen fra Runddelen. Derimod kørtes der ikke længere gennem Alléen til Christianshavn og Sundbyerne, idet denne rute var blevet afkortet til Højbro-Sundbyerne.

Den i 1894 åbnede Valbylinie havde i de første år 20 minutters drift (mellem Valby og Rådhuspladsen), derefter 10 minutters drift.

FREDERIKSBERG SPORVEJSSELSKAB

Der kørtes her fra Hovedstationen i Smallegade hvert kvarter fra kl. 7,15 til 8,00 og hvert 10. minut fra kl. 8,00 til 9,00, derefter hele dagen hvert 6. à 7. minut med sidste afgang kl. 23,15 (1895).

I modsat retning kørtes der fra Kongens Nytorv 40 minutter senere.

I 1901 var selskabets linier blevet elektrificerede, og der var nu 4 minutters drift største delen af dagen. På omnibusruten fra Rådhuspladsen til Kongens Nytorv, der fremdeles blev drevet med heste, var der ofte kun 3 minutter mellem afgangene.

FORSTÆDERNES SPORVEJSSELSKAB

På Blegdamsvejlinien, der gik over frederiksbergsk grund, kørtes der hvert 9. minut fra kl. 7,30 til 22,45 fra Trianglen. I modsat retning gik første vogn fra Halmtorvet kl. 8,10 og sidste kl. 23,30. Fra slutningen af 1890-erne kørtes der hvert 7. minut og noget senere i aftentimerne. På selskabets Farimagsgaderute var der først 4-5 og senere 3½ minutters drift.

FALKONERALLÉENS SPORVEJSSELSKAB

Driftshyppigheden forøgedes efterhånden, indtil der tilsidst kørtes med højst 5 minutters mellemrum på hovedlinien fra Frederiksberg Runddel til Halmtorvet. I de første år var der 8½ minut mellem vognene. Det samme gjaldt for »Tværliniens« vedkommende. Fra 1888 at regne forstærkedes driften på hovedlinien, idet man gik over til ca. 6 minutters intervaller, og formindskedes driften på linien til Nørrebro, hvor der nu kørtes med 10 minutters intervaller.

Driften påbegyndtes kl. 7,15-7,30 og vedvarede til kl. 23,00-23,30 (1895-køreplanen).

Også dette selskabs linier var elektrificerede i 1901, og der kørtes nu hvert 4. minut på hovedlinien og hvert 6. minut på »Tværlinien«.

KJØBENHAVNS OMNIBUSKOMPAGNI

I århundredets sidste år kørtes der fra Enghavevej (ad Kingosgade, Alhambravej, H. C. Ørsteds Vej og Griffenfeldsgade til Købmagergade og Christianshavns Torv) kl. 6,28 og derefter hvert 10. minut til kl. 7,08, derefter hvert 5. minut til kl. 22,46. Fra Christianshavns Torv returneredes der en time senere. Efter kl. 22,46 afsendtes der ialt 6 ekstravogne (den sidste kl. 23,28), der kun gik til Nørre Voldgade, hvorfra de returnerede fra kl. 23,27 til (senest) kl. 0,03.

BEMÆRKNINGER

De køreplaner, hvis hovedtræk er refereret ovenfor, adskiller sig fra de efter overgangen til elektrisk drift indførte navnlig derved, at der med ganske enkelte undtagelser ikke afsendtes *tidlige morgenvogne*. I 1895 afgik der på Christianshavnslinien en enkelt vogn kl. 5,20, der returnerede fra Kirkevejen (Englandsvej) kl. 6,25. Selv *Nørrebroes Sporvejselskab*, hvis rute gik igennem et udpræget arbejderkvarter, begyndte først driften ca. kl. 7,30. I 1901 var der tilkommet nogle få andre morgenvogne (fra Valby til Højbro kl. 5,00 og retur kl. 5,38 og to tidlige vogne fra Sundbyerne til Højbro). Aftendriften ophørte også tidligere end under den elektriske drift, men på enkelte ruter afgik der dog efter kl. 23,00 enkelte ekstravogne. Det var således tilfældet på hovedlinien gennem byen og på Enghavevej-omnibusruten.

Den væsentligste mangel ved de anvendte køreplaner var den »eensidige« kørsel, der fremkom ved, at alle vognene udgik fra den samme remise linie for linie. Det bevirkede f.eks., at de første vogne på hovedlinien fra Frederiksberg til Østerbro først kunne køre tilbage fra Trianglen kl. 7,30, 8,00, 8,10 o. s. v. (1895-planen). Da der beregnedes en køretid af ca. 50 minutter til hele strækningen, kunne man først ca. kl. 8,05, 8,35, 8,45 o. s. v. komme med sporvogn fra Rådhuspladsen til Frederiksberg. På Blegdamsvejlinien kørte den første vogn fra Halmtorvet tilbage til Trianglen kl. 8,10, hvilket var ensbetydende med, at man f.eks. fra Åboulevard-kvarteret først havde kørselslejlighed mod Østerbro ca. kl. 8,30. Hvis man ikke ville eller kunne opføre flere remiser (det må erkendes, at det frembød vanskeligheder at finde egnede grundarealer dertil), måtte man have ladet de første vogne fra udgangsstationen afgå langt tidligere, selv om der ikke havde været meget at gøre på udturen. Under den elektriske drift fandt man hurtigt udveje til at lade driften begynde omtrent samtidig fra i hvert fald alle længere liniers endestationer.

Noter

1. Som forbillede tjente vistnok navnlig de i Hamburg anvendte køretøjer af denne art, se det af KØBENHAVNS SPORVEJE i 1936 udgivne jubilæumsskrift side 13.
2. Tallet nævnes i nogle i Københavns Sporvejes arkiv beroende optegnelser, der har været benyttet ved udarbejdelsen af jubilæumsskriftet af 1936, og som hovedsagelig stammer fra fhv. kontorchef GEORG BECKER's hånd. Kildematerialet er en politi-opgørelse fra 1845 over antallet af køretøjer i København.
3. Se herom sporvejs-jubilæumsskriftet side 14.
4. Selskabets navn oversattes til »Det københavnske Jernbanekompani«. Dets domicil blev Store Kjøbmagergade 48.
5. Se VILLADS CHRISTENSEN's bog: »København 1840-57«, 1912, side 238.
6. I W.H.'s bog: »Frederiksbergske Tilstande« (udkommet 1866, genoptrykt 1949) tales der side 44 om, at der »gaar Omnibusser og Sporvogne til og fra Frederiksberg hvert Øjeblik paa Dagen«.

7. Grunden udgjorde en del af den justitsråd Frantz Christian Bruun og frøken Ida Bruun tilhørende ejendom matrikel 2 d, der strakte sig mellem Frederiksberg Allé og Vesterbrogade.
8. Afstørre virksomheder, der så lyset i denne periode, kan nævnes A/S De danske Sukkerfabrikker, A/S Tuborgs Fabriker og A/S De danske Cikoriefabrikker.
9. Se f.eks. ADAMINE GERBER's bog om Frederiksberg By (udgivet af Historisk-topografisk Selskab for Frederiksberg i 1955).
10. Hvis man regelmæssigt benyttede sporvognene, betragtedes man også af det kørende personale som en gammel bekendt, der havde krav på særlig opmærksomhed, og som hilstes med venlige ord om vind og vejr og andet (det havde man dengang tid til). Den ven skabelige atmosfære indvirkede åbenbart også på skoleungdommens syn på sporvognenes konduktører og kuske at dømme efter nogle fornøjelige vers, som fandtes i en »Børnenes Juleroser« fra 1897, og som er forfattet af ELITH REUMERT. Det fremgår heraf, at skolekørsel hørte med til de tjenester, som sporvejene ydede befolkningen, og at børnene satte pris på at køre med sporvognene, hvis konduktører tog sig pænt af dem. Versene, der indgik i en serie betitlet: »Glædelig Jul til dem, jeg holder af«, lyder således:

Først er der en Sporvognskonduktør,
 med hvem jeg ofte fra Skole kør',
 naar Moer vil en Tiøre gi'e mig.
 Han løfter mig op fra Gadens Sjap
 og kniber mig i min Ørelap
 og siger, han godt kan li'e mig.

Han gi'er mig den Plads, som er allerbedst,
 hvorfra jeg kan se paa den brune Hest
 og se Kusken Tømmerne stramme.
 Og, da forleden det regnede slemst,
 og jeg havde alle Pengene glemst,
 saa sa'e han, at *det* var det samme.

Til ham har jeg et Julebrev sendt;
 men hans Adresse har aldrig jeg kendt,
 derfor skrev jeg paa Konvolutten:
 »Til den Konduktør, hvis Næse er rød,
 som har Nr. 6, og som altid er sød,
 og som kører paa Strandvejsruten!«

11. Om N. Josephsen, der på mange måder gjorde sit navn som Frederiksbergborger bekendt (bl. a. ved udstykningen af landstedet Mariendal's jorder, hvorved villakvarteret omkring Mariendalsvej skabtes), kan der læses i EILER NYSTRØM's bog: Frederiksbergs Historie, bind III, side 120.
12. Det af PRIVATBANKEN i 1957-58 udgivne jubilæumsskrift (ved departementschef EINAR COHN) indeholder ejendommeligt nok intetsomhelst om Axel Heides virksomhed som sporvejsdrifts-organisationsator.
13. Akkumulatorvognene på Nørrebro-linien, der i daglig tale kaldtes »syrevogne«, ialt 18 eenetages- og 5 toetagesvogne, ombyggedes i 1902, da akkumulatordriften ophørte, til luftledningskørsel.
14. I den af FREDERIKSBERG KOMMUNALBESTYRELSE i 1901 udgivne bog: »Frederiksberg Kommune 1858-1900,« til hvilken i første række kommunaldirektør, justitsråd VILH. HATTENSEN's navn er knyttet, er der i et underafsnit til afsnittet om den tekniske forvaltning re-

degjort for de nærmere omstændigheder ved dannelsen af Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets Aktieselskab og for de tekniske sider ved overgangen til elektrisk drift.

15. En indgående beskrivelse af dampsporvejselskabets historie er givet i det jubilæumsskrift, som NORDSJÆLLANDS

ELEKTRICITETS OG SPORVEJS AKTIESELSKAB udsendte i 1927.

16. I det københavnske jubilæumsskrift af 1936 omtales udførligt de overvejelser, der førte til etableringen af københavnsk-frederiksbergsk enhedsdrift, og de overenskomster, der blev et resultat heraf (se side 42-43).

Selskabets virksomhed

Ved sekretæren

MØDER

ONSDAG D. 12. DECEMBER 1962 KL. 20 afholdtes medlemsmøde i hovedbibliotekets foredragssal, Solbjergvej 23. Ca. 50 medlemmer deltog. Fhv. brandchef *Morten Bang* fortalte i et stærkt personligt præget foredrag episoder fra Frederiksbergs ildebrandshistorie i ældre tid og skildrede dernæst i store træk brandvæsenets udvikling på Frederiksberg op til vore dage. Selskabets næstformand, oberst *Niels Maare*, bragte foredragsholderen forsamlingen og selskabets tak for den interessante belysning af aftenens emne.

ONSDAG D. 24. APRIL 1963 KL. 20 afholdt selskabet sin 20. ordinære generalforsamling i hovedbibliotekets foredragssal, Solbjergvej 23.

DAGSORDEN:

1. Beretning om selskabets virksomhed.
2. Kassereren aflægger regnskab.
3. Valg af 5 medlemmer af styret. I henhold til lovenes § 3 afgår: Fhv. skoledirektør E. Carstensen, professor, dr. phil. Aksel E. Christensen, fhv. borgmester, direktør, cand. pharm. V. Fischer, oberst Niels Maare og provst N. J. Rald.
4. Valg af revisor. I henhold til lovenes § 8 afgår fuldmægtig Finn H. Blædel.
5. Eventuelt.

Under formanden, borgmester *A. Stæhr Johansens* fravær bød næstformanden, oberst *Niels Maare*, velkommen til de fremmødte 80 medlemmer af selskabet. Afdelingsbibliotekar *Sven Houmøller*, der foresloges og valgtes til dirigent, konstaterede generalforsamlingens lovlige indvarsling.

Næstformanden aflagde årsberetning. Medlemstallet pr. 31. marts 1963 var 684. Ved de afholdte to medlemsmøder havde deltagelsen været beskeden, idet kun ca. 50 medlemmer var mødt. Årets medlemspublikation, *Frederiksberg gennem Tiderne IX*, 1. halvbind udsendtes i december 1962. Bindets 2. halvbind, der vil frem-

træde som en statelig opslagsbog over reproducerede Frederiksbergbilleder, kan ventes udsendt i løbet af sommeren 1963. Der forberedes endvidere en ofte savnet bog om frederiksbergske gadenavnes oprindelse og betydning. Opgaven er betroet forfatteren Charles Haugbøll. Om udsendelsestidspunktet er det for tidligt at udtale sig, da udarbejdelsen af bogen vil kræve meget omfattende arkivundersøgelser. Arbejdsudvalget er derfor allerede i gang med planlægningen af det 10. bind af *Frederiksberg gennem Tiderne*, der muligvis vil blive udsendt før bogen om gadenavnene.

Beretningen godkendtes enstemmigt, hvorefter kassereren, assurandør, cand. act. *C. W. Petersen*, forelagde selskabets regnskab. Dirigenten konstaterede, at regnskabet var revideret og befundet rigtigt af selskabets revisorer. Generalforsamlingen gav enstemmig decharge.

Af de afgangende medlemmer af styret genvalgte fhv. skoledirektør *E. Carstensen*, professor, dr. phil. *Aksel E. Christensen*, oberst *Niels Maare* og provst *N. J. Rald*. I stedet for fhv. borgmester, direktør, cand. pharm. *V. Fischer*, der trak sig tilbage for at give plads for et yngre medlem i styret, valgtes efter styrets forslag museumsinspektør, mag. art. *Lars Rostrup Bøyesen*. Næstformanden takkede fhv. borgmester Fischer for de mange års gode tjeneste i styret. Den afgangende revisor blev genvalgt.

Dirigenten hævdede generalforsamlingen og modtog næstformandens tak for udførelsen af dirigenthvervet. I anledning af Frederiksberg Kommunebibliotekers 75-års-jubilæum havde man opfordret stadsbibliotekar *Johs. Lehm Laursen* til at holde foredrag om det frederiksbergiske biblioteksvæsens historie. Foredraget, der bar titlen »Fra almuebogsamling til alménbibliotek«, og som efterfulgtes af en serie lysbilleder, der viste bibliotekernes lokalemæssige udvikling fra århundredskiftet til nu, modtoges med stærkt bifald, hvortil næstformanden føjede selskabets tak.

TIRSDAG D. 11. FEBRUAR 1964 KL. 20 afholdtes medlemsmøde i »Rosen« på Frederiksberg Slot med 180 deltagere, der fyldte salen til sidste plads. Mødets taler var forfatteren, bibliotekar *Carl Dumreicher*, der i et beåndet og fremragende holdt foredrag om »Oehlenschläger bag sit digt om Frederiksberg« holdt tilhørerne i ånde i 1¹/₄ time og hilstes med overvældende bifald. Selskabets næstformand, oberst *Niels Maare*, udtrykte selskabets varmeste tak og ledede derefter en rundgang gennem slottet, afsluttende i Slotskirken.

TIRSDAG D. 28. APRIL 1964 KL. 20 afholdt selskabet sin 21. ordinære generalforsamling i hovedbibliotekets foredragssal, Solbjergvej 23.

DAGSORDEN:

1. Beretning om selskabets virksomhed.
2. Kassereren aflægger regnskab.
3. Valg af 5 medlemmer af styret. I henhold til lovenes § 3 afgår: kommunaldirektør, cand. jur. C. F. Gerner Andersen, fhv. stadsarkitekt H. Carl Andersen, stadsbibliotekar J. Lehm Laursen, rådmand, ekspeditionssekretær Rudy Schrøder og professor N. Thorkil-Jensen.
4. Valg af revisor. I henhold til lovenes § 8 afgår kontorchef I. E. Haxthausen.
5. Eventuelt.

Formanden, borgmester *A. Stæhr Johansen*, bød velkommen til de 70 fremmødte medlemmer. Efter formandens forslag valgtes stadsdyrlæge *H. O. Pedersen* til dirigent. Dirigenten konstaterede generalforsamlingens lovlige indvarsling.

Næstformanden, oberst *Niels Maare*, aflagde i sin egenskab af formand for arbejdsudvalget beretning om arbejdet i 1963/64. Medlemstallet pr. 31. marts 1964 var 683. Årets to medlemsmøder havde været godt besøgt, et kærkomment faktum at konstatere. Navnlig havde mødet på Frederiksberg Slot den 11. februar 1964 kaldt medlemmer til i et antal, der vist er rekord i selskabets historie. Som publikation for 1963/64 havde medlemmerne i august 1963 modtaget *Frederiksberg gennem Tiderne IX*, 2. halvbind, indeholdende den næsten 400 sider fortegnelse over reproducerede Frederiksbergbilleder. I 1964/65 vil medlemmerne få tilsendt et nyt bind af *Frederiksberg gennem Tiderne*, rækkens 10. bind, hvortil arbejdsudvalget mener at have samlet et indhold, der frembyder særdeles interessant læsestof. Den under udarbejdelse værende bog om frederiksbergske gadenavne kan først udsendes i 1965/66. – Beretningen blev enstemmigt godkendt.

Kassereren, assurandør, cand. act. *C. W. Petersen*, foretog regnskabsaflæggelse. Dirigenten konstaterede regnskabets behørig revision, hvorefter forsamlingen enstemmigt godkendte det.

Alle valg i henhold til dagsordenens punkt 3 og 4 var genvalg.

Herefter tog *selskabets formand* ordet og oplyste, at oberst *Maare* har meddelt styret, at han ønsker at fratæde posten som formand for arbejdsudvalget og som næstformand i styret. Det er med den største beklagelse, udtalte formanden, at styret har modtaget denne meddelelse, men oberstens beslutning må accepteres. Inden for selskabets virksomhed er det i arbejdsudvalget, den store arbejdsindsats gøres, og meget påhviler udvalgets formand. På styrets vegne skal der rettes en varmt følt tak til oberst *Maare*, der lige siden selskabets stiftelse i 1944 har stået i spidsen for udvalgets arbejde. Man troede vel i 1944, at vort selskab ikke kunne undgå at komme til at stå i skygge af Københavns store topografiske selskab, men

udviklingen har vist noget andet. Arbejdsudvalget har skabt en lang række fortrinlige værker, der har vundet stor påskønnelse. Det var en stor gerning, obersten tog op, men han var jo ikke amatør. Han havde beskæftiget sig med Frederiksbergs historie, siden han i sin militære gerning fik med restaureringen af Frederiksberg Slot at gøre. Derfor gik han til dette arbejde med store forudsætninger. Det er klart, at oberst Maare i arbejdsudvalget har haft en række udmærkede medarbejdere, men jeg tror, ingen vil misforstå mig, når jeg siger, at hovedbyrden alligevel har ligget på oberst Maares skuldre. Det er hans initiativ og idérigdom, der har båret vort selskab frem, selskabet selv til ære, kommunen til gavn og glæde. Det er jo sådan, at der tilkommer hverken en by eller et land en fremtid, hvis man ikke kender historien og forudsætningerne. Dem har Historisk-topografisk Selskab givet os gennem sine publikationer, og derfor har det arbejde, der er gjort, været af største betydning for kommunen. Jeg tror, generalforsamlingen vil være enig med mig i den tak, jeg bringer oberst Maare. Vi vil hylde og takke ham for hans indsats. Uden ham ville selskabet ikke i dag have haft det renommé, det har fået. Jeg vil på styrets vegne foreslå, at generalforsamlingen udnævner oberst Maare til æresmedlem af selskabet.

Generalforsamlingen tilkendegav sin tilslutning med stærke bifaldsyttringer.

Formanden sluttede: På Frederiksberg Kommunes vegne – for kommunen er også tak skyldig – vil jeg hermed overrække obersten en crindring som et beskedent udtryk for kommunens taknemmelighed.

Efter modtagelsen af gaven – et askebæger med Frederiksbergs våben i guld – takkede oberst *Maare* for den anerkendelse, der var blevet ham til del gennem formandens tale, ved udnævnelsen til æresmedlem og ved overrækkelsen af kommunens gave. Obersten mindedes trods vemoden ved at trække sig tilbage med glæde sin deltagelse i en gerning, der både havde interesseret og grebet ham. For uvurderlig støtte i arbejdet skyldte arbejdsudvalget Frederiksberg Kommune megen tak. Med den enorme prisudvikling, der har fundet sted i disse 20 år, og som ikke mindst har ramt fremstillingen af bøger, har kommunens støtte simpelthen været forudsætningen for, at såvel den faglige som den bogtryksmæssige kvalitet i vore publikationer har kunnet opretholdes. Med særlig glæde omtalte obersten udgivelsen af de værker, der havde set lyset ved Frederiksbergs jubilæer i 1951 og 1957: Frederiksberg gennem 300 Aar, Digternes Frederiksberg og Robert Neiiendams Forlystelsernes Allé, kostbare værker, det ikke ville have været muligt at skabe uden kommunens særlige støtte. Obersten dvælede ved det forbilledlige forhold, arbejdsudvalget havde haft til kommunens styre og takkede dernæst sine medarbejdere inden for arbejdsudvalget, idet han særlig mindedes samarbejdet med den tidligere stadsbibliotekar, dr. G. Krogh-Jensen, der desværre på grund af sygdom måtte trække sig tilbage fra sekretærhvervet i 1953, og

overarkivar, kgl. ordenshistoriograf, dr. theol. Bjørn Kornerup, der døde i 1957. Sluttelig udtalte obersten et varmt ønske for selskabets fortsatte trivsel og understregede betydningen af, at publikationsvirksomhedens høje standard måtte kunne bevares i al fremtid.

Dirigenten hævdede generalforsamlingen og modtog *formandens* tak for ledelsen af denne. Derefter talte forfatteren *Charles Haugbøll* og gav en række eksempler, tildels i anekdotisk form, på de frederiksbergske gadenavnes tilblivelse. *Næstformanden* takkede for disse smagsprøver på den kommende bog om gadenavnene.

Styret har været samlet til møder d. 4. april 1963 og d. 8. april 1964.

Arbejdsudvalget har holdt møder d. 8. juni 1962, d. 26. september 1962, d. 14. november 1962, d. 6. december 1962, d. 22. februar 1963, d. 25. marts 1963, d. 12. juni 1963, d. 5. december 1963 og d. 24. marts 1964.

SELSKABETS PUBLIKATIONER

JØRGEN HØRNBØLL: FREDERIKSBERG FRA BONDEBY TIL STORSTAD. 1945. 154 s. ill.

FREDERIKSBERG GENNEM TIDERNE, I. 1946. 163 s. ill.

Indhold: Eiler Nystrøm: Frederiksberg Bys Oprindelse og Udvikling. Niels Maare: Frederiksberg Slot fra 1852 til vore Dage. Harald Langberg: Møstings Gaard og Hassagers Kollegium. H. Carl Andresen: Et Gadebillede, der forsvinder. Ejner Carstensen: Joakim Larsen som Skolemand. Bjørn Kornerup: Joakim Larsen som Skolehistoriker. Sven Houmøller: Joakim Larsens litterære Arbejder. Bibliografi.

ADAM OEHLENSCHLÄGER: FREDERIKSBERG. Et Digt. [1817]. 1947. 79 s.

FREDERIKSBERG GENNEM TIDERNE, II. 1948. 187 s. ill.

Indhold: P. B. Grandjean: Frederiksberg Kommunes Vaaben. S. Broholm: Med Matrikullen gennem det gamle Frederiksberg. Spredte Træk af Byens Udvikling. Charles Christensen: Nogle Undersøgelser i Frederiksberg Have. H. Carl Andresen: De Classenske Boliger. Chr. Grünwald: Nye Træk til Belysning af Bakkehuset.

[WILHELM HENRIQUES]: FREDERIKSBERGSKE TILSTANDE. En Skizze af W. H. Med oplysninger ved G. Krogh-Jensen. 1949. 95 s.

FREDERIKSBERG GENNEM TIDERNE, III. 1950. 132 s. ill.

Indhold: Bjørn Kornerup: Præsten Jens Frechland og hans Skrift om Frederiksberg 1807. Ernst Priem: Frederiksbergs første folketingsmand Carl Christian Hall 1849-81. Albert Fabritius: Overretsjuristarius Niels Frederik Schlegel. Formand for Frederiksberg Kom-

munalbestyrelse 1872-91. *Carl Dumreicher*: Bakkehusets Charme. Småstykker. *J. V. Irgens-Møller*: Springvandet ved Prinsens gaard. *Niels Maare*: Klokkerne på Frederiksberg slot. *Niels Maare*: Forværelset til marmorbadet på Frederiksberg slot. *Erik Petersen*: Yrsa plads.

LITTERATUR OM FREDERIKSBERG. 3. udg. Udarb. af Frederiksberg Kommunebiblioteker. Under red. af *J. Lehm Laursen*. 1950. 200 s.

FREDERIKSBERG GENNEM 300 AAR. 1651-1951. Et Billedværk ved *Mogens Lebech*. Med en Indledning af *Niels Maare*. Red. af *G. Krogh-Jensen*. 1951. 247 s. ill.

FREDERIKSBERG GENNEM TIDERNE, IV. 1952. 180 s. ill.

Indhold: *Bjørn Kornerup*: Brevveksling mellem Camma Rahbek og E. C. Werlauff 1808-1818. *Mogens Lebech*: Raadhusgrunden. *Kaj Foltmar*: Mosendal.

[*JACOB DAVIDSEN*]: GAMLE MINDER FRA FREDERIKSBERG OG VESTERBRO. Af *Petersen*, Fuldmægtig. Med biografi og kommentarer ved *Niels Maare*. 1953. 183 s. ill.

FREDERIKSBERG GENNEM TIDERNE, V. 1954. 195 s. ill.

Indhold: *Niels Maare*: Fasangaarden. *Tilføjeelse til »Frederiksberg gennem Tiderne«* IV. *Carl Dumreicher*: Kamma Rahbeks æsker, I. *Birgitte Dall*: Kamma Rahbeks æsker, II. *J. Boisen Schmidt*: Koleraen på Frederiksberg 1853. *Niels Maare*: Sejladserne i Frederiksberg Haves Kanaler.

ADAMINE GERBER: FREDERIKSBERG BY MED SIDEVEJE TIL PORTEN. Med Forord og Noter af *Niels Maare*. 1955. 121 s. ill.

FREDERIKSBERG GENNEM TIDERNE, VI. 1956. 203 s. ill.

Indhold: *Mogens Lebech*: Frederiksbergs ældste villakvarterer. *Ernst Priemé*: Det første sogneforstanderskab. *Johannes Tholle*: Om gartnerne ved Frederiksberg Have og Søndermarken.

DIGTERNES FREDERIKSBERG. Fra Oehlenschläger til Frank Jæger. Udvalgt og forsynet med indledning og kommentar af *Poul P. M. Pedersen*. Illustrationer af *Ebbe Sadolin*. 1957. 295 s. ill.

FREDERIKSBERG GENNEM TIDERNE. Udstilling af historiske Billeder paa Frederiksberg Raadhus 29. december 1957 til 12. januar 1958 kl. 10-20. Arrangeret af Historisk-topografisk Selskab for Frederiksberg i anledning af Frederiksberg Kommunes 100-års jubilæum. 1957. 32. s. ill.

Med en indledning af *Mogens Lebech*: Frederiksberg i billedkunsten.

ROBERT NEHENDAM: FORLYSTELSERNES ALLÉ. De frederiksbergske Teatres Historie. Omslag og Vignetter af *Des Asmussen*. 1958. 300 s. ill.

FREDERIKSBERG GENNEM TIDERNE, VII. 1958. 156 s. ill.

Indhold: Johannes Tholle: Om gartnerne ved Frederiksberg Have, dens økonomiarealer og i haveinspektoratet. Victor Hermansen: Frederiksberg Realskoles Historie. Niels Maare: Chr. F. Hetsch' Tegninger til Stuklofter paa Frederiksberg Slot. J. Boisen Schmidt: Forspillet til den store koleraepidemi. Alfred Dyre: Sporvognsstrejken på Frederiksberg i 1911. Småstykker: Niels Maare: Diderik Schäffers »Pyramide« i Dronning Sophie Magdalenes Paradekøkken paa Frederiksberg Slot. J. Boisen Schmidt: Frederiksberg Hospitals første sygevoan.

FREDERIKSBERG ÆLDRE KIRKEGAARD, II. *Sven Houmøller: Paa Vandring i den stille Have. 1959. 207 s. ill.*

Med plan over kirkegården.

FREDERIKSBERG GENNEM TIDERNE, VIII. 1960. 147 s. ill.

Indhold: Anne E. Jensen: Rahbek og de danske digtere. Sigurd Sivane: Nogle smaa Erin-dringer fra min Barndoms Frederiksberg. Edit Rasmussen: Fra Lindebo til Lorry.

FREDERIKSBERG ÆLDRE KIRKEGAARD, I. *Johannes Tholle: Den stille haves historie. 1961. 141 s. ill.*

FREDERIKSBERG GENNEM TIDERNE, IX, I. 1962. 112 s. ill.

Indhold: Sven Houmøller: Birkedommer Eberlin. Niels Maare: Frederiksberg Slots Be-boere fra 1852 til 1868. Kaj Foltmar: Justitsraaden paa Forhaabningsholm. Niels Maare: Prinsessernes Gaard i Ny Hollænderby.

FREDERIKSBERG GENNEM TIDERNE, IX, II. 1962. Frederiksbergbilleder. Udarb. af *Erik Ebstrup* og *Sven Houmøller. 1963. 387 s.*

Bidrag til en bibliografi over billeder med frederiksbergske motiver gengivet i danske bøger og tidsskrifter.

Styret for Historisk-topografisk Selskab for Frederiksberg

OKTOBER 1964

Kommunaldirektør, cand. jur. C. F. Gerner Andersen.

Fhv. stadsarkitekt H. Carl Andresen.

Museumsinspektør, mag. art. L. Rostrup Bøyesen, medlem af arbejdsudvalget.

Fhv. skoledirektør E. Carstensen, medlem af arbejdsudvalget.

Professor, dr. phil. Aksel E. Christensen.

Viceborgmester, pastor Johs. Eilschou-Holm.

Administrator, kgl. ordenshistoriograf, dr. phil. A. Fabritius, arbejdsudvalgets formand, styrets næstformand.

Borgmester, branddirektør A. Stæhr Johansen, styrets formand.

Stadsbibliotekar Johs. Lehm Laursen, medlem af arbejdsudvalget, selskabets sekretær.

Oberst Niels Maare.

Assurandør, cand. act. C.W. Petersen, medlem af arbejdsudvalget, selskabets kasserer.

Provst N. J. Rald.

Ekspeditionssekretær, rådmand Rudy Schrøder.

Overformynder, rådmand H. L. Thomsen.

Professor N. Thorkil-Jensen.

Revisorer:

Fuldmægtig Finn H. Blædel.

Kontorchef I. E. Haxthausen.

Selskabets adresse: Solbjergvej 25, København F.

Supplement til Medlemsfortegnelsen

i Frederiksberg gennem Tiderne V, VI, VII, VIII og IX, I

NYE MEDLEMMER EFTER 1. OKTOBER 1962

- | | |
|---|--|
| Agner, Per, overlærer. | Karstens Boghandel. |
| Andersen, Knud, konfekturhandler. | (Det) Kongelige Bibliotek. |
| Assens, Poul M., direktør, cand. pharm. | Larcheveaut, Erika, korrespondent. |
| Brundbjerg, K. G., lærer. | Larsen, Emil, sekretær. |
| Budtz-Jørgensen, Mogens, boghandler. | Larsen, Svend Aage, ingeniør. |
| Bækmark, Viggo, glarmester. | Lund, Svend Aage, forretningsfører. |
| Bøgh, C.-J., overlærer. | Mortensen, Henry V. K., assistent. |
| Danmarks Lærerhøjskoles Bibliotek, Em-
drupborg. | Mosbech, Johs., overlæge. |
| Djørup, Frans, fhv. overkirurg, dr. med. | Mundt, Jørgen, byretsdommer. |
| Fenger, V. A., læge, hofmedicus. | Nielsen, H., boghandler. |
| Franck, Gunnar, konsulent. | Nollin, Edith, musiklærerinde. |
| Frederiksen, Ole, læge. | (Det) Nordjyske Landsbibliotek, Aalborg. |
| Gall, Lykke, overassistent, fru. | Odense Centralbibliotek, Odense. |
| Gjellerups Boghandel, Jul. | Paludans Boghandel, Erik. |
| Gladsaxe Kommunebibliotek. | Pedersen, Holger, kontorchef. |
| Gødert, Henrik, overlærer. | Pedersen, Jørgen, overassistent. |
| Halvorsen, Hans, kontorchef. | Pedersen, Mogens V., hovedkasserer. |
| Hansen, H. H., ingeniørdocent, mag. scient. | Pedersen, Søren Nødskov, læge. |
| Hansen, M. Hartmann, elektriker. | Petersen, Sigurd, ass. overlæge, Middelfart. |
| Hansen, M. Hemmeshøj, boghandler. | Pyndt, Sofie, fru. |
| Haugbøll, Charles, forfatter. | Rødovre Kommunebiblioteker. |
| Hjermind, Poul, højesteretssagfører. | Schlesch-Jensen, Erik, kursusbestyrer. |
| Irgens-Møller, Gunver, børnehavelærerinde,
frk. | Schmith, Arne Wøldike, boghandler. |
| Jensen, Betty, fru. | Skandinavisk Reproduktion
v/hr. fabrikant Chr. Mogensen |
| Jensen, Erling Verner, regissørhjelper. | Skjerbæk, Oluf J., fhv. overinspektør. |
| Jørgensen, Birte, overassistent, fru. | Torp, John, reklamekonsulent. |

Hvor intet særligt er anført, er medlemmernes bopæl hovedstadsområdet.

AFGÅEDE MEDLEMMER

- Ahlers, Aage, advokat. †
 Andersen, Helge, direktør, cand. polit.
 Andersen, K. Gram, adjunkt.
 Andersen, Palle Rude, præst.
 Arkil, K. H., civilingeniør. †
 Arvin, Elisabeth, fru. †
 Bagger, Ellen, tegner, fru.
 Barfort, John, lektor.
 Bindslev, Lis, bibliotekar, frk.
 Blædel, Kaja, frk.
 Brendstrup, Rigmor, fru.
 Brink, Edvard, kapelmester.
 Burgmann, Asger, salgsleder.
 Bøgh, Margrethe, fru.
 Dyre, Alfred, politikommissær. †
 Einer-Jensen, O. E., forbundsformand. †
 Ellekilde, Ida, overlærer, fru.
 Elm, Erik, assistent.
 Ernst, Verner, bankdirektør.
 Falk-Jensen, A., kontorchef. †
 Fog, Thorvald, arkitekt. †
 Gjedsted-Jensen, Karen, fru.
 Glud, Hans, direktør, civilingeniør.
 Hallager, Hans Henrik, sales-promotion-assistent.
 Heide, Kirsten, kontorfunktionær, fru.
 Helbøll, Poul, afdelingschef. †
 Herring, Poul, rhodolog. †
 Hetsch, S., overretssagfører. †
 Kajholt, Svend, salgschef. †
 Kjærgaard, Axel, direktør.
 Knoth, Mogens, afdelingschef.
 Larsen, Harry V., lønningschef.
 Leisner, Josepha, fru.
 Lerche, Inge, kommunelærerinde, fru.
 Lystrup, Hans, grosserer, godsejer. †
 Mogensen, C., fru. †
 Mortensen, Halvor, ingeniør.
 Mundt, Kaj, retspræsident. †
 Nielsen, Aksel Meyer, bibliotekar. †
 Nielsen, N. M., inspektør.
 Nielsen, Vilhelm, bogtrykker. †
 Olsen, Erik, isenkræmmer. †
 Parshof, E., redaktør.
 Pedersen, L. O., inspektør. †
 Pedersen, Oda, fru.
 Pedersen, Thorvald, fabrikant, cand. pharm. †
 Petersen, Erna Heilmann, overassistent, frk.
 Petersen, Johanne-Marie, frk.
 Petersen, Preben R., bogbinder.
 Pyndt, Knud, arkitekt. †
 Rolvsen, Stig, cand. mag.
 Roos, Kamma, professorinde.
 Schjærff, H. Chr., bogholder.
 Schmidt, Johan Otto, annoncechef.
 Skott, E. M., fru.
 Stegner, H., skoleinspektør. †
 Sørensen, Fritz Chr., møbelpolstrer.
 Sørensen, Holger, direktør. †
 Thürmer, Poul, disponent.
 Troensegaard, N., dampmøller. †
 Vejlbj, Johannes, skoleinspektør.
 Weber, Kirsten, bibliotekar, mag. art., frk.
 Zimmermann, Chr., bankfuldmægtig. †

Selskabet havde den 1. oktober 1964 698 medlemmer.

Register

Udarbejdet af Rigmor Pedersen

- Åboulevarden (tidl. Ladegårdsvejen) 98, 108, 112,
129, 133, 138, 141, 151, 152, 155
- Aagaard, Holger 33
- Aagaard, Marie 33
- Ågade 123
- Abraham, Levin 54
- Admiralitet og General Commerce Collegiet 53,
57, 58, 63, 68
- Ahlefeldtsgade 130, 131
- »Alhambra« 88
- Alhambravej 88, 107, 131, 134, 154
- Allégade 102, 103, 105, 124, 125, 136, 145
- Allégadekrydset 89, 104, 107, 122, 125
- Amagerbro 115
- Amagertorv 89-91, 96, 97, 100-102, 112
- Amalienborg 5
- Ammitzbøll, J. 85
- Andersen, C. F. Gerner 160
- Andersen, Vilhelm 8, 12, 32
- Andresen, H. Carl 160
- Angiviller, Charles Claude de la Billarderie d' 26
- Arentzen, Kristian 11
- Arntzen, L. 123
- Asiatisk Kompagni 49, 59, 66
- Bagerstræde 105
- Baggesen, Jens 11-12, 26, 30
- Baggesensgade 115
- Bang, Morten 158
- Bangertsgade 131
- Becker, Georg 155
- Behagen, Anthony 66
- Behagen, Gysbert 66
- Behagen, Joost Johan 66, 76
- Behagen, Pieternelle f. Mestecker 66
- Bentzon, Adrian Benjamin 29-30
- Bertouch-Lehn, T. G. 30
- Bianco Lunos Allé 110
- Biørn, Andreas 48, 50, 52
- Biørn, Margrethe f. Lentz 52
- Blågårdsgade 115, 116, 123
- Blegdamsvej 69, 90, 109, 115, 117, 123, 126, 133,
143, 154, 155
- Blædel, Finn H. 158
- Bogholderbroen 146
- Bohn, E. C. 102
- Bohn, H. P. 91, 97, 100, 101
- Bonsach, J. N. 14
- Borgen, Aug. 130
- Brandis, Joachim Dietrich 27-28
- Brandt, W. 78, 81
- Bredgade 29, 92
- Bregentved 5
- Bremerholm Kirke 63
- Bremerholms Værft 44
- Brenøe, Christian Pedersen 57, 64-65, 67-68, 70-
75, 77, 81
- Brummer, N. A. 105
- Brun, Friederike 27
- Bruun, Frantz Christian 156
- Bruun, Ida 156
- Bruun, O. V. 102, 112, 115-116
- Brüggmann, Maria Dorothea g. Top 63
- Brüggmann, Terkel 52, 63
- Bülów, F. C. 116
- Bülówsvej 97, 100, 102-104, 106-112, 116, 118,
129, 130, 151
- Bøyesen, L. Rostrup 159
- Caroline, arveprinsesse 20, 25
- Caroline Mathilde, dronning 24
- Carstensen, Ejner 158, 159

- Carstensen, Georg 87
 Casino 119
 Casse, Frits 105
 Charlotte, prinsesse 25
 Charlottenlund 89, 150
 Cathrinedal, A/S 146
 Christensen, Aksel E. 158, 159
 Christian VI 38-39, 43-45
 Christian VIII 8
 Christianshavn 101, 153, 154, 155
 Christianshavns Torv 117, 131, 134, 154
 Christiansholmsvej (senere Nyvej) 97
 Christianssæde 25
 Cirkus Renz 119
 Clausen, Ole 76
 Cohn, Einar 156
 Commerce-Collegiet 45, 50, 73
 Coninck, Frédéric de 59
 Copenhagen Railway Company lmt. 93, 97
- »Dame rouge, La« 90
 Danmarksgade (tidl. Ørstedsgade) 87
 Dannekiold-Samsøe, Frederik 38-39, 43, 44
 Dragor 90
 Drejers Klub 29
 Dronning Olgas Vej 124
 Dronningens Tværgade 107, 121
 Dumreicher, Carl 5-33, 159
 Dyrehaven 88
- Eberlin, A. 89-90
 Eckersberg, C. W. 19
 Eegberg, H. H. 44, 45, 49
 Efterslægtsselskabets skole 16
 Egholmske Ejendom, Den 87
 Enghave Plads 131
 Enghave Remise 131, 133
 Enghavevej 117, 131, 133, 134, 143, 154, 155
 Englandsvej (tidl. Kirkevejen) 121, 155
 Engtoftevej 87
 Ewaldsgade 98
- Faber, S. A. 144
 Falkoner Allé 102-104, 106-110, 112, 117, 121, 123, 128, 136, 138, 141
 Falkoneralléens Sporvejsselskab 110, 113, 120, 123-129, 136, 154
- Fasangaarden 8-10
 »Figaro« 90
 Filosofgangen 92
 Finsensvej 145, 148
 Fischer, Paul 95
 Fischer, Vilh. 158, 159
 Flaaden, – se Marinen
 Folketeatret 119
 Foltmar, Kaj 34-86
 Forstædernes Sporvejsselskab – se Københavns Forstæders Sporvejsselskab
 »Fortuna« 90
 Frederik VI 10, 12-13, 20, 27
 Frederik, arveprins 25
 Frederik VIs Allé 124
 Frederiksberg Allé 8, 49, 87-89, 94-97, 100, 103, 107, 122, 124, 149, 152, 153, 156
 Frederiksberg brandvæsen 158
 Frederiksberg Have 18-21
 Frederiksberg Kirke 5, 18, 49
 Frederiksberg Kirkegaard 7, 22-23, 28, 103
 Frederiksberg Kommunalbestyrelse 92, 103, 105, 108, 109, 111, 115, 128, 130, 132-136, 142-143, 146, 148, 152
 Frederiksberg Kommune 134, 135, 152, 161
 Frederiksberg Kommunebiblioteker 158, 159
 Frederiksberg Kommunes tekniske forvaltning 128
 Frederiksberg Runddel 89, 92-96, 98, 101, 105, 108, 113, 119, 123-127, 137, 143-145, 153, 154
 Frederiksberg Slot 6, 9-12, 15-18, 27, 159, 160, 161
 Frederiksberg Slotskirke 6, 16, 159
 Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets-Aktieselskab 126, 132, 136, 137-149, 152, 153
 Frederiksberg Sporvejsselskab 93, 103, 105-112, 114-116, 118-123, 125, 126, 154
 Frederiksbergske Omnibus-Interessentskab, Det 102, 112
 Frederiksbergske Sporveje 87-157
 Frederiksberggade 115, 129, 131
 Frederiksvej 111, 136, 137
 Frisch, Hartvig 82
 Frydendalsvej 103
 Fuglebakken 142, 143
 Fælledvej 116

- Gammelholm 45
- Gl. Kongevej 39, 41, 42, 87, 88, 93, 96, 97, 100, 102-112, 115, 116, 118, 123, 125, 136-138, 140, 152
- Gl. Torv 97, 122
- Garde, Chr. Fr. 87, 92, 93
- General Land Oeconomic og Commerce Collegium 50, 55, 57, 59, 61, 67, 74, 75, 81, 82
- General-Kommissariatet 67, 74-75, 81-82
- Gentofte 150
- Gerner, Henrik 57
- Gersdorff, Niels 50
- Godthåbsvej 109, 110, 129, 136, 138, 141, 142, 152
- Gording, vævemester 57
- Gothersgade 90, 115
- Graabrødretorv 90
- Griffenfeldsgade (tidl. Parcelvejen) 98, 116, 131, 133, 134, 154
- Grønlandske Handel, Den 60, 82
- Grønne omnibusser, De 130-131
- Grønningen 96, 98, 125
- Gule omnibusser, De 131
- Gyldenlund, Maren g. Michelsen 63
- Gyldenløvesgade 98, 108, 137
- Haagen, Hans 77
- Hagen, materialforvalter, borgmester 40
- Halmtorvet (nuv. Rådhusplads) 93, 96, 98, 100, 102, 105-108, 112, 113, 115, 116, 120-124, 126-128, 154, 155
- Hansen, C. A. 105
- Hansen, Martha Maria g. Oehlenschläger 5-6, 22
- Hattensen, Vilh. 156
- Hauberg, S. C. 132
- Hauch, Carsten 32
- Hauchsvej 88
- Haugbøll, Charles 159, 162
- Haxthausen, I. E. 160
- Heger, Carl 9, 32
- Heiberg, Johan Ludvig 31
- Heide, Axel 132-134, 135, 138, 150, 151, 152
- Hemert, Joost van 48, 50, 66
- Hemert, Peter van 61, 66, 68, 70-82
- Hemert, Pieternelle van f. Mestecker 66
- Hemert, P. van & Behagen 66
- Henriques, W. 88
- Herder, Johann Gottfried von 24
- Hjort, Peder 32
- Hoffmeyer, V. 123
- Hollensen, kommerceråd 55
- Holmen 35-36, 38, 44-45, 51-54, 56-58, 60, 62, 64, 67-68, 71-72
- Holmens Kanal (før Størestræde) 44, 92
- Horst, Cathrine Charlotte v. d. g. Ompteda 24
- Houmøller, Sven 158
- Hovedbanegården 114
- Højbro 92, 129, 131, 148, 154, 155
- Højbro Plads 107, 130, 131
- »Hønen« 122
- Iselingen 33
- Islandske Handel, Den 60
- Istedgade 121
- Jagtvej 108, 123
- Jensen, Johs. V. 28
- Jensen, W. 119
- Jernbane Allé 148
- »Jernporten« 5, 94, 153
- Jessen, Peter Carl 8
- Jochum, Johan 64
- Johan Plumps Sejldugsfabrik 38-49
- Johannsen, Fr. 132, 135, 143
- Johansen, A. Stehr 158, 160-161
- Johnson, Charly 135
- Joost van Hemert & Sønner 50, 66, 68, 74, 76, 78, 82
- Joseph, Elisabeth 54-55
- Joseph, Salomon 54
- Josephsen, N. 123, 135
- Juliane Sophie, prinsesse 25
- Jurckmann, premierløjtnant 130
- Jæger, Frank 33
- Kalveboderne 41
- Kapelvej 126, 131, 133, 153
- Kastrup 115
- Keifler, A. 93, 105-107, 113, 130
- Kingosgade 87, 134, 154
- Kirkevejen (nuv. Englandsvej) 121, 155
- Knippelsbro 115
- Kongl. islandske, finmarkske og færøeske Handels-Compagni, Det 70
- Kongelige københavnske Skydeselskab og danske Broderskab, Det 30

- Kongelige Teater, Det 12, 89, 119
 Kgl. vestindiske-guineiske Handelskompagni,
 Det 50
 Kongens Nytorv 89, 90, 92, 93, 98, 102, 106, 107,
 109, 111, 113, 115, 119, 121, 122, 125, 135, 138,
 141, 154
 Konow, Marie Louise f. Oehlenschläger 9, 28
 Konow, Wollert 9
 Kornerup, Bjørn 162
 Korsgade 98, 99, 118, 148
 Kristensen, Tom 21
 Krogh-Jensen, g. 161
 Krossing, Nikolaj 6
 Københavns amtsråd 150
 Kjøbenhavns Forstæders Sporvejsselskab 109, 116,
 117, 119, 120, 122, 123, 154
 Københavns Kommunalbestyrelse 50, 92, 100,
 105, 115, 120, 123, 140, 152
 Københavns Kommune 135-136, 147, 148, 150,
 151, 152
 Kjøbenhavns Omnibuskompagni 117, 129-131,
 134, 154
 Kjøbenhavns Sporvei-Selskab 97-98, 102-103,
 105, 106, 112-115, 118-121, 124, 125, 136, 150,
 153-154.
 Københavns Sporveje 87-88, 95, 96, 102, 107-108,
 111, 130, 150, 155
 »Kjøbenhavns Sygeghjem« 97, 100, 104, 110
 Kjøbenhavnske Jernbanekompagni, Det (Copen-
 hagen Railway Company lmt.) 93, 97
 Kjøbenhavnske Sporveje, A/S De 126, 136, 137,
 143-144, 149, 150, 152
 Købmagergade 129-131, 154
 Kjøbmagergades Omnibus-Selskab 130-131
 Køge 35-37
 Köhlert, Caspar 78, 82
 »Königin Margrethe« 90
 Köster, Anna Maria g. 1/Wever, 3/de Longueville
 66
- Ladegaarden 41, 49, 61, 116
 Ladegaardsaen 39, 116, 123
 Ladegaardsvejen – se Åboulevarden
 Lampevej 145, 147
 Larsen, M. 101
 Larsen, Peter 87, 92, 93, 105-106
 Larsen's Vognfabrikker N. 136
- Laursen, Johs. Lehm 158-164
 Lentz, Margrethe g. 1/Bjørn 2/Thygesen 52
 Levetzau, Joakim Godske v. 8
 Lille Kongensgade 107, 114
 Lille Vibenshus 98, 100
 Lindevej 110
 Longueville, Anna Maria de f. Köster 66
 Longueville, Jean Baptiste Descariers de 66
 Lykkesholms Allé 110
 Lyngby 90
 Læssøesgade 115
 »Løven« 90
 Løvenørn, Poul Vendelbo 43
- Maare, Niels 158-162
 Madvigs Allé 87, 130
 Marie Sophie Frederikke, dronning 10-14, 20
 »Mariendal« 156
 Mariendalsvej 124, 128, 140, 156
 Marinen 35-36, 38, 45, 56-58, 68
 Martensens Allé 87
 Martfelt, Christian 57
 Mattrup 52
 Melchior, grosserer 8
 Mestecker, Pieternele g. 1/ Behagen, 2/ van
 Hemert 66
 Meyer, Carl Friederich 5
 Michelsen, Hans 58-60, 63, 69-81
 Michelsen, Hans 63
 Michelsen, Inger Cornelius Datter 63
 Michelsen, Maren f. Gyldenlund 63
 Moerskabs-Teatret 89
 Molbech, Christian 32
 Moltke, Adam Gottlob 5
 Moltke, Asta Thusnelda f. Münster 26
 Moltke, Carl 26
 Moltke, Else 24-26
 Moltke, Sophie Hedevig 5
 »Mosendale« 49
 Münster, Asta Thusnelda g. Moltke 26
 Mynster, J. P. 30
 Münster (-Meinhövel), Amalie (Amélie) Isabella
 Johanne Charlotte f. Ompteda 23-28
 Münster(-Meinhövel), Georg Werner August
 Dietrich 24
 Møntergade 89

- Nansensgade 130
 »Napoleon« 90
 Niels Ebbesens Vej 115, 123, 133
 Nielsen, Rasmus 35-36
 Nordre Fasanvej 105, 129, 136, 141, 142, 146
 Nordre Frihavsgade 133
 Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab (NESA) 132, 144, 151
 »Nordstjernen« 90
 Numsen, Michael 43-44
 Nyelands Plads 142
 Nyelandsvej 128, 141, 142, 148
 Nyhavn 65
 Nyvej (tidl. Christiansholmsvej) 97
 Ny Vestergades forlængelse (nuv. Tietgensgade) 139, 140
 Nørrebrogade 115, 131
 Nørrebros Runddel 108, 123, 124, 127, 137
 Nørrebroes Sporvejselskab 106, 115, 120, 125, 126, 135, 155
 Nørre Farimagsgade 122, 123, 126, 143, 154
 Nørregaard, Kaj 152
 Nørregade 122, 148
 Nørre Voldgade 154
- Ompteda, Amalie (Amélie) Isabella Johanne Charlotte g. Münster(-Meinhövel) 23-28
 Ompteda, Cathrine Charlotte f. v. d. Horst 24
- Panoptikon-bygningen 99
 Parcelbroen 116, 123, 133
 Parcelvejen – se Griffenfeldsgade
 Paulsen, Erik 61
 Pedersen, H. O. 160
 Pederstrup 28
 Peter Bangs Vej 145, 148
 Peter van Hemerts Sejldugsfabrik 70-82
 Petersen, C. W. 159, 160
 Petersen, Frederik Christian 32
 Petersen, Lovise 46
 Philosophgangen 92
 Phister, Charlotte f. Oehlenschläger 9, 14, 22, 29
 Pile Allé 98, 100, 113, 121, 145
 Platanvej 97, 130
 Plump, Johan (d. y.) 42, 48-49, 53
 Plump, Johan (d. æ.) 34, 38-46
- Plump, Jørgen 42
 Politi- og Commerce Kollegiet 37
 Privatbanken 131, 134, 135
- Rådhuspladsen (jfr. Halmtorvet) 93, 133, 135, 137-139, 141, 143, 152-155
 Rach, J. 44, 45
 Rahbek, Kamma 8
 Rahbek, Knud Lynce 8
 Rald, N. J. 158, 159
 Ramm, P. G. 111
 Rasmussen, Johannes 36-37, 41
 Rathsacksvej 110
 Renz, Cirkus 119
 Reumert, Elith 156
 Reventlow, Christian Ditlev 25
 Reventlow, Frederikke Sophie 28
 Reventlow, Louise g. Stolberg 26
 Reventlow, Sophie 27
 Rolighedsvej 97, 102-104, 106-110, 112, 123, 124, 127, 129, 136, 138, 141
 Rolighedsvejkrødset 106, 109, 123, 128
 Rosenaaen 41
 Rosenørns Allé 117, 151
 Rubin, G. 132 135
 Rubin & Bing 134
 Ryberg, Niels 52, 63
 Ryesgade 115
 Røde omnibusser, De 114
 Røgind, Sven 87-157
- Sander, grosserer 130
 Sankt Annæ Plads 92, 93, 95, 96, 121
 Sankt Hans Gade 115, 130
 Sankt Hans Gades Passage 130
 Sct. Hans Torv 130, 131
 Sct. Jørgens Sø 34, 39, 41, 50, 55, 61
 Sct. Nikolajvej 128
 Sankt Petri Kirke 46
 Scandia (Randers) 124
 Schimmelmann, Charlotte 26, 28
 Schimmelmann, Ernst 26, 75, 82
 Schmidt, Christian Frantz 6, 22
 Scholten, Henrik von 50
 Schowsgade – se Vodroffs Tværgade
 Schröder, Rudy 160
 Schönbergsgade 87

- Sejldugsfabrikken i Køge 35-37, 41, 42
 Sejldugsfabrikken i Wandsbek 34, 38, 40, 42, 43, 46
 Sejldugsfabrikken paa Wodroffgaard 34-86
 Skindergade 107
 Skoubogade 107
 Slotsholmen 93
 Slotskroen 97
 »Slukefter« 98, 121, 150
 Smallegade 104-107, 109, 111, 137-140, 142, 145, 146, 154
 Smith, John 82
 »Solen« 90
 Sommerfeldt, I. 123, 135
 Sophienholm 27
 Sorgenfri 89
 Sortedamsgade 115, 116
 »Sorte Hest« 98, 103, 113, 145, 153f 154
 Sponneck, Georg Wilhelm von Hedwiger 46
 Sporveje på Frederiksberg 87-157
 Stabel, Nikolaj 77
 Statsbanerne 139-140
 Stibolt, A. H. 77-78
 Stibolt, Ernst Vilhelm 75, 77
 Stolberg, Christian 26
 Stolberg, Louise f. Reventlow 26
 St. Kirkestræde 107
 Store Kongensgade 107, 121
 Store Kjøbmagergade 155
 Store Torvegade 90
 Stormgade 92
 Strandvejen 92, 97, 115, 121, 148, 150
 Strandvejens Damsporvei-Selskab 150
 »Strøget« 106, 107, 112-115, 121, 135, 140, 141
 Studiestrædes forlængelse 138-139
 Størestræde (nuv. Holmens Kanal) 44, 92
 Suhm, Ulrik F. 52
 Sundbyerne 115, 154, 155
 »Svanholm« 42
 Søetaten 35-41, 43-46, 48-53, 56-64, 66-68, 70-72, 81-82
 Sølvgade 121
 Sølvgadens Sporvejselskab 121
 Sølvtorvet 122
 »Sølyst« 26
 Sønderjyllands Allé 148
 Søndermarken 19, 21
 Søndre Fasanvej 111, 112, 136, 137
 Søtorvet 131, 148
 Tårnbæk 92, 97
 »Taarbech Kroe« 76
 »Taarbedsdahl« – se »Taarbech Kroe«
 Tagensvej 121
 Thaarup, Thomas 13, 14
 Thomsen, N. 135
 Thorkil-Jensen, N. 160
 Thorupsgade 98
 Thygesen, Emanuel 52
 Thygesen, Margrethe f. Lentz 52
 Thygesen, Thyge Jesper 52, 66
 Tietgen, C. F. 93, 97
 Tietgensgade (tidl. Ny Vestergades forlængelse) 139, 140
 Tivoli 98, 99, 114, 122, 125, 153
 Toftegårds Allé 145
 Toldbodvej 101, 103, 104
 Top, Hans Pedersen 62-63, 66
 Top, Maria Dorothea f. Brüggmann 63
 Triangelen 92, 115, 122, 125, 126, 153-155
 Trommesalen 105, 107
 Tuborg-Klampenborg elektriske Sporvej 150-151
 Ulf, Samuel Crispin 53
 Union Electricitæts Gesellschaft (Berlin) 134
 Uraniavej 110
 Valby 97-100, 102, 103, 121, 144, 145, 148, 152, 154, 155
 Valby jernbanestation 145
 Valby Kro 98
 Valby Langgade 121
 Wandsbek 34, 38, 40, 42, 43, 46
 Vanløse 145-148, 153
 Vanløse Grundejerforening 146
 Vanløse jernbanestation 146, 148
 Wello, Peter 42
 Wello, Peter Petersen 42
 Vendersgade 122
 Vesterbro 6, 90, 94, 95
 Vesterbrogade 92, 97, 98, 100, 102, 107, 113, 145, 152, 156
 Vesterbros Passage 99
 Vesterports Ravelin 93, 105

- Vesterfælledvej 130, 148
 Westergaard, Niels 152
 Vestergade 107
 Vesterport 92
 Vester Voldgade 137
 Westphal, Niels 53
 Vestre Kirkegård 130, 148
 Wever, Anna Maria f. Köster 66
 Wever, Johan Friderich 48-50, 66
 Weyse, C. E. F. 12
 Vibenshus 119
 Vilhelmine, prinsesse 20
 Vimmelskafet 107
 With, etatsråd 37
 Wodroff, Georg Julius 41-42
 Wodroffgaard 34-86
 Wodroff(gaards) Mølle 41-42
 Vodroffs Tværgade (Schowgade) 87
 Vodroffsvej 115, 116, 123, 133
 Voigt, Marcus Friederich 21-22
 Wolff, Elias 58, 63, 77-80
 Voss, Johan Heinrich 22
 Vulcan, A/S 137
 Værnedamsvej 98, 113, 153
 Oehlenschläger, Adam Gottlob 5-33, 159
 Oehlenschläger, Charlotte g. Phister 9, 14, 22, 29
 Oehlenschläger, Christiane 8, 22, 30-32
 Oehlenschläger, Joachim Conrad 5-6, 23
 Oehlenschläger, Johannes Wolfgang 9, 22, 29
 Oehlenschläger, Marie Louise g. Konow 9, 28
 Oehlenschläger, Martha Maria f. Hansen 5-6, 22
 Oehlenschläger, Sophie 15
 Oehlenschläger, William 8-9, 22, 29
 Ørstedsgade – se Danmarksgade
 Ørsted Vej, H. C. 97, 110, 115, 116, 117, 123, 131,
 133, 134, 154
 Øster Farimagsgade 122, 123, 126, 143, 154
 Østergade 114
 Østre Fasanvej 142

Indhold

<i>Carl Dumreicher: Adam Oehlenschläger bag sine digte om Frederiksberg</i>	5
<i>Kaj Foltmar: Sejldugsfabrikken paa Wodroffgaard</i>	34
<i>Sven Røgind: Da Frederiksberg havde sit eget sporvejsvæsen</i>	87
Selskabets virksomhed, ved sekretæren	158
Supplement til Medlemsfortegnelsen	166
Register, ved <i>Rigmor Pedersen</i>	168

FREDERIKSBERG GENNEM TIDERNE, X
er sat med Monotype Bembo og trykt på Specialtryk
i Nordlundes Bogtrykkeri, København
Klicheerne er udført i F. Hendriksens Eftf.
Reproduktions-Atelier



NORDLUNDE
KØBENHAVN