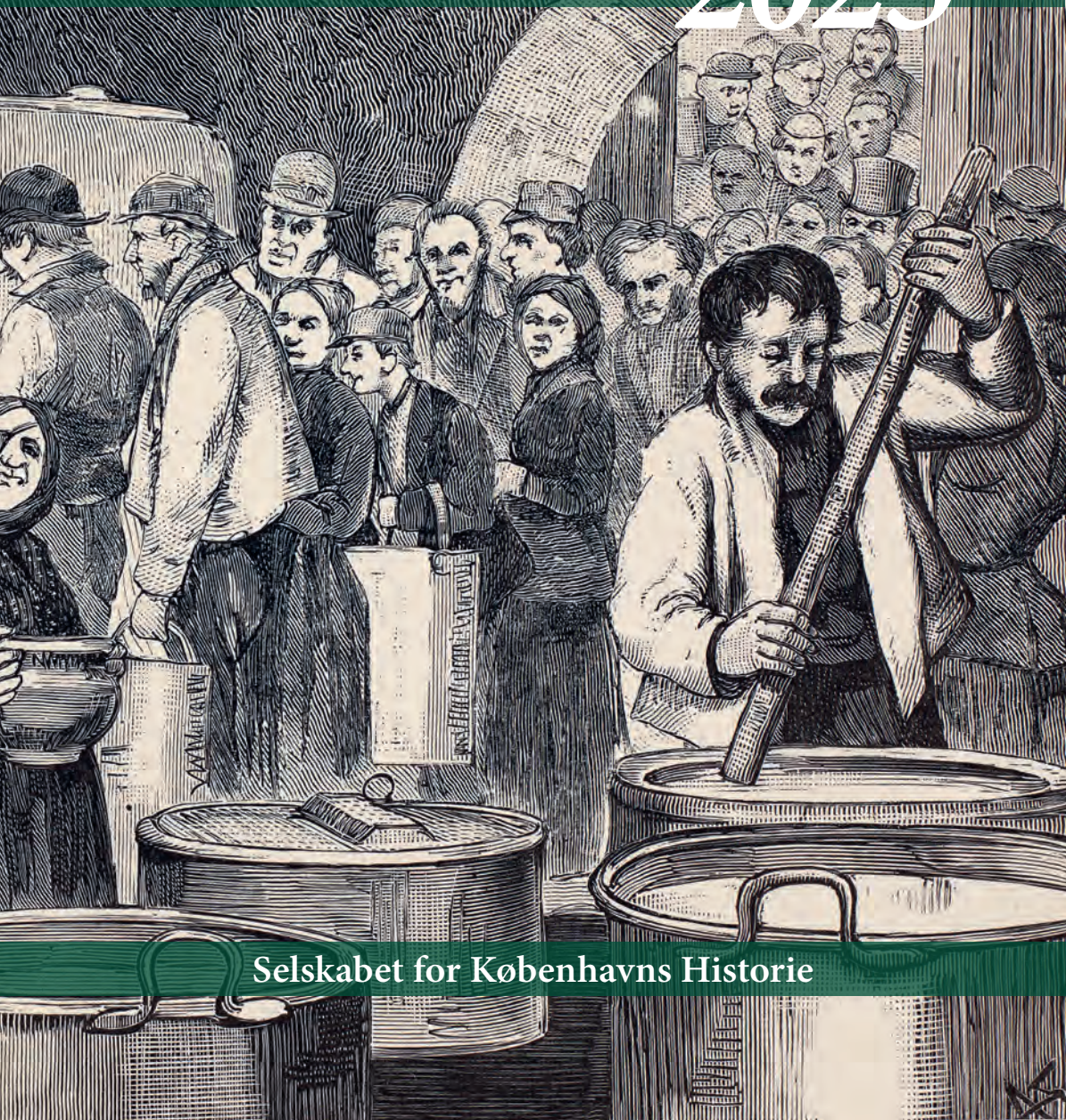


Historiske meddelelser om København 2025



Selskabet for Københavns Historie

Historiske meddelelser om København 2025

Historiske meddelelser om København

2025



Udgivet af

Selskabet for Københavns Historie

Historiske meddelelser om København 2025

© Selskabet for Københavns Historie og forfatterne

ISSN 2245-1293

ISBN 978-87-85099-14-7

Redaktion: Lasse Jonas Bendtsen, Peter Thorning Christensen,
Peter Wessel Hansen, Bjørn Westerbeek Dahl (ansv.).

Korrektur: Forfatterne, Birgitte Christensen,
Peter Thorning Christensen og Bjørn Westerbeek Dahl.

Bogtilrettelæggelse: IC-Design, lykke@ic-design.dk

Tryk: Printfinder, Riga, Letland, www.printfinder.lv

Historiske meddelelser om København udgivet af
Selskabet for Københavns Historie og fungerer som
årbog for Selskabets medlemmer.

Redaktionen har indhentet ophavshavernes tilladelse til
gengivelse af illustrationer, der er underlagt ophavsrettigheder.
I enkelte tilfælde har det dog ikke været muligt at få kontakt
med rettighedshavere, der derfor vil blive honoreret i overens-
stemmelse med normal praksis ved henvendelse til Selskabet
for Københavns Historie.

I perioden fra 1907 til 2010 blev årbogen udgivet af Københavns
Stadsarkiv, der dog benyttede titlen "København – kultur og
historie" i perioden 2009-2010. 2009 var betegnet "Bind 1".

Abonnement på årbogen

opnås via kontaktformularen på Selskabets hjemmeside:
www.kobenhavnshistorie.dk

Tegningen på titelbladet: Omtegning af Københavns ældste
segl fra 1296, som gengivet i H.U. Ramsings Københavns
Historie og Topografi i Middelalderen, Bind 1, 1940, s. 129.

Indhold

- 7 **En forudsigelig brand.** Tabet af Christiansborg Slot
Af Ulla Kjær
- 33 **Vådt krudt springer ikke!**
Da ostindiefareren Den Gode Hensigt sprang i luften i 1780
Af Mikkel Kølkær
- 92 **Visioner for en hovedstad:** Christian IV's og
Gustav II Adolfs planer i en komparativ analyse
Af Marianne Råberg
- 116 **“Kvindens ældste erhverv”**
– københavnske Jordemødre i 1700- og 1800-tallet
Af Birgit Meyer Andersen
- 146 **Det høje Liig.** Et ligtog før voldenes fald – eller
hvorledes arveprins Frederik kom gennem Vesterport
Af Nils Kr. Zeeberg
- 156 **Københavns færger og både i 400 år**
Af Ole Mortensøn
- 202 **De elendiges liv og levekår i København i det 19. århundrede**
Af Preben Brandt
- 228 **Nyt fra arkæologien I**
- 248 **Nyt fra arkæologien II**
Af Morten Steineke
- 265 **Forfatterbiografier**
- 267 **Person- og stedregister**
ved Bjørn Westerbeek Dahl

En forudsigelig brand

Tabet af Christiansborg Slot i 1794



■ Af Ulla Kjær

“Det stolte Christiansborg Slot blev i Onsdags Eftermiddag i nogle faae Timer lagt i Aske, saa at der af denne Coloss ei er bleven meere reddet end de lave Staldbygninger og Ridehuuset ... det er næsten utroeligt med hvilken Hastighed alting var omspændt af Luen ...”. Den norskfødte fuldmægtig Valentin Greve Knudsen gav i et par breve fra 1. marts 1794 en udtømmende beskrivelse af den skæbne, der den 26. februar 1794 blev Danmarks kun godt halvtreds år gamle residensslot til del. På nogle få sider fik han besvaret alle de spørgsmål, der måtte opstå i situationen: hvad var årsagen til branden, hvordan udviklede den sig, hvad blev der gjort for at slukke og redde, og hvordan så det hele ud bagefter?¹

Ild har i årtusinder været en forudsætning for menneskets frihed til at trodse naturen og selv sætte rammen om sin tilværelse. Ukontrolleret ild har i lige så mange år været et af menneskets største frygtscenarier. Brandforebyggelse indgik i de ældste, danske bylove, og det har løbende været forsøgt at opdatere reglerne via erfaringerne fra de brande, der alligevel var opstået. I et kongeligt påbud til bystyret i Aalborg hed det eksempelvis i januar 1553, at da “Kongens Undersåtter lide meget af Ildebrand, navnlig i Købstæderne, hvor Husene ere tækkede med Straatag, maa [bystyret] herefter ikke tilstede nogen ... at tække deres Huse med andet end Stentag”² Da en storbrand i 1728 raserede det meste af det gamle København vest for Kongens Nytorv, blev der allerede dagen efter ildens ophør nedsat en kommission til at afklare, hvorfor den var opstået, og hvad der kunne gøres for at forhindre en gentagelse af katastrofen.³ Blandt de tiltag, som blev effektueret, var et krav om, at alle nye huse blev opført i grundmur frem for i bindingsværk. Det satte dog prisen på husene så meget op, at det gik ud over byggeaktiviteten, og i 1731 blev det atter tilladt at bruge

bindingsværk. Men der var en fortsat tillid til grundmur som et brandsikkert materiale. I 1794 brændte så Danmarks største grundmurede bygning.

Valentin Greve Knudsen var ikke i tvivl om årsagen. Al ulykken kom fra disse “forbandede Licitationer; hvo som troer, at én Mand kan gjøre det samme Arbejde for 98 Rdl og lige saa godt, som een anden Mand der i ald sin Tid har faaet 500 Rdl derfor aarlig, det er et Fæehoved”. Eller som han fortsatte med at forklare; rensningen af slottets kakkelovnsrør var blevet udliciteret, og arbejdet blev derfor ikke længere udført med den samme omhu. Da ilden først var opstået, havde den spredt sig med uhyggelig hast hen over lofterne, der var helt uden brandmure, men fyldt med “mange tykke Fyrre og Eege Planker, samt uhyre Bunker af Høvel og Hugge Spaaner” – og i et mægtigt tomrum beregnet til slottets anden, aldrig udførte hovedtrappe, var ilden i ét nu kommet “fra øverste Messanin lige need i Kielderer og der begyndt at brænde”.⁴

Materialforvalter C.T. Norups omkring tyveårige søn Nicolai Christian Norup, der var født og opvokset på Christiansborg, kom ind på de samme forhold, da han straks efter branden noterede, hvad der var gået forud og hvad der skete undervejs. Han skrev med det ene formål at fastholde, hvad han kunne huske, og han indledte også med at gøre rede for de ulykkelige licitationer “(af de ældre Haandværkere ... benævnte ‘bedste Beskub’)”. Plattenslager Jensen, der havde sørget for rørene, før kleinsmed Lind overtog arbejdet for en femtedel af Jensens løn, havde ifølge Norup endog flere gange forgæves gjort “høieste Autoritet” opmærksom på, at denne disposition kunne gå ud over slottets sikkerhed. Fra 1791 blev slottets loft dertil brugt som tørreplads for generalkrigskommissær og tømmerhandler Søren Aagesens lager af eg og fyr, og C.T. Norups forslag om, at kompleksets fire fløje i denne anledning blev adskilt med brandmure, blev ifølge hans søn afvist af kommitteret i det finansministerielle organ Rentekammeret Nis Hammeleff med den begrundelse, at slottet ikke kunne brænde. Da branden alligevel opstod, blev varmeudviklingen på loftet intensiveret, fordi det tætte kobbertag holdt ilden inde. Nicolai Christian Norup havde set sin onkel, bygnings-skriver Frants Norup, med to kobbersmede og formodede, at de ville have gennembrudt taget, men at de blev afvist. I en parentes konkluderede han, “Dette var Dødsdom over det skønne Residentsslot”.⁵

Mens andre uofficielle kilder var lige så sikre på, at årsagen til branden lå i udliciteringen, synes skrifter beregnet til at blive trykt typisk mere indifferente.⁶

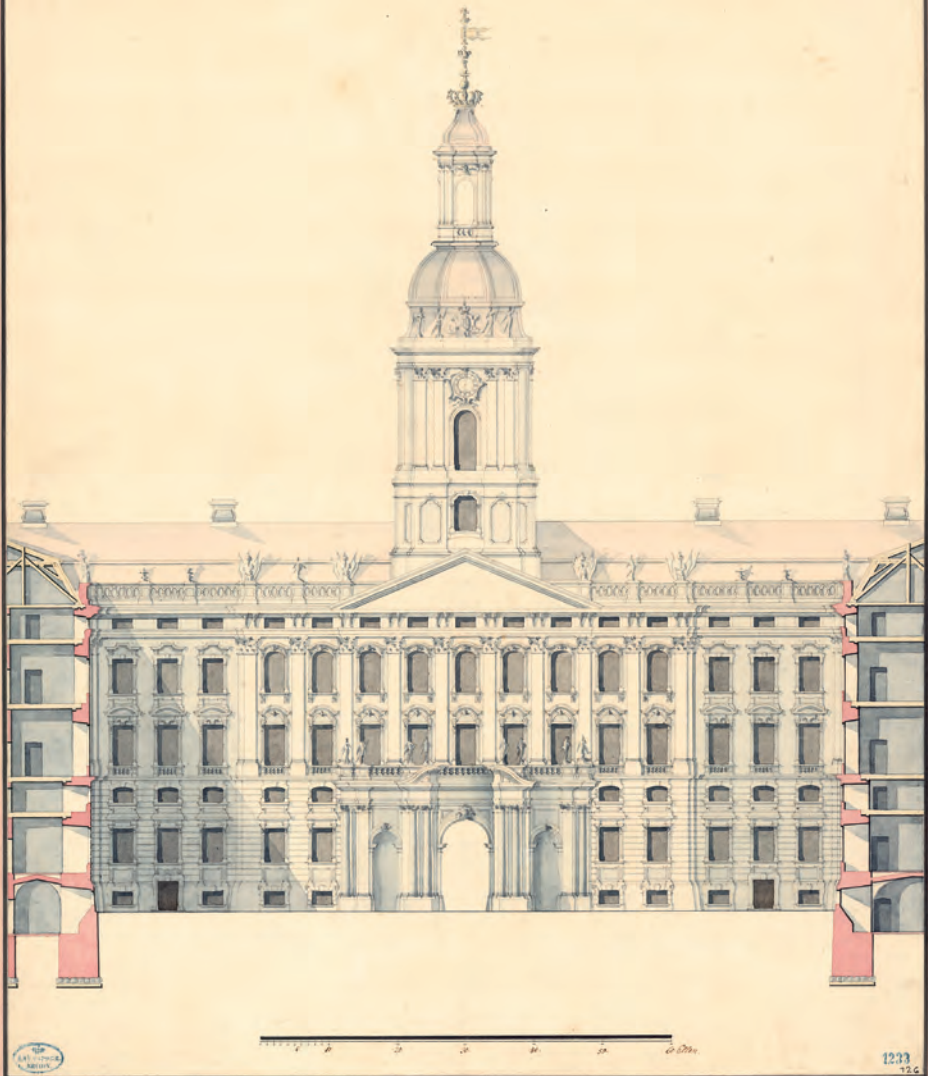
Arkivar Christen Henriksen Pram, der havde fået til opgave at "skaffe Publikum en nogenlunde omstændelig og saavidt muelig paalidelig Beretning" om branden, skrev eksempelvis, at spørgsmålet om dens frembrud var af "liden Nytte, da det rimeligviis aldrig tilfulde kan opløses".⁷ Men det har nok været en udbredt tanke, at de mange millioner, som slottet havde kostet, var gået tabt, fordi der partout skulle spares på småpengene. Niels Lind, der havde fået kakkelovnsrørenes vedligehold udliciteret, følte sig i al fald foranlediget til at få sin version af sagen trykt i den dengang højst usædvanlige form af et læserbrev. Siden han overtog rensningen af rørene, havde der, skrev han, ikke været de sædvanlige skorstensbrande, hvortil kom, at en brand sjældent stammede fra et kakkelovnsrør. Ild i et rør ville jo straks blive opdaget og stoppet!⁸ Der var også efterfølgende så meget tillid til kleinsmeden, at han fik det samme arbejde både i residensslottets bevarede fløje og i Amalienborgpalæerne.⁹

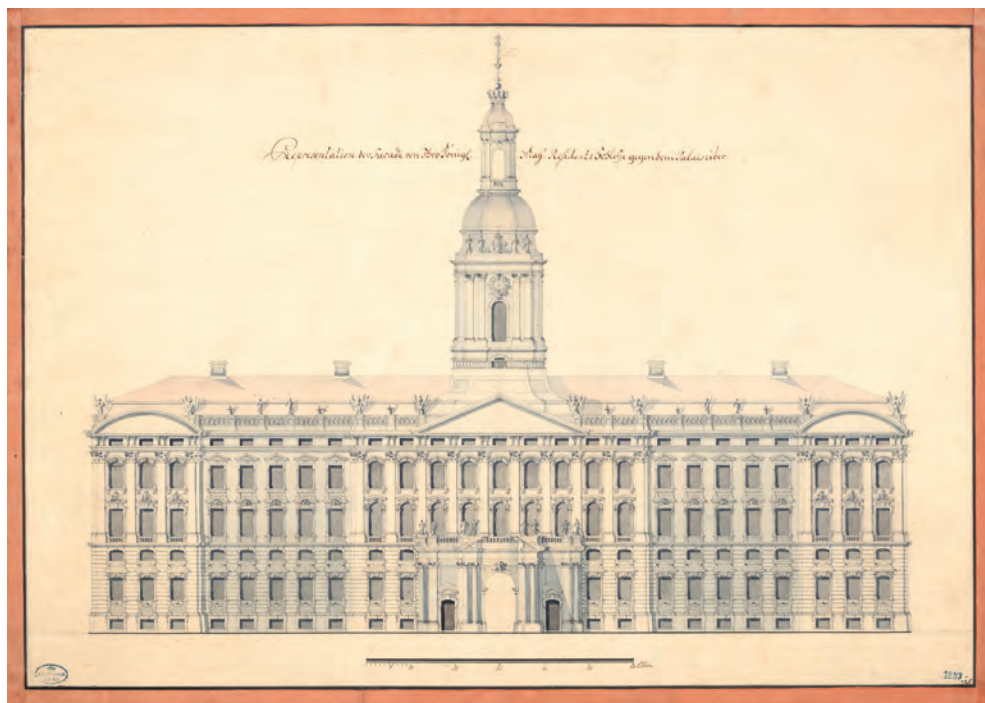
Men hvad skete der egentlig? Hvad var sandheden bag brandens frembrud og spredning? Der blev aldrig givet nogen officiel forklaring, men sandsynligvis var det heller ikke bare én ting, der gik galt. Der var heller ikke tale om én omstændighed, men om et – måske forudsigeligt – sammenfald af flere. En af dem var selve slottets opbygning.

Et nyt residensslot

Da Christian VI blev konge efter faderen Frederik IV's død i oktober 1730, havde dobbeltmonarkiet Danmark-Norge været enevældigt i 70 år. Men dets centrum var fortsat det middelalderlige Københavns Slot, som til stadighed gav de besøgende diplomater lejlighed til nedladende kommentarer. Christian VI's farfar Christian V havde forgæves lagt op til at bygge et nyt slot på det senere Amalienborgs areal, og han forpligtede sin søn og efterfølger Frederik IV til at sikre den danske enevælde en repræsentativ ramme. Frederik IV tog udfordringen op ved at lade det gamle slot bygge om. Hans arkitekter, generalbygmester Johan Conrad Ernst og bygningsinspektør Johan Cornelius Krieger, løste den stillede opgave til perfektion, idet de på én gang bevarede de mest markante dele af det middelalderlige anlæg og gav det hele et ensartet udtryk. Den omgivende, uhumske voldgrav blev reduceret til en smal rende, og det indre blev mere regulært. Men slottet havde stadig væk sin

Representation der Facade von S. S. Königl. May. Residente Schloze,
wie selbe in den innern Schloßhofe an der Seite vom Thurm aufgeführt
ist befindet.





Det første Christiansborg Slot blev bygget med ufattelig hast fra 1733, da grundstenen blev lagt, til 1740, da hoffet flyttede ind. Da det i 1794 gik op i luer, var dets indre til gengæld stadig ikke helt færdiggjort. Ophavsmanden til facadens udformning er ikke kendt, men byggeriet blev styret af Christian VI's tidligere lærer i arkitektur, militærbygmester E.D. Häusser, med den alsidige billedhugger L.-A. le Clerc og arkitekterne Laurids Thura og Nicolai Eigtved som yderst aktive medspillere. Facade mod henholdsvis slotspladsen og slotsgården (ud imod Frederiksholms Kanal). Nationalmuseet, Antikvarisk-Topografisk Arkiv.

overordnede, skævt cirkelformede plan.¹⁰ Hvis Frederik IV havde ønsket at bevare det gamle slot, traf han det forkerte valg. Med ombygningen mistede det den pittoreske karakter, som gjorde, at det kunne være blevet ladt i fred, mens hoffet slog sig ned på et nybygget slot et andet sted. Og i den nye form kunne det fortsat ikke leve op til sin funktion som residensslot.¹¹ Videnskab, kunst og kultur var samfundets udstillingsvindue. Det signalerede overskud

og vidnede om et samfund af mennesker, der havde det godt. Når kongen byggede, skulle det være så storslået, at indtrykket af overlegenhed spredtes som ringe i vandet både inden- og udenlands. Og residensslottet, som samtidig var sædet for rigets højesteret, dets skatkammer og arkiv, skulle være det allerypperste. Det vidste Christian VI, og han ville ikke have faderens nødløsning, men et slot, der virkelig var det bedste.

Mindre end fire år efter indvielsen af det ombyggede Københavns Slot i november 1727 var det tømt og klar til nedrivning, og den 21. april 1733 kunne Christian VI nedlægge grundstenen til et nyt slot.

Christian VI var en lige så ivrig bygherre som sin tipoldefar Christian IV. Men han var mere uheldig med bevaringen af sine værker og fik på sigt kun efterladt sig ganske få bygninger med sit navn. Ikke desto mindre var han lige så personligt engageret i sine bygningsprojekter som Christian IV; han blandede sig og så helst alt udført med det samme. Han havde haft information i arkitektur som en del af sin uddannelse til konge, og hans lærer, den tyskfødte ingeniørofficer Elias David Häusser, kan udmærket have bibragt ham sansen for, hvad bygninger kunne udtrykke: Häusser var selv søn af en kurfyrstelig stadsbygmester. Han kendte en del til især tysk bygningskunst, men han synes ikke at have fulgt med i den nyeste stiludvikling og havde ingen erfaring med boligarkitektur. Ikke desto mindre var det ham, som kongen satte i spidsen for sit første og største byggeri, det nye residensslot. Med dette skridt fravalgte Christian VI samtidig de to kapaciteter fra sin fars tid, Ernst og Krieger. Det var han måske nødt til, eftersom nedrivningen af det nyombyggede Københavns Slot blev begrundet med, at de gamle fundamenter ikke kunne klare de nye mure – og dermed antydte, at arkitekterne havde begået en fejl.¹² Hvis Ernst og Krieger virkelig havde overset eventuelle funderingsproblemer, skulle man tro, at de var blevet anklaget for byggesjusk. Det gjorde de ikke; de fortsatte begge deres almindelige virke. Men hvis undskyldningen skulle være troværdig, kunne de ikke sættes til at bygge et nyt slot. Ernst og Krieger var de eneste kongelige arkitekter. Der var to nye på vej, nemlig Nicolai Eigtved og Laurids Thura, der stod ved henholdsvis begyndelsen og slutningen af en studierejse. Men de blev ikke overvejet, muligvis, fordi Christian VI var for utålmodig til at vente på dem, men vel især, fordi han endnu ikke kendte dem.¹³ Häusser var han tryk ved, og han må også have følt sig overbevist om, at læreren kunne klare opgaven.

Häussers første projekt var dog så gammeldags, at der på kongens bud udgik depecher til Sverige og en række tyske delstater med en efterlysning af en kyndig arkitekt med lyst til et større arbejde i København.¹⁴ Der dukkede ingen nye navne op, men en bedre bygmester end Häusser må alligevel have været indover, for det næste kendte forslag til det nye slot viste både en mere interessant facadeudformning og en betydelig bedre placering i forhold til den omgivende bebyggelse. Det var ikke tegnet af Häusser, men han kopierede det og lagde det til grund for det fortsatte byggeri.¹⁵ De nye tegninger havde dog én ting til fælles med Häussers. Begge de to projekter opererede nemlig med et højt lukket firfløjsanlæg, sandsynligvis fordi kongen havde ønsket denne form ud fra den tyske arkitekturteoretiker L.C. Sturm anbefalinger i værket "Grosser Herren Palläste" fra 1718. Sturm var konservativ og firfløjsformen gammeldags, men med de hovedlinier, der nu var lagt fast, kom det hele til at hænge sammen, og den 3. oktober 1732, små fem måneder efter at Häusser var færdig med kopieringen af det udefrakommende forslag, var slottet afsat på grunden og piloteringen indledt.¹⁶

I byggeriets første år var Häusser enerådende, og det var altså ham, der fik ansvaret for hele råhuset med skillevægge og skorstene. Som Sturm havde anbefalet, skulle der over kælderens værelser være tre hovedetager og to lavere mezzaninetager, som nedefra og op var fordelt, så der først kom en hovedetage, kaldet Dameetagen, så en nederste mezzanin, så slottets to vigtigste etager, Kongens og Kronprinsens, og så en øverste mezzanin, umiddelbart under loftet. Da murene nåede op i den halve højde, begyndte kongen at tænke på bygningens udsmykning og indretning. Han udnævnte Häusser til generalbygmester og ansatte Eigtved og Thura til at indrette slottets værelser. Samtidig indkaldte han den franskfødte billedhugger Louis-Augustin Le Clerc, som efter en ansættelse hos en slægtning til Christian VI's dronning, Sophie Magdalene, sandsynligvis talte tysk og kunne kommunikere med Häusser. Fra 1736 blev Häussers arbejde således noget mere kompliceret. Han skulle stadig styre opførelsen af råhuset, der i løbet af dette år nåede op til Kronprinsens etage, men skulle nu også forholde sig til både kongens bemærkninger og en kollegial kritik. Eigtved og Thura gav kun indirekte udtryk for deres opfattelse af Häussers dispositioner ved at foreslå en lang række ændringer. Men Le Clerc, der var jævnaldrende med Häusser og en alsidig kunstner med en sikker sans for det kompositionelle hierarki i den aktuelle prestigebygning, var anderledes åben og fik i høj grad demonstreret Häussers inkompetence.¹⁷

Det undergravede kongens tillid til den gamle lærer, men gav også eftertiden en fornemmelse af, at Häusser var blevet sat på den forkerte stol. Hans manglende erfaring havde allerede på dette tidspunkt fået lagt den første brik til katastrofen 1794. Nemlig slottets varmesystem.

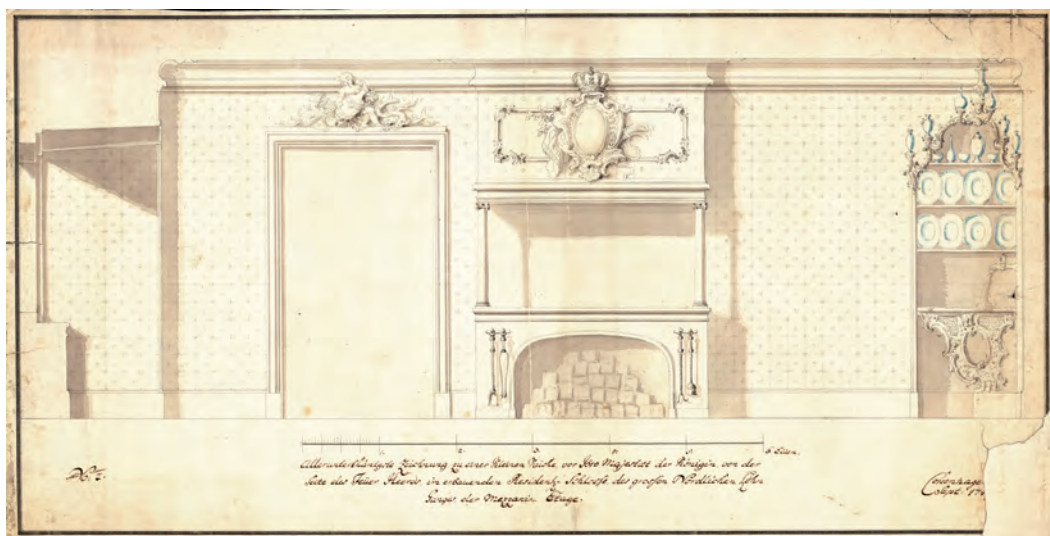
Den første fejl

Da slottet blev bygget, blev skorstene typisk indarbejdet i husets overordnede symmetri. Georg Erdmann Rosenberg, der var blandt de første arkitekter med en afgangseksamen fra Det Danske Maler-, Billedhugger- og Bygningsakademi, blev før sin ansættelse som stadsbygmester i København i 1772 afkrævet en prøve på sine evner. Hans afhandling om, hvordan byens byggeri kunne forbedres, giver et udmærket indtryk af de eksisterende forhold. En af hans pointer var, at en symmetrisk placering af skorstene blev prioriteret højere end en fornuftig føring af skorstensrørene. Rørene, skrev han, blev oftest trukket langs loftstømmeret, og når man så også brugte loftet til brændsel, belastede man huset og øgede risikoen for ildsvåde.¹⁸ Den ukendte arkitekt, der udarbejdede tegningen til det første Christiansborg, fordelte en række skorstene jævnt hen over tagfladerne. Men det er uvist, om antallet blot var valgt, fordi det så pænt ud, eller om det var et resultat af en regulær beregning af kravene til deres kapacitet. Der synes ikke at være bevaret nogen vidnesbyrd om det opdrag, der lå bag tegningen, endsige om, hvor meget Häusser og Christian VI gjorde sig dets eventuelle mangler bevidst. Da Rosenberg fyre år efter at slotsbyggeriet var indledt beskrev de mulige komplikationer med skorstensrør, var der øjensynligt ikke mange, der var opmærksomme på dette problem. Det var heller ikke nævnt i den eksisterende, ret begrænsede lovgivning.¹⁹

Christiansborgs skorstene skulle under alle omstændigheder klare et betydeligt pres. Som kongefamiliens vinterbolig og sæde for størstedelen af centraladministrationen var slottet en af landets største arbejdspladser. Da langt de fleste af de ansatte boede på stedet, var det også en af landets største boligblokke. I 1792 lå det samlede antal beboere inklusive de kongelige på 688 personer på selve slottet og 132 i staldlængerne. Boligforholdene var forskellige. Personalegrupper som eksempelvis de syv reglementerede køkken-drenge og de seks ekstra, de ti lakajer og løbere samt de i alt 55 mand af garden til henholdsvis hest og fods har sandsynligvis været indlogeret på



Samtlige ovne og ildsteder i det mægtige slot var forbundet med dets øjensynligt blot nitten skorstene. Hver af disse skorstene havde til gengæld en åbning på omkring $3\frac{1}{2}$ meter. Tegningen til en skorsten af sandsten blev udført af Häusser og godkendt i august 1738. Rigsarkivet, Partikulærkammeret, Slotsbygningskommissionen af 1738, bilag til bygningsregnskabet 1738.



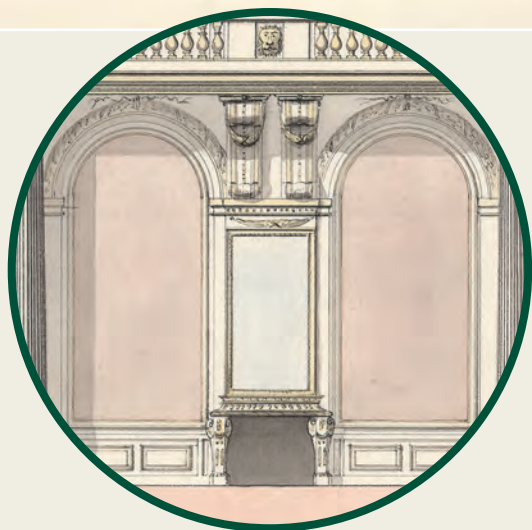
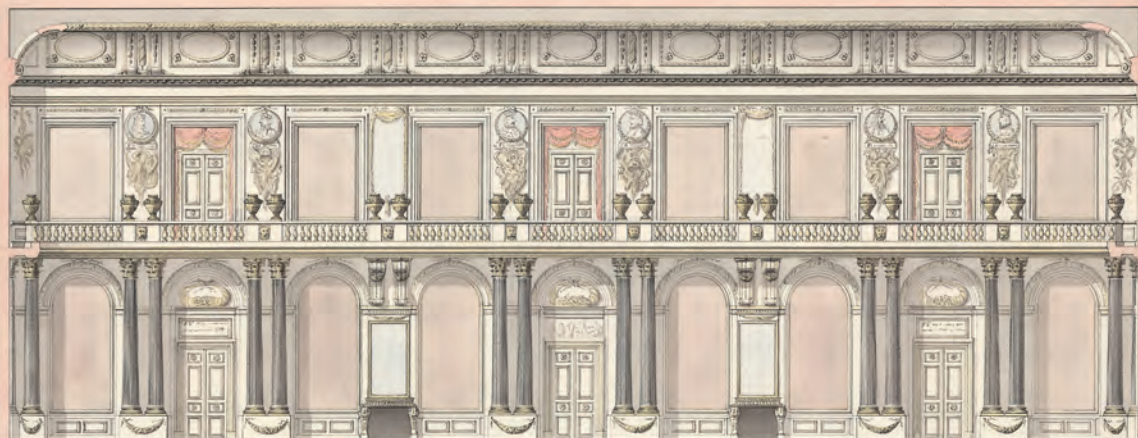
Christian VI's dronning Sophie Magdalene lod indrette fritidskøkkener i alle de slotte, hvor hun havde sin faste gang. På Christiansborg var køkkenet oprindeligt indrettet i den nederste mezzanin i løngangen til kirken umiddelbart under dronningens værelser i slottets kongeetage. Det var tegnet af Eigtved og havde, som de bevarede tegninger viser, et ildsted med et brændemagasin nedenunder. Da Sophie Magdalene blev enke, flyttede hun op i slottets kronprins-etage og fik et nyt køkken med kamin i mezzaninen ovenover. Hér udbød i december 1774 den første alvorlige brand på Christiansborg. Nationalmuseet, Antikvarisk-Topografisk Arkiv.

sovesale. Men langt de fleste beboere havde deres egne lejligheder og boede der med ægtefæller, børn og tjenestefolk. På listen over kongens hofetat i 1792 optrådte eksempelvis kammerherre W.H.R.R. von Giedde med hustru og søn, en jomfru, to betjente, to piger og en kusk, hvoraf den sidste dog ikke boede i lejligheden. Hofdame Frederikke Louise von Møsting havde en jomfru, en pige og en betjent, mens rideknægtene Hans Larsen og Jens Roerlang delte en lejlighed, hvori de også havde deres koner og børn, i alt ni personer. Geheimeråd Johan von Bülow, der hørte til kronprinsens hofetat, havde hustru, jomfru, pige og tre tjenere, mens overhofmester Anton Heinrich Moltke, der hørte til enkedronning Juliane Maries etat, havde "Frue og Familie samt Tjenestefolk"; i alt 16 personer. 242 af de ansatte med tjenesteboliger

deltog typisk i de fælles tafler, mens resten af deres husstand i langt de fleste tilfælde spiste i lejligheden. Der har altså hver eneste dag været gjort brug af mindst hundrede private køkkener med ovne. Dertil kom, at der var opvarmningsmuligheder i alle opholdsrum samt i de officielle rum: Højesteret, alle de kollegier, der beskæftigede sig med rigets og kongens finanser, foruden aftrædelsesværelser for statsministrene; forsamlingsstuer og kontorer for teaterdirektionen og fire håndværkerværksteder: en tapetserer, en teatermaler, en maler og en snedker.²⁰

De mange beboelser var fordelt på samtlige etager, kælderen inklusive, og slottet var højt; cirka 10% højere end det nuværende. Dameetagen, Kongens og Kronprinsens etage målte tilsammen knap nitten meter, og hertil kom kælderen og de to mezzaniner. For at sikre, at alle ovne og kaminer fungerede, og at skorstenene kunne optage trækket fra det hele, skulle der føres talrige kakkelovnsrør over lange strækninger, helst uden at de blev alt for synlige på de fine etager. Denne gennemført komplicerede opgave var en del af det, der var landet på Häussers bord. Han fik igennem, at skorstene i lighed med det øvrige murværk skulle udføres i sandsten, og bestemte også deres udformning.

En tegning fra august 1738 viser således, at firfløjsanlæggets tilsyneladende i alt nitten skorstene hver især havde en åbning på omkring 3,5 kvadratmeter.²¹ Et korrekt udført varmesystem var af afgørende betydning for slottets brand-sikkerhed, men meget tyder på, at Häusser ikke var tilstrækkelig opmærksom på denne sammenhæng. Den mistro til hans kompetence, som Eigtved, Thura og Le Clerc åbenlyst delte, bliver i al fald bekræftet af kilderne, hvor der fra 1770'erne og frem jævnligt udtrykkes bekymring over skorstenenes "uforsigtige Anlæg" oven på træ.²² En overophedet skorsten, der hvilede på hovedbjælkerne, var således årsagen til den tilsyneladende første større brand i december 1774. Denne begivenhed fik straks slotsfoged Daniel Blechingberg til at skrive til Bygningskommissionen, at han meget gerne ville have undersøgt slottets varmesystem, da det på grund af mange forgreninger med bi- og hovedrør, snoninger og placeringer på træ syntes at udgøre en betydelig brandrisiko. Samme sommer blev det meddelt, at alle kaminer i den øvre mezzaninetage skulle afbrydes, da bygmesteren ikke havde tænkt sig, at der skulle være åben ild hér. Dette skridt ville selvsagt gøre det mindre bekvemt for en del af tjenerskabet, men det var nødvendigt af hensyn til det "kostbare



Christiansborg Slots riddersal, et 15 meter højt rum med en grundplan på knap 800 m², (riddersalen i det nuværende slot er på 560 m²) blev først indrettet i 1765-1766 med henblik på Christian VII's bryllup med Caroline Mathilde af England. De mægtige kaminer, som rummet var født med, blev hurtigt meget varme, og allerede i 1775 blev det overvejet at mure dem til og opsætte kakkelovne i stedet. Af æstetiske årsager blev denne ide aldrig ført ud i livet, men i 1785 foreslog Harsdorff, at der forud for optændingen i kaminerne blev etableret en grundvarme ved hjælp af fire transportable kakkelovne. Tegning af Nicolas-Henri Jardin 1765. Nationalmuseet, Antikvarisk-Topografisk Arkiv.

Slots Sikkerhed og frem for alle Ting det kongl. Huuses Betryggelse endog for mindste Frygt for Ildsfare”. Da det i øvrigt viste sig, at skorstenene nemt sprang, blev der efterlyst jernklemmer til at spænde dem sammen.²³

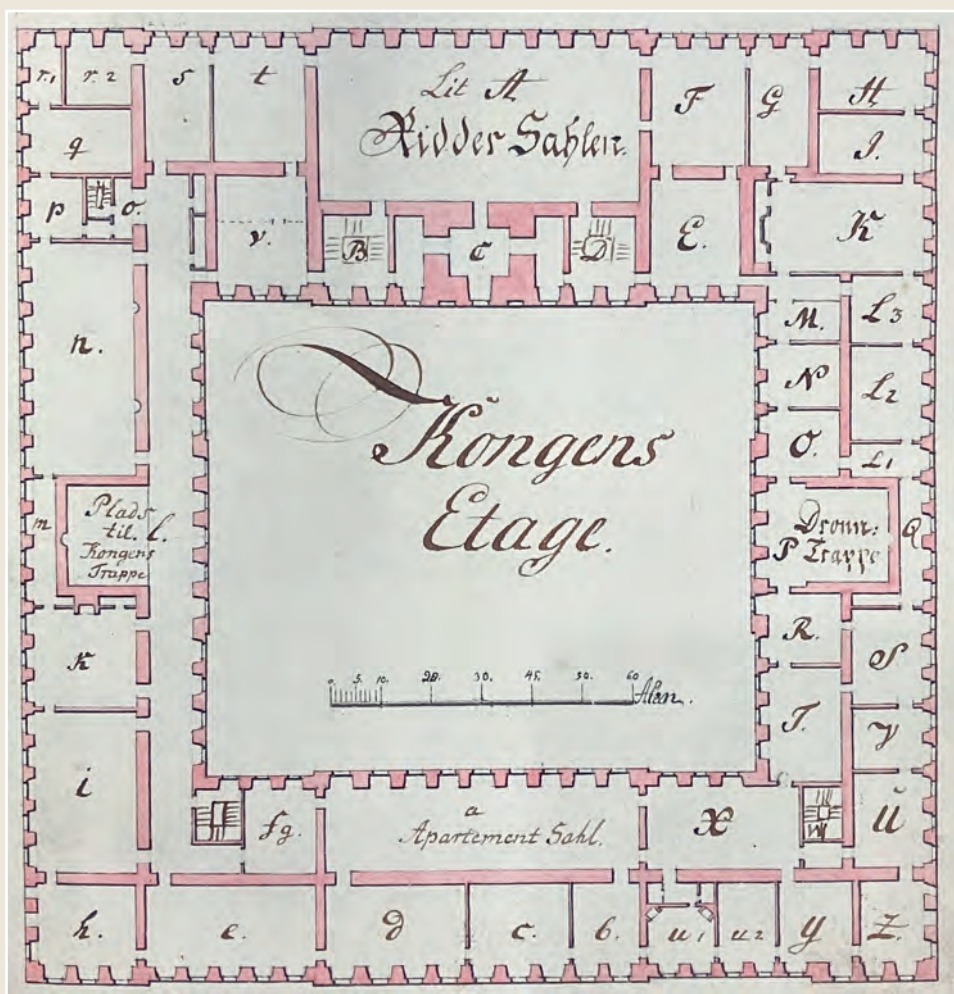
Flere fejl

Christian VI havde bygget et slot til 2.817.149 rigsdaler; en pæn sum sammenlignet med de 200.000, som hans far havde brugt på ombygningen af dets forgænger. Men han havde fået det gjort uhyggeligt sårbart på grund af valget af en arkitekt med svigtende erfaring. Desværre kom han selv til at øge sårbarheden. Han havde fra første færd fulgt nidkært med i byggeriet og gjort, hvad han kunne, for at sikre sig, at det blev udført så hurtigt som muligt og for den billigste pris. Han havde også en sikker hånd, når det gjaldt æstetisk betingede beslutninger som eksempelvis at vælge mellem de kapitæler, som billedhuggerne Didrick Gercken og Le Clerc hver især havde foreslået.²⁴ I 1737 fik han til gengæld en tegning af slottets øverste etager til gennemsyn og bemærkede, at “de mange Tervægge ikke ere fornødne, efterdi de kun koste mange Penge, og Ingen dog kommer til at logere der, da det kun skal bruges til Loft”. Hvis der sidenhen skulle blive brug for tværvægge på loftet, kunne de jo snildt tilføjes.²⁵ De vægge, der dermed blev sløjftet, var sandsynligvis tænkt som brandmure. Nu kom loftet over hele firfløjsanlægget til at stå som ét stort rum, og så vidt det kan spores, sært nok uden at nogen af de bygningskyndige, der fik med slottet at gøre, foreslog det inddelt.

Om end mere indirekte var kongen også skyld i et andet af de forhold, der gjorde slotsbranden fatal. Han skyndede voldsomt på for at få sit slot færdigt, og situationen blev ikke bedre af, at Häusser i høj grad havde fejlbedømt både byggeriets varighed og pris.²⁶ I november 1740 kunne Christian VI ikke vente længere, og hoffet flyttede ind. Men bygningen var kun delvist fuldført. Store arealer stod med de rå vægge og intet andet. Der var eksempelvis afsat plads til to hovedtrapper, en midt i hver af de to sidefløje, men kun en af trapperne blev bygget. Da slottet nu blev beboet, blev det hurtigt accepteret, at der var de trapper, der var, og så blev den påtænkte, anden hovedtrappe aldrig etableret. Men da ilden nåede det enorme rum, hvor den skulle have været, fungerede det som en skorstensskakt, der i ét nu bragte flammerne frem til alle etager.

I de første tredive år af slottets levetid synes varmesystemet ikke at have voldt problemer, og ingen bekymrede sig om brandmure og -skakter. Der blev med jævne mellemrum foretaget rutinetiltag som at tjekke brandredskaberne, afkræve beboerne forsigtighed med ild og lys og forbyde håndværkere med ærinde på slottet at ryge.²⁷ Da en ukendt person et par gange i eftersommeren 1770 forsøgte sig med at anbringe en slags brandbombe af svovlfyldt træ på slottet, måske i protest over livlægen J.F. Struensees stærkt stigende indflydelse, blev der iværksat et øget opsyn.²⁸ Men branden i den øverste mezzanin i december 1774 blev langt fra et enestående tilfælde.²⁹ Slotschefen blev ganske vist straks afkrævet en udførlig forklaring på ildens karakter, dens opståen, hvordan den blev opdaget og hvad der kunne gøres for at forhindre gentagelser, og han pegede på overudnyttelse af kaminerne og almindelig slendrian og foreslog supplerende brandredskaber, yderligere belysning og faste runderinger.³⁰ Hofbygmester G.-D. Anthon og den materialeansvarlige, bygningskommissær Franz Dajon, gennemgik alle de synlige dele af varmesystemet, og konstaterede, at "endeel Kaminer og andre Ildsteder" var farlige og måtte brækkes op for at blive forsynet med nye fedtsten.³¹ Hertil kom, at der med øjeblikkeligt varsel blev indført konstant patruljering ved fire brandmænd hver eneste nat. Det gik fint den første vinter, men allerede i november 1775 var branden året før kommet så meget på afstand, at brandmændene begyndte at sløje af og hellere sov end runderede.³² Slotsfogeden var bekymret – og med rette, for få uger før han indgav sin klage, blev det tilfældigt opdaget, at en mur mellem skorstenen og køkkenet i en tjenestebolig var blevet så overophedet, at den var skørnet og revnet. Slotsfogeden lod den omgående udbedre og sikre med en kakkellovnplade, men bad om en snarlig bygningsfaglig besigtigelse.³³ Det blev efterkommet, og første hofbygmester C.F. Harsdorff medgav, at den aktuelle skorstenstilslutning kunne blive meget farlig i forhold til tagværket og det træ, den hvilede på, og foreslog en midlertidig ventilationsåbning til naborøret.³⁴

Anthon og Dajon var i juni 1775 blevet bedt om at foretage en supplerende undersøgelse af slottets brandsikkerhed, men Anthon var ifølge andre rapporter fra samme tid så svagelig, at han havde svært ved at føre tilsyn med igangværende byggearbejder, og undersøgelsen af brandforholdene trak ud.³⁵ Slotsfogeden, der ifølge sin instruks skulle føre det overordnede tilsyn med brugen af ild på slottet, følte sig derfor også nødsaget til at understrege, at han ikke kunne have hele ansvaret for "de her i Slottet nuværende Indretninger".



Christiansborg Slot, kongeetagen. Rummene mærket med små bogstaver er kongens domæne, mens rummene mærket med store bogstaver er dronningens. De mest private rum ses nederst til højre i hjørnet ud imod henholdsvis slotspladsen og kirken. Både kongens og dronningens afdeling skulle have en hovedtrappe op igennem samtlige etager, men kun dronningens blev fuldført. Hvor kongens trappe skulle have været, var der endnu i 1794 en stor, tom skakt. Fra "Grundtegning af enhver Etage i Christiansborgs Hovedbygning, samt to Långangsbygninger forfærdiget A. 1784 af J. B. Magens". Det kongelige Bibliotek.

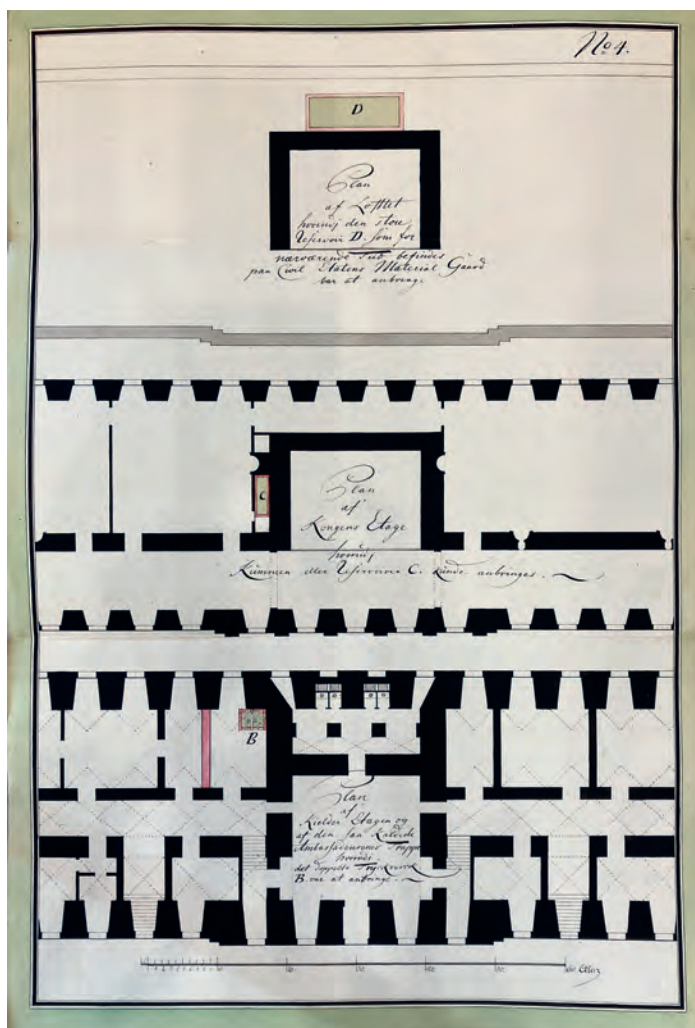
Eftersom han ikke havde den fornødne faglige indsigt, kunne han kun lade sine observationer gå videre og ikke selv afgøre, om de dækkede over noget alvorligt.³⁶ Branden i 1774 havde også anskueliggjort, at brandredskaberne var i en ret dårlig stand. Branddirektør J.G. Mazar de la Garde havde indtil 1771 haft leverancen af tran til byens gadelygter og havde i denne tid også sørget for vedligeholdelsen af både byens og slottets sprøjter. Men da han var holdt op med at levere tran, var det åbenbart ikke blevet indarbejdet, hvem der så tog sig af sprøjterne.³⁷ Vicebranddirektør C.F. Mentz havde skaffet nye sprøjter og en enkelt gang også fået dem smurt, da Mazar de la Garde havde meddelt, at han ikke havde tid. Hvis han fast skulle tilse brandredskaberne, ville Mentz dog gerne have en skriftlig kontrakt.³⁸ Men da Bygningsdirektionen i januar 1777 leverede den rapport om brandforebyggelsen på Christiansborg, som var blevet bestilt i 1775, var Mentz ude af billedet. Direktionen bemærkede således, næsten ironisk, at vicebranddirektøren havde bedt om 200 rigsdaler årligt for at holde opsyn med brandfolk og vægtere, lygter og brandredskaber, men at "denne Udgift blev anseet som en ny Byrde for [den kongelige] Casse"...³⁹

Med støtte i indberetninger fra henholdsvis slotsfogeden og materialforvalteren havde Bygningsdirektionen selv forsøgt at rette op på de værste faremomenter: De mange kaminer og skorstensrør, der ikke var anlagt med "tilbørlig Sikkerhed", var taget ud af brug, og der var blevet opsat båse til det hø, der havde ligget tæt pakket på lofterne rundt om skorstenene. Dertil kom, at snedkerværkstedet var blevet flyttet væk fra høet.⁴⁰ Som en forbedring af brandberedskabet havde Harsdorff i samarbejde med hoffontænemester Joachim Becker udviklet en slags overrislingsanlæg, der kunne træde i kraft, hvis en af de mange småbrande ikke umiddelbart lod sig slukke. Systemet gik ud på, at der i kælderen under henholdsvis tårnet og den aldrig fuldførte hovedtrappe skulle anbringes mindst tre trykværker, der kunne bringe vand op til to mægtige kummer på kongens etage og på loftet. Den ene kumme fandtes på lager, mens den anden skulle forfærdiges af marmor fra den beholdning, der var anskaffet til den da ufuldførte Frederikskirke ved Amalienborg. Yderligere kummer skulle bruges som reservoarer, hvorfra vandet skulle kunne fordeles på samtlige etager via blyrør med stophaner.⁴¹ Anlægget, der skulle koste knap 13.000 rigsdaler, blev dog aldrig udført. Rentekammeret besluttede i september 1781 at udsætte det, indtil det ved en nøjere drøftelse var blevet afgjort, om den "anslagne betydelige Bekostning kunde være at udreede".⁴² Til gengæld blev der anskaffet en del transportable vandtønder og

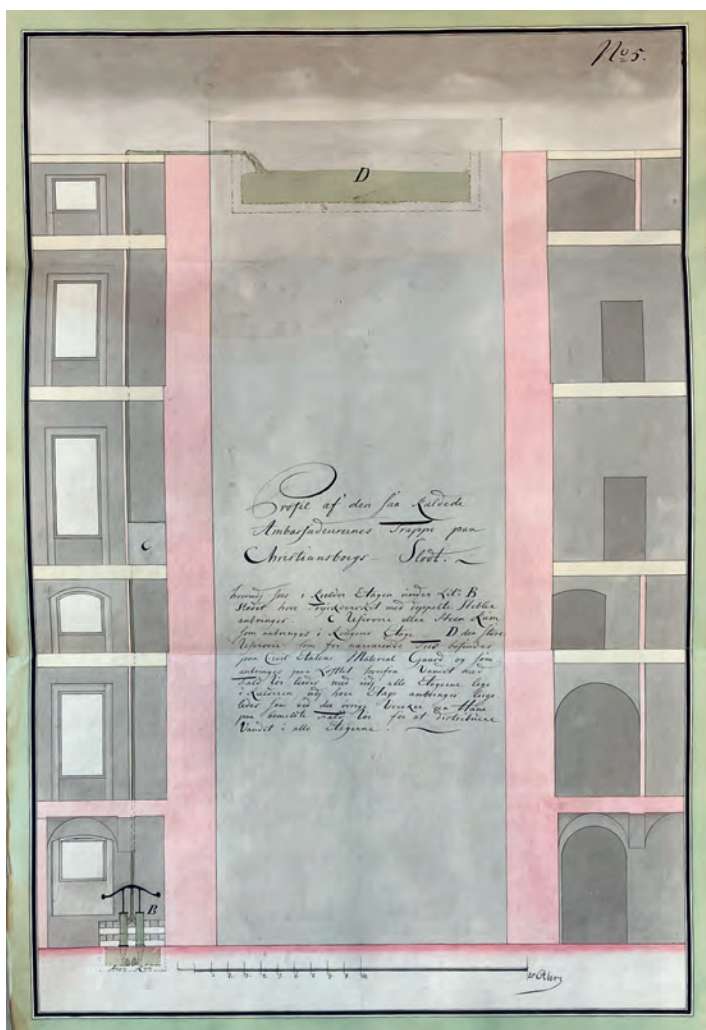
-kar til opstilling på lofterne, om end først efter at slotsfogeden havde gjort opmærksom på, at selvom Bygningsdirektionen havde godkendt dette tiltag, var der ingen, der var blevet bedt om at effektuere det.⁴³

I sin rapport fra januar 1777 havde Bygningsdirektionen også anført, at der var flere skorstensbrande på Christiansborg, end der logisk set burde være, og det var sandsynligvis det, der i maj samme år fik arveprins Frederik til, på kongens vegne, at bede Bygningsdirektionen om at uddybe, hvad der kunne gøres for at forbedre brandsikkerheden på residensslottet. Direktionens svar skulle foreligge i november samme år, men det blev forsinket af, at varmesystemet helst skulle besigtiges, når det var i funktion, dvs. om vinteren, men at der også skulle tages hensyn til kongefamilien, som netop på dette tidspunkt boede på slottet. Når direktionen dristede sig til at holde sin udtalelse om "denne vigtige Sag" tilbage, var det også fordi den havde forsøgt at finde en løsning på, hvordan de mange skorstensbrande kunne undgås. Da den i april 1779 endelig fremkom med sine tanker, måtte den indrømme, at dette mål ikke var nået. Skorstensrørene blev nemlig mere og mere fyldt med en glaseret sod, som ikke kunne fjernes, uden at rørene tog skade. Når kakkelovnene blev fyldt, blev de gennemsodede rør gloende, og skønt de ikke dermed nødvendigvis brød i brand, kunne det ske. Bygningsdirektionen kunne derfor kun understrege, at gode brandredskaber samt et omhyggeligt opsyn måtte blive "under Guds Beskiermelse det vesentlige baade til at forekomme Ildebrand og i Tilfælde at dæmpe den i sit Udspring". Under brandredskaberne nævnte direktionen også trykværket.⁴⁴ Men at dette blev lagt i mølposen antyder, at situationens alvor aldrig helt trængte igennem. Sandsynligvis var Bygningsdirektionen også hæmmet af respekten for kongen og hans hus. Den kunne påkalde sig Guds beskærmelse, men ikke sort på hvidt skrive, at slottet var så brandfarligt, at hele dets indre burde brydes ned.

Kun få dage efter at Bygningsdirektionen havde indgivet sin udtalelse, mente slotsfogeden at have fundet en grund til, at slottets kaminer kunne bryde i brand samme dag, som de var blevet fejtet. Der var den forgangne nat gået ild i skorstenen i kronprinsens lakajgemak, idet fyrbøderens dreng havde proppet kaminen for at have gløder næste morgen. Samtidig havde den vagthavende garder holdt god varme på kakkelovnen uden for gemakket, og den samlede påvirkning havde altså været for meget for skorstenen. Slotsfogeden bad derfor om at få påbudt en større ansvarlighed i omgangen med ilden, så



I 1776 udarbejdede Harsdorff og hoffontænemester Becker et system af trykværker til hurtigt at bringe vand rundt på slottet. Med materialer og lønninger til fontænemester, mur- og tømmermester samt stenhuggere skulle etableringen af dette sikkerhedstiltag koste 12.718 rigsdaler. Det var for meget til at ideen blev godkendt og arbejdet udført. Plan og snit af trykværket ved den tomme trappeskakt. Rigsarkivet. Bygningsdirektionens arkiv, se note 43.



der ikke blev fyret så kraftigt og eksempelvis ikke lagt mere brænde på i lakaj-gemakkerne i løbet af natten.⁴⁵ Da der i 1780 udbrød ild i gulvet hos en kammerjomfru på øverste mezzanin, kunne der ikke umiddelbart findes nogen årsag. Men det blev foreslået, at der var faldet nogle gløder ud af en af de metal-skuffer, hvori der blev transporteret ild rundt på slottet, og det medførte et

påbud om, at der fremover kun blev båret ild i lukkede skuffer. Der måtte heller ikke længere hensættes temaskiner og fyrfade etc. på gange og trapper.⁴⁶ Norup havde en lang række suppleringsforslag, men Harsdorff mente, at hofkets usædvanligt lange ophold i residensen betød, at der måtte fokuseres på det vigtigste, nemlig at få foretaget en afstivning af skorstenene.⁴⁷ En kamin i den nederste etage blev dog så hurtigt overophedet, at det blev skrevet ind i instruksen for pagernes gangkone, at den kun måtte tændes af hende og kun kortvarigt til særlige formål som te eller kaffe til pagerne.⁴⁸ De to enorme kaminer i den mægtige riddersal blev ligeledes meget varme, og efter at der var gået ild i bjælkerne under gulvet, foreslog Harsdorff i eftersommeren 1785, at der blev opstillet fire transportable kakkelovne til at levere så meget grundvarme, at den voldsomme fyring i kaminerne kunne undgås.⁴⁹ Sådan tog man situationerne, efterhånden som de opstod.

Det kan som nævnt undre, at hverken Harsdorff eller Anthon foreslog en større sikring af slottet i form af brandmure på loftet. Umiddelbart før Harsdorff i 1779 var med til at udarbejde Bygningsdirektionens udtalelse om de stærkt kritisable rørføringsystemer, var han impliceret i restaureringen af Børsen, hvor Anthon og Dajon havde foreslået en brandmur til at adskille bygningens dengang to funktioner: den oprindelige handel og en nyttilkommet bank. Harsdorff understregede, at dette tiltag ville være "saavel til Sikkerhed for Ilds Vaade som Indbrud", og tilføjede, at det ville være til yderligere nytte ved brand, hvis kælderens blev overhvalvet og trapper og gulve udført af sten.⁵⁰ Brandmuren i Børsen blev hovedårsagen til, at det lykkedes at redde en god del af bygningen, da den brød i brand i april 2024. Så hvorfor blev der ikke bygget brandmure på Christiansborg? Harsdorff må have kendt slottets svagheder. Han vidste, at der lå gloende skorstensrør på træ overalt i slottets mure og etageadskillelser. Det kunne – eller turde – han ikke prøve at gøre noget ved. Men han havde forsøgt sig med den næstbedste løsning med sit projekt til et trykværkssystem, og han havde set, at det også bare gled ind i rækken af forslag, der druknede i bureaukratiet. Han kan meget vel have tænkt, at det samme ville ske, hvis han påpegede de manglende brandmure, og han kan også meget vel have haft ret; materialforvalter C.T. Norup, der gjorde det, fik jo blot at vide, at hans bemærkninger var taget til efterretning.⁵¹ At holde for stædigt fast i ildesete betragtninger kunne dertil også stemple den insisterende som besværlig. Og Harsdorff synes godt at have været klar over, hvordan man kom op i graderne – og blev der. En anonym samtidig mente i 1781, at han

ville have alt, også selv om sagerne steg ham over hovedet, så “det, om ikke af anden Aarsag, gaaer som det kan – ikke som det skulde”.⁵² Men Harsdorff har sikkert også vidst, at han havde vægtet omdømmet frem for pligten. Det kunne i al fald forklare, hvorfor han under branden i 1794 lod sig slæbe frem af general Frederik Vilhelm Philip, hertug af Württemberg, der i højre hånd havde en trukken sabel og i venstre Harsdorff “meget svagelig af Angst forknytt modstræbende”.⁵³

De sidste fejl

Harsdorff prøvede dog at dæmme op for det bygningsadministrative krav om licitationer. Det havde i mange år været kutyme, at overslag vedrørende arbejder for kongen, dvs. staten, blev regnet igennem og eventuelt beskåret af en af de administrativt ansatte, typisk hofbygmesteren, så arbejdet kunne udføres så billigt som muligt. Det var i både 1749 og 1750 blevet understreget, at alle arbejder på de kongelige bygninger skulle sendes i udbud. Men den bygningskommission, der eksisterede indtil 1771, havde til stadighed talt imod licitation med det argument, at mange opgaver krævede en særlig indsigt, hvortil kom, at arbejder for kongen måtte udføres af de bedste og mest pålidelige mestre. I praksis havde det også vist sig, at de indkomne bud ofte lå over de udarbejdede overslag. Men i Rentekammeret var der en fortsat interesse for licitationer. Ifølge en redegørelse fra 1778 skulle systemet have fået gode resultater i hertugdømmerne, hvor der var opnået store besparelser og bragt mange nye mestre ind, og Rentekammeret lagde selv til, at det aldrig kunne gå helt galt, da enhver opgave jo blev udført under opsyn af en hofbygmester.⁵⁴ Harsdorff fik at vide, at han havde sløset med at gennemføre licitationer, og i 1782 hed det, at Bygningsdirektionen, hvori han havde sæde, var for sendrægtige i sagsbehandlingen på grund af dens uvillighed overfor de anbefalede licitationer.⁵⁵ Ifølge en kongelig resolution af 26. september dette år skulle bygningsadministrationen overveje de mest tjenlige foranstaltninger til bygningssagernes bedste, hurtigste og for den kongelige kasse mest sparsommelige udførelse, eller med andre ord sende så meget som muligt i udbud. Den 3. august 1793 blev der sluttet kontrakt med kleinsmed Niels Lind om den årlige renholdelse af alle kakkelovnsrør og tromler i Christiansborg Slot og omliggende bygninger. Rørene fra de kakkelovne, der var i daglig brug, skulle

renses hver fjortende dag, de øvrige hver fjerde uge. Korte rør skulle rengøres og lange udbrændes, og når hoffet opholdt sig på slottet, skulle Lind selv eller en medarbejder dagligt være til stede. Lønnen var 99 rigsdaler årligt.⁵⁶

Det var næppe Linds skyld, at det gik galt. Men selv om der også helt generelt blev tænkt i besparelser, forekommer det stærkt forbløffende, at kakkelovnsrørenes renholdelse blev udliciteret bare femten år efter, at Bygningsdirektionen havde understreget, at rørene slet ikke kunne renses.⁵⁷ Endog blev det i 1790 accepteret og det følgende år effektueret, at lofterne blev brugt til oplagring af tømmermaterialer for Generalkrigskommissariatet. Materialforvalter C.T. Norup ytrede sin bekymring for, at dette ville øge brandfaren og give en udvidet og mere ukontrollabel adgang til slottet. Hans kommentarer blev dog endnu engang bare taget til efterretning og øjensynligt ikke taget alvorligt.⁵⁸ Ifølge en af slottets vægttere gav oplagringen af tømmeret også anledning til, at der blev opstillet en kran til at hejse det op på loftet. Den stod 'opad trappehuset', måske i det tomme trapperum, og da luerne nåede den, og den brød i brand, faldt den hele vejen ned.⁵⁹ Et yderligere problem var, at de store mængder af træ fyldte, så de transportable vandkar ikke kunne flyttes, men stod, hvor de stod, uagtet at der havde været brug for dem andetsteds.⁶⁰

I 1794 synes de mange brande at være blevet en naturlig del af livet på Christiansborg. De opstod med jævne mellemrum, men slottets beboere blev så vant til, at ilden også altid blev opdaget og slukket, at 1770'ernes påpegninger af årsagerne til brandene gik i glemmebogen. Det blev en almindeligt udredt myte, at slottet ikke kunne brænde. Så brændte det. Set i bakspejlet kunne det ikke være gået anderledes. Det havde ikke skortet på advarsler, men de var blevet siddet overhørigt i en overdreven respekt for kongens privatliv, bekymring for at sætte sig selv i et dårligt lys, nærighed og vantro over for realiteterne. Listen over de fejl, der blev begået undervejs, blev lang. Forcing af byggeprocesser, licitationer med vægtning af pris over kvalitet, uklare beslutningsgange, ændringer af delaspekter uden hensyn til helheden, svigtende kompetencer og byggesjusk. De faktorer, som martrede byggeriet og vedligeholdelsen af Christiansborg Slot, virker som ganske genkendelige gloser også i mediedækningen af offentlige anlægsarbejder i det 21. århundredes Danmark. Det er ellers ikke, fordi myndighederne i de seneste 250 år har undladt at tage ved lære af fortidens fejl. Da en stor del af København gik op i luer i 1795, året efter slottet, fulgte et nyt brandreglement. Det fastslog blandt andet og næppe uden forbindelse til erfaringerne fra slotsbranden,



Om eftermiddagen den 26. februar 1794 udbød der ild i den syvårige, kommende Christian VIII's soverum, og da branden blev opdaget, havde den bredt sig så meget, at slottet ikke længere lod sig redde. Kobberstikket af branden er udført af Johan Gottlieb Friedrich. Det kongelige Bibliotek.

at skorstene aldrig måtte hænge på bjælkerne, og at de aldrig måtte forskalles eller beslås med trænagler. I de følgende århundreder fortsatte en udvikling af byggelovgivningen, som snarere var reaktiv end proaktiv, idet den tog udgangspunkt i konstaterede problemer og forsøgte at tage højde for deres gentagelse gennem detaljerede bestemmelser. Men på trods af alle gode intentioner viser der sig stadig nye udfordringer i samspillet mellem æstetik, nye arkitektoniske løsninger, praktiske hensyn og økonomisk sparsommelighed. Det er svært at lære af fortiden, selv når dens nærmest forbilledlige fejl holdes så provokerende frem, som det var tilfældet med det første Christiansborgs sikre vej mod sin undergang.

1. *Seks Øjenvidner til Slotsbranden 1794*, udgivet ved Carl Dumreicher, 1952, 47-53.
2. *Kancelliets Brevbøger, 1551-55, 1885-85*, brev udstedt i Nyborg 5. januar 1553, 206.
3. Sebastian Olden-Jørgensen: "Efter Københavns brand 1728", i *Danske Magazin* 55, 2023, 19-80.
4. *Seks Øjenvidner til Slotsbranden 1794*, udgivet ved Carl Dumreicher, 1952, 47-53.
5. *Seks Øjenvidner til Slotsbranden 1794*, udgivet ved Carl Dumreicher, 1952, 62-77.
6. *Seks Øjenvidner til Slotsbranden 1794*, udgivet ved Carl Dumreicher, 1952, 56 (Poul Edvard Rasmussens beretning om, hvordan ilden opstod pga kakkelovnsrørens slette tilstand og licitationen).
7. *Seks Øjenvidner til Slotsbranden 1794*, udgivet ved Carl Dumreicher, 1952, 89.
8. *Københavns Kongelig alene privilegerede Adresse-Contoirs Efterretninger*, 10. marts 1794.
9. Rigsarkivet. Rentekammeret 303. Danske Afdeling. Bygningskontoret. 244.1. 1782-1835. Alfabetisk sagregister over kongelige resolutioner.
10. Birgitte Bøggild Johannsen: "Antiquum magis quam splendidum". Appropriating anachronism. The case of Copenhagen Castle, i: sm. & Konrad Ottenheym (red.): *Beyond Scylla and Charybdis*, PNM Studies vol. 24, 2015, 236-250.
11. *Christiansborg Slot I*, red. Kristian Hvidt m.fl., K1967, 147-163.
12. *Christiansborg Slot I*, red. Kristian Hvidt m.fl., 1967, 164-66, 179-81.
13. *Christiansborg Slot I*, red. Kristian Hvidt m.fl., 1967, 182.
14. Voss 1971, 58.; Voss 1966, 55.
15. Jfr. *Christiansborg Slot I*, red. Kristian Hvidt m.fl., 1967, 189-199, samt *Danmarks Kirker*, København. By V, 102 med henvisning til en beskrivelse af det nyopførte slot skrevet af E.J. Jessen-Schardebøll i 1740 – med en desværre uopfyldt lovning på et afsnit om "von welchen Orten und Baumeistern die Risse zum neuen Schloss eingezogen worden".
16. Christian Elling: Häussers Christiansborg, i: sm.: *Paraden. Kunst i Enevældens Danmark*, 1958, 55-74.
17. Ulla Kjær: *Fransk elegance og dansk snilde*, 2017, 156-162.
18. Frederik Schiøtt: Arkitekterne Johan Gottfred Rosenberg og Georg Erdmann Rosenberg, i: *Arkitekten IV*, 1901-02, 246-54.
19. Jfr. tobindsværk om byggelovgivningens historie, *Med lov skal land bygges*, ved Vibeke Andersson Møller (red.), Ulla Kjær, Jannie Rosenberg Bendsen og Mogens Morgen, udkommer 2026.
20. Rigsarkivet. Overhofmarskallatet. 212. 1660-1774. G. Forskellige hofholdningssager.
21. Jfr. *Christiansborg Slot I*, red. Kristian Hvidt m.fl., 1967, fig. 254 og fig. 256; desuden fig. 251.
22. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.38. Redegørelse af 16. december 1774.
23. Rigsarkivet. Rentekammeret 303. Bygningsdirektionen. Kopibog (med registre) 1771-1782. 423.3. 1774-75. 7. januar 1775 og 26. juli 1775.
24. Jens Møller i: *Mnemosyne, eller Samling af fædrenelandske Minder og Skildringer, III*, 1832, XCIV-XCV, 14. februar 1737.
25. Jens Møller i: *Mnemosyne, eller Samling af fædrenelandske Minder og Skildringer, III*, 1832, CXVI, 3. juni 1737.
26. Jens Møller i: *Mnemosyne, eller Samling af fædrenelandske Minder og Skildringer, III*, 1832, LXIII, brev fra Christian VI til Schulin 16. august 1735: Häusser har lovet, at han for 150.000 rigsdaler om året vil få slottet under tag ved udgangen af 1738.
27. Brandredskaberne blev eksempelvis i november 1774 krævet efterset, jfr. Rigsarkivet. Rentekammeret 303. Bygningsdirektionen. Kopibog (med registre) 1771-1782. 423.3. 1774-75, nr. 453. Vedr. forsigtighed med ild og lys, jfr. Rigsarkivet. Overhofmarskallatet. Hoffourerkontoret.

- 1740-1839. Diverse dokumenter. Hofartikler, forfattet 16. februar 1740. 212. Vedr. rygeforbuddet, jfr. Rigsarkivet. Overhofmarskallatet. I.F.21. Indstilling fra G.-D. Anthon og J. Gether 26. juli 1762.
28. Ulla Kjær: Bombe på Christiansborg, i: *Skalk* 2020/6, 36
 29. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.38. 1779, 6. maj 1779.
 30. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.38. 1779, indberetning af 16. december 1774.
 31. Rigsarkivet. Rentekammeret 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.28. 1775. Anthon og Dajon 17. januar 1775.
 32. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.30. 1775. Blechingberg 13. november 1775.
 33. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.30. 1775. Pro Memoria af 31. oktober 1775.
 34. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.31. 1776. Harsdorff 9. januar 1776.
 35. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.30. 1775. Pro Memoria af 23. oktober 1775.
 36. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.30. 1775. Pro Memoria af 15. november 1775.
 37. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.38. 1779, indberetning af 16. december 1774.
 38. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.30. 1775. Pro Memoria af 24. november 1775.
 39. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.38. 1779. 23. januar 1777.
 40. Rigsarkivet. Rentekammeret 303. Bygningsdirektionen. Kopibog (med registre) 1771-1782. 423.3. 1774-75. 14. og 22. november 1775.
 41. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.38. 1779. 6. maj, nr. 158, fra bygningsdirektionen. Harsdorff tilføjer 22. april 1776, at der bør bruges fire dobbelte trykværker.
 42. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.38. 1779. 22. september 1781.
 43. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.35. 1778. Pro Memoria fra Blechingberg 20. februar 1778. Ifølge N.C. Norup var der i 1794 en række vandtønder på loftet, jfr. Seks Øjenvidner til Slotsbranden 1794, udgivet ved Carl Dumreicher, 1952, 65.
 44. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. For brandredskaberne, jfr. Kopibog (med registre) 1771-1782. 423.4-5. 1776-78, 23. januar 1777. For bygningsdirektionens udtalelse, jfr. Indkomne sager 1771-1782. 423.38. 1779. 16. april 1779.
 45. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.38. 1779. 26. april 1779.
 46. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.39-40. 25. februar 1780.
 47. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.42. Pro Memoria fra Harsdorff 16. juni 1781.
 48. Rigsarkivet. Overhofmarskallatet. Hoffourerkontoret. 1770-1826. Breve og ordrer. 31. december 1785.
 49. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Danske Afdeling. Bygningskontoret. Kommunerede kongelige resolutioner med bilag 1782-1804. 244.5. 20. juli og 7. september 1785.
 50. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygnings-

- direktionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.35. Pro Memoria fra Harsdorff 22. april 1777.
51. *Seks Øjenvidner til Slotsbranden 1794*, udgivet ved Carl Dumreicher, 1952, 64.
52. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Danske Afdeling. Kammerkancelliet. 2215-35. 1680-1823. Dokumenter vedr. det kgl. bygningsvæsen i almindelighed. Læg om byggesagernes bedre behandling 1782.
53. *Seks Øjenvidner til Slotsbranden 1794*, udgivet ved Carl Dumreicher, 1952, 66.
54. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.36. 1778. 20. maj 1778.
55. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.35; desuden Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Danske Afdeling. Kammerkancelliet. 2215-35. 1680-1823. Dokumenter vedr. det kgl. bygningsvæsen i almindelighed.
56. Rigsarkivet. Overhofmarskallatet. Hoffourerkontoret. 1740-1839. Diverse dokumenter. 20. juli 1793.
57. For tidens øvrige besparelser, jfr. Rigsarkivet. Overhofmarskallatet. 212. 1790-1790. Sager vedr. Numsens plan for besparelser i hofudgifterne.
58. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Danske Afdeling, Bygningsadministrationen 1787-1850. 245.93-245.94. 1788-1797. Journal.
59. Det kongelige Bibliotek ms. phot. 84, 20. Brev af 11. april 1794.
60. *Seks Øjenvidner til Slotsbranden 1794*, udgivet ved Carl Dumreicher, 1952, 65.
-

Vådt krudt springer ikke!

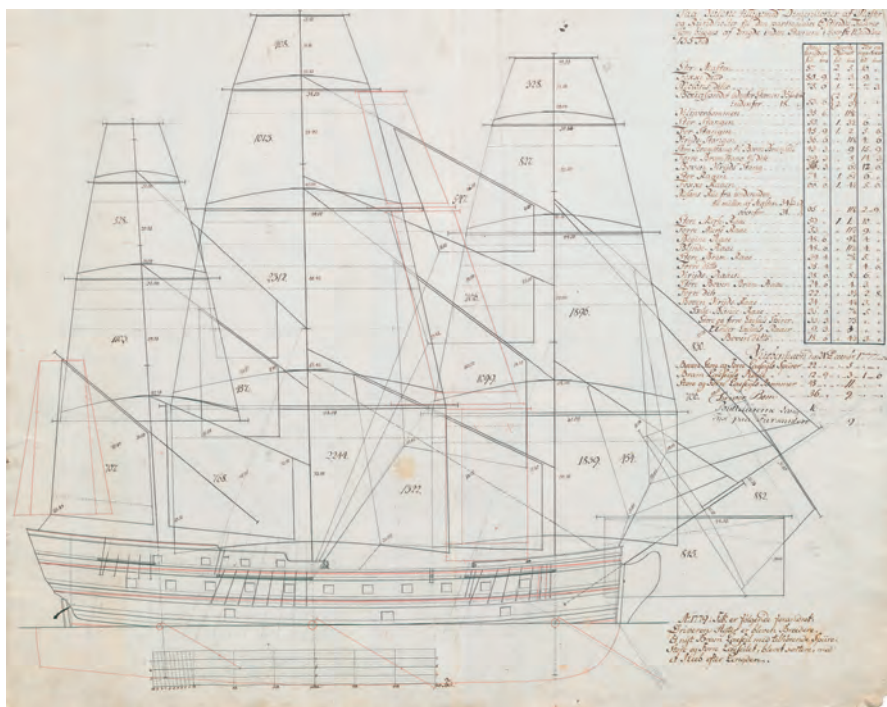
Da ostindiefareren Den Gode Hensigt sprang i luften i 1780



■ Af Mikkel Kølckær

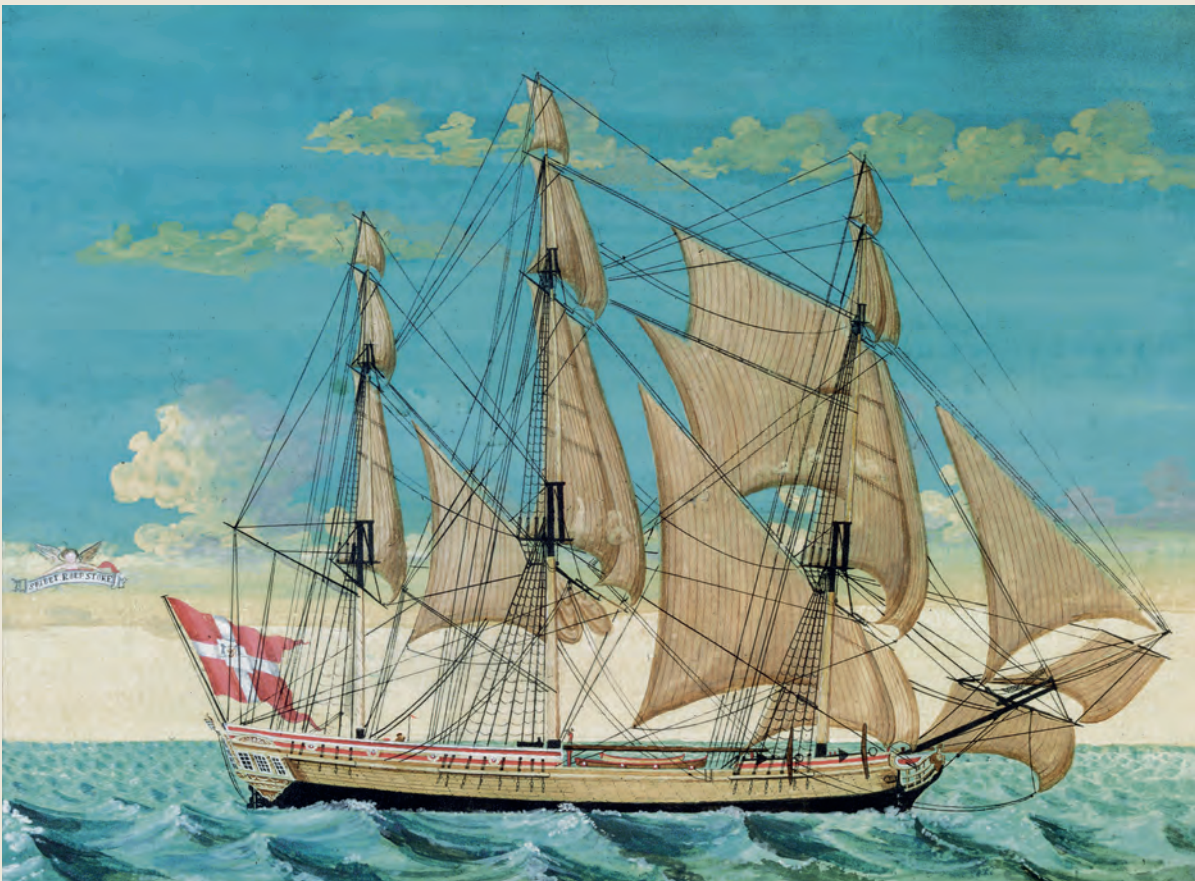
Mandag morgen den 28. februar 1780 strømmede lyden fra et infernalsk brag ud over et dybfrosset København. På det tidspunkt havde et af byens mange handelsskibe, der alle på grund af vinterkulden lå indefrosset som fanger i havnen, stået i lys lue hele natten. Det var dog først denne morgen, at flammerne nåede skibets krudtkammer, så det nybyggede skib eksploderede og kvæstede nogle af de mange folk, der havde vovet sig ud på isen for at tage branden i øjesyn. Ud over de økonomiske og menneskelige konsekvenser, som i sig selv både dengang og i dag drager vor opmærksomhed, er katastrofen også en sand guldgrube at studere for eftertiden. For gennem en undersøgelse af bl.a. krisehåndteringen, behandlingen af de tilskadekomne samt det retslige og økonomiske efterspil opnår vi en dybere og bredere forståelse af det enevældige samfund i slutningen af 1700-tallet.¹

For at forstå eksplosionens konsekvenser til fulde må vi først se nærmere på, hvorfor Den Gode Hensigt overhovedet blev bygget, og hvorfor ostindiefareren befandt sig i Københavns Havn vinteren 1779/80. Selve ideen til at bygge og laste skibet var opstået flere år tidligere og var fostret af den britiske handelsmand Robert Holford. Han er en interessant skikkelse, men vi ved forsvindende lidt om ham, hvilket må tilskrives den kendsgerning, at han delte sin tid mellem Storbritannien, Indien og København.² Inden briten anløb Københavns Havn den 21. august 1776 ombord på skibet Tranquebar, ved vi fx blot, at han i en årrække havde drevet handel i Ostindien, hvor han havde optjent en anelig privat formue, og at han i alt to gange var anløbet Københavns Havn fra Indien. I forbindelse med byggeriet af Den Gode Hensigt fik Holford naturalisationspatent, samtidens ord for statsborgerskab, samt



Her ses en af de mange tegninger, som fabrikmester Henrik Gerner udførte til Den Gode Hensigt. Ifølge Rigsarkivets registrant, folioregistratur 294, er der bevaret 74 tegninger til det tremastede skib Den Gode Hensigt, hvilket for tiden er usædvanligt mange for et handelsfartøj. Denne sejltegning er fra februar 1779 med de sidste korrektioner af skibskonstruktionen. Rigsarkivet, Orlogsværftets tegninger, D 3464.

borgerbrev i København, og gennem papirsporet herfra kan vi skimte Holfords fortid.³ For blandt sagens akter finder man en anbefalingsskrivelse af Holfords økonomi, og ifølge Conrad Fabritius de Tengnagel og John Brown, begge hovedparticipanter i Asiatisk Kompagni, skulle Holford på to togter fra Ostindien til København have optjent en kapital på 170.000 rigsdaler, hvorfor det understreges, at den britiske handelsmand har "Reputation af en meget formuende Mand".⁴ Dette var et vigtigt vidnesbyrd, for en af måderne, hvorpå man kunne opnå indfødsret, var ved at godtgøre, at ansøgeren var velhavende og engageret i dansk handel, hvilket Holford så afgjort var.⁵

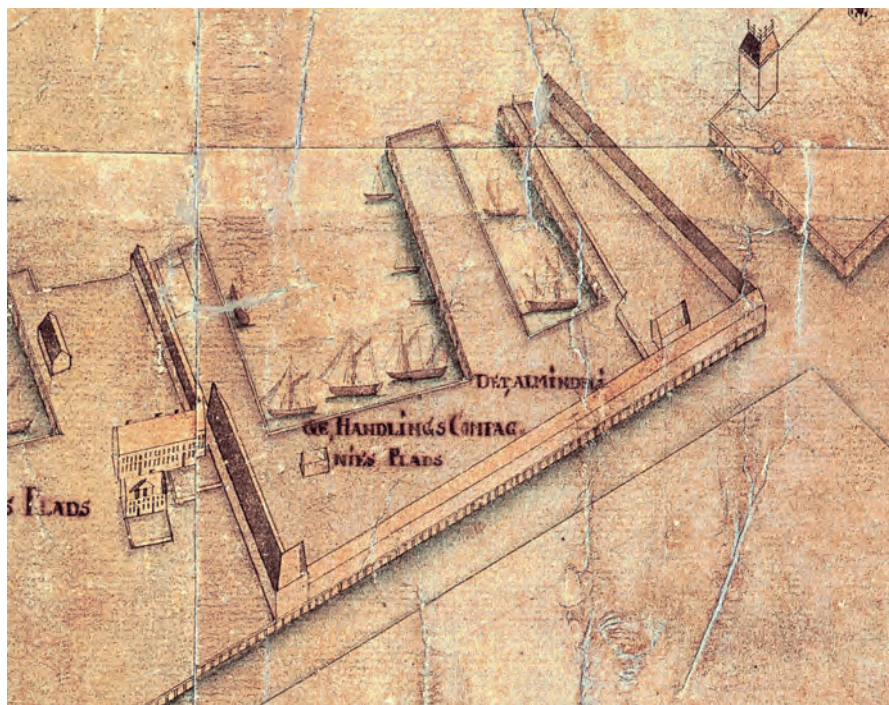


Der findes ikke noget samtidigt billede af Den Gode Hensigt på åbent hav, men man kan få et indtryk af skibet gennem denne gouache af handelsskibet Roepstorff, der blev fuldført i 1778 af samme fabriksmester, der også ledte byggeriet af Den Gode Hensigt. Skibet Roepstorff havde en længde på 106 fod, en bredde på 27 fod samt plads til 16 kanoner ombord, mens Den Gode Hensigt var bygget med større dimensioner: 135 fod i længden, 35 fod i bredden og med plads til 32 kanoner ombord. M/S Museet for Søfart, HS-nr. 1915:4128.

Men uagtet hvor formuende Holford end måtte være, kom det kun dårligt Holford og andre britiske handelsmænd til gode, fordi det siden 1773 havde været ulovligt for dem at drive privat handel øst for Kap det Gode Håb, for her havde East India Company monopol. Det britiske kompagnis monopol afskaffede dog langt fra den private handel, men gjorde det meget vanskeligere at nyde frugten af sit hårde arbejde hjemme i Storbritannien. Det gjaldt nemlig for størstedelen af de britiske handelsmænd om at erhverve sig de størst mulige rigdomme på den korteste tid i det fremmede for blot at bringe dem tilbage til moderlandet og her leve en behagelig tilværelse. En af måderne, hvorpå man kunne overføre de formuer, der var optjent i Ostindien, til Europa, var ved at investere i et skib, der sejlede under neutralt flag.⁶ I det konkrete tilfælde med Den Gode Hensigt var ideen, at lasten, som skibet bragte med tilbage, var blevet købt for britiske handelsmænds private formuer. På den måde undgik man at købe varerne for europæisk sølv. Når lasten efterfølgende var blevet solgt i København og således vasket ren, kunne profitten, når et passende provenu var tilfaldet de implicerede danskere, og de rette afgifter var gået til kongens kasse, problemfrit overføres til Storbritannien. I øvrigt var det netop, hvad der var sket med det skib, som havde ført Holford til København i 1776. Skibet Tranquebar var blevet chartret af britiske handelsmænd, og for deres midler bragte skibet ostindiske varer til en værdi af 300.000 rigsdaler ombord til København.

Parallelt med fremkomsten af dette nye marked for hjemtransport af britiske formuer til Europa ændrede Asiatisk Kompagnis stilling sig i Danmark. Kompagniet havde i 1772 mistet sit monopol på den ostindiske handel, da man forventede, at den frie handel ville øge de samlede handelsaktiviteter fra København.⁷ De københavnske handelsmænd viste sig imidlertid tilbageholdende med at kaste sig ud i nye eventyr på Ostindien. Det var derfor netop en mand som Holford, man ventede på i København – en mand der på private hænder kunne sætte gang i den lukrative handel på Ostindien.

Et rammende vidnesbyrd om, hvad man i den enevældige administration mente om britten og hans potentiale, finder man i den kongelige resolution af den 30. juli 1778, hvor Statsbalance- og Overskattedirektionen søgte kongens endelige godkendelse af statens tilslutning til projektet ved en række "Bevæg-Aarsager" ordnet fra punkt A til E.⁸ Dette projekt hørte under Overskattedirektionens ansvarsområde, da man her varetog statens gældsforpligtelser og investeringer. I det hemmelige dokument var direktionens tilgang



Her ses Den Grønlandske Handels Plads, hvor Den Gode Hensigt blev bygget, da pladsen endnu blev brugt af Det Almindelige Handelskompagni. Et af de mange problemer, som byggeriet af Den Gode Hensigt led under, var, at der ikke var nok vanddybde ud for pladsen, hvor skibet skulle sættes i søen ved stabelafløbningen. For at undgå at skibet straks gik på grund, igangsatte man en opmudring i august 1778. Dog opdagede man, at der under vandoverfladen lå en række store sten, man ikke kunne fjerne. Løsningen blev at forlænge beddingen som en bro hen over stenene, så skibet den 12. maj 1779 kunne løbe af stablen uden at ramme stenene. Efter Bjørn Westerbeek Dahl: *Geddes eleverede kort over København 1761, 2002.*

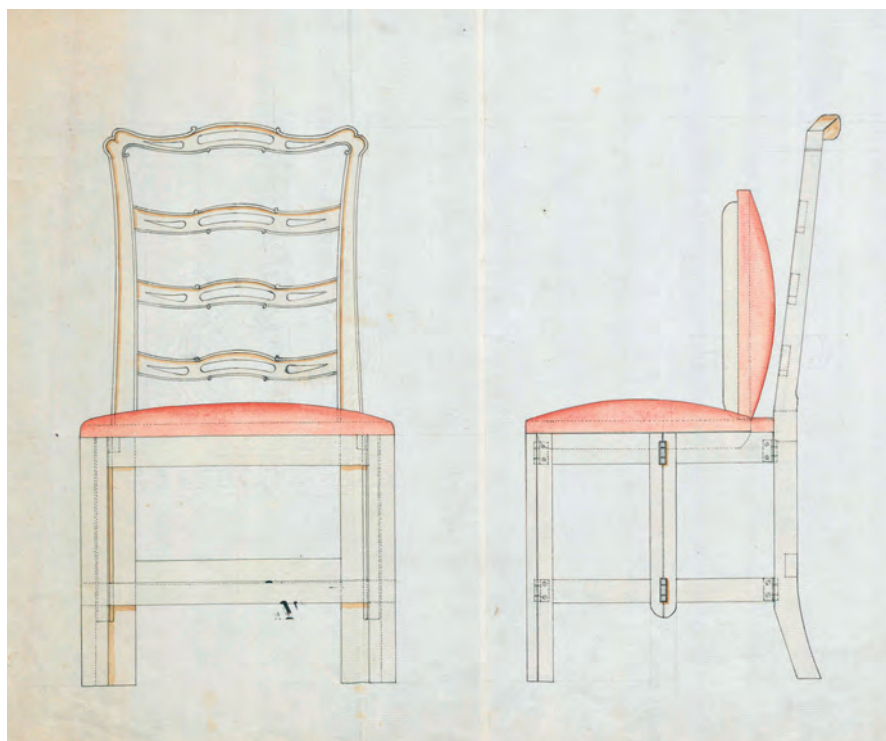
forbløffende direkte og uapologetisk ved udsigten til at kunne tjene store summer på en kommende krig mellem stormagterne, siden kendt som Den Amerikanske Frihedskrig. Således lyder det første argument fra direktionen: "At den visse Krig mellem Engelland og Franckrig giver det beste Haab til et lykkeligt Udfald og betydelige Fordeele baade for det almindelige og deres Maytts Casser i Særdeelehed." Blandt de øvrige argumenter lagde man vægt på, at man

igennem dette projekt kunne undgå de bebrejdelser, som man i København havde mødt ved den tidligere krig, Syvårskrigen (1756-1763), da dette skib var bygget i Danmark og ført af danske sømænd. Ligeledes blev det fremhævet, at man ved projektets gennemførelse kunne gøre brug af Holfords indsigt i den ostindiske handel samt fastholde ham og hans familie i København både på grund af hans formue, og hvad hans tilstedeværelse ellers kunne føre med sig. Med tiden drømte man i Overskattedirektionen ligefrem om at oprette "et Market med Indianske Vare for en betydelig Deel af Europa". Forventningerne til Holfords formåen var ikke beskedne i de øverste danske regeringscirkler!

Skibsbyggeri og forsinkelser

Oprindeligt skulle Den Gode Hensigt have været klar til at blive lastet i juli 1778 ifølge den første kontrakt, som Holford og en gruppe københavnske storkøbmænd af internationalt tilsnit havde indgået i sommeren 1777 med skibsbygmester Erich Eskildsen.⁹ Men sådan gik det langt fra. Den første væsentlige forsinkelse bestod i, at de private investorer trak sig ud af projektet, imens Holford var rejst hjem til England, så skibsbygmesteren ikke fik udbetalt 1. termin. Men det lykkedes Holford ene mand at indgå en aftale med den danske stat i form af Overskattedirektionen, jævnfør den kongelige resolution ovenfor, om at overtage byggeriet af skibet med ham selv og Asiatisk Kompagni som investorer.¹⁰ At staten lod sig engagere i Holfords projekt, viser hvor langt den enevældige stat var villig til at gå for at profitere af den oversøiske handel, selv når britiske handelsmænd manglede passende hjemtransport af deres formuer tjent i det fjerne for at omgå East India Companys monopol. Hvis projektet med Den Gode Hensigt var lykkedes, havde man givetvis bygget og afsendt flere skibe fra København på togt under de samme betingelser til gavn for statskassen og de involverede handelsmænd. Den nye aftale mellem Holford, Asiatisk Kompagni og Overskattedirektionen faldt på plads i august 1778 med forventning om, at skibet var færdigt i juli 1779. Men heller ikke denne frist kunne overholdes, for byggeriet blev ramt af nye forhindringer, da det snarere var reglen end undtagelsen, at de løbende tidsfrister blev overholdt.

Endelig i efteråret 1779 tegnede det til, at byggeriet fik en ende, og man kunne sende skibet afsted på sit lange togt. Det lader til, at offentligheden



Blandt de mange bevarede tegninger af fabriksmester Henrik Gerner, der af Overskattedirektionen var blevet sat til at lede byggeriet, ses denne tegning af de speciallavede og sammenklapelige stole til ostindiefarerer Den Gode Hensigt. Måske foranlediget af Holffords ophav eller ønske er stilen udført i den engelske stil kaldet Hepplewhite-stilen opkaldt efter den britiske møbelsnedker George Hepplewhite. Rigsarkivet, Orlogsværftets tegninger, D 3467.

første gang fik nys om det kommende togt i Adresseavisen den 5. november 1779. Her kunne den interesserede københavner læse, at valget af skibspræst var faldet på studiosus Peder Leganger Castberg til togtet ombord på Den Gode Hensigt. En sådan udnævnelse krævede kongens godkendelse, så i Danske Kancelli finder man anmodningen fra direktørerne for Asiatisk Kompagni dateret den 1. oktober 1779 om den kongelige anerkendelse af det kaldsbrev, som man havde tildelt den "hæderlige og wellærde" Castberg.¹¹ Både i avis-



Kaptajn Philip Christian Fuglede, her portrætteret af en ukendt kunstner, skulle have ført Den Gode Hensigt til Indien. Kaptajnen holder under venstre arm en logrulle, som man kunne måle skibets fart med. Ud fra malestilen daterer projektforsker på Statens Museum for Kunst, Jesper Svenningsen, portrættet til ca. 1805-1810. Det er ikke udført af en af tidens kendte kunstnere, snarere af en tegnemester, som givetvis ikke har mestret at male med olie, men som her kun med akvarel. Portrættet blev indleveret til Næstved Museum af Fuglede-familien i byen. Foto Jens Olsen, Museum Sydøstdanmark, nr. 1980:053.

artiklen og i kompagniets anmodning til kongen hed det, at skibet skulle afsejle samme efterår. Fx skrev kompagniet i anmodningen til kongen, at Castberg skulle være "Skibs Præst paa det i Aar til Ostinden destinerede Skib den gode Hensigt kaldet". En anden uomgængelig udnævnelse, som man kunne læse i samme avis den 22. november 1779, var, at Asiatisk Kompagni havde ladet valget falde på Philip Christian Fuglede, der indtil da kun havde sejlet som overstyrmand for kompagniet, som togtets kaptajn.¹² Forfremmelsen af Fuglede til kaptajn var blevet vedtaget på det samme møde, som Castbergs udpegning var sket, og det fremgår også klart af mødeprotokollen, at man i kompagniet forventede, at Den Gode Hensigt afsejlede samme efterår. Men skønt både avisomtaler og Asiatisk Kompagnis egne dokumenter pegede på, at man i efteråret 1779 regnede med, at skibet Den Gode Hensigt ville lette anker samme efterår, forblev skibet på Københavns Red året ud.

Det er tidligere foreslået, at Den Gode Hensigt omsider var "helt sejlklar" i december 1779 med forventet afsejling det følgende forår.¹³ Men meget peger dog på, at virkeligheden var en ganske anden. For så sent som den 28. november 1779 udbad fabriksmester Henrik Gerner sig kanoner til skibet, og først den 19. januar 1780 mødte skibsbygmester Erich Eskildsen op i Rådstuen hos Magistraten for at få skibet registreret.¹⁴ En sådan attest kunne ifølge den relevante forordning af den 18. marts 1776 først udstedes, når skibet var færdigt og skulle overlades til rederen. Men selv efter denne dato kunne en orlogskaptajn i sin dagbog den 21. januar 1780 konstatere, at hverken Den Gode Hensigt eller et andet nybygget skib, Prinsesse Sophia Frederikke, der begge lå i Københavns Havn, var "nær færdige". Endelig blev togtets rullebog først afsluttet den 26. februar 1780.¹⁵

Januar-februar 1780: Havet fryser til

Den ovenfor omtalte orlogskaptajn fortjener en nærmere præsentation, da vi takket være hans righoldige dagbog kan følge forholdene i Københavns Havn tæt i de første måneder af 1780 og ikke mindst selve ulykkesnatten mellem den 27. og 28. februar. Således er dagbogsberetningen en særdeles værdifuld kilde, hvor man finder ellers ukendte detaljer, som kun en person, der selv havde oplevet ulykken på nært hold, kunne kende, og hvis ikke andet fremgår i det følgende, er kilden orlogskaptajnens dagbog. Flådeofficeren

hed Peter Christian Schiønning, og i 1780 havde han allerede en lang karriere bag sig i den danske flåde.¹⁶ I løbet af efteråret 1779 var Schiønning blevet klar over, at man i Admiralitetet planlagde et togt med ham som kaptajn til Dansk Vestindien, hvor han skulle beskytte kongerigets handelsinteresser på fregatten Bornholm.¹⁷ Efter nytår fik Schiønning således den 5. januar 1780 sin kongelige instruks, så han ud over at yde konvojbeskyttelse til vestindiefarerer St. Jan, der først skulle til Algier og derefter til Vestindien, også skulle yde konvoj til Asiatisk Kompagnis to nye skibe, så langt han kunne på togtet. Det vil sige indtil Kap Sankt Vincent i Portugal. Den 14. januar meldte Schiønning Admiralitetet, at han kunne sætte sejl ved månedens udgang, eftersom St. Jan til den tid også ville være klar til at sætte sejl. Men sådan skulle det langtfra gå.

Året 1780 begyndte med en særdeles kold januar med stærk kuling fra nord, så Schiønning måtte undvære sin gigtplagede og forkølede næstkommanderende, løjtnant Steen Andersen Bille, der var sengeliggende på land indtil den 7. februar. Allerede den 6. januar lå isen som en "grød" omkring skibene, der visse steder forhindrede chalupperne i at komme frem. Det kolde og isende vejr fortsatte: Den 12. januar var der "stærk Frost og Snee-Fog", og senere, den 15. januar, var mast og tovværk "pudret af rim Frost", og det hele så "meget smukt ud", konstaterede Schiønning. I de følgende dage lagde isen sig endnu tykkere, så Schiønning om morgenen den 24. januar ikke kunne komme ud til sit skib, og den middag, der skulle være holdt ombord på kinafarerer samme dag, måtte opgives. Dagen efter var isen blevet så tyk og sikker, at nogle af søfolkene ude på skibene vovede at gå i land over isen. Den 28. januar om eftermiddagen spadserede Schiønning selv med sin hustru ud til skibet, hvor de drak varm kaffe. Dagen efter strakte det frosne hav sig helt ud til det daværende Trekroner Fort, så Schiønnings chatol, borde og kister blev båret ombord over isen, og den 6. februar kunne man på slæder bringe vand og øl ombord. Da ingen i mands minde kunne huske, at et kongeligt orlogsfartøj som Schiønnings havde ligget indefrosset i havnen, blev Bornholm og de øvrige indefrosne skibe hurtigt en attraktion for byens borgere, idet skibene "fra Morgen til Aften havde en stor hob fremmede af alle stænder ombord", eftersom man "saa magelig paa Iisen kunde gaae frem og tilbage". Utvivlsomt var der et leben uden lige på isen og skibene, hvilket kulminerede i stor festivitas, da man den 7. februar fejrede fastelavn ombord med dans og musik og slog "to katte af Tønden". I de følgende dage gæstede



Selvom billedet er malet mere end 50 år efter eksplosionen på Den Gode Hensigt i 1780, og moden tydeligvis er skiftet, får man her et godt indtryk af, hvilken trængsel på isen det kolde vejr gav anledning til. I tråd med Schønnings beskrivelse af det mylder af mennesker, der var på isen, ser man på akvarellen, at der er blevet slået et telt op, og der tilberedes en varm drik, måske af en entreprenant kroholder. Akvarel af H.G.F. Holm, ca. 1835, Københavns Museum.

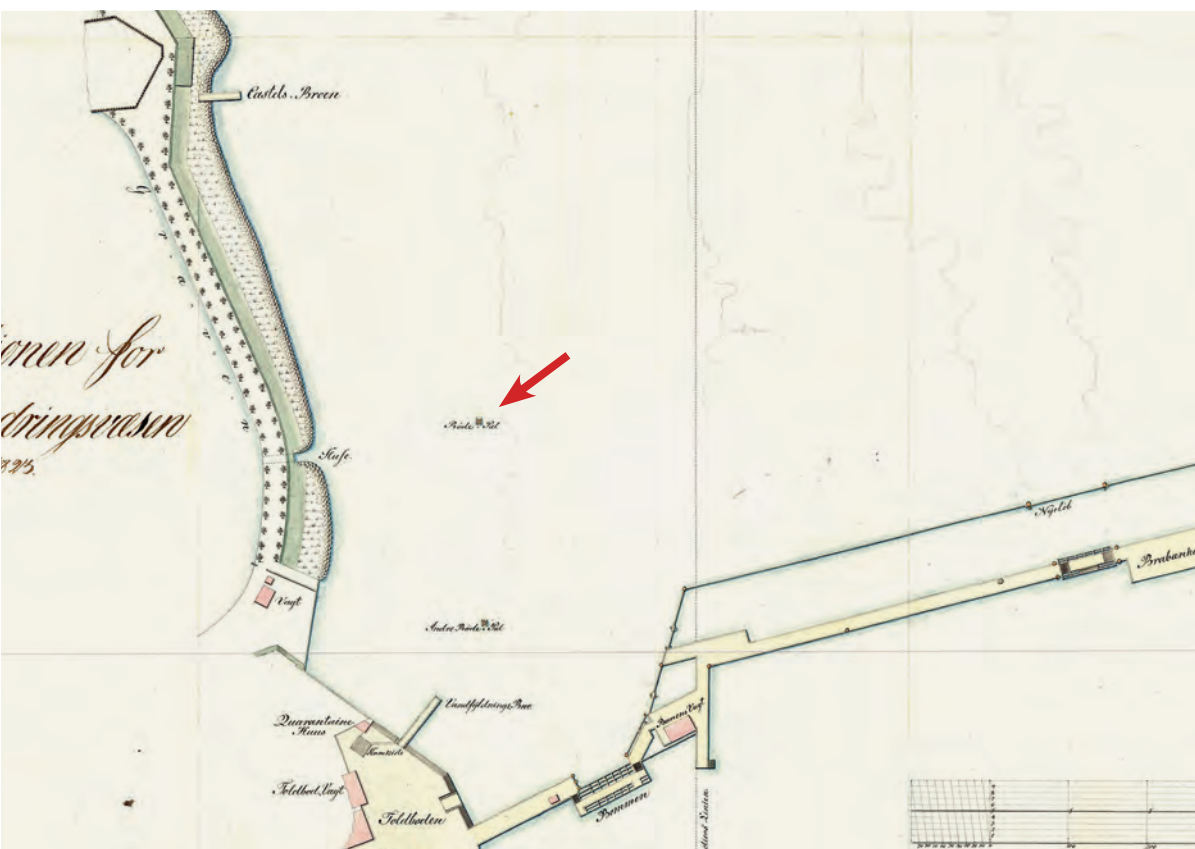
flere ambassadører og danske adelsfolk ledsaget af deres hustruer Schønnings fregat. Således forblev havet dybfrosset det meste af februar måned 1780, for isen begyndte kun langsomt at trække sig tilbage ved månedens udgang.

To dagbogsnotater fra den 27. februar 1780

Under datoen den 27. februar er der indført to notater i dagbogen. Først er der et kort notat om et familiebesøg hos broderen, sandsynligvis Christian Schønning, der var kommitteret i Rentekammeret. Dette må Schønning have skrevet før, han lagde sig. For kl. 11½ blev han hjemme på den adresse, der svarer til det nuværende gadenummer 5 i Rosenborggade, vækket af to af sine folk fra skibet, der “ringede stærkt paa Porten”.¹⁸ Med hovedet stukket ud ad vinduet fik orlogskaptajnen at vide af sine mænd på gaden, at der var udbrudt en voldsom brand ombord på Den Gode Hensigt, og allerede nu kunne Schønning fra sit hjem se ildskæret fra det brændende skib på nattehimlen.

Schønning indså straks situationens alvor, for der var 36 tønder krudt ombord på det brændende skib. Samtidigt var der kun 1,5 kabellængde, svarende til 283 meter, mellem Den Gode Hensigt, der lå yderst på reden nær Kastelspynten, og Schønnings fregat, Bornholm, og herimellem lå kinafareren Prinsesse Sophia Frederikke. Foruden en række mindre skibe og både lå der på den anden side af Schønnings fregat mod syd med en afstand af 2 kabellængder St. Jan og et andet skib, der begge også var lastet med krudt. Således lå skibene som en kæde af 5 krudtskibe på rad og række – alle var de fanget af isen dér, hvor de lå. Sammenlagt var der 786 tønder krudt ombord på de 5 skibe, hvoraf de 600 tønder var løsepenge eller “Present-Krudt” til herskeren i Algier for at lade de danske skibe sejle i fred. En så stor mængde krudt samlet ét sted var “meget farlig for Kastellet, Flaaden, Holmen, og for hele Byen”, indså Schønning hurtigt. For den erfarne orlogskaptajn var udmærket klar over, hvordan det så ud, når et brændende skib sprang i luften. For på et af sine første togter havde Schønning som søkadet set fregatten Falster springe i luften ud fra Marokkos kyst i 1753.¹⁹

De to mænd, der havde vækket Schønning, blev befalet at informere Holmens chef, kommandør Gerhard Christopher von Walterstorff, om branden og af samme rekvirere vandsprøjter, der skulle placeres på isen omkring det skib, flammerne havde gjort til deres bytte. Selv “gik” Schønning straks imod skibet (mon ikke han har ilet alt, hvad remmer og tøj kunne holde?), og allerede i Gothersgade, hvor ildskæret sås endnu tydeligere, blev der råbt brand og hørt nødsrud fra skibet. Da Schønning kom til Amaliegade, var skæret fra ilden så kraftigt, at hele gaden noget uvant var oplyst.



Takket være Schiønnings dagbog kan man få en fornemmelse af, hvor skibene var frosset fast. Det inderste af de fem skibe lå ved den røde pæl, se pilen, og de øvrige skibe lå forskudt for hinanden i nordlig retning, hvoraf Den Gode Hensigt lå nordligst ved Kastelspynten. Udsnit af kort fra 1823, Rigsarkivet, Orlogsværftets tegninger, K 56 V.

Forrest i Amaliegade havde en gruppe standspersoner samlet sig, og rygtet gik allerede, at folk i den anden ende af gaden mod Toldboden, den nuværende gade Esplanaden, var begyndt at flygte fra området. På selve Toldboden, hvor lyset fra branden skinnede endnu stærkere, havde en stor skare folk samlet sig.



Maleri angiveligt fra Københavns Havn fra sidste del af 1700-tallet, der viser, hvordan man forsøgte at frigøre en række danske fregatter fanget af isen. Maleriet er kendt som det såkaldte udisningsmaleri og skulle forestille scener fra den strenge vinter 1770/1771. Maleri af Peter Cramer, M/S Museet for Søfart, HS-nr. 1955:0145.

Omkring midnat kom Schønning ombord på sin fregat, og herfra kunne han se flammerne danse så lystigt om stormasten på Den Gode Hensigt, at “paa Toldboden, lisen og rundt omkring var der overmaade lyst af Ilden.” Schønning og hans mænd kunne fra fregatten iagttage en eller to mænd, der på dækket af ostindiefareren var fanget af flammerne, og hvordan de forsøgte at springe fra borde. Men man tabte hurtigt synet af dem. Besætningen på Bornholm havde allerede fra kl. 11 assisteret med at slukke branden ved brug af sprøjter og brandspande, men folkene ombord på Den Gode Hensigt havde hurtigt forladt skibet, da ilden havde for godt fat i dets agterste del, så de forventede, at skibet snart ville springe i luften. Efter sigende skulle mandskabet på ulykesskibet have råbt til Schønnings folk, at de skulle tage sig i agt, mens de flygtede fra det brændende skib over isen.

Midnat den 28. februar og to timer frem

Imens besætningen fra Bornholm kunne betragte ilden fortære Den Gode Hensigt, gjaldt det først for Schiønning om at tage alle de forholdsregler, han kunne, for at redde sit eget skib. Han satte skildvagter ud omkring skibet for at hindre, at hans egne folk flygtede, men alligevel deserterede bl.a. begge skibskokke og “adskillige andre”. Schiønning havde også tidligere på natten mødt en af sine folk på Toldboden, der fik besked på at vende tilbage til fregatten. Derefter blev alt, hvad der kunne indeholde vand såsom “Svaleboller [svalebaljer], Pøse og Kander”, fyldt og båret frem på dækket, så man var klar til at slukke ilden, hvis den spredte sig. Alle skibets åbninger bl.a. køjer blev tildækket, og der blev også sat to kanoner frem på dækket, som man håbede kunne skyde det brændende skib i sænk. Endelig fik de dele af besætningen, der ikke havde noget at gøre på dækket, lov til at gå under dæk, så de ikke blev ramt af eksplosionen, som man forventede ville komme, når ilden nåede ostindiefarerens krudtkammer.

Ved 1-tiden indkaldte Schiønning til skibsråd, hvilket han ifølge Frederik den 5.s søkrigsartikler var forpligtet til i “alle betydelige, eller farlige Tilfælde”.²⁰ Betingelserne herfor var bestemt opfyldt. På rådet skulle foruden selvsagt kaptajnen som minimum også alle skibets overofficerer deltage samt dele af det resterende mandskab efter behov. Det påhvilede dog kaptajnen i sidste ende at træffe en afgørelse. På rådet var man enige om, at alle de forholdsregler, man kunne tage, var taget, og der var i forsamlingen ingen yderligere ideer til, hvordan man kunne sikre sig imod, at ilden sprang mellem skibene.

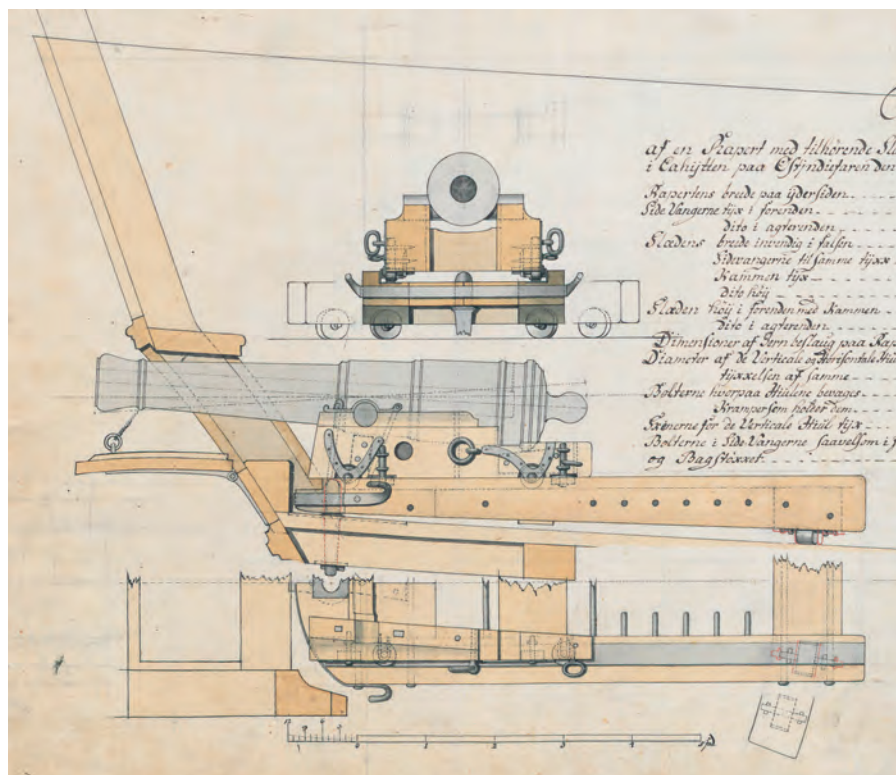
Vinden slog da om, så al røgen og ilden fór direkte mod fregatten og kinafareren. Samtidigt havde branden varet så længe, at isen omkring Den Gode Hensigt smeltede, og eftersom skibets ankertove allerede var brændt over, frygtede Schiønning, at det brændende skib ville drive mod de endnu uskadede skibe. Det var dog ikke muligt fra Bornholm at beskyde det brændende skib for at få det til at drive i den modsatte retning eller få dets krudtkammer under vand, da kinafareren lå i vejen. Man forsøgte derfor, assisteret af Schiønnings kanonkyndige folk, at skyde det brændende skib i sænk fra kinafareren. Planen lykkedes ikke, da Prinsesse Sophia Frederikkens “underste Canoner, der skulle gjort den bedste effekt, var bestuvede [dvs. pakket ned i lasten]”.

En anden mere dristig plan tog form i Schiønnings hoved, da han bad en af sine tømrere mod en “anseelig præmie” om at bevæge sig hen til det brændende

skib og hugge hul i det, så det derved kunne synke. Det vovede den adspurgte ikke, fordi skibet stod i lys lue og, da tømreren mente, det kunne springe hvert øjeblik, det skulle være. Selvom Schiønning tilbød at følge med ham hen til skibet, lykkedes det ikke at overtale håndværkeren, for tvinge ham ville Schiønning ikke. Nogen med kendskab til planen må efter ulykken have berettet om episoden, for den er omtalt i en af de skillingsviser, som udkom efter ulykken.²¹ I visen lykkedes det faktisk enten på grund af misforståelser eller rygter at bore et hul i skibet. Men i virkeligheden måtte Schiønning blot betragte branden på afstand, og han beskrev den malende: "Skibet stod i en forfærdelig Brand, med mange slags couleurer af Ild, som de forskellige slags materier i Lasten maa have foraarsaget, store ildflunker [: gnister] som af Heede Vahre fløy op i Luften, Master, Stænger, Raaer, Mærs og alt var gloende, som naar man undtager ulykken, var et skrækkeligt men tillige prægtig Syn at se".

Klokken 2: Krudtet kastes over bord

En ordonnans, der var kendt som en "sikker og paalidelig Karl" sendt fra admiral Kaas og Holmens chef, kom ud til Schiønnings fregat omkring kl. 2. Ordren var at kaste skibets krudt over bord, og den samme ordre var også gået til de øvrige indefrosne skibe. Dog tvivlede Schiønning på ordren, da den kun var blevet givet gennem en ordonnans, så orlogskaptajnen sendte sin løjtnant, grev Wedel, til admiralen for at få ordren bekræftet. Men da Wedels tilbagekomst fra admiralen lod vente på sig, gav Schiønning skriftlig ordre til kanonererne om at kaste krudtet over bord, fordi han frygtede, at man ellers ikke kunne nå det, førend Den Gode Hensigt sprang i luften. Det tog en halv times tid at kaste krudtet over bord, og da arbejdet var ved at være afsluttet, kom løjtnanten tilbage og bekræftede ordren. Admiralen lod videre forstå, at Schiønning kunne blive ombord, hvis han ville, indtil ilden havde nået kinafareren. Greven blev sendt tilbage til admiralen med besked om, at krudtet var kastet over bord, og denne kvitterede med, at "det var meget vel". I dag må man undre sig over, hvorfor Schiønning i det hele taget tøvede med at følge ordren, for i situationen var det eneste rigtige at skille sig af med krudtet så hurtigt som muligt. Men dels kan Schiønning have frygtet retslige konsekvenser, hvis ordren ikke var udgået fra admiralen, hvorfor også hans



Grunden til, at branden ombord på Den Gode Hensigt var så farlig, var, at skibet var lastet med krudt, så det kunne forsvare sig i fremmede farvande. Her ses et udsnit af tegningen til kanonen i kaptajnens kahyt i agterstævnen. Kanonen var i fredelige farvande gemt væk, men kunne, hvis skibet blev truet, rulles frem, så man kunne beskyde fjenden agterud. Kanonen skulle passe til skibets dimensioner, hvorfor den blev specialdesignet til Den Gode Hensigt. Modsat foreligger der ikke tegninger til skibets øvrige kanoner, hvilket nok skyldes, at man her brugte de tegninger, som ellers blev anvendt til flådens orlogsskibe. Rigsarkivet, Orlogsværftets tegninger, D 3484.

mænd krævede en skriftlig ordre herpå af Schønning, dels kan det have budt sømændene så meget imod selv at skille sig af med krudtet, at nærheden til et brændende skib ikke umiddelbart var overbevisende nok til at kaste krudtet over bord. Man må ligeledes forundres over, at ingen tilsyneladende havde

fremført denne idé på det skibsråd, man havde holdt en time tidligere, end orden fra admiralen kom.

Hvad angik de øvrige skibe, lykkedes det ikke for St. Jan at kaste sit krudt over bord, da det var pakket så dybt ned i lasten, at det ville tage 5-6 timer at finde det og kaste det over bord. På kinafareren havde de ført krudtet fra borde, så det nu lå på isen i retning mod højre side af Schiønnings fregat. Folkene ombord på kinafareren ville bringe krudtet i land ved Nyholm, men kunne ikke få tilladelse dertil. Fra Schiønnings dagbog er det ikke klart, hvorfor eller af hvem kinafareren ikke kunne få lov til at bringe krudtet i land der, men måske afviste man at tage imod krudtet på Nyholm, da det udgjorde en brandfare. Men krudtet kunne heller ikke blive liggende på isen, så Schiønning beordrede folkene på kinafareren til straks at flytte krudtet, for han frygtede, at ilden herfra let ville springe til hans eget skib eller til skibene på Holmen. Men da de blot lod kinafarerens krudt ligge på isen, besluttede Schiønning sig for at kaste det i havet.

De tidlige morgentimer den 28. februar

Magtesløse kunne de fra de andre skibe i havnen blot se til, da stormasten på Den Gode Hensigt faldt kl. 3 om morgenen, og halvanden time senere faldt også skibets forreste mast, fokkemasten. Imens drev det brændende skib stadig tættere og tættere på kinafareren, men med nyt krudt ombord forsøgte man igen herfra at skyde det brændende skib i sæk. Efterhånden syntes skibet dog at støde på grund, så det ikke længere var i drift. Men det brændende skib vedblev at hæve sig i takt med, at ilden slugte mere og mere af skibets tømmerværk, og det derved blev lettere. Man anså det derfor for mindre risikofyldt, når skibet sprang, eftersom så meget af skibet allerede var brændt op, bl.a. dækket og masterne, så den almindelige opfattelse var, at det efterhånden var begrænset, hvor meget materiale eksplosionen kunne slynge ud. Da ilden i løbet af morgenen aftog, antog folk, at krudtet måtte stå under vand, siden det ikke allerede var sprunget. Selv Schiønning begyndte at tro på, at sprængningsfaren var drevet over.

Omkring kl. 9½ om morgenen nåede flammerne endelig frem til krudtet, så hele skibet sprang og gav "et stærkt Knald", så bl.a. et stort jernknæ (jern bøjlet som en ret vinkel) fløj hen over Schiønnings fregat. To steder gik der



Danske krigsskibe og en svensk chalup ved Toldboden i København, gouache tilskrevet Gustaf Boberg, 1795. Fra Nordre Toldbod (i dag med Mærskes hovedsæde i ryggen) ser man her ud over Københavns Red. Over kanalen til højre ser man først Flådens Leje omgivet af en havnemole samt Nyholm med sin karakteristiske mastekran og hovedvagt, der begge findes endnu i dag. Det var her fra Toldboden, at folk bevægede sig ud på isen for at se nærmere på de fastfrosne skibe, der lå i nordlig retning ud for Kastellet. Den Kongelige Kobberstiksamling, Statens Museum for Kunst, KKSgb17336.

også ild i kinafareren Prinsesse Sophia Frederikke, men ombord på skibet var man velforberedt, så ilden blev hurtigt slukket. Ingen af de nærliggende skibe eller deres mandskab kom således til skade ved eksplosionen. Dette gav Schiønning straks besked om til Admiralitetet og Holmens chef ved en af sine officerer. Selvom branden havde varet mellem 10 og 11 timer, formåede eksplosionen stadig at udslynge en mængde ting og sager, så der på isen lå "Musketkugler, Søm, Ruller Seildug, Tovværk" og deslige, og noget af det fløj helt ind på land. Eksplosionen var også så voldsom, at isen flere

steder brækkede i mindre flager. På grund af farven på eksplosionen mente Schønning, at krudtet delvis måtte have stået under vand, da det havde haft et rødtligt skær ved sprængningen. Men alt i alt kunne Schønning glæde sig over, at eksplosionen ikke var sket timer forinden, mens alt krudtet stadig var tørt og godt indesluttet under dækket og masterne. Selvom skibene og deres besætning (bortset fra de to mænd, der blev fanget af flammerne på dækket af Den Gode Hensigt) gik fri, var det dog ikke en ulykke uden ofre!

Grebet af fatal nysgerrighed

Før ilden nåede det delvist tørre krudt, var en del københavnere gået ud på isen for at se det brændende skib tæt på, hvilket kun var muligt, fordi man ikke havde spærret vejen ud på isen ved Toldboden. Således var det "ikkun de paa Iisen, som ikke havde der at bestille, men af nysgerrighed var gaaet dertil", der blev ramt af eksplosionen. Ved eksplosionen blev mange af de nysgerrige tilskuere kastet omkuld på isen, og det var et "beklageligt Syn" at betragte, at der på isen foruden døde var folk, der havde mistet arme og ben, samt de mange, der måtte krybe hen over isen, eftersom de ikke kunne gå. Isen brød også flere steder ved trykket fra eksplosionen, så nogle af de ivrige tilskuere straks faldt i vandet og druknede, mens andre blev fanget på isflager, der langsomt gav efter eller flød ud af havnen. Fx gav en sådan flage med fem personer efter for vægten nær ved Schønning's fregat. Det lykkedes at bjærge tre af personerne, mens de to andre, en soldat og en stor dreng, straks sank til bunds, da de havde fyldt deres lommer med jern og andet af værdi, de havde fundet liggende udslynget på isen. Schønning satte alle sine tre både i vandet for at bjærge de nødstedte. Således blev en del folk bjærget, og de halvdøde, som kom ombord på Bornholm, gav skibslægen et brækmiddel for at få dem til at kaste alt det saltvand op, de havde slugt. De bjærgede folk fik lov til at tørre og varme sig i kabyssen og blev siden sat i land. Op ad formiddagen fik Schønning i sin kikkert øje på et velklædt fruentimmer fanget på en isflage. Hun var tilsyneladende ramt i hovedet, men Schønning's folk fik ikke fat på hende – enten fordi isflagen brast, eller fordi hun faldt i havet.

Omkring middag gik Schønning selv i land, idet man ikke længere kunne se flere nødstedte. Dog videregives det rygte i dagbogen, at folk på isflager skulle være drevet helt til Amager. Schønning mente, at der måtte være tale

om folk, der fra om eftermiddagen havde bevæget sig ud på den alt for tynde is for at samle sig det gods, der nu tillokkende lå spredt her. Derfor måtte Schiønnings folk igen i aktion om eftermiddagen for at redde folk op af det iskolde hav. Dagen efter, den 29. februar, betragtede Schiønning selv vraget efter Den Gode Hensigt, der var stødt på grund, så bl.a. den forkullede og forbrændte stavns stak op over havoverfladen. Dagbogsnotatet fra denne dag afsluttede Schiønning ved at sammenligne samme dag, hvor der igen var fuld aktivitet i havnen, med, hvordan alting to dage forinden "var trygt og roligt, landeveje paa Isen til Skibene, ingen Sø, ingen raaben og Arbejde, alting stille og dybt i vinterens skiød og herredømme".

De første reaktioner den 28. og 29. februar

Allerede samme dag, som ulykken skete, udkom den beskedne nyhedstjeneste i hovedstaden med oplysninger om det hændte. I Adresseavisen kunne man således læse følgende om nattens og morgens hændelser:

I Nat kom Fregatskibet Den gode Hensigt, som skulle afgaae til Ostindien og var indfrossen her paa Rheden, ulykkeligviis i Brand. Ilden kom først i Dag imellem 9 og 10 til Krudtkammeret, hvorved Resten af Skibet sprang i Luften, og adskillige af de omkring paa Isen staaende Personer bleve tildeels farlig beskadigede. Nogle skal være druknede.²²

Den lille passage, der vel mest ligner et nyhedstelegram, formåede at præsentere læseren for det væsentligste i historien. For ud over branden, som hele byen må have kunnet se på nattehimlen, og eksplosionen, der på samme måde må være hørt gennem alle byens gader, hæfter avisen sig ved de tilskadekomne personer, som branden havde lokket ud på isen. De første timer efter ulykken må have været præget af kaos og forskellige livlige rygter, og således er avisen ikke sikker på, om nogle af de nysgerrige tilskuere er druknet.

En så stor ulykke, som ingen i dobbeltmonarkiets hovedstad kunne være uvidende om, fandt også frem til en københavners private optegnelser. For blandt de sirligt indførte notater, der mestendels handler om det daglige arbejde i statsadministrationen samt om venner og bekendtes ve og vel,

tilføjede en af enevældens højtplacerede embedsmænd, Bolle Willum Luxdorph, følgende linjer om ulykken:

*Det Ostindiske Skib, som Fuglede skulle føre, og hvorpaa der i
Dag skulle været Giæste-Bud, geraadede i Brand Klokken 12
i Nat. I Dag, strax efter Prædiken var til Ende, sprang Krud-
Kamret og lemlæstede mange, som af en utroelig Nysgierighed
vare gaaede ud paa Iisen at see derpaa.*²³

Luxdorph kendte både kaptajnen, der flere gange er nævnt i dagbogen, og den øvrige Fuglede-slægt personligt, så også Luxdorph kan have været blandt de indbudte til gæstebuddet ombord på skibet denne mandag aften. Som i Adresseavisen var det ikke kun selve eksplosionen, Luxdorph hæftede sig ved, for det, der synes at gøre det største indtryk på den flittige embedsmand, var de mange sønderlemmede personer, der i deres overmod havde bevæget sig ud på isen for at komme det brændende skib nærmere. Til forskel fra Adresseavisen fornemmer man hos Luxdorph også en vis moraliseren, når han skriver, at de mange var gået ud på isen på grund af en utrolig nysgerighed. En sådan moraliseren var han ikke ene om, for som vi skal se, er den også gennemgående i de skillingsviser, der udkom om ulykken.

En tredje beretning om ulykken, der stammer fra dagen efter, den 29. februar, er den engelske gesandts, Morton Eden, indberetning til London.²⁴ I depechen, dateret København den 29. februar 1780, finder man først en indberetning fra gesandten skrevet i kode, men heldigvis er koden siden blevet løst i London, så under rækkerne af tilfældige talkombinationer læser man i dag den engelske tekst. Gesandt Eden beretter først, at landets udenrigsminister, grev Bernstorff, stadig døjer med podagra, hvorfor han først om to uger forventes at genoptage arbejdet i gehejmestatsrådet. Den resterende del af indberetningen er for størstedelen gesandts vurdering af en tilnærmelse mellem de to lande. Men i samme depeche ligger der også en anden indberetning, der ikke er skrevet i kode, om hvad der just var sket på reden:

*On Sunday night about eleven
o'Clock a smoke was perceived
issuing through the Decks of the
Gode Hensigt a new East India Ship*

*Søndag aften omkring klokken elleve
blev der bemærket røg, som trængte
op gennem dækket på Den Gode
Hensigt, et nyt Ostindisk skib, der*

frozen in in this Road & destined to sail for the East Indies as soon as the See [sic] would permit. On opening the hatches, the flame burst out with so much violence, that the crew immediately abandoned the Ship, which burnt till the next morning at half past nine when it blew up. A great number of people had incautiously crowded upon the Ice, which giving way by the Shock some were drowned, & several others killed or much hurt by the timbers thrown about by the explosion. It is not as yet known how many have perished, but above twenty have already been found. No plausible conjecture is formed from what this accident proceeded. The loss is computed at 40.000 pound Sterling, the most part ensured.

var frosset fast på reden, og som var bestemt til at sejle til Ostindien, så snart havet tillod det. Da lugerne blev åbnet, slog flammerne så voldsomt op, at besætningen øjeblikkeligt forlod skibet, som brændte indtil næste morgen klokken 9½, hvor det eksploderede. En stor mængde mennesker havde uforsigtigt samlet sig på isen, som gav efter for trykbølgen, hvilket førte til, at nogle druknede, mens flere andre blev dræbt eller alvorligt såret af de tømmerstykker, der blev slynget ud ved eksplosionen. Det vides endnu ikke, hvor mange der er omkommet, men over 20 er allerede fundet. Der er endnu ingen sandsynlig forklaring på, hvordan ulykken er opstået. Tabet anslås til 40.000 pund sterling, hvoraf det meste var forsikret.

Eftersom skibets bagmand var brite, og hele formålet med at bygge skibet var at omgå East India Companys monopol, kunne man formode, at projektet havde haft den britiske gesandts interesse igennem flere år. Men det lader ikke til at være tilfældet, for umiddelbart er skibet hverken før eller siden nævnt i depecherne fra København. Således lader det også til, at skibet i denne depeche først må introduceres til modtagerne i London. Briternes mand i København synes at være godt underrettet om eksplosionen, for tidspunktet for ulykkens begyndelse, at ilden opstod under dæk, samt at mandskabet hurtigt forlod skibet, passer med Schiønnings øjenvidneskildring. Men Eden tilføjer også den interessante detalje, at mandskabet var blevet alarmeret af røg, der steg op gennem dækket, hvilket kan indikere, at ilden havde godt fat, før den blev opdaget.

Men Schiønning var ikke den eneste officer i den danske flåde, der nedfældede sine tanker. For ved siden af Schiønnings udførlige dagbogsbeskrivelse

findes også et andet samtidigt dagbogsnotat, der i modsætning til Schiønnings allerede er indgået i litteraturen om Den Gode Hensigts forlis.²⁵ Det drejer sig om den senere admiral Jørgen Balthazar Winterfeldts dagbøger. Dog er dennes optegnelser ikke en egentlig dagbog, hvor man kan følge hans gøren og laden dag for dag.²⁶ Skrivelserne består dels af Winterfeldts tanker om dette og hint (fx har Winterfeldt i dagbogen for 1780 skrevet om folks trang til at følge moden og om tapperhed som en dyd), dels om begivenheder, der har gjort et indtryk på ham, herunder Den Gode Hensigts forlis på reden. Winterfeldt var ikke engageret på nogle af de indefrosne skibe i havnen, og da visse af hans oplysninger står i modsætning til Schiønnings øjenvidneskildring, synes i hvert fald nogle af hans oplysninger at stamme fra rygterne i byen eller fra hans kontakter i flåden. Winterfeldt anfører ikke direkte, at han så ulykken, og generelt bibringes man ikke den fornemmelse, at han havde stået på Toldboden eller på isen. Yderligere skriver Winterfeldt selv, at han først nedfældede sit notat den 2. marts.

Overordnet passer Winterfeldts beskrivelse med Schiønnings, fx hvad angår placeringen af skibene og tidspunktet for brandens opståen og eksplosionen. Men Winterfeldt har yderligere oplysninger om, hvordan branden blev opdaget. Han mener at vide, at man ombord på Den Gode Hensigt først bemærkede, at noget var galt ombord "igienem Aabningen ved Spillet". Hvad der præcis alarmerede besætningen, er ikke klart ud fra Winterfeldts ord, men det kunne fx være røg, sådan som den engelske gesandt anfører, eller varme. Da besætningen åbnede agterlugen for at slukke branden, der ulmede under dæk, brød ilden så voldsomt frem, eftersom ilden ved den åbne luge havde fået ilt, at besætningen efter forgæves at have forsøgt at slukke den måtte forlade skibet for at frelse deres liv. Winterfeldt er også underrettet om, at skibene kastede deres krudt over bord med undtagelse af vestindenfareren St. Jan, hvor man dog som nødforanstaltning ifølge Winterfeldt placerede to kanoner, der kunne skyde ned gennem forlugen for at sænke skibet, for at hindre, at ilden herfra spredte sig yderligere. Schiønnings forsøg på at hugge et hul i siden på Den Gode Hensigt beskriver Winterfeldt også, og det skulle efter sigende have været skipper Lars Svensen, der ikke havde turdet nærme sig skibet, da han mente, at det kunne springe i luften hvert øjeblik det kunne være. Dog skriver Schiønning udtrykkeligt, at det var en af hans egne tømmermænd, der ikke ville udføre opgaven. Ikke nok med at kinafareren hele natten skulle have skudt imod Den Gode Hensigt, så skulle man ifølge



Efter ulykken blev ofrene bragt til Det Kongelige Frederiks Hospital mellem Amaliegade og Bredgade. Man kan kun forestille sig, hvilke kaotiske scener der havde udspillet sig på isen og Toldboden, før de kvæstede personer kom frem til hospitalet, som heldigvis lå i nærheden. Kobberstik fra Erik Pontoppidans 2. bind af Danske Atlas, 1764, oprindeligt stukket i 1761, Det Kongelige Bibliotek.

Winterfeldt også have forsøgt at overtale Kastellet til at beskyde og sænke skibet. Men general von Huth skulle have afvist dette, da der var så mange gløder og gnister i luften, at han var bange for, at ilden ville sprede sig til Kastellet, hvis man åbnede for krudtkamrene på land. I forhold til selve eksplosionen beskriver Winterfeldt, at ingen kunne tro, at skibet kunne springe efter 11 timers brand, for man antog, at krudtet måtte stå under vand på grund af beskydningen fra kinafareren. Igen betones det også af Winterfeldt, at de folk, som af pligt var på skibene, gik fri, mens mange nysgerrige enten blev slået ihjel eller hårdt kvæstet. Eksplosionen skulle ifølge Winterfeldt have været så voldsom, at bl.a. skulle iturevet sejldug, linned og papir ikke blot være fløjet ind på Nyholm, men hele vejen til Sundby og Store Magleby på Amager.

De fire indlagte patienter

Efter eksplosionen var de tilskadekomne det første, man måtte tage sig af. Det eneste egentlige civile hospital i København på denne tid var Det Kongelige Frederiks Hospital, og det var naturligvis hertil, man bragte ofrene. En uge efter ulykken kunne man den 6. marts 1780 læse følgende om de indlagtes tilstand, for det var et fast element i Adresseavisen at bringe en oversigt over antallet af indskrevne på hospitalet. Samtidigt var det skik, at man kunne læse en kort beretning om de ulykker, der lå bag de aktuelle indlæggelser. Om de indlagte patienter, efter Den Gode Hensigt var sprunget i luften, kan man læse således:

Fra det den 28de Februarii paa Rheden opbrændte og sprungne Skib, Den gode Hensigt: En Cabinets-Coureur, en Skibskarl, en Snedkersvend, en Fabriquers Søn; alle ilde qvæstede Hoved, Arme, Been, Ryg med v., især de 3de første, som uagtet alle muelige Hielpemidler ere døde.

Ifølge avisen var der således kun fire indlagte patienter, men der har givetvis været flere tilskadekomne, der blev tilset og behandlet på hospitalet, for det fremgår af Schiønnings dagbog, at alle de sårede fra ulykken blev bragt til hospitalet. Deres skæbne er vi forhindret i at følge nærmere, ligesom vi også er afskåret fra at fastlægge, hvor mange der døde ved ulykken, fordi byens kirkebøger ikke afslører nogen dødsfald, der i dagene efter den 28. februar umiddelbart kan sættes i forbindelse med ulykken.²⁷ Det er til gengæld muligt at følge de fire omtalte patienter ganske tæt, da vi har bevaret hospitalets anmeldelsesprotokol, der svarer til en indskrivningsprotokol, samt hospitalets sygeprotokol, dødebog og kirkebog.²⁸

På datoen for ulykken, den 28. februar, kan man i anmeldelsesprotokollen læse, at fire patienter blev indlagt kl. 10, og at ulykken havde fundet sted en halv time tidligere samme formiddag. Den første af de fire indlagte patienter var den 15-årige Jacob Peter Krüger, der beskrives som “Fabriqueur Krügers Søn”, og hvis ophold kostede 7 mark om ugen. Faderen, klædefabrikør Jacob Reinhard Krüger, boede ifølge vejviseren for 1780 på den adresse, der i dag svarer til Overgaden Oven Vandet 30. Videre hedder det om sønnen, at han blev “ynkelig qvæstet” ved skibets sprængning. Drengens skæbne, som Adresse-

avisen ikke kunne kende den 6. marts, kan vi følge i sygeprotokollen, hvor der står, at den unge Johan Peter Krüger døde den 15. marts kl. 9 om aftenen af skaderne efter katastrofen. Endelig blev det også noteret i en randbemærkning, at familien selv sørgede for kisten gennem en snedker Lorentzen.

Det næste offer for ulykken, der blev indlagt på hospitalet i Bredgade, var kabinetskurér Johannes Christian Bøde, og det lader til, at der har været en del forvirring om hans navn og erhverv ved indlæggelsen. I anmeldelsesprotokollen er hans navn stavet "Baade", men udstreget og rettet til "Boede". Den samme forvirring synes også at være hændt i forhold til hans erhverv. For først er han betegnet som "Kammer fourer", men dette er også udstreget til fordel for "Kabinets Fourer". Hans ophold kostede 14 mark ugentligt, det dobbelte af opholdet for fabrikantens søn. Men kureren døde den 3. marts kl. 6½ om eftermiddagen, da "hans Bene vare begge knuste". Af Schiønnings dagbog fremgår det dog, at kabinetskuréren mistede begge sine ben ved eksplosionen. Bødes død i en alder af 49 år blev annonceret i Kiøbenhavnske Tidender den 6. marts, og dagen efter blev han begravet fra Garnisonskirken. I sognet blev der ført forskellige kirkebøger alt efter, om hvorvidt man blev begravet uden for Østerport på den nuværende Garnisons Kirkegård, eller om man som Bøde blev begravet ved kirken inden for byens volde. Et andet tegn på, at Bøde var den mest formuende af de indlagte patienter fra ulykken, var, at det er noteret i hospitalets dødebog, at han ikke fik stillet en kiste til rådighed i modsætning til de to andre patienter nedenfor, der blev begravet i en "fattig kiste" fra hospitalet.

Den følgende indskrevne patient var den 24-årige Frederich Kleiner, der ifølge anmeldelsesprotokollen var snedkersvend hos en mester Carl Wilhelm Speer i Sankt Peders Stræde, senere gadenummer 7 i en nu forsvunden ejendom.²⁹ Man kan også læse, at svenden var født i Tyskland, hvilket gør det mindre overraskende, at han var sat i lære hos en mester, der boede i Sankt Peders Stræde, hvor kirken for byens tysktalende indbyggere lå, og som hans mester var tilknyttet. Kleiners ophold på hospitalet kostede 7 mark ugentligt, men han døde allerede den 2. marts kl. 7 om aftenen af "et Slag og hul i Lænden".

Endelig var den sidst indskrevne patient Poul Christian Møller, der beskrives som "Koffardie og Enroulleret Matros uden hyre". Sørullen, en liste over mænd, der kunne udskrives til flåden i tilfælde af krig, viser, at matrosen var født i Nakskov og var blevet indskrevet i rullen som 21-årig den 23. september 1772.³⁰ Sammesteds beskrives ungkarlen som "Velvoxen med



Tegning af galionsfiguren på Den Gode Hensigt, udført af Holmens billedhuggermester, F.C. Willerup. Han kaldte sin nyklassicistiske figur for Kærlighed til Fædrelandet, hvilket var kendetegnende for den gryende nationalromantik. Figuren forestiller en fuldt udrustet romersk imperator, der støttende sig til sit sværd både bærer en borgerkrone af egetræsblade på hovedet og en i venstre hånd. M/S Museet for Søfart, SR-nr. 1123:68.

mørk Haar” og “Søe vant”. Eftersom matrosen ikke havde nogen hyre, må han have været blandt de nysgerrige tilskuere til ulykken, der ikke havde noget reelt ærinde så tæt på det brændende skib. I hospitalets protokoller er der ved de øvrige patienter angivet, at de blev behandlet, men om Møller hedder det blot, at han var kvæstet. Han døde da også allerede inden for to døgn efter ulykken den 30. februar kl. 3 om morgenen. Som den eneste af de fire indlagte patienter står der ingen pris ud for Møllers ophold. Til gengæld står det anført, at han er blevet indlagt ved en attest af rodemesteren for det kvarter, hvor han boede, Peder Hals, og af hans husvært, der selv havde været matros, rebslager Hans Jørgen Morthorst. Attesten skulle vise, at matrosen ikke selv kunne betale for det ophold, der viste sig at blive særdeles kortvarigt. Det er også rebslagerens adresse i Nyhavn, der er skrevet ind i kolonnen for familie eller pårørende.³¹

Flådens tilskadekomne

Men det var ikke kun nysgerrige civilister, der kom til skade ved ulykken. I en skrivelse dateret den 2. marts 1780 til Admiralitetet berettede Holmens chef, at han ved parolen havde beordret at efterse, om der enten manglede mandskab eller var nogen sårede blandt Holmens håndværkere som følge af ulykken.³² Således kunne kommandøren i dette brev til Admiralitetet melde om tre tilskadekomne: Den første var Truels Nielsen, der havde brækket sit venstre ben samt fået revet sin højre arm af led.³³ Han kom sig, for i folketællingen fra 1787 arbejdede han stadig som tømmermand på Holmen. Han boede i Haregade 16, var 44 år og havde med sin kone fire hjemmeboende børn.³⁴ Mange år senere i 1803 modtog han Holmens hæderstegn, der i dag kendes som Hæderstegnet for god tjeneste ved Søetaten, for 25 års tjeneste på Holmen (selvom han havde været der siden 1770).³⁵

En anden, der blev såret ved ulykken, var tømmermanden Wilhelm Peder sen, der havde fået skader på benet.³⁶ Han synes heller ikke at have fået varige mén, fordi han også det følgende år arbejdede som tømrer på Holmen, men allerede fra 1783 forsvinder han fra Holmens protokoller.³⁷ Den sidste, der var blevet skadet, var drengen Anders Joensen, som havde fået sit ben slået i stykker af en bolt. Her er der sandsynligvis tale om den samme Anders Joensen, født i 1764, der ifølge folketællingen fra 1787 var blevet tømmermand på Holmen. Han boede da i Timiansgade 13 med kone og en enkelt datter.³⁸



Nogle af de tilskadekomne ved eksplosionen på Den Gode Hensigt var tre arbejdere på Holmen, som til dagligt var klædt i blåt som tømmersmanden ovenfor. Således må også disse tre arbejdere være blevet lokket ud på isen af det brændende skib. Krigsmuseet.

Men det er desværre ikke muligt at følge, om disse skadelidte eller andre af Holmens mandskab fik lægelig behandling, da de relevante protokoller fra flådens hospital, Søkvæsthuset, ikke er bevaret.³⁹ Til gengæld kunne kontre-admiral Anthon Nicolaj de Fontenay, der var chef for Søetatens 4. division, den 9. marts 1780 melde Admiralitetet, at ingen af hans folk var døde eller kommet til skade ved ulykken.⁴⁰

En besætning uden hyre og skyld

En anden gruppe, der blev økonomisk ramt af ulykken, og som man let kunne overse, var besætningen ombord, der pludseligt efter ulykken stod uden hyre. I første omgang fik mandskabet allerede den 29. februar udbetalt 3 måneders hyre, hvilket samlet beløb sig til 2.793 rigsdaler.⁴¹ Da de tre måneder var ved at være forløbet, blev besætningens situation drøftet på et møde i kompagniets daglige ledelse den 12. maj 1780.⁴² Af mødeprotokollen fremgår det, at dele af mandskabet, fra kaptajn til skibskok, havde henvendt sig til kompagniet for at få tildelt en understøttelse. På mødet udsatte man sagen til næste session, da bjærgningen og processen i Sørensen endnu ikke var bragt til ende. Ved den sidste begrundelse fornemmer man en vis mistro til mandskabet, og som det vil fremgå herunder, var der nogen, der åbenlyst nærede en sådan mistanke til besætningen på Den Gode Hensigt, at han mente, at besætningen bar ansvaret for branden ombord. Den vel mest nærliggende forklaring på branden var, at mandskabet i den stærke kulde havde villet varme sig på en ild, de havde mistet kontrollen over. Men selv om Sørensen ikke kunne placere et ansvar, og ingen fra besætningen lader til at være blevet straffet af kompagniets interne justits, blev spørgsmålet om understøttelse til mandskabet ikke bragt op på et senere møde i Asiatisk Kompagnis bestyrelse.⁴³

Fra myndighedernes side var man udmærket klar over farerne ved åben ild på de store tjærede træskibe. Bestemmelserne for brandsikkerheden på skibene og i havnen var nedfældet i forordningen af den 18. april 1744, der var blevet indført på grund af den manglende overholdelse af de allerede eksisterende regler af den 15. april 1682, som folk ifølge den nye forordning undskyldte sig med, at de ikke kendte. I den nye forordning fra 1744 fremgår det af paragraf 5, at om dagen var al tobaksrygning og ild til mad eller varme forbudt under en straf af henholdsvis 1 og 4 rigsdaler. Af de sidste 4 rigsdaler måtte angiveren som incitament beholde de 2. På trods af dette incitament skriver Schiønning i sin dagbog, at han og konen drak kaffe på skibet den 28. januar, hvilket måske er meget sigende for den generelle holdning til brugen af ild ombord. Om natten var reglerne derimod mere lempelige, da det på denne tid af døgnet kun var forbudt at tænde ild i det, som forordningen kalder et "Skiberom", hvilket man må forstå således, at myndighederne vidste, at brugen af ild om natten på grund af kulde og sult ikke kunne forbydes fuld-

stændigt, men som en sikkerhedsforanstaltning skulle det foregå på dækket i alles påsyn. Dog faldt straffen hårdere om natten i form af bøder på 10 rigsdaler, og igen her måtte angiveren få udbetalt de 5 rigsdaler. Ifølge både Schiønnings og Winterfeldts dagbøger samt den britiske gesandts indberetning tyder det netop på, at nogen i mandskabet ikke havde overholdt denne bestemmelse, da branden opstod under dæk i de sene og kolde nattetimer. Som det også ofte hænder i dag efter ulykker, blev reglerne for brandsikkerheden både på skibene og i havnen efter forliset skærpet. Det skete med plakaten af den 14. august 1780, således at skibene i fredstid kun måtte have krudt ombord inden for Kastelspynten svarende til to skud på hver kanon.⁴⁴

Schiønning og hans folk efter ulykken

Allerede dagen efter, den 29. februar, var Schiønning hos Admiralitetet for at aflægge rapport om nattens hændelser. Det kan i den forbindelse undre, at ingen i Admiralitetet tilsyneladende roste Schiønning for hans indsats i løbet af natten. Omvendt lader det heller ikke til, at de af Schiønnings folk, der flygtede fra deres poster på fregatten Bornholm, blev straffet.⁴⁵ I søetaten syntes man mest interesseret i at vide, om Schiønning kunne afsejle 10-12 dage senere, da man på det tidspunkt forventede, at isen var tøet så meget, at søvejen ud af havnen igen var farbar. Det kunne Schiønning, for hans fregat havde ikke lidt overlast i løbet af natten, så allerede den 3. marts blev der leveret nyt krudt til Schiønnings fregat.

Efter to ugers forberedelse kunne Schiønning endelig, søndag den 12. marts, lette anker ombord på fregatten Bornholm, som vestindiefarerer St. Jan og kinafarereren Prinsesse Sophia Frederikke gjorde følgeskab. Det krævede dog lidt snilde at komme ud af havnen, for det sørgelige vrage lå i vejen. Med rette kunne man have opfattet ulykken som et ondt varsel for togtet, som man nu begav sig ud på. For ligesom Den Gode Hensigt skulle kinafarereren også ud på sin jomfrurejse, men dér stopper sammenligningen desværre ikke, for også dette skib brød i brand samme år – denne gang på reden ud for Canton – og sprang i luften, da ilden nåede skibets krudtkammer. Det gik ikke meget bedre for Schiønning, der efter sin hjemkomst i 1781 blev dømt af Generalkrigsretten for, hvad der bedst kan betegnes som pligtforsømmelse. På konvojsejls i Caribien havde Schiønning på grund af overmagten ikke taget



Portræt fra 1762 af kaptajn Schønning udført af Johan Hörner. Selvom Schønning handlede ansvarligt og modigt natten mellem den 27. og 28. februar 1780, lader det ikke til, at han modtog nogen særlig anerkendelse herfor. Togtet, som han skulle ud på samme forår ombord på Bornholm, skulle vise sig at være hans sidste, for ved hjemkomsten blev han arresteret og siden "kasseret" af Søretten. Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg, inv.nr. A320.

kampen op imod, hvad han troede var tre britiske orlogsfartøjer, hvilket siden viste sig blot at være kapere. I stedet havde Schønning strakt våben og, hvilket man i København fandt særligt kritisabelt, strøget flaget og vimplen.

Den offentlige sorg

En så voldsom oplevelse, som alle københavnernes havde oplevet i et eller andet omfang, kaldte naturligvis på, at nogen satte ord på den sorg og forfærdelse, ulykken havde bragt over byen. Det skete ved en række små pamfletter i form af skillingstryk, hvoraf mindst syv er bevaret til i dag.⁴⁶ En af disse viser kan læses i sin helhed på siderne 68 og 69, og et godt eksempel på indholdet af disse flyveskrifter er titlen på den pamflet, der hedder:

*Kort men tilforladelig Relation om den ulykkelige Tildragelse af
27de Febr. 1780. med det Ostindiske Compagnie-Skib den gode
Hensigt kaldet som ved en ulykkelig Ildebrand paa Kiøbenhavns
Rhed ganske opbrændte samt den derved forårsagede Skade.*

Således kunne ingen være i tvivl om indholdet, selvom kompagniet retteligt hed Asiatisk Kompagni og ikke Det Ostindiske Kompagni, der var blevet nedlagt i 1729. Men det har man i samtiden ikke hængt sig i.

Seks af pamfletterne er såkaldte nyhedsviser, der på vers beretter om den begrædelige ulykke, eftersom ulykker dengang som nu sælger godt. Nogle af viserne har hovedvægten på beskrivelsen af selve katastrofen, mens andre alene fokuserer på tilskuerne. Men de er grundlæggende skåret over den samme læst med mere eller mindre poetisk sans, fordi visernes aktualitet blev vægtet højere end deres litterære kvalitet. Samtidigt kan man observere, at viserne også fungerer som moralske lærestykker, da man i alle viserne finder en misbilligelse af de mange mennesker, der havde bevæget sig ud på isen. I en af skillingsviserne om ulykken tales der direkte til denne nysgerrige flok således:

*Nysgierrige Mængde! Hvor iler du hen?
Hvad har du paa lisen at gjøre?
Krudt er i Fregatten, og Ild er i den.
Vil du da Advarsel ey høre?
De vende ey om.
Ney, flere der kom.
Hvad Skade vil det med sig føre?⁴⁷*

Efter den moralske tiltale til tilskuerne beskrives det i visen, hvordan nogle af tilskuerne kan nøjes med at gå forskrækket hjem, mens andre, der har mistet arme og ben, bæres til hospitalet. Endelig slutter denne og flere af viserne med at takke Gud for, at han kun lod dette ene skib eksplodere.

Den sidste af de syv pamfletter er ikke skrevet på vers, men er i prosaform en kort beskrivelse af ulykken, og den skiller sig også ud fra de øvrige småtryk ved sit indhold. Den skriftlige beretning eller i tidens sprog "relation", hvis titel er gengivet ovenfor, er uden forfatterangivelse og trykkeår. Skribenten synes som minimum at have læst Adresseavisen fra den 6. marts, for i beretningen

omtales de fire indlagte patienter på Frederiks Hospital, og man kan om dem læse, at kabinetskurér Bøde, der nu var død, havde mistet det ene ben, mens fabrikantens søn stadig var i live. Da sønnen døde som den sidste af de fire indlagte patienter den 15. marts, må relationen derfor senest være skrevet omkring denne dato, men efter den 3. marts, hvor Bøde døde.

I relationen konstaterer forfatteren først, at menneskelivet ikke blot er underkastet de farer, der kommer fra mennesket selv som følge af syndefaldet, men også de udefrakommende fjender, der "i et Øyeblik gjør Ende paa vor Vandring". For uagtet hvilke goder, alle naturens elementer tilbyder mennesket, udbreder de skræk og rædsel, "naar Naturens Herre byder dem at træde ud af deres Skranker". Herpå oplistes en række naturkatastrofer, der alle så hurtigt kan ødelægge et menneskes liv og lykke. I sagens natur lægger forfatteren særligt vægt på de brande, der løbende plagede København, og han fremhæver, at mange af byens borgere stadig har "Krudttornets Opflyvelse" i frisk erindring. I marts 1779 var et krudttårn ved Rosenkrantz' Bastion ved Østerport sprunget i luften og havde skadet og dræbt et stort antal personer og forvoldt anselig materiel skade.⁴⁸ Men ved at læse relationen forstår man også, at det ikke var en sjældenhed i samtiden, at byens befolkning oplevede brande, for pamfletskriveren omtaler dels nedbrændingen af Gryn-, Stampe- og Kaabermøllen, hvilket både var til ulykke for ejerne og det almene vel, dels de mange mindre brande, det var lykkedes at slukke i tide. Til slut i relationen takker skribenten Gud for at have holdt sin beskyttende hånd over de øvrige skibe samt byen og beder for alle de skadelidte og, måske lidt overraskende, for kompagniets fremgang.

Selve beskrivelsen af, hvordan Den Gode Hensigt blev ødelagt, flugter med, hvordan det er beskrevet i andre kilder. Men til forskel for Schiønnings dagbog, hvor han af naturlige årsager indtager hovedrollen, er det i relationen kaptajnen på kinafareren Prinsesse Sophia Frederikke, kaptajn Mouritz With, der forsøger at skyde det brændende skib i sænk og advare folkene på isen om sprængningsfaren.⁴⁹ Dog finder man en meget interessant oplysning i relationen, der kan forklare et tilsyneladende hul i Schiønnings udførlige beretning, for Schiønning beskriver ikke, hvordan kaptajnen på Den Gode Hensigt forholdt sig, da ulykken skete. I relationen kan man læse, at kaptajn Fuglede ikke var til stede på skibet på grund af sygdom.⁵⁰ Således kan man overveje, hvis oplysningen er rigtig, om kaptajnens fravær kan forklare, hvorfor mandskabet ikke holdt hovedet koldt og hurtigt slukkede ilden, før den kom ud af kontrol.

**Sørge-Sang over Dem, som ved at beskue Ostindiefarens Brand,
bleve qvæstede og dræbte, da dens Vrag ved Krudtets Antændelse
sprang i Luften den 28 Febr. 1780.**

Synges som: Hvo ikkun lader Herren raade.

O! I, som steeg af Eders Senge
Med sunde Lemmer, for at see
Et Sørgepil, og Eder trænge
Saa blinde ud blant Farerne,
O! havde I et Øieblik
Betænket dette, før I gik.

I gaaer, og Dødens bistre Øie,
Fortærende, ei skrække kan,
Ei troeløs Iis kan Lysten bøie,
I gaaer, og skyer ei Ild og Vand.
To Elementer er oprørt,
Men Lysten haver Jer forført.

Et rædsomt Syn! et Vrag i Lue,
Som nyelig prangte paa sin Kiøl,
Det vil I end'lig ud at skue,
Endskiønt I hører Dødens Brøl,
Som tordner ud med Skud og Brag,
For at nedsænke brændte Vrag.

End slumrer Døden inden Borde,
Grumt mellem Krudt-Foustagier;
Men om han vaagner - - o hvor torde
Hans Tordenslag vel komme nær;
Snart tænder han sin Lunte an,
O skynder Eder dog i Land.

Men ach! ei Varsler overtaler
De Flokke, som paa Iisen staaer,
Skiønt Døden sit Minut forhaler,
Hans Trudsler de ei frygter for,
Nu med en bister Mine seer
Han Krudtet, tænder det, og leer.

Ja strækfuld Blik! hvo kan beskrive
Det Søragesyn paa brudte Iis,
Her Qvæste laae endnu i Live,
Hist Flokke sank med Livs Forliis;
Fløi Arm' og Been fra nogle af,
Saa sank endeel i Havets Grav.

O al for rædsom Sørge-Scene!
Bedrøvelige Øieblik!
Hvi kunde Frygten ei formeene,
At Skibets Brand den Ende fik;
Men ach, hvad hjælper Graad og Skrig,
Det Skuespil var ynkelig.

Saa veed vi ei, hvad os kan hende
Fra Morgenens, som vi opstaae,
Og indtil Aftensmørkets Ende,
Om vi skal ligge eller gaae,
Om vi i Livets Blomster-Sal
Skal vandre, eller Dødens Dal.

O! lær os Livet at betragte,
Vor Fader, som i Himlen boer,
Lad os paa Tiden nøie agte,
Paa Evighed vort Vel beroer;
Ei sikre kan vi være her,
Det lærer Dagens Hendelser.

Den udenlandske presse

Det var ikke kun de lokale københavnere, som katastrofen optog, for en ulykke som denne tiltrak sig også udlandets opmærksomhed.⁵¹ Den fransk-sprogede avis *La Gazette* kunne den 24. marts 1780 bringe nyheden fra København med et 'nyhedstelegram' dateret den 29. februar. Avisen beretter her om skibet *La Bonne-Intention*, der just skulle drage imod *Tranquebar*, men forhindredes af det tilfrosne hav. Skibet brød i brand mellem kl. 11 og 12 den 27. februar og sprang i luften omkring kl. 9½ dagen efter, da ilden antændte krudtet til de 36 kanoner ombord. Adskillige døde ved ulykken, men eftersom en del også var druknet, var det endnu uklart, hvor mange der var omkommet. Det anslås i artiklen, at 20 personer var blevet såret. Avisens informant eller reporter, om man vil, vidste også besked om, at skibet var nybygget på kongens regning, og anslog det samlede tab til 300.000 rigsdaler. En lidt længere udgave af nyheden bragtes i *Mercure de France* den 1. april 1780 og i *Gazette du Commerce* den 11. april 1780. Den eneste væsentlige tilføjelse til den oprindelige artikel var, at det nu oplystes, at 10 personer var blev indlagt efter ulykken.

Også på de britiske øer var der interesse for sagen. Fx kunne *Caledonian Mercury* den 22. marts 1780 bringe en rapport om ulykken, dateret Helsingør den 29. februar. Nyheden er faktisk så stor, at den bringes to gange på avisens forside i næsten enslydende udgaver. I den skotske avis kaldes skibet for *The Good Intent* og kaptajnen, der skulle styre skibet til *Tranquebar* for *Foug-lede*. Avisen beretter, at ilden begyndte omkring midnat og brændte, indtil den nåede krudtkammeret kl. 10 dagen efter. De øvrige skibe, der beskrives som en kinafarer, en fregat og et andet skib, led ingen skade. Dog forbigås den væsentlige detalje i artiklerne, at skibene var frosset fast i havnen. Ved siden af de mange døde og sårede, skulle tabet ifølge avisen beløbe sig til 80.000 pund.⁵²

Vraget efter Den Gode Hensigt

Da man i 1978 var i gang med at anlægge en kloakledning ned langs Øresundskysten mod det nye rensningsanlæg på Lynetten stødte man på et vrag på 3 meters dybde ud for den nuværende Lille Strandvej i Hellerup nord for



Sådan så det ud på Tuborg Havn, da man bjærgede tømmer fra det vrage, man havde fundet i 1978 lidt nord for havnen – ud for Lille Strandvej. Dengang mente man, at det på grund af dimensionerne var vraget fra Den Gode Hensigt, man havde fundet, men dendrokrologiske analyser af træet har siden vist, at tømmeret ikke kan stamme herfra. Nu menes det, at vraget i sin tid blev flyttet til Jydedybet, der lå, hvor Frihavnen senere blev anlagt. Foto Vikingeskibsmuseet jf. note 53.

Tuborg Havn. Ved at hente dele af vraget op identificerede man det alene ud fra dimensionerne på det bjærgede tømmer, og man mente således, at det var vraget fra Den Gode Hensigt, man havde fundet.⁵³ Nyere undersøgelser tyder dog på, at dette ikke er korrekt. Teknonom Jens Schou Hansen har i forbindelse med en kommende udgivelse om tabte engelske, svenske og danske orlogsskibe ved søslag eller forlis i perioden 1801 og 1807-1814 godtgjort ud fra arkivstudier, at vraget af Den Gode Hensigt blev ført til Jydedybet, der lå nord for Kastellet, hvor Københavns Frihavn nu ligger.⁵⁴ Vraget af Den Gode Hensigt lå nemlig i vejen for skibstrafikken på reden, men en løsning trak ud, da man skulle have bjerget alt af værdi først. Problemet cirkulerede mellem forskellige myndigheder, indtil Holmens chef tog affære, så vraget, der ikke kunne bjærges i sin helhed, i juni 1782 blev flyttet til Jydedybet. Yderligere har nye dendrologiske analyser vist, at det træ, man

opfiskede i 1978, er fældet mellem 1685 og 1700, hvilket med observationen af visse mærker i tømmeret sandsynliggør, at der er tale om genbrugstømmer. Schou Hansen foreslår derfor, at det fundne vrage er Mandigheden, der sank i forbindelse med Slaget på Reden.

Det økonomiske efterspil

Ulykken var ikke blot et tab af menneskeliv. At miste både skib og last var også et anseligt økonomisk tab, hvilket man får en god fornemmelse af, når Schiønning i sin dagbog skriver:

Dette var Enden paa dette nye og meget smukke Skib, hvor alting var kostbart, smukt og af ny Indretning, hvis Ladning var vurderet for 3½ Tønde Guld, den rigeste Ladning som mullig endnu var gaaet fra Dannemark [...]

Overskattedirektionen var heller ikke sen til at handle, for allerede den 1. marts afgik der breve fra direktionen til Asiatisk Kompagni og til Robert Holford med den samme indledning: "Den ulykkelige Tildragelse med Ostindie fahrer Skibet den gode Hensigt".⁵⁵ Videre i brevet til kompagniet krævede man straks forsikringssummen på 100.000 rigsdaler udbetalt, og af Holford ville man vide, om ikke blot nogen af de varer, som han havde købt for det lån på 30.000 rigsdaler, direktionen havde ydet ham, stadig var på land. Holfords svar var negativt, og da han ikke hæftede personligt for gælden, var pengene tabt. Således blev den store taber i det langstrakte økonomiske efterspil Asiatisk Kompagni, der bl.a. i april 1781 måtte udbetale forsikringssummen for Den Gode Hensigt til Overskattedirektionen i form af en obligation. Hertil viser opgørelsen over lastens værdi, der mestendels var på kompagniets regning og bl.a. bestod af kobber, ankre, geværer og kanoner, at der var varer for 112.300 rigsdaler.⁵⁶

En af måderne for kompagniet at mindske det økonomiske tab på, i hvert fald en smule, var at holde auktion over alt det gods, som enten lå på isen eller kunne bjærges fra vraget. Det sidste krævede både folk samt de rette redskaber og maskiner, hvilket Holmen den 6. marts fik ordre fra kongen om at stille til rådighed for kompagniet.⁵⁷ Yderligere skulle Holmen også

sikre dag- og nattevagter ved vraget – vel for at hindre at nogen begyndte at bjærge før kompagniet.

Allerede den 19. maj kl. 10 blev den første auktion afholdt over “eendeel til dato bierget af det forulykkede og opbrændte Skib” ifølge Adresseavisen den 5., 8. og 10. maj 1780. I samme annonce blev læserne også gjort opmærksom på, at varerne var “forbrændt, istykkerslagen og beskadiget”. Auktionerne fortsatte henover sommeren og ind i efteråret, for flere gange kunne man i oktober og november 1780 læse i Adresseavisen, at det var i Asiatisk Kompagnis hovedsæde på Christianshavn torsdag den 2. og 9. november, at en offentlig auktion ville finde sted på slaget 10.⁵⁸ Her kunne man ifølge avisen skaffe sig følgende bjærget gods:

Endeel Svingebasser, Seylduger, engelsk Øl paa Fustager, Staal i Stænger, Tønder med Bæg og Tiære, Flinter, Musquedonnere [: musketter], endeel engelsk Jern Lodder, Sabel=Klinger, Ædike, Tougverier, smaa Skibs-Ankere, endeel Bouteiller, rød og hvid fransk Viin med videre [...]

Man oplystes ligeledes af avisen om, at man to dage forinden kunne få udleveret et trykt katalog over alle herlighederne og komme til eftersyn. Senere kunne man i samme avis under sektionen “Meubler og Effecter” læse, at der den 13. november kl. 9 igen ville blive holdt en ny offentlig auktion i Asiatisk Kompagnis “Forsamlings Sal”.⁵⁹ På auktionen kunne de højstbydende erhverve sig følgende:

Opfisket Guld og Sølv i Arbeyde, Ringe, ægte Perler, Guld= og Sølvmynter, saa og noget sammensmeltet Sølv, og et støbt Jern Skrin med videre, hvilket forevises Liebhaberne til Eftersyn af Mægler Jürgensen, hvor og Catalogi derover faaes.

Fra kompagniet side var man naturligvis opmærksom på, at folk selv ville beholde, hvad de kunne finde efter skibet. For selvom Schiønnings folk samlede og bjærgede, hvad de kunne, bl.a. det jernknæ, der var suset hen over deres hoveder, og indleverede det til Asiatisk Kompagni dagen efter ulykken, må der have ligget en del mere gods tilbage i havnen. Derfor kom der allerede den 10. og igen den 13. marts 1780 i Adresseavisen under sektionen

anmeldt af kompagniet. At en sådan bekendtgørelse således måtte indrykkes af kompagniet, tyder på, at den særligt udkommanderede vagt fra Holmen var ophørt eller ikke havde afskrækket folk fra selv at bjærge fra det ødelagte skib.

En anden og mere nidkær måde at skaffe sig i den store sammenhæng selv et lille beløb tilbage på var at anmode om tilbagebetaling for det algierske søpas, som Den Gode Hensigt var blevet udrustet med. På det tidspunkt var det almindelig praksis, at skibe, der skulle på oversøiske togter, også erhvervede sig et algiersk søpas, så kaptajnen med det i hånden kunne bevise, at han var beskyttet af den fredsftale, som den danske konge havde indgået med herskeren i Algier.⁶⁰ Ifølge forordningen om algierske søpas skulle passet efter endt togt inden for otte dage afleveres tilbage til øvrigheden.⁶¹ Men i dette tilfælde, eftersom skibet var brændt på reden og derfor ikke kunne drage nytte af passet, tog kompagniet sig den frihed i et brev dateret den 8. maj 1780 at anmode om, at prisen for søpasset måtte blive betalt tilbage til kompagniets kasse.⁶² Det positive svar fra General-Landets Økonomi- og Kommercekollegium om at ville tilbagebetale de 50 rigsdaler kom den 26. maj. Men først den 18. januar 1781 kunne kompagniets kasserer, Jakob Holm, kvittere for at have modtaget pengene. Af kompagniets regnskaber, hvor beløbet omhyggeligt er bogført, kan man ligeledes læse, at halvdelen af summen for det ubrugte søpas var betalt af Holford, som herved fik sine 25 rigsdaler tilbage.⁶³

En småinvenstor på Falster beklager sig

Men det var ikke kun i hovedstaden, at folk lagde mærke til ulykken. I Nykøbing F. sad den aldrende apoteker Claus Seidelin, der var født i 1702, og nedskrev sin levnedsbeskrivelse i 1780. Som noget af det allersidste i sin beretning, før de afsluttende bemærkninger, nævner Seidelin, at der er sket flere store ulykker inden for de sidste par år i København. Han nævner først, at i 1779 sprang et krudttårn i luften og en grynmølle nedbrændte, to ulykker som er omtalt ovenfor, og slutter med at omtale Den Gode Hensigts skæbne på en sådan måde, at man får fornemmelsen af, at ulykken er sket for nyligen. Modsat nævner Seidelin ikke, at kinafareren Prinsesse Sophia Frederikke er sprunget i luften, hvilket det gjorde i december 1780. Det ville han nok have

gjort, hvis han havde vidst det, for han havde mere end almindelig interesse for Asiatisk Kompagnis skibe. Apotekeren beretter således om ulykken på reden:

Nu igien i dette begyndte Aar 1780 er og et stort Ostindisk Skib, Dend gode Hensigt kaldet, som med Cargaison og alt laae færdig paa Rheden at gaae til Indien, blevet ved Skiødesløshed anstucket og opbrændt, og da der gick Ild i Krut Cammer splittet ad, hvorved en deel af Tilskuerne paa Isen, hvorudi Skibet var indfrosset, mistede Livet, og Skaden kand vel regnes paa 3 à 4 Tønder Guld, der og vil strecke sig til mig for dend liden deel ieg haver i Compagniet. Gud afvende dog fremdeles i Naade flere saadanne ulyckelige Hændelser fra os!⁶⁴

Her er det ikke beskrivelsen af ulykken, der er interessant, for sandsynligvis har Seidelin kun kendt til ulykken gennem avisomtaler eller mundtlige beretninger, så påstanden om, at ulykken skulle være sket på grund af skødesløshed, må være Seidelins egen eller hans kildes forklaring på, hvorfor branden opstod. Til gengæld viser Seidelins ord, at ulykken ikke kun ramte de store kapitalstærke hovedaktionærer i Asiatisk Kompagni, men også en lille småinvestor som apotekeren fra Falster. Sådan blev det i hvert fald oplevet! Dog kunne apotekeren stadig nyde sit aktieudbytte, for i kraft af sine tre aktier i kompagniet fik han både i 1779 og 1780 udbetalt 150 rigsdaler.⁶⁵ Seidelin havde i en længere årrække ejet disse aktier, og efter eget udsagn havde han oprindeligt erhvervet sig dem for 500 rigsdaler stykket, men nu i 1780 lød værdien for aktierne på 800 rigsdaler stykket.⁶⁶ Som han selv bemærker, havde aktierne givet et bedre udbytte end “dend ordinaire Rente”, men han gruede alligevel for det fremtidige udbytte, for det hele afhang af, om kompagniets togter var vellykkede.

Apoteker Claus Seidelin ejede i 1780 tre aktier i Asiatisk Kompagni hver af en værdi på 800 rigsdaler. Hans aktier har givetvis lignet denne ubrugte aktie fra kompagniet, der er udstedt efter 1792, se note 65. Ifølge ordlyden har indehaveren ret til at få del i kompagniets udbytte, og hvis aktiebrevet skiftede hænder, skulle det meldes til kompagniets bogholder. Den samlede afgift på en sådan overdragelse var på 2 rigsdaler, hvoraf 1 rigsdaler gik i kompaniets fattigkasse og -bøsse. Fotografi: Mikkel Kølckær.



underskrevne Directeurer
for det Kongelige Ostroijende Danske
Asiatiske Compagnie giøre hermed vitterligt at

er Interessent i bemeldte Compagnies Fond for een Actie, som
er en Fire Tusinde Aatte Hundrede Deel i bemeldte Compagnie
og udgjør 500 Rdlr. skriver Fem Hundrede Ryskdaler Dansk
Courant. Thi erkendes bemeldte

eller hvem dette Actiebrev med Rette ihændehaaver, for en
Interessent udi bemeldte det Kongelige Ostroijerede Danske
Asiatiske Compagnie og skul være dedugtig pro Patta af
saadan Capital udi bemeldte Compagnies Midler og Effecter
inden og uden Europa, havende og tilkomme, saavelsom og
udi alle bemeldte Compagnie ved den Kongelige allernaadigste
Ostroij af 21 Marts 1702 forundte Friheder, Benaadninger
og Hertligheder, samt de deraf ved den Allerhøjests Bistand
flydende Fordeele, alle efter dette Compagnies Conventions Indhold.
Men naar

Sølger eller afflaaer dette Actiebrev gives det sinx Compagniets
Begholder skriftlig tilkiende, som noterr saadan Forandring, og
indfører den Kiøbendes Navn i Compagniets Bøger saavelsom
i Lyften over Compagniets Interessenters, for hvilken Transport
den Kiøbende betaler til Compagniets Begholder af hver Actie
1 Rdlr, samt til Compagniets Fattig Casse 1/2 Rdlr, og ligesaaemeget
til sammes Fattig Bøsse. *Kjøbenhavn den 17*

Holfords sidste tid i Danmark

I modsætning til skibet, der led så krank en skæbne, og Asiatisk Kompagni, som måtte betale den største del af regningen efter ulykken, kom initiativets idémand, Robert Holford, ud af hele affæren med skindet på næsen. Som resten af byen må han være blevet vækket om natten af de paniske brandråb, der lød gennem Københavns gader, og nødsquaddene fra det brændende skib. Man kan kun spekulere på, hvad han følte den nat. Var det forfærdelsen eller mismodet, der greb ham, da han indså, at det skib, som han i tre år havde arbejdet så hårdt på at sætte i søen, stod i lys lue? Skønt Holford ikke selv tabte store penge på ulykken, kostede det ham forgæves tid og kræfter, og udsigten til den store profit, han skulle have del i, når skibet lastet med eksotiske varer vendte tilbage til København, gik også op i røg og flammer denne kolde februartnat.

Vi kan nærme os et svar på, hvad Holford mente om ulykken ved de to egenhændige breve fra ham, der er bevaret i Overskattedirektionens arkiv i tiden efter ulykken.⁶⁷ I det første brev, dateret den 6. marts 1780, er emnet primært det økonomiske efterspil, men Holford omtaler indledningsvis ulykken som “the unhappy Adventure Intended by the Den Gode Hensigt”. Tonen i brevet er formel og høflig, og således er det vanskeligt ud fra brevet at bestemme Holfords sindsstemning. Men hvis stilen afslører noget om ham, synes han nærmere at være fuld af virkelyst og beredt til at udkæmpe nye slag. I brevet godtgør han, at selvom han ikke selv hæfter for nogen gæld i skibet i Danmark, så har han investeret venners betroede midler i togtet, i alt 19.896 rigsdaler, samt at det skete for at rette op på de mange skuffelser og begrædeligheder, Holford havde lidt i Danmark, og som han mente var alt for velkendte til at blive gentaget i brevet. Med skuffelser og begrædeligheder må Holford henvise til skibets langtrukne byggeproces, men hvor dybt følelserne stak, er det i dag vanskeligt at afgøre. I den anden del af brevet lover Holford at følge behandlingen af sagen tæt i Sørensen, og han har allerede erfaret, at afhøringerne ville ske under ed. Men inden rettens afhøringer fremlægger Holford dog gerne sine egne teorier for direktionen: Det kan enten være mandskabets ondskabsfuldhed eller dovenskab, der har ført til ulykken, og han håber, at gerningsmændene idømmes en passende straf for at undgå, at noget lignende gentager sig.

I det andet brev fra briten dateret den 1. maj 1780 kan man læse, at Holford ikke i den mellemliggende periode har korresponderet med direktionen,

da han indtil for et par dage siden har været travlt optaget af at følge den retslige undersøgelse i Sørensen af brandens opståen. Sagen er nu afsluttet uden noget resultat, og Holford erkender i brevet, at der ikke kom meget nyt frem i løbet af sagen. Det er dog vanskeligt at forestille sig, hvordan Holford i praksis har fulgt sagen i retten, hvor man har talt dansk. Vi ved, at han i hvert fald ikke talte dansk i efteråret 1779, eftersom han planlagde at lære sig selv dansk på den lange tur til Ostindien.⁶⁸ Modsat var engelsk langt fra det mest almindelige fremmedsprog i slutningen af 1700-tallet, og det var fx et problem for bestyrelsen i Asiatick Kompagni, at alle Holfords egenhændige breve var på engelsk, hvorfor det står anført i bestyrelsens protokol, at britens breve var blevet oversat af kompagniets bogholder, hvilket vi i dag ville kalde en administrerende direktør, Christophe Battier.⁶⁹

Men da sagen i Sørensen arkiv kun er bevaret yderst nødtørftigt, fx finder man i arkivet afhøringslister, men ingen afhøringer eller dom, må vi på trods af den sproglige barriere ty til Holfords brev, hvor han giver sin egen forklaring på ulykken.⁷⁰ Holford mener, at hans formodninger er blevet yderligere bekræftet af oplysningerne, der kom frem under processen i Sørensen, for han anser ulykken for at være af en yderst ekstraordinær karakter, og at der er god grund til at mene, at branden ikke var en tilfældighed. I brevet beskriver Holford desværre ikke nærmere, hvorfor han har fattet denne mistanke, kun at der i løbet af sagen er kommet nødvendige informationer frem. Videre beskriver Holford, at han vil overlade sine bemærkninger til sagen til sine advokater, som siden, når vragets værdier er blevet bjærget, og forsikringen er blevet udbetalt, skal videresende disse bemærkninger til direktionen.⁷¹ Det er desværre uklart, hvorfor Holford ikke straks fremlægger sine bemærkninger, og hans motiv til først senere at give direktionen klar besked er ikke umiddelbart forståeligt. Mest beklageligt er det dog, at det ikke er lykkedes at finde Holfords bemærkninger, hvis de nogensinde blev nedskrevet eller siden sendt til Overskattedirektionen.

Til gengæld forklarer Holford i samme brev Overskattedirektionen pædagogisk, at eftersom der i alle lande findes både gode og dårlige mennesker, må det ikke overraske direktionen, at nogen har sat ild til skibet ved at placere brændbart materiale ombord. Man kan overveje, om Holford fremmer denne idé om sabotage for at placere ansvaret for ulykken hos mandskabet og dermed hos kompagniet, der havde hyret mandskabet, eller om det er løse rygter og gisninger, som Holford har fæstnet sin lid til. For der er ingen tvivl

om, at rygterne efter ulykken er løbet stærkt igennem byen, og fx nævnes arrestationen af nogle personer i den omtalte relation som et rygte, der dog sammesteds afvises. Ligeledes beskriver kaptajn Winterfeldt i sin beretning fra den 2. marts, at ingen på det tidspunkt kendte årsagen til ilden, men at den var opstået et sted på skibet, hvor ingen fra besætningen havde været i tre dage. Dette afholdt dog ikke folk fra at gætte "snart paa et, snart paa et andet riimeligt og uriimeligt" i forhold til, hvordan ilden var opstået.

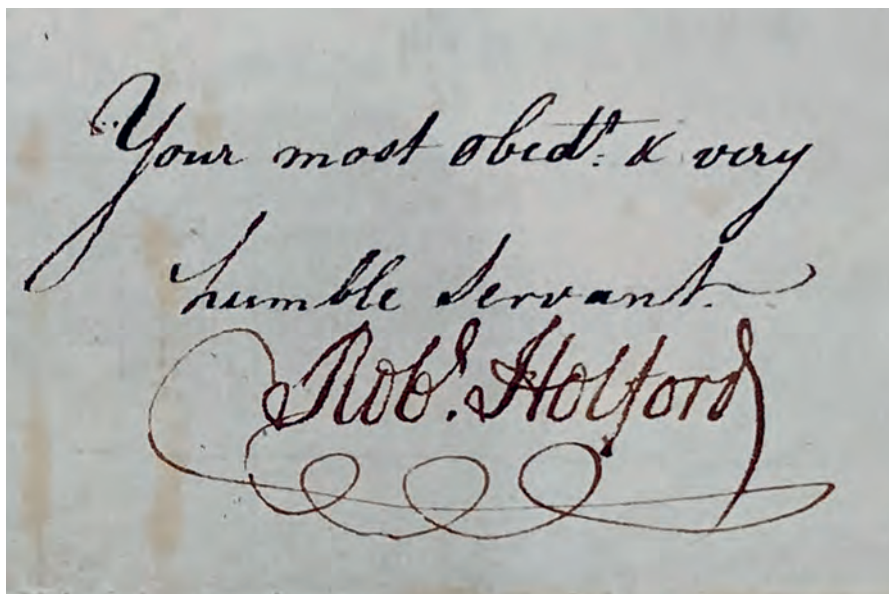
I dette samme brev informerer Holford også direktionen om, at han planlægger at rejse fra København den 7. maj til Ostindien over Venedig og Alexandria. Han tilbyder derfor at medbringe depecher for direktionen til Tranquebar. Han regner med at være fremme fire måneder senere, og umiddelbart lader det ikke til, at Holford planlagde at komme tilbage til København, da han påtænker at oprette et handelshus i Tranquebar og afgiver et løfte om at ville bestræbe sig på at fremme Danmarks interesser, så langt hans beskedne evner rakte. Samme dag, som Holford afsendte sit brev, sendte Overskattedirektionen et svar tilbage.⁷² I svaret kommenterede man ikke Holfords idé om sabotage eller hans tilbud om at agere kurerer for direktionen. Til gengæld finder man kun en række lovord over briten. Først takker man for modtagelsen af den behagelige skrivelse, og eftersom man i hans brev erfarer, at han agter at forlade Danmark, vil man i direktionen gerne forsikre ham om følgende: "Vores Velbehag over alle Deres Handlinger her i Landet, og at De ved Deres heele Opførelse have fortient vor Hoiagtelse". Til slut ønsker man Holford lykke til på rejsen efter at have udtrykt håb om ved lejlighed at kunne støtte det handelshus, som Holford planlagde at oprette i Tranquebar.

Her kan man i øvrigt formode, at Holford ikke rejste alene til Ostindien, for en bemærkelsesværdig detalje om Holfords liv er at finde i mødeprotokollerne fra Asiatisk Kompagnis daglige ledelse fra et møde holdt den 14. september 1779.⁷³ Af mødereferatet fremgår det, at Holford har bedt om, at fem personer måtte rejse med ombord på Den Gode Hensigt som almindelige passagerer. Disse beskrives som hans "Familie bestående udj følgende Personer og Domestiquer". Her menes der med 'familie' sandsynligvis husholdning, og 'domestikker' betyder almindeligvis tjenere. De første på Holfords liste er Wilson Gay og Hugenan Verwyck, der omtales som europæiske domestikker, mens de tre øvrige personer, George Glass, Matthias Glass samt Christian Brown, hver især beskrives som "en Indianer". På Holfords



De eneste billeder, vi har fra samtiden af den frygtelige ulykke på reden, er forsiderne fra skillingsviserne. Her ses Den Gode Hensigt stå i lys lue, selvom gengivelserne af selve skibet dog er noget fri, og særligt billedet ovenfor virker naivt i sin stil. Men på dette billede får man en god fornemmelse af, at eksplosionen og branden har toet isen omkring skibet. På det andet billede synes man helt at have glemt, at havnen var frosset til. Det Kongelige Bibliotek.





Robert Holfords egenhændige underskrift i det sidste brev, som han sendte til Overskattedirektionen, dateret den 7. maj 1780, inden han rejste til Indien over Venedig og Alexandria. Rigsarkivet, Overskattedirektionens arkiv, jf. note 10. Fotografi: Mikkel Kølker.

tid kunne ordet indianer også dække over en person fra Indien, og på grund af deres engelskklingende navne synes det ikke urimeligt at forestille sig, at der har været tale om indiske slaver. I Asiatisk Kompagnis rullebog over Den Gode Hensigts besætning under sektionen for passagerer, afsluttet den 26. februar 1780, står det anført, at Wilson Gay var afgået ved døden inden afgang.⁷⁴ På samme liste finder man hr. Brown og hr. Verwyck samt 4 domestikker. Da der ikke er fundet andre spor efter Holfords følge, er det ikke usandsynligt, at de alle rejste med Holford tilbage til Indien over Venedig og Alexandria.

Det er uklart, hvad der siden hændte Holford i Indien, men han kom allerede tilbage til København den 25. september 1785 ombord på ostindiefareren Hercules. Skibet var sendt afsted af John Brown, der fra København drev en omfattende handel på Ostindien. Holford havde sat penge i lasten, men synes at have tabt dem, da Browns handelshus i realiteten gik fallit i

1788.⁷⁵ Selvom det tilsyneladende ikke oprindeligt var planen at vende tilbage til København, tilbragte Holford sine sidste år i den danske hovedstad, hvilket måske ikke er overraskende, når man tager i betragtning, at Holford havde fået dansk statsborgerskab den 1. august 1777. Samtidigt kan man spekulere på, om han havde gode grunde til ikke at vende hjem til Storbritannien. Blandt de spredte kilder til Holfords sidste tid i København kan man bl.a. konstatere, at han den 4. april 1787 indrykkede en annonce i Adresseavisen på dansk om en vis tjener Due, der var fratrådt Holfords tjeneste, og derfor skulle man ikke længere betro tjeneren noget i Holfords navn. Ligeledes nævnes han som husbond i folketællingen af den 1. februar 1787, hvor han beskrives som "kaptajn på Ostinden" med bopæl på en adresse, der i dag svarer til Amaliegade 33. Det synes ellers ikke at fremgå nogetsteds tidligere, at Holford selv skulle have været kaptajn. Briten findes også i vejviseren for året 1786, hvor han ligeledes blev benævnt kaptajn boende i Wigandsgade, og for året 1787, hvor han beskrives som "fra Arabien paa Kongens Nyetorv", hvilket må være en henvisning til hans rejse over Alexandria.⁷⁶ Til slut kunne københavnernes læse i Adresseavisen den 12. december 1787, at Holford, der igen kaldes kaptajn, var død dagen før i en alder af 63 år, og som et sidste farvel blev følgende anonyme mindeord over Holford trykt i 2. udgaven af Adresseavisen den 17. december 1787:

*Honest, generous
Holford!*

*Thou art then gone to enjoy a Tranquillity,
That was not reserved for Thee in this World;
but
Charity mourns in Thee her gentlest Son;
For Never broke a Heart more replete with
Universal Philanthropy than Thine.*

*Holford!
My Benefactor, my Friend;
Thy Memory shall for ever be sacred to me,
And my children shall learn to lisp Thy Name
with Gratitude.*

Ulykken og dens konsekvenser

Ekspllosionen af Den Gode Hensigt om morgenen den 28. februar 1780 havde vidtrækkende konsekvenser, og nyheden spredte sig som ringe i vandet både herhjemme og i udlandet. Først ramte ulykken de nysgerrige tilskuere, hvis skade og død kunne være undgået, hvis myndighederne havde afspærret isen ved Toldboden, sådan som Schiønning bemærker. Kun to af søfolkene på skibene døde som bekendt ved ulykken, og i dag ville vi tale om et myndighedssvigt, da ingen i situationen tog ansvar for den offentlige sikkerhed. For eftertiden, der kender udfaldet, kan det forekomme vanskeligt at forklare, hvorfor nogen af hovedstadens indbyggere overhovedet havde vovet sig ud på isen, men dels må man huske, at isen den seneste måned havde været farbar, så folk havde vænnet sig til, at isen var sikker, dels havde branden varet så længe, at mange om morgenen den 28. februar troede, at eksplosionsfaren var drevet over. Siden som reaktion på ulykken indførte staten nye sikkerhedsregler for mængden af krudt, skibene måtte være lastet med i havnen. Man må ligeledes med vore øjne undre sig over, at Holmens chef eller admiral Kaas ikke befandt sig tættere på ulykken for bedre at kunne lede indsatsen og kommunikere effektivt med bl.a. Schiønning i stedet for at sende ordonnanser. Men i samtiden bebrejdede man – i hvert fald offentligt – kun de nysgerrige tilskuere for denne last, også selvom standspersoner som kabinetskurér Bøde af nysgerrighed var blevet lokket ud på isen.

Da ulykken var indtruffet, afslører håndteringen af de tilskadekomne på Frederiks Hospital, at datidens sundhedsvæsen var magtesløst over for de alvorlige kvæstelser, som tilskuerne til ulykken havde pådraget sig. Dog ser man også, at alle tilskadekomne, hvis deres kvæstelser tilsyneladende var alvorlige nok, blev indlagt, eftersom man fx havde mulighed for gratis indlæggelse, hvis patientens uformuenhed kunne attesteres. Først efter ulykken blev de vagter, der kunne have forhindret folk i at gå ud på isen, udkommanderet fra Holmen for at beskytte det gods, som eksplosionen havde slynget ud, mod tyveri. Senere advarede Asiatisk Kompagni i en annonce københavnerne mod selv at bjærge fra det forliste skib, hvilket dels vidner om den nød, mange almindelige københavnere led under, dels hvordan nogle mennesker ved enhver given lejlighed forsøger at tjene selv en lille sum penge.

I forhold til Schiønning selv og størstedelen af hans besætning, der udviste stort mod ved at blive ombord, lader det ikke til, at de blev belønnet

Forsiden af denne skillingsviser
Den Gode Hensigt efter eksplosionen,
hvor kun det sørgelige vrag er tilbage.
Det Kongelige Bibliotek.



eller anerkendt for deres indsats. Til gengæld ser det ud til, at ingen af de personer, der deserterede fra Schønnings fregat, blev straffet. Hvad angår folkene på Den Gode Hensigt, virker det heller ikke til, at det fik konsekvenser, at de i hast forlod skibet. Dog modtog de kun tre måneders løn som kompensation for den hyre, de havde regnet med at få på det planlagte togt. Det var alene Asiatisk Kompagnis afgørelse, om man ville spænde et sikkerhedsnet ud under de arbejdsløse søfolk eller ej.

For Asiatisk Kompagni blev skibets skæbne et økonomisk tilbageslag, men det var hverken første eller sidste gang, man mistede et skib. Det skete allerede igen samme vinter den 25. december 1780, da et andet af kompagniets skibe, Prinsesse Sophia Frederikke, sprang i luften ud for Canton i Kina. Men på trods heraf var profitterne, man kunne hente hjem, så store,

at det opvejede de tab, som man måtte indkassere undervejs. For styrken ved et handelskompagni var, at man efter indskud delte profitten og tabene. I månederne efter ulykken viste kompagniet store bestræbelser på at minimere tabet så meget som muligt: Man bjærgede alt, hvad man kunne af vær-di, og fik endog afgiften på skibets algierske søpas tilbagebetalt. For staten – repræsenteret ved Overskattedirektionen – blev ulykken dog en påmindelse om farerne ved at investere direkte i den oversøiske skibsfart, så staten trak sig gradvist ud af de store skibsbyggerier og lod i højere grad private ak-tører løbe risikoen.⁷⁷ Ulykken vidner også om det fintmaskede økonomiske system, som de oversøiske handelskompagnier havde bragt med sig, for på grund af ulykken gruede apoteker Seidelin på Falster med sine tre aktier for sit årlige aktieudbytte. Endelig undgik idémændene til hele projektet, Robert Holford, selv økonomisk ruin, men hans liv tog unægtelig en ny drejning. For hvilke rigdomme kunne Holford ikke være kommet i besiddelse af, hvis Den Gode Hensigt sikkert havde gennemført sit togt? Efter en sidste rejse til Indien tilbragte han sine sidste år i København, hvor han ikke synes at have levet videre prangende.

1. Tak for at gennemlæse og kommentere manuskriptet til cand.mag. Benny Christensen, hvis artikel Den gode Hensigt, i *M/S Museet for Søfarts Årbog*, 1992, årg. 51, 6-28 er det mest omfattende studium af skibets historie. Desværre er artiklens kildehenvisninger mangelfulde, og det fremgår heller ikke af artiklen, at teksten stort set i samme form tidligere er offentliggjort i Susanne Krogh Bender m.fl.: *Den Gode Hensigt 1780*, 1984, der blev udgivet i forbindelse med en udstilling på Øregaard Museum om skibsvraget, som man mente at have fundet i 1978, se side 71. Øregaard Museum oplyser i dag, at der ikke findes materiale om udstillingen i museets udstillingsarkiv. Videre er skibet bl.a. også omtalt i Ole Feldbæk: *Dansk søfarts historie 1720-1814*, 1997, 3. bd., 184, Erik Gøbel:

Under sejl – til Asien, Afrika og Amerika: danske skibe, sejladsere og sømænd 1600-1850, 2021, 278-279 samt Mikkel Kolkær: Det latinske søpas for ostindiefareren Den Gode Hensigt, *Danske Magazin*, 2025 [under udgivelse].

2. Holford havde før sin ankomst til Danmark drevet handel fra Madras med bl.a. danske handelsforbindelser, se Ole Feldbæk: *India trade under the Danish flag 1772-1808*, 1969, 15. Se sammes register for flere oplysninger om Holford.

3. For Holford i protokollen, se RA, Danske Kancelli, Naturalisationspatenter, pknr. A132, 75, nr. 100b. For sagens akter, se RA, Danske Kancelli, Koncepter og indlæg til naturalisationspatenterne, pknr. A134-4, 100b. Holfords ansøgning er dateret 4.8.1778, men patentet var gældende fra

- 1.8.1777. Hertil fik Holford også borgerskab i København udstedt 2.9.1778 gældende fra 29.1.1777, se Københavns Stadsarkiv, Borgerskabsprotokol, nr. MC532, hvor han benævnes grosserer. Den samlede pris for borgerskab var for Holford 44 rigsdaler, hvoraf de 40 rigsdaler alene skyldtes, at han var grosserer, da priserne afhang af ansøgerens erhverv, og grosserererhvervet var det dyreste. For lovbestemmelsen herom, se anordningen af 5.6.1771 i *Kong Christian den Syvendes Allernaadigste Forordninger og Aabne Breve for Aar 1771*, nr. CIII, 312-327. For stadens bekræftelse af Holfords borgerbrev, se RA, Kommercekollegiet, Ostindiske Sekretariat, Ostindiske sager, pknr. 965, 1778, nr. 51.
4. Det seneste af de to omtalte togter var ombord på ostindiefareren Tranquebar, der anløb København i 1776, se Feldbæk, note 1, 37-38. Det andet togt er ikke blevet identificeret.
 5. Holford kunne tildeles statsborgerskab, da det var godtgjort, at han havde min. 20.000 rigsdaler investeret i dansk handel, se paragraf 4 i loven om indfødsret af 15.1.1776 i *Kong Christian den Syvendes Allernaadigste Forordninger og Aabne Breve for Aar 1776*, upagineret.
 6. De nærmere omstændigheder ved denne form for handel er beskrevet i Ole Feldbæk: *The Danish trade in Bengal 1777-1808. An interim account*, i *Scandinavian economic history review*, 1964, 12. bd., 28, Niels Brimnes: *Slaveejersens død*, 2022, 37-41 samt Søren Mentz: *Danmark og kolonierna: Indien*, N. Brimnes (red.), 2017, 190-96.
 7. Kompagniet mistede sit monopol med oktrojen af 23.6.1772, se *Kong Christian den Syvendes Allernaadigste Forordninger og Aabne Breve for Aar 1772*, nr. LXIII, 151-173. Den private handel blev reguleret med forordningen af 3.11.1777, se *Kong Christian den Syvendes Allernaadigste Forordninger og Aabne Breve for Aar 1777*, nr. LII, 278-289. For Asiatisk Kompagnis økonomi og ledelse i perioden, se Per Boje: *Vejen til velstand. Marked, stat og utopi. Tiden 1730-1850*, 2014, 191-96.
 8. For denne resolution og den anden i sagen, resolutionen af 27.8.1778, se RA, Statsbalance- og Overskattedirektionen, Forestillinger, kongelige resolutioner, reskripter og ordrer, pknr. 6.
 9. Kontrakten mellem skibsbygmester Erich Eskildsen og gruppen af storkøbmænd, der foruden Holford også talte handelshuset Joost van Hemert og Sønner, John Brown, Peter Borre, Abraham Scheiden og Christian Berg, blev indgået den 12.8.1777, se RA, Holmens chef, Fabrikmesteren på Holmen, Fabrikmester Hohlenbergs efterladte dokumenter og tegninger med designation og register, pknr. 11-12, nr. 181. For skibets inventarium, se RA, Statsbalance- og Overskattedirektionen, Sager vedrørende skibsbygning og skibssalg, pknr. 329.
 10. For forhandlingen mellem Asiatisk Kompagni og Holford, se RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Kommissionsprotokol, pknr. 240-242, fra mødet 17.6.1778 og frem samt RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Generalforsamlingsprotokoller, pknr. 13, 19.8.1778 og 17.12.1779. For forhandlingen mellem Overskattedirektionen og Holford, se Statsbalance- og Overskattedirektionen, Korrespondancesager C: Personalialia, pknr. 148.
 11. RA, Danske Kancelli, Koncepter og indlæg til ostindiske sager, 1779 7, pknr. F25-1, nr. 7. Ifølge Adresseavisen 29.10.1779 blev samme Castberg ordineret som skibspræst 28.10.1779 af Sjællands biskop, Ludvig Harboe.
 12. RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Kommissionsprotokol, pknr. 240-242, 76. Det fremgår ikke af protokollen, hvorfor valget var faldet på Fuglede. For Fugledes biografi, se Mikkel Kølckær: Philip Christian Fuglede, i *Efterslæt Festskrift til Sebastian Olden-Jørgensen*, red. Kristoffer Schmidt og Jes Fabricius Møller, 2024, 99-107.

13. Se Christensen note 1, 16.
14. RA, Statsbalance- og Overskattedirektionen, Korrespondancesager C: Personalia, pknr. 146, Gerner, Henrik samt Københavns Stadsarkiv, Rådstueskriverens kontors arkiv, Protokolpapirer, 1780, nr. 5. For attestens lovhjemmel, se *Kong Christian den Syvendes Allernaadigste Forordninger og Aabne Breve for Aar 1776*, nr. X, 57-72. For Eskildsens biografi, se Knud Klem: *Skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-årene*, 1986, 2. bd., 51-57.
15. RA, Ostindisk Kompagni, Afdelingen i København, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Rullebog, pknr. 648-649.
16. For Schønnings biografi, se Jakob Seerup: Søofficeren Peter Schønning: officer og dagbogsskriver, i *Personalhistorisk Tidsskrift*, 2005:2, 173-203. For Schønnings dagbog, se KB, Peter Schønnings arkiv: Peter Schønning: Journal, nr. 4 1780-1781, Schøn. 12 kvart, 1792-1810. Jakob Seerups transskription af dagbogen kan findes på Nationalmuseets hjemmeside. Schønning har også i en anden sammenhæng skrevet om dagen den 29.2.1780. For ved siden af dagbogen førte Schønning gennem årene også en journal, hvor han nedfældede sine forskellige tanker om stort og småt, kaldet *Pensées Detachées* 'Strøtanker'. Men desværre omtaler han ikke eksplosionen af Den Gode Hensigt i det afsnit af strøtankerne, der hedder: "Da Isen var brækket paa Københavns-Reed den 29. febr. 1780". Se KB, Peter Schønnings arkiv: *Pensées détachées* eller Optegnelser til adskillige Materier, Anmerkninger og Indfal, Schøn. 74, 4to, P. 4. 1200-1626, 1222-1225. Hertil kommer, at Schønning beskriver episoden kort som led i den efterfølgende retssag imod ham, se RA, Generalkommissariatet (Søetaten), Kaptajn Peter Schønning – embedsarkiv, Indberetning til Admiralitetet angående hele rejsen for toget med fregatten Bornholm på Vestindien af kaptajn Peter Schønning, pknr. 42.
17. Om forudsætningerne for Schønnings udsendelse, se Erik Gøbel: Orlogsfregatten "Bornholm"s konvojrejse til Vestindien 1780-1781, i *Maritim Kontakt*, 1989, nr. 13, 17-18.
18. Schønnings adresse fremgår af vejviseren for 1780.
19. Jakob Seerup: *Flåden*, 2021, 2-6.
20. *Kong Friderich V.s Sø-krigs-Artikels-brev*. [8. Jan. 1752.], 1752, paragraf 177.
21. Se note 46.
22. Nyheden blev også spredt til provinsens aviser med nogen forsinkelse, fx til Den Viborger Samler 13.3.1780. Bemærk i øvrigt, at skibet i avisen omtales som fregat, selvom det skulle bruges som handelsskib. Dette skyldtes, at skibet var bygget som et såkaldt defensionsskib, hvilket udløste en byggepræmie fra staten. Defensionsskibe kunne forsvare sig imod fx kapere og kunne i krisetider udrustes som orlogsfartøjer.
23. Bolle Willum Luxdorphs Dagbog, udgivet af Eiler Nystrom: *Luxdorphs Dagbøger*, 1930, 2. bd., 194.
24. RA, Rigsarkivet, Arkivfunktionen for samlinger af kopier dannet af Rigsarkivet, Danica-film, pknr. Danica-600/62. Tilsyneladende forefindes der ikke andre depecher om ulykken fra de øvrige gesandter i København på Danica-filmene. Dog foreligger der intet egentligt katalog over materialet, eller hvilke perioder materialet dækker.
25. Selvom der ingen kildehenvisninger er i artiklerne Ostindiefarerer Den gode Hensigt's Brand paa Københavns Rhed, i *Archiv for Søvesenet*, 4. bd., 1830, 386-388 samt Kay Larsen: Katastrofen paa Inderreden, i *Kritisk Ugerevue*, nr. 881, 1935, er begge artikler i sidste ende baseret på Winterfeldts optegnelse, se følgende note.
26. Winterfeldts dagbøger opbevares i Forsvarets Bibliotek og findes i en indscannet version på Marinehistorisk Selskab og Orlogsmuseets Venners hjemmeside.
27. Selvom bl.a. Schønning skriver, at der døde flere personer ved ulykken, fremgår det ikke

- af nogen af byens kirkebøger, at de, der døde 28.2.1780, skulle være døde som resultat af ulykken. Kirkebøgerne fra de følgende sogne er blevet konsulteret: Almindelig Hospital, Christians Plejehus, Citadel, De gamle By, Garnison, Helligånd, Holmen, Sankt Petri, Trinitatis, Vor Frelser og Vor Frue.
28. RA, Det Kongelige Frederiks Hospital, Anmeldelsesprotokol for hospitalspatienter, pknr. 572, nr. 281-284, RA, Det Kongelige Frederiks Hospital, Sygeprotokol, pknr. 612, nr. 231-34, RA, Det Kongelige Frederiks Hospital, Protokoller over døde patienter, pknr. 796, 314-15 samt RA, Det Kongelige Frederiks Hospitalskirke, Enesteministerialbog, pknr. 1/76-1, 213.
 29. Se vejviseren 1780, 141. For Speer i kirkebogen, se RA, Sankt Petri Tyske Kirke, Register til enesteministerialbog, Døde 1767-1783, pknr. 1/11-15, 540.
 30. RA, Soindrulleringen, Søruller for staden København, Hovedrulle København 1764-1785, pknr. 43, nr. 1017.
 31. For identifikation af rodemesteren, se Københavns Stadsarkiv, Stadens betjening, 72. For Morthorsts biografi, se Knud Kinzi: Rebslægmester Hans Jørgen Morthorst, i *Historiske Meddelelser om Staden København og dens borgere*, 3. rk., 4.bd., 1940, 383-403.
 32. RA, Admiralitets- og Kommissariatskollegiet, Admiralitetet, Indkomne sager, pknr. 683, nr. 1.
 33. I Holmens protokol over det faste personel optræder han i 4. division i årene 1780-1785, se RA, Chefen for Orlogsværftet, Protokoller over håndværkerstokken, pknr. 27. Derefter optræder han i 2. og 3. division i hvert fald frem til protokollen fra 1816, se RA, Chefen for Orlogsværftet, Hovedruller for Holmens faste stok, pknr. 1-17, hvor Truels Nielsen kaldes Truels Nielsen Dahlstrøm.
 34. For Nielsens adresse i Nyboder, se også RA, Generalkommissariatet (Søetaten), Nyboders inspektør, Register til husbøger over Nyboder, pknr. 5, der med sidetal, 65 og 83, henviser til RA, Generalkommissariatet (Søetaten), Nyboders inspektør Husbøger over Nyboder, pknr. 5, der igen ved Nielsens adresse, Haregade 16 og 19, henviser til RA, Generalkommissariatet (Søetaten), Nyboders kommandantskab, Husbøger for Nyboders beboere, pknr. 50.
 35. Selve indstillingen af Nielsen er ikke bevaret, men af oversigten over alle modtagere af hæderstegnet fremgår det, at Nielsen ikke har været forsømmelig eller været tilkaldt for retten, og at der var "intet som kunne gøre ham uværdig til hæderstegnet", se RA, Kommissionen for Holmens Hæderstegn, Ansøgninger og indstillinger, pknr. 1. Se også registret over modtagere: *Holmens Hæderstegn indstiftet 29. januar 1801: Fortegnelse over modtagere 1801-1950*, 1989.
 36. Pedersen findes i protokollerne for årene 1780-1783 i 5. division i RA, Chefen for Orlogsværftet, Protokoller over håndværkerstokken, pknr. 27.
 37. Pedersen optræder ikke i Holmens protokoller over det faste personel efter 1783, se note 33, eller i registret over Nyboders husbøger eller protokollerne, se note 34.
 38. For adressen i Nyboder på Anders Joensen se registret over Nyboders husbøger, hvor han kaldes Johansen, der henviser til siderne 74 og 120 i Nyboders inspektørs husbøger, der igen henviser til adresserne Timiansgade 13 og Elsdyrsgade 10 i kommandantskabets husbøger, se note 34. Det er vanskeligt at følge Joensens videre karriere i Holmens protokoller, se note 33, på grund af tidens inkonsekvente navneskik.
 39. RA, Generalkommissariatet (Søetaten), Søkvæsthuset, Kommende og gående mandtalsrulle. I RA, Generalkommissariatet (Søetaten), Søkvæsthuset, Mandtalsbog over fattige, syge og almissemønder, pknr. 1 synes ingen af de indskrevne at have relation til ulykken.
 40. RA, Admiralitets- og Kommissariatskollegiet, Admiralitetet, Indkomne sager, pknr. 683,

- nr. 146. For identifikationen af kontre-admiralen, se vejviseren for året 1780, 97.
41. RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Negotiejournal, pknr. 579-580, 216 samt RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Kassejournal, pknr. 299-301, 173.
42. RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Kommissionsprotokol, pknr. 240-242, 143.
43. Sagen fik ingen retslige konsekvenser for mandskabet internt hos kompagniet, se RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Asiatisk Kompagnis Justitsprotokol, pknr. 258-261. I kompagniets kassejournal er der ikke noteret nogen yderligere udgifter til Den Gode Hensigts besætning for resten af året 1780, se RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Kassejournal, pknr. 302-304. Arkivmaterialet fra kompagniets fattigkasse er ikke bevaret for året 1780. For Sørenstøtens arkiv, se note 70.
44. *Kong Christian den Syvendes Allernaadigste Forordninger og Aabne Breve for Aar 1780*, nr. XLV, 158-59. Se også Christensen, note 1, 21 for plakaten af 1780 samt Feldbæk, note 1, 184 for forordningen af 1744 samt Ole L. Frantzen: *Linieskibet Holsten 1772-1814*, 1988, 84.
45. RA, Den kombinerede ret, Justitsprotokoller og domprotokoller, pknr. 79 samt RA, Den kombinerede ret, Den kombinerede rets bog, pknr. 13.
46. KB, [13 Viser om Skibbrud m.m. 1697-1780] samt *Medlidende Taare fældet over de Ulykkelige....* Visegenren og særligt viserne om Den Gode Hensigts forlis er behandlet i Iørn Piø: *Produktionen af danske skillingsviser mellem 1770 og 1821 og samtidens syn på genren*, 1969, 61-64. Dog har Piø kun kendskab til 5 viser om ulykken, da *Medlidende Taare fældet over de Ulykkelige ...* ikke inddrages.
47. Tegnsætningen er tilpasset.
48. Carsten Meyer: Krudttårnsekspllosionen d. 31. marts 1779, i *Historiske Meddelelser om København*, 1997, 42-102.
49. For identifikationen af kaptajnen, se RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Generalforsamlingsprotokoller, pknr. 13, 181.
50. Larsen, se note 25, siden bl.a. gentaget i Christensen, note 1, 20, mener, at Fuglede blev tilkaldt, da branden brød ud, men anfører ingen kilde. Fuglede havde i de år ikke fast bopæl i byen, men det fremgår af sagsakterne fra Sørenstøtten, se note 70, at han boede hos brygger Hempel i Brolæggerstræde, hvor han kan have opholdt sig, da branden brød ud. Ifølge vejviseren for 1779 og 1780 boede der en brygger Carl Diderich Ferdinand Hempel i Magstræde.
51. Ud over de her nævnte artikler blev nyheden også bragt i Sverige 9.3.1780 i Stockholms Post Tidningar og 17.3.1780 i Hwad Nytt.
52. En lignende beskrivelse af ulykken findes også i The Quebec Gazette 21.9.1780.
53. Stamdataene om vraget findes i onlinedatabasen Fund og Fortidsminder, administreret af Slots- og Kulturstyrelsen under Kulturministeriet. Det er i dag Vikingskibsmuseet, der opbevarer de oprindelige rapporter ang. undersøgelserne om vraget. Museumsinspektør Thomas Roland takkes for henvisningen.
54. RA, Admiralitets- og Kommissariatskollegiet, Admiralitetet, Indkomne sager, pknr. 700, nr. 759 samt RA, Generalkommissariatet (Søetaten), Kopibøger materialvæsenet vedkommende, pknr. 208, 268-69. Tak til Jens Schou Hansen for at dele de relevante henvisninger til arkivmateriale og illustrationer samt sine resultater.
55. RA, Statsbalance- og Overskattedirektionen, Korrespondanceprotokoller over forestillinger og breve vedrørende handel, fiskeri og fabriksvæsen, pknr. 31-32, 522.
56. Fakturaen over lasten er et af de få dokumenter bevaret i Sørenstøtens arkiv, se note 70.
57. RA, Admiralitetet (Søetaten), 4. Departements kontor, Resolutionsprotokoller, pknr. 3, 396-97.

58. Annoncen blev bragt følgende datoer i Adresseavisen 23., 25., 27. og 30.10. samt 1., 3., 6. og 7.11.1780. Hertil blev der også afholdt auktion 26.7.1780, se Adresseavisen 17.7-19.7 og 21.7.1780.
59. Annoncen blev bragt følgende datoer i Adresseavisen 30.10., 1.11. og 6.11.1780. Annoncen findes også i Kiøbenhavnske Tidender 6.11. og 10.11.1780. Ifølge Kiøbenhavnske Tidender 23.10. og 27.10.1780 fandt en lignende auktion sted den 6.11.1780.
60. For de algerske søpas, se Erik Gøbel: De algerske søpasprotokoller. En kilde til langfarten 1747-1840, i *Arkiv. Tidsskrift for arkivforskning*, 1983, 9. bd., 65-108.
61. *Kong Friderich den Femtes Allernaadiste Forordninger og Aabne Breve for Aar 1747*, nr. IX, 31-37.
62. RA, Algerske søpasregnskaber, Reviderede Regnskaber, Algerske søpasregnskaber, pknr. 2, nr. 288.
63. For beløbet i kompagniets regnskaber, se RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Kassejournal, pknr. 302-304, 53. For tilbagebetalingen til Holford, se RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Negotiejournal, pknr. 579-580, 172 samt RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Hovedbog, pknr. 539-540, 95.
64. KB, Selvbiografi, NKS 497 oktav, 281-82.
65. RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Udbyttebog, pknr. 448-450. RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Ubrugte aktieblanketter, pknr. 505A.
66. Om kompagniets aktier generelt, se Aa. Rasch og P.P. Sveistrup: *Asiatisk Kompagni 1772-1792*, 1948, 124.
67. RA, Statsbalance- og Overskattedirektionen, Korrespondancesager C: Personalialia, pknr. 148, Holford, Robert.
68. RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Kommissionsprotokol, pknr. 240-242, 82.
69. RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Kommissionsprotokol, pknr. 240-242, 12. For Battiers biografi, se Anders Ravn Sørensen og Benjamin Asmussen: *Maleriets forbandelse: Jagten på et kunstværk og dets ejere*, 2023. Ligeledes kan man observere, at Holfords første brev af 24.7.1778 til Overskattedirektionen er oversat til dansk i sin helhed, se RA, Statsbalance- og Overskattedirektionen, Korrespondancesager C: Personalialia, pknr. 148, Holford, Robert.
70. RA, Københavns Soret, Retssager, pknr. 52. Akterne henviser til en protokol, der ikke er bevaret.
71. Holford oplister følgende advokater J. Dungan, C. Fabritius, G.S. Black og J. Brown. I Overskattedirektionens arkiv for indkomme breve, der er ordnet efter adressant, findes der ikke sådanne noter under de omtalte advokaters navne.
72. RA, Statsbalance- og Overskattedirektionen, Korrespondanceprotokoller over forestillinger og breve vedrørende handel, fiskeri og fabriksvæsen, pknr. 31-32, 65.
73. RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Kommissionsprotokol, pknr. 240-242, 82.
74. Se note 15.
75. Hans Berner Schilden Holsten & Albert Fabritius: *Lehnsbaron Hans Berner Schilden Holsten's Slægtetog*, 2. bd., 2. hft., 1942-1943, 90.
76. Holford optræder ikke i vejviseren for 1778, 1785 og 1788.
77. Se Christensen, note 1, 9 og sammes Dansk skibsbygning omkring. 1780. Nogle virkninger af skibsbyggerforordningen af 18. marts 1776, i *M/S Museet for Søfarts Årbog*, 1974, årg. 33, 48-74 samt Knud Klem: Om Skibsbygningen i Danmark i 1700-Tallet, i *M/S Museet for Søfarts årbog*, 1956, årg. 15, 133-156. For enevældens erhvervspolitik, se særligt kapitel 2 i Boje, note 7.

Visioner for en hovedstad:

Christian IV's og Gustav II Adolfs planer i en komparativ analyse

■ Af Marianne Råberg

Fyrster har altid haft drømme om at bygge, og en moderne, storslået hovedstad var et vigtigt mål for mange under den militære revolution i Europa i første halvdel af 1600-tallet. Da forandredes både København og Stockholm, og begge byer ekspanderede markant. Det er påfaldende, for hvad havde ærkefjenderne Christian IV og Gustav II Adolf til fælles, når det gjaldt synet på, hvordan deres hovedstæder skulle udvikle sig? Her sammenlignes de intentioner, som den danske konge og hans svenske kollega kan have haft for den fysiske udvikling af deres hovedstæder.

Udgangspunktet for hovedstæderne i de første tiår af 1600-tallet var præget af konstante krige. Krigsvidenskaben udviklede sig meget i Europa, især i Holland, og begge konger var godt informeret om den nyeste internationale viden på området. Det handlede ikke kun om kampe på slagmarkerne, det handlede i høj grad om at kunne erobre – og derfor også om at kunne forsvare – territorier og særligt byer. Nye og udvidede befæstningssystemer omkring mange europæiske byer blev derfor planlagt i disse år. De middelalderlige bymure kunne ikke længere modstå kraftigt artilleri. Ofte tog det imidlertid meget lang tid at fuldføre disse nye planer, nogle gange blev de gennemført, andre gange blev det ved planerne. Det krævede således langsigtet planlægning, og det var næppe altid muligt at få befæstningerne på plads i tilfælde af umiddelbare trusler. Til denne oprustning brugtes fæstningsingeniører, hvoraf mange var uddannet i Leiden, hvor “Duytsche Mathematicque” på universitetet var Europas førende videnscenter for denne profession. Man havde en række moderne lærebøger og traktater til at hjælpe sig, og faglitteraturen blev



En idealby: illustration i Jacques Perret Des Fortifications et artifices, architecture et perspective. Paris 1601. Bogen var givetvis kendt ved såvel det danske som det svenske hof og datidens ingeniører. Det Kongelige Bibliotek.

mere og mere specialiseret. og omfattede også, hvordan man planlægger byen som en mere eller mindre ideel helhed. Byplanlægning og befæstningsplanlægning var således tæt forbundet, så at sige to sider af samme sag.²

De militære aspekter var således vigtige for planlægningen af byerne. Det drejede sig ikke kun om forsvar gennem et robust befæstningssystem med mange bastioner. Det var ofte et spørgsmål om bevogtning ved høje

tårne og udsigtsposter. Det drejede sig endvidere om placering af proviant- og tøjhuse, samt anlæg til militærindustrielle etablissemanger, placering af flådeværfter samt mønstringspladser og ikke mindst boliger til soldater og matroser.

Selvfølgelig var de civile spørgsmål også vigtige. Det var vigtigt at skaffe gode vilkår for byens liv og handel: Hele byområdet skulle udformes efter regelrette geometriske principper med lange lige gadeforløb med markante offentlige bygninger centralt i byområdet, og så der skulle afses arealer til en stigende befolkning.

Både Christian IV og Gustav II Adolf levede i en tid, hvor byudvikling var en vigtig del af det politiske arbejde, idet de ønskede en stærk borgerstand. Begge grundlagde da også en række nye byer for at ophjælpe handelen, men bygrundlæggelserne kan også ses som en del af landenes forsvarsplanlægning. Christian IV anlagde bl a Kristiania i Norge , Kristianstad i Skåne og Glückstadt i Holsten, ligesom Gustav II Adolf grundlagde en række byer i Norrland og ikke mindst Göteborg ud mod Kattegat.

København

I løbet af Christian IV's lange regeringstid foregik der som bekendt en særlig markant udvikling i København. Projekter, der ligger i forlængelse af de ovennævnte aspekter, blev også i vid udstrækning gennemført. Det begyndte med rejsningen af et nyt spir på Slottets tårn, Blåtårn. De tre kroner, der prydede det, blev bestemt ikke værdsat af svenskerne, hvis nationalsymbol dermed blev misbrugt. Snart efter blev arsenalet på havnen kraftigt udvidet. Tøjhusets kanonhal havde ry for at være det længste hvælvede rum i Europa. Tæt ved lagdes Provianthuset. Nær ved disse lå Bryghuset.

Det gamle rådhus på Gammeltorv fra slutningen af 1400-tallet blev udvidet og fik en ny moderne ikklædning i hollandsk renæssancestil på kongens initiativ 1609-10, og en ny plads, Nytorv, blev anlagt på sydsiden.

For soldater i flåden blev området "Skipperboderne" mellem Nikolaj Kirke og Holmens Kanal bygget fra 1614 og nogle år frem. Senere, i 1617, blev der planlagt en helt ny bydel, Christianshavn, i første omgang også beregnet til flådens ansatte. Planerne blev dog samme år ændret, så bydelen skulle tilbydes



Ingeniøren Heinrich Thomes kort over København fra 1624 viser byen på det tidspunkt, hvor fornyelsen af voldene omkring den gamle bydel var færdigafsluttet. I visse henseender er kortet behæftet med fejl og disproportionalitet, men i andre viser det detaljer, der ikke kendes andets-
 stedsfra, således har Thomes særligt interesseret sig for den ny vold og byportene. Om det er et spionkort fra ingeniøren, der samme år kom i svensk tjenste, eller et arbejde for den danske konge, er uvist. Krigsarkivet, Stockholm.

købmænd.³ Det betød, at den oprindelige gadeplan, hvor gaderne strålede ud fra et centralt, torv ændres til en rudenetplan med gennemgående kanaler. Planerne blev udarbejdet af den nederlandske digebygger og ingeniør Johan Sems, der netop var blevet ansat af kongen, og som – karakteristisk nok – kom fra Leiden.⁴

Tidligt – uvist hvornår – blev der udarbejdet planer for at forny de fæstningsværker, der lå omkring København. Byggeriet var dog i gang i 1607 og blev først afsluttet efter en pause under Kalmarkrigen i 1624. Byportene blev fornyet, og de to vigtigste, Vesterport og Nørreport, blev udstyret med høje spir. Et kort fra 1624, der opbevares i det svenske Krigsarkiv, viser byen og denne befæstningsring.

Kartografen, den tyske befæstningsingeniør Heinrich Thomé, kan have tegnet sit kort (s. 95) – som ser ud til at være lavet i al hast – sandsynligvis for at vise den svenske regering tilstanden i den danske hovedstad efter nybefæstningen. Han blev i hvert fald ansat i svensk tjeneste samme år.⁵

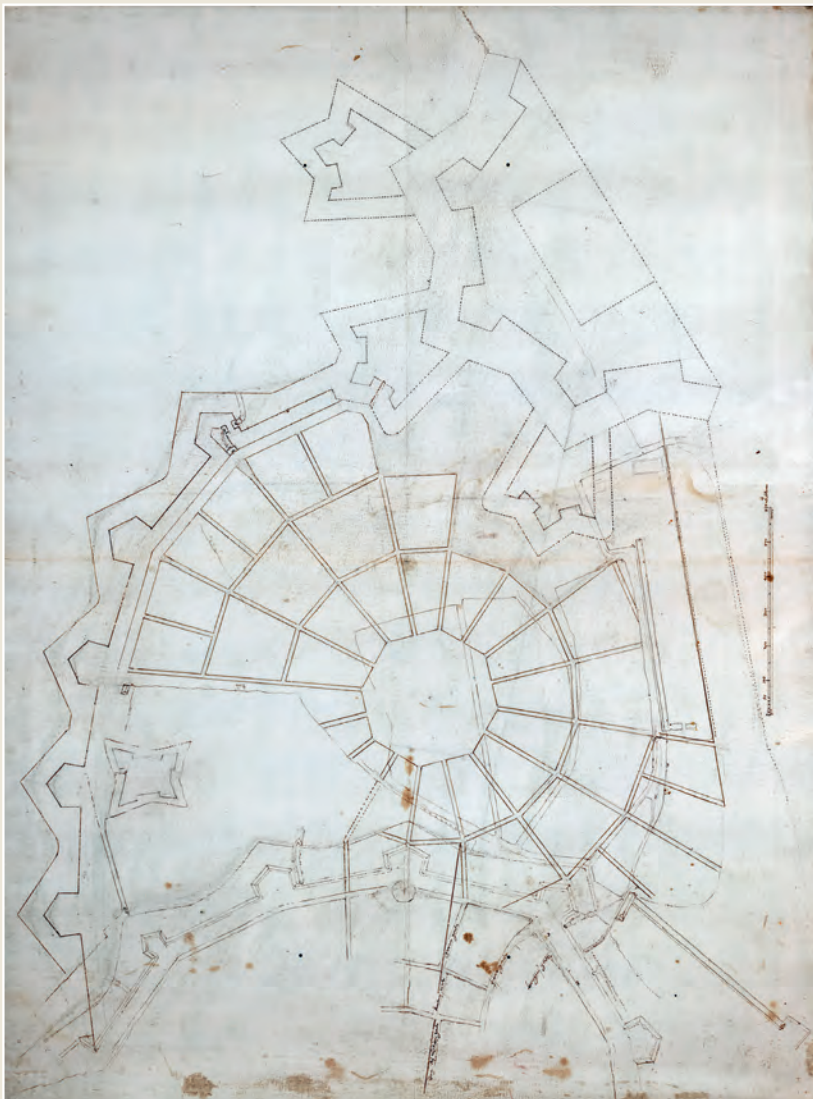
Der blev også udarbejdet planer for en betydelig udvidelse af København nord for den gamle bydel. Et mærkeligt kort, sandsynligvis tegnet mellem 1606 og 1618 og ikke specielt professionelt udført, vidner om, at der på dette tidspunkt var planer om en kraftig udvidelse af byområdet mod nord.⁶ Kortet viser en rudenetplan med matrikelopdelte karréer og med to store bygningsværker: Først et firelænget børsanlæg og mod vest et torv “forum maritimum” (fiskemarked) foran en kirke, der benævnes Sankt Anna, og et andet anlæg med et rådhus, et tøjhus og et proviantmagasin foran et “forum rusticum” (grøntsagsmarked), der også skulle udstyres med en kirke. Placeringen af et nyt citadel, kaldet “Arcis Regiae Nouae”, er også indtegnet.

I 1626 fik fæstningsingeniøren Jacob Rettich til opgave at udarbejde en ny plan for det nordlige byområde.⁷ Bevaret er den såkaldte oktagonplan – en radialplan med en ottekantet plads i midten. Til dette projekt er der også tegnet et citadel mod nord

Planen viser også den ældre by omgivet af en delvist cirkulær befæstning, der skærer sig ind i den ottekantede plan. Denne plan blev lagt til grund for de første dele af længehusbebyggelsen Nyboder, der blev påbegyndt som bolig for Holmens matroser i 1631, men det radiale planmønster blev snart efter erstattet af det mere praktiske rudenetsystem. Orienteringen af gadenettet må



Umiddelbart synes dette kort at være fri fantasi, men går man det efter i detaljer, synes det at være en løs skitse til en udvidelse af København. Det er set fra vest med den gamle by som en nærmest cirkulær form, omgivet mod nord (til venstre) og øst (øverst), hvor Ny-København udviklede sig fra 1630'erne og fremad. Et citadel/kaste ses øverst til højre. Endnu er Amager (nederst til højre) ubebygget, så skitsen er tegnet før ca. 1618. Rigsarkivet.



Med oktagonplanen forsøgte man at presse en ideal byplan ned i en ramme, der passede grumme dårligt til de lokale forhold, idet forbindelserne til den gamle by (nederst i billedet) ville blive særdeles upraktiske. Desuden optog såvel det store nye citadel (Sankt Annæ Skanse) og Rosenborg Have store arealer i nordvest og sydvest. Det Kongelige Bibliotek, Håndskriftsamlingen.

da have været fastlagt. Nogle af gaderne her var anlagt skråt, men senere justeret med det retvinklede rudenetmønster.

Christian IV blev i det lange løb utilfreds med Rigsrådets indsats med hensyn til byens planlægning. Han skriver i 1646, at hvis man havde lyttet til ham tidligere, ville byens befæstning have været perfekt tyve år tidligere. Meget tyder på, at kongen imidlertid selv var skyld i forsinkelserne, for i 1649 – kort efter kongens død – fremlagde den nye danske konge i samråd med Rigsrådet en ny plan for hele byen. Den er kendt gennem flere kort, herunder særligt et kort bevaret i Krigsarkivet i Stockholm, dateret 1659 med inskriptioner om den svenske belejring på dette tidspunkt. Det angives at være kopieret efter et dansk kort, der havde fået Frederik III's approberende underskrift. Forlægget burde være at planen af 1649, og samtidige danske kort bekræfter, at den blev udgangspunktet for den videre byplanlægning.

Christian IV lod i 1620 påbegynde sin Børsbygning, der selv i en international målestok har en imponerende længde og var markeret med et bemærkelsesværdigt spir med drager, der vogtede skattene.

Allerede i 1606 var lystslottet Rosenborg blevet påbegyndt uden for de daværende befæstningslinjer, ligesom den omliggende have, "Kongens Have".

Kongens måske største planlagte byggeprojekt i København blev imidlertid aldrig realiseret: Det var opførelsen af et nyt kongeligt slot i et citadel. Som nævnt blev denne idé allerede præsenteret i den tidlige amatøragtige udviklingsplan for Ny København fra 1610'erne. En træmodel af dette slot er nævnt i årene omkring 1630, men intet videre kendes til det. Det må i øvrigt ikke forveksles med den slotsbygning, der i 1660'erne påtænktes opført sammesteds af Hendrik Ruse.

Stockholm

Gustav II Adolf har ikke samme ry som Christian IV som en stor byherre, og i historien er hans militære bedrifter kommet til at overskygge hans aktiviteter på dette område. Uheldigvis er der tilmed også meget lidt tilbage af det, han så nåede at bygge. Hans ambitioner var næppe mindre end den danske konges, men hans regeringstid var betydeligt kortere og blev i høj grad brugt i krig, hvilket betød, at gennemførelsen af hans projekter enten forblev på tegnebrættet eller først blev taget op efter hans død.

I hans regeringsperiode blev der foretaget en række radikale ændringer i regeringssystemet og den regionale organisation. Byernes udvikling var et vigtigt spørgsmål. Det drejede sig om at støtte handelen, og en række nye byer fik købstadsprivilegier. Men den fysiske udformning af byerne var også vigtig: En instruktion til generalmatematiker Anders Bure fra 1628 siger, at alle svenske byer skulle kortlægges, så "KM:t" kunne se, hvordan de bedst kunne forbedres. Alle bygrundlæggelser og udvidelser af ældre byer skulle derned foretages i samråd med Bure. Det viser klart, hvilken vigtig rolle Bure havde i svensk byplanlægning – noget der næppe har fået tilstrækkelig opmærksomhed tidligere, måske fordi ingen byplaner eller bykort fra hans hånd er bevaret, og fordi hans Nordenkort fuldstændig har domineret billedet af ham. Fra 1635 skulle Bure som assessor i Krigskollegiet også administrere og vejlede andre i vedligeholdelse og udbygning af rigets fæstningsværker.⁸

Da Gustav Adolf besteg tronen i 1611, var Stockholm delt i to byer, den gamle befæstede by på stadsholmen (Gamla Stan) med forstaden Södermalm uden for murene og Norrmalm (Nörre Forstaden) bygget på kronjord, som i 1602 havde fået sine egne stadsrettigheder. Afbildninger af Stockholm fra de første tre årtier af det 17. århundrede er ikke bevaret med én undtagelse, en tegning, der dukkede op på en auktion i Paris i 2009.⁹

Det er meget sandsynligt, at kongen havde omfattende planer for udviklingen af sin hovedstad. I 1622 indførtes en ny told, "Lilla tullen" på indenrigs varer, der blev ført ind til byerne, og som derfor måtte markeres med en indhegning for at forhindre ulovlig import. Dette krævede naturligvis en markering af grænsen, og senest i 1624 havde man opsat et stakit. Året forinden havde den kongelige arkitekt Kaspar Panten fået til opgave at føre tilsyn med opførelsen af fem toldporte, hvoraf den ene var på Norrmalm, de to på Södermalm og de to sidste til ved indsejlingerne til byen i øst og vest. I et forslag om privilegier for Nörre Forstad fra 1624 står der, at man skal bygge "som det er afstukket", hvilket indikerer, at der fandtes en plan.

Efter en ødelæggende brand på den vestlige del af stadsholmen i 1625 var det meningen, at genopbygningen skulle ske med et nyt retvinklet gadenet. En sådan plan, dateret 1626, er gengivet i en kortbog tilhørende den tidligere omtalte ingeniør Heinrich Thomé. Kortbilledet er betydeligt mere præcist end beretningen på det ældre, såkaldt ældste kort, og viser, at der er foretaget en ny opmåling, mens de yderst misvisende omgivelser indikerer, at Thomé har tegnet dem efter hukommelsen.¹⁰



Udsnit af panoram over Stockholm set fra vest ca. 1630. Kortet er tegnet af en ukendt kunstner. Udsnittet viser Stadsholmen med slottet til venstre, Tyska Kyrkan og Riddarholmskyrkan samt Söderport mod højre. Udsnittet udgør kun 1/4-del af den fulde længde. Indtil 2009 var kortet ukendt, og det dukkede op som en stor overraskelse. Stockholms Stadsmuseum.



Fra 1620'erne skete der store ændringer på Riddarholmen, der betød, at store strandgrunde blev tildelt højadelen. Til dette må der naturligvis have været en plan, og en sådan plan omtales da også som godkendt af kongen. Opførelsen af en stor kongelig staldbygning efter tegninger af Kaspar Panten i Nörre Forstaden øst for Malmtorget blev påbegyndt i 1627. Overvejelser om et havneanlæg her, må naturligvis have krævet planlægning. Allerede i 1622 nævnes planer og beregninger for stalden. I 1636 nævnes et (nu tabt) dekret fra Gustav II Adolf om, at stedet mellem Norrbro og staldene skulle bygges efter den tegning, som den afdøde konge havde bestemt det.

Efter at have fået bygget et nyt kancelli på slottet, besluttede kongen i 1625 ikke at bygge mere på slottet. Kunne det betyde, at han havde andre intentioner med slottets placering? I 1627 fik den nederlandske våbenfabrikant Louis de

Geer kontrakt på opførelsen af et gigantisk tøjhus på det, der nu er Blasieholmen, et projekt, der aldrig blev gennemført. Der var allerede omfattende aktiviteter på stedet, hvor værftet lå, hvor bl.a. Vasa blev bygget til sin uheldige jomfrurejse i 1628. I 1627 begyndte opførelsen af nye spir på Klara og Maria kirker. I 1630 – lige før sin sidste afrejse til krigen i Tyskland – udpegede Gustav II Adolf en grund til et nyt rådhus i Nörre Forstaden.

Bymuren og forsvarstårnene på Stadsholmen blev revet ned i løbet af 1620'erne. Det er fristende at tolke dette som havde man et nyt befæstnings-system i tankerne. I den østlige del var det hensigten at anlægge en række statelige stenhuse langs Skeppsbron. Kongen nåede dog ikke at opleve dette panorama over byen, da det første hus først blev bygget i 1630, det år Gustav Adolf for stedse forlod Sverige.

Efter kongens død i 1632 meddeler byen – efter ordre fra den nye guvernør Klas Fleming – i 1635, at forladte og nedbrændte grunde i byen og på malmene skal bygges efter den tegning, den afdøde konge havde givet, og taler således om en overordnet plan. Der var dog begrænset mulighed for at ændre gadenettet inden for allerede bebyggede områder ved denne bekendtgørelse, da det ikke påvirkede eksisterende bygninger i god stand.

Der var blevet bygget meget i forstæderne i løbet af de første årtier af århundredet: Antallet af ejendomme i Nörre Förstaden blev tidoblet – fra 100 til 1.000 ifølge byens egen beskrivelse – i sin tid som selvstændig by. I 1635 blev det besluttet, at forstaden skulle lægges sammen med Stockholm.

Antallet af bygninger på Södermalm voksede også betydeligt i denne periode. Det er klart, at meget af byggeriet i forstæderne foregik på en uordnet måde og uden myndighedernes godkendelse. Bebyggelsen blev formentlig tilpasset det eksisterende vejnet – uden hensyn til de foreliggende planer. Som nævnt blev der ikke foreslået nogen total regulering, som det senere skulle ske. Uordenen blev påpeget ved flere lejligheder, bl.a. udtalte Kammerkollegiet i et bittert brev til Nörre Förstaden i 1627, at kongen havde set, hvordan jordlodder blev inddraget og bebygget dag efter dag, og man bad derfor om en redegørelse for, med hvis tilladelse dette skete. I byens egen protokol er det i 1634 registreret, at nogle bygger efter eget ønske og indtager grunde uden rådets vidende.

Efter kansler Axel Oxenstiernas tilbagevenden til byen efter ti års fravær i sommeren 1636 skulle arbejdet med omdannelsen af hovedstaden igangsættes mere drastisk: I august besluttede Kammerkollegiet, at det skulle forbydes



Også i København fandtes i 1600-tallet kort, der viste, hvad der foregik i Stockholm. Her ses et kort over byen, der sandsynligvis er tegnet af ingeniøren Georg Hoffmann omkring 1650. Det findes i ikke mindre end tre varianter. Hvorfra han har fået sit forlæg, vides ikke, men det må tænkes at være et svensk kort, der er kommet til København. Det er værdifuld ved sine mange tekstmæssige oplysninger. Kortbilledet viser, at størstedelen af byplanen var blevet gennemført. Det Kongelige Bibliotek, Kortsamlingen.



Wolfgang Hartmanns kobberstik af Stockholm fra 1650 viser den nyligt opførte husrække langs Skeppsbron med stenhuse på stenhuse med høje gavle, ligesom også de nye stenhuse ved Norrmalms Torg, det nuværende Gustav Adolfs Torg. Stockholms Stadsmuseum.

borgmester og råd at ændre den afdøde konges projekt, som regeringen således ikke ønskede at opgive. Otte dage senere fik generalkvartermester Olof Hansson Örnehuvud til opgave at "göra en dessein" gaderne på malmene og i byen, og lade dem være så brede som muligt.¹¹ Det må nu være indset, at den plan, der var fremkommet godt en uge tidligere, måtte revideres, måske var det Örnehuvuds egen tanke. Ifølge oplysninger i en retssag i 1650'erne blev den plan, der var udarbejdet på Gustav II Adolfs tid, udarbejdet af Örnehuvud – noget senere i aktstykket siges den at være af Anders Bure og Örnehuvud.

Den skulle forblive i ingeniør Anders Torstenssons varetægt, mens den plan, der hang i byggekollegiet, var en "transumt" (et uddrag) udført efter kongens død i regeringstiden og forelagt byen af Anders Bure og Olov Örnehud.¹² Måske var det den gadeplan, der blev resultatet af opgaven i 1636. Desværre er ingen af disse planer bevaret. Sidstnævnte plan er nævnt i bevarede breve fra regeringen til byen, som den "av salig k M:t först gjorde och nu sedermera översedde och förbättrade avritning så i staden som å malmarne" (1637) og "den avritning och desse in som högstbemålte salig k. M:t däruppå göra låtit och av oss översedd och god befunnen är." (1638). Her anføres også, at der blev udstedt flere åbne mandater og breve i denne sag både på Gustav Adolfs tid og senere, men med undtagelse af de ovennævnte er disse ikke fundet.

Der er dog bevaret en række kort årene omkring 1640 – og især fra perioden omkring 1650. Af særlig interesse er tre danske kort, der er kopier af et nu forsvundet svensk kort med en hel del markeringer af de vigtigste anlæg. De er i nye tid blevet tilskrevet den dansk-tyske ingeniør Georg Hoffman.¹³

Sigismund von Vogels tekst til det velkendte prospekt over Stockholm fra 1648 nævner, at Gustav II Adolf fik den idé at lade anlægge regelmæssige gader i byen og på malmerne i forbindelse med branden i 1625.

En tekst fra 1650, der hører til Wolfgang Hartmanns billede af byen, siger, at Gustav II Adolf havde "högberömliga och förnäma desseiner" til hovedstaden, som han ikke havde kunnet gennemføre på grund af krigsaktiviteterne. Det nævnes også her, at han havde planer om en bemærkelsesværdig fæstning og "hofby" på Södermalm mod Danviken, dvs. et citadel med slotsfunktioner.

I 1635 skulle planen som nævnt kun følges, hvis en grund blev forladt eller bygningerne var forfaldne, men året efter skulle planen gennemføres ved totalregulering, dvs. at alle bygninger, der stod i vejen for et planlagt gadenet, skulle rives ned eller flyttes. Byen blev sikret de økonomiske og administrative betingelser for at muliggøre dette.¹⁴ Anders Torstensson, der var ansat ved Fortifikationen, blev tilknyttet bystyret for at arbejde med dette. Det indebar praktisk arbejde i forbindelse med afsætning og anlæg af de nye gader, opmåling af eksisterende og planlægning af nye grunde, der skulle lægges inden for de nye karréer, forhandlinger med lodsejerne, beregning af kompensationsbeløb osv. Arbejdet indebar bestemt justeringer og nogle ændringer af gaderetninger og grunddimensioner i forhold til planen.

De tidligere nævnte tekster siger utvetydigt, at der var en plan, der blev

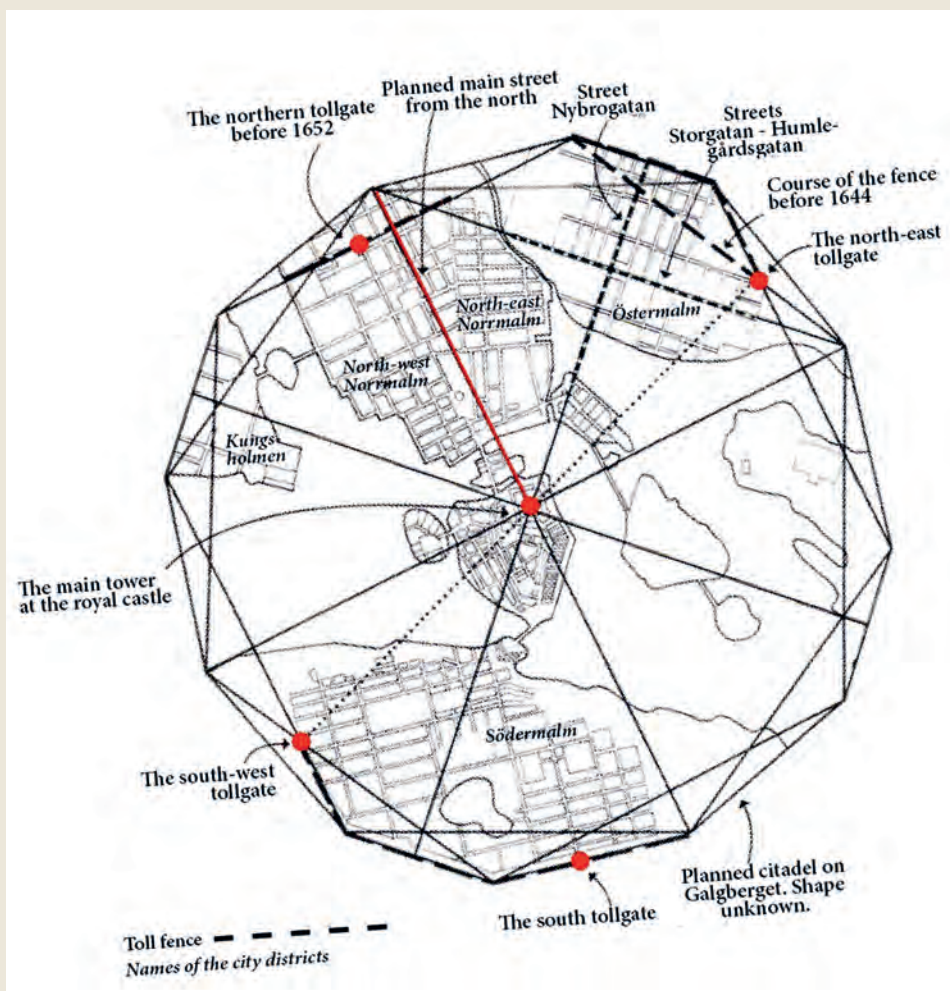
besluttet af Gustav II Adolf, og som blev forbedret af Örnehovud. Men som det også er nævnt, er der ikke bevaret en plan, der kan føres tilbage til en sådan original.¹⁵

Hvordan kunne en sådan plan have set ud? Det kan vi selvfølgelig ikke vide noget om. En analyse af bevarede kort fra midten af 1600-tallet – hvor gadereguleringerne stort set var gennemført – peger dog på, at planen skulle have været bygget op over et geometrisk system med tårnet Tre Kronor på slottet som midtpunkt. Ifølge et af disse kort var hegnene i nordøst og sydvest placeret i samme afstand fra tårnet. Toldportene i nordøst og sydvest er placeret ikke kun i samme afstand fra, men også i en lige linje lige gennem tårnet. Vinklen mellem gadenettene på Ladugårdslandet (nu Östermalm) og Kungsholmen er her gengivet som lige, og ind imellem er de lange gader i det vestlige Norrmalm orienteret på 45 grader, og gaderne i det østlige Norrmalm er 22,5 grader – hvilket ikke rigtig var tilfældet i virkeligheden.¹⁶ Gaderne på Ladugårdslandet var faktisk orienteret 22 grader nordøst, dvs. meget tæt på den ideelle orientering ifølge Vitruvius' 22,5 grader nordøst. En senere planlagt og omtalt hovedgade i Norrmalm ud mod borgtårnet er ikke angivet på disse kort, men passer geometrisk ind i systemet.

En radial gadestruktur, der udgår fra slotstårnet, er blevet forladt på Södermalm af indlysende årsager, når man tager topografien i betragtning. Overfarterne ved slusen og Skanstull blev dermed styrende for gadernes retning, og det var naturligvis meget bedre planlægningsmæssigt. Men hegnets forløb fulgte stadigvæk den geometriske struktur.

Generelt har det været nødvendigt, at tage Stockholms vanskelige topografi i betragtning ved udfoldelsen af planerne. At mestre Brunkeberg for at muliggøre anlæggelsen af en hovedgade på Norrmalm var for stort et problem. Bjergområderne på Södermalm udgjorde også en hindring for total regelmæssighed. Men det forhindrede ikke, at udgangspunktet var at forsøge at opnå en så ideel form som muligt: Man måtte naturligvis tilpasse sig og tilpasse planlægningen til de topografiske realiteter. For planlæggerne må dette have været indlysende, og lærebøgerne gav også råd om uregelmæssige planer.

Det er utænkeligt, at denne plan skulle have været udarbejdet uden at tage hensyn til hovedstadens forsvar. Det er svært at forestille sig, at man bevidst ville planlægge en europæisk hovedstad uden en omgivende befæstning. Det var dog meget dyrt at bygge sådanne anlæg, der stillede store krav



Konstruktion af et teoretisk system, der kan have ligget som grundlag for udformningen af en generalplan for Stockholm. De gennemførte net af gader fik dog ikke en helt så perfekt orientering efter verdenshjørnerne. Grundlaget er en tegning af et kort fra ca. 1650 i Landmåteristyrelsens arkiv.



En teoretisk helt cirkelformet fæstningsring med 32 bastioner og radius af 2.400 svenske alen, tegnet henover et moderne kort. En så ideal form var det ikke muligt at gennemføre på grund af de topografiske forhold i området, og det var planlæggerne givetvis bevidste om. I 1600-tallets faglitteratur blev der da også givet gode råd om de nødvendige tilpasninger, hvis idealet ikke kunne gennemføres. Bemærk særligt toldstedernes perfekte placering og citadellets plads på Södermalms galgebjerg.

til arbejdskraft og økonomiske ressourcer, og befæstningsprojekter blev ofte udskudt til fremtiden, hvor alle ressourcer skulle gå til de igangværende krige. Fæstningsarbejdene i København blev som tidligere nævnt også tvunget til at holde en pause under Kalmarkrigen.

En planlægning af byens forsvar bør derfor været blevet inddraget i arbejdet med en original helhedsplan.¹⁷ Fra anden halvdel af 1600-tallet ved vi, at der blev udarbejdet totale befæstningsplaner for Stockholm, men disse blev alle udskudt af økonomiske årsager – og i sidste ende aldrig gennemført.

Der er ikke bevaret planer om et omfattende befæstningssystem for Stockholm. I 1643 talte Axel Oxenstierna dog om behovet for at kunne forsvare hovedstaden, og at permanente befæstninger kunne stå færdige inden for 10 til 20 år. I 1660 beskriver den daværende generalkvartermester Johan Wärnsköld et forslag til en total befæstningsring omkring Stockholm, hvor alene teksten er bevaret, men hvor den tilhørende tegning mangler. I 1668 oplyser Krigskollegiet, at der i løbet af de sidste 30 år, som også tidligere, har været flere projekter til befæstning af Stockholm og dens forstæder. Det siges også, at Stockholm, som burde være bedst sikret af de svenske byer, er den, der er taget mindst i agt. Denne mangel på forsvar af hovedstaden vakte også stor forundring blandt fremmede.¹⁸

Man må vel gå ud fra, at der på Gustav Adolfs tid blev planlagt en polygonal cirkulær bastionskrans med et centrum i slotstårnet. Ifølge den teoretiske lære var den mest økonomiske måde at planlægge en befæstningsring på at bruge cirkelformen. Selvfølgelig kunne dette i meget få tilfælde anvendes uden problemer i praksis, og Stockholms meget dramatiske topografi tillod naturligvis ikke en sådan streng geometri. Selvfølgelig forstod planlæggerne dette.

På s. 107 præsenteres en teoretisk skitse, som kunne tjene som udgangspunkt for et mere realistisk udfoldelse. Ifølge beskrivelsen involverer projektet, der blev præsenteret i 1660, en total befæstningsring, men med en lidt bredere omkreds. Da Wärnsköld udarbejdede et nyt forslag efter at have modtaget nogen kritik, rejste han spørgsmålet om, hvorvidt et citadel var nødvendigt, og om de hollandske befæstningsprincipper skulle overholdes strengt.¹⁹

Meget interessant er Hartmanns udtalelse om, at Gustav Adolfs planer også omfattede et citadel på Södermalm. Denne tekst blev skrevet i 1650, dvs. otte år før Karl X Gustav selv formulerede et ønske om et slot på samme sted.²⁰ Dets placering passer godt ind i den geometriske plan. Motivet med et citadel

placeret på byens ydre grænse går ofte igen i faglitteraturen. Og det var også, hvad Christian IV planlagde i København i midten af 1620'erne og som man fulgte i byplanen af 1649 og genoptog efter Enevældens indførelse i 1660 (det nuværende Kastel).

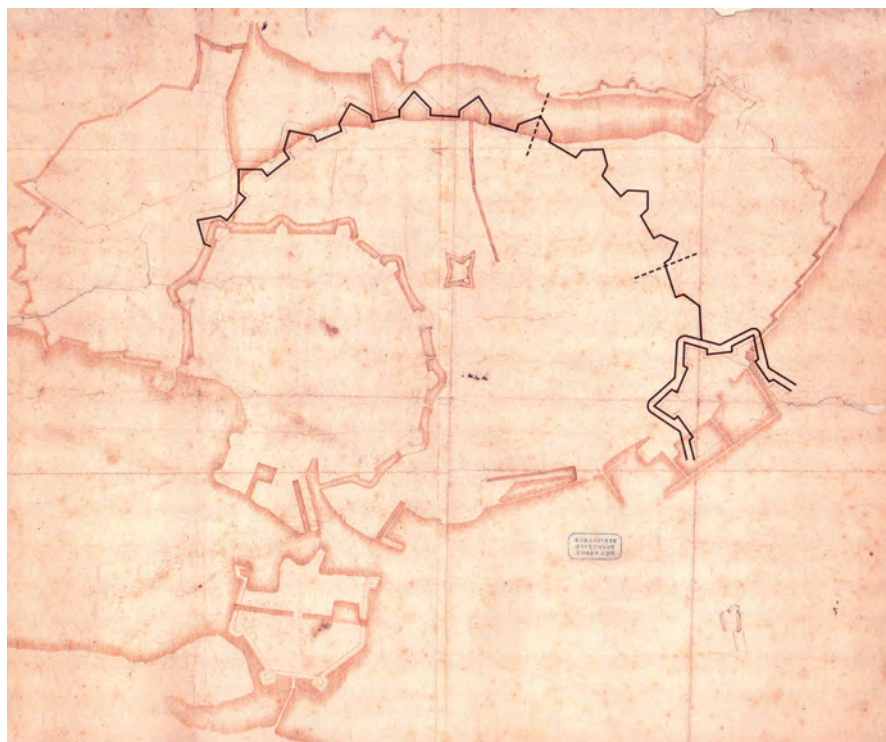
København: Stockholm

Hvis vi nu sammenligner, hvad der var planlagt for København og for Stockholm, finder vi mange fælles intentioner: Begge konger havde adgang til den nyeste viden og var selv yderst bevidste bygherrer. De havde begge omfattende kontakter med Nederlandene og tilkaldte eksperter derfra. De uddannede befæstningsspecialister, der var meget eftertragtede og mobile, påtog sig opgaver for forskellige regeringsmagter. Johan Sems var kun i dansk tjeneste i årene 1616-1618 og Jacob Rettich kun få år omkring midten af 1620'erne. Georg Ginther Kräill, der i Arnhem i 1618 havde udgivet "Tractatus geometricus et fortificationis" dedikerede sit værk til Christian IV og Gert Rantzau, og blev også ansat til at planlægge Glückstadt.²¹ I 1621 finder vi ham imidlertid i svensk tjeneste, hvor han deltog i erobringen af Riga. Han forblev derefter i den svenske kronens tjeneste indtil sin død. Fra 1631 var han den første svenske generalkvartermester med ansvar for de indenlandske befæstninger.

I Sverige havde Anders Bure kontakt med Simon Stevin i Holland. Adam Freitag, der ofte betragtes som den fremmeste repræsentant for nederlandsk befæstningsteknologi, havde udgivet "Architectura militaris nova et aucta" i 1630. Han blev rekrutteret af Sverige kort efter og deltog i befæstningsarbejde på den anden side af Østersøen. Han havde stor betydning gennem sin tætte kontakt med bl.a. Kräill og Örnehuvud. Man får indtryk af, at Sverige i denne periode synes at have haft den sikreste og mere langvarige adgang til spidskompetencer på området sammenlignet med Danmark.

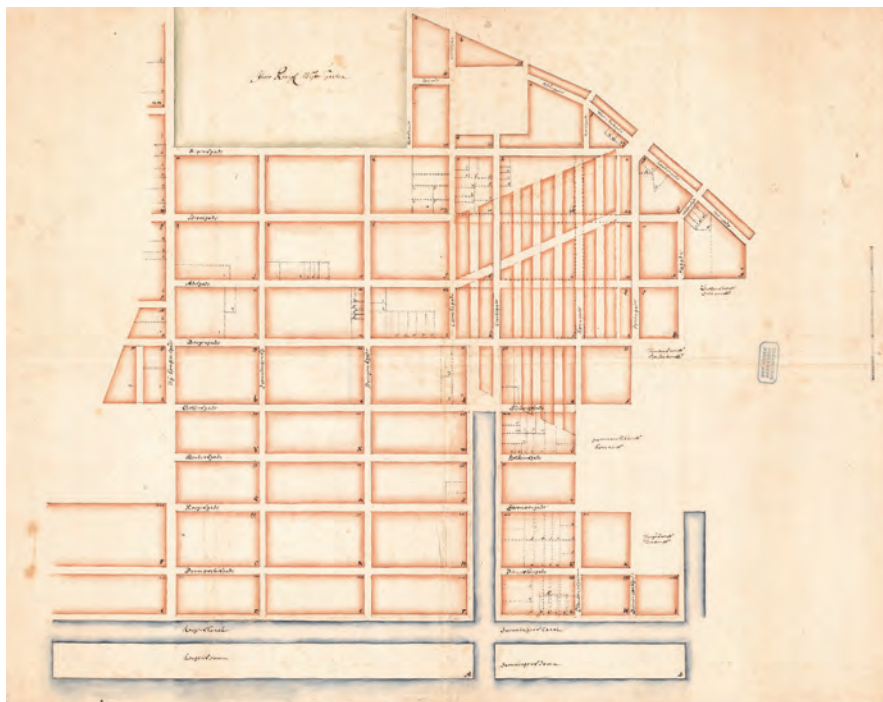
For begge hovedstæder var der planlagt en meget betydelig udvidelse af byområdet.

Et væsentligt grundlag for planlægningen var, at byerne skulle have et moderne befæstningssystem. Et sådant blev også udført i København, men som nævnt ikke i Stockholm. Efter den samtidige faglitteratur var den bedste og mest omkostningseffektive en cirkulær ring af bastioner, hvor antallet af bastioner blev bestemt af længden af radius. Dette var naturligvis ikke muligt



I forbindelse med udviklingen af den godkendte byplan af 1649 fremkom også et forsøg på at omforme Københavns befæstning til en regulær cirkel, eller i hvert fald et udsnit af en cirkel. Tegningen viser, hvor stor en byudvidelse, der ville være tale om, idet befæstningen ville strække sig helt ud til Søerne. Som en hel cirkel ville den have omfattet 26 bastioner. Tegneren var sandsynligvis en af de to ingeniører i København i slutningen af 1640'erne, Georg Hoffmann eller Peter Bysser. Efter Bjørn Westerbeek Dahl: Til Rigets forsvar og Byens gavn, bind 1, 2017, original i Håndskriftsamlingen, Det Kongelige Bibliotek, NKS 372d-fol.

at gennemføre i de fleste tilfælde, så man kunne også bruge uregelmæssige planer. Ved opførelsen af den tidlige bastionære fæstningsring omkring København forsøgte man at gøre den tilnærmelsesvist cirkulær – se Thomés kort s. 95. Et forslag til en udvidelse mod vest og nord var efter en plan af Georg Hoffman i 1648 tænkt at være helt cirkulær i hvert fald til landsiden, men i praksis fik den en langt mere fragmentarisk plan.



Ny-København blev en legeplads for 1600-tallets ingeniører. Efter at Oktogonplanen (se s. 98) var blevet opgivet ca. 1630, fandt man en helt anden løsning ved at introducere et rudenet af karréer mellem lange lige gader, der krydse hinanden i rette vinkler. Ud til havnen (nederst) skulle anlægges et system af kanaler. Karréerne var elegant udformet i forskellige størrelser med grundarealer tilpasset forskellige grupper af grundejere. Som følge af nye planer for Kastellet blev planen revideret i 1660'erne med introduktion af barokke elementer, herunder en ny gade (Dronningens Tværgade), der kom til at fungere som symmetriakse i den ny bydel. Det Kongelige Bibliotek, Håndskriftsamlingen, NKS 371c-fol.

I Stockholm virker det som nævnt sandsynligt, at udgangspunktet var en cirkulær polygonal bastionskrans med specielle løsninger over vandet og med Tre Kronors tårn som centrum.

Et citadel blev planlagt i begge byer. Disse blev formentlig planlagt i midten af 1620'erne, måske noget tidligere i København, hvor citadellet Sankt Annæ skanse også blev påbegyndt, i modsætning til i Stockholm, hvor

det blev ved planerne. Efter 1649 og igen efter 1661 fik det københavnske citadel nye former.

Planlagte gadenet i den første plan for Christianshavn og i oktagon-planen havde en radial struktur, men i begge tilfælde blev de erstattet med et retvinklet mere praktisk gadenet.

En radial struktur for de enkelte distrikter findes i Stockholm, undtagen på Södermalm, men inden for distrikterne blev den rene rudenetstruktur gennemført.

I ingen af byerne blev der foretaget større ændringer i den ældre by med stenhuse. Efter Gustav II Adolfs død blev de nye retvinklede gadenet håndhævet i områder med lettere bygninger i forstæderne med nedrivninger og husflytninger som uundgåelige konsekvenser. Også i Ny København måtte lignende foranstaltninger træffes, efter at planen fra 1649 var vedtaget, og nye gader blev anlagt tværs gennem den tidligere forstadsbebyggelse uden for Østerport.

Christian IV investerede massivt i arsenalbygningen på havnen, hvor der også blev bygget provianthus og bryggeri. Gustav II Adolf ville bygge et tøjhus på Blasieholmen – men det skete ikke. Først i begyndelsen af 1640'erne blev der bygget et Tøjhus på Ladugårdslandet, hvor der i forvejen var kronbageri og andre militære anlæg.

Christian IV havde særlige boligområder planlagt som boliger for matroser ved flåden, således Skipperboderne og Nyboder. I Stockholm er der ingen sådanne planer, men vi ved, at den østlige del af Norrmalm og Ladugårdslandet i vid udstrækning var befolket af folk med tilknytning til de væbnede styrker, især værftet, og at det senere blev sagt, at jordlodder på Ladugårdslandet primært skulle udlejes til kronens søfolk.²²

Christian IV lod opføre et lystslot, Rosenborg, men om Gustav II Adolf havde lignende planer vides ikke. Hans enke, Maria Eleonora, planlagde i 1630'erne et lystslot på Kungsholmen, som aldrig blev til noget – og måske var det planlagt tidligere. Begge konger planlagde nye slotsbygninger i et citadel. Ingen af dem blev virkeliggjort.

Selvom det endnu i vore dage i bybilledet kan ses, at mange af Christian IV's københavnske planer blev udført, var han ikke tilfreds med udformningen af fæstningsværkerne, og han fik ikke bygget et nyt slot. I Stockholm blev der opnået betydeligt mindre, selvom ambitionerne givetvis var store. Efter

kongens død blev der dog etableret et retvinklet gadenet i forstæderne og i den vestlige del af byen inden for de stramme grænser for toldhegnet, men med formentlig forenklede og mere praktiske løsninger end i en oprindelig plan.

Man må forudsætte, at begge konger havde kontrol over beslutnings-tagningen i deres respektive hovedstæder, og at de fulgte de internationale strømninger, men via efterretninger og spioner vidste de, hvad der foregik i nabolandet og tog bestik heraf.²³

-
1. Hvor intet andet er nævnt i det følgende henvises til Bjørn Westerbeek Dahl: *Til Rigets forsvar og Byens gavn*, 1-3, 2017 og Marianne Råberg *Visioner och verklighet. En studie kring Stockholms 1600-talsstadsplan*. Stockholm. 1-2, 1987.
 2. Blandt de nok mest udbredte faglitterære værker er værker af Daniel Speckle: *Architectura von Vestungen* 1589; Jacques Perret: *Des fortifications et artifices* 1601. Simon Stevin: *De Stercktenbouwing* 1594, *Castrametatio, dat is legermeting*, 1617; Samuel Marolois: *Fortification ou architecture militaire* 1615; Georg Ginther Kröll (Kräill): *Tractatus geometricus et fortificationis* 1618; Adam Freitag: *Architectura militaris nova et aucta*, 1630; og Wilhelm Dilich: *Peribologia*, 1640. I Italien havde man tidligere publiceret et stort antal trakter inden for emnet. Mange af traktaterne var baseret på Vitruvius' beskrivelse af, hvordan en by skal bygges i *De architectura*, ti bøger om arkitektur.
 3. Helge Gamrath: Christianshavns Grundlæggelse, i: *Historiske meddelelser om København* 1968, 7-117.
 4. Johan Sems (1572-1635). Hans uddannelse er ukendt, hans far havde forbindelser til universitetet i Leiden. Han arbejdede som landmåler (medforfatter til "Practijck des lantmeters" i 1600), som kartograf og med befæstningsspørgsmål. Han opholdt sig kun i Danmark i årene 1616-1618.
 5. Heinrich Thomé, fødsels- og dødsår ukendt, tysk befæstningsingeniør i svensk tjeneste 1624 – 35. Opererer hovedsageligt i Preussen.
 6. Se Helge Gamrath: Et udvidelsesprojekt til København fra begyndelsen af 1600-tallet, i: *Historiske meddelelser om København* 1965, 38-45. Christian IV erhvervede sig en del arealer nord for den gamle by i 1606, der antyder en udvidelse af byen i den retning.
 7. Jacob Rettich, tysker, i dansk tjeneste som ingeniør felten i Tyskland, i København og nævnt som ingeniør i december 1626, forlod den danske hovedstad i marts 1627.
 8. Anders Bure (1571-1646) var allerede i Karl IX:s tid ansat i det kongelige kancelli, blev i 1623 ansvarlig for det offentlige bygningsvæsen. Publicerede et stort kort over Norden i 1626, blev generalmatematiker i 1628 med bl.a. den opgave at uddanne landmålere, assessor i Krigsskollegiet, fra 1640 krigsråd, forsøgte at indføre decimalsystemet i Sverige.
 9. Stockholms Stadsmuseum, se også Marianne Råberg: En ny bild av Stockholm, i: *Samfundet S:t Eriks Årsbok* 2009.
 10. Efter min mening kan selve plan-designet ikke sikkert tilskrives Thomé. Som det

- frem går af samlingen udførte han tegninger af byer, hvor han ikke var ophavsmand til byplanen, men hvor han selvfølgelig kan have bidraget til befæstningsplanlægning, afsætninger osv.
11. Olov Hansson Örnehuvud (1600-1644), ansat ved det kongelige kancelli 1619-1624, elev af Bure. Fra 1626 udførte han kortlægningsarbejder ved fronten i Livland. I 1628 blev han konduktør under Kräill i Preussen og i 1632 planlagde han fæstningsbyen Gustavsborg. Han blev generalkvartermester i 1635, og dermed ansvarligt ”öfver all fortification”. Fortifikationen beregner sin oprindelse fra dette år.
 12. “Studiosus” Anders Torstensson blev ansat i 1636 ved fortifikationen og fik snart til opgave at arbejde med planens gennemførelse, Stadsingeniør: Versionen omtales som ”Transumpt” = Uddrag. Det kunne muligvis betyde en plan uden et befæstningsprojekt. Det var ikke byens opgave at stå for forsvaret.
 13. Bjørn Westerbeek Dahl: Tre Stockholmskort fra 1650'erne, i: *Samfundet S:t Eriks årsbok* 1989, [43]-54.
 14. Administrationen og finansieringen af implementeringsarbejdet er beskrevet i Linnea Forsbergs afhandling: *Stormagts tidens Stockholm tager gestalt* fra 2001. Privilegiebrevet fra marts 1636 gav byen et kraftigt økonomisk løft gennem en særlig skat ”tolagen”.
 15. Der eksisterer heller ikke nogen plan over de svenske byudviklingsprojekter, der ses godkendt af kongen. Kildematerialet er også så tilfældigt bevaret, så visse ingeniørers opgaver er dårligere belyst end andres.
 16. Västra Norrmalms lange gader kom til at være orienteret 28 grader nordvest, østlige Norrmalms 5 grader nordvest og Kungsholmens 75 grader nordvest.
 17. I forbindelse med en planlægningsopgave for Helsinki fremgår det, at planforfatteren skal sikre, at byen kan befæstes i fremtiden.
 18. For eksempel Lorenzo Magalotti i sin beskrivelse af Stockholm i 1674: ”rigets hovedstad, dog uden mure og befæstninger”.
 19. Dette skete efter Karl X Gustavs død i foråret 1660.
 20. Karl X Gustavs instruks til generalkvartermesteren Johan Wärnsköld og arkitekten Jean de la Vallée ... ”at sammensætte et udkast oven på et kongeligt palæ og residenser – kongelige lejligheder såvel som etager til kollegierne som og oven på et arsenal eller klædehus.”
 21. Sidstnævnte, måske den mest udbredte faglitterære bog ”Perigolia” af Wilhelm Dillich, nævner Kräills værk blandt de ti vigtigste.
 22. En udateret plan for det nordvestlige hjørne af Djurgården med en række mindre grunde kunne også tænkes som en planlagt soldaterby.
 23. Bidraget er en omarbejdning af forfatterens artikel i: Copenhagen and Stockholm. Two kings and their capitals in the early 17th century. Visions and reality, i Urban life in Nordic countries. Ed. by Heiko Droste, New York, 2024, 27-52.

“Kvindens ældste erhverv”

– københavnske jordemødre i 1700- og 1800-tallet

■ Af Birgit Meyer Andersen

Fra 1787 skulle alle kvinder, der ville praktisere som jordemødre, gennemføre en uddannelse og bestå en eksamen i København. Ansvar for undervisningen hvilede på et lille hold af læger, der tilsammen udgjorde den såkaldte Jordemoderkommission. Det var på Fødselsstiftelsen i Amaliegade under ledelse af en overjordemoder, at de kommende jordemødre fik opøvet deres praktiske færdigheder. Efter bestået eksamen kunne kvinderne håbe på en beskikkelse enten i et sogn ude i landet eller i København. Myndighederne holdt øje med de beskikkede jordemødres levned, og for nogle blev der tale om ros, for andre ris eller endog straf. Hos kvinder, der havde fungeret som jordemødre, men ikke havde eksamen, kunne der opstå et håb om at få færdighederne prøvet ved Jordemoderkommissionen som et trin mod en beskikkelse. Nogle af disse kvindeskæbner kan vi følge ind til eksamen og videre ud i livet.

Eksamineret eller praktiserende

I april 1807 rejste den 56-årige Margrethe Rasmus Datter fra sit hjem ved Slagelse de godt 80 km ind til København. Amtmanden for Sorø Amt, P. C. Stemann, havde forinden på hendes vegne skriftligt anmodet Det Kongelige Sundhedskollegium om tilladelse til, at hun måtte indstille sig til den offentlige jordemodereksamen. Margrethe kunne ikke selv skrive, og havde derfor fået amtmanden til at hjælpe sig med ansøgningen. Inden da havde hun praktiseret i lokalområdet i omkring 30 år, men da hun ikke havde gennemgået den krævede undervisning og taget eksamen fra Fødselsstiftelsen, opfyldte hun ikke kravet til at få den beskikkelse, som Stemann i sin egenskab af amt-



Jordemoderkommissionens tykke, læderindbundne protokol gemmer blandt lovgivningstekst og eksamensresultater på oplysninger om forskellige typer problemer for og mellem jordemødrene.

mand på landet skulle udstede til amtets jordemødre. Hans eneste mulighed for at hjælpe Margrethe var derfor at få hendes færdigheder prøvet hos Jordemoderkommissionen, der bestod af tre-fire læger, som sammen havde det overordnede ansvar for jordemødrenes uddannelse og eksamen. Det Kongelige Sundhedskollegium, hvortil Margrethes ansøgning var sendt, var et centralt forvaltningsorgan, der havde til formål at føre tilsyn med medicinalvæsenet og alle offentlige sundhedsforanstaltninger. Kollegiet blev dannet i 1803 ved en sammenlægning af Collegium Medicum, Det Kirurgisk-Akademiske Kollegium, den Københavnske Karantænekommission og endelig Jordemoderkommissionen, alle oprettede i løbet af 1700-tallet.

Margrethes egen baggrund var, at hun havde giftet sig i 1773, fået en søn i 1777, var blevet enke i 1782, og siden giftet sig med Hans Nielsen, der var jordløs husmand og daglejer. De boede nu siden 1788 i Skyttehuset ved Brorup, der lå i Skt. Mikkel's Landsogn nord for Slagelse.

For første gang var der i 1791 udstukket regler for jordemødres betaling på landet både til de uddannede jordemødre og om bøder til de ueksaminerede, som f.eks. Margrethe, der betjente de fødende. Selvom mange landboere endnu foretrak den velkendte kone fra egnen som fødselshjælper, kom flere og yngre, eksaminerede jordemødre til, og Margrethe har muligvis som ældre og ueksamineret forgæves søgt om beskikkelse.

Anmodningen om en eksamen ved kommissionen blev imødekommet og fandt sted onsdag den 22. april 1807 på Fødselstiftelsen. Tre dage efter satte professor Sylvester Saxtorph sig ved skrivebordet for at formulere kommissionsmedlemmernes vurdering af hendes præstation.¹ Margrethe selv fik naturligvis et svar sandsynligvis via amtmanden, men vi kan også læse det, fordi en kopi blev indført i Jordemoderkommissionens store protokol, der var blevet ført siden 1739. Resultatet gemmer vi dog til senere.

De institutioner Margrethe mødte i København var foruden Det Kongelige Sundhedsskollegium Jordemoderkommissionen og Den kongelige Fødselstiftelse.

Jordemødrenes eksamen

Jordemoderkommissionen, hos hvem Margrethes eksamen skulle aflægges, bestod af tre læger eller kirurger med dekanen for det medicinske fakultet som formand. I 1807 stod foruden Sylvester Saxtorph selv professorerne Bang og Winsløw samt stadsfysicus Scheel for eksaminationen.

Jordemoderkommissionens møder fandt sted på Universitetet, hvor de behandlede indkomne sager, som f.eks. klager over en jordemoder enten fra en ægtemand på barselskvindens vegne eller fra en anden jordemoder. En anden vigtig opgave var at få bugt med ulovlig jordemodervirksomhed, hvorfor kommissionen undersøgte den faglige viden og kunnen hos kvinder, der var kendt for at lade sig bruge som jordemødre. I 1740'erne krævede kommissionen af en gammel kone, Anna Gudler, som længe havde fungeret som jordemoder uden attest, at hun lod sig prøve ved en eksamen. Den fandt

senere sted og resulterede i, at hun fik underskrevet sin attest. Flere henviste i øvrigt til, at de ved Københavns brand i 1728 havde mistet deres attest. Det gjorde f.eks. Inger Jens Rahl, der i 1743 netop undskyldte sig med denne brand, som desværre også destruerede kommissionens referater og andre skriftlige materialer.² Heldigvis er protokollen dog bevaret fra 1739.

Som følge af en kongelig befaling af 8. august 1795 havde Jordemoderkommissionen tillige pligt til at føre en oversigt over jordemodereksamenerne. Allerede fra 1743 havde man dog noteret kvinder, der bestod jordemodereksamen. På det tidspunkt er det hovedsagelig kvinder, der indstillede sig enkeltvis. Den vending, der står om deres eksamensresultat kunne f.eks. lyde, at vedkommende har bestået "således, at hun blev attestmeddelt". Senere var det små hold, der gik til eksamen på faste terminer i henholdsvis april og oktober, og da kunne den skriftlige afslutning lyde "Blev alle befundne dygtige og besvarede de vanskeligste spørgsmål med færdighed". Ved eksamen stillede de enkelte professorer og doktorer på skift specifikke spørgsmål til kvinderne. Lægernes håndskrevne spørgsmål til hver enkelt kvinde er bevaret fra 1807 til 1837, desværre først fra oktober måned 1807, så vi kender ikke de præcise spørgsmål, som Margrethe Rasmus Datter fik, men ved eksaminationen af f.eks. en kvinde benævnt "Schnells enke" den 30. oktober 1807 indledte professor Bang med at stille hende spørgsmål, derefter kom professor Winsløv, dr. Scheel og til sidst professor Saxtorph. I alt skulle hun besvare 64 spørgsmål. Nogle af spørgsmålene var helt overordnede, mens andre prøvede at afdække eksaminandens viden om forhold eller problemer, der kunne opstå under en fødsel.³ Nogle af spørgsmålene kunne f.eks. være af overordnet karakter: "Hvad bør iagttages ved enhver fødsel?", "Hvad er tegn på en nært forestående fødsel", og hvordan kendes det, at "en fødsel er gået rigtig i gang". Andre spørgsmål prøvede at afdække komplikationer ved fødslen i forhold til barnets stilling, og på hvilke måder, jordemoderen tænkte at klare disse. "Hvor plejer fødderne at ligge", "Tør [hun] at trække barnet ud ved den ene fod?" og "Hvorledes afsøger hun den anden fod".

De nybagte jordemødre fra København havde derefter krav på at få et officielt eksamensbevis, en attest, underskrevet af kommissionen. De havde derimod ikke umiddelbart krav på at få en stilling og beskikkelse som stadens edssvorne jordemødre, for det krævede, at der var en stilling ledig. De udenbys jordemødre tog derimod hjem med eksamensbeviset til de sogne, der havde sendt dem.

Foruden de kommende jordemødres eksamensresultater og de nævnte klagesager med efterfølgende afgørelser indeholder protokollen forordninger fra kongen og de såkaldte “pro memorier”, der nærmest kan oversættes med erindringsskrivelser til efterlevelse, her i form af lovmæssige bestemmelser for jordemødrene. På foranledning af en jordemoder blev der fra 1746 endvidere indført en slags fælleskasse, hvortil de beskikkede jordemødre betalte 4 skilling om måneden.⁴ Formålet var at støtte jordemødre, der var ramt af sygdom, fattigdom eller anden ulykke, men kunne også gives som rejsepenge til en længere hjemrejse for en ubemidlet jordemoder. Ud over den månedlige betaling til fælleskassen kunne en jordemoder dømmes til at betale en bøde til det, der med tiden kom til at hedde fattigkassen. Forseelsen kunne f.eks. bestå i at udeblive fra et møde eller fra en anmodning om fødsels-hjælp eller at have optrådt i beruset tilstand. Disse sager blev naturligvis også ført til referat.

Protokollen spænder over 250 år, og fortæller om de rammer, lægerne og jordemødrene arbejdede indenfor. Især for de første 150 års vedkommende får man et godt billede af jordemødrenes vilkår og uddannelse. Protokollens sidste sider indeholder optegnelser om eksamener afholdt i marts 1982 med en efterskrift, der forklarer, at da jordemoderuddannelsen fra september 1982 kunne tages både i Aalborg og København, blev denne protokol hermed uaktuel og derfor afsluttet.

Jordemoderforordningen

For at forstå baggrunden for Jordemoderkommissionen er der flere forhold, der er vigtige. Dels havde enevælden behov for at kunne fremvise en pæn og velordnet hovedstad, hvor der var styr på tingene. Dels var det oplysningstidens tro på, at mennesket i sig selv er en ressource, og at man gennem øget professionalisering af sundhedssystemet kunne hæve kvaliteten af det sundhedsfaglige arbejde og dermed redde liv. Små børn skulle ikke gå til, men vokse op til nyttige samfundsborgere. Det krævede et opgør med tidligere tiders magiske gudstro til fordel for en øget vægt på lægevidenskabelige fakta.

Jordemoderkommissionens historie går tilbage til 1701, hvor Claus Rasch, der var politimester i København, i en klage til kongen, Frederik 4.,

udtrykte en bekymring over de jordemødre, der praktiserede uden den nødvendige viden. Det kunne han gøre, fordi politiet blandt mange andre opgaver skulle overvåge moralen i byen. Han foreslog en bøde såvel til de praktiserende kvinder som til de fødende, der benyttede sig af dem, og for Rasch var det ikke i første række hensynet til kvinder og børns helbred, der drev ham til handling, men netop den manglende kontrol med jordemødrene og ikke mindst de børn, der blev født i dølgsmål. Forelagt problemet afviste Københavns Magistrat som myndighed, at problemet var så stort, som påpeget af politimesteren, selvom Magistraten dog indrømmede, at det var svært at danne sig et overblik over, hvor mange jordemødre, der egentlig var i staden. Soldaterkoner, der af gammel sædvane ofte havde en bibeskæftigelse som jordemødre, hørte f.eks. under den militære lovgivning, og over for disse kvinder fik Magistraten først lov hjemmel fra oktober 1744.

Ønskede man at tjekke, hvor mange beskikkede jordemødre, der var i København, kunne en metode være at høre Magistraten om, hvor mange attester til jordemødre, den havde udskrevet. Spørgsmålet blev stillet, men blev blot besvaret med, at man ikke havde modtaget nogen ansøgninger. Kvinderne skulle selv købe det papir, attesten blev skrevet på, så det kunne måske være en forklaring på kvindernes langsommelighed. Magistraten vurderede dog, at problemet også kunne skyldes, at mange jordemødre ikke havde læst Kirkeritualet af 1685. Kirkeritualet var et forsøg på at udstikke regler for at ensrette kirkelivet, men omhandlede også jordemødrene og barselskvindernes forhold. Magistraten anbefalede derfor kongen at udstede en forordning, der indskærpede, at Kirkeritualets bestemmelser under straf skulle opfyldes, for at man kunne praktisere som jordemoder.

Diskussionen om den uorden og kriminalitet, som politimester Rasch og Københavns Magistrat havde været mere eller mindre enige om, førte imidlertid til, at der i 1704 blev nedsat en kommission, der skulle tage sig af klager over jordemodervæsenets tilstand. Fem år senere, i 1709, blev der offentliggjort en plakat om, at de mennesker, som på ukristelig vis henlægger deres spæde børn på gaderne i København, skal straffes på livet. Endelig 12 år senere tog en ny stadslæge, Johan Eichel, fat på jordemodersagen, men først ønskede han at få en status for den aktuelle situation. I hans henstilling til kongen den 7. oktober 1713 er det centrale aspekt for ham hensynet til mor og barn, og han lagde tillige vægt på, at det var væsentligt, at jordemødrene havde anatomisk viden. Han anbefalede også en slags følordning, hvor

nye jordemødre fulgte de mere erfarne. Han anmodede derfor kongen om at befale, at en læge og en kirurg sammen med Eichel selv skulle udvælge nogle af byens jordemødre for at eksaminere dem, og hvis de fandtes egnede at lade dem aflægge ed for Magistraten. Han foreslog endvidere, at der oprettedes en egentlig skole til at stå for jordemoderuddannelsen. Allerede 17. oktober blev det besluttet at lade de nævnte læger gå i gang med eksaminationerne, hvilket de straks gjorde. Status var desværre, at jordemødrenes viden ikke var imponerende, og lægerne anbefalede derfor, at der for at hæve det faglige niveau blev udsendt en forordning om jordemødres eksamen. Den 10. juni 1714 fik kommissionen påbud om at forhandle med det medicinske fakultets læger om Eichels anbefaling. Et kommissionsresultat blev herefter fremsat i 15 punkter til forbedringer på jordemoderområdet. De 15 punkter omhandlede undervisning og eksamen for kommende jordemødre, og specielt for de københavnske jordemødres vedkommende var det kommissionens medlemmer, der fremover skulle stå for undervisning og eksamination. Tillige blev det bestemt, at der kun måtte beskikkes et vist antal jordemødre i byen, foreløbig fastsat til 30. De generelle krav til kvinderne var, at de skulle fremvise et skudsmål fra præsten, være ædruelige, venlige og hjælpsomme, hjælpe fattige og rige uden skelnen, hente en læge når der opstod komplikationer, ikke bruge eller anvise medikamenter og omvendt angive de kvinder, der bad om medikamenter. De medikamenter, der blev henvist til, bestod af planter og planteafkog, som jordemødrene ellers traditionelt havde brugt, men som også kunne bruges i forbindelse med fosterfordrivelse.⁵ Endelig skulle jordemødrene møde i kommissionen, når de blev indkaldt. Forslaget blev behandlet i regeringen og efterfølgende godkendt, hvorefter det udkom med titlen "Forordning af 30. november 1714 angaaende Jordemødres Examen, Antagelse og Forhold saavel i København som overalt i Danmark", også kaldet Jordemoderforordningen eller jordemødrenes grundlov. Som nævnt gjaldt bestemmelserne for hele landet, men det var staden København, der var i fokus. For at komme i betragtning som kommende jordemoder skulle kvinden hverken være for ung eller for gammel, og hun skulle selv have født. Derimod kunne man godt se igennem fingre med, om hun var gift, og et sådan krav bortfaldt helt i 1814.

En stor del af de 15 punkter lignede bestemmelserne om jordemødre i Kirkeritualet af 1685, der blev indledt med: "Om Barsel-Qvinder, Jordemødre, og Qvindernes Kirkegang efter deres Barsel-Seng." Kvinderne skulle også ifølge Kirkeritualet være ædruelige, venlige, behandle den fattige og

rige ens og tilkalde en læge ved komplicerede fødsler, men præstens rolle er næsten skrevet ud af retningslinjerne i de 15 punkter. Hans primære opgave var stadig som udgangspunkt at give en attest, men i 1714 står det ikke som pkt. 1, men er rykket ned til pkt. 5. Mens præsten i 1685 blev nævnt tre gange, nævnes han i 1714 kun den ene gang. Omvendt er det med lægerne, der i Kirkeritualet blev nævnt en gang, men fire gange i 1714. Endelig blev Jordemoderkommissionens rolle tydeligt fremhævet som øverste myndighed. Forseelser eller klager skulle underkastes kommissionens stillingtagen, som dermed blev både et fagligt organ og en domstol. At vi nu er på lægevidenskabelig grund baseret på faktuel viden, bliver desuden sagt tydeligt i forbindelse med eksamenerne. Det er jordmodervidenskab, som jordemødrene oplæres i.

Uddannelsen før 1714

Københavns Magistrat henviste i 1701 til, at jordemødrene kunne trænge til at blive mindet om ordlyden af Kirkeritualet af 1685 for at vedligeholde deres kompetencer. Det var nemlig ikke sådan, at jordemødre, der praktiserede før 1714, var uden oplæring og uddannelse. Lægen Thomas Bartholin havde i 1673 holdt en eksamen for 15 jordemødre, som efter hans mening svarede godt på alle spørgsmål, men de manglede anatomisk viden. Han havde forsøgt at lade nogle af dem overvære dissektioner af kvindekroppe, i lighed med hvad barbereleverne skulle, men måtte konstatere, at det var de ikke meget for.⁶ Deres viden om, hvad der foregik i en gravid kvindes krop, var derfor meget ringe og tit baseret på overtro. Heller ikke den litteratur, der fandtes, var specielt faktabaseret.

Hvordan var vejen, der før 1714 førte til, at en kvinde kunne etablere sig som jordemoder? Ifølge det nævnte kirkeritual fra 1685, hvilede uddannelsen i høj grad på præsten, der naturligvis ikke kunne lære kvinderne den praktiske viden. Hans rolle var at udstede en attest til dokumentation for, at den kvinde, der ville uddanne sig, førte et ærligt og gudfrygtigt levned. Derefter skulle den kommende jordemoder overhøres og eksamineres af en læge. Når lægen havde godkendt jordemoderens kunnen, skulle hun i købstæderne have udstedt et brev forsynet med rådstuens segl, mens det på landet var amtmanden, der udstedte den officielle tilladelse til at betjene

barselskvinder. Derefter kom præsten igen ind i billedet for at belære jordemødrene om, hvordan de skulle omgås såvel de fødende som barnet. En jordemoder skulle trøste sygelige og svage kvinder, formane dem til taknemmelighed over den gave, det er at få et barn, samt med tålmodighed at udholde smerterne, der er pålagt dem af Gud for syndens skyld. Forhåbningen var dog, at smerterne snart ville blive til stor glæde, når barnet var født. Jordmoderen kunne påkalde Guds hjælp, mens det dog ikke blev anbefalet at forberede den fødende på en dødelig udgang af fødslen, med mindre mor eller barn var i akut livsfare. Hun skulle tilkalde en læge eller en mere erfaren jordemoder, hvis fødslen blev vanskelig. Derudover havde hun tavshedspligt, skulle hjælpe den fattige såvel som den rige, være venlig og behandle barnet varsomt, så hun ikke blev årsag til skader på den nyfødte. To gange om året skulle sognepræsten for jordemødrene oplæse punkterne om, hvordan en jordemoder skulle handle, og hvilke pligter hun havde. Der var altså fokus på jordemødrenes omsorgsside som trøstende og nærværende, vel i erkendelse af at mange fødselskomplikationer var svære at håndtere.

Ifølge Kirkeritualet skulle jordemødrene bo på let tilgængelige steder, og de skulle kræve en rimelig betaling for ydelsen af dem, der havde råd, mens de skulle hjælpe de fattige for Guds skyld dvs. af barmhjertighed og uden betaling. Ifølge Kirkeritualet skulle der ikke beskikkes flere jordemødre end nødvendigt, for at de ikke skulle tage arbejdet fra hinanden. Som synligt tegn på hvor man fandt en beskikket jordemoder, skulle hun have et skilt hængende ved sin bolig. Forinden aflagde hun en ed enten for Magistraten eller for amtmanden. Den kunne lyde således: "Jeg N.N. antagen til at være jordemoder, sværger og lover: 1) At jeg altid vil have Gud for øje i dette besværlige kald og af yderste flid formedelst Guds nåde og de dertil sømmelige midler troligen hjælpe hver og en, som min hjælp begærer såvel den fattige, som den rige, varligen omgås både moderen og fosteret, så at dem for min uagtsomhed, forsømmelse eller ond medfart ingen skade må tilføjes. 2) At jeg ingen uægte fødsel eller barnemord vil fortie, som mig kan forekomme; men på behørigte steder det straks tilkendegive, hvem det og monne være, uden nogen persons anseelse. 3) At jeg vil findes ædruelig, kysk og flittig i dette mit anbetroede kald, og ellers i alt mit foretagende, såvel som i liv og levnet, mig således forholde efter disse mig forelæste punkter, at ingen, næst Guds hjælp, skal have årsag i nogen måde sig over mig at besvære; så sandt hjælpe mig Gud og hans hellige ord!"



Wilhelm Marstrands maleri fra 1831 har titlen "En flyttedagsscene". På husets facade ses jordemoderskiltet hængende ved døren. Motivet på skiltet er en fin jordemoder i tidens kvindedragt med et barn på skødet. Til venstre for døren er det nok en ligkistesnedker, der reklamerer for sine produkter. Gadeskiltet viser, at scenen er henlagt til Slippen, der betegner den del af nuværende Landemærket mellem Åbenrå og Gothersgade, hvor der imidlertid siden midten af 1700-tallet ikke har ligget et hus med den udformning, som Marstrand her viser. Nivågaards Malerisamling.



Fødselsstiftelsen

En egentlig skole, en fødselsanstalt, hvor de kommende jordemødre kunne oplæres og få deres uddannelse, var i mange år på ønskesedlen hos såvel fattigvæsenet som stadslæge Eichel, der anbefalede det i 1713.

Ulykkelige sociale og kulturelle forhold havde i tidens løb fået kvinder til at føde i dølgsmål og efterfølgende lægge deres børn ved folks huse. I Silkegade lå f.eks. De fattiges Konventhus, og her holdt institutionens overforstandere møde med Fattigdirektionen, ligesom det var her, de penge, der kunne uddeles til de fattige, blev opbevaret.⁷ Men under Konventhuset hørte også de forældreløse børn, og det var derfor et oplagt sted at lægge et uønsket spædbarn. Repræsentanter for Konventhuset anbefalede i 1749 at oprette en hittebørnsanstalt samt et frit jordemoderhus med jordemødre, der i egne lokaler skulle betjene de fødende. Konventhusets repræsentanter argumenterede med, at hemmeligholdte fødsler og ombringelser af nyfødte derved kunne forhindres. En vigtig pointe i den forbindelse var kravet om, at jordemødrene skulle have tavshedspligt, for kun derved kunne man sikre, at de gravide kvinder turde henvende sig, og at de børn, der blev født her, kunne få en god start på livet. Forhandlingerne om hittebørnsproblemet førte til et kongeligt reskript af 13. marts 1750, der bl.a. indebar oprettelsen af en fødselsanstalt med to kendte og edssvorne jordemødre, der hver skulle stille tre til fire rum med en seng til rådighed. Den 1. juli samme år indgik fattigvæsenet en aftale med jordemoder Inger Pedersen, der ejede først et og senere to huse i Gothersgade (nuværende nr. 113) ved det nordlige hjørne af Rosenborggade. De fødende skulle omkostningsfrit kunne ligge i barselseng i op til to uger. Jordemødrene skulle have huset fri for udgifter og i tilgift få 50 rigsdaler i løn om året. For hver barselskvinde fik de 2-3 mark og for et barn f.eks. 2 rigsdaler. Børnene blev senere overført til ophold i Konventhuset.⁸ I alt regnede man med, at jordemoderhuset ville koste fattigvæsenet 100 rigsdaler om året. I de ni år, Det frie Jordemoderhus eksisterede frem til Inger Pedersens død i 1759, blev der her født 2.841 børn, og søgningen blandt barselskvinderne var stor, f.eks. blev der de første to år her født 237 børn. Halvdelen kom, som det hed, på Konventhusets kasse, der var en stiftelse for hittebørn fra 6-årsalderen oprettet omkring 1750.⁹ De nyfødte derimod blev sat i privat pleje.

Alt kunne således være såre godt, men succesen kostede, for fattigvæsenet



Den kongelige Fødsels- og Plejestiftelses hovedbygning i Amaliegade er tegnet af Lauritz de Thurah og kan heldigvis stadig ses i gadebilledet. Som fødselsanstalt fungerede den fra 1787 til 1910, hvor den blev overført til Rigshospitalets fødeafdeling. En epidemi af barselsfeber kulminerede i 1839, hvor halvdelen af de 169 fødende kvinder døde. I perioder blev stiftelsen derfor lukket, og fra november 1844 gav myndighederne byens jordemødre tilladelse til at anvende egne boliger som midlertidige fødestuer. Først i marts 1848 åbnedes stiftelsen igen, nu udvidet med de tilstødende ejendomme i Amaliegade. Fotografi 2016, Københavns Museum.

mærkede naturligvis et større pres på dets økonomiske ressourcer. Det øgede antal børnefødsler medførte øgede udgifter, men de var til at dokumentere og gennemskue, når de relaterede sig til konkrete børn. Værre var det, at kassen skulle underholde et antal anonyme kvinder, der kom, men forsvandt igen efter fødslen uden at efterlade sig nogen form for identitet.

Fattigvæsenets administration fik snart en oplagt anledning til at formulere dets bekymringer og komme med anbefalinger til et fremtidigt tilbud for de fødende. I 1759 døde Inger Pedersen, og det viste sig, at hun ikke havde haft styr på jordemoderhusets økonomi. Fattigvæsenets administration anbefalede derfor, at der fortsat skulle være en fødselsanstalt, men at den skulle

være i regi af det to år tidligere oprettede Frederiks Hospital, der var beliggende i flere bygninger imellem nuværende Bredgade og Amaliegade.

En fødselsanstalt, også kaldet Accouchementsanstalten efter det franske ord for fødsel, blev i 1759 indrettet i den ene af hospitalets to pavilloner ud mod Amaliegade. Københavns Vejviser for 1785 fortæller, at fødselslægen var justitsråd Matthias Saxtorph, overjordemoderen hed Karen Ørslev, og desuden var ansat en læge, cand. med. Holtermann.¹⁰ Det var dog stadig fattigvæsenet, der stod for den finansielle og opfostringsmæssige side af driften. I 1771 var der igen sket nogle ændringer, idet stiftelsen ikke længere hørte under fattigvæsenet, men blev en del af hospitalets drift. Samme år blev der til stiftelsen tilknyttet en såkaldt "kasse", hvor spædbørn kunne lægges til offentlig forsørgelse. Tre år senere blev denne kasse imidlertid nedlagt, fordi den blev beskyldt for at blive misbrugt til let at komme af med børn "født i utugt". Hospitalets direktion klagede også over de mange byrder, der blev pålagt hospitalet. Det gav endelig stødet til oprettelsen af en selvstændig fødselsanstalt i 1787, Den kongelige Fødselsstiftelse, hvor der blev plads til 50 barselskvinder i ejendommen, der også havde til huse i Amaliegade (nr. 25). Selve bygningen var skænket af enkedronning Juliane Marie, der tillige havde foræret en grund i Bredgade til opførelse af Kirurgisk Akademi. Denne institution skulle i lighed med Fødselsstiftelsen fremme en professionalisering af sundhedspersonalet – i dette tilfælde ved at adskille kirurgerne fra barbererne. Fødselsstiftelsen oprettedes gennem en fundats af 23. marts 1787.

Fødselsstiftelsen fik afgørende betydning for alle jordemødre i Danmark, for de skulle herefter gennemføre deres uddannelse og gå til eksamen her. Ønsket var en landsdækkende professionalisering i form af en kvalitetskontrol med fødselshjælpen til gavn for kvinder og børn og imødegåelse af kriminalitet.

Den 31. marts 1787 åbnede den nye anstalt for betalende og 1. januar 1788 for såkaldt fritliggende patienter dvs. med gratis ophold. For jordemødrene fik oprettelsen af stiftelsen stor betydning for deres uddannelse, for her fik de under trygge forhold mulighed for at deltage i og iagttage fødsler med forskelligt forløb. Indirekte fik den også indflydelse på jordemødrenes pligter og rettigheder, hvilket fremgår af det "pro memoria" af 20. april 1787, der blev indskrevet i Jordemoderkommissions protokol.¹¹ Samme dag var teksten for første gang oplæst for de tilstedeværende jordemødre, og det blev indskræpet, at det herefter ikke var tilladt stadens jordemødre at indtage fødende kvinder i deres hjem. Den frugtsommelige kvinde skulle i stedet henvende sig til

Fødselsstiftelsen, hvor hun ville blive behandlet. Skulle der ikke være plads her, kunne jordemoderen mod betaling og efter aftale med stiftelsen huse den fødende. Det blev altså et tilbud til byens kvinder, mens jordemoderen naturligvis stadig blev hentet til hjemmefødsler.

Fødselsstiftelsen havde fra starten tilknyttet den overjordemoder, madam Ørslev, der fulgte med fra Frederiks Hospital, og som var ansat med en løn på 300 rigsdaler om året. Hun blev assisteret af de kvinder, der var under uddannelse til jordemødre, og som blev kaldt læredøtre, samt de såkaldte hjælpekoner, der bistod jordemoderen. En fødselslæge med titel af overaccoucheur kunne tilkaldes ved vanskelige fødsler, og under sig havde han en reserveaccoucheur og nogle mandlige studerende. Mens Fødselsstiftelsen altså var en arbejdsplads for nogle jordemødre, var den til gengæld fra nu af det eneste uddannelsessted i hele landet, og både overaccoucheuren og overjordemoderen havde pligt til at undervise og holde foredrag for læredøtrene. Til uddannelsen indgik foruden foredragene, litteratur, øvelser på en dukke, der også kaldtes et fantom, som de kommende jordemødre kunne øve sig på, og naturligvis erfaring med de fødsler, der fandt sted på stiftelsen.

Eksamensbevis, attest og skilt

Attester og ret og pligt til at hænge et jordemoderskilt op ved boligen var de vigtige, fysiske tegn på, at her boede en af stadens edssvorne og eksaminerede jordemødre med ret til at betjene fødende. Fra 1770 blev stadens 59 edssvorne jordemødre endvidere oplistet som en nyttig information til læserne af Københavns Politiske Vejviser.¹² 1799-udgaven af Vejviseren er sidste gang, at samtlige stadens edssvorne jordemødre listes op. Senere kan man finde en del af jordemødrene i spalterne efter efternavn. Attesterne blev nok opbevaret i en skuffe eller et skrin hjemme hos jordemoderen som hendes egen dokumentation for, at hun havde en eksamen og evt. også en beskikkelse. Attesten afleverede man igen til kommissionen, hvis man ønskede at frasige sig sin beskikkelse som jordemoder.

Eksemplarer af eksamensattesterne kan endnu ses i Københavns Magistrats arkiv. Eksamensattestens ordlyd er stort set enslydende fra den ældste i samlingen for Pauline Caroline Fürst fra 10. oktober 1807. Hendes eksamen fandt sted 26. april 1806, så hun har måttet vente et stykke tid på sin attest,



Fantomer eller obstetriske mannequiner blev anvendt i undervisningen og til eksamen af jordemødre. Den franske jordemoder Angelique du Coudray stammede fra en lægefamilie og blev banebrydende på flere måder inden for sit fag. Hun fik gennemført, at kvinder kunne optages som jordemoderstuderende på det medicinske fakultet, og hun fik i opdrag af Ludvig 15. at rejse rundt og undervise bondekvinder. Hun levede fra 1712 til 1794 og indførte øvelser på fantom. Denne model har hun selv syet. [Facebook/Selvege Magazine].

eller måske har man afventet, at hun fik købt attestpapiret, der i hendes tilfælde kostede 54 skilling. På attesten kan man læse, at Pauline Caroline Fürst, født Willebrand, efter foregående tilstrækkelig undervisning i jordemodervidenskaben og øvelse i praksis på Den kongelige Fødselsstiftelse i København, har indfundet sig her for den allernådigst anordnede kongelige kommission, hvor hun har fremvist skudsmål fra sin sjælesørger om et skikkeligt og kristeligt forhold og derefter i følge hans kongelige majestæts allernådigste forordning af 30. november 1714 af underskrevne dekan og medlemmer af kommissionen er bleven eksamineret den 26. april 1806 i jordemodervidenskaben og fundet både bekvem og dygtig til uhindret at øve denne forretning, når hun er lovlig beskikket, og aflægger eden for Magistraten. Hun indskærpes også at rette sig efter den nævnte forordning samt de kongelige reskripter.

Den nyuddannede jordemoder kunne herefter henvende sig til Københavns Magistrat, hvor hun, hvis hun var heldig, blev indkaldt til fremmøde

i Københavns Rådstues 2. sekretariat. Det skete f.eks. for Marianne Møller den 6. august 1851 kl. 13, hvor hun ankom medbringende indkaldelsen. I sin ansøgning havde hun vedlagt professor og stadsfysikus Hoppes anbefaling, og skrevet at hun havde erfaring inden for erhvervet efter at have bestået sin eksamen i 1847. Først havde hun arbejdet som jordemoder i Kalundborg, hvor hendes mand var ansat som toldbetjent. Efter mandens forflyttelse til Køge, var det der, hun virkede, men nu var han efter 22 års virke gået på pension, så Marianne Møller håbede, at hun kunne blive en af stadens edssvorne jordemødre, hvilket hun blev 8. august 1851.

Den 14. august 1820 fik Marie Christine Pauline Bleicher sin beskikkelse underskrevet af Københavns Rådstue. Samtidig aflagde hun den befalede ed og blev beskikket som en af stadens jordemødre. Desværre varede hendes ansættelse ikke så længe, da hun døde af tyfus i januar 1821. Den ed, hun afgav, lød således: "Jeg lover som jordemoder, at skikke og forholde mig efter hans kongelige majestæts om jordemødrene her i København udgående allernådigste forordning af 30. november 1714 og sildigere udgåede forordninger. Så sandt hjælpe mig Gud og hans hellige Ord." Man kan sammenligne ordlyden med den tidligere beskrevne ed, som jordemødrene aflagde under Kirkeritualet. Nu er Gud stort set skrevet ud til fordel for de kongelige forordninger. At aflægge ed var i øvrigt almindeligt i mange offentlige erhverv såsom for skippere, oldermænd, skoleholdere, guldtrækkere og flere.¹³

Johanne Kirstine Bergsøe, hattemager Lars Frederik Bergsøes hustru, der var til eksamen 6. maj 1848 fik noteret, at hun havde fået førstekarakter, og det kunne næppe skade i en ansøgning om embede.

For borgeren var det synlige bevis det skilt, som jordemoderen fik pligt til at hænge op ved sin dør. Skiltet var således ikke bare en fagmæssig markering i gadebilledet, men en synlig autorisation. Hvordan skiltet kan have set ud, kan vi måske se af det meget smukke skilt fra 1785, som er bevaret efter jordemoder Kathrine Marie Poulsen, der dog ikke praktiserede i København.¹⁴ På et maleri fra 1831 af Wilhelm Marstrand med titlen "En flyttedagsscene" ser man indgangspartiet af et hus, hvor der på den ene side af indgangsdøren hænger et skilt, der kunne være for en jordemoder. Der var i så fald tale om en træplade sat op ved jordemoderens bopæl og f.eks. med et malet motiv med en jordemoder og et spædbarn. Symbolsk nok har Marstrand på dørens anden side placeret en kiste, som vel er en kistesnedkers skilt.

Som et bevis på, at Jordemoderkommissionen også tog fat på problemet

med uretmæssige skilte, kan ses en sag fra 22. marts 1743, hvor kommissionen tog stilling til en oplysning, den sandsynligvis har fået fra en borger, ja måske fra en anden jordemoder om, at Elisabeth Hans Pedersen i lang tid havde haft et skilt hængende ved sin bolig uden at have den fornødne attest på beskikkelsen. Derfor mødte hun op for kommissionen og undskyldte sig med, at hun havde været indskrevet og også købt papir til attesten, men hun er sikkert ikke eksamineret, da hun ikke selv omtaler det. Hun blev i første omgang bortvist og bedt om ved næste forsamling at møde op og lade sig eksaminere, hvilket da også skete den 8. april, hvor hun lykkeligvis bestod.

Fordi skiltet var så synligt i gadebilledet, blev det et uhyre vigtigt element i at højne kvaliteten af jordemødrenes arbejde gennem at synliggøre, hvor de boede. Hvis det rygtedes, at man ikke kunne stole på skiltet, risikerede myndighederne, at borgerne mistede tilliden til skiltet og derfor ikke var omhyggelige med, hvem de henvendte sig til som fødselshjælper. I 1785 annoncerede en fortørnet jordemoder fra Borgergade 188, madam Abel, i Adresseavisen, at nogle personer havde spredt ondsindede rygter om, at hun havde mistet sin beskikkelse, så hun ville gøre opmærksom på, at det intet havde på sig, hvilket enhver da også kunne se, da hun stadig havde sit skilt hængende ved sin bolig.¹⁵ At hun turde offentliggøre sin status af hensyn til sit renommé og sit udkomme viser vel, at hun er retmæssigt beskikket.¹⁶

Løn og forbedringer

I 1723 var der premiere på Ludvig Holbergs komedie Barselstuen på teatret i Lille Grønnegade. Komedien foregår i et hjem, hvortil jordemoderen er blevet tilkaldt til assistance, og nu er fødslen vel overstået. Da den nybagte far bliver afkrævet betaling for ydelsen, kvier han sig ved prisen for, som han bemærker, er jordemoderen ikke engang en af de fornemme, hvad han så mente med det. For at gøde jorden prøvede hun at smigre faderen ved at bemærke, at barnet lignede ham. Husets herre ræsonnerer meget fornuftigt, at fik hun ikke sin betaling, kom hun vel ikke næste gang. Jordemoderen kunne have samme overvejelse, for var hun for dyr, ville familien for fremtiden måske søge en anden jordemoder. Ud over løn til jordemoderen kom der efterfølgende to mark for jordemoderens transport, og her løber temperamentet af med faderen, da han vrisser, om "ikke den mær kan gå, lige



Det meget smukke jordemoderskilt fra 1785 har tilhørt Katrine Marie Povlsen, der var jorde-moder i Glostrup fra 1785 til sin død i 1807, ca. 57 år gammel. Muligvis hed hun Lassen indtil hun ca. 1777 giftede sig med en styrmand Matzen, med hvem hun fik to døtre. I 1785 var hun enke, og giftede sig nu i Holmens Kirke med matros Poul Poulsen. Parret bosatte sig i Glostrup, hvor hun må have aflagt ed og fået sin beskikkelse. Hun har efter alt at dømme ikke gennemgået uddannelsen på Fødselsstiftelsen. Der kom tre børn til, inden hun atter blev enke. I 1801 boede hun hos sin datter. Nationalmuseet.

som han selv gør”. Hvis vi ser bort fra den sure far, så har vi her et billede på de fleste jordemødres arbejdsplads nemlig de fødendes boliger, hvad enten det var palæer, store lejligheder eller et ydmygt kammer. Det kunne ifølge Holberg være svært at få betalingen hevet ud af en om end lykkelig så vrangvillig, nybagt far, og reglerne var da også løse, for jordemødrene måtte tilsyneladende endnu selv vurdere, hvad hver enkelt familie kunne betale og altid yde en fattig kvinde gratis hjælp, der dog efterfølgende kunne refunderes af den offentlige kasse.

For købstæderne og landområderne i Danmark-Norge blev der i 1810 oprettet en distriktsordning for jordemodervæsenet beskrevet i “Reglement for Jordemodervæsenets Indretning og Bestyrelse i begge Riger, København undtagen”. Ordningen var inspireret af de distrikter, som landets embedslæger var inddelt i. For den nyudnævnte distriktsjordemoder kom der bestemmelser om bolig, goder og løn, og de lokale myndigheder blev herefter påbudt at sørge for ordnede forhold for jordemødrene. I enhver købstad skulle der ansættes mindst en jordemoder med fast årlig løn, der blev sat til 50 rigsdaler. Derudover kom nogle materielle ydelser og en fri bolig.

København var ikke omfattet af denne distriktsordning, men byen var siden 1799 inddelt kvartervist i 12 fattigdistrikter, som også blev fordelt mellem jordemødre, der meget nærliggende i vejviserne såvel som i forskellige notater blev kaldt distriktsjordemødre. De andre beskikkede jordemødre blev ligeledes inddelt i de københavnske kvarterer. Jordemødrene var beskikkede af Magistraten, men fungerede hovedsageligt som privatpraktiserende, de står da heller ikke på fattigvæsenets lønningsliste.

En sådan såkaldt distriktsjordemoder, der levede op til det særlige ansvar, der hvilede på hende, boede i 1828 i Adelgade nr. 292. En vægter og en pige havde ved 4-5-tiden om morgenen den 18. juni forgæves forsøgt at få fat i en af de lokale jordemødre til en kvinde, der var kommet i barnsnød midt i Gothersgade. Men distriktsjordemoder madam Buchardt ankom i fuld fart, mens hun ordnede sit tøj, da hun var blevet vækket ved vægterens råb. Historien blev fortalt af et vidne i avisen “Politivennen” for at hylde denne “vakre kone”, som anmelderen skrev. Jordemoderen var 43-årige Christiane Buchardt, der i 1828 havde været jordemoder i 11 år. Hun var gift med kattuntrykker og bomuldsvæver Gottlieb Buchardt og mor til i hvert fald tre børn. Hendes distriktsområder var i 5. og 10. fattigdistrikt, der omfattede området fra Købmagergade til Nyhavn og videre til Kastellet ad Amaliegade.

Mange jordemødre beholdt deres bolig i ganske lang tid. Det var praktisk at være kendt på adressen af hensyn til "kunderne". Desuden fremgik jordemoderens adresse som nævnt tit af Københavns Vejviser, så de flytninger, der var hyppige for de fleste indbyggere, skete ikke så ofte for jordemødrene. Et eksempel er Marie (eller Margaretha) Kirstine Lundberg, der bestod sin eksamen helt tilbage i 1761. Da var hun gift med kandestøber Erich Lundberg, og de slog sig ned på Kultorvet 77, hvor de ifølge vejviseren boede i 1770. De havde fået en søn i 1756, Carl Peter. Desværre døde Erich Lundberg i 1782, og der var nu et ledigt, attraktivt kandestøberværksted til salg. Derfor giftede jordemoder Lundberg sig i august 1784 med Hans Michelsen Sperling, der også var kandestøber, og havde fået borgerskab i 1782. Jordemoderen kunne herefter blive boende og måske med sit skilt inspirere den lille pige, der boede i stuen, nemlig brændevinsbrænder Pedersens datter, Bolette Elisabeth, der selv blev jordemoder i 1813.

Borgernes syn på jordemødrene

Når Margrethe Rasmus Datter og alle de andre kvinder ikke bare kunne ned-sætte sig som jordemødre handlede det overordnet om to forhold, nemlig at jordemødrene skulle repræsentere en faglighed, baseret på lægevidenskabelig viden og ikke overtro, og at borgerne trygt kunne stole på myndighedernes autorisationer og kongens forordninger.

Tillid var der i 1798-99 til madam Holm, som for nylig havde hjulpet et barn til verden. Det var hende, man hentede, da en meget bekymret og omsorgsfuld mor var kommet til at pakke sin nyfødte lidt for godt ind, så der opstod fare for kvælning. Efter at moderen var gået i panik, tænkte hun i sin kvide først og fremmest på den gode kone, som havde hjulpet ved barnets fødsel. Hun blev straks hentet, og det lykkedes for hende at bringe den lille tilbage til livet. I familien blev hun altid siden omtalt rosende for sine medicinske kundskaber og kloge forholdsregler. Det lille barn overlevede og har senere fået fortalt historien under sin opvækst.¹⁷ Han hed Thomas Overskou og var bl.a. teaterhistoriker.

Et kig i tidsskriftet "Politivennen" i november 1802 giver ligeledes en fornemmelse af den menige borgers syn på jordemødrene, for her omtaler en borger stadens jordemødre som agtværdige for deres kundskaber og duelighed.

Det er dog så kun optakten til en opfordring om, at kvarterets jordemødre indgik en aftale om ikke alle at gå i Det kongelige Teater på samme tid. De jordemødre, der gik i teatret i 1825 for at se Heibergs vaudeville "Et eventyr i Rosenborg Have", morede sig måske over en jordemoder, der oplyser, at mange er lige så bange for jordemødre som for skorstensfejere.

Som en del af den ønskede kontrol, førte myndighederne løbende oversigter over stadens jordemødre og hvor de boede; nogle oversigter er endvidere udstyret med kommentarer om den pågældende jordemoder. Listerne kan være ført af en ansat på rådhuset, andre måske af politiet og enkelte er ført af den pågældende distriktsjordemoder. Dette kildemateriale befinder sig i dag i Den Kongelige Fødsels- og Plejestiftelses arkiv i Rigsarkivet. En af fortegnelserne er udateret men stammer fra perioden 1835 til 1842, og her er anført interessante kommentarer om enkelte af jordemødrene. Hvor kom så den bagved liggende viden fra? Den kunne komme fra en læge. Noteret ved Margrethe Lohmann fra Skt. Anna Vestre Kvarter står der nemlig, at man har en mistanke til hende, idet en læge har oplyst til skribenten, at han tror, at denne jordemoder ikke er utilbøjelig til at fordrive fostre.¹⁸ Hun var i 1838 distriktsjordemoder i to distrikter, men blev også med kommentaren betegnet som et såkaldt "fordægtigt fruentimmer", som er det udtryk der oftest blev brugt om de kvinder, hvortil der knyttede sig en mistænkelig adfærd.

Fordægtige fruentimmere

Retfærdigvis skal det siges, at kun syv ud af 123 jordemødre fik en bekymrende bemærkning knyttet til deres navne. En sådan bemærkning vedrørte især mistanke om kriminalitet, fosterfordrivelse, drikfældighed eller utugt.

Netop fra Den Kongelige Fødsels- og Plejestiftelses arkiv stammer en notits, der viser alvoren og viljen til kvalitetstjek af jordemødrene. Notitsen er sandsynligvis netop fra perioden 1835-42. De oplysninger, der står her kunne få konsekvenser for en jordemoder, men i første række var de tiltænkt at henlede og skærpe myndighedernes syn på en person. Frederikke Hemmensen nævnes bl.a., og om hende står der på en lille lap nogle oplysninger om hendes private forhold. Dels har man noteret sig, at hun bor sammen med arbejdsmand Christian Petersen uden at være gift, og dels er det bekymrende, at hendes datter, Petrine, har vedgået tyveri af et guldur fra en



“Jordemoderen præsenterer arvingen” er titlen på Wilhelm Marstrands tegning vel fra midten af 1800-tallet. Jordemoderen har svøbt den nyfødte, som hun skulle. Måske vil hun som det næste bede om sit honorar. Statens Museum for Kunst.

håndværkssvend. Petrine har som 14-årig fået ris for et tyveri, muligvis af det nævnte guldur. Som 20-årig fik hun desuden en dom på 20 rigsdaler for nok et tyveri. Derefter flyttede hun hjemmefra. I 1850 er unge Petrine imidlertid blevet gift, og hendes mor står stadig i Københavns vejviser som jordemoder. Forholdet til arbejdsmand Petersen har vist sig at være stabilt, for de boede stadig sammen. Frederikke Hemmensen stammede oprindeligt fra Aarhus og blev som ung gift med smedesvend Peter Hemmensen. I 1819 var parret kun hhv. 18 og 20 år, men blev alligevel forældre til en pige, nemlig Petrine; senere kom flere børn til. Peter Hemmensen døde imidlertid i 1829, 28 år gammel af delirium tremens på Frederiks Hospital, så alkohol har været familiens triste ledsager. Som enke blev Frederikke Hemmensen i

1832 jordemoder. Hun blev ved sin eksamen fremhævet som en af de bedste, og tilsyneladende var der da heller ingen restriktioner, der ramte hende.¹⁹ Hun er noteret som jordemoder helt frem til 1852.

Der er dog flere eksempler på, at familiemedlemmers forhold var med til at sætte spørgsmålstejn ved, om myndighederne kunne have tiltro til en jordemoder. Louise Wilhelmine Behrend, der var født ca. 1796 med efternavnet Knoph, var gift med bagersvend Frederik Behrend. Hun havde bestået sin eksamen 30. oktober 1823 med udmærkelsen "god". Parret boede i Teglgårdstræde nr. 189 i stuen (nuværende nr. 7), men i 1838 er der noteret på en lille seddel, at manden i 1821 er dømt for at have franarret en kone nogle penge. Han havde dog senere fået oprejsning i denne sag, men netop i 1838 har en madam Andersen anklaget ham for at have stjålet hendes sypose, der indeholdt 5 rigsdaler. Det gav anledning til en stor sag ved 2. Politikammer, men på trods af den bekymring, som myndighederne udtrykte i små kommentarer, stod Louise Behrend dog stadig i Københavns Vejviser i 1870 som enke og jordemoder i en alder af 76 år.

Et andet forhold var, at hverken myndighedernes eller borgernes tillid kunne holde til, at der boede eller opholdt sig løsagtige kvinder hos en jordemoder. I forbindelse med en af de tidligere omtalte lister over stadens jordemødre er der tilknyttet et notat, hvor det nævnes, at jordemoderen Jacobine Cantor undertiden havde løsagtige fruentimmer boende.²⁰ Hun var jordemoder fra 1829 til 1840, hvor hun døde. Heller ikke hun blev ramt af straf.

Ane Marie Clementsen, Rosengade, nævnes også specifikt. Hun var gift med slagtersvend Peter Clementsen og fik sin eksamen i 1826, hvor hun var 29 år. Efter sigende skulle hun have løsagtige fruentimmer til huse hos sig og i øvrigt være drikfældig. Hun betegnes generelt som et fordægtigt fruentimmer, men stod stadig som jordemoder i vejviseren frem til 1839.

Tiggeri og tyveri gav en 60-årig jordemoder, der var enke, to års straffearbejde.²¹ Årsagen til, at det kunne gå så galt var, at hun havde mistet sin arbejdsevne på grund af et stift håndled og krogede fingre.

De fleste borgere skulle have tillid til, at jordemoderen kunne hjælpe den fødende problemfrit gennem en forventet fødsel. Men andre havde et akut behov for det modsatte, netop at få forhindret en børnefødsel. De ønskede med andre ord hjælp til en abort. Flere jordemødre er helt sikkert blevet bedt om at udføre dette indgreb af en fortvivlet og desperat kvinde. De københavnske

jordemødre boede ofte selv midt i fattige kvarterer og kendte udmærket til kvindernes situation. Nogle har ikke kunnet få over deres hjerte at afslå på trods af forbuddet, mens andre måske skelede til en kærkommen ekstrasfortjeneste. Mistanken om at fordrive fostre var derfor endnu et og meget mere alvorligt emne, der blev berørt i forbindelse med jordemødrenes navne.

Om Ellen Christine Kragh, der er født ca. 1790 i nærheden af Vordingborg ved man, at hun blev jordemoder i 1830, hvor hun var gift med styrmand Hans Peter Rask, hvorfor hun ofte er noteret som madam Rask. I ægteskabet kom der i alt fald tre børn. I 1835 og i 1838 er der udarbejdet bekymringsnotater om hende. I 1820'erne boede parret i Sankt Peders Stræde, men i 1835 boede hun i Vognmagergade nr. 70 sammen med en skomagersvend, Johan Klingenberg. Det gav anledning til to forhold, der bekymrede myndighederne. Den ene er, at hun på det tidspunkt boede sammen med en mand uden at være gift. Det andet og langt mere alvorlige var, at hun et par gange har været frugtsommelig med skomagersvenden, men har fået foretaget aborter begge gange, hvilket var ulovligt. I årene mellem de to nævnte årstal vides det, at hun også selv har udført aborter helt konkret på en kvinde, der hed Maren Salling boende Teglgårdstræde nr. 189 i baghuset. En anden person, der var blevet betjent af madam Rask, skulle være en enke, der stod for at skulle giftes med en skomager. Man vidste desuden, at jordemoder Rask havde anskaffet sig et sølvinstrument, som hun meget omhyggeligt skilte ad efter brug. Ved folketællingen i 1840 er der imidlertid sket en ændring i hendes liv, idet hun nu er blevet gift med den kun 25-årige stolemagersvend Hans P. Stangerup. Tre år endnu figurerer hun som jordemoder i Københavns Vejviser på trods af den stærke mistanke mod hende, men så faldt hammeren. Hun fik en livstidsdom til ophold i Christianshavns Tugthus, hvor hun blev, til hun døde den 4. december 1856. Dommen var begrundet i, at hun havde fordrevet fostre på flere frugtsommelige kvinder. Ægteparret blev naturligvis separeret, og Stangerup giftede sig snart efter igen.

Sammen med hende sad i 1845 to andre jordemødre, der begge var dømt for at fordrive fostre. 45-årige Ulrikke Louise Andersdatter fik sin dom i 1844 og døde i tugthuset i 1850. 60-årige Christiane Petrea Nielsen fik sin dom i 1837 og døde i tugthuset i 1852.

I en mere oplyst sag er der indkaldt vidner, hvis udsagn både taler for og imod jordemoderens lovlydighed.²² Sagen vedrører jordemoder Mette Kathrine Andersen, der var gift med snedkersvend Christian Nielsen. De blev

gift i 1821 og boede omkring 1830 på Ulfeldts Plads nr. 102, 2. sal (nuværende Gråbrødretorv 19). Mette Kathrine fik sin jordemodereksamen i 1827, men er ikke fremhævet som en af de bedste, Hun stod dog på den liste over stadens jordemødre, der er udfærdiget ca. 1838, men på et vedlagt notat var der knyttet en kommentar til hende, hvor der kort og godt stod, at hendes forhold var en del fordægtige. To unge kvinder, den 19-årige Antonette Frederikke Christiane Hansen og Caroline Sophie Thül på 27 år havde i begyndelsen af 1830'erne afgivet vidneudsagn i en ubehagelig sag, hvor de kunne oplyse, at snedkersvend Nielsen daglig tillod unge fruentimmer mod betaling at have utugtig omgang med mandfolk i sit hus.²³ Hvor de to unge kvinder havde deres viden fra, kan vi ikke vide. Måske var de tjenestepiger i området, måske videregav de et lokalt rygte, eller måske havde de selv benyttet snedkersvendens tilbud.²⁴ Nielsens hustru, der jo var jordemoder, havde ifølge vidnerne i et enkelt tilfælde fordrevet et foster på en pige ved navn Rasine Andersen, der dog ikke var en tilfældig pige, for hun var Mettes yngre søster. Efter de to vidners udsagn var Rasine åbenbart kommet i en knibe, idet hun skulle giftes med en sømand boende i Adelgade. Uheldigvis ventede hun nu et barn med en anden, som efter Caroline og Antonettes oplysning var en oppasser måske fra Silkegade. De to henviste ydermere til tobakshandler Schiødts kone i Teglårdstræde 196 (nu nr. 14) for flere oplysninger om det ægteskab. Efter vidnernes udsagn blev det nyfødte barn, efter sigende et fuldbåret drengebarn, lagt i en æske, hvorefter jordemoderen bragte det ud til Assistens Kirkegård, hvor en graverkarl lagde det i jorden.

Den nævnte enke, Schiødt, kunne oplyse at hun omkring nytår i 1833 havde logeret hos jordemoderen. Samtidig lå dennes søster, Rasine Andersen, i kammeret ved siden af "og vandede sig". Morgenen efter fik hun at vide, at Rasine havde aborteret, og hun så endog det 3-4 måneder gamle foster liggende på en tintallerken. Madam Schiødt var sikker på, at jordemoderen ikke havde anvendt midler til fosterfordrivelse, fordi hun kunne høre, at jordemoderen blev meget bestyrtet, da hun erfarede, at Rasine havde veer. Madam Schiødt bekræftede, at fosteret blev bragt til kirkegården i en æske. Hvilket ærinde madam Schiødt så havde for at overnatte hos jordemoderen, har man åbenbart ikke spurgt ind til.²⁵

Jordemoder Andersen fik i 1844 en dom på to år i forbedringshuset, dog alene baseret på at hun har tilladt personer af forskelligt køn at opholde sig hos hende for at fordrive utugt.

Margrethe Rasmus Datters eksamensresultat

Fire af Jordemoderkommissionens medlemmer havde den 22. april 1807 som nævnt i begyndelsen af artiklen underkastet Margrethe Rasmus Datter en grundig eksamination. Først blev hun udspurgt mundtligt om sin faglige viden, senere fik hun til opgave at undersøge nogle af de fødende kvinder, der lå på Fødselsstiftelsen, og til sidst fik hun lejlighed til at betjene en kvinde ved dennes fødsel. Det blev bemærket, at det dog foregik under behørig overvågning af lægerne. Mon ikke Margrethe har haft eksamensfeber ved den begivenhed?

Sylvester Saxtorph har som tidligere nævnt skriftligt formuleret lægernes samlede vurdering. Foruden ham selv drejede det sig om professor F. L. Bang, professor F.C. Winsløw og stadfysicus Poul Scheel. De noterede sig, at hendes svar viste, at hun ikke var ganske ukyndig. Et træk, de også bemærkede, var at Margrethe ved sin praksis over en periode af 30 år har lært sig selv en masse "håndgreb" i forbindelse med fødsler, og at vurderingen var, at nogle af dem i yderste tilfælde kunne være til skade for barselskone eller barnet. Saxtorphs vurdering var, at hun arbejdede roligt, men dog ikke udviste nok forsigtighed, hvilket han henførte til hendes manglende kundskaber. Det blev endvidere bemærket, at hendes arme og hænder rystede. Hun havde over for kollegiet oplyst at være 56 år. Ved folketællingen i 1801 havde hun da opgivet at være 58 år, så i virkeligheden kunne hun være over 60 år. Lægerne mente således ikke at kunne tage ansvar for at lade hende beskikke som jordemoder. Men de ville åbenbart ikke helt fratage hende hendes levebrød, så de bestemte, at hun kunne tilkaldes i de tilfælde, hvor man ikke kunne skaffe en beskikket jordemoder, og hvor der var tale om en ukompliceret og normal fødsel.

Så sent som i 1811 har Margrethe fungeret som praktiserende jordemoder. Hun mødte, som hun skulle, hos præsten for at informere om, at Bodil Hans Datter var nedkommet med en dødfødt pige. Barnets far, Peder Olsen, og de tilstedeværende koner, Ane Cathrine Ols Datter og Ane Anders Datter bevidnede over for præsten, at alt var gået rigtigt for sig, og at man ikke kunne klandre Margrethe for betjeningen.²⁶

Den 21. oktober 1800 havde Kommissionen været samlet i en lignende sag for at afprøve Christina Dorothea Bauers kundskaber som jordemoder. Hun havde i lighed med Margrethe Rasmus Datter anmodet om at blive godkendt



Johan Sylvester Saxtorph blev født i 1772 som søn af lægen Matthias Saxtorph. Efter endt kirurgisk eksamen i 1792 fungerede han som faderens assistent ved Jordemoderskolen på Fødselsstiftelsen. Senere tog han tillige en medicinsk eksamen og skrev doktorafhandling om instrumenter i forbindelse med fødselsvidenskaben. Efter en længere studietur i udlandet blev han professor i kirurgi og fødselsvidenskab, og i 1800 overtog Sylvester Saxtorph stillingen som overfødselslæge. Fra 1803 var han medlem af Sundhedskollegiet. C.A. Jensens portræt er fra 1840, der også blev Saxtorphs dødsår. Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg Slot.

og få beskikkelse som jordemoder i Gentofte og Lyngby, hvor hun ønskede at få ret til at udhænge skilt. Hun havde fremlagt attest på, at hun havde fungeret som jordemoder i Holsten, og hun kunne oplyse, at hun havde lært videnskaben i Altona hos professor Nessler, der var velkendt, idet han var uddannet

i København først som kirurg og siden som eksamineret fødselslæge i 1756. Han var gift med Inge Pedersens datter, og de havde sammen oprettet en jordemoderskole i Altona. Han var altså blevet uddannet i den periode, hvor Det frie Jordemoderhus var i funktion. Det blev professor Saxtorph, der fik opgaven at præsentere hende for en række faglige spørgsmål.

Den 26. oktober 1800 fik Christine Bauer det svar, at Kommissionen ikke kunne meddele hende den ansøgte tilladelse, da hendes kundskaber efter den aflagte prøve ikke svarede til dem, som kommissionen krævede af de jordemødre, der var uddannet ved Den Kongelige Fødselsstiftelse her i København.

Her var altså to kvinder, der begge fik afslag på deres ansøgninger, men der blev dog også givet tilladelser. I 1814 havde Ane Marie Jens Datter ansøgt om at indstille sig til eksamen, skønt hun ikke var uddannet på Fødselsstiftelsen. Hun havde praktiseret som jordemoder i 20-21 år i Nørrejylland, havde anbefaling fra flere sognemænd og oplyste, at hun flittigt havde læst i en lærebog med titlen "Dr. Wichmanns lærebog for jordemødre."²⁷ Kommissionen bedømte hende efter eksamen som duelig, idet hun både kunne redegøre for naturlige og farlige fødsler, og tillige gjorde vel rede for, hvad hun havde læst samt havde foretaget en tilfredsstillende demonstration på det såkaldte fantom. Kommissionen ville give hende en attestation og tillade at hun kunne praktisere i et jordemoderdistrikt. Forinden udfærdigelsen af attesten krævede Kommissionens medlemmer dog, at hun fik prøvet sine færdigheder hos nogle af de fødende på Fødselsstiftelsen.²⁸

Jordemoderkommissionen tog efter alt at dømme sin opgave meget alvorligt og gjorde sig umage med i hvert enkelt tilfælde at foretage en seriøs og retfærdig afgørelse.

Afslutning

1700-tallets slutning var kendetegnet af mange samfundsmæssige forandringer ikke mindst landboreformerne, men også andre ændringer stillede store krav til borgernes evne til mentalt og fysisk at omstille sig. Oplysningstiden understøttede en tro på forandring, forbedring og fornyelse båret af fornuft og fakta. Til gavn for samfundet ønskede man at uddanne nyttige borgere på et fundament af viden frem for tro, overtro og guds frygt.²⁹

I det lys er det meningsfuldt at se, at kvinder for første gang kunne gennemgå en offentlig uddannelse, stå i lære og efterfølgende erhverve et eksamensbevis og blive beskikkede i et embede. Derfor kan jordemoderfaget med rette kaldes "kvindens ældste erhverv", som ikke bare er et erhverv, men et embede baseret på så fine begreber som jordemoderkunsten eller -videnskaben.

Det betyder naturligvis ikke, at det er kvinders første arbejde, for det er efterhånden almen viden, at kvinder altid har arbejdet, men de gifte kvinders arbejde har især været opgaver, der gav et nødvendigt tilskud til familiens økonomi i form af syning, rengøring, vask, udbringning og salg af varer eller udlejning af f.eks. linned. Enkelte videreførte som enker deres praksis, var lærerinder, skræddere eller ernærede sig som marskandisere. Ingen af disse beskæftigelser er imidlertid baseret på en egentlig uddannelse. Selvom kvinderne var kompetente, var de dog ufaglærte.

Men jordemoderfaget var imidlertid ikke et helt tilfældigt kvindefag, for det var et traditionelt kvindeområde, hvorfra mænd var udelukkede med mindre de som læger havde en funktion. Derved peger faget bagud som en videreførelse af traditionelle kulturelle forhold, men peger også fremad til samfundets nye og specifikke krav til faglige kompetencer. Det samme gjaldt for kirurgerne, hvis funktion tidligere var varetaget af barbererne. I modsætning til disse to grupper stilledes der ingen krav til de vågekoner, opvartningskoner og dagkoner, der var knyttet til hospitalet og stiftelsen. Ud over at jordemødrene skulle kunne bestå en eksamen, blev der indirekte stillet en række andre krav f.eks. til læse- og skrivekyndighed, til at kunne koncentrere sig om at modtage læring i form af vejledning eller forelæsninger og til at være disciplinerede mødedeltagere, når Jordemoderkommissionen indkaldte. Socialt tilhørte kvinderne oprindelig den jævne del af befolkningen. Hvor en ægtemand med stillingsbetegnelse er nævnt i jordemoderprotokollen for de københavnske kvinders vedkommende, er der typisk tale om en håndværkssvend eller arbejdsmand, men ægteskabet var ikke altid en tryk og sikker havn. En del af de kvinder, vi har mødt, var i et problematisk ægteskab med druk eller kriminalitet. En del mistede tidligt deres mand, så jordemodererhvervet var en økonomisk helgardering. Foreløbig var kvinde-kønnet en barriere for videre uddannelse, men de, der blev uddannet som jordemødre, må have oplevet en økonomisk og faglig selvstændighed.

1. Rigsarkivet, Danmarks Jordemoderskole, København, Protokol, 1739-1982, 179.
2. Rigsarkivet, Danmarks Jordemoderskole, København, Protokol, 1739-1982, 9.
3. Rigsarkivet. Eksamensprotokol over jordemodereksamen 1807-1814, 6-7.
4. Et pund rugbrød kostede i 1740'erne 2 skilling.
5. Helen Cliff: De forbudte planter i fødselshjælpen, Folk og Kultur, *Årbog for Dansk Ethnologi og Folkemindevidenskab* 1997, 52.
6. Jan Ingemann Sørensen: Det københavnske barberlav 1501 – 1862, *Historiske Meddelelser om København* 1998, 184.
7. De fattiges Konventhus eller Silkehuset var et hospital eller en "lemmestiftelse" under fattigvæsenet. Beslutningen i 1765 om at opføre Almindelig Hospital var bl.a. for at erstatte konventhuset. Der boede en overforstander og en husvært. Direktionen bestod af biskoppen, den øverste teologiske professor, de to øverste borgmestre. Huset blev solgt i 1769.
8. Gordon Norrie: *Danmarks Jordemødre*, 1935, 52 – 53.
9. A. Stadfeldt: *Kjøbenhavns Fødselsstiftelse som Humanitets- og Undervisnings-Anstalt, Kjøbenhavn*, 1887, 16.
10. *Københavns Vejviser*, 1785, 90 – 91.
11. Rigsarkivet, Danmarks Jordemoderskole, København, Protokol, 1739-1982, 143.
12. *Københavns Politiske Vejviser*, 1770, 132-134.
13. Iflg. Ordnet.dk: Håndværker der fremstiller guldtråde, galloner o.l.
14. Se billedtekst s. 133.
15. *Kjøbenhavns Kongelig alene privilegerede Adresse-Contoirs Efterretninger*, 22. marts 1785.
16. Københavns Stadsarkiv, Kommunale Bestillingsmænd 1700-1857, Marie Abel fik oprindelig sin autorisation i 1782.
17. Th. Overskou: Af mit liv og min tid 1798-1818, udgivet af Robert Neiiendam 1961, 18.
18. Rigsarkivet. Den Kongelige Fødsels- og Plejestiftelses arkiv. Fortegnelse over de Fruentimmer, der paa Skemaet findes anførte som jordemødre.
19. Rigsarkivet. Danmarks Jordemoderskole, København, Protokol, 1739-1982, 179, 255-56.
20. Rigsarkivet, Fødsels- og Plejestiftelsen, 1835-1842, Fortegn. jordemødre her af staden, Notitser til Fortegnelsen over de her i Staden værende Jordemødre, ad nr. 21.
21. Rigsarkivet. Christianshavns Straffeanstalt. Protokol over kvindefanger 1851-55. Dom nr. 234/1851. Forbedringshusfange nr. 77, 28.
22. Rigsarkivet. Den kongelige Fødsels- og Plejestiftelse. Fortegnelse over jordemødre her af staden med notitser (1835-1842). Der er sandsynligvis ikke tale om en politisag.
23. Caroline Thül var født i Fåborg i 1806, ernærede sig som tjenestepige og var i 1840 indlagt på Almindelig Hospital.
24. Antonette Hansen blev senere fabriksarbejder og arbejdede på Ladegården.
25. Rigsarkivet. Den kongelige Fødsels- og Plejestiftelse. Fortegnelse over jordemødre her af staden med notitser (1835-1842). Der er sandsynligvis ikke tale om en politisag.
26. Rigsarkivet. Enesteministerialbog, Skt. Miksels Sogn, 31. juli 1811, opslag 393.
27. Dr. Bertel Wichmann blev beskikket som assessor under Jordemoderkommissionen i 1750 og er forfatter til en lærebog for jordemødre.
28. Rigsarkivet. Danmarks Jordemoderskole, København, Protokol, 1739-1982, 199.
29. Christian Larsen, Erik Nørr og Pernille Sonne: *Dansk skolehistorie 2, Da skolen tog form 1780-1850*. 2003, 119.

Det høie Liig

Et ligtog før voldenes fald – eller hvorledes arveprins Frederik kom gennem Vesterport

■ Af Nils Kristian Zeeberg

En begravelse kan føre meget med sig, men når det drejer sig om en kongelig person, kan det have indvirkninger på de mest uventede måder. Her fremhæves nogle forhold omkring arveprins Frederiks begravelse i 1806.

At læse andre folks breve anses normalt som upassende, men når de foreligger i trykt form udgivet som en bog: *Breve fra og til Hans Christian Ørsted*, kan det nok forsvares. I forbindelse med forberedelserne til 200-års festen for H.C. Ørsteds publicering på latin af *Forsøg over den elektriske Vexelkamps Indvirkning paa Magnetnaalen* den 20. juli 1820 gennemlæste jeg denne brevsamlings godt 600 sider, og et brev fra H.C. Ørsted til vennen Adam Oehlenschläger, dateret København, den 28. December 1805, kan nok interessere denne årbogs læsere – at 200 års festen blev noget afdæmpet af Covid-19 restriktionerne, er så en anden sag.

Efter forskellige indforståede bemærkninger om Adam Oehlenschlägers forfatterskab og udgivelser, fortsætter H.C. Ørsted ... *Lehmann er paa en Reise til Kiel, for at have Opsigt med et Magazin af danske Fabrikater, som skal være der under Omslaget*. Det var Martin Christian Gottlieb Lehmann, assessor ved Økonomi- og Kommercekollegiet, født i Holsten, og Omslaget var et middelalderligt pengemarked i Kiel, der frem til 1912 afholdtes hvert år fra Helligtrekongers Dag til 14. januar, og hvor der udlåntes, og låntes, penge af alle interesserede fra Danmark, hertugdømmerne, Hamborg og Lübeck. Og Omslaget var samtidig et marked, hvor man kunne præsentere sine varer. Martin Lehmann hørte til kredsen omkring Ørsted og Oehlenschläger, han blev far til den nationalliberale politiker Orla Lehmann, og i 1811 indførte

han den holstenske skik med juletræet. Ørsted afslutter beretningen om Lehmann ... *Han har ligget over 14 Dage paa Paketbaaden i Sigte af Kjøbenhavn. Han bliver borte i adskillige Maaneder* – og derefter følger så årsagen til denne artikel:

*Vor største Mærkværdighed er, at nu, da Arveprindsen er død, og Ligvognen ikke kan komme ud ad Vesterport, graves denne dybere, for siden igien at udfyldes, saasnart Ligfærden er forbi. Denne Operation koster 3000 Rd. Saaledes at forandre Porten efter Vognen er uden Tvivl en fri Efterligning af en eller anden af Schildbürgernes vise Foranstaltninger.*¹

Herefter fortsætter brevet med omtale bl.a. af Ørsteds forelæsninger, disse er stærkt besøgt, og ... *Forelæsningerne besøges ogsaa af fem, sex Damer.* Brevet er underskrevet *Din inderlig hengivne H.C. Ørsted.* – “Schildbürgernes vise Foranstaltninger”, som H.C. Ørsted nævner, er det tyske modstykke, måske ligefrem inspirationen, til vore beretninger om molboernes mere eller mindre gennemtænkte handlinger. Udtrykket på tysk er kendt siden 1500-tallet.

Arveprinsen

Den afdøde prins var arveprins Frederik, Christian VII's halvbror. Frederik V var far til dem begge, men Christian VII's mor, dronning Louise af Storbritannien døde i 1751, da kronprins Christian blot var tre år gammel, hvorefter kongen, Frederik V, blev gift med Juliane Marie af Braunschweig-Wolfenbüttel, der i 1753 blev mor til prins Frederik. Ved Frederik V's død i 1766 blev kronprins Christian konge femten dage før han fyldte 17 år, og enkedronning Juliane Marie fik sin egen søn Frederik kørt i stilling som *arveprins*. Den unge konge Christian VII fik ikke lov at nyde ungkarlelivet længe, nok en gang fandt man i Storbritannien en passende ægtefælle i den 15-årige prinsesse Caroline Mathilda, kongens kusine og lillesøster til hans fætter, kong Georg III af Storbritannien, og brylluppet stod i London – ved stedfortræder. En anden broder til Caroline Mathilda, nu Caroline Mathilde, var stedfortræder I 1768 fødte Caroline Mathilde deres søn, den senere Frederik VI. Det var i begyndelsen af Struensee-tiden, og i foråret 1772 blev Caroline Mathilde, der også havde født en datter, eksileret uden sine



Arveprins Frederik tegnet af Terkel Kleve, 1776. Kleve skriver 'Det første Kaaber Stik efter Aca-demisk Kridt Maneer, opfunden i Kiøbenhavn', men teknikken var kendt i forvejen. I realiteten er metoden, Crayon-teknik, en mellemting mellem kobberstik og radering, udført med kridt. Den Kongelige Kobberstiksamling, Statens Museum for Kunst.

børn til Celle i Hannover, hvor hun døde allerede i 1775, blot 23 år gammel. I København regerede Christian VII, under stram styring af arveprins Frederiks tidligere lærer Ove Høegh-Guldberg, og ikke mindste hans sted-

mor Juliane Marie med sønnen Frederik, der beholdt titlen arveprins, som betegner den prins, der er den nærmeste tronfølger, næst efter regentens søn. Siden 1768 havde Danmark jo haft en *kronprins Frederik*. I 1784 trådte den unge kronprins Frederik i karakter, og overtog ved et kup landets styring som kronprinsregent, frem til han selv blev konge i 1808. Arveprins Frederik levede resten af sit liv som privatperson, gift med arveprinsesse Sophie Frederikke. Han huskes vist mest for at have taget faderskabet til den senere Christian VIII og hans søskende.

Arveprinsens død

Den 7de December 1805 havde Arveprinds Friderich . . . omskiftet det Timelige med det Evige, som Adresse-Comptoirets Efterretninger beskrev dødsfaldet, og herefter fulgte en udtømmende beretning om det videre forløb; Arveprinsen lå på lit de parade i fire dage og kunne beses dagligt fra klokken 12 til 2 om Middagen og fra 6 til 8 om Aftenen. Herefter blev arveprinsens legeme lagt i kisten, der de følgende to dage kunne besigtiges i de samme nævnte tidsrum. På Processions Dagen ... Løverdagen den 4. Januarii 1806, hvor kisten skulle føres til Roskilde Domkirke, beskriver Adresse-Comptoirets Efterretninger over fire hele spalter, hvem og hvor i processionen den enkelte skulle være. Allerede fredag 27. december 1805 havde De til Forsendelse med Posten allene Privilegerede Kiøbenhavnske Tidender denne meddelelse:

“Det Kongelige danske Cancellie har ved Skrivelser af Gaars og Dags Dato tilmeldt os, at Hans Kongelige Høihed Arveprinds Friderichs Liig-Procession er berammet at gaae for sig den 4de Januar næste Aar, samt at det, i Følge det desangaaende allernaadigst approberede Ceremoniel, af os maatte foranstaltes, at Husene her i Byen blive paa Processions-Dagen illuminerede som sædvanligt i de Gader, hvorigiennem det høie Liig passerer, nemlig: Amaliegaden, St. Annæ Plads, Bredgaden, Kongens Nyetorv, Østergade, Amager Torv, Hvimmelskaftet, Nyegade, Gammel Torv, igiennem Friderichsberggade og ud af Vester Port. Hvilket til vedkommende Beboeres Efterretning herved bekientgøres. Kiøbenhavns Raadstue den 24de Decbr. 1805”.

Processionen samledes på Amalienborg Slotsplads klokken 7 aften, og satte sig i bevægelse mod Vesterport i vintermørket klokken 8 aften – månen var fuld den nat!

Gennem Vesterport

I de ovenfor nævnte Kiøbenhavnske Tidender kunne københavnerne også læse:

“I Vesterport er Broelægningen sænket over en Alen ned for at give Høide nok til Udfarten med den Kongelige Liigvogn. Ballancerne af samme ports Befæstningsbroer imidlertid borttagne og paa Broerne er sat Siderækværk af Bræder. Broelægningen i Amaliegade og Vimmelskaftet er under Udbedring”.

– 1 dansk alen i 1806 var helt nøjagtigt 62,804 cm i nutidigt mål.

Rustvognen med påsat himmel var ganske enkelt for høj til at passere porten. Nu var det ikke første gang, at en afdød kongelig skulle føres fra København til Roskilde, så situationen måtte være kendt. I 1794 var arveprinsens gemalinde arveprinsesse Sophie Frederikkes ligtog kørt samme vej, uden at det har efterladt en fortælling som den aktuelle 1806-beretning. Hvorfor man valgte den meget høje transport med de problemer det gav, er der ikke fundet nogen forklaring på. Det var arkitekten Peter Meyn der stod for den helt nybyggede rustvogn med fading fading (vognbund) og himmel, der altså blev for høj til Vesterport!

Vi har ingen afbildninger af arveprinsens ligtog, men i Rigsarkivet findes en nøje beskrivelse fra 1805/06, altså tiden for ligtoget, men omhandlende den i 1794 også dengang nybyggede rustvogn, der blev anvendt ved arveprinsesse Sophie Frederikkes ligtog. Den beskrivelse er meget detaljeret: med himlen over kisten beklædt med sølvmor, klæde med indvævede sølvtråde, og vognen i det hele i øvrigt beklædt med sort fløjel og hvidt atlaskes – og guldindvirkede kvaster, galoner, frynser, rosetter og guldbroderede kroner. Til denne rustvogn hørte også to umalede kasser, i hvilke himlen og alle dekormaterialerne kunne forvares. Med til udstyret hørte også en buk med ruller af træ, hvorpå kisten kunne anbringes i vognen. Vognens bund var forhøjet med to sokler, også beklædt med sølvmor, kisten skulle kunne ses på færden til Roskilde! Man får let den tanke, at den høje rustvogn til arveprinsens ligtog ikke skulle se ud af mindre end arveprinsens. Ansvar for kørslen med ligvognen var af Overhofmarskallatet en uge efter dødsfaldet, 14. december 1805, pålagt Frederik Vilhelm Philip, hertug af Württemberg, en søn af den regerende hertug af Württemberg-Stuttgart, der siden 1779 havde gjort karriere i dansk militær tjeneste. Han havde et tæt og tillidsfuldt forhold til kronprins Frederik, og den 2. april 1801 blev han af kronprinsen



Godt nok 100 år før, men på Andreas Reinhardts stik (udsnit) fra 1707 af processionen ved Christian V's søn med sin officielle elskerinde Sophie Amalie Moth, Christian Gyldenløves ligfærd i 1703, ser vi hvordan en rustvogn på den tid kunne være af en vis størrelse. Forlægget til stikket er tegnet af den håndværksuddannede Gottfried Fuchs, der bl.a. konstruerede nogle brandsprøjter og var chef for Københavns brandkompagnier. Kobberstik Det Kongelige Bibliotek.

tillagt titlen guvernør i København, for det tilfælde at der skulle tilstøde kronprinsen noget. Senere i 1806 rejste hertugen hjem til Württemberg, hvor han fik embeder i den stat, der efter opløsningen af Det Hellige Tysk-Romerske Rige i 1806 nu var blevet til kongedømmet Württemberg.

Tallet, de 3.000 Rigsdaler, var nok et tal, der taltes om mand og mand imellem indenfor byens volde. Det har sikkert været et estimat, og ikke skudt helt ved siden af, men har omfattet flere og andre opgaver end uddybningen af Vesterports kørebane. Residensstaden Kjøbenhavn har afholdt ekstraordinære omkostninger til brolægning og illumination, og da Vesterport som byens øvrige porte og voldene hørte under Militæretaten, kan vi i et læg Ingeniørkorpsets regnskabsarkiv i Rigsarkivet, mærket Arveprins Frederiks



Vesterport blev fotograferet af Carl Anton Frantz Joseph Henschel forud for nedrivningen i 1857, her gengivet efter samtidigt albumin-aftryk. Manden med hat til højre er brugt som målestok – alenmålet på de Thuraus kobberstik, tab.IV, i Den danske Vitruvius, bd.1, 1746 er ikke brugeligt til fastsættelse af portens mål, ligesom portbuen er tegnet forkert – fotografiet er vort bedste grundlag for bestemmelse af portens mål. Det Kongelige Bibliotek.

Ligprocession læse, hvilke udgifter Ingeniørkorpset har afholdt.² Det var her-
tugen af Württemberg, der efter samråd med arkitekten Peter Meyn beslut-
tede, at der skulle graves af Vesterports kørebane. Der nævnes smede- og tøm-
merarbejde på de oplukkelige broer over voldgraven, opgravning i porten med
transporter af jord og sten frem og tilbage, brolægning, udkommanderede
fanger og opsyn med fangerne, tilkørsel af grus, begkranse mm. til illumina-

tion og opsætning af samme, blikkenslagerarbejde med opsætning af illuminationslamper med glas, afsluttende tømmerarbejde og murerarbejde etc. I alt noget over 1.200 Rd. Overhofmarskallatet betalte 575 Rd. og 14 skilling heraf. Arbejdet med tilbageførslen af Vesterport og portens omgivelser blev ikke trukket i langdrag, alle bilagene vedrørende arbejderne er dateret i januar 1806.

Hvor høj var Vesterport? På kobberstikket i Lauritz de Thurahs *Den danske Vitruvius*, 1746, bind I, planche IV, hvor porten er afbildet med målestok i alen, er bredden efter målestokken lige godt 6 alen svarende til 3,8 meter, og højden skulle være $7\frac{3}{4}$ alen svarende til 4,8 meter.

I 1857 – umiddelbart før porten blev revet ned – blev den fotograferet, og heraf ses det, at portbuen foroven afsluttes med en kurvehanksbue, mens den på et stik fra 1746 er rundbuet. Der ses også en mand stående til højre for porten. Antager vi, at han er 1,70 meter høj (det er over middelhøjde i 1857), får vi en højde på portåbningen på godt 4 m og en bredde på cirka $3\frac{1}{2}$ m, hvilket ikke er usædvanligt for fæstningsporte i 1660'erne. Selve portrummet opgives at have været godt $4\frac{1}{2}$ m i højden og $3\frac{3}{4}$ m bredt, disse mål er nok angivet til den lave side. Der har i portrummet været behov for plads til passerende fodgængere samt opsyn. Den brolagte kørebane har haft en oprunding med et toppunkt i midten med afløb til begge sider. Afviserstenene ved portenes hjørner har indskrænket bredden, men det betød ikke alverden, idet datidens vogne var væsentlig smallere end nutidens. Balancerne på befæstningsbroerne var kontravægtene til åbning af klapperne i fæstningsbroerne. De var placeret over vejbanen, og broerne blev stadigvæk lukket op om natten!

Til Roskilde

Vel gennem Vesterport og over voldgraven kørtes ad Vesterbro, den til dels stenbrolagte vej udenfor Vesterport, fra 1858 navngivet Vesterbrogade, og gennem Jernporten til Frederiksberg Allé, hvor processionen ophørte. De af de gående, der skulle følge kisten til Roskilde, steg til vogns, og ligtoget med et rytterkommando på 30 mand, flankeret af 24 staldfolk til hest med lygter og fakler, førtes videre ad Frederiksberg Allé og Pile Allé til Frederiksberg Bakke og Roskildevvej. De fire mil til Roskilde kørtes i løbet af natten ad den på den tid forholdsvis nye chausséede hovedlandevej fra 1768. *Aalborg Stifts kongelige allene privilegerede Jydske Efterretninger* kunne allerede



H.G.F. Holm, kendt som "Fattig-Holm", tegnede i 1838 det indre af Christian IVs endnu udekorede kapel i Roskilde Domkirke. Her ses i fjerneste venstre hjørne arveprins Frederiks (forrest) og hans gemalinde, arveprinsesse Sophie Frederikkes kister hensat, inden de senere flyttedes til Frederik Vs kapel – og endnu senere ned i krypten sammested. Nationalmuseet.

den 3. januar 1806 meddele planen: at der paa Processions-Dagen ikke ringes med Klokkerne om Middagen, men derimod om Aftenen Kl. 8, hvilken Ringning skal vedvare indtil Processionen er kommen uden for Byen – samt at der om Natten ringes med Klokkerne i alle de Kirker, hvor det Høie Lig kommer forbi, og det indtil Liget ei længere kan sees, ligesom og, at der paa den følgende Dag, om Morgen, ringes med Klokkerne i Roeskilde, fra den tid at Processionen der kan sees, og indtil det Høie Lig er bisat. Da der og samme Dags Formiddag skal ringes med alle Klokkerne i Kiøbenhavn, fra Kl. 10 til 11; saa skal

der og den næstfølgende 8de Januarii ringes med Klokkerne i Kiøbenhavn, een Time førend Orationen holdes paa Universitetet; hvorefter al videre Ringning for Hs. K. Høihed ophører. I Roskilde Domkirke forrettede Biskop Nicolai Balle bisættelsen. – Orationen blev afholdt i København på Universitetets Øverste Høresal, der var beliggende på første sal i Collegium Novum, oprindeligt opført af Christian IV i 1601, og genopført noget forhøjet efter branden i 1728. Bygningen blev helt ødelagt under bombardementet i 1807. Collegium Novum lå hvor nu Universitets hovedbygning forhal og festsal er placeret. Orationen var en højtidelig sørgetale på latin over arveprins Frederik, holdt af Hans Magnificence Hr. Professer og Doctor Hornemann, med sørgemusik af Hr. Kapelmester Kunzen, ordene af Hr. Dr. Frankenau.

I Roskilde Domkirke blev arveprins Frederiks kiste hensat i Christian IVs Kapel ved siden af hans i 1794 afdøde gemalinde, kapelsalen var i øvrigt tom. De fem kongelige kister der står der i dag, Christian IV, hans dronning Anna Cathrine af Brandenburg, hans søn Den udvalgte Prins Christian, og Christian IVs anden søn og efterfølger Frederik III og hans dronning Sophie Amalie af Braunschweig-Lüneburg, stod dengang i krypten under kapellet. I 1844 flyttedes kisterne med arveprins Frederik og arveprinsesse Sophie Frederikke til Frederik Vs Kapel, hvor de stod, indtil de 1912 blev sat ned i krypten under samme kapel. Begge kister, der er tegnet af Nicolai Abildgaard, blev istandsat i 1925.³

1. *Breve fra og til Hans Christian Ørsted*. Udgivne af Mathilde Ørsted. Første Samling. 1870, 188-190.

2. Det følgende bygger på Rigsarkivet: I 240.001 Ingeniørkorpsets danske arkiv, pakke 290-291, Kvartalsrapporter vedrørende Rigets Fæstninger, nævnes afgravningen og nedtagning af Roderne og Homejerne, trækkene til broklapperne og forskansningerne foran porten. Alt blev genetableret som det forhen havde været. I 240.004 Ingeniørkorpsets regnskabsarkiv, pakke 216, Kopiregninger 1801-1806 ligger et læg: Arveprins Frederiks Ligproces-

sion 1806, med en række enkeltposter. I Rigsarkivet ligger også reviderede regnskaber fra Staldetatens penge-, fourage- og inventarieskaber 1806-1807, hvor arveprinsessens ligvogn fra 1794 er beskrevet på pagina 206, Nr. 33. Endelig finder vi også i Rigsarkivet under Overhofmarskallatet: Sager vedrørende kongelige dødsfald, begravelser etc., en pakke 5 I.M.4. indeholdende ordrer og instrukser i forbindelse med arveprinsens ligtog.

3. *Danmarks Kirker, Københavns Amt, Roskilde Domkirke* bd. 3/III, 1518 og 1536; bd. 4/IV, 1941-1943.

Københavns færger og både i 400 år

■ Af Ole Mortensen

“Kan I ro en jolle, knægte?”, sagde bådudlejereren i Christianshavns Kanal, da jeg sammen med mine kammerater ville leje en båd en sommerdag i 1959. Vi var cyklet til kanalen fra Østerbro for at leje en robåd. Vi blev godkendt, og sandt var det, at vi kunne ro, for i Sejlklubben Øst havde vi lånt skipper Pilegårds jolle. Den gamle Marstalskipper fandt det helt naturligt at låne sin jolle til nogle drenge og derved lære dem at ro og færdes i havnen. På plads på rotoften i den lejede robåd greb to af os hver en åre, mens den tredje på agtertoften kommanderede os roere. Vi skulle nødtigt kvaje os for meget. Det gik helt godt, og det var spændende at komme rundt i kanalen. Her lå gamle galeaser og fiskekuttere, udtjente lastpramme og et fyrskib. Uden at vide af det, var vi drenge gået om bord i en gammel tradition, nemlig bådsejlads i Københavns havn.

Bådtyper og havnen

København var førhen Danmarks største havn, og den blev anløbet af mange skibe, men trafikken i havnen var desuden præget af småfartøjer. Bådene var alle af betydning for havn og by. Lad os se på disse små fartøjer, som ufortjent er blevet glemt i historien om havnen.

Sommetider bruges betegnelsen båd forkert. Man hører f.eks. folk sige: “Vi tog Bornholmerbåden fra København, da vi skulle på ferie”, men Bornholmerbåden, Ålborgbåden, Oslobåden og lignende er faktisk ikke både, men skibe. En båd er nemlig et lille fartøj. Man skelner mellem åbne både, halvdæksbåde og dæksbåde. Både var som regel af træ og klinkbyggede. Den danske klinkbyggede båd er i øvrigt for nylig blevet erklæret for UNESCO-

kulturarv og med god grund, for vi kan følge båden tilbage til folkevandrings-tiden med Nydambåden som et velbevaret eksempel. I tidens løb udvikledes forskellige brugstyper af både, som vi i det følgende vil kigge på. Overordnet set havde både kun årer og sejl til fremdrift, indtil nye fremdrivningsmidler kom til anvendelse. I 1880-erne kom dampbåde. De blev snart afløst af motorbåde, der længe benyttede petroleumsmotorer og derpå dieselmotorer. Afgørende for bådenes størrelse og udseende var deres funktion. I tilfældet havnens både spillede desuden havnens indretning og udvikling en afgørende rolle for brugen af både.

Prospekter af havnen i 1600-tallet

Skriftlige kilder om brugen af både i havnen omkring 1600 er knappe, men heldigvis har vi billeder, som kan fortælle os et og andet. Et af de første prospekter af Københavns havn er fra året 1587 og trykt i Georg Braun og Frans Hogenbergs kortværk "Civitates Orbis Terrarum" med beskrivelser og kobberstik af de vigtigste byer i datidens Europa, heriblandt København. Stikket viser byen og havnen set fra Amager. Københavns Slot og flere bygninger ses, og i kanalen ved ankersmedien, den senere Holmens Kirke, ses flere skibe. Nær Amager er andre skibe opankret. Interessant i denne sammenhæng er en båd med to roere og en styrmand. Den har kurs ind mod en bro, der strækker sig ud fra kysten. For enden af broen ses flere personer samt en vogn med heste forspændt. Den ukendte kobberstikker har lavet en sjusket og upræcis gengivelse af sceneriet, sikkert fordi forlægget har været utilstrækkeligt. Færgbroen, Amagerbro, er nævnt første gang i 1565, da kongen, Frederik den 2. faldt i vandet ved broen og var nær ved at drukne.¹ Formentlig var han besoffen efter en jagtudflugt på Amager. Broen er gengivet som en række store sten, hvor en figur hopper fra sten til sten, og man må undre sig over, hvordan vognen er kommet ud til brohovedet. Gengivelsen strider mod fysikkens love. Båden er også lemfældigt gengivet, men er et åbent klinkbygget rofartøj. Så meget kan man imidlertid læse ud af prospektet, at der har været en båd fart, som transporterende folk og gods mellem byen og Amagerland.

I 1611 udførte hollænderen Jan van Wijck et maleri, som blev stukket i kobber. Dette havneprospekt, "Hafnia Celeberrimus Metropolis", er af høj kvalitet,



Udsnit af havneprospektet af København fra Civitatis Orbis Terrarum 1587. Det Kongelige Bibliotek.

meget detaljeret og tro mod virkeligheden. Kanaler, tømmerpladser, skibsbygningsplads, reberbane og den nye Tøjhushavn er nøje gengivet. Havnen er fyldt af skibe, enkelte under sejl. Havnen kunne ikke rumme de mange skibe, hvorfor en del ligger opankret lidt nord for havneindsejlingen. Desuden ser vi mange både og små fartøjer. De fleste både bliver roet i havnebassinet med folk om bord. Det er både som sørger for forbindelsen mellem land og de opankrede skibe i havnen samt på reden. Bådene medførtes om bord i skibene, eller var både, som tilhørte københavnske bådførere, der tjente en skilling ved at føre skibsbesætninger til og fra land. En række skibe ses oplagt på Amagersiden. De er aftaklede. Et par både påkalder sig særlig opmærksomhed.



Ud for kanalen ved Slotsholmen ses et fartøj med en vippegalge. Fartøjet må tolkes som et opmudringsfartøj. Lidt sydligere ud for tømmerpladsen ses to fartøjer. En mindre båd og en større. Mellem de to både er et tov. Den lille båd hjælper den store med at komme frem. En mand står med en styreåre agter i det store fartøj, mens folkene i det lastede fartøj slider i årene. Der skal styres og bugseres for antagelig er der tale om en lastet pram, altså et fladbundet fartøj, som let driver i den strøm og den modvind, der kunne være "på strømmen", dvs. midt i havneløbet. Mindre fartøjer og både kunne gå til bolværket i Holmens Kanal eller fortsætte længere ind gennem Holmens Bro og Højbro til Gammel Strand. Større fartøjer måtte ankre og losse eller laste til både og pramme. Nogle mindre fartøjer ses med en mast og rå. Det er skuder, datidens mest benyttede fartøj i de danske farvande.² Angående til-mudring, så klagede borgere og rådmænd i 1591 over at havnen blev opfyldt



med møg fra de mange skuder og skibe som lå i vinterleje i havnen, skønt de var anvist vinterpladser i Grønnegårdshavnen på Amagersiden.³ Men ingen ønskede åbenbart at ligge derude langt fra byen.

Havnen og dens funktioner

Københavns havn er fra naturens side et sund mellem Sjælland og øen Amager. På Sjællandssiden udviklede middelalderbyen sig, og de trygge havneforhold gav søfart, handel og fiskeri gode betingelser. Den middelalderlige havn lå mellem byen og Slotsholmen, men fra 1600-årene skete en omfattende udbygning af havnen: Anlæggelsen af en ny bydel, Christianshavn, på Amager i årene efter 1617 var begyndelsen til de store forandringer. Der blev opført en bro til den nye by i 1620. Den gik fra den nybyggede Børs til den nye Brogade



Udsnit af Jan van Wijks kobberstik "Hafnia Metropolis" 1611 med nogle af de mange fartøjer i havnen. Det Kongelige Bibliotek.

på Amagersiden. Det var en lav træbro med et stykke vindebro, der kunne åbnes, så fartøjer kunne sejle igennem broen, bl.a. kongens orlogsskibe, som skulle bestykses og provianteres i den nye orlogshavn på Slotsholmen. Broen blev kaldt Knippelsbro efter færgemanden Hans Knip, som købte et hus, den nye toldbod, der lå på den gamle Amager færgebro. I 1641 blev han bromand.⁴ Et prospekt over havnen er udført omkring 1627 og stukket nogle år senere af Hugo Allard. Christianshavn ses under opbygning. I havnen ligger opankrede skibe og skuder, på Bremerholm er store orlogsskibe under bygning, mens forskellige fartøjer og både er på vej i havnen.

Der var trængsel i havnen, for søfarten havde gyldne tider inden de ødelæggende krige med svenskerne. Kongens bådsmænd og håndværkere fik

boliger i de nyopførte boder uden for byen. Hvem de øvrige folk var, som havde havn og søfart som erhverv, det får vi besked om i byens ildordning fra 1643, idet det blev pålagt søfarende folk, fiskere, dragere, prammænd, færgemænd og andet arbejdsfolk uden fortøvning at stille "hos ilden".⁵

Toldboden og de nye kanaler

Bygningen af Knippelsbro mellem København og Amager gav et alvorligt afbræk for færgeriet, hvor ikke mindst overførsel af Amagerbønder med fødevarer til byen havde givet solide indtægter. Men byggeriet af den nye bydel og broen betød også vækst i havneaktiviteter og flere indbyggere med beskæftigelse ved søfart, handel og skibsbygning. Christianshavn blev byens nye centrum for søfart og handel. Christian den 4. iværksatte også en vældig by- og havneudvidelse mod nord. En ny Østervold og ny Østerport blev påbegyndt. Toldboden blev 1630 flyttet uden for byen lidt nordøst for Sankt Annæ Bro, en lille anløbsbro, og en pælespærring fra toldboden over mod Refshalen udgjorde herefter havnens nordgrænse. Selve indløbet til havnen blev spærret af bomme. Spærringen forhindrede fartøjer i at sejle ind i havnen om natten, og i tilfælde af krigshandlinger kunne havnen lukkes. Da Bremerholm ikke længere gav tilstrækkelig plads til flådens mange skibe og værksteder blev en del af aktiviteterne i 1690 flyttet til Nyholm ved Refshalen. En toldbro, Bombroen, blev bygget ud fra land ved Toldboden. På broens inderside kunne fartøjer lægge til og ordne deres toldforretninger. Fiskerbåde kunne ved at løse et fiskeritegn frit løbe ud og ind i havnen. På den anden side af indsejlingen sænkede man nogle udtjente orlogsskibe og fik bygget en skibsbro. Her opstod en ny vigtig færgesforbindelse over havnen. Overfart fra Bombroen til Nyholmsbroen og retur foregik med to pramme for kongens bådsmænd og håndværkere, hvoraf mange boede i de nye boder ved Østervold.⁶

Nye kanaler kom til på denne tid. Nyhavns Kanal blev gravet og åbnet for skibsfarten i 1673. Det blev en meget benyttet kanal. I 1680-82 gravede man kanal i det område, som var blevet opfyldt mellem Stormgade og stranden. Frederiksholms Kanal blev den kaldt efter Frederik den 3. Her kom to faste broer over kanalen, Stormbroen og Prinsens Bro. De tillod kun pramme og joller at sejle igennem. Den yderste, østlige del blev brugt af skibsfarten.

Langebrogade og Sydhavnen

I 1690 kom endnu en bro over havnen, nemlig Langebro, som greb ind i bådtrafikken i havnen. Træbroen var i mange år en fodgængerbro, der førte fra voldgaden langs Vestervold til Langebrogade ved Christianshavns Vold. Den var bygget som en militær kommunikationsbro for at lukke Københavns befæstning af mellem Rysensteen og Kalvebod Bastioner. I 1722 blev den gjort bredere, så også kørende trafik kunne passere. Broen blev fornyet flere gange og var forsynet med en broklap. Havnen kunne derfor anløbes sydfra af fragtbåde og fiskefartøjer.

Havneforordningen 1744

I 1700-tallet havde havnen stadig vokseværk. Bebyggelsen af Frederiksstaden i 1750'erne resulterede i nye bolværker imellem Toldboden og Søkvæsthuset. På Christianshavn blev holmene opfyldt, og der kom flere havnebassiner med skibsbyggeri og pakhuse. I den gamle havn, kanalerne ved Slotsholmen, måtte jævnligt foretages opmudringsarbejder med "muddermøllerne".⁷ Under Christian den 6. blev uddybet en rende i hele havnens længde og der blev slået pæle fra Bommen og sydpå mod Knippelsbro til brug for orlogsskibe og koffardiskibe.

Der var brug for regulering i havnen. En forordning af 18. april 1744 angav liggepladser for de forskellige fartøjer samt oplagspladser for forskelligt gods. Når fartøjer kom til toldboden blev der anvist plads til losning alt efter fartøjernes laster. Fartøjer med brændsel og byggemateriale skulle fremover ligge ved Nyhavn og i Frederiksholms Kanal indtil Marmorbroen. Mellem denne og Højbro skulle fiskerbåde og pramme ligge, og mellem Højbro og Holmens Bro skulle både med tørret og saltet fisk have plads. I kanalen ved Børsen anvistes plads for finlapper, dvs. skibe fra Finland med trælast, og de fragtskibe, der førte korn og købmandsgods til byen.

Fiskerbåde og mindre fragtfartøjer fik anvist liggepladser i de indre og ældste dele af havnen, hvor vanddybden var seks fod og pladsforholdene trange. Nyhavn og pladserne ved Børsen kunne lettere anløbes af skibe med større drægtighed. Oplag af træ var på tømmerpladserne ved Toldbodgade, men den plads blev af hensyn til brandfare for de nærliggende nye palæer omkring



Udsnit fra prospekt af København med Knippelsbro og Børsen af Hugo Allard. Det Kongelige Bibliotek.

Amalienborg Plads flyttet uden for byen til et nyt opfyldt terræn langs Kalvebod Strand vest for Rysensteen Bastion og Langebro. Større skibe måtte ikke fortøje ved broerne, men skulle ligge i "Det Røde Hav", et dyb syd for Toldboden med en række rødmaledede duc d'alber. Her blev skibe losset og lastet med brug af pramme. Fartøjer måtte ikke fortømres eller kølhales i kanalerne og udtjente fartøjer måtte ikke ophugges i havnen. De skulle slæbes udenfor Bommen og henligges i Kalkbrænderibugten.⁸ Havnefogedjournalen for Gammel Strands distrikt viser dog, at fartøjer godt kunne få tilladelse til at udføre mindre reparationer i Kanalen. Det gjaldt også tilladelser til at skrabe, kalfatre, male osv. Arbejdet udenbords foregik fra flåder.⁹

Færgelaug et og havnens færger

Færgemændene havde fra gammel tid deres eget laug, og deres laugshus lå i Store Færgestræde ved Højbro, hvorfra færger afgik til Amagerbro. På samme måde havde skipperne deres eget laugshus. Det lå i Lille Kongensgade 33 ved Kongens Nytorv, og pramførernes laugshus var ved Gammel Strand. Færgelaug et havde egne laugsartikler, som i 1646 blev konfirmeret af kongen.¹⁰

Den første danske lov, der omtaler færger og færgemænd er Christian den 2's byret fra 1522. Denne fastsatte takster for færgemændene i København og Malmø. Ved en forordning af 1. juni 1615 om færgeløb fastsattes på ny bestemte takster for overfarten mellem København og henholdsvis Malmø, Landskrona og Helsingborg.¹¹ De sejlfartøjer som blev benyttet på Øresund var skuder og færgesmakker, som kunne medtage folk, gods, vogne og heste. Overfarten mellem Helsingør og Helsingborg var den korteste i Sundet, og mange foretrak derfor sejladsen med Helsingørs færgfolk.

Færgelaug ets medlemmer havde tillige den opgave at færge folk og gods mellem byen og Amager. Islændingen Jon Olafsson, som gjorde tjeneste som bøsseskytte, beretter: "Da jeg først kom til Kjøbenhavn Aar 1615 var der et aabent Sund mellem Staden og Amagerland, hvorover man blev færget paa smaa Baade. Men dér hvor Folk blev sat over, kaldtes Kivnæs formeldst Folks Snakken, Trætte og Kiv ... thi enhver søgte at komme først op i Baaden, hvorfor der vankede Hug og Stik, naar stridbare Folk mødtes ...".¹²

Færgébådene adskilte sig ikke fra skibsbådene. De var beregnet til at ro og transporterede folk og bagage tværs over havnen. Nogle både kunne også føre sejl, et sprydstagsejl og en fok. En sådan færgébåd under sejl er gengivet på et oliemaleri i Københavns Museum udført af Bonaventura Peters omkring 1620. Maleriet viser også et par færgespramme. Den ene pram er ved at tage passagerer og en kiste om bord, to mand ses stående ved årerne og i stævnen en mand med bådshage.

Forbindelsen mellem opankrede skibe og land var også færgelaug ets opgave. I 1782 havde færgelaug et 13 færgébåde til at transportere folk og passagerer fra Nordre Toldbod til skibe på reden. I maj 1811 ophævede kongen efter Generalpostdirektionens ønske færgelaug ets artikler. Grundet krigen mod England og nedgangen i skibsfarten var færgeriet i tilbagegang. Som ansvarlig for kongerigets færgesager gennemførte admiral Poul Løvenørn en

nyordning af færgeriet i havnen. En transportforvalter blev sat i spidsen og nye takster fastsat.

Taksterne gjaldt tre sejladser: Fra Toldboden til Kastelspynten, fra Toldboden til Batteriet Trekroner og fra Toldboden til skibe i renden uden for Trekroner. Færgefartøjerne var et større sejlfartøj med fornødent mandskab, et mellemstort sejlfartøj eller et mindre fartøj. Man kunne også lade sig færge af en rojolle. For overførsel af én enkelt person mellem Nyhavn og Christianshavn skulle betales tre skilling. Skønt man kunne gå over Knippelsbro til Christianshavn, foretrak mange alligevel at tage en båd. Det var hurtigere.¹³

Havnekaptajn Erik Eskildsen blev som transportforvalter ansvarlig for færgebefordringen. I 1816 fik han tillige eneret på færgefarten til Skåne. Sandsynligvis fungerede ordningen ikke tilfredsstillende hverken for færgefolkene eller deres passagerer, for ved kongelig resolution blev dette privilegium ophævet fra 1. marts 1835 og færgefarten herefter frigivet.¹⁴

Færgefolkene var søfolk, som var gået i land og havde familie. De startede som medhjælpere, havde måske sparet lidt op og kunne med andres hjælp anskaffe en færgebåd. Færgesejladse var desuden ligesom fiskeri et retræteerhverv for sømænd, men det var også en forretning, som kunne gå i arv. Laugsbroderskabet forsvandt, men makkerskabet tog over. Færgefolkene hjalp hinanden og forsvarede deres rettigheder.¹⁵

Færgerne mellem Nordre Toldbod og Holmen

Mellem Nyholm og Nordre Toldbod var rofærger. En af de mange engelske spioner, som opererede i Danmark før og under krigen 1807-1814, en købmand ved navn Metz, rapporterede om forholdene i Danmark i 1808. Han blev af den naive grev Trampe vist rundt i Nyborgs arsenal og noterede sig alt. Han fortsatte derfra sin rejse til kongens by og uden nogen tilladelse kom han med en lille båd over til Holmen. Her observerede han, at der var mellem 20 og 30 kanonbåde klar til kamp, og at hver båd havde en lang 18 pounds kanon, en 24 pounds kanon og en mortér i midten. Da han havde set sig om i ro og mag, ville han gå ud gennem porten til Christianshavn, men blev stoppet og tilbageholdt. Det lykkedes ham at besnakke vagten, og han slap uden vanskeligheder ud af Holmen ad samme vej, han kom ind, nemlig med båd til Toldboden. Købmanden må formodes at have skilt sig ud fra de matroser



Udsigt over Nordre Toldbod med Toldbodhavn. Til venstre ligger færgebåde med sejl oppe. Det lille kvadratiske hus er karantænehuset og i yderhavnen ses mange ankerliggere. Foto ca. 1895. Kbh.billeder.

og håndværkere som arbejdede på Holmen og det tyder på, at alle og enhver kunne komme med båd over til Holmen, forudsat de altså havde et ærinde, og det havde spionen så sandelig også.¹⁶

På Bombroen lå en træbygning til brug for toldere og brovagter. Bommen ved havneindløbet blev ændret til en flydebro, så man kunne passere til fods. Svingbroen blev kun brugt kortvarigt morgen og eftermiddag, så Holmens mange folk kunne komme over broen. I dagtimerne sejlede en rofærge med det ironiske navn "Lynet". Flydebroen blev kasseret i 1923, og trafikken over Bomløbet blev herefter klaret af en motorfærge.

Havnens færgebåde 1835 - 1900

En ny ordning for sejl- og rofærger i havnen og på reden blev indført 1835, da færgeriet var frigivet. Alle som ønskede at befatte sig med færgefart skulle indsende en begæring, og hvis den blev efterkommet, skulle de forsynes med en attest fra havnekaptajnen. Attesten sikrede, at fartøjet var i forsvarlig tilstand og havde en duelig fører samt en plads, hvor fartøjet kunne ligge om natten. Fartøjet tildeltes et nummer, som blev malet indenbords agter på hakkebrættet, og desuden fik hver færgemand et skilt mærket: Færge og hans nummer. Skiltet skulle vedkommende bære på sig til legitimering. Havnens strømpatruljebetjente skulle kontrollere, at ingen uberettiget befattede sig med færgefart.

Offentlige liggepladser for rofærgerne var ved Kvæsthusgade, ved Wilders Bro på Christianshavn, ved Knippelsbro samt ved Toldboden. Der måtte kun landsættes passagerer og rejsegods mellem reveille og tappenstreg, og færgefolkene måtte ikke have samkvem med de på Reden ankommende skibe, før skibsføreren ved karantænekontoret på Langelinie neden for Kastellet havde fået praktika, dvs. havde afgivet erklæring om ikke at komme fra et pestsmittet sted og at ingen syge eller døde var om bord. Kolera var i disse år en stadig trussel mod sundheden, og så sent som i 1885 blev det under en asiatisk koleraepidemi indskærpet færgemændene, at kun en båd fra det indkommende skib måtte sætte skipperen i land og lægge sig ind ved karantænehuset.

Indtil 1843 måtte dampskibe ikke passere Bomløbet. Man frygtede ilden i skibets fyrsted. Rejsende med dampskib måtte derfor lade sig ro i land fra reden med en færgejolle, hvilket kostede 1 mark. Da hjuldampskibenes antal snart blev forøget, fik de lov at gå ind i havnen, og man anlagde Kvæsthusbroen 1848-1850. På samme tid blev der bygget to landgangstrapper i granit ved Nordre Toldbod. Sejl- og rofærgerne benyttede disse trapper til deres passagerer. En lille havn blev anlagt i 1856 og her fik færgebådene trygge liggepladser sammen med lodsådene.

Et lokale blev stillet til rådighed på Toldboden for færgemænd. Det blev også tilladt færgerne at sejle om natten, og et antal færgemænd var på nattevagt. Færgemændene fik desuden tilladelse til at lægge sig ind ved Mellemfortet og i Lynettehavnen for derfra at holde udkig med skibe i søen.¹⁷ I 1866 var registreret 34 færgemænd, i 1874 kun 14 og i 1876 11.

Færgerne ved Toldboden var sejl- og rofærger. Der var her certificeret 13 sejlfærger og 9 rofærger. Sejlfærgerne betjente skibe under opsejling og fartøjer



Kvæsthusbroen xylografi gengivet efter Carl Baagøe i Illustreret Tidende 1864-65. Til venstre ses en af de første små dampbåde, som brugtes til bugsering og lidt bag den anes en rofærge, som fra Kvæsthusbroen er på vej til Wilders Plads. Ved bolværket ligger hjuldampere "Horatio" og pramme ses på siden af "Horatio" og dampskibet til venstre i billedet.

opankret på yderreden, mens rofærgerne tog sig af ankerliggere på inderreden. Sejlskibene var færgemændenes bedste kunder, og da det tyndede ud i dem, fik Toldbodens færgemænd efterhånden mindre at lave. I 1905 anskaffede et par færgemænd motorbåd, og der kom efterhånden flere motorbåde i færgeriet. Færgemændene havde medhjælpere og somme tider overtog en medhjælper færgemandens bestilling og båd. Almindeligt var det også at en søn efterfulgte sin far. Under Første Verdenskrig blev færgemændene fritaget for afgifter, da færgefarten en tid blev indstillet pga brændstofmangel.

Lad os se, hvorfra rofærgerne gik: Ved Wilders Bro var 8 færger i brug. Tømrmester Cornelius skriver i sine erindringer fra Christianshavn om rofærger til Nyhavn: "For Enden af Strandgade ud for Færghotellet, laa i

den Tid (1877) Færgelauget. Naar man vilde færgeres over fra Søkvæsthuset, slog man på en Klokke, som hængte i en Galge omtrent ud for Baadsmandsstræde. Dette kunde høres over til Færgelauget og en Færgemand gik saa i en Baad og roede over til Færgestedet. Ligeledes kunde man blive færget over til Hovedet af Nyhavn eller omvendt. Disse Baade var gerne grønmalede udvendig og havde røde Sæder. Paa Rygstødet stod gerne et Navn, og hver Færgemand havde sin Baad”. Færgemændene ved Wilders Plads levede i flere tilfælde ikke op til havnemyndighedernes forventninger. En færgemand fik i 1895 en advarsel på grund af drukkenskab under sin gerning. Da han døde, fik hans enke lov at beholde færgeretten, indtil den udløb. Der forekom også afskedigelser. Om en afskediget hed det: fortrukket og stridbar. Han fik dog nogle år senere atter færgecertifikat, da han nu var ædruelig og opførte sig ordentligt.

Ved landgangstrappen ved Nyhavnshoved var 6 registrerede rofærger. Et par enker drev færgefart. Den ene, en madam Jensen, klagede over en medarbejder, som var meget forfalden til druk og havde ramponeret hendes robåd. Hans certifikat blev inddraget, og hun solgte båden. Om en anden færgemand ved Nyhavn hed det: god mand, ædruelig.

Ved landingstrappen ud for Niels Juelsgade var 6 rofærger og ved ledemolens færgetrappe i Frihavnen var 2. Her blev en færgemands rettighed inddraget på grund af ufordragelighed. Endelig var der rofærgerne nummer 48, 54, og 60, som opererede fra Kvæsthusbroens trappe.

Situation var fra omkring 1900 den, at der blev færre og færre færgemænd og robåde. Man kunne knap tjene til dagen og vejen som færgemand. Mange færgemænd gik fra på grund af alder eller døde, og ingen ville fortsætte deres virksomhed. Bådene blev solgt. En enke ved Niels Juelsgades færgefart fortsatte gesjæften, men sluttede i 1905, “da der ikke var noget at bestille”. En årsag til nedgangen i antallet af passagerer var udbredelsen af cykler. Genvejen over havnen blev fravalgt. Så sparede man de penge.¹⁸

Lodsbåde

På Nordre Toldbod havde også Københavns Lodseri til huse. Fra 1798 kunne man få en havnelods, som lodsede ind og ud af havnen. Undervejs i Øresund fik man lods i Dragør og Helsingør. I 1869 rykkede lodserne ind i Havnevæsnets nye bygning på Toldboden. Neden for lå lodsbådene, når de ikke var i

søen for "at få skib". Lodsådene var velsejlende sødygtige dæksbåde. Kommandør P.N. Sølling havde virket for, at lodsåde og fiskerbåde fik dæk efter norsk model. Lodsådene var forsynet med mast og gaffelsejl, fok og klyver. Masten var kullet og der førtes aldrig topsejl. I storsejlet var en bane rødfarvet dug og et stort malet K. Alle lodsåde havde den røde dug i sejlet, så de let kunne kendes. Lodsden var en fhv. skibsfører, navigator, og et par søfolk sejlede båden.

Sandbåde

Sand var en af de store forbrugsartikler i byen. Der blev strøet fint hvidt sand på de hvidskurede gulve i husene efter fejning. Andre som muremestre havde brug for mursand. Sandet førtes med både og pramme til byen. Sandbådene skulle i stævnene have en blikplade med nummer. Som en særlig rettighed måtte de losse efter solens nedgang. Til gengæld måtte sandbådene ikke ved losning spilde sand i kanalen. Der skulle udspændes en presenning mellem kajen og skibet. De måtte heller ikke benytte ild og lys. Der var fra havnemyndighedernes side en stor frygt for ildløs på fartøjerne, som lå side om side i kanalen. En anmodning fra en række skipper om at have lys tændt ved kaj de tre sidste måneder af året blev afslået. Skipperne handlede frugt og grønt fra deres jagter, og lys om bord var nærmest uundværligt efter mørkets frembrud.¹⁹

At være sandgraver var en profession og udøverne var medlemmer af Steen- og Sandførerlauget. Deres både var målte og i 1726 talte lauget 7 bådførere med 19 både og pramme. Deres fartøjer målte fra 1 læst til 4,5 læst og eksempelvis båden "Krabben" førte i 1727 ni laster sand og sten til byen.²⁰ Sten og sand blev henholdsvis fisket og gravet langs kysten, og sejlet til byen. Sandet blev lagt op i en sandkiste på kajen. Der var adskillige privatejede sandkister, en ved Slotspladsen, en ved Højbro, en ved Nybrogade ved Stormbroen, en ved Frederiksholms Kanal og en i Nyhavn. Fra kisterne blev sandet hentet af særlige sandmænd, som kørte rundt i byen med hest og vogn og falbød deres varer med høje råb: Sand, sand. Husmødre og tjenestepiger stak hovedet ud ad vinduet og råbte: Sandmand, kom op med en skæppe!

Da gulvene i boligerne blev ferniseret fra slutningen af 1800-tallet, ophørte brugen af gulvsand. Der var dog stadig sandgravere og sandbåde i slutningen

af 1800-tallet. En sandgraver Jens Christiansen med kone og børn boede i 1880 i en ejendom i Saxogade, nr. 25. En sandgraver Peter Petersen boede i 1876 i Store Kongensgade og en sandgraver ved navn Christian Steffensen boede 1880 i Tordenskjoldsgade. I maj 1900 blev en sandbåd ved navn "Admiralen" påsejlet lige inden for Toldbod-Bommen. "Admiralen" blev roet ud af havnen med masten lagt og blev ramt af en galease, som var under bugsering af en slæbedamper. Ved påsejlingen brækkede bådens mast. Store sandsugerfartøjer, dampskibe, gjorde sandgraverne arbejdsløse og de måtte søge over i andre maritime erhverv som færgeri og fiskeri eller blive havnearbejdere.

Byens pramme og lægtene

En anden gammel profession i havnen var pramførerne. Pramlauget havde sit eget lille enetages hus, som lå ved Vejerhuset på Gammel Strand. Lauget havde sine vedtægter, den såkaldte "skrå" fra 1622 og var ansvarlig for opmudring af havnen. Vanddybden ude i havnen var ikke et problem, men det kneb med dybden visse steder i kanalerne og langs bolværkerne. Havnereglementet forbød fartøjer at kaste ballast over bord, og borgere måtte ikke kaste affald i havnen. Alligevel blev kanalerne tilmudret af diverse afløb fra byen. Ved hjælp af slamkister søgte man at opsamle det værste. Pramlaugets medlemmer havde opmudringsmaskiner, og både og pramme førte det opmudrede materiale bort. Det bestod af sand, grus og jord og repræsenterede en værdi, fordi det blev brugt af skibe til ballast og af de forskellige virksomheder ved havnen til opfyldning på deres inddæmmede havnepladser. Det var tilfældet for grosserer Bodenhoffs plads og for skibsbygmester Appelbyes plads. Opmudringen skete med fire gravemaskiner med jernbeslåede skovle. Kraften til mekanikken var en trædemølle om bord. Tidligere havde disse opmudringsmaskiner fået arbejdskraft fra Bremerholms Slaveri, men den praksis var opgivet, og havnesjovere klarede arbejdet mod betaling. Pramlauget blev reorganiseret i 1784.²¹ Byens Havne- og opmudringsvæsen førte fra 1812 indtil 1858 tilsyn med det nødvendige opmudringsarbejde.

Pramlaugets medlemmer havde som sin anden store opgave at få ladninger bragt i land fra de større skibe, som ikke gik til kaj, men lå for anker på Reden eller ved pælene ude i havnen. Ved pælerækken fra Toldboden til Nyhavn var vanddybden 20 fod, men ved bolværket kun 10 fod. Fire pramme skulle



Fartøjer i Christianshavns Kanal 1887. I forgrunden ligger et par pramme nr. 17 og 18 med to master. Som det ses er de forsynede med lossebomme og på hver mast en løs sprydstage beregnet til at sætte smakkesejl. Kbh.billeder.

ligge klar ved Nordre Toldbod. Et relief på ejendommen Nyhavn 63 opført 1756 viser en pram fra denne tid lastet med kasser og tønder. Proceduren var enkel: Lasteprammen gik på siden af skibet, som med sin lossebom og -spil fik godset over i prammen. Når denne var lastet, gik prammen til bolværket, hvor lasten skulle losses. Det foregik ofte ved Søndre Toldbods slæbesteder. Lastprammene var bygget af træ, kravelbyggede og dobbeltstævnede og havde sidedæk og et stort åbent lastrum. De var sorttjærede i fribordet. For og agter var en smule dæk, som blev brugt af mandskabet under arbejdet. Med lange stager kunne to mand skubbe en pram frem gennem vandet, når vanddybden

tillod det. Under slæbning blev prammen styret med en lang åre agter. På større søgående pramme var ror og under dæk forude et kabelrum og agterude et lille simpelt mandskabslukaf med et par køjer og en lille kabys.

Nogle pramme havde en kort mast og bom samt et håndspil, som de kunne bruge til at losse og laste med. Almindeligvis skulle pramme bugseres rundt i havnen, men sejlpramme havde to korte master. På masterne kunne føres store sprydstagssejl, der blev brugt med gunstig vind. Masten stod i en mastefod, så den kunne lægges ned, når prammen skulle under broer. Som regel var der en fast mand og en medhjælper på hver pram. Til losse- og lastearbejde blev antaget havnearbejdere. Prammene havde numre i stedet for navne.

Englandskrigen 1807-1814 ødelagde Københavns oversøiske handel og der blev langt mellem skibene. Der var ikke længere ventetid, når der skulle losses med pram. Fra 1830-erne gik det atter fremad for skibsfarten. Den oversøiske handel voksede. Tømremester Cornelius f. 1847 skriver i sine erindringer fra Christianshavn: "Naar Puggaards Fregatter (gamle orlogsskibe) havde været inde paa Kinakysten og laste Ris, bragte de denne Last til København, men da Fregatterne var for dybtgående til at gaa ind til Pladsen (Bodenhoffs Plads med rismølle), blev de liggende ude i Havnen mellem Pælene og her omloshed ses saa Risene i store Pramme, der bragte Varen ind til Pladsen."

Som led i den nye lov om næringsfrihed fra 1857 blev pramfarten givet fri. Pramlauget opløstes og dets kontorhus blev nedrevet. Det betød, at lokale rederier og virksomheder anskaffede deres egne pramme. Det Forenede Dampskibs Selskab, DFDS, som blev etableret i 1866, anskaffede en hel del pramme. Prammene var opført i skibsregistret og målt.²² DFDS havde ved sit 100-års jubilæum stadig en halv snes pramme bygget i træ. Pram nummer 19 er bevaret og tilhører af Nationalmuseet. Den var bygget i Svendborg i 1907 og lastede 100 tons. Mandskabet var en pramfører og en pramstikker, en medhjælper. Med liner og lange bådshager kunne to mand forhale prammen langs bolværker og forbi fartøjer. Skulle prammen flyttes hen over vandet var bugsering nødvendig. I Frihavnen blev ud til Inderhavnen bygget en særlig pramkanal, som endnu kan ses lige nord for Lystbådehavnen.

Lægtene var lange pramme, og brugtes som disse til forskellige formål.²³ Omkring 1870 gik man over til at bygge dem i jern, og DFDS tegnede sig for hovedparten af de nye jernlægtene. Som regel var de beregnet til transport af massegoods eller særligt tungt gods.²⁴



Nybrogade og Gammel Strand med trængsel af joller og hyttefade neden for Fisketorvet, foto ca. 1895. Kbh.billeder.

Fiskerbåde

Byens fisketorv lå fra gammel tid ved Gammel Strand. Her i kanalen mellem byen og Slotsholmen lå joller og hyttefade og mindre fiskefartøjer. Af pladshensyn måtte fartøjer ligge med for- eller agterstævnen op mod land. Man søgte at ordne forholdene, så der blev plads til alle. Joller og hyttefade med fisk skulle ligge tættest ved Højbro, dér hvor der solgtes fisk, og fiskefartøjer med last skulle ligge i kanalen fra Højbro og hen til pramkontoret. Ledige både skulle ligge på østsiden af Højbro. Dæksfartøjer ladede med levende fisk, dvs. kvaser, og proviantskibe skulle ligge mellem Holmens Bro og Højbro. Kvaserne var sejlfartøjer, jagter, galeaser og skonnerter, som ankrede op rundt omkring i landet og modtog levende fisk fra lokale fiskere. Når dammen, et bassin i



Udsigt mod Børsbroen og Børskanalen. Sejlpaketter og frugtskuder er fortøjet ud for Børsen. I forgrunden dampbåden "Thyra", foto ca. 1890. Kbh.billeder.

fartøjet, var fuld, sejlede man til det sted fisken skulle sælges, f.eks. København. Fra Bornholm kom en del torskevaser.²⁵

Fiskerkonerne og fiskehandlere solgte fisk ved Højbro. De fleste fiskere kom sejlede med deres fangster fra Øresundskystens fiskerlejer, dvs. Skovshoved, Tårnbæk, Vedbæk og Rungsted. Fiskeriet fra disse steder foregik med åbne både, sundjoller, der var klinkbyggede med et godt fribord, så de kunne laste garn og fisk. De var sorttjærede og forsynet med den traditionelle båderig, nemlig mast med sprydstagssejl og en fok og evt. en klyver på et bovspryd foran stævnen.

Under sejl styredes med ror og rorpind. Bådene kunne også roes frem med årer, enten stående eller siddende på bådens tofter. Sundjoller brugtes også til handel med proviant til passerende sejlskibe. "Kadrejeri" kaldtes det.

Fragtbåde og paketter

Der kom også både sydfra, bl.a. fra Stevns med fødevarer. Fra Smålandsfarvandet og Det sydfynske Øhav kom øboerne sejlene med fødevarer, især frugt. Det foregik med dæksfartøjer, jagter. Fra Nordsjælland og Samsø kom dæksbåde af den brede Kattegatstype med fisk og kartofler. Disse både lossede i Børskanalen, senere i Nyhavn. Ud for Børsen lå på række sejlpacketter fra provinsens havne. Det var velsejlende større jagter, som medførte stykgods, pakker og passagerer. Paketterne var et vigtigt led i landets søtransport, idet de sejlede regelmæssigt mellem hjemhavnen og hovedstaden. Deres passagerer var ofte tjenestefolk, håndværkere og soldater.²⁶

Brænde og tørv var nødvendig for opvarmning af byens huse. Man fyrede i brændeovne og brændekomfurer. Brændsel blev tilført med fragtbåde, som kom fra Øerne og Jylland. Andet brænde kom med vogn fra de midt- og nordsjællandske skove. Både og pramme med tørv og brænde blev anvist plads i Slotsholmskanalen ved slæbestedet. Efterhånden afløste engelske og skotske kul brændet. Gasværkshavnen fik kuloplag. Finske sejlskibe kom stadig med trælast, dvs. tømmer, planker og brædder, og de lå mellem Børsen og Knippelsbro. Fra Jylland og Bornholm kom pottébåde som anvistes plads mellem Højbro og Holmens Bro. Her kunne byens mange husholdninger købe de lerpotter, man manglede. I Nordre Toldbods havn lå en vandbåd. Den forsynede opankrede sejlskibe med ferskvand.

Havnens industrielle vækst og de første dampbåde

Langebro blev i 1875 forbedret med et bredere midterfag med et klapparti af jern, som kunne åbnes for større fartøjer, en nødvendighed i forbindelse med den industrielle udvikling med godsbanegård, gasværk og Frederiksholms Tegl- og Kalkværker i Kalveboderne. Nye havnekajer blev bygget. Christians Brygge og Gasværkshavnen opstod og på Amagersiden Islands Brygge.



*Trafikken i inderhavnen . Det er et øjebliksbillede, gengivet som xylografi af Henrik Borne-
mann og André Bork efter tegning af Christian Blache i 1885. Til venstre ses Hønebroen og de
gamle oplagte orlogsskibe. I forgrunden er en fiskejoller med to fiskere ved årene og et smække-
sejl sat på vej ind til Gammel Strand med fire hyttefade på slæb. Foran jollen ses en af flådens
travaljer på øvelsestur. Til venstre ses en smækkerigget fiskerbåd. Et sejlskib, en brig, slæbes
af bugserdamper for udadgående og til højre ses en bugserdamper med to pramme på slæb.
En gaffelrigget båd – fisker eller sandbåd – går med slæk på storsejlet mod den gamle havn.
Ved duc d'alberne, pælene til højre, ligger et skib og langs kajen ved Toldbodgade ses adskillige
skibe. Statens Museum for Kunst.*

En ny type fartøjer dukkede op i havnen. Det var dampbåde, dvs. både som blev drevet frem af dampmaskiner og skrue. Dampbådene "William" og "Emma" fik som de første tilladelser til at passere Knippelsbro og Langebro. Når de passerede igennem Langebro, skulle de slukke fyret mellem Langebro

og Estakaderne. Et absurd krav, som snart blev ændret til at de måtte sejle, men med lav fart på denne strækning. Forklaringen var formentlig artilleriets magasinbygninger ved Langebro. Man frygtede gnister fra dampbådens skorsten. I 1859 fik dampbådene tilladelse til at bugsere gennem broerne.

På Refshalen nord for Flådens Leje var også sket noget nyt. Burmeister & Wains Skibsbyggeri på Christianshavn flyttede i 1872 sine værftsaktiviteter ud på det opfyldte terræn, der udviklede sig til Refshaleøen. Store haller med værksteder, en flydedok og en tørdok blev bygget, og længst mod nord kom Lynettehavnen. Også Orlogsværftet ekspanderede og moderniserede. Orlogsskibene blev bygget af jern, og nye dokker, kraner og værksteder opførtes.

Alt dette medførte voksende behov for sejlads til Gasværkshavnen, Refshaleøen og Holmen. I 1890'erne registrerede havnemyndighederne flere dampfærger. Dampfærgeren "Robert" sejlede i årene 1892-98 fra nordsiden af Toldbodens Bombro til sydsiden af Refshaleøen. Et A/S "Havnen" satte en række "petroleumsbåde" i fart mellem Gasværkshavnen og Frihavnen, som var under bygning, med anløb undervejs af Frederiksholms Kanal, Toldboden, Lystbådehavnen, østlige mole i Frihavnen og Redhavnen. Bådene hed "Prins Aage", "Prins Erik", "Prins Viggo" og "Prins Axel". "Prinserne" var bygget i Harburg ved Elben og blev i 1896 solgt tilbage til værftet.²⁷ De blev efterfulgt af bådene "Gasværkshavnen" og "Frihavnen", mens en dampbåd "Kvik" sejlede fra Redhavnen til Toldboden. Ingen af disse dampbåde fik nogen lang tjenestetid. Dampbåde var ikke velegnede som havnefærger.

Som bugserfartøjer blev dampbåde derimod en succes. Bugsering var hidtil sket med sejl- og robåde. Det gik fint med vindstille og læ for bølger, men så snart sø og vind rejste sig, blev det et drøjt arbejde. Et bugsererselskab blev grundlagt allerede i 1869 og navnet blev fra 1874 Det Forenede Bugsererselskab (FB). Selskabet benyttede fra starten små dampbåde, som viste sig velegnede til bugsering af pramme samt fragt- og passagerskibe i havnen og på Reden. Sejlskibene havde stort behov for bugsering, og dampbådene opsøgte skibe under opsejling, så skibet fik et slæb i havn til kaj eller til ankerplads.

Også lodsvæsnet gik over til damp, idet der i 1896 blev bygget en lille damper, "Lodsen", som blev lagt ud for Kronløbet. Herfra kunne de vagthavende lodser overføres i båd til de anduvende sejlskibe og dampere, som standsede op for at få lods ind i havnen. Lodserne var dag og nat på udkig efter skibe. Om natten blev det stadig brugt af ankommende skibe at blusse efter lods.



Lystbådehavnen fotograferet en solskinsdag omkring 1925. I baggrunden ses Københavns Amatør Sejlklubs brigsbå "Tjalfe", der en årrække fungerede som klubhus. Kbh.billeder.

Lystbåde

Et nyt fænomen i slutningen af 1800-årene var lystsejlads. Velhavere i København begyndte efter engelsk forbillede at dyrke kapsejlads. Store velsejlende sejlåde blev bygget. Kongelig Dansk Yachtklub fik i 1884 opført et klubhus ved Langelinie på Pinnebergs Reduit. Et nyt klubhus kom til i 1903. Denne første Langeliniepavillon var en præsentabel bygning af træ og eksisterede frem til en Schalburgtage under besættelsen. En lystbådehavn blev anlagt i 1898 i forbindelse med bygning af Frihavnen og Langeliniemolen. Den lille bassinhavn blev fyldt med både, hvis ejere, sejlede deres både ud på Øresund og deltog i kapsejladser, hvor de kunne. I havnen blev også plads til rosport, en ny fritidsforfølgelse for mænd og kvinder.

Da også håndværkere og funktionærer begyndte at anskaffe mindre lystbåde, kragejoller og spidsgattere, var der ikke plads nok i lystbådehavnen ved Langelinie. Mange både fra Kongelig Dansk Yachtclub lå ud for klubhuset i bøjer. Langs nordsiden af Stubbeløbsgade fik nogle nye sejlkubber pælebroer i den tilstødende Skudehavn til medlemmernes både. En større lystbådehavn blev bygget i Svanemøllebugten. Den stod færdig i 1938 og blev forpagtet af Sejlkubben Frem, Københavns Amatør Sejlkub og Sejlkubben Sundet.

Fiskefartøjer med motor og Fisketorvets flytning

Fiskefartøjerne fik ikke dampmaskiner. De blev motoriseret. Det gik hurtigt i årene før og efter 1. Verdenskrig. Ved Fiskeri- og Motorudstillingen i 1912 på Islands Brygge var udstillet 200 motorer, og de danske motorfabrikker var blandt de førende i Europa. Byens egne fiskerbåde var mærket med K og nummer. De blev fortsat bygget af træ efter den enkelte fiskers ønsker og eksisterende krav. Efterhånden blev flere bygget med dæk og i kraelbygning, dvs. med glat plankelægning. Desuden kom der styrehus på bådene og over motoren et lille ruf. Fartøjerne blev også forsynet med et motorspil, som brugtes til slæbende redskaber som vod og trawl.

Byens ret fåtallige fiskere kunne slet ikke klare forsyningen af fisk til storbyen. Det var især sild, torsk, fladfisk samt ål og rejer, der blev omsat. Levende fisk kom som omtalt med kvaser fra de indre danske farvande. En del af de levende fisk, mest ål, overførtes til hyttefade ved Gammel Strand.

Da man i starten af 1900-årene begyndte at ise fisken i trækasser kunne fangsten holdes frisk i længere tid. Fiskefartøjer kom særligt fra nordsjællandske, sydsjællandske og bornholmske fiskerihavne med last af iset fisk klar til omsætning på Fisketorvet og hos byens mange fiskehandlere. Saltede sild og røgede bornholmske sild kom i kasser til byen med dampskib.

Fiskefartøjerne blev flyttet fra Gammel Strand. En ny fiskerihavn med pladser til fiskerbåde blev anlagt ved Tømmergraven syd for Gasværkshavnen. Vandkvaliteten i Kanalen ved Gammel Strand gav problemer med fiskedød i hyttefadene. Der var i en årrække stadig plads til anløbende fiskefartøjer ved munden af Børskanalen.

I 1903 blev i Kalveboderne bygget en 2 km. lang spærredæmning mellem



Kvaser ved Knippelsbro og hjørnet af Børs kajen 1905. Der sælges levende torsk fra dammen. I baggrunden ses dampskibe langs Havnegade. Kbh.billeder.

Amager og Sjælland. En sluse i spærringen gjorde det fortsat muligt for fartøjer at anduve havnen sydfra, og en afmærket og uddybet rende forbedrede sejladsforholdene ud til Køge Bugt. Ved dæmning og sluse kunne strømforholdene i Københavns havn reguleres. Syd for Tømmergraven blev ved udgravninger og udfyldninger skabt et nyt havneområde, Sydhavnen med to holme Sluseholmen og Teglholmen. Her opførtes en række store fabrikker, og jernbanespor forbandt området med Københavns Godsbane.

En yderligere udflytning af fiskeriet blev nødvendig. I 1948 åbnede Sydhavnens Fiskerihavn lige syd for Sjællandsbroen og Slusen. Fra denne fiskerihavn foregik der bundgarmsfiskeri i Køge Bugt især efter ål. Andre lokale fiskere fik plads til deres både i Skudehavnen, hvor de også fik mulighed for at bygget garnhuse til deres redskaber. Kalkbrænderihavnen og Skudehavnen blev byg-



Fiskefartøjer fra Kattégat er med deres fangst anløbet kajen yderst i Børskanalen. Folk der vil købe fisk er stimlet sammen på kajen. Foto 1925. Kbh.billeder.

get nord for Frihavnen, og området fungerede som et opfyldningsområde, som til vore dage stadig har undergået store forandringer.

Fisketorvet blev i 1958 flyttet til Gasværkshavnen. Her opførtes store moderne salgshaller med gode hygiejniske forhold samt et isværk. Fiskerkonerne fik dog en frist på 5 år til fortsat at handle fisk på Gammel Strand. De var en del af byens identitet og genremalernes mest yndede motiv. Enkelte københavnske fiskere og andre som fiskede i byens tilstødende farvande gik til lossekajen og forsynede Fisketorvet med frisk fisk som i gamle dage. I 1960-erne ophørte fiskerbådernes sejlads til København. De fleste fisk kom nu med lastbiler fra Jylland og købtes på torvet af detailhandlere, restauranter og byens forskellige institutioner. 70% af fiskene kom fra Nordsøen. På torvet var der auktion hver dag kl. 7. Også frosne fisk fra Grønland blev omsat.

Havnens motorfærger fra 1900 til i dag

Betjeningen af ankommende skibe skete fra 1900-årene med motorbåde fra Nordre Toldbod havn. Her lå "Det forenede Færgeselskab"s både. Selskabet tog sig af alle slags opgaver: trosseføring, færgefart, transport af proviant og udrustning til reden og i havnen og både var disponible dag og nat. Et konkurrerende foretagende var "Toldbodens Motorfærge og Transportforretning".

Færgefarten i inderhavnen gik også over til motorbådsdrift. En motorfærge til Orlogsværftet gik en kort tid fra Sankt Annæ Plads gennem Hønseløbet til Arsenaløen.²⁸

I 1901 satte Peter Thomsen, der havde været sandgraver, en motorfærge, senere to, i fart fra Bodenhoffs Plads til Nyhavn.²⁹ Motorbådens passagerer var folk fra Aladdinkvarteret og værftsarbejdere fra Københavns Flydedok A/S. Peter Thomsen bestilte 3 nye både, men han stod uden de nødvendige økonomiske midler til udvidelse af driften. En økonomisk mere velfunderet færgevirksomhed "Havnens Motorfærge" (HMF) startede i 1904. Det nye færgeselskab overtog de tre nye både, som var forsynet med glødhovedmotorer af fabrikatet "Dan" fra P. Jørgensens Maskinfabrik i København.³⁰ Motorerne var 12 hk 4-taktsmotorer. HMF ønskede at transportere folk rundt i byen via kanalerne og havnen og ville tilbyde udflugter. Det blev en succes især fordi "Dan" motorerne viste sig at være robuste og velfungerende. Motorfabrikken havde i 1902 også leveret motor til Roald Amundsens fartøj, jagten "Gjøa", der som det første fartøj kom igennem Nordvestpassagen og Amundsen havde kun godt at sige om motoren. De små grønmalede, brede både med udstødningsrør som en lille skorsten var snart et iøjnefaldende indslag i havnebildet, og mange københavnere benyttede færgerne. En rute gik fra Kongens Nytorv til Bodenhoffs Plads og Christianshavn Torv. Fra Nyhavns Hoved blev der sejlet til Lystbådehavnen og Langeliniepynten, mens en tredje var ruten fra Bodenhoffs Plads via Nyhavn, Knippelsbro til Badeanstalten i Sydhavnen. En kort tur kostede i 1904 fem øre. Turen til Langelinie 15 øre. Sejladsen foregik i sommerhalvåret. I Carl Muusmans bog "Da København blev voksen" nævnes hvordan motorfærgerne fra 1904 "viste sig i vores smukke havn". Ved Fiskeri- og motorudstillingen på Islands Brygge i 1912 sejlede HMF gratis gæster til udstillingen, som blev en stor succes med 100.000 besøgende i løbet af 50 dage. Samme år sejlede HMF ud til en engelske flotille af krigsskibe, som lå for anker ude på reden. Motorbådens besætning var en bådfører og en 14-15-årig



Havnens Motorfærge havde sine både liggende ved Islands Plads i en sidekanal til Christianshavns Kanal. Her ses selskabets mange motorfærger med bådførerne om bord. De forreste både er de små motorfærger med den karakteristiske skorsten. Bag dem ligger tre hvidmalede større både, som brugtes til kystruten. Bådene har reklameskilte for "Dan" motoren og anledningen var den store fiskeri- og motorudstilling i 1912. Foto fra scrapbog, Christianshavns Lokalhistoriske Arkiv.

dreng. Dagbladet Socialdemokraten anklagede i 1913 HMF for usle arbejdsforhold for drengene med op til 66 timers arbejde om ugen og dårlig løn.

Sommersejlad langs kysten nordpå var et ældre fænomen. C.W. Eckersberg malede i 1824 et dejligt billede af flere sejlskibe og en lille damper

undervejs til Charlottenlund på udflugt med borgerskabet. Fra 1890-erne begyndte udflugtsdampere at lægge ind til skibsbroen ved Charlottenlund. HMF sejlede med motorbådene "Expres" og "Thor" til Charlottenlund og Skovshoved hverdage og søndage. HMF sejlede også et par år til Dragør. Der opstod konkurrence på kystruten, da Peter Sigurd Meyer anskaffede to motorbåde, "Expres I" og "Expres II". En tredje båd blev indsat i 1915. Sejladsen nordpå udgik fra Knippelsbro til Hellerup og den ny dampskibsbro i Klampenborg. Herfra kunne passagerer vandre ind i Dyrehaven og fornøje sig ved de markedsboder, restauranter og tivoli som fandtes på Dyrehavsbakken.

1. Verdenskrigs mangeltid hæmmede udflugtssejladsen: I 1917 blev Meyers to første både solgt, mens den tredje fortsatte med sommersejlads til Bellevue og Tårnbæk. I 1923 trådte Havnens Motorfærge A/S i likvidation. Halvandet år under verdenskrigen uden sejlads pga. petroleumsmangel havde givet selskabets økonomi et knæk. Aktieselskabet gav underskud. En generalforsamling besluttede at sælge til Peter Thomsen, der i en årrække havde været en af selskabets direktører.³¹

Selskabets langvarige likvidation endte med at kystruten til Klampenborg blev overtaget af Øresundsselskabet, mens en ny konkurrerende motorfærge "Aladdin" fik besejlingen af ruten Christianshavns Torv-Kongens Nytorv. Koncessionerne til sejlads blev administreret af Københavns Havnevæsen. Aladdin begyndte i 1933 at sejle en lang kanaltur fra Christianshavns Torv rundt om Slotsholmen. På turen, som kostede 20 øre, passerede man under 11 broer.

De nye motorfærger i mellemkrigstiden var fladbundede, lange træfartøjer med en ret stævn og stort agterspejl samt rækker af sæder til passagerer. Et jerngitter på lønningen skulle hindre folk i at stikke armen udenbords. Bådene havde benzinmotorer. De nye "ekspresbåde" gav kortere overfartstid. 10 minutter fra Bodenhoffs Plads til Nyhavn.

"Aladdin" sejlede i 30-erne med tre både, som i 50-erne blev udskiftet med tre nye motorbåde: "Aladdin 4", "Aladdin 5" og "Aladdin 6". Disse fartøjer fik dieselmotorer.

Motorfærgerne kunne undertiden redde liv som det skete i oktober 1935 ifølge Børsen: "En lille Dreng var ved at fiske Krabber, da han ud for Bådsmandsstræde faldt i Vandet. Baadfører Johan Troest kom med Motorfærge "Aladdin 4", der havde 25-26 passagerer ombord. Han styrede hen mod Drengen, der havde været nede et par Gange, overlod Styring til Billettøren og dykkede fuldt paaklædt ned efter Drengen. Drengen laa paa et par Meter Vand



Havnens Motorfærge IV tager passagerer til Trekroner, som ses i baggrunden. En anden HMF motorfærge er på vej mod Langelinje, foto ca. 1935. Kbh.billeder.

og var bevidstløs, da han kom op. Han overgav Drengen til et Par unge Mennesker i en Jolle og svømmede tilbage til Motorbaaden og fortsatte sejladsen til Kgs. Nytorv.” Drengen blev reddet og Troest fik redningsmedaljen. Han havde tidligere to gange reddet børn fra at drukne.

I 1934 begyndte HMF sejlads til Trekroner. Fortet blev forladt af forsvaret i 1932 og blev lejet af Kystartilleriforeningen, som skabte et forlystelsesetablissement med restaurant, biograf og revyteater. En revyvisе sunget af Erika Voigt i 1934 hed: Sejle til Trekroner. Krigen satte en stopper for forlystelserne og sejladsen. Tyskerne overtog i 1940 fortet og bemandede det straks efter 9. april.

HMF lod i 1930-ernes slutning en ny serie på tre både bygge i Korsør på Lilleø Værft. HMF VIII, IX og X. De målte 13 bruttoregister tons, medtog 57 passagerer og var hver forsynet med en Ford dieselmotor. I krigens første år



En "Aladdin"-motorfærge er undervejs i Slotsholmskanalen. I kanalen ses hyttefade og længere fremme både, joller og hyttefade ved Fisketorvet. Foto ca. 1950. Nowico-Luftfoto, copyright VISDA.

sejlede HMF ikke. Efter 2. Verdenskrig kom en ny serie motorbåde HMF III, XI, XII, XIII og XIV.

HMF sejlede fra Langelinies nordlige mole med det lille fyrtårn til Den Lille Havfrue, Nyhavn, Havnegade og Højbro, mens Aladdin sejlede fra Nyhavn til Christianshavn og ad Frederiksholms Kanal rundt om Slotsholmen. HMF havde hvidmalede både, mens Aladdins både var sortmalede. En tredje motorfærge var Hellasbådene, som en årrække sejlede fra ovennævnte mole ved Langelinie til Skudehavnen og Svanemøllehavnen. Disse både var rød-malede. Om vinteren var motorfærgerne oplagt bl.a. på Christiansholm og mandskabet fandt andet arbejde.

Københavns Stadsarkiv har modtaget mange erindringer skrevet af københavnere, og sejlads med de små motorfærger står skarpt i en del af

disse erindringer. Der var noget at se på i kanalerne og i havnen. Sydgående fra Langelinie passeredes på styrbord side Den Lille Havfrue, Toldboden, Kvæsthusbroen med DFDS rutebåd, Nyhavn, Havnegade med Sverigesbådene og Bornholmerbådene, i Kanalen Holmens Kirke og til sidst blev Højbro Plads anløbet. Til bagbord kunne man se B&W værftet med nybygninger, kongeskibet "Dannebrog" i sin ankerbøje, Holmen med fregatterne "Jylland" og "Sjælland", Christianshavns pakhuse, Knippelsbro, Christiansborg Slot og blomster- og pæreskuder i Kanalen. Fra Gammel Strand kunne man fortsætte sin odysse med en Aladdin-båd til Christianshavns Kanal. Overalt var der liv og leben.

En ny type havnemotorbåd dukkede op efter krigen, en kasseformet meget bred båd bygget af mahogni og med læderbetrukne sæder. Inspirationen til den kom fra lignende både i Amsterdam og Göteborg. Turistbådene fik i 1959 plads med anløbsbro, billetsalg og kiosk ved Gammel Strand. Deres besætning var en bådfører og en sprogkyndig guide. De sejlede havnen rundt, som regel ud til Den Lille Havfrue og gennem Christianshavns Kanal. Sejladsen blev en succes.³² I 1960 købte De Forenede Vognmænd Havnens Motorfærge og året efter Aladdinbådene. HMF disponerede over 14 både, mens Aladdin havde 9 både. HMF skiftede i 1988 navn til Canal Tours og overgik til DFDS. En række nye motorfærger i glasfiber blev bygget fra 1990, den såkaldte H.C. Andersen serie, hvor 10 både alle fik navn efter digterens eventyr. Den første var "Store Claus". Den blev bygget i Finland, men de efterfølgende blev bygget i Gilleleje. Året efter startede en konkurrerende virksomhed Netto Bådene, som mest konkurrerede på prisen. Bådene blev overdækkede, så passagerer kunne sidde i tørvejr under sejladsen, hvis det regnede. Begge havnerundfarter sejler i 2025, idet Canal Tours nu er ejet af det svenske Strömma A/B. En tur med havnerundfart er en meget populær turistoplevelse og de overdækkede både sejler med korte intervaller gennem den nu ensrettede Christianshavns Kanal.

Andre motorfærger fra 1900

Frihavnsfærgen var en lille motorbåd, som sørgede for forbindelse fra Langelinie, fra en bro bag Molepavillonen, bygget 1907, til en anlægsplads i Frihavnen yderst på Marmormolen. Det foregik ved at man hejste et signal, en

hvid viser, hvorpå stod "Færge". Færgemanden ved Lodsstationen på Frihavns-siden observerede så, når viseren var hejst og kom med motorbåden. På den måde sparede mange østerbroere omvejen over Langeliniebroen.

Forbindelsen Nordre Toldbod til Holmen var en travl færgerute. Her sejlede "Hønen" mellem Toldboden, Elefanten og Dokøen. Navnet kom sig af "Hønsbroen", en gangbro langs Flådens Leje. "Hønen" sejlede fra morgen til sen aften. Den sidste i en række motorbåde med dette navn blev bygget i 1965 og sejler i dag på Arresøen.

Travlt havde motorbåde fra B&W også. Værftet var i 30-erne landets største virksomhed med 8.000 ansatte. Bådene satte værftsarbejdere over fra Nordre Toldbod til skibsværftet på Refshaleøen. Passagerbådene hed B&W Refshaleøen og et nummer. Nummer 6 var bygget i træ i 1915 af Brdr. Svendsens Bådebyggeri på Refshaleøen. Den målte 17,98 brt og havde en 13 hk motor.

Bygningen af de to nye havneklapbroer, Knippelsbro i 1935-37 og Langebro i 1954, gjorde færgesejls tværs over inderhavnen urentabel. Der blev ansat brofogeder, hvis arbejde var at passe åbning og lukning af broerne. Brotid var fra kl. 05 til 20. På hverdage åbnede broerne 40 gange i døgnet og ca. 60 skibe passerede dagligt. Skibe skulle hejse broflaget ved passage.

Lægtene efter 1900

Efterhånden som fragtskibene blev mere manøvreedygtige og der med Sydhavn og Nordhavn blev mere kajplads, undgik skibene de dyre omladninger. Der var dog stadig brug for pramme til transport af jern og stål, kul til dampskibene, transport af byggematerialer og sten, grus og mudder samt ved bolværksarbejde. Rederier som DFDS og ØK havde fleste lægtene. Statens Vandbygningsvæsen havde tre lægtene. Også skibsværfter som B & W Skibsbyggeri og Københavns Flydedok, entreprenørfirmaer som Chr. Monberg og fabrikker som Dansk Soyakagefabrik og Frederiksholms Tegl- og Kalkbrænderi havde egne lægtene. Svitser Bjergningsentreprise brugte bjerningslægtene, idet man, når skibe grundstødte med last, lægtrede lasten over i disse, hvorefter skibet sædvanligvis kom flot på en skånsom måde.³³ En ny type lægter kom frem i mellemkrigstiden. Den var bygget af jern og cement, men havde samme facon som jern- og træprammene. Det Forenede Bugterselskab havde nogle af disse cementpramme. De var 35 m lange.

Der eksisterede en fagforening for Pram-, Lægter- og Bjergningsfunktionærer, og i DFDS havde man en faglig klub for pram- og lægterførererne. Arbejdet på lægterne var ikke ufarligt som det eksempelvis fremgår af søulykkesstatistikken i 1934: "Da D.F.D.S. lægter 42 laa langs Siden af svensk M/S "Lagaholm" og lastede Bomuld i Baller, trykkede Vægten af en Balle paa den tværskibs Skærstok, saa den fjedrede, hvorved den langskibs Skærstok og nogle Lugedæksler samt 2 Arbejdere, som stod paa disse, faldt ned i Bunden af Lægteren. Ved Faldet fik den ene Arbejder Foden beskadiget og blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet." Bomuldsballerne reddede måske deres liv.

Bugserbåde, vandbåde og petroleumsbåde.

Der var stadig god brug for bugserbåde i 1900-årene. Det Forenede Bugser-selskabs både havde alle nordiske Gudenavne som "Gorm", "Tyr", "Odin" osv. FB havde i 1905 10 fartøjer. De fleste fartøjer var både på 12-20 bruttoregister-ton. I 1911 disponerede FB over bådene "Tyr", "Dan" og "Pauline". Rederiet "Stærkodder" havde bugserbådene "Mjølner" og "Stærkodder". FBs bugserbåde var grønmalede og skorstensmærket var et sort FB på hvidt bånd. Selskabet havde en række bugserbåde liggende klar til indsats ved Toldboden og Nyhavns Hoved. Bådene havde fyr på kedlen natten over, og deres varme dæk var i mellemkrigstiden et overnatningssted for arbejdsløse og hjemløse i forståelse med rederiet. Hans Christian Kofoed, stifteren af Kofoeds skole, besøgte med sin shagpipe bugserbådene, fik rusket i folk, der lå på dækket, og overtalt dem til at komme med og få et måltid varm mad og en køje. Fra 1932 gik FB i samarbejde med Svitzer i et I/S.³⁴

Der skete undertiden ulykker under bugsering af pramme i havnen, som i 1935 da en lægter på slæb i Sydhavnen ramte en motorjagt og skrællede hele side op på jagten, som blev sat på grund, da den var i fare for at synke.

I 1952 havde FB 7 bugserbåde til rådighed. I samarbejdet med Svitzer havde man tre både, deriblandt "Ymer" bygget på Aalborg Værft i 1942. Den var bugserbåd og isbryder, forsynet med en 500 hk dieselmotor og det første helsvejste skib i Danmark.

FB disponerede også en vandbåd, "Holger", som var bygget til rederiet i Kiel 1958. Den kunne rumme 78 kubikmeter vand fordelt på seks tanke. "Holger"



To af FBs bugserdampere, nemlig "Odin" og "Gorm" har lagt passagerskibet s/s "Carinthia" fra Cunard Line til Amerikakaj i Frihavnen, foto ca. 1930. Jonals & Co., copyright VISDA, kbh. billeder.

var søsterskib til rederiets første vandbåd, "Capduen", bygget i 1953 i Gråsten. Den allerførste "Holger" blev i øvrigt bygget på B&W i 1869 til Københavns Skibsvandsforsyningsselskab. I 1885 overtog Det Forende Bugserelskab båden. Senere overgik vandforsyningen til private entreprenører. Da de allerfleste skibe kunne få vand fra vandposter ved kajen blev der mindre at lave. Der er dog stadig skibe, som skal have drikkevand, og en nybygget "Holger" sørger endnu her i 2025 for at forsyne dem.

Tankbåde med petroleum og senere diesellole blev med motorfartøjernes fremvækst en del af havnens fartøjer. Olieselskaberne havde sådanne både i havnen. Det Danske Petroleums-Aktieselskab, startet i 1889, kom til at spille en stor rolle som distributør af petroleum og diesel til vands og til lands. Et



Havnevæsnets lille slæbedamper "Asa" bryder is i Inderhavnen, foto ca. 1950. Kbh.billeder.

tankanlæg blev bygget på Refshaleøen nord for B & W. Selskabet disponerede i 1921 seks petroleumsbåde, tre større bl.a. "Volmer" og tre mindre, der målte omkring 30 brt.

Havnevæsnets både og folk

Københavns Kommune ejede havnen. Administrativt var den tredelt, nemlig i Nordhavnen eller Yderhavnen, derefter fulgte fra Toldboden og indefter Inderhavnen eller den gamle havn. Syd for Langebro kom Sydhavnen eller industrihavnen. Inden for de to forter Trekroner og Lynetten var gode anker-



*Havnevæsnets mud-
derpram arbejder med
uddybning af Nyhavn,
ca. 1925. Kbh.billeder.*

pladser samt en række fortøjningsbøjer. Langs kajerne var jernbanespor og kraner og pakhuse.

Havnevæsnets havde flydende materiel til sine forskellige opgaver. I 1905 havde havnevæsnets flydekranen "Sleipner" og dampbådene "Grane" på 120 brt. og "Asa" på 32 brt. samt de små bugserbåde "Archimedes" på 19 brt. og "Portunus" på 17 brt. Hertil kom gravemaskiner og pramme.

De ansatte i havnevæsnets var søfolk, nogle ældre, som havde prøvet lidt af

hvert, og nogle unge. Stemningen var god og humør manglede ikke. En lille anekdote giver et indtryk af forholdene: "En prammand på gravemaskinen hed Jensen, men havde øgenavnet "Høvdingen". Han var en robust og dygtig arbejdsleder. Om bord i et stort tysk sejlskib havde han pådraget sig en ben-skade, da skibet rundede Kap Horn. Benet voldte ham sommetider problemer, og da han en dag trampede haltende rundt på dækket, smilede en af de nye dæksfolk. "Hvad glør du på?" sagde Høvdingen. "Det ben har jeg fået ødelagt ved Kap Horn". Dæksmanden svarede: "Ja det forstår jeg. Der er også nogle modbydeligt høje trappetrin at blive smidt ned a'!" Kap Horn var – og er – et kendt værtshus i Nyhavn. De fleste ansatte i Havnevæsnet blev i jobbet indtil pensionering.

Der var nok at se til i havnen. I 1938 noterede havnevæsnet antallet af indkomne skibe. Det var fra danske havne 17.379, fra Sverige 3.735, fra Tyskland 1.041 og fra Holland 342. Havnevæsnet bekendtgjorde særlige sejladsregler for både. Småskibssejlads skulle gå nord på i havnen. Det gjaldt dog ikke både, som skulle til Køge. De gik gennem Slusen ved Sydhavnen. Reglementer skulle overholdes, f.eks. ved badning. Badning i havnen eller med en pøs vand på dækket var sommerdage fristende for unge søfolk, men ifølge havnereglementet fra 1900 måtte ved badning fra fartøjer "ingen iøjnefaldende modanstændigheden stridende blottelse af legemet finde sted".

Havnevæsnets opgaver

Havnefogederne skulle sikre skibene plads til at losse og lade, og havnefogeden skulle fra skipperen skaffe oplysning til den såkaldte bolværksseddel. Det drejede sig om skibets navn, type, tonnage, hjemsted, sidst anløbne havn, førerens navn, lastens art, liggested i havnen, dato for ankomst og mæglerens navn.³⁶

Udklarering af skibet krævede en bolværksseddel. På toldkassererkontoret betaltes skibets afgifter. Skibe i rutefart fik reduktion i afgifter og det samme gjorde lægtene og pramme, når de løste såkaldt pramkort. Sandbåde, som kom fra søen, betalte også særlig takst. Havets husmænd, dvs. skibe under 100 nrt, betalte kun halv afgift. Alle havnebetjente var oplært til at betjene en motor og sejle med de små både nr. II og IV. De oplærtes også til at betjene slusen ved Kalveboderne.



En havnerundfartsbåd er på vej ud og "Aladdin VI" på vej ind i Nyhavn ca. 1980. Fyrskibet "Gedser Rev" blev overdraget til Nationalmuseet og sammen med andre historiske skibe fik det plads i Nyhavn. Fartøjerne til højre er private veteranskibe, som fra 1976 fik liggepladser i Nyhavn. Kbh.billeder.

Havneassistenter hjalp havnefogederne og de gjorde tjeneste i patruljebådene. Der var 15 km havn, som skulle afpatruljeres. Desuden skulle fyrpersonale føres til og fra Trekroner. Om sommeren bemandedes mahognibåden, som brugtes til at eskortere kongeskibet "Dannebrog".

Patruljebådene og "Grane" deltog i slukningsarbejde og oprydningsarbejde i havnen. Det var tilfældet ved den frygtelige eksplosion i en træbygning på Holmen den 23. november 1951, hvorved 16 mennesker, de fleste brand-

mænd, omkom og mange blev såret. Brandvæsenet var ikke blevet informeret om opbevaring af miner i bygningen.

Nedgangstid

Fra 1970-erne kom den store nedgangstid. Havnen var livsnerven i byen i århundreder, men bilismens udbredelse og dominans, betød at indenrigs-søfart efterhånden ophørte. Udenrigsfarten blev koncentreret til få store containerhavne. Havnen tømtes for sine mange erhvervsaktiviteter. Kajerne lå tomme, kranerne uvirksomme. Mange værksteder og firmaer på havnen lukkede. Det samme gjorde værfterne. Orlogsværftet stoppede i 1992, B&W i 1996. Holmen blev opgivet som centrum for flådens aktiviteter. Tusindvis af arbejdere mistede deres job. Også rutetrafikken indenrigs ophørte og Kvæsthusbroen lå øde. Færgefarten til Sverige og Bornholm stoppede. Fiskeriet gik det på samme måde. Bestanden af fisk i Østersøen og Øresund gik voldsomt tilbage, og ingen kunne leve af at fiske med en lille båd. Det endte med at Fisketorvet lukkede.

Bådtrafikken i det nye årtusinde

En solskinsdag 2019 gik jeg med en gammel ven til Christianshavns Kanal, derhen hvor vi som drenge lejede en robåd. Skiltet med bådudlejning var der stadig, men stedet er blevet forvandlet til en flydende, velbesøgt café. Vi bestilte to glas fadøl, kiggede på solens refleks i Kanalens små bølger og betragtede folkelivet langs Kanalen. Min ven har en motorjolle liggende i Kanalen. Af og til sejler vi en tur rundt i havnen, så vi følger med i udviklingen, og vi kan konstatere, at barndommens havn for længst er fortid.

Københavns havn er blevet et stort nyt boligområde. Det Kongelige Bibliotek, Det Kongelige Teater og Operaen har fået en fremtrædende placering på havnen, men på de fleste havnearealer er bebyggelsen kontorhuse og boligblokke. Hele Sydhavnen, Frihavnen og Nordhavnen er bebygget, og meget lidt af det gamle har fået lov at stå. Ejendomsmæglere sørger for at sælge havneudsigten dyrt. Men der er ikke meget at se på længere. Skibstrafikken er slut i Sydhavnen, Inderhavnen og i Frihavnen, med undtagelse af Oslofærgen. De



Inderhavnen er i dag et rekreativt område. Den tidligere bådudlejning i Christianshavns Kanal er her fotograferet af Kim Wyon-Sergeant en solskinsdag, hvor der er gang i serveringen, privat foto.

nye populære havnebroer til fodgængere og cyklister har gjort sejlads med større skibe og sejlfartøjer vanskelig fra Nyhavn og sydefter. På vandet har to grupper af både overlevet: lystbådene og turistrundfarterne. Det rekreative har erobret Sydhavnens og Inderhavnens vandarealer. Der er nu god plads til motorbåde, kajaker og rospøtens både. En genoplivning af den gamle motorfærgesejlads er de kommunale gule vandbusser. Man betaler med sit rejsekort og kan tage cykel med ombord. En vandflyver til Århus er også en nyhed i havnen. Udlejningen af robåde i Christianshavns Kanal er slut, men andre har startet udlejning af motorbåde med og uden fører. Et firma har små elmotordrevne glasfiberbåde. Karakteristisk for alle både er, at de har magelige siddepladser og bordplads til mad- og drikkevarer. Tiden har forandret sig og det har mennesket også. Men bådsejladserne har overlevet, for København, byen som fik navn efter sin fortræffelige naturhavn, er stadig værd at se fra vandet.

Bilag: Ordforklaringer

Bruttoregisterton – er et rumfangsmål, ikke et vægtmål og en registerton er 2,84 kubikmeter. Bruttomålet omfatter alle skibets rum, mens nettomålet er skibets rum til ladning og passagerer.

Duc d'Albe – et system af pæle med en midterpæl beregnet til fortøjning af skibe.

Fok – et trekantet sejl sat på et stag fra stormast til forstævn. De allerfleste både benyttede enten fok og sprydstagssejl, også kaldt smakkesejl, eller fok og et gaffelsejl.

Fortømre – foretage reparationsarbejde på fartøjer bygget af træ.

Fribord – den del af jollens eller bådens side som er mellem vandspejl og lønning. En båd kan have lavt eller højt fribord alt efter sin byggemåde.

Jagt – den danske jagt var et sejlfartøj med agterspejl, dæk, én mast, gaffelstorsejl, bovspryd og to forsejl. Jagten var kraelvelbygget, dvs havde glat skibsside. Typen gik af brug efter 1900.

Kabel – svært tovværk beregnet til bugsering eller ankring.

Klinkbygget eller kraelvelbygget – er to forskellige måder at bygge en træbåd på. Hvis man ikke vil fortabe sig i konstruktionsdetaljer er den korte forklaring at ved klinkbygning overlapper bordene hinanden, mens de ved kraelvelbygning er stødt op til hinanden. Den kraelvelbyggede båds sider er derfor glatte.

Kølhale – ved hjælp af blokke med tovværk fastgjort i skibets mast eller master, kunne man krænge skibet, så en skibsside og -bund blev tilgængelig for rensning, kalfatring og

tjæring. Når en side var færdig krængede man skibet over på den anden side.

Lukaf – mandskabets rum om bord. I både og småskibe som regel under dækket forude.

Læst – det mål man brugte før indførelsen af registertons herhjemme i 1867. Lang tid var en læst 42 tønder korn. Man brugte udtrykket tonnage om skibets lasteevne.

Mål – skibe blev målt efter lasteevne og efter rumfang af skibet. Lastevnen angav skibets volumen og man betalte skibsafgifter efter målet. Man angav målet i brutto- (brt) og nettoregistertons (nrt). Beregningen af målet skete efter internationale regler og der udstedes et internationalt målbrev. Joller blev ikke målt.

Paket – et sejlfartøj, senere et motorfartøj, som medførte gods og passagerer på en fast rute mellem hovedstaden og en provinsby. Disse fartøjer lå bl.a. i Nyhavn og man talte om *Skagenpaketten*, *Langelandspaketten*, *Svendborgpaketten* m.fl.

Sprydstagssejl – et rektangulært sejl som lideses på masten og ved sejlads stages i firkant. Typen blev brugt på stort set alle både indtil omkring 1920.

Tofte – et bræt på tværs i den åbne båd til at sidde på. Man taler om agtertofte, rotofte(r) og fortofte.

-
1. Se Chr. Nicolaisen: *Amagers historie*, 1. 1908 (1981), 96.
 2. Angående datidens små fartøjer se Ole Mortensen: *Renæssancens fartøjer*, 1994, 95-116 og artikel i *M/S Årbog* 2012, Ole Mortensen: *Da skuderne fór*.
 3. Ole Mortensen: *Renæssancens fartøjer*, 1994, 178.
 4. Bjørn og Lythans: *Christianshavnerliv*, 2018, 31-32. Oprindelig hed broen "Den lange Bro" eller "Den store Bro". Hans Knip var også rådmand foruden bropasser og ejede flere grunde i den nye by.
 5. Ole Mortensen: *Renæssancens fartøjer*, 1994, 178.
 6. H.P. Hermansen: *Københavns Toldbod*, 1915, 20.
 7. H.P. Hermansen: *Københavns Toldbod*, 1915, 51.
 8. Knud Klem: *Skibsbyggeriet i Danmark og Her-tugdømmerne i 1700-årene*, 1986, 2, 265.
 9. Københavns Havn, Den kgl. Administration for Havnevæsnet, *Journal for Gammel Strands distrikts havnefoged* (1824-1860), Rigsarkivet.
 10. Københavnske Lavsarkiver, Københavns Færgelaug, Københavns Stadsarkiv, 1971. Kgl. Konfirmation af laugsartikler af 9. nov. 1646, *Kancelliets Brevbøger* 21. september 1652. Kun folk med borgerbrev kunne blive medlemmer af færgelaug.
 11. Christian R. Jansen: Færgetrafik, i *Dansk Kulturhistorisk Opslagsværk*, 1, 1991.
 12. Ole Mortensen: *Renæssancens fartøjer*, 1994, 20.
 13. Generalpostdirektoratet, *Færgetakster i Danmark*, 1811, Kgl. Bibliotek.
 14. Frederik Olsen: *Postvæsenet i Danmark 1808-1848*, 1908, 242.
 15. Jvfr. Helsingør Færgelaug, Færgemænd, færgekarle og makkerskaber 1822-1882 Makkerskaber optræder fra 1848. Lavsarkiver, Rigsarkivet online.

16. Ole Mortensøn og Else Wolsgaard: *Beretninger da spaniolerne kom 1808*, Langelands Museum 2008, 37.
17. Mellemfort var et søfort ved Kongedybet. Det lå imellem Trekroner og Prøvesten og var anlagt 1860-1863. Mellemfortet er i dag helt forsvundet og erstattet af Amagerværket.
18. Københavns Havn, Havnekapitajnen, sejl- og rofærger 1886-1920, Rigsarkivet.
19. Københavns Havn, Den kgl. Administration for Havnevæsenet, Journal for Gamlestrands distrikt 1829-1860, Rigsarkivet.
20. Rentekammeret danske afdeling, Kammerkollegiet. Diverse sager vedr. bro-, færge-, havne- og fyrvæsen 1681-1777, Rigsarkivet.
21. Københavns Havn, Kommissionen af 15.5.1782, ang. havnens opmudring og Pramlauget, 2 Bd. Rigsarkivet. Det nye laug fik navnet: Pram- og Stenførerlauget.
22. Fartøjer blev af myndighederne opmålt i læster og fra 1867 i registertons. Der var tale om et mål udregnet efter skibets volumen, dvs. lasteevne. Bruttoregistertons (brt) var fartøjets mål, mens nettoregistertons (nrt) var med fradrag af mandskabets rum. Fartøjets mål var indhugget i skibets hovedbjælke og skipperen medførte altid målebrevet. Der blev bl.a. betalt skibsafgifter efter målets størrelse.
23. I Kofoeds: *Dansk Søe-Ordbog*, fra omkring 1800 anføres: Lastepram eller Lægter. Ordene er synonyme.
24. *Officiel Fortegnelse over Danske Krigs- og Handelskibe* 1905, her anføres at DFDS havde 12 stålægtere som målte 132 brt. Hertil kom 11 større lægtere på 304 brt. og 12 på 412 brt.
25. Alan Hjorth Rasmussen: *Østersøen gav*, 1969, 169.
26. Ole Mortensøn, Anders Nielsen og Erik Kromann: *Da paketterne sejlede*, 2000, 23-33.
27. Københavns Havn, Havnekapitajnen, Sejl- og Rofærger 1886-1920, Rigsarkivet og Bjørn Westerbeek Dahl: Færgeselskabet "Havnen", i: *Københavns Kronik* nr. 94, november 2001.
28. Knud Bokkenheuser: *Det gamle København*, 1, 1919, 136: "Når man sejlede med "Lynet" over Bomløbet, saa man til højre langs Hønsbroen en del gamle Orlogsmænd ...". Hønsbroen var den lange løbebro, som var en del af spærringen omkring Flådens Leje og den førte til vagtskibene "Jylland" og "Sjælland". I spærringen var en åbning som kaldtes Hønsbroløbet.
29. *Folkets Avis*, 13.10.1903.
30. *Illustreret Tidende*, nr. 44, 560, 1906-1907.
31. Avisen *København* 9.3.1923 anfører aktiekapitalen 100.000 kr. Likvidationen gav aktionæerne deres penge tilbage.
32. Se artikel på nettet: steenjohansen.wordpress.com
33. Søfartsstyrelsen, Skibsregistrator: Fortegnelse over ikke selvbevægelige lægtere og pramme 1894-1936, Rigsarkivet.
34. Se FBs historie i *Det Forenede Bugterselskab 1869-1969*, jubilæumsskrift 1969 uden forfatter.
35. Københavns Havn, Havnekapitajnen, *Havnebladet 1948-1953*, se 7. juli 1949, 10, Rigsarkivet.
36. Københavns Havn, Havnekapitajnen, *Havnebladet 1948-1953*, se 1951, 105 og 118 om havnepersonalets forskellige arbejdsopgaver, Rigsarkivet.

De elendiges¹ liv og levekår i København i det 19. århundrede

■ Af Preben Brandt

Byen København ændrede sig radikalt i løbet af det 19. århundrede. Det gjaldt også hvad angår borgernes holdning til byens elendige og myndighedernes måde at indrette omsorgen for de fattigste, for de uarbejdsdygtige og for dem, der var uvillige eller ude af stand til at tjene til deres egen forsørgelse, uanset om det var gamle, syge, handicappede eller fordrunkne. Den nye tidsånd påvirkede sociallovgivningen, som i slutningen af århundredet førte til de første skridt ind i den lovgivning, der blev videreudviklet i det følgende århundrede til det velfærdssamfund, som vi kender i dag.

Ildebranden

Tirsdag d. 26. marts 1850 kunne de avislæsende københavnere læse denne notits på forsiden af aftenudgaven af *Berlingske politiske og Avertissements Tidende*: "Ildløs. Inat Kl. omtrent 3 udbrød ild i Stedet Nr. 213 paa Hjørnet af Rosenborggade og Aabenraa, det saakaldte Pjaltensborg, et for fattige og logiløse Mennesker meget afholdte Tilflugtssted, der kunde afgive Natteophold for i det Mindste 100 Personer. Flere af de Logerende maatte nøgne og halvnøgne gennem Vinduerne paa tilsatte Stiger redde sig fra Luerne, der, da Ilden var udbrudt paa 3 forskellige Steder, snart havde ompændt hele Bygningen. Det er desværre at befrygte, at Adskillige ere indebrændte. Kl. 6 var Stedet, der bestod af Bindingsværk og tilhørte en forhenværende Landmand Jensen, aldeles nedbrændt. Aarsagen til denne under mistænkelige Omstændigheder opkomne Ild er endnu ubekjendt."² Denne meget nøgterne beskrivelse af Pjaltensborgs brand fulgtes nogle få dage senere op med en noget mere

farverig beretning om ildebranden, som nåede ud til de fleste af byens borgere i form af en skillingsvis, der hurtigt blev meget populær. Den var skrevet af den produktive vise- og vaudevilleforfatter Adolph von der Recke (1820-1867). Han præsenterede sin vise med ordene "En ny og lystig Vise om Pjaltensborgs Brand saa vel til Opmuntring som til Advarsel for den nedrige Stand at omgaas forsigtigen med Ild, Lys og Svovlstikker."³

De to første strofer af de i alt otte lyder således:

*"Den Vægter standser i sit Vers,
Brand, han brøler og gør Kommers,
det klemter støt i Tårnets Top,
Sprøjterne kommer i fuld Galop.
Julia, Julia, Julia, Julia, hopsasa!
Julia, Julia, søde Julia!*

*Hej, Vægter, hvor skal Slaget stå?
Oppe på Hjørnet af Aabenraa.
Ih, Gud bevares skal den Sorg
ramme det prægtige Pjaltensborg.
Julia, Julia Julia Julia ...".*

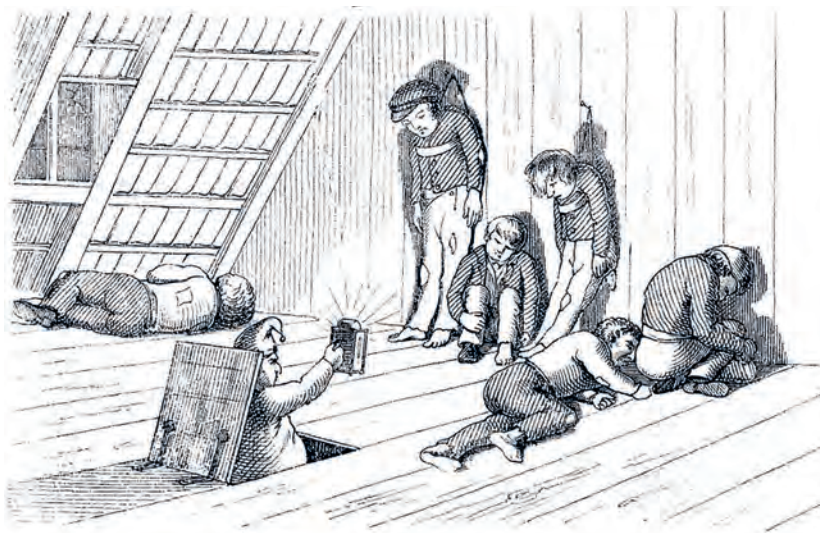
Det hus, der var brændt ned, lå som omtalt på hjørnet af Åbenrå og Rosenborggade og var mildest talt en gammel nedslidt rønne. Det var bygget engang i 1700-tallet og havde både overlevet den sidste store brand, der raserede en stor del af København i juni 1795, og brandene forårsaget af englændernes bombardement i september 1807. Men det var ikke det, der fik Berlingske Tidende til at have historien om branden på avisens forside. Det var heller ikke det, der førte til, at der kort efter udkom en skillingsvis om begivenheden. Det var husets funktion, der tiltrak folks interesse. Huset var ganske enkelt et af byens mange berygtede skamletter, hvor fattigdommen og alt det, som borgerne afskyede ved fattigdommen, samlet blev udstillet: Tiggeri, druk, prostitution, vold, småkriminalitet, sygdom, snavs og ildelugt. Huset og dets beboere var en torn i øjet på ordentlige folk. Avisnotitsen var neutral i den sag. Skillingsvisen, kunne man læse som en ironisk, gøren sig munter på beboernes vegne eller som en pænt indpakket kritik, der ikke gik længere end, hvad tidens smag tillod.



Pjalttenborg ses til højre i tegningen med Reformert kirke og Rosenborg Slot i baggrunden. Tegneren, som er P. C. Klæstrup, har stået i Rosenborggade oppe ved Frederiksborggade. Peter Christian Klæstrup (1820-1882) var en af byens flittige tegnere. I alt omkring 600 tegninger og akvareller blev det til af tidens historiske begivenheder, af samfundets spidser og af folkelivet. Han var leverandør af tegninger til flere aviser og tidsskrifter, og ikke mindst kendt var han som fast leverandør til Meir Goldschmidts tidsskrift Corsaren i årene 1845-46. Det var Corsaren, der i 1846 trykte Klæstrups velkendte, ikoniske tegning af Søren Kierkegaard. Det Kongelige Bibliotek.

Det, som alle, der ville vide det, vidste, var, at det som privat logihus gav nattely under de mest kummerlige forhold til byens mest elendige skabninger, en flok sølle, pjaltede, forarmede og fordrukne personer, der ikke havde midler til og mulighed for noget bedre, endsige at have deres eget hjem, og som for størstedelens vedkommende forsørgede sig ved tiggeri.

Pjalttenborg brændte ned knap et års tid efter, at Danmark havde skiftet styreform fra enevælde til et konstitutionelt monarki. Århundredet var, hvad angår sociale forhold, begyndt med en ny større sociallov af 1799, hvor hovedstaden havde sin egen lovgivning, og sluttede med en lige så omfattende ny sociallov i 1891, som gjaldt for hele landet. Hvad angår kultur var det et århundrede, der var begyndt med og i første halvdel domineret af, romantikkens pænhed i idé og kunst, men som sluttede i modernismens realisme. Endelig



Selvom tegningen bærer titlen Pjalttenborg er det ikke nødvendigvis forholdene på den nedbrændte Pjalttenborg, der vises. Det er igen P. C. Klæstrup, der har tegnet, men da tegningen er dateret 1877 er det enten en tidligere skitse Klæstrup har fundet frem og først udgivet 27 år efter branden eller det er en tegning fra et andet logihus, hvoraf mange i folkemunde blev betegnet en pjaltenborg uanset stedets egentlige navn. Under tegningen er der skrevet: "I Borgen boede der en Flok/ Lazarusser, det veed vi nok,/ Der kunde man faa Nattero/ Bekvemt og billigt for Fire og To". Københavns Museum.

var det et århundrede, hvor den traditionelle bondekultur var i opbrud, mens en moderne teknologisk udvikling var i fuld gang, især i København, og som tiltrak folk fra landet med drømmen om en bedre fremtid i hovedstaden. Alt dette var med til at påvirke synet på realiteterne og samfundets ansvar for fattigdommen, tiggeriet, og uligheden i sociale og sundhedsmæssige forhold.

Livet i Pjalttenborgen

Kan man forestille sig, hvordan det var at overnatte i Pjalttenborg? Ens fantasi rækker ikke dertil, men hjælpes på vej af den unge Thomas Overskou (1798-1873), senere skuespiller og teaterhistoriker, der som 14-årig blev sat i

snedkerlære hos ejeren af og logiværten på Pjalttenborg. Overskou har i sine erindringer beskrevet sit møde med Pjalttenborg i 1812: "Vel havde stedet ikke dengang ved sin Indqvarterings Mylr og yderligere Usselhed opnaatet den store Berygtethed, hvori det kom til at staa faa Aar efter, men som helt og holdent udleiet til Mester Granberg, der siden blev dets eier, var det paa sikker Vei til at vinde den, og sit navn fortjente det allerede med fuldeste Føie, en meget forfalden Bindingsværksrønne med én Salsetage, hvortil man kom op ad en Svale i den lille, skidne Gaard, skæve, smaarudede Vinduer og en grundig ruineret mørk og ru Kalkbelægning. Det Udvendige var saare sørgeligt, og det Invendige blev mig lidet glædeligt. Det var Mesterinde som commanderede, og hendes Hu stod på ingen Maade til det Blide. Hun drev det nogle Aar efter til at komme på Vand og Brød for Aager og blev, da Pjalttenborg under hendes Styrelse fik lutter Leiere i døgnviis, Opfinderinde af 'Fiireskillings-natlogi, der gav huusvilde Vagabonder Ret til at søge syv Timers Søvn siddende paa Trappeopgangen, liggende paa Gulvet eller stående op imod Væggen."⁴

Det dyreste, man havde at byde på, var en seng for natten, men den var, selv efter datidens forhold, af en meget ringe standard. Madras og tæpper var uhumske og blev kun skiftet med måneders mellemrum. Mange foretrak at leje sig ind for natten til husets næstbilligste eller allerbilligste tilbud, som enten var at ligge på det bare gulv på husets øverste etage, hvor der var utæt og helt manglede opvarmningsmuligheder eller at sove stående, hængende over et tov. Det gav plads til mange overnattende.

Pjalttenborg var ikke det eneste logihus af den slags i København. Selv efter at huset var nedbrændt, blev Pjalttenborg brugt som en fællesbetegnelse for en lang række privatejede huse, der hver især havde deres meget billedskabende øgenavn som Pølen, Helvede, Knaldhytten, Luseklubben og så videre, som for profit blev drevet som herberger rundt omkring i byen. Nogle af disse huse tog kun mod gæster til én overnatning, andre tilbød mere permanente boliger, og nogle tilbød både det ene og det andet til de allerfattigste. Her boede folk stuvet sammen under de mest elendige forhold. Voksne og børn, mænd og kvinder op til mellem 150 til 200 personer i nogle af husene.

I 1853 beskriver journalist C.J. Magnus (1812-1879) indretningen af et af disse huse: "I Stedet for Skillerum betegner Kridtstreger Grændseskiellet mellem de forskellige Beboere. I de værste af Logihusene bedækkes Gulvet om Aftenen med Straa, her indtager enhver Logerende, der kan betale fire

Skilling, sin Plads, indtil enhver Tomme af Rummet er optaget, og således sammenstuves menneskelige Væsener og indaande, omgivne af Uhumskhed og Uterlighed, den forgiftede Luft, der opfyldte disse huler.”⁵

Byens fattiginstitutioner – socialpolitiske tiltag op til og i romantikkens tid

De hundrede år, der forløb fra 1800-tallets begyndelse til udløbet af århundredet, er et vigtigt tidsrum for udviklingen af de socialpolitiske tanker, der har båret udviklingen af sociallovgivningen og det sociale arbejde helt frem til i dag. Der var tale om et langsomt paradigmeskift, som så småt tog sin begyndelse med socialreformerne omkring århundredeskiftet 1799-1803. Den første var Plan for *Fattigvæsenets Indretning og Bestyrelse i Staden Kiøbenhavn og dens Forstæder af 1. juli 1799*. Mod århundredets slutning kom *Socialreformen af 9. april 1891*. Med loven af 1799 var lovgivningen for København forskellig fra resten af landet, men ved socialreformen af 1891 var lovgivningen blevet ens over hele landet. Midt mellem disse to skelsættende sociallovsændringer fik landet sin første grundlov, *Grundlov af 5. juni 1849*.

Det var altså et års tid efter Danmark var gået fra at være et enevældigt kongerige til at være et folkestyret demokrati, at Pjalttenborg brændte ned til grunden, uden at de to ting havde noget med hinanden at gøre. Den yderste fattigdom og tiggeriet forsvandt ikke som dug for solen med den nye styreform, hvad man kunne have forventet ud fra en forestilling om, at et folkestyre ville tjene hele folkets interesser.

Til trods for at lovgivning med fattigdomsloven af 24. september 1708 havde gjort tiggeri forbudt (senere fastholdt i fattiglov for København dateret 1. juli 1799), var det så som så med myndighedernes mulighed for og vilje til at håndhæve tiggeriforbuddet, selvom myndighederne, det vil sige politiet og de kommunale institutioner, havde et relativt godt kendskab til de fleste tiggere og fattige.⁶

Byen drev ved indgangen i det nye århundrede adskillige offentlige institutioner, hvor man forsøgte at give den nødvendige omsorg til de fattige, der på grund af sygdom eller alderdom ikke kunne ernære sig selv, samtidig med, at institutionerne husede de fordrukne og arbejdssky, uden at dette havde nogen væsentlig effekt i forhold til antallet af tiggere på gaden.

Den måde fattigvæsen fungerede på i 1800-tallet var selvfølgelig ikke noget, der var kommet ud af ingenting. Systemet fungerede på baggrund af de gamle love, som dårligt var fulgt med tiden, af traditionerne og i det omfang, der var tale om bygninger, af hvad der nu var til rådighed.

I København rådede fattigvæsenet i sidste del af 1600-tallet og begyndelsen af 1700-tallet over flere institutioner med lidt forskellige funktioner og Beboersammensætninger. Der var således Vartov Hospital, Sjæleboderne, Pesthuset med en dårekiste (afdeling for sindssyge) og Børnehuset. De fleste af institutionerne rummede op til flere hundrede beboere.

Pesthuset, som havde dette navn på grund af sin tidligere funktion som isolationshus for personer med smitsomme sygdomme, rummede i midten af 1700-tallet "omkring 300 personer, som havde mistet forstanden og var fattige."⁷ De sindssyge udgjorde ca. 40% af institutionens samlede antal beboere, mens resten var fattige med eller uden fysisk sygdom. Pesthuset fik i sidste del af 1700-tallet navnet Sankt Hans Hospital. Mens det bar navnet Pesthuset, lå det først ved Nørreport, siden på Vester Fælled, og til sidst på den kgl. Ladegård, der lå ved Ladegårdsåen, indtil det i 1816 blev flyttet til Bistrup ved Roskilde under navnet Sankt Hans Hospital, og dermed overlod de gamle og nedslidte bygninger og nogle af de beboere, som man ikke fandt hørte til på et moderne psykiatrisk hospital, tilbage på stedet. Sankt Hans Hospital var i øvrigt fortsat en institution under fattigvæsenet indtil midten af 1800-tallet.

I 1769 blev Almindelig Hospital taget i brug. Det var beliggende i Amaliegade og var en stor og moderne institution, der levede op til tidens krav og forventninger. Det var en institution, der var planlagt til at optage fattige syge til behandling, fattige med et fysisk handicap til pleje og fattige gamle til omsorg.

Men allerede 20-30 år inde i 1800-tallet indlagde man flere og flere fra middelstanden, idet "lægevidenskaben var blevet i stand til på et hospital at give behandling, der ikke kunne gives i hjemmene, først og fremmest operationer."⁸

Et par årtier senere gik det ikke længere med denne blanding af fattigstiftelse og moderne hospital med specialiseret behandling. I 1859 påbegyndte man byggeriet af Kommunehospitalet til middelklassens syge, som havde behov for kvalificeret lægelig behandling efter de nyeste metoder. Det nye hospital lå fint uden for voldene og skulle ikke længere administreres af fattigvæsenet, men af et nyoprettet selvstændigt hospitalsvæsen. Almindelig Hospital skulle ikke længere være sygehus. "Fattigvæsenet kunne få det hele."⁹ Det havde været en udvikling over små hundrede år for en engang stolt og moderne fattiginstitu-



Almindelig Hospitals facade mod Amaliegade var opført som var det et mindre palæ med Jean-Henri Jardin som arkitekt og var således tilpasset sine naboer i den fine bydel. Med årene blev bygningen forsømt, og i 1895 blev bygningerne nedrevet og erstattet af en standsmæssig boligejendom. Det Kongelige Bibliotek.

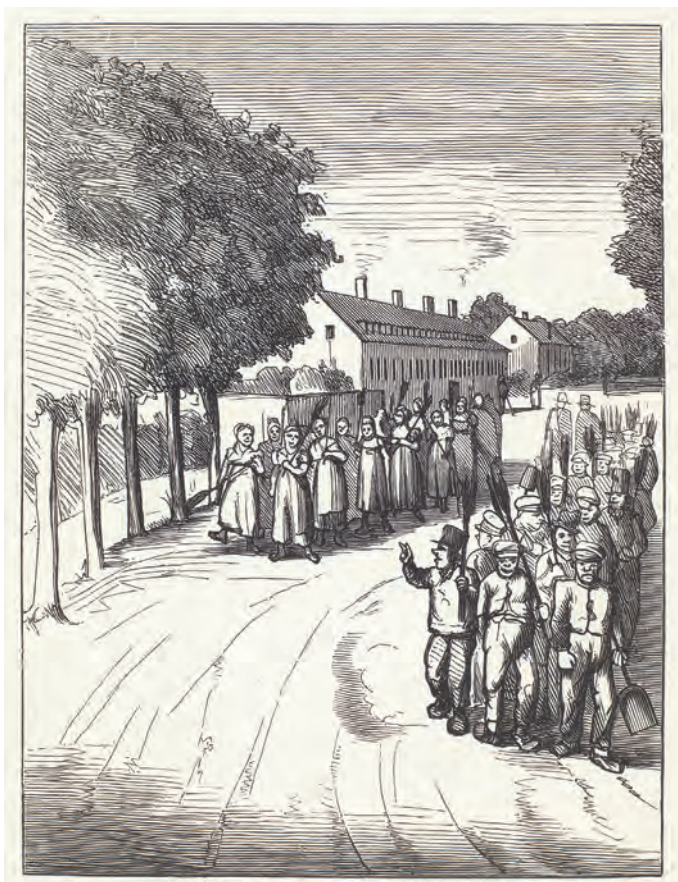
tion, der godt oppe i årene var blevet eksproprieret til brug for middelstanden og sundhedsvæsenet. Det varede dog ikke længe før denne gruppe borgere igen havde krævet institutionelle forhold, der var mere velegnet til den moderne sygdomsbehandling. Den gamle bygning i Amaliegade blev igen overladt til fattigvæsenet og havde nu overvejende opgaver som institution for pleje af ældre og handicappede fattige, indtil det bliver nedlagt i 1919.

Af folketællingslisten fra 1787 for Almindelig Hospital fremgår disse sparsomme oplysninger: "Lemmer som ere bestandige i Hospitalet, og som formedelst alder og svaghed intet kan forrette og for det meste ingen forklaring kan give om deres alder eller øvrige omstændigheder og derfor under et skal anføres, nemlig 128 mænd og 535 kvinder"¹⁰

Antallet af fattiglemmer på hospitalet voksede gennem den første halvdel af 1800-tallet fra små 700 personer til cirka 800 i 1832 og til cirka 900 personer i 1854.¹¹

Kommunens arbejdsanstalt Ladegården

Ladegården må påkalde sig særlig opmærksomhed som kommunens store arbejds- og tvangsarbejdsanstalt i perioden fra 1822 til 1908. Den havde samme funktion som de fattiggårde og arbejdsanstalter, der i sidste halvdel



Så drager de afsted, fattiglemmerne fra Ladegården som den 41. bataljon, bestående af ustyrlige og meget lidt arbejdsvillige individer. Slagne var de allerede af livets hårde krav, som de ikke kunne eller ville kæmpe mod. Fra P.C. Klæstrup: Det forsvundne København, 1877. Det Kongelige Bibliotek.

af 1800-tallet blev bygget i stort omfang i nær ved alle landets sogne og som ydede hjælp til personer uden eget hjem og fattige, dels i form af ophold dels i form af frivilligt eller tvunget arbejde.¹² Den lå uden for byen ved Ladegårdsåen på det sted, hvor nu Musikkonservatoriet (tidligere Radiohuset)

på Rosenørns Alle ligger. Som arbejds- og tvangsarbejdsanstalt blev Ladegården Københavns Kommunes tilbud til personer uden eget hjem. Det var mænd og kvinder i alle aldre og med plads til op mod 1.000 beboere i et ganske stort bygningskompleks.

Det arbejde, de indsatte blev sat til, var mangeartet, så alle så at sige kunne være med. Arbejdet kunne være industriel virksomhed på institutionernes værksteder, eller det kunne være i form af reparation af bygningerne, arbejde med rengøring og i køkkenet, eller arbejde ude i byen, dels ved udlejning af beboerne til private virksomheder, dels ved rengøring af byens gader. Alle kendte ladegårdslimmerne, når de i samlet flok i deres påfaldende arbejdspræklædning, som var sammensat i uorden af forskellige dele fra hærens kasserede tøj og overvåget af en eller flere vagter, gik gennem byen. 'Den 41. bataljon' blev de kaldt. Hæren bestod dengang af 40 bataljoner. De, der lige kunne skaffe et par skilling til en soveplads på pjaltene var, trods de elendige forhold, reddet fra at blive taget for løsgænger og dermed at risikere ved tvang at blive anbragt på Ladegården eller næsten lige så slemt: At måtte opgive det frie liv og frivilligt lade sig indskrive på arbejdsanstalten. Selvom der var langt bedre fysiske rammer, og kosten var langt bedre, end disse fattigstakler selv kunne skaffe sig ude i byen. Samtidens skribenter, der beskæftiger sig med fattigforsorgen og Ladegården, fortæller for så vidt det samme om Ladegården og dens beboere, men med ganske forskelligt anslag i teksten. Hos fængselshistoriker Frederik Stuckenberg (1832-1899) lyder det sådan:

"Ladegaarden er jo en Slags Fattiganstalt for Kjøbenhavns Kommune. Enhver ugift Person af den arbejdende Klasse, som i Øjeblikket er brødløs og mangler Penge til Ophold og Føde, indlægges i denne Anstalt. Mangen vil maaske sige, hvilken Lykke for disse stakkels Mennesker i den haarde Vinter, Kommunen giver dem fri Kost og Bolig. Men jeg har dog ikke hørt nogen af disse Lykkelige, som senere ere komne i en Straffeanstalt, ønske sig den tabte Lykke tilbage. De ere næsten alle Flygtninge, Flygtninge fra en Fattiganstalt, som have søgt Ly i et Fængsel. Er der nogen Kjøbenhavnere, som ikke har set den Flok Gadefejere, der hver Morgen vandrer ud fra Ladegaarden for at rense Kommunens Veje og Pladser for det overflødige Snavs. Betragt engang disse Folk; see hvilke ofte fortrukne og vansirede Ansigter med sløve Øjne og lange af Drik og andre Udsvævelser matte Træk."¹³

En mere fabulerende beskrivelse finder man i den lille bog: *De skibbrudne – eller Arbejderkolonien ved Kjøbenhavn: Ladegaarden og dens Befolkning* fra

1869 skrevet under pseudonymet Guillaume.¹⁴ Bogen er både formelt informerende og fabulerende ironisk, og derfor også en underholdende beretning om livet på en arbejdsanstalt i midten af 1800-tallet. Bogen er stadig værd at læse, både hvad den seriøse beskrivelse af stedet angår, og fordi den er skrevet som en slet skjult spydig-satirisk beskrivelse af klassesamfundet. På 2. titelblad citerer Guillaume, eller A.W. Fohlmann (1817-1870), som er forfatterens rigtige navn, en strofe, som kan tolkes enten som en diskret hån rettet mod de skibbrudne, fordi de lever så ansvarsløst eller en lige så diskret kritik rettet mod borgerskabet for ikke at forstå situationen for de fattigste af de elendige gennem et citat af en visestrofe af den franske politisk-ironiske samfundskritiske forfatter og viseskriver Pierre-Jean de Béranger (1780 -1857):

*Tiggerne, Tiggerne
er glade Mennesker,
De elsker hinanden
Længe leve Tiggerne.*

Og så begynder Fohlmann sin bog således: "I Hovedstadens umiddelbare Nærhed findes et ganske eiendommeligt lille Menneskesamfund, bestaaende af 800-1.100 Individuer (Antallet varierer efter Aarstiden og forskellige andre Omstændigheder). Det er en Filial af Københavns Fattigvæsen samt Tugt- Rasp- og Forbedringshuset. Enhver Københavner kjender kun altfor godt – om ikke af Gavn, saa dog i det Mindste af Navn – Ladegaarden og dens Beboere, der i Almindelighed betragtes som veritable Pariaer, hvis urene Berørelse man efter bedste Evne søger at unddrage sig. I Folkemunde gaar de under Navnet Ladegaardslemmer, hvormed er forbundet Bibegrebet af alt Andet end Respektabilitet, medens deres officielle Titel er: Fabrikarbejder(ske). Denne Benævnelse benyttes samvittighedsfuldt om dem, naar der er noget 'Filferi' med dem hvorved de 'komme i Forlegenhed', og det hører – med Skam at tale om – til Dagens Orden, idet de bl.a. jævnligt 'forvanske' de dem betroede Klædningsstykker o. desl."¹⁵

Senere inviterer Fohlmann læserne med ind for at tage de bedrøvelige skikkelser, som det triste asyl huser, i nøjere øjesyn: "de ere alle Soldater, der have trukket sig ud af Livets Kampe som Invalider. Først og fremmest dannes den faste stok af løsladte forbrydere samt den navnløse hob, der ernærer sig hvad som forefalder. Drukkenskab sender de allerfleste Rekrutter dertil, ligesom



Bogen *De Skibbrudne* udkom i 1869 på Harald Jensens forlag skrevet af August Wilhelm Fohlmann under pseudonymet Guillaume. Det er meget lidt man kan finde om Fohlmann (1812 – 1870), men uddannelsesmæssigt præsenteres han tidligt som cand.phil. senere som forhenværende underlæge, men det har ikke været muligt at finde ham i noget lægekatalog. Men hvem var han mon, denne velskrivende herre, der tilsyneladende ikke sådan har villet ud med sin identitet og profession, og som har fundet det nødvendigt at fortælle sin samtids gode borgere om det liv, der levedes indenfor Ladegårdens mure og af dem, der var udstødt af det gode selskab? Han synes i hvert fald ikke selv at have hørt til blandt de almindelige! Det Kongelige Bibliotek.

den ogsaa afgiver værdifulde Bidrag til Forøgelse af Sindssygehospitalernes Befolkning.”¹⁶

“Mænd og kvinder var de, anstaltens beboere. Unge og gamle også. Men Gudskelov, for selvom armoden og dens elendige følger ikke endnu er så slem her i København, som i fx London eller Paris, er det galt nok endda”, skriver Fohlmann.

De fleste af Ladegårdens beboere blev sendt derhen af Magistratens 3. afdeling, og var overfladisk betragtet en samling forskellige personer med meget uensartede problemer, så “på Ladegården lever Armoden – af oekonomiske Grunde – sammen med forbrydelsen, et Makkerskab, der dog ei er så farligt, som det ved første Øjekast synes: Forskjelen mellem disse to slags Beboere er meget hyppigt overmaade ringe. - Livet har efterladt Pletter hos dem begge”.¹⁷ Fohlmann både ser og beskriver dagligdagen, som den var, inde i dette fattigdommens og elendighedens hus, der stadig rummede alskens forskellige beboere, også mennesker med sindssygdom, som egentlig hørte hjemme og burde modtage behandling på Sankt Hans Hospital. Dette fremgår af et brev, som Fohlmann modtager fra en beboer, skrevet 1853 under et Anfald af Sindsforvirring, og som i sin vildelse antog Fohlmann for Kong Frederik den Syvende. Brevet lyder: “Kongen Frederik den Syvende. Kl 4; Deres Maiestædt Undskylder min Dristige Skrivelse. Da jeg nu er kureret; Takker jeg Dem mange Gange for Deres Maiestædts Serdeles Omhu og Gode Pleie.”¹⁸

Efter 80 år gik det ikke længere. Man var nået ind i det 20. århundrede, og både bygningernes elendige tilstand og nye holdninger til og måder at afgrænse de forskellige nødlidende krævede nye bygninger. Den 1. april 1908 blev Ladegården lukket og kort efter nedrevet. Alle medarbejdere, beboere og udstyr blev flyttet til den nybyggede arbejds- og tvangsarbejdsanstalt Sundholm på Amager, som siden har fungeret som kommunens tilbud til personer uden eget hjem hvad angår deres ophold og beskæftigelse.

Byens demografi

I midten af 1800-tallet boede der omkring 130.000 borgere klemmt inde bag Københavns volde. Der var en lille overklasse af adel og familier, der var ekstremt rige, og så en stor anonym befolkning, der levede og boede under varierende forhold. Men manglen på plads tvang mange af dem, især de fattigste, til

at bo under umenneskelige forhold i trange boliger i baggårdene og i kælderlejligheder. Et samlet skøn over antallet af tiggere og personer uden eget hjem, der drev omkring, findes ikke. Nogle var kun kortvarigt i byen og blev aldrig registreret, andre levede hele deres liv i byen og var i det store og hele kendt af myndighederne, større var byen heller ikke, og fattigfogederne gjorde deres arbejde. Nogle af de fattigste levede kun i én kort eller i flere kortvarige perioder som husvilde og tiggere. Ud fra de oplysninger, der findes spredt om de enkelte arbejdshuses beboerantal, kan man godt anslå,¹⁹ at der alt i alt var tale om, at der over årene i 1800-tallet løbende var nogle tusinde personer, der til hver tid levede som hjemløse. De kan som enkeltindivider beskrives ligesom tiggerne var blevet i 1600-tallet i et brev fra myndighederne i København til Christian IV som: "det er mand eller kvinde, ung og gammel, indfødt eller fremmed, syg, lam, krum, krøbbel, blind, dum, døv eller hvordan de og kunne være."²⁰

Synet på de elendige forandrer sig

I første halvdel af århundredet var byen kulturelt præget af romantikken og den danske guldalder, som fra midten af århundredet, da Pjaltensborg brændte ned, var ved at slutte.

Lige så længe København havde været såvel landets hovedstad, landets største by og rigets residensstad havde den tiltrukket mennesker, der på den ene eller den anden måde var anderledes. Her kunne man være heldig at skabe sig et almindeligt stabilt liv. Men man kunne også være endnu heldigere eller dygtigere og få succes, eller man kunne gå voldsomt i hundene. Her trivedes en overdådig rigdom og en frygtindgydende fattigdom side om side.

København var i første del af 1800-tallet hjemsted for de kunstnere, der skabte den danske guldalder. Midt i århundredet, da Pjaltensborg brændte, kunne man møde Søren Kierkegaard (1813-1855), H.C. Andersen (1805-1875) og N.F.S. Grundtvig (1783-1872) spadserende rundt i byen. Man kunne læse deres nyudkomne bøger, salmer og digte fx. sangen *Et jævnt og muntret, virksomt liv på jord* (1839), hvor 4. linje i første strofe lyder: "med lige værdighed i borg og hytte", og Andersens fortællingen om *Den lille pige med svovlstikkerne* (1845) om en lille, fattig pige med bart hoved og nøgne fødder, som gik på gaden i kulde og mørke. Hjem turde hun ikke gå, fordi hun ingen svovlstikker havde solgt og til sidst, lige før hun døde af kulde,



Bespisning af Lemmerne i Almindeligt Hospital.

Scene fra den daglige bespisning af fattige på Almindelig Hospital i 1881. Der blev lavet mad til hospitalets beboere og til fattige, der var blevet godkendt til at hente brødhjælp, altså hjælp som ikke involverede penge. Det var en blandet skare, der dukkede op til spisetid, alle var fattige og derudover belastet af alderdom, invaliditet og sygdom. Brødhjælp var en af måderne at yde hjælp til de fattigste på. Med Grundloven af 1849 blev samfundets forpligtelse til at yde hjælp til dem, der ikke kunne klare sig selv. Det lyder således i § 89: "Den, som ikke selv kan ernære Sig eller Sine, og hvis Forsørgelse ikke paaligger nogen Anden, er berettiget til at erholde Hjælp af det Offentlige, dog mod at underkaste Sig de Forpligtelser, som Loven herom paabyder". Hjælpen dengang påbød dels brødhjælp dels pengehjælp, afhængigt blandt andet af en vurdering om den enkelte fattige ville kunne administrere sin økonomi.

Den nugældende Grundlov indeholder den stort set samme formulering om samfundets forpligtelse til at tage sig af dem, der er fattige og ikke kan klare sig selv. I Grundloven af 1953 står der i § 75. Stk. 2: "Den der ikke selv kan ernære sig eller sine, og hvis forsørgelse ikke påvirker nogen anden, er berettiget til hjælp af det offentlige, dog mod at underkaste sig de forpligtelser, som loven herom påbyder.". Xylografi efter tegning af Alfred Schmidt, Illustreret Tidende 1880/11881.

strøg de tændstikker, hun havde og i flammen så sin gamle mormor, som kom ned fra himlen og hentede hende op til sig.

Nok blev der skrevet idealistisk om lighed for alle og om medfølelse med de svageste, men det blev ved de sentimentale og medfølende ord. Ingen samfundskritik her, men trøst i at der var en gud, og at frelsen var givet til de fattigste. Ordene blev heller ikke omsat i ny reel socialpolitik eller i nye direkte sociallove. Der skulle gå et halvt århundrede mere, før tiden var moden til det.

Søren Kierkegaard boede fra 1848 til 1850 skråt over for Pjaltensborg, ikke længere end et stenkast væk i et dengang nybygget hus i Rosenborggade nr. 7, dengang nr. 156, på første sal til en husleje på 200 rigsdaler halvårligt.²¹ Han flyttede fra sin lejlighed få dage efter branden den 1. april 1850, og det var ikke på grund af branden eller beboerne i huset overfor. Han har så vidt vides aldrig klaget sig over beboerne på Pjaltensborg, men derimod over sin husvært, en garver "Saa har Garveren hos hvem jeg boer Sommeren igjennem plaget mig med Stank."²²

Kierkegaard har måske set på branden fra sit stuevindue, men han har i hvert fald ikke kunnet undgå i det daglige at se de forhutlede mænd og kvinder, der samlede sig foran stedet om aftenen, mens de ventede på at blive lukket ind. Han har ikke kunnet undgå at blive gjort opmærksom på, hvor elendigt et liv nogle af byens indbyggere levede.

Kierkegaard var en velhavende mand, der holdt af og havde råd til at leve og bo godt. Der var en verden til forskel mellem, hvordan de fattige personer uden eget hjem boede tilfældigt og uden sikkerhed for at have et sted at sove om natten, i forhold til den bolig Kierkegaard boede i. Her i denne lejlighed overfor Pjaltensborg skrev han værkerne *Sygdommen til Døden* og *Indøvelse i Christendom*. I begge bøger skriver han om menneskets ansvar og forpligtelse som kristen og til at forholde sig til det svære og ikke bare leve ansvarsløst i det behagelige og lette. Meget passende for en genbo til elendigheden og udstødelsen. Måske var det han så lige udenfor sin hoveddør, det han lod sig inspirere af. Måske?

Hvordan boede Kierkegaard så selv? Kierkegaards lejlighed på 196 m² er velbeskrevet "Den eftertrægtede lejlighed havde fem fag til Gaden, en Sal på tre Fag og et Værelse på Siden med to. Der er gipsede Loftter med Gesims, Væggene, der havde Bryst- og Pillepanel, var betrukne med Lærredstapeter, paa hvilke var klæbet oliemalet Papir. Forgylt Lister indfattede Felterne."²³

og så videre med beskrivelse af værelser til tjenestefolk og køkken i et sidehus ud mod gården. Verdener til forskel fra tiggernes overnatningssted.

Forskellen på rig og fattig var således enorm, hvad angik bolig, uddannelse og sundhed, og man boede så tæt, at ingen kunne undslå sig fra at vide, at det var sådan.

De malende kunstnere gik også i første del af århundredet udenom at skildre fattigdommens synlige og samfundsskabte elendighed. Tiggeren blev skildret af kropsligt ydre og af påklædning som andre borgere, svære at se forskel på, og formålet med at inddrage dem i kunsten var moraliserende, som Martinus Rørbye (1803-1848) gjorde det i maleriet *Arrestbygningen ved Raad- og Domhuset* fra 1831, hvorom kunsthistorikeren Kasper Monrad (1952-2018) senere har skrevet "Maleriet anviser med andre ord en række sikre veje ud i uføre: begær efter en gift kvinde, svindel, gældsstiftelse og tiggeri, og dommeren, politibetjenten og fængselsbygningen antyder den sikre straf. Bygningens dystre karakter afspejler tidens opfattelse af straf som afskrækkelsesmiddel."²⁴ Selv prospektmaleren H.G.F. Holm (1803-1861), som levede i yderste fattigdom og gik under øgenavnet "Fattig-Holm", viste ikke snavset, fattigdommen og elendigheden i sine mange tegninger af bygninger og scenarier fra København. Selv døde han på Almindelig Hospital, indlagt på en friplads af Københavns fattigvæsen.

I den sidste tredjedel af århundredet sker der et skred i tidsånden. Et nyt syn på de fattigste og på byens grimme side breder sig. Det begyndte vel i det små, som så mange folkelige bevægelser gør, og fik et rigtigt skub videre efter at kunstnere begyndte at beskrive fattigdommen. Her spillede forfatteren Georg Brandes (1842-1927) forelæsningsrække, hvor den første fandt sted den 3. november 1871 under titlen *Hovedstrømninger i det 19de Aarhundredes Litteratur*, en rolle som inspirationskilde for forfattere og billedkunstnere.

Ni år efter forelæserne skriver Herman Bang (1857-1912) i 1880 helt anderledes og voldsomt direkte en tekst om et fattigbesøg. Det er 11 år efter Fohlmanns pamflet, og de er to forskellige personligheder med forskellige evner som skribent, men det er næppe hele forklaringen. Fohlmann står på spring ind i det moderne, mens Herman Bang er en ny tids skribent, modernismens, der er optaget af den nøgne virkelighed, og som kræver realistiske beskrivelser af virkeligheden også omkring de forhold, som man i senromantikken stadig helst holdt skjult, overså eller pakkede væk. Det havde været æstetikens tid. En tid som virkelig havde berøringsangst overfor det



Billedet Arrestbygningen ved råd- og domhuset, med et udsnit af byens borgere og måske med flere moraliserende allegorier, er fra 1831 og malet af Martinus Rørbye (1803- 1848). Hun er svær at få øje på, tiggersken med et barn på armen, men står som nummer fire fra venstre inde under hvælvingen. Statens Museum for Kunst.

snavsede, det smertelige. Menneskelig nød og samfundets uretfærdighed var nu blevet et tema for den moderne kunst. Det skete selvfølgelig ikke bare ved en foredragsrække, den formidlede det, der langsomt var vokset frem som nye samfundsforståelser og holdninger. Forelæsningerne inspirerede kunstnere til at fortælle og råbe op om og vise en ny forståelse for samfundet, som sted for uretfærdig nød, elendighed, sult, råhed og afmagt. Den har holdt længe og medvirket til at skabe den idé, som vores velfærdssamfund bygger på.

I malerkunsten, som en pendant til Rørbyes gruppebillede, kan man nu eksempelvis se det dystre og voldsomt realistiske maleri *Fattigfolk. I dødens venteværelse* fra 1888 malet af Harald Slott-Møller (1864-1937).

Sammenhæng mellem sundhed og sociale forhold

I 1853, tre år efter Pjaltensborgs brand, blev byen ramt af en voldsom kolera-epidemi, som i løbet af få måneder slog knap 5.000 af byens borgere ihjel. Alle klasser blev ramt, men de dårligst stillede var i en særlig fareklasse. De kunne hverken isolere sig i byen eller tage på landet langt væk fra smitten. Hvad angår sygdomsårsag og til dels smitteveje var lægevidenskaben på ret bar bund i 1853. Man havde kun gætterier og formodninger at holde sig til, og almindeligvis mente man, at den agens, der bar smitten fra person til person var luftbåren. I 1855 havde den engelske læge John Snow (1813-1858) gennem et grundigt moderne medicinsk forskningsarbejde dokumenteret, at kolera skyldes forurenede drikkevand.²⁵ Hans undersøgelse viste, at nogle drikkevandsbrønde udgjorde et epicenter for smitteoverførsel, og at disse brønde oftest lå der, hvor fattigbefolkningen levede sammenklumpet i overbefolkede bydele, hvor hygiejnen var ekstremt dårlig, hvor afføringsrester og døde dyr flød rundt i kanalerne. Der var drikkevandet stærkt forurenede og førte til, at sygdomme især ramte, og tog livet af folk, som i forvejen var underernærede og havde meget lav modstandskraft.

Myndighederne havde i de første år af 1850'erne været sendrægtige med at beslutte sig for at gennemføre forelagte planer om at etablere et nyt vand- og kloaksystem. Men med dels den nye viden om årsagssammenhæng i smitte og med de mange klager fra borgerne om lugtgener besluttede Københavns Kommune i februar 1855 at underskrive kontrakt med et engelsk firma om at udføre arbejdet med anlæggelse af et system til gasforsyning og adskillelse af affaldsvand i kloaker og drikkevand i vandrør.²⁶

Der var i øvrigt mange andre smitsomme sygdomme, der florerede, og som sammen med fejler næring tog livet af mange småbørn, mens et voldsomt alkoholoverforbrug og kønssygdomme var med til at tage livet af mange voksne, især fattige og med en stor social ulighed i dødelighed til følge.

Lægeforeningen skaffede i 1854 midler til at finansiere et byggeri på Østerbro, hvor de fattigste arbejderfamilier, dem man kategoriserede som værdigt trængende kunne få en bolig til en husleje, som var til at betale. Det samme var tilfældet for den nye tids store moderne hospital, Kommunehospitalet i Øster Farimagsgade, som blev taget i brug i 1863.

Nye initiativer forandrede ikke meget for de allermest forarmede. De var ikke velkomne de fleste steder. Tredive år efter at Pjaltensborg var brændt ned,



I slutningen af århundredet var romantikkens idylliserede fremstilling af virkeligheden i den malede og skrevne kunst afløst af realismen. Man turde som Harald Slott-Møller (1864 – 1937) vise den rå virkelighed som her i billedet Fattigfolk. I dødens venteværelse (1888). Tiden var til forandringer af de sociale og sundhedsmæssige forhold, der spillede en rolle for de fattige, først og fremmest de værdig trængende dernæst de, der ikke blev fundet så værdige, som fx dem, der ikke kunne holde fast i et arbejde, de fordrukne, de prostituerede, de småkriminelle, de omflakkende og så videre. Statens Museum for Kunst.

kan man følge forfatteren Herman Bang (1857-1912), der også var en af tidens fremmeste journalister, der i december 1880 besøgte nogle fattigboliger i en af byens fattigdomsøer, lige op og ned af den mondæne Østergade. Herman Bang tager os med på et fattigbesøg og skriver om det sådan: “Bag ved laa stuen. Stil op fire Vægge, hvis Nøgenhed er kold og skiden, læg i Fantasien et Gulv saa snavset som Bordet i det bare Kjøkken. Fyld dette Rum, hvis Loft er revnet. Saa det regner ned med “Fattiglugtens” stinkende fugtighed Det var Luften, der jog mig tilbage. Man smagte denne Væmmelighed. Det var en stank af Syges

Uddunstninger, af fordærvet Føde, af Snavs; man måtte være født i denne Luft for at kunne aande den Vi drev ned ad et Par Smågader, bøidede ud på Østergade, det var Spadsertid”²⁷

I 1860'erne dukkede de første private, foreningsbaserede sygekasser op. I 1893 kom den første lov om sygekasser og med den offentlige støtte til kasserne. Det var igen en hjælp for arbejderklassen, men de fattigste blev holdt udenfor dette fællesskab. De kunne ikke føle sig velkomne, og de havde i øvrigt nok at gøre med at holde sulten fra døren.

Byens fattiginstitutioner: Socialpolitiske tiltag i modernismens tid

I sidste halvdel af 1800-tallet gik København altså fra at være romantikkens, altovervejende nationalkonservatismens by til at være en by i rivende udvikling både hvad angik teknologi, sundhed, vareomsætning, befolkningstal og præget af en liberalisme, som til tider kynisk udnyttede de fattige arbejdere, men som også førte til forbedring af levevilkårene for både de fattige og de fattigste, om end elendigheden i levestandard stadig bestod. Indbyggertallet eksploderede fra omkring 130.000 til 400.000 over perioden. Pladsen til disse mange nye københavnere blev skabt ved, at byggerestriktionerne på grund af demarkationslinjen uden for Søerne blev ophævet i 1852, og voldene blev sløjft efter 1870. Driftige byggematadorer satte gang i et voldsomt og tæt boligbyggeri baseret på hurtig profit. Det blev til bydelene Vesterbro og Nørrebro, som blev fabriksarbejdernes og de fattiges kvarterer, oversået med usunde, tætte bebyggelser med baggårde bag baggårde og fugtige kælderlejligheder.

Den 4. marts 1857 underskrev Frederik VII *Lov om bestyrelsen af Københavns kommunale Anliggender* og hermed overførtes alle de sager, som hidtil havde været administreret af den Kongelige Direktion for Fattigvæsenet under Københavns Kommune, og direktionen blev ophævet. Fattigforsorgen i København blev derefter varetaget af Magistratens 3. afdeling med *fattigborgmesteren* i spidsen.²⁸ Dermed overgik fattigvæsenet i København fra at være en statsopgave til, på linje med hvad der var gældende i det øvrige land, at være en kommunal opgave.

Det betød også en opsplitning af den blanding af fattigvæsenets og sund-

hedsvæsenets opgaver, som tidligere havde gjort sig gældende. Sundhedsvæsenet blev lagt under Magistratens 2. afdeling.

Institutionerne, som tidligere havde huset dem, der ikke kunne betale for sig selv og som var en sammenblanding af syge og raske, var på vej til at blive specialiserede. En stor del af de egentlige syge og behandlingskrævende blev i 1863 flyttet til det nyåbnede Kommunehospital, men nogle blev tilbage uden endnu at være fundet værdige til ophold uden for fattigvæsenet. Det var de syge lemmer fra fattiginstitutionernes andre afdelinger, og det var de syfilitiske. Men opsplittningen fortsatte. I 1886 flyttedes de syfilitiske til det nye Vestre Hospital, og sammen med dem flyttede den læge, der også havde forestået behandlingen af denne gruppe på Almindelig Hospital, Rudolf Bergh (1824-1909), hvis navn hospitalet siden 1910 har båret.

I løbet af sidste halvdel af det 19. århundrede foregik der altså stadige ændringer i de enkelte institutioners opgaver i retning mod en større specialisering, som blev gjort mulig gennem nye syn på fattigdommens væsen og sundhedsvæsenets øgede forståelse af sygdommenes årsager og teknologiske viden og kunnen.

I slutningen af århundredet blev Almindelig Hospital næsten udelukkende en institution, som udførte plejeopgaver for fattige gamle, der ikke kunne klare sig selv. I 1895 blev bygningerne, der nu var svært nedslidte og umoderne, revet ned. Umiddelbart forinden var beboerne blevet flyttet til den nybyggede institution De Gamles By i Nørre Allé.

Ladegårdens nedslidte bygninger blev således tilbage, indtil de i 1908 blev erstattet med arbejdsanstalten Sundholm som det offentlige fattigvæsens institution for dem, der var udenfor hjælpens rækkevidde.

I løbet af sidste del af 1800-tallet blev en række af fattigvæsenets institutioner udskilt, dels i form af de egentlige behandlingsinstitutioner, som hospitalerne for behandling af de somatiske og psykiatriske sygdomme, dels som plejeinstitutioner for gamle, medens de fattigste og mest elendige blev tilbage i fattigvæsenets system og institutioner. Den overordnede offentlige model, for det vi kender i dag, var skabt.

Ikke bare det nedbrændte Pjaltensborg forsvandt for evigt, men også de andre private logihuse ophørte med at fungere i de sidste årtier af 1800-tallet. Den funktion, de havde haft med simpel overnatning fra aften til morgen uden anden ydelse, var der stadig behov for som supplement til de offentlige drevne institutioner og hjælpeforanstaltninger. Pjaltensborgene blev erstattet



Fotografiet er fra 1890 og viser fem mænd i gården på Almindelig Hospital, hvor de bor fordi de ikke har mulighed for at klare sig uden for en institution på grund af alder, invaliditet og sygdom. Året efter blev Almindelig Hospital revet ned og disse fem mænd blev derfor flyttet til den nybyggede plejelinstitution på Nørre Alle, der overtog navnet Almindelig Hospital. Det havde oprindeligt været planen at opføre en Arbejdsanstalt for Mandfolk, der kunne afløse Ladegården, som, ligesom Almindelig Hospital i Amaliegade, var alvorligt nedslidt. Planen om en ny arbejdsanstalt blev dog udskudt og måtte vente 18 år, til Arbejdsanstalten Sundholm på Amager stod færdig i 1908, hvor så også Ladegården kunne rives ned. 1901 blev der i Guldbergsgade opført et alderdomshjem, Salem. Disse to institutioner blev fra 1918 sammenlagt under fællesnavnet De Gamles By. Københavns Museum.

med herberger, som blev oprettet af velgørende kirkelige organisationer, der udover at give overnatningsmulighed også udførte opsøgende arbejde blandt de fattigste. De første i København var Frelsens Hær²⁹ og Missionen blandt Hjemløse,³⁰ begge fra 1893. Et par årtier senere kom Kirkens Korshær³¹ i 1912. Alle disse tre var filantropiske organisationer, der byggede deres arbejde på kristne værdier, og stadig er aktive med indsatser for socialt udsatte, herunder hjemløse.

Udover disse allerede fra start store organisationer blev der også i kirkeligt sammenhæng oprettet mindre og lokale hjælpeforanstaltninger. F. eks. stiftede de to præster ved Vor Frelsers Kirke på Christianshavn, Johan Holck og Vilhelm Munck, en forening ud fra ønsket om "at danne et Selskab til frivillig Fattigpleje indenfor Christianshavns Grændser."³²

Byen har stadig sine logihuse.

Der er stadig behov for indsatser for de fattige og socialt udsatte, der ikke har eget hjem. De hjemløse. På Sundholm var der, da institutionen blev taget i brug i 1908 plads til 1022 personer, hvoraf langt de fleste havde ophold i forsørgelsesafdelingen og færre i tvangsarbejdsanstalten. I de forløbne godt 100 år har Sundholms brugersammensætning og funktioner ændret sig efter tidens sociale problemer, og de krav for indsats, vi tænker er de bedste for socialt udsatte mennesker. I dag rummer Sundholm en række institutioner under Københavns Kommune i form af bl.a. beskæftigelsestilbud og botilbud for personer med psykisk sygdom, hjemløshed og misbrug. Sundholm har stadig et herberg for hjemløse med omkring 60 pladser, hvor den hjemløse borger kan købe sig til en seng for en enkelt nat.³³ Derudover overnatter nogle personer på gaden og flere hundrede på private herberger eller hos venner og bekendte. Sådan er livet, stadig kunne jeg fristes til at skrive, for de omkring 15.000 borgere, der er dårligst stillede, heriblandt de 1.370 personer, der på et givet tidspunkt lever som hjemløse og enten overnatter på herberger eller bor på gaden.³⁴

1. Jeg har valgt at bruge betegnelsen 'de elendige', som jeg mener dækker den gruppe borgere i København bedre end det mere upræcise 'tiggere', som var tidens almene betegnelse. Der er i tidens løb, både før 1800-tallet, i løbet af 1800-tallet og de efterfølgende godt 100 år brugt mange forskellige betegnelser for gruppen, og dem benytter jeg mig også af nogenlunde tids- og situationssvarende. I dag beskriver man disse borgere som social udsatte.
2. Det Kongelige Bibliotek, avissamlingen.
3. I Axel Linvald: *Historiske meddelelser om København*, Anden række, 1. Bind 1923-24: Carl C. Christensen: Logihuset 'Pjaltensborg' og Lieutenanten. 127.
4. Th. Overskou: *Af mit liv og min tid*, Bind 1. Udgivet af Robert Neiiendam 1961. 119-120.
5. J.C. Magnus: *Nogle billeder af Kiøbenhavn under Choleraepidemien*, 1853, 16.
6. Peter Wessel Hansen: *Tiggeri forbudt*, 1708, 6
7. Barbara Zalewski: *Det hårde kors af vanvit-tighed*, i *Historiske meddelelser om Kø-benhavn*. Selskabet for Københavns Hi-storie, 1984, 21-60.
8. Sigurd Jensen og Claus M. Smidt: *Rammerne sprænges. Københavns historie*, bind 4: 1830-1900. 1982, 141.
9. Samme, 140.
10. Harald Jørgensen: *Fra Lemmestiftelse til mo-derne plejehjem*, 1969, 26-27.
11. Samme, 40-41.
12. Preben Brandt: *Fattigsteder*, 2021, 85-88.
13. Frederik Stuckenberg: *Kjøbenhavns Lade-gaard – en Fattiganstalt*. 1867, unumme-rede sider, midt på første side i forordet, kb.dk.
14. Bag pseudonymet Guillaume gemmer sig August Wilhelm Fohlmann (1812-1870). I *Personalhistorisk Tidsskrift* 1998:1 an-gives Fohlmann som cand.phil. og senere i Kraks Vejviser fra 1868 som dimitteret underlæge. Fohlmann var i en ikke kendt periode underlæge på Ladegården og kendte derfor Ladegården indefra. Bogen er genudgivet i 2001: A.W.Fohlmann: *Ar-bejdsanstalten Ladegården og de udstødte i det nittende århundredes København*, i en let forkortet udgave med tillempling af retsskrivning.
15. Guillaume: *De skibbrudne – eller Arbejder-kolonien ved Kjøbenhavn: Ladegaarden og dens befolkning*, 1869, 3.
16. Samme, 4
17. Samme, 22.
18. Samme, 48.
19. Mit bud på antallet af beboere på Køben-havns fattiginstitutioner bygger på, at jeg i midten af 1980'erne gennemgik, så systematisk som det kunne lade sig gøre, indskrivningsprotokollerne på disse insti-tutioner, for at få et indtryk af, hvordan beboersammensætningen ændrede sig over tid. Jeg registrerede antal, køn, al-der og tidligere profession. Det var ikke beregnet til eller kvalificeret til en samlet publikation.
20. Helge Gamrath: *Residens- og hovedstad. Kø-benhavns Historie*, Bind 2, 1980. 252.
21. Peter Tudvad: *Kierkegaards København*, 2004, 46-47.
22. Søren Kierkegaards papirer Tiende Bind, Tredie Afdeling, 116: I Hans Edward Nørregård-Nielsen: *Kongens København*, 1985, 105.
23. Christian Elling og Kai Friis Møller: *Byens Hjerte og Digterens*, 1947, 34.
24. Kasper Monrad: *Dansk guldalder: Lyset, land-skabet og hverdagslivet*, 2012, 164.
25. John Snow: *On the Mode of Communication of Cholera*, 1855, 2nd ed.
26. Karin Lützen: *Byen tæmmes*, 1998, 96.
27. Herman Bang: *Nogle Fattigbesøg før Jul, Na-tionaltidende*, søndag d. 19. december 1880.
28. Harald Jørgensen: *Fra lemmestiftelse til mo-derne plejehjem*, 1969, 55.
29. Frelsens Hær i Danmark blev stiftet i 1893 og beskriver på sin hjemmeside, at organi-sationen var en del af den engelske Salva-tion Army, oprettet 1865, og formulerede

som sin engelske moderorganisation sin opgave som soup, soap, salvation. Man mente, at det ikke gav mening at prædike for folk med tomme maver. Synspunktet lever stadig, fremgår det af organisationens hjemmeside: "Det, der bedst udtrykker Frelsens Hærs sjæl i dag. Det er overbevisningen om, at hverken det evangeliske eller det sociale arbejde kan stå alene. Det er Bibelens budskab om næstekærlighed udført i praksis".

30. Mission blandt hjemløse skriver på sin hjemmeside, at den i den første tid bar navnet "Faldne mænds Redning", og har sine rødder i Indre Mission. Missionen blev stiftet den 25. oktober 1893, da skolebestyrer Napoleon Bang inviterede til det første af en række møder for hjemløse Mænd i missionshuset Bethesda, som lå, og stadig ligger, i Rømersgade 17.
31. Kirkens Korshær blev stiftet i 1912. Formålet var dengang som nu at hjælpe men-

nesker i nød uanset deres baggrund og tro. I den første tid arbejdede Kirkens Korshær primært med at forkynde det evangeliske budskab på beværtninger og gader i København. Men de første kors-hærsfolk indså hurtigt, at forkyndelsen og Guds ord ikke kunne stå alene. I mødet med mennesker, som levede i dyb fattigdom, måtte man gøre andet og mere end at forkynde.

32. Bestyrelsen for foreningen: *Meddelelser om Christianshavns Understøttelsesforening* 1866.
33. Udsatte voksne og familier. Herbergscentret Sundholm og natcafé. Informationsside på Københavns Kommunes hjemmeside til borgerne.
34. *Hjemløshed i Danmark. National kortlægning 2022*. VIVE, Det Nationale Forsknings- og Analysecenter for Velfærd, 2022.

Nyt fra Arkæologien I

Om Københavns ældre gader og stræder

■ Af Morten Steineke

I forbindelse med overvågningsarbejde i Københavns indre by samt en større udgravning ved Ny Østergade, har Københavns Museum haft mulighed at undersøge nogle af byens ældste gader og stræder. Disse undersøgelser danner grundlaget for denne artikel. Udover at beskrive en række arkæologiske iagttagelser og hvordan de forskellige gadeforløb har ændret sig over tid, diskuteres købstadens gadenet også ud fra ansvarsforhold og et bytopografisk perspektiv.

Gader og stræder i de skriftlige kilder

Københavns bybillede har ændret sig markant fra den struktur, købstaden fik i løbet af 1200-tallet, til det gademønster man ser i dag med relativt retvinklede gader. Byen blev på ingen måde anlagt ad én omgang eller efter en helhedsplan, men fandt sin form over flere etaper og i takt med, at forskellige byfunktioner og aktiviteter udviklede sig.

Nutidens vejstrækning Vestergade-Vimmelskaftet-Amagertorv samt den østlige strækning af Østergade, der løber parallelt med kysten, er formentlig de ældste gader i middelalderens København, hvis man både skeler til skriftlige kilder og de seneste års arkæologiske undersøgelser.¹ Fra denne hovedgade eller algade har mindre gader og stræder løbet mere eller mindre vinkelret både ned til stranden og Ladbroen (en daværende skibsbro) og nordover i retning af Nørreport.²

Vestergade er den ældste, kendte gade og var gennem middelalderen færdselsåren ind til byen for tilrejsende fra det vestlige opland, fra Køge og Roskilde. I Roskildebispens Jordebog fra 1377 omtales Vestergade som *Gaden*



Gader på kryds og tværs. Rekonstrueret kort over det høj- og senmiddelalderlige København med et udvalg af bygninger, anlæg og formodede gader. Områderne for de gader og stræder, der er nævnt i artiklen, er markeret med blåt. Efter Hanne Fabricius: Københavns forunderlige historie. Liv, lyst og lort fra oldtiden til nutiden. 2021, 106-107.

ved Vesterport.³ Det nuværende navn er kendt fra 1438 som *Vestræ gade*.⁴ Det stykke, der ligger nærmest Gammeltorv, gik under navnet *Smethiæ-gadhe* i 1373, *Platea fabrorum* i 1374, *Platea iuxta portam occidentalem* i 1377, *Wæstregade* i 1457 og i 1480 for *Platea occidentalis*. Derefter er det mest almindelige navn for gadeløbet *Westrægade*.⁵ Selv om Vesterport blev flyttet sydpå i 1668 – så Vestergade nu havde sit udløb ved Schacks Bastion – var det stadig Vestergade, der var byens indfaldsvej fra vest. Her var der en række købmandsgårde, gæstgiverier og værtshuse.

Kattesundet udgør i dag gadetrækningen fra Hestemøllestræde til Vestergade, men i jordebogen fra 1496 angiver navnet hele kvarteret, der lå syd for Vestergade mellem Sankt Clemens Kirke og Gammeltorv ned til den



I dag har Vestergade stadig sit ældre middelalderlige forløb. Gaden set mod Gammeltorv fra krydset ved Kattesundet og Larsbjørnsstræde i 1909. Kbhbilleder.dk.

formodede, tidlige havn ved Farvergade og Kompagnistræde.⁶ Selve gaden er kendt fra 1408 som *Platea communis apud cordigeros* (rebslagernes algade) og senere muligvis under navnet *Reebinderbothet* (1440), *Pugestredet* i perioden 1468-1482 og fra 1496 som *Cattesund*, selvom der naturligvis er stor usikkerhed omkring navneændringerne og om der er tale om et og samme gadestrøg.⁷

Store Sankt Clemensstræde udgjorde formentlig et mindre stræde, der sammen med Lille Sankt Clemensstræde var en del af det gadeforløb, der i sin tid strakte sig fra Gammeltorv til Sankt Clemens Kirke.⁸ Lille Sankt Clemensstræde lå lidt nord for nutidens Frederiksberggade mellem Mikkel Bryggers Gade og Rådhuspladsen. Kun den østlige del af gaden kan dateres til middelalderen, idet denne østlige del dannede den nordlige passage til Sankt

Clemens kirkegård.⁹ De vestlige dele antages at være blevet etableret, efter at kirken og kirkegården gik ud af brug omkring 1550.¹⁰ Det er endnu uklart, hvorfor Helligkorsstræde lå lidt syd herfor, og ikke som en direkte forlængelse af Store Sankt Clemensstræde i vest. Her slog gaden et tilsyneladende umotiveret sving og fortsatte derefter mod kirkegården.

Gadeløbene i den indre del af byen

På trods af at undersøgelser i Vestergade og Kattesundet i 2018 ikke gav nogen direkte ny viden om byens ældre gader og tilhørende opbygning, er der i forbindelse med tidligere anlægsarbejde gjort en række interessante observationer i området.¹¹

Nogle af de ældste gader, som er arkæologisk påvist i form af forskellige belægninger, er Store Sankt Clemensstræde (stenbelægning), Kattesundet (stenbelægning), Mikkell Bryggers Gade (jordvej), Lavendelstræde (jordvej), Vombadstuestræde (jordvej) og Vestergade (jordvej). De ældste dele af Vestergade, Vombadstuestræde og Mikkell Bryggers Gade skal have ligget lige over den naturlige muld i eller på et såkaldt "teglfrit kulturlag", der foreløbigt kan dateres til tidlig- og/eller højmiddelalder.¹²

De ældste dele af Vestergade har bestået af en enklere gade uden stenbelægning, men en mulig gadebelægning af småsten synes at have eksisteret i forbindelse med "Clemensstaden", efter voldgraven omkring denne blev fyldt op engang i sidste halvdel af 1100-tallet.¹³ I forbindelse med sløjfningen blev gaden udvidet hen over en del af voldgravens tidligere areal, og bæreevnen af den bløde jord blev derefter forstærket med 25 cm tykke bundter af risknopper, som igen blev dækket af et lag strandsten og teglfragmenter.

I forbindelse med en mindre gravning i krydset mellem Vestergade og Larsbjørnsstræde er der dokumenteret et lag af tynde kviste i kote +5,02-5,27 og en stenbelægning i kote +5,43.¹⁴ Samme stenbelægning er også påvist i Vestergade fra Gammeltorv til Larsbjørnsstræde, men herfra og videre mod vest mod Rådhuspladsen mangler der en tilsvarende forstærkning af gaden. I Larsbjørnsstræde er der også fundet et stenlag mellem Vestergade og Studiestræde, uden at højdeforholdene her er angivet i dokumentationsmaterialet.¹⁵

Ved en arkæologisk undersøgelse i forbindelse med et anlægsarbejde i Vestergade i 2018 kunne kun en lille del af det tidligere gadeforløb dokumenteres



Dele af Store Sankt Clemensstræde som den fremstod ved den arkæologiske undersøgelse i 2020 i kælderen til Fredriksberggade 2. Foto: Københavns Museum.

i form af to lag småsten med enkelte indslag af jernslagge ca. 1,5 m under det nuværende gadeniveau (topkote = +6,3).¹⁶ Dette forløb må anses for at være en senere version af gaden, eftersom den ældste Vestergade ifølge amatørarkæologen Ramsing bestod af jord med dyrekogler og affald, uden småsten, hvilket blev registreret ca. 0,62 m over den naturlige undergrund og lige over det såkaldte teglfrie kulturlag. Indslaget af slagge som gadebelægning kan ses i forbindelse med de aktiviteter, der ifølge skriftlige kilder skal have fundet sted i denne del af byen. Samme produktionsaffald er også blevet brugt som gade-

belægning i en ældre vej uden for Vesterport. Dette vejforløb kan dateres fra slutningen af 1000-tallet til begyndelsen af 1100-tallet.¹⁷

På matriklerne for Vestergade nr. 9 og nr. 13 (matr. 43, 45 og en del af 44, Vester Kvarter) registrerede Ramsing i begyndelsen af 1900-tallet rester af flere faser af en del af Vombadstuestræde, hvor den yngste gadebelægning lå ca. 0,94 m under gadeniveau og den ældste ca. 0,10 m over naturlig muld (absolut kote ukendt). Omtrent parallelt med Vestergade på sydgrænsen af matrikel nr. 45 blev der registreret en 3,8 m bred gade, hvor det antages, at Vombadstuestræde engang har ligget. Dette gadeforløb bestod af hårdtpakket, lagdelt muld.¹⁸ Ved den arkæologiske undersøgelse i 2018 blev der ikke registreret spor af den yngste fase af Vombadstuestræde som angivelig skulle ligge i kote +5,15. Ved samme lejlighed blev der heller ikke fundet rester af Store Sankt Clemensstræde, der ifølge Ramsing skal have været 20 fod (en fod à ca. 30 cm) bred og bestået af grus og småsten med indslag af dyreknogler, teglfragmenter m.m. Store Sankt Clemensstræde løb ifølge Ramsing parallelt og lige nord for Frederiksberggade i kote +5,17.¹⁹ Hvad der tolkedes som samme gade blev påvist i 2020 ved undersøgelser i kælderens i Frederiksberggade nr. 2 og her lå den i kote +3,6.²⁰

I Kattesundet, lige syd for Frederiksberggade, registrerede Ramsing et 0,3-0,5 fod tykt lag af strandsten med "murbrokker" samt spor af et gadeforløb af yngre dato. I forbindelse med en mindre udgravning i Kattesundet ved Lavelstrædes nordlige hjørne fremkom en gadebelægning af strandsten af samme tykkelse og ukendt alder, der var blevet lagt over naturlig muld i kote +4,52.²¹

Voldgaden ved Østervold

I forbindelse med byens højmiddelalderlige befæstning har der eksisteret en voldgade. Denne løb langs indersiden af volden for at lette adgangen til alle forsvarsværkets dele. Voldgaden er tidligere blevet observeret langs fæstningsværkerne både på Rådhuspladsen, i Nørre Voldgade, under den tidligere Købmandsskole (hjørnet mellem Fiolstræde og Nørre Voldgade), langs Gothersgade, på Kongens Nytorv mellem Østergade og Vingårdstræde og senest ved Ny Østergade.²²

Den ældste fase af voldgaden i København ligger almindeligvis direkte på et naturligt underlag i form af moræneler eller muld uden noget underliggende

bærelag af ler.²³ Karakteristisk for de efterfølgende voldgadeforløb fra senmiddelalderen er, at disse har haft en egentlig gadebelægning, som har bestået af et lag hårdt pakket ler, som siden er blevet dækket og forstærket med et lag af strandsten eller småsten.

I forbindelse med opførelsen af en ny, stor bygning på hjørnet af Ny Østergade og Store Regnegade fik Københavns Museum i 2019 lejlighed til at undersøge mindst fire bygge- og vedligeholdelsesfaser af voldgaden på dette sted fra begyndelsen af 1200-tallet og frem til starten af 1600-tallet.²⁴ Voldgadeforløbene bestod her af sammenpresset til løst grus og småsten bundet sammen af leret sand, iblandet husholdningsaffald. De underliggende bærelag bestod af et lignende materiale men uden elementer af småsten eller affald. I gadeforløbene sås flere hjulspor i form af parallelle aftryk med en afstand mellem hjulakslerne på ca. 1 m.

Voldgaden, som den tog sig ud ved Ny Østergade, stemte godt overens med tidligere observationer af gaden langs befæstningen andre steder i byen. På hjørnet af Fiolstræde og Nørre Voldgade bestod voldgaden således af en 12 fod (ca. 3,7 m) bred stenlagt gade, som lå over datidens terræn.²⁵ I Åbenrå nr. 16 fremstod voldgaden som en brolægning af småsten over et kompakt, mørkere lag af muldjord.²⁶ Ved Lønporten var stenbelægningen på den ældste voldgade presset ned i den underliggende muld, mens voldgaden i Møntergade ifølge Ramsings illustrationer synes at have ligget oven på dele af voldfoden. At dømme efter Ramsings notater skal voldgaden på hjørnet af Gothersgade og Christian IX's Gade også have ligget på og langs foden af højmiddelaldervolden og over mulden som et 0,4 fod tykt og 10 fod bredt, meget hårdt sammenpresset lag, der bestod af "nøddestore til håndstore strandsten". Ca. 40 cm højere oppe i den tegnede profil, over denne *strandstensvej*, var der spor af en lignende, 10 cm tyk voldgade, som bestod af grus og røde teglfragmenter. 0,45 m over denne belægning dukkede endnu et gadeforløb op. Dette bestod i høj grad af røde "murbrokker", som så ud til at stamme fra en nedbrydning – et nedbrydningslag – som Ramsing også observerede på den østlige side af volden mod voldgraven. På baggrund af Ramsings konklusioner synes kosten af den øvre voldgade at svare til terrænniveauet for Sankt Claras Kloster (nonnekloster tilhørende Clarisserordenen) og Poul Fechtels Hospital ("De hamborgerske Sjæleboder"), da disse blev etableret i henholdsvis begyndelsen og midten af 1500-tallet. Ramsing foreslår også, at den yngste fase af gaden må have været i brug, da Christian III i 1539 lod anlægge en ny befæstning



Voldgaden med hjulspor ved Ny Østergade set øverst fra øst og nederst fra nordvest. Foto: Københavns Museum.

og en ny runddel (Sankt Claras Runddel).²⁷ I så fald kan murbrokkerne have været kasserede mursten fra bymuren.

Den tidligere voldgade ved Østerport på Kongens Nytorv blev delvist dokumenteret ved Københavns Museums (dengang Københavns Bymuseums) metroundersøgelser i 1996-1998 og bestod af et kompakt lag småsten med flere hjulspor. Gaden var blevet dækket af en senere vold-



sekvens af ukendt dato. Dyrekno­gler (ukendt art) fra gade­forløbet blev C14-dateret til 835±45 BP eller 1047-1275 e.Kr. (Kal. 2 sigma).²⁸ Dele af samme voldgade blev også undersøgt i forbindelse med udbygningen af Cityringen i årene 2010-2016, hvor der blev afdækket både gadebelægning og et underliggende bærelag. Som set ved de tidligere undersøgelser bestod voldgaden overflade af småsten, der var bundet sammen af sandet ler med elementer af røde teglfragmenter, mørtel og dyrekno­gler. Dateringen blev sat til senmiddelalderen og de fremkomne vejlag udgør dermed en senere fase af voldgaden. Også her blev der registreret flere potentielle hjulspor.²⁹

Afløbsrender og gade­grøfter

For at aflede overfladevand var det førhen nødvendigt med en afløbsrende eller en lille grøft langs den ene eller begge sider af byens gader, og sådanne render fremkom også ved undersøgelsen af voldgaden ved Ny Østergade. Lignende afløbsrender er blevet registreret i forbindelse med andre middelaldergader i København. Ved Nørregade nr. 21-25 havde det ældre gade­forløb således en 60 cm dyb og ca. 1,5 m bred grøft på vestsiden. Strandsten fra gaden syntes at være skredet ned i grøften og lå over det gytjelag, der registreredes i bunden af grøften, i omtrent hele grøftens bredde.³⁰ En lignende, langsgående gade­grøft blev observeret ved undersøgelser uden for Studiestræde nr. 14.³¹ Ved granskning af ældre fotografier fra udgravningerne ved Kongens Nytorv i 2012, er det tydeligt at der også her må have været en grøft på indersiden af voldgaden. Selv om dateringen er noget usikker, er ligheden med grøft 4 (dateret til ca. 1350) ved Ny Østergade slående (illustration s. 237).

Konstruktion og opbygning

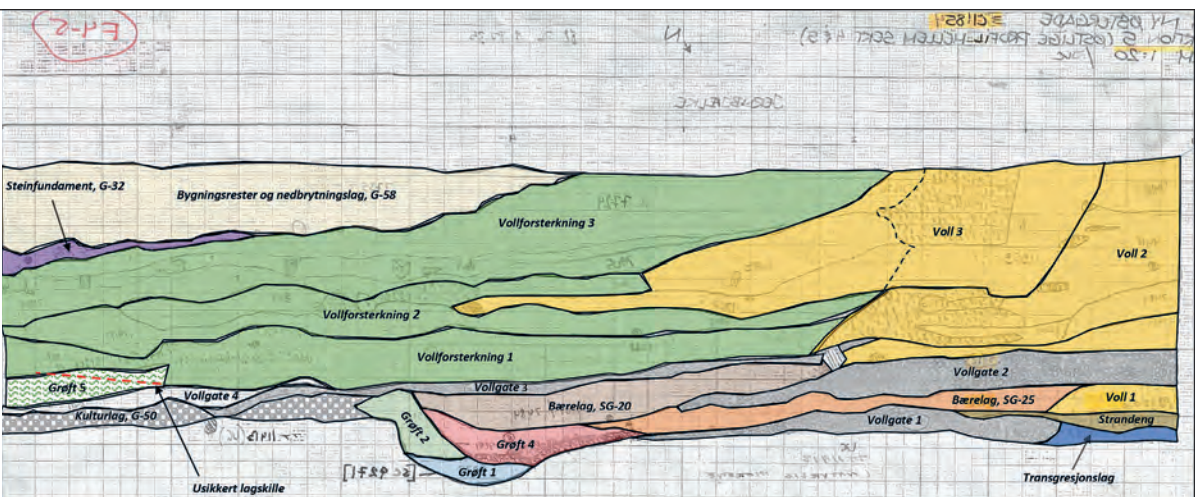
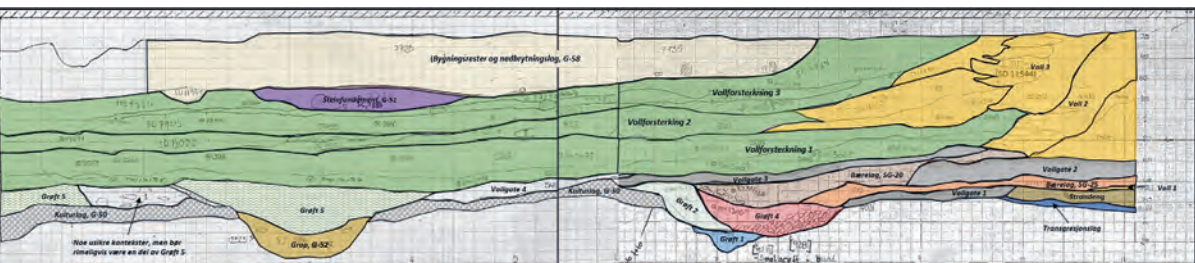
Nutidens gader og veje er bygget op af flere lag af forskellige materialer. Det er i virkeligheden de underliggende lag, der er bærende og dermed de vigtigste for gadens stabilitet og holdbarhed. Når man i dag lægger en helt ny gadeoverflade, ændrer man sjældent på gadens overfladekote. Ved udskiftning af nutidige gadebelægninger fjernes gadens overflade først, og dernæst udskiftes det underliggende bærelag (vejkassen), hvorefter selve vejbelægningen reetableres



Forskellige faser af gadegrøften ved Ny Østergade set fra sydøst. Grøft 1 ses under et tilspidset bolværk af yngre dato og senere vedligeholdelsesfaser af samme grøft ses i form af den stenfylde Grøft 4 (th.) og Grøft 2 uden sten (tv.). Foto: Københavns Museum.

i samme højde som hidtil. I middelalderen forholdt det sig anderledes. På grund af den vertikale vækst i byerne med akkumulerede kulturlag var det nødvendigt at hæve gadeniveauerne i takt med at resten af byen så at sige voksede opad.

Den måde, hvorpå Københavns gader er anlagt, har ændret sig markant gennem historien. Overfladebelægningen har været genstand for tekniske ændringer, og her kommer adgang til byggematerialer og vor tids æstetik i spil i forhold til eksempelvis valget mellem brolægning med brosten eller med asfalt. I middelalderens København blev der brugt det materiale, der var tilgængeligt – i form af småsten, kviste, teglfragmenter og husholdnings- og produktionsaffald (dyreknoget, mørtel, slagge m.v.). Det var imidlertid ikke udelukkende materialetilgang, der var årsag til variation i gadebelægningerne. Vedligeholdelsesarbejder blev udført af forskellige omgange og af forskellige personer



En konstant ophobning af jord og sten. Østervold med vold, yngre og ældre voldgader, samt afløbsrende. Hentet fra Steineke 2022, bilag 4.

og/eller institutioner, afhængigt af hvem der var ansvarlig for vedligeholdelsen af gaderne på det aktuelle tidspunkt.

Arkæologiske undersøgelser har endvidere vist, at der over tid ofte er sket ændringer i, hvordan gaderne er blevet opbygget – fra tætpakkede småsten, slagger, dyreknoget og kviste alternativt planker/tømmerstokke i de ældre niveauer til brostensbelægning i de yngre. Langvarig brug og behovet for løbende vedligeholdelse synliggøres ved, at der eksempelvis i Malmø er registreret op til seks forskellige gadeniveauer på ét og samme sted.³² I Trondheim er der afdækket op til tolv forskellige vejlag i en af byens middelaldergader.³³



En af mange gadebelægninger i den middelalderlige Østerport ved nutidens Kongens Nytorv set mod vest. Hjulsporene i underlaget af kittet kalkmørtel indikerer flittig trafik ind og ud af byen. Foto: Københavns Museum.

Opbygningen af de ældre gademiljøer er i reglen præget af belægningerne samt de stabiliserende og drænende bærelag. Bærelagenes opbygningsmateriale kan variere fra komponenter af både tætpakket ler til husholdningsaffald og nedrivningsmateriale i form af teglfragmenter og affald. Brugen af affald som underlag for færdselsårenerne havde sine fordele. I middelalderen var det



Tung trafik langs volden. Hjulspor i voldgaden ved Ny Østergade set fra nordvest. Foto: Københavns Museum.

almindeligt at bruge slagge eller kalkmørtel, hvilket havde den fordel, at dette materiale ville “klæbe” sammen til en hård overflade når det blev fugtigt.³⁴

Tungere transporter må have krævet en eller anden form for fast grund, og det er mærkeligt, at det ikke har været muligt at påvise nogen form for bærelag eller stenbelægning i forbindelse med de ældste gadeforløb nævnt ovenfor. Uden en fast, bærende overflade må vognenes hjul have skåret dybt ned i den løsere muldjord.³⁵

I voldgaderne ved Ny Østergade blev der fundet flere hjulspor, hvor bredden mellem vognenes hjulaksler har været ca. 1 m. Hjulsporene kan indirekte bruges til datering og bestemmelse af gadernes brugstid. En bredde på ca. 1,2 m – og dermed svarende til det, der blev set registreret i Ny Østergade – anses overordnet for at tilhøre vogne, som er ældre end 1500-tallet. Transport- og højstatusvogne i 1500-tallet (og senere) var imidlertid 1,3-1,4 m brede, og det var en af grundene til, at Frederik II anlagde veje, som bønderne ikke måtte bruge, idet deres vogne var smallere. Efter introduktionen af vogne, som kunne køre på de samme veje, som landmændene brugte, opstod i 1600-tallet en ny trend, hvor afstanden mellem hjulakslerne blev reduceret til ca. 90 cm.³⁶

Hvornår brosten introduceres som gade- og torvebelægning i København er usikkert, men de blev formentlig først almindelige i sidste halvdel af 1500-tallet. Det nævnes blandt andet, at en belægning bestående af brosten på Amagertorv blev fjernet i forbindelse med de ridderturneringer, som blev arrangeret i forbindelse med Frederik II's kroning i 1559. I 1620 blev der vedtaget en omfattende forordning, og flere af reglerne i denne vedrører brolægning af gaderne.³⁷ Det blev her bl.a. krævet, at der skulle lægges brosten inden for nogle nybebyggede områder, så i løbet af 1600-tallet må brosten være blevet en almindelig type gadebelægning i byen.

Vedligehold, renhold og ansvar

Københavns gader og deres vedligeholdelse var på forskellige tidspunkter hovedsageligt underlagt tre myndigheder – biskoppen, kongen og/eller byrådet. Manglende vedligeholdelse af visse gader kan forklares med, at disse myndigheder ikke var magtfulde nok. Biskoppen og kongemagten var svag eller fraværende i lange perioder, mens udviklingen af byens ledelse (byråd og borgmestre) først var fuldt etableret ved midten af 1300-tallet.³⁸ Det var derfor grundejerne langs gaderne, der i vidt omfang kom til at stå for at holde gaderne i god stand og sørge for, at de var fremkommelige.³⁹ I praksis skete det formentlig ved, at den enkelte grundejer enten ansatte en arbejder til at udføre det fysiske arbejde med renovering af gaden, eller også bidrog grundejeren økonomisk til et fælles organiseret vedligeholdelsesarbejde. En gadeoverflade bestående af småsten eller et lag kviste har ikke krævet nogen særlig ekspertise at vedligeholde og har kunnet være udført af de fleste.

I Christoffer af Bayerns stadsret fra 1443 dukker de første regler om offentlig renlighed op i København – intet affald måtte ligge på gaden i mere end tre dage, og ingen måtte placere sit “hemmelige hus” (lokummet) nærmere end en alen (ca. 63 cm) fra gaden eller nabotomten.⁴⁰ Der er tillige en forordning fra Christian I i 1458 om, at ingen måtte “... lade gøre høghre gader fore theres gardhe eller høghre sættes theres foodh aff theres hws, æn som burghemestere oc radh forwise, at skellight ær”.⁴¹ I 1521 bad Christian II igen om en forbedring af renligheden i byen. Det tyder på, at det nok var så som så med at overholde reglerne. Frederik II påpegede i 1567 “offuermaade stor wskickelighed mett gaderne oc rendestenene, saa att the ere saa wjaffne oc wordenlige fliid, att mett mindre anden raad icke til foris, staar thet icke till att holde garderne rene oc byen frij for ond stanck oc lugt ...”.⁴² I midten af 1500-tallet lå ansvaret for byens gader hos byfogeden, som skulle sørge for, at borgere og lejere holdt gaderne uden for deres grund i orden.

København – bytopografi og gader

På grund af begrænsede arkæologiske undersøgelser og at de ældste kort over byen først dateres til begyndelsen af 1600-tallet, er de ældste gader i København i middelalderen relativt ukendte.

I middelalderen var det primært hovedgaderne, der havde særlige navne, og gadenavnene var ikke altid faste, men kunne ændres over tid. Stræderne var ofte opkaldt efter det sted, de førte til, eller efter skiftende ejere af fremtrædende gårde, og efterhånden også efter en nærliggende kirke og lignende. Ser man på nutidens gadenavne i Københavns indre by, er det tydeligt, at disse gader ligeledes ofte er navngivningsmæssigt forbundet med en bestemt person eller har reference til virksomheder og forhold, som ikke længere eksisterer.

Den urbane topografi og ekspansion i den ca. 70 hektar store købstad fulgte en fast og planlagt bebyggelsesstruktur. Byrummet og de vigtigste hovedfærdssårer i byen var således tæt knyttet til byens befæstning, byporte, havnen, Ladbroyen, byens kirker og torve. Ud over disse knudepunkter var byens gader og stræder også meget afhængige af lokale variationer og terrænforhold, samtidig med at det ved ind- og udførsel af varer og gods var vigtigt ikke at støde på for mange forhindringer. Lokaltopografien og den allerede eksisterende landsbybebyggelse, byens ældste vold i form af “Clemensstaden”, kirker

og en eventuel storgård i den vestlige og østlige del af byen må også have haft indflydelse på, hvordan byens gader blev etableret og videreudviklet.

Selv om Vestergade anses for at være byens ældste gade, og formentlig udgør en præ-urban hovedfærdselsåre mellem Roskilde og Lund, kan der langs stranden og før etableringen af befæstningen i 1200-tallet have eksisteret en vejstrækning i byen med såkaldte fedområder – dvs. afgrænsede jordlodder, som kongen tildelte udenlandske handelsfolk og købmænd. På feddene kan man have rejst enklere boder og telte af tilfældig karakter, og der blev her i markedstiden handlet af både lokale og besøgende fiskebønder; en form for bosættelse, som kunne knyttes til sildefiskeriet og Skånemarkedet.⁴³ Med Absalons overtagelse af Havn/København blev den faste bebyggelse videreudviklet og i en vis grad omstruktureret til rektangulære parceller og byggegrunde. Bosættelsen må have ligget på de dele af stranden, som senere kom til at udgøre strækningen Farvergade-Kompagnistræde-Læderstræde-Lille Kirkestræde-Vingårdstræde. Efterhånden blev der etableret langstræder, der fungerede nærmest som parallelle gader til kystlinjen og tværgående "allmenninger", der måske førte ned til mulige skibsbroer, der udgjorde en forlængelse af gaderne.⁴⁴

Havnefunktionen kom til at få stor indflydelse på planlægnings- og byggemønsteret, der blev præget af stadig større regelmæssighed. De oprindelige matrikler fra begyndelsen af 1200-tallet blev efterhånden opdelt i et større antal aflange parceller og byen fik gader, karréer og kvarterer, på samme måde som det ses i andre højmiddelalderbyer i Danmark og resten af Europa. I stadsretten fra 1254 nævnes oldermænd og rådmænd af udenlandsk afstamning og det er ikke urimeligt at forestille sig, at byens nye borgere organiserede og tilpassede købstaden efter et mønster, som de allerede kendte fra deres egne hjembyer.⁴⁵

Efterhånden som København blev udvidet og udbygget, blev en af hovedfunktionerne for de nyanlagte gader at forbinde monumentale, kongelige og kirkelige bygninger, og disse offentlige passager var således ofte orienteret mod større og vigtige gårde, kirker og klostre. Torvene var ofte en særlig bred gade eller gadeudvidelse. Visse områder indenfor volden var stadig ubebyggede og bestod af åbne områder og marker. Her drev byens borgere en blanding af land- og havebrug med kálhaver, æble- og humlegårde.⁴⁶ Middelalderens "selvvoksende" byer havde en mere organisk og "tilfældig" struktur, end man senere kan se i planlagte byer, som normalt genkendes af



Den nu forsvundne Peder Madsens Gang syd for nutidens Grønnegade set mod sydøst. Kbh billeder.dk.

regelmæssige gadelinjer og gader, der krydser hinanden vinkelret. I København fik den historiske bykerne efter bybrandene i 1728 og 1795 et mere moderne og hensigtsmæssigt gadenet. Mens de smalleste gader var 10-12 alen brede før bybranden i 1728, blev dette ændret til 16 alen efter bybranden, med den gamle regel "at to Karether magelig kunde passere forbi hinanden". I hovedgaderne skulle derimod "tre Karether kunne passere hinanden, uden at de Gaaende forulempedes derved".⁴⁷ De nye regler og nye behov førte også til, at visse stræder forsvandt, mens andre og helt nye gader blev etableret.

1. Axel Christophersen: *København og omegn gennem 6000 år. En kortlægning af de arkæologiske interesseområder i Københavns Kommune*. Københavns Bymuseum. 1985, 71.
2. Ladbroen kan ifølge Hanne Fabricius have ligget for enden af det nuværende Rådhusstræde.
3. Hanne Fabricius: *Gader og mennesker i middelalderens & renæssancens København. Inden for middelaldervolden*. 2017, 53.
4. Bent Jørgensen: *Storbyens Stednavne*. 1999, 322.
5. Holger Ulke Ramsing: *Københavns Historie og Topografi i Middelalderen. Bind I-III*. 1940, Bd. III, 92; *Københavns Ejendomme 1377-1728. Oversigt over Skøder og Adkomster IV. Vester Kvarter*. København: 1945, 9; Otto Mackeprang: *De Gamle Gatenavne. Historiske Meddelelser om København 1951-1954*. 1951-1954, 64; Hanne Fabricius: *Københavns Topografiske Udvikling indtil 1300*. Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie 1998. 1999, 269; 2017, 52-54. I løbet af 1530'erne skal byens giethus (støberi) have ligget på Vestergade matr. nr. 9-10, Vester Kvarter.
6. Mackeprang 1951-1954, 10.
7. Ramsing 1940, Bd. III, 93-94.; 1945, 12; Mackeprang 1951-1954, 11.
8. Ramsing 1945, 10.
9. Sankt Clemens Kirke nedlægges efter byens belejring i 1536 og i 1568 lægges store dele af kirkegården ud til salg. *Kjøbenhavns Diplomatarium (KD I-VIII): Samling af Dokumenter, Breve og andre Kilder til Oplysning om Københavns ældre Forhold før 1728, bind I*. Oluf August Nielsen (red.). 1872, nr. 232, 354-355.
10. Ramsing 1940, Bd. II, 34; Bd. III, 93.
11. Morten Steineke: *Kattesundet m.fl. KBM-4299. Slots- og Kulturstyrelsens j.nr.: 18/02993*. Københavns Sogn, Sokkelund Herred, Københavns Amt. Sted og Sb. nummer: 020306-759. Københavns Museum/Arkæologisk rapport 2021. Københavns Museum, 2021.
12. Holger Ulke Ramsing: *Bidrag til det gamle Københavns Topografi. I. Præabsaloniske Spor. II. De ældste Gadeanlægs Udførelse. Historiske Meddelelser om København 1907-08. Første bind*. 1908, 413-415; 1940, Bd. III, 88-89; Christophersen 1985, 77; Fabricius 1999, 188; Bi Skaarup: *Vester-gade 7. Byens ældste befæstning. Historiske Meddelelser om København 1999*. 1999, 98. Mikkel Bryggers Gade blev angiveligt kaldt *sancti Clementis stredhæ* i 1495 og fik først sit navn i slutningen af 1500-tallet og kan faktisk have været en forlængelse af Vombadstuestræde mod sydøst (Fabricius 1999, 269). Tidlig mid-

- delalder: ca. 1050-1200, Højmiddelalder: ca. 1200-1350 og Senmiddelalder: ca. 1350-1536. Vedrørende det såkaldte teglfrie kulturlag har argumentet for dets alder været, at mursten som byggemateriale først blev indført i København ved opførelsen af Absalons borg på Strandholmen omkring 1167.
13. "Clemensstaden": Et halvcirkelformet voldanlæg med voldgrav som antages at have ligget i området mellem Rådhuspladsen og Gammeltorv/Nytorv under 1100-tallet.
 14. Kote: Højden af et bestemt terrænpunkt. Fabricius 1999, 252.
 15. Ramsing 1940, Bd. III, 89.
 16. Steineke 2021, 37-38.
 17. Ed Lyne & Hanna Dahlström: Rådhuspladsen Metro Cityring Project. KBM 3827, Vestervold Kvarter, Københavns Sogn, Sokkelund Herred, Københavns Amt. Museum of Copenhagen. 2015, 87-90.
 18. Ramsing 1908, 413-414; jf. Fabricius 1999, fig. 105b. Vombadstuestræde nævnes første gang i et skøde fra 1433 (Fabricius 1999, 269).
 19. Ramsing 1908, 414; Fabricius 1999, 252; Steineke 2021, 58-62.
 20. Terje Stafseth og Andréa Borgius: Underbearbejdning. KBM4439. Gammeltorv.
 21. Ramsing 1910, 204.
 22. Ibidem 1910.
 23. Metoden at fjerne den oprindelige væksthorisont, så gadebelægnningen ligger direkte på undergrunden, kendes også fra andre middelalderbyer fra 1200-tallet (Hanne D. Koch: Middelalderens gader. *Kuml* 2000, 2000, 239-306).
 24. Morten Steineke: Ny Østergade. KBM4332. Slots- og Kulturstyrelsens j.nr.: 18/07255, 19/05498. Københavns Sogn, Sokkelund Herred, Københavns Amt. Sted og Sb. nummer: 020306-802. Københavns Museum/Arkæologisk rapport, 2022. Københavns Museum, 2022.
 25. Hans Nielsen Rosenkjær: *Fra det underjordiske København. Geologiske og historiske Undersøgelser*. 1906, 52; Ramsing 1908, 444; 1940, Bd. III, 91.
 26. Mikkel B. Siebken: Åbenrå 16. KBM4099. Slots- og Kulturstyrelsen. J.nr.: 2015-7.24.02/KBM-0010. Trinitatis sogn, Sokkelund Herred, Københavns Amt. Sted- og Sb-nummer: 020306-625. Københavns Museum, 2017, 20-21.
 27. KD I, nr. 272-273, 395; Gotthilf Ferdinand Lassen: *Documenter og Actstykker til Københavns Befæstnings Historie*. 1855, 12 og 94; Ramsing 1908, 442-443; 1910, 214.
 28. Det har således ikke været muligt at fastslå en mulig reservoir effekt for C14-dateringen, og dateringen til 1100-tallet må anses for forkert ud fra, hvad man ved om den ældste befæstning i dag. Reservoir effekt: Fejlkilde, der kan give for høje BP-dateringer i radiometriske analyser. Mette Svart Kristiansen: Kongens Nytorv. Beretning for udgravningen foran Magasin i forbindelse med anlæggelse af metrostation. KBM 1410/1910. Københavns Bymuseum, 1998, 65, 90-91; Den middelalderlige bybæftning på Kongens Nytorv. *Historiske Meddelelser om København* 1999. tab. 1; C14-dateringer fra KBM 1410. Research – Dendrochronology. Nationalmuseet. Arkivmateriale. Københavns Museum, 2012.
 29. Jane Jark Jensen: Phase 5. High and Late medieval features and activities 1200–1550 AD. I: Morten Steineke and Jane Jark Jensen. Kongens Nytorv, KBM 3829, Metro Cityring Project. Vestervold Kvarter, Københavns Sogn, Sokkelund Herred, Københavns Amt. Museum of Copenhagen. 2017, 296-299.
 30. Ramsing 1908, 436-442; 1940, Bd. III, 89.
 31. Ramsing 1908, 447.
 32. jf. Olle Heimer; Ingvar Mårald; Ulrika Sjöstrand & Joakim Thomasson: Malmö äldre gatunät. Arkeologisk förundersökning i form av schaktningsövervakning i Baltzarsgatan, Skomakaregatan och Söder-

- gatan. Malmö Museer. Arkeologienheten. Rapport 2007:064. Malmö, 2007, 24; Joakim Thomasson: Östergatan. Preurbana aktiviteter, gatkonstruktioner, bod- och kvartersbebyggelse. Malmö stad, RAÄ 20. Skåne län. Arkeologisk förundersökning genom schaktningsövervakning 2007. Malmö Museer. Arkeologienheten. Rapport 2009:004. Malmö, 2009, 5.
33. Axel Christophersen: Under Trondheim. *Fortællinger fra bygrunnen*. DKNVS skrifter nr. 3. Trondheim: 2020, 181.
34. Et eksempel på det sidste er en af vejene uden for Vesterport på Rådhuspladsen. Her er slagger blevet brugt som vejbelægning (Lyne & Dahlström 2015, 101-102). Et andet godt eksempel er Østerport, hvor man brugte kalksten for at opnå et hårdt pakket og komprimeret underlag (Morten Steineke: Phase 4c Eastern gate building 1200-1600 AD. I: Morten Steineke and Jane Jark Jensen. Kongens Nytorv, KBM 3829, Metro Cityring Project. Vestervold Kvarter, Københavns Sogn, Sokkelund Herred, Københavns Amt. Museum of Copenhagen. 2017, 223-225).
35. Mikkel Bryggers Gade, Vombadstuestræde, Lavendelstræde og Vestergade.
36. Mundtligt meddelt af Per Ole Schovsbo.
37. KD I, nr. 425, 596-630.
38. Først i 1417 blev København kongelig besiddelse under Erik af Pommern efter utallige konflikter mellem kirke og kongehus.
39. Gadefronten på grunden blev anset for at tilhøre den private ejendomsejer med den pligt det indebar til at sikre dens tilstand.
40. KD I, nr. 127, 164-179.
41. *Danmarks Gamle Købstadslovgivning – Sjælland, Lolland, Falster, Møn, Fyn og Langeland. Bind III*, 1955, 102.
42. KD I, nr. 312, 436-437.
43. I middelalderen var sildemarkedet ved Skanør og Falsterbo i Skåne Danmarks største indtægtskilde efter øresundsstolden.
44. Christophersen 2020, s. 179.
45. Ramsing 1940, Bd. II, 209-211.
46. Marie Hansson: *De skånska trädgårdarna och deras historia*. Lund 1997.
47. Olaf Forchhammer: *København. Fra Bispeby til Borgertid. Byplanmæssig Udvikling til 1840*. 1947, 177-178.

Nyt fra Arkæologien II

Om middelalderbyens afløbskanaler og dagrenoveringssystem

■ Af Morten Steineke

Ligesom nutidens København havde den tidligere købstad med sine brolagte gader og brostensbelagte torve også problemer med at komme af med både spildevand og tilstrømmende vand fra byens stenlagte flader. Noget af overfladevandet blev ledt væk ved hjælp af stensatte rendesten og mindre grøfter, men vandet blev også ledt væk via større afløbsrender, der løb langs matrikler og ejendomsgrænser. Disse kom til sidst til at fungere som byens fælles kloak- og afløbssystem. I denne artikel diskuteres en af disse afløbskanaler på baggrund af en større arkæologisk undersøgelse, som blev udført på Ny Østergade i 2019.

I middelalderen havde København et afløbssystem, benævnt “Byens rende”. Det bestod af en hovedgrøft med flere sidegrøfter, som kunne håndtere overfladevand fra forskellige dele af byen. Efterhånden som bebyggelsen bredte sig i byen, blev nye grøfter etableret, så de også kunne fjerne spildevand fra nybyggede arealer.¹ Allerede i den første stadsret for København fra 1254 nævnes byens gader og mulige afløbsrender og hvilke regler, der gjaldt i forhold til disse; “Det samme fastsættes, naar nogen ikke holder Veje eller andet, som synes nyttigt for Kommunen, vedlige, og skal Fogden og Borgerne med Biskoppens Myndighed tage Pant ...”² I Roskildebispens Jordebog fra 1377 nævnes en *Communis fossura villæ* [byens fælles grav], men det er noget usikkert, om denne “grav” er identisk med Byens rende.³ De to voldgrave på hver side af “Clemensstaden” nævnes også – den vestlige som *fossam ecclesie sancti Clementis* (Sankt Clemens Kirkes grav) og den østlige som *fossam orientalem* (Østergrav),⁴ og det er ikke umuligt at disse har haft en lignende og drænende funktion med tanke på placeringen i de ældste dele af middelalderbyen.



Rekonstrueret kort over Københavns befæstning med væsentlige bygninger og gader i senmiddelalderen. Byens rende er markeret med en blå pil. Som det fremgår af figuren, burde der også have eksisteret flere afløbs- og birender i de vestlige dele af middelalderbyen, som endnu ikke er identificeret eller afmærket. Fra Hanne Fabricius: "Københavns forunderlige historie. Liv, lyst og lort fra oldtiden til nutiden", 2021, 106-107.

Med udgangspunkt i skriftligt kildemateriale og arkæologiske undersøgelser har arkæolog Hanne Fabricius udarbejdet et kort over middelalderbyen med Byens rende. Heraf synes Byens rende at have haft enten ind- eller udløb i den nordlige ende af Nørregade ved Sankt Petris Kirke. Herfra fortsatte renden mod øst langs Skidenstræde (i dag Krystalgade) og Landemærket. Ved Suhmsgade bøjede Byens rende 90 grader mod sydøst og fulgte derefter på et stykke Pilestrædes forløb. Vest for Pilestræde krydsede renden Klareboderne og fra hjørnet af Kronprinsensgade drejede den mod øst og gik videre via Sværtegade, hvorefter den igen slog et sving mod syd og løb parallelt med Gammel



Krystalgade, tidligere kendt som Skindenstræde, og området ved den tidligere afløbsrende ved Nikolajs Plads set fra vest. Foto: Morten Steineke.

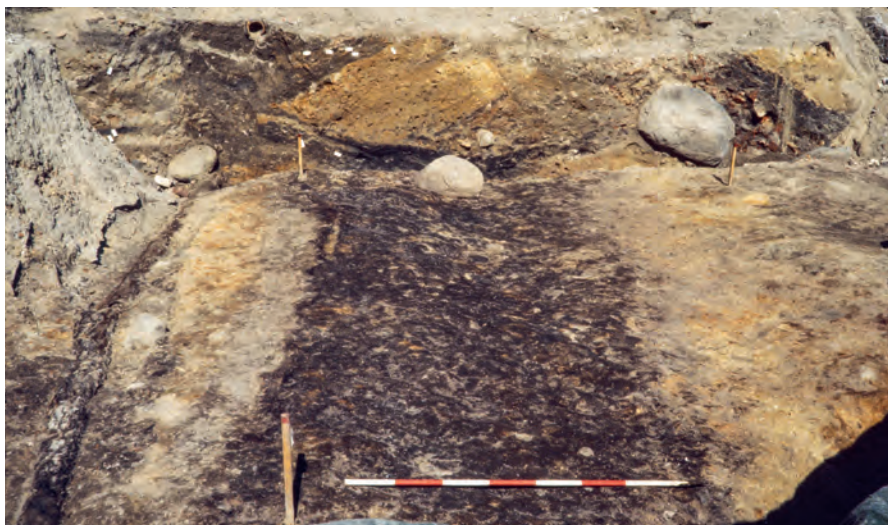
Mønt og Kristen Bernikows Gade til Nikolaj Plads. Afløbsrenden fortsatte videre mod øst rundt om kirkegården til stranden syd for Vingårdstræde; "... byens rendhe hoos then østre reest på sancti Nicolai kirckegardt ...".⁵ Fra Sværtegade var der tillige en sidekanal, som løb langs Store Regnegade og havde udløb i Østervold syd for Sankt Claras klostermur, omtrent hvor Peder Kempes Tårn skal have ligget i 1510. Ved at anlægge renden langs det daværende område Rosengårdens sydside var det muligt effektivt at dræne dette ubebyggede område af middelalderbyen (se illustration s. 249).

Levn af Byens rende er arkæologisk påvist i Krystalgade, Peder Hvittfeldts Stræde, Landemærket, Sværtegade, Store Regnegade, Lille Kongensgade og i Nørregade ved Sankt Petri Kirke. Renden har været forholdsvis omfattende og bestod af en åben grøft med afrundede sider og en flad til skålformet bund. Ved Østervold varierede rendens bredde fra 5,0 m. til 7,7 m. (matr. 190-195, Købmager Kvarter), mens den i Lille Kongensgade (matr. 94, Øster Kvarter) var både bredere og dybere med sine hhv. 8,0 og 1,8 m.⁶ Hvad der af udgraveren tolkedes som dele af Byens rende blev også undersøgt på Nina Bangs Plads, men tolkningen af denne er noget usikker med tanke på form og udseende. Det registrerede anlæg bestod af en vandrede af sten og mursten orienteret i nordvest-sydøstlig retning og kunne ikke dateres nærmere, end at den må have været ældre end kirkegården ved Trinitatis Kirke, dvs. ældre end ca. 1640.⁷

Ud over denne hovedrende synes der også – på baggrund af skriftligt kildemateriale – at have været andre afløbsrender i byen, men disse er ikke markeret på Fabricius' rekonstruerede kort over middelalderbyen. Ifølge amatørarkæologen Ramsing skal der have eksisteret en overløbsrende ved Vestergade, nævnt i et skøde til Æbelholt Kloster, hvor et stykke jord med navnet "bys rennæ" blev solgt til klostret i 1512.⁸ I 1527 nævnes en gård op til renden på Vestergade på matr.nr. 232, 142 og 143, Nørre Kvarter. I 1541 købte "en Mand paa Vestergade af Byen Renden op til hans Gaard, hvilken Jord og Rende han indbyggede og satte sin Gavl paa; denne Gaard laa paa Gadens søndre Side".⁹ Renden nord for Vestergade er i forbindelse med anlægsarbejde observeret én gang, og da som en 10,5 m bred og 0,9 m dyb grøft på grunden til Vestergade nr. 12 (matr. 12, Vester Kvarter).¹⁰

Byens afløbsrender

Renderne har ligesom gaderne udgjort en vigtig del af byens topografi og har formentlig også fungeret som fysiske matrikelgrænser mellem nyanlagte gader og afmærkede grunde. Grænsen mellem Vor Frue Kirkes og Sankt Nikolajs sogne har fulgt en lille rende fra Thyskemannegade (Østergade) til Læderstræde, men denne synes at være gået ud af brug i 1468, hvor det fremgår af et skøde, at den "forndom hauer waret een deel aff een renneste".¹¹ På Kongens Nytorv er der udgravet nogle af disse ejendomsgrænser uden for nutidens Magasin – her var de op til 3,6 m. brede og ca. 0,6-1,0 m. dybe. Nogle af disse



Ejendomsgrænse og samtidig afløbsrende(?), der blev fundet under højmiddelaldervolden ved Metro-undersøgelserne på Kongens Nytorv i 1996. Foto: Københavns Museum.

grøfter indeholdt gytjeflejringer og spor efter af stillestående vand, hvilket angiver, at de har stået åbne.¹² Et lignende grøftesystem blev registreret i Lille Kongensgade bestående af en næsten 40 meter lang grøft, hvor de ældste dele muligvis kan dateres til 1300-tallet.¹³

Man kan også inkludere den Vestergrav eller Sankt Clemens Kirkes rende, omtalt i skriftlige kilder, som en del af det afløbssystem, der har løbet langs østsiden af kirkegården. Denne bestod af en træbygget, senere stensat rende i 1200-1300-tallet, hvilket bl.a. er påvist ved en mindre undersøgelse på nordsiden af Strøget i kælderen i Frederiksberggade nr. 30.¹⁴

Forudsætningerne for et velfungerende afløbssystem, der kunne håndtere spildevand og regnvand, var en tilstrækkelig faldhøjde: Her måtte man tage hensyn til den lokale topografi og de højdeforhold, der fandtes inden for bygrænsen.¹⁵ Københavns topografi, herunder koter på undergrund og fyldlag, blev i begyndelsen af 1900-tallet dokumenteret af amatørarkæologerne Ramsing og Rosenkjær ved en række opmålinger i forbindelse med byggeprojekter i forskellige dele af byen. I 1940 publicerede Ramsing et forslag til

byens oprindelige topografi på baggrund af disse observationer, og selv om denne rekonstruktion indeholder unøjagtigheder, er den i vidt omfang stadig gældende.¹⁶

Rekonstruktionen af byens terræn viser, at der må have eksisteret en højderyg i området fra Jarmers Plads i vest til kanten af nutidens Botanisk Have i øst. På alle sider af dette højtliggende område med en maksimal terrænkote på +9,0 skrånede terrænet jævnt nedad. Højdekurverne er tættest i området ved Gammeltorv og Nytorv. I området omkring Frederiksberggade, Mikkel Bryggers Gade, Kattesundet og Farvergade stiger terrænet fra kote +1 til kote +5 på blot 200 m fra syd mod nord, hvilket stadig er tydeligt, når man bevæger sig rundt i området i dag.

De nordøstlige dele af byen var i middelalderen kun sparsomt bebygget, idet området ifølge de skriftlige kilder stadig omfattede slottets og byens kålhaver samt Sankt Gertruds Hospital, nævnt første gang i 1443 og Sankt Clara Kloster, indviet i 1506. Disse institutioner udgjorde store tomter nord for Pustervig og Store Regnegade. Behovet for grøfter og afløb har derfor ikke været så stort her, og dele af området synes at have været lavtliggende og temmelig sumpet med den konsekvens, at man nogle steder var tvunget til at fylde og udjævne området, før det kunne bebygges. Kun Nørregade kan med sikkerhed dateres tilbage til 1200-tallet baseret på sidstnævntes forbindelse med Nørreport. Andre stræder og mindre gader som Fiolstræde, Rosengården, Sankt Gertruds Stræde m.fl. synes først at være etableret i slutningen af 1400-, 1500- og 1600-tallet.¹⁷ I de nordvestlige dele af byen er informationen mere begrænset, men forekomsten af lergrave (Teglgårdstræde) kan have fungeret som større og mindre vandreservoirer i løbet af 1400- og 1500-tallet.¹⁸ Vandreservoirerne har opfanget både overskudsvand fra de bebyggede matrikler og de omkringliggende områder.

Man kan som parallel vende blikket mod Malmø, hvor der i middelalderen fandtes render med en lignende funktion. *Byens vandlöb*, en vand- eller spildevandsgrøft, krydsede det, der i dag er Stortorget i Malmø.¹⁹ I området omkring Sankt Petri Kirke har der eksisteret en ferskvandskilde, og vandet herfra skal være strømmet i en rende syd for kirken langs Själbodgatan og derefter videre til en rende, som gik sydpå og til sidst endte i "Kragevigen". Fra Helligåndsklosteret (Stortorget) fortsatte et af Malmøs største vandløb – en kombineret vand- og afløbsrende – sydpå langs byens gader. Denne rende dannede også Helligåndsklosterets sydlige grænse.²⁰

Byens rende i København var i brug indtil midten af 1500-tallet. Den nævnes i flere sammenhænge, men omkring tiden for Grevens Fejde (1535-1536) var renden i forfald (måske på grund af belejringen), og i slutningen af århundredet var den og dens sidekanaler enten blevet omdannet til gader eller helt dækket af plankebelægninger. I 1512 nævnes i et skøde "byes rendhæ, som løber nedher fra Nørregade oc bordt ath Roszengorden", dvs. stykket i Skidenstræde (nu Krystalgade). Samme strækning nævnes også i et lejebrev fra 1518, men denne del af renden siges at være taget ud af brug i 1552. I 1543 eksisterede renden stadig i Nørregade, men i 1547 blev renden i Kristen Bernikows Gade fjernet. Store Regnegades eksistens tyder på, at også denne del af renden nu er sløjftet, da "dend reene gade" blev etableret omkring 1570.²¹ Partier af renden må også være taget ud af brug på strækningen mellem Købmagergade og Pilestræde, da dele af dette område blev skødet i 1568.²²

Afløbsrenden ved Ny Østergade

I 2019 fik Københavns Museum mulighed for at undersøge et større areal ved Ny Østergade (matrikel nr. 185).²³ Et af de anlæg, der blev undersøgt på stedet, var mulige rester af en af sidegrenene til Byens rende. Som tidligere nævnt menes denne del af renden at være taget ud af brug omkring 1570, hvor den blev erstattet af gaderne Store og Lille Regnegade. I årene før afløbskanalen ved Ny Østergade blev udskiftet med en ny hovedkloak (se nedenfor), har området til tider ligget brak, sumpet og ubenyttet hen, hvilket også fremgår af det ældste kort over byen fra omkring 1600.

Det undersøgte anlæg ved Ny Østergade bestod af en grøft med lodrette og uregelmæssige kanter og en skålformet til flad bund. Grøften kunne følges langs hele byggeområdet. Bredden varierede mellem 1,2-2,4 m og dybden var nogle steder op til mere end 20 cm. Grøften indeholdt hovedsageligt vandaflejret materiale.

Den undersøgte nedgravning blev tolket som en større grøft, sandsynligvis en bredere afløbsrende. Lagene i grøften synes primært aflejret i anlæggets anvendelsestid. På trods af nogle ældre og yngre indslag tyder både møntfundene og de stratigrafiske forhold på, at anlægget blev etableret engang i løbet af første halvdel eller midten af 1500-tallet.

Fundmaterialet fra afløbsrenden er omfattende og mangfoldigt. De fleste



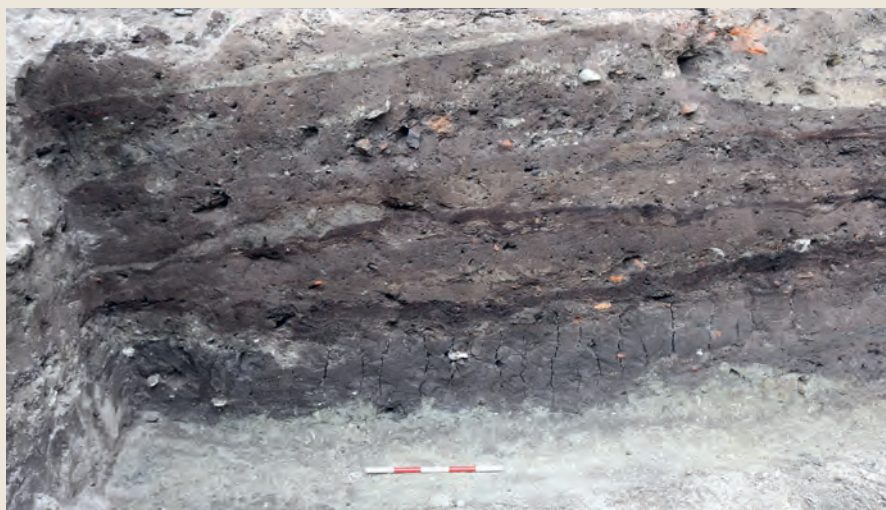
Det ældste kort over København fra ca. 1600 med det fugtigere område ved Ny Østergade nord-vest for Østerport (A). Bemærk at vest er opad på kortet. Det Kongelige Bibliotek.

fund er af keramik i form af fade, gryder, kander, skåle, sparebøsser, stegegryder, stjertpande og stjertpote, men hertil kom også gulvfliser, mursten, ovnkakler og tagsten, forskellige typer af glas, herunder vinduesglas, læder (sko og affald), tekstilrester, dyrenogler og træ (kar, affald og udefinerede trærester).

Mere specielle fund udgøres af bl.a. en borgerkrigsmønt af sølv (Erik Klipping, 1259-1286) og en ubestemmelig hulpenning (ligeledes af sølv), genstande af bly (blik, klædesplombe fra Augsburg, knapper, musketkugler og propper), genstande af kobberlegering (beslag, klokke, hægte, nål, yderligere mønter (borgerkrigsmønter: Erik Menved 1286-1319, Christopher II 1319-1332 og ubestemt 1241-1377, nål, snørenæb, spænde, kopperbeslag



Den undersøgte grøft og formodede afløbsrende fra 1300-tallet ved Ny Østergade. Figur: Karen Green Therkelsen.



Profil af renden med spættet og sortgråt "gytje" over naturligt moræner og mineraljord set fra sydøst. Foto: Københavns Museum.



Pengetegn af bly fra Christian IV's tid fra afløbsrenden. Datering: 1610-1620? (F20739/X2236). Foto: Københavns Museum.



Klædesplombe fra Augsburg fra afløbsrenden (F200831/X1986). Klædesplommen består af to plaketter. Side A: Majuskel A omgivet af fire små cirkler omgivet af perlebort. Foto: Københavns Museum.



Del af en uldsaks fra afløbsrenden (F201798/X3177). Foto: Københavns Museum.



*Ferskvandsindikerende vandloppe.
Almindelig dafnia (Daphnia
pulex). Wikipedia.*

*Muslingekrebs (Ostracod)
Wikipedia.*



og -blik), jerngenstande (armbrøstbolte, beslag, del af gevær, krog, kniv, nitter, plade, remspænde, sakse, spænder, søm m.v.) samt slagge, en forarbejdet klump rav og flintaffald.

Der er ingen sikker forklaring på tilstedeværelsen af det yngre fundmateriale i form af keramik (renæssance og nyere tid) i grøften, men en mulig årsag til indslag af yngre genstande er at senere affald er blevet trykket ned i det blødere underlag.

Der blev indsamlet en række jordprøver i forbindelse med udgravningen af den tolkede afløbsrende. En af prøverne blev analyseret med det formål at

afsløre indholdet af blandt andet organisk materiale og makrofossiler (små, bevarede plantedele og andre små inklusioner).²⁴ Opfyldet i grøften bestod af sediment, som var blevet aflejret i svagt strømmende vand. I prøverne fandtes spor efter *Ostracods* (muslingekrebs) og hvilende æg (ephippia) af *Daphnia* (vandloppe). Disse organismer trives dårligt i grumset vand, hvilket indikerer en vis grad af rindende vand. De relativt høje koncentrationer af calciumcarbonat (CaCO_3) i laget indikerede på den anden side, at renden fra tid til anden har været tørlagt. Plantemakrofossilerne i opfyldsjorden bestod bl.a. af frø af *Scirpus* sp. (Sivaks), som sandsynligvis voksede i og langs med rendens kant.

Skaller af *Planorbis* cf. *Planorbis*, en art af ferskvandssnegle, blev udtaget fra bunden af prøven. Denne snegl lever i lavt, stillestående og langsomt strømmende ferskvand på op til en meters dybde. Sneglene kan tåle næringsrige forhold, men ikke for stærk vandhastighed. I denne senere fase kan renden som nævnt lejlighedsvis være blevet gravet op for at opretholde vandgennemstrømningen og rendens funktion som afløbskanal.

Derudover blev makrofossiler af forskellige ukrudtsplanter såsom *Chenopodium album* (Hvidmelet gåsefod), *Thlaspi arvense* (Almindelig pengeurt) og *Rumex acetosella* (Rødknæ) identificeret. De mest almindelige makrofossiler var dog frø af *Ranunculus sceleratus* (Tigger-ranunkel), som netop er hyppigt forekommende i fugtige habitater som mindre vandløb og damme.

Østervold og en ny afløbskanal

Hvis nedgravningen i Ny Østergade skal tolkes som en del af Byens rende, er den taget ud af brug, da det omfattende anlægsarbejde på byens befæstning begyndte i slutningen af 1500-tallet.²⁵ Ved udgravningerne blev yderligere en spildevandskanal afdækket. Etableringen af denne anden kanal skal ses i sammenhæng med den fornyelse af Østervold, der fandt sted i årene 1607-1624. Med et nyt forsvarsværk var det nødvendigt at etablere en helt ny kanal bygget af sten og murværk under de nyopførte jordværker. I Rentemesterregnskabet for 1615 er der følgende oplysninger om en hvælving og rende mellem Østerport og Lysthaven (i dag Kongens Have):

3.9.1615: *Dagløn til murermestre, kalkslagere og plidskarle, der den 3.9.-1.10. har arbejdet på hvælvingen gennem volden mellem bastionen ved Østerport og lysthaven, som vandet skal have sit løb igennem fra byen og i graven. 15 dlr. 32 sk.*²⁶



En ny bastionær befæstning nødvendiggjorde også et nyt afløbssystem. Den nye spildevandskanal fra ca. 1620 set fra nordøst. Foto: Københavns Museum.

Behovet for en hovedkloak og placeringen af en ny afløbskanal ved Ny Østergade stemmer godt overens med de skriftlige kilders angivelse af, at Byens rende skal have været placeret lidt længere mod syd på det areal, som senere blev erstattet af Store Regnegade.

En tegning udført af Abraham de la Haye omkring 1620 viser også en teglbygget rende gennem volden lige nord for Østerport Bastion. Renden her skulle lede spildevand ud af byen til voldgraven fra et område, der på grund af sin beliggenhed ikke kunne føre vandet ned mod havnen i syd.²⁷

En forgænger til denne spildevandskanal og hvælving skal i 1584 være opført på Christoffer Valkendorfs initiativ under Østervold ved Møntergade (wed mynten) og for enden af senere Brøndstræde, for “at wandet kand haf-fue sitt vdløb fra mange gader och af byen, som tilforn stoede i stir siunk och

1. Holger Ulke Ramsing: *Københavns Historie og Topografi i Middelalderen. Bind I-III.* 1940, Bd. III, 82.
2. *Kjøbenhavns Diplomatarium (KD I-VIII): Samling av Dokumenter, Breve og andre Kilder til Oplysning om Københavns ældre Forhold før 1728, bind I.* Oluf August Nielsen (red.). KD I, nr. 16, 17.
3. KD I, nr. 75, 106; Axel Christophersen: *København og omegn gennem 6000 år.* En kortlægning af de arkæologiske interesseområder i Københavns Kommune. 1985, 91.
4. KD I, nr. 75, 109-110. "Clemensstaden": Et halvcirkelformet voldanlæg med voldgrav som antages at have ligget i området mellem Rådhuspladsen og Gammeltorv/Nytorv under 1100-tallet. Et interessant fænomen ved Byens rende og "Clemensstadens" voldgrav er, at disse støder op til kirker – Sankt Clemens, Sankt Petri (Sankt Peder) og Sankt Nikolaj. Hertil kommer den tilsyneladende unaturlige bue, som Byens rende slår ved Sankt Petri og Sankt Nikolajs Kirke – sidstnævnte i forbindelse med Østergård. Østergård nævnes første gang med sikkerhed i 1328 og sidste gang i Roskildebispens Jordebog fra 1377 (Christophersen 1985, 110). Stedet beskrives som en befæstet gård, der beskrives at have været omgivet af en grøft, som med tiden kom til at udgøre en del af byens almene afløbsrende.
5. KD IV, nr. 182-183, 189.
6. Oluf August Nielsen: *Kjøbenhavn i Aarene 1536-1660 – anden del, kap. X. Københavns Historie og Beskrivelse IV.* 1877-1892, 16 og 46; Adolf Ditlev Jørgensen: *Historiske Afhandlinger. Bind I-IV.* 1898-1899, 237; Holger Ulke Ramsing: Uden årstal. Arkivmateriale. Københavns Museum; 1940, Bd. III, 82-86; Christophersen 1985, 106 og 111; Hanne Fabricius: *Gader og mennesker i middelalderens & renæssancens København. Inden for middelalder volden.* 2017, 142.
7. Jacob Mosekilde: Pilestræde, Købmagergade, Landemærket KBM4074. Slots- og Kulturstyrelsens J.nr.: 2014-7.24.02/ KBM-0020 Helligånds Sogn, Sokkelund, Københavns Amt. Københavns Museum, 2016, 25-26. Opførelsen av Trinitatis Kirke begyndte i 1637.
8. KD IV, nr. 315-316, 325; Ramsing 1940, Bd. III, 47; Christophersen 1985, 78.
9. Nielsen 1877-1892, 46; Holger Ulke Ramsing: Bidrag til det gamle Københavns Topografi. I. Præabsaloniske Spor. II. De ældste Gadeanlægs Udførelse. *Historiske Meddelelser om København 1907-08. Første bind.* 1908, 427.
10. Christophersen 1985, 78. Nord for gaden og må derfor ikke forveksles med "Clemensstadens" voldgrav.
11. KD IV, nr. 115, 102.
12. Mette Svart Kristiansen: En tidlig middelalderlig bebyggelse ved Kongens Nytorv. *Historiske Meddelelser om København 1999.* København, 1999, 102-103.
13. Jane Jark Jensen: Phase 5. High and Late medieval features and activities 1200-1550 AD. I: Morten Steineke and Jane Jark Jensen. Kongens Nytorv, KBM 3829, Metro Cityring Project. Vestervold Kvarter, Københavns Sogn, Sokkelund Herred, Københavns Amt. Museum of Copenhagen. 2017, 286-292.
14. Axel Christophersen: Fra Villa Hafn til Portus Mercatorum. Københavns opkomst og eldste udvikling. *Historiske Meddelelser om København 1986.* 1986, 30-32.
15. Kote: Højden af et bestemt terrænpunkt og meter over havet (moh).
16. Ramsing 1940, Bd. I, oversigtskort 32.
17. Fabricius 2017, 178-180.
18. jfr. Christophersen 1985, 85.
19. Sven Rosborn: *Det medeltida Malmö. De- tektivarbeten under mer än ett sekel i en gammal stads historia.* Malmö, 2016, 208.
20. Rosborn 2016, 56-57 og 199.
21. Ramsing 1940, Bd. III, 107.
22. KD I, nr. 232, 354.

23. Morten Steineke: Ny Østergade. KBM4332. Slots- og Kulturstyrelsens j.nr.: 18/07255, 19/05498. Københavns Sogn, Sokkelund Herred, Københavns Amt. Sted og Sb. nummer: 020306-802. Københavns Museum/Arkæologisk rapport 2022. 2022.
24. Anthony Ruter and Marie-Louise Siggaard Andersen: KBM 4332 – Ny Østergade. Sediment analyses from construction and depositional sequences from late medieval phase of Copenhagen's moat and rampart complex. Archaeo Science Vol. III 2022. Globe Institute. Copenhagen University. Copenhagen. Arkivmateriale. Københavns Museum, 2022, 8-9.
25. En af initiativtagerne til dette byggearbejde var Christoffer Valkendorf i årene 1581-1583.
26. Rentemesterregnskabet 1615. Oplyst af Bjørn Westerbeek Dahl, 2019.. Rentemesterregnskab: En oversigt over byens finansiering og udgifter.
27. Bjørn Westerbeek Dahl: *Til rigets forsvar og byens gavn – Københavns byplanlægning 1600-1728. Bind 1-3.* 2017, 57.
28. KD I, nr. 363, 542. Brøndstrædekvarter lå mellem Landemærket, Møntergade, Gøttersgade og Vognmagergade.
29. jf. Ramsing 1940, Bd III, 27. I forbindelse med befæstningsarbejdet i begyndelsen af 1600-tallet siges det også, at der blev bygget en muret afløbsrende med hvælving fra kirkegården ved Sankt Nikolaj Kirke gennem Lille Kirkestræde mod vest og videre ned til stranden.
30. jf. Nielsen 1877-1892, 16 og 46; Jørgensen 1899, 237; Christophersen 1985, 106 og 111; Fabricius 2017, 142.

Forfatterbiografier

Birgit Meyer Andersen

F. 1948, cand.mag. i historie og nordisk arkæologi fra Københavns Universitet 1979. Ansat i Fredningsstyrelsen, Rigsantikvarens Arkæologiske Sekretariat og Kulturarvsstyrelsen (senere Kulturstyrelsen) 1981-2014. Har publiceret artikler om kulturlivet og de sociale forhold i *Gladsaxe Bogen* III 1991, om lejlighedssange i *Folk og Kultur* 2004 og om en tømremester i *Jul i Slagelse* 2019.

E-post: bma.hellerup@gmail.com

Marianne Råberg

F. 1939, fil.dr i kunstvidenskab ved Stockholms Universitet, tillige uddannelse i bygning Tidligere stadsantikvar i Stockholm. I årene 1960-2006 tilknyttet Stockholms Stadsmuseum, fra 1974 chef for den bygningshistoriske virksomhed. Har publiceret talrige skriftlige arbejder om Stockholms byudvikling og arkitekturhistorie samt kulturmiljø.

E-post: marianne.raberg@telia.com

Mikkel Kølkaer

F. 1992. cand.mag. i latin og stud.theol. Har publiceret flere artikler om antikken og nylatinsk kultur i Danmark, fx i 2024 en latinsk stil af H.C. Andersen i *Anderseniana* og et latinsk bryllupsdigt fra 1705 i *Fynske Årbøger*, desuden en artikel om ansøgninger til Valkendorfs Kolle-

gium fra 1860'erne i *Historiske meddelelser om København*. Arbejder i øjeblikket på en oversættelse af Thomas Bang: *Phosphorus hierosymbolicae inscriptionis Stellaeburgi Regii Hauniensis*, 1648 (om rebussen på Rundetårn).

E-post: mikkkelkolker@gmail.com

Morten Steineke

F. 1967, arkæolog, museumsinspektør. Filosofie magisterekamen med hovedvægt på forhistorisk arkeologi og kulturanthropologi ved Uppsala Universitet. Erfaring og ansvarlig for flere arkæologiske udgravninger i både Danmark, Norge og Sverige. Ansat ved Københavns Museum siden 2009.

E-post: bc0t@kk.dk

Nils Kristian Zeeberg

F. 1946, opvokset på Frederiksberg, uddannet iedb/it, indtil pensioneringen ansat i KL, Kommunernes Landsforening. Tidligere bestyrelsesmedlem i Danmarks Tekniske Museum. Interesseområdet er teknikkens historie, især trafikhistorie, men også forsyningsvirksomheder. Skriver om vejhistorie, sporveje og Københavns S-bane. Har bl.a. skrevet "Nogle arbejderboliger i Sundbyerne, Valby og Brønshøj" i *Historiske meddelelser om København*, 2001.

E-post: nils.zeeberg@youmail.dk

Ole Mortenssøn

F. 1947, opvokset på Østerbro ved havnen, uddannet i historie og etnologi ved Københavns Universitet, museumsinspektør for nyere tid ved Langelands Museum, forfatter til en lang række historiske bøger, især maritimhistoriske, nu pensioneret med bopæl på Strynø mellem Langeland og Ærø.

E-post: om@strynet.dk

Preben Brandt

F. 1944. Speciallæge i psykiatri. Dr.med. på disputats med titlen *Yngre Hjemløse i København* 1992. Har siden 1990 arbejdet som socialpsykiater med socialt udsatte, psykisk syge og misbrugere på gadeplan i København. Stiftede den selvejende organisation projekt UDENFOR 1998, der udfører opsøgende gadeplansarbejde. Har gennemført mindre forskningsopgaver, men mest deltaget i den offentlige debat om social og sundhedsmæssig ulighed, sådan som det er i dag og sådan som det historisk har været. Har

bl.a. udgivet bøgerne *Udelukkende velfærd* 1999, *BYEN og social ulighed* 2009 og *Fattigsteder – Ni fortællinger fra de understes danmarkshistorie* 2019.

E-post: pb@preben.brandt.dk

Ulla Kjær

F. 1958, dr.phil. i kunsthistorie, museumsinspektør/ seniorforsker på Nationalmuseet. Fagansvarlig for Lex.dk, medlem af bl.a. bestyrelsen for Foreningen til Gamle Bygningers Bevaring, af ICOMOS; den danske Nationalkomités styregruppe. Blandt omkring 250 publikationer er disputatsen om den franske arkitekt Nicolas-Henri Jardin fra 2010, en forkortet udgave af samme fra 2015, samt *Fransk elegance og dansk snilde* om enevældens franske kunstforbindelser fra 2017. Chevalier de l'Ordre des Arts et des Lettres 2010, modtager af Ole Haslunds Hæderslegat 2017 og af Prins Henriks Europa Nostra Pris 2019.

E-post: ulla.kjaer@natmus.dk

Person- og stedregister

Registret omfatter ikke navne i bilag og tabeller

A

Abel (-1782/1788-), *madam, jordemoder*, 132
Abildgaard, N.A. (1743-1809), *billedkunstner*, 155
Absalon (1128-1201), *biskop*, 243
Admiralen, *sandbåd*, 172
Aladdin, *motorfærger*, 186, 188-189
Aladdinkvarteret, 184
Allard, Hugo (d. 1684), *nederlandsk kobberstikker*, 161, 164
Almindelig Hospital, 208-209, 216, 218, 223-224
Amager, 157
Amagerbro (landingssted), 157
Amagertorv, 149, 228
Amaliegade, 45, 149
Amalienborg, 9
Amalienborg Plads, 149, 164
Amundsen, Roald (1872-1928), *norsk polarforsker*, 184
Andersdatter, Ane (-1811-), *kone i Slagelse*, 141
Andersdatter, Ulrikke Louise (d. 1850), *jordemoder*, 139
Andersen, H.C. (1805-1875), *forfatter*, 215
Andersen (-1838-), *madam*, 138
Andersen, Mette Kathrine (-1821/ca. 1838-), *jordemoder*, 139
Andersen, Rasine (-1830'erne-), 140
Anna Cathrine af Brandenburg (1575-1612), *dronning*, 155
Anthon, G.D. (1714-1781), *arkitekt*, 20, 26

Appelbys Plads, 172
Archimedes, *dampbåd*, 194
Arresø, 190
Arsenaløen, 184
Asa, *dampbåd*, 193-194

B

B&W, 189-190, 192-193, 197
B&W Refshaleøen, *motorbåde*, 190
Balle, Nicolai Edinger (1744-1816), *biskop*, 154
Bang, Frederik Ludvig (1747-1820), *læge*, 118-119, 141
Bang, Herman (1857-1912), *forfatter*, 218, 221
Bartholin, Thomas (1616-1680), *læge*, 123
Battier, Christophe (1733-1786), *bogholder*, 79
Bauer, Christina Dorothea (-1800-), *jordemoder*, 141, 143
Becker, Joachim (ca. 1723-1794) *hoffontænemester*, 24
Behrend, Frederik (ca. 1799->1840), *bagersvend*, 138
Behrend, Louise Wilhelmine, f. Knoph (1796-1878), *jordemoder*, 138
Bellevue, 186
Béranger, Pierre-jean de (1780-1857), *fransk forfatter og visedigter*, 212
Bergh, Rudolf (1824-1909), *læge*, 223
Bergsøe, Johanne Kirstine (-1848-), *jordemoder*, 131

Bergsøe, Lars Frederik (-1848-), *hattemager*, 131
Bernstorff, A.P. (1735-1797), *udenrigsminister*, 54
Bille, Steen Andersen (1751-1833), *søofficer*, 42
Blache, Christian (1838-1920), *billedkunstner*, 178
Blechingberg, Daniel (1736-1802), *slotsfoged*, 17
Bleicher, Marie Christine Pauline (d. 1821),
jordemoder, 131
Blåtårn, 94
Boberg, Gustaf (-1795/1801-), *billedkunstner*, 51
Bodenhoff, Andreas (1727-1794), *skipper, tøm-
merhandler*, 172
Bodenhoffs Plads, 172, 174, 184, 186
Bomboen, 167, 179
Bommen Bork, André (1854-1932), *billedkunst-
ner*, 178
Bornemann, Henrik (1865-1951), *xylograf*, 178
Bornholm, *fregat*, 42, 44, 46-47, 64, 177
Brandes (1847-1927), *forfatter*, 218
Brandt, Preben (f. 1944), *sociallæge*, 202-227
Braun, Georg (1541-1622), *kortudgiver*, 157
Brdr. Svendsens Bådebyggeri, 190
Bredgade, 149
Bremerholm, 161-162
Bremerholm Slaveri, 172
Brogade, 160
Brown, Christian (-1779/1780), "*indianer*", 80, 82
Brown, John (-1777-), *købmand?*, 34
Bryghuset, 94
Buchardt, Christiane (-1828-), *jordemoder*, 134
Buchardt, Gottlieb (-1828-), *kattuntrykker*,
bomuldsvæver, 134
Bure, Anders (1571-1646), *svensk matematiker
og kartograf*, 100, 104-105, 110
Burmeister & Wains Skibsbyggeri, 179
Byens Rende, 249, 254
Bülów, Johan von (1751-1828), 16

Bysser, Peter (d. 1657), *ingeniør*, 111
Bøde, Johannes Christian (d. 1780), *kabinets-
kurér*, 59, 67, 84
Børnehuset, 208
Børsen, 26, 99
Børsbroen, 176
Børskanalen, 176-177, 181
Baagøe, Carl Emil (1829-1902), *billedkunstner*,
169

C

Canal Tours, 189
Cantor, Jacobine (d. 1840), *jordemoder*, 138
Capduen, vandbåd, 192
Caroline Mathilde (1751-1775), *dronning*, 18, 147
Castberg, Peder Leganger (1752-1784), *skibs-
præst*, 39, 41
Charlottenlund, 186
Chr. Monberg, firma, 190
Christian (1603-1647), *udvalgt prins*, 155
Christian den 1. (1426-1481), *konge*, 242
Christian den 3. (1503-1559), *konge*, 234
Christian den 4. (1577-1648), *konge*, 92, 94, 99,
110, 113, 154-155, 162, 215
Christian den 4.s Kapel, 155
Christian den 5. (1646-1699), *konge*, 9
Christian den 6. (1699-1746), *konge*, 9, 11-12, 14,
16, 163
Christian den 7. (1749-1808), *konge*, 18, 147-148
Christian den 8. (1786-1848), *konge*, 29, 149
Christiania, se Oslo
Christians Brygge, 177
Christiansborg Slot (I), 7-31
Christiansborg Slot (III), 189
Christiansborg Slotsplads, 171
Christiansen, Jens (-1880-), *sandgraver*, 172

Christianshavn, 94, 113, 160, 162-163, 166, 188-189
 Christianshavns Kanal, 156, 173, 189, 197, 199
 Christianshavns Torv, 184, 186
 Christianshavns Tugthus, 139
 Christiansholm, 188
 Christoffer af Bayern (1416-1448), *konge*, 242
 Clementsen, Ane Marie (-1826/1839-), 138
 Clementsen, Peter (-1826-), *slagtersvend*, 138
 Collegium Novum, *Universitetet*, 155
 Cornelius (1847-1940), *tømrermester*, 169, 174
 Corsaren, 204
 Coudray, Angélique du (ca. 1712-1794), *fransk jordemoder*, 130
 Cramer, Peter (1726-1782), *billedkunstner*, 46

D

Dajon, Franz (1720-1794), *bygningskommissær*, 20, 26
 Dan, *bugserbåd*, 191
 Dannebrog, *kongeskib*, 189, 196
 Dansk Petroleums-Aktieselskab, 192
 Dansk Soyakagefabrik, 190
 DFDS, 174, 184, 189-190
 Dokøen, 190
 Dragør, 170, 186
 Due (-1787), *tjener*, 83
 Dyrehavsbakken, 186

E

Eckersberg, C.W. (1783-1853), *billedkunstner*, 185
 Eden, Morton Frederick (1751-1830), *engelsk gesandt*, 54
 Eichel, Johan (d. 1736), *stadsfysicus i København*, 121, 126

Eigtved, Nicolai (1701-1754), *arkitekt*, 11-13, 16-17
 Elefanten, 190
 Emma, *dampbåd*, 178
 Ernst, Johan Conrad (1666-1750), *arkitekt*, 9, 12
 Eskildsen (Tønsberg), Erich (1738-1793), *skibsbygmester*, 38, 41
 Eskildsen, Erik (1776-1856), *havnekaptajn*, 166
 Expres (I-II), *motorbåde*, 186

F

Fabricius, Hanne (f. 1958), *arkæolog*, 249
 Falster, *fregat*, 44
 Farvergade, 243
 Fattiges Konventhus, 126
 Fiolstræde, 253
 Fisketorvet, se også Gammel Strand, 181-183, 197
 Fleming, Klas (1592-1644), *svensk adelsmand*, 102
 Flådens Leje, 51
 Fohlmann, A.W. (1817-1870), *underlæge*, 212-214, 218
 Fontenay, Anthon Nicolaj de (1725-1787), *kontreadmiral*, 62
 Forenede Bugserelskab, 179, 190, 192
 Forenede Dampskibsselskab, se DFDS
 Forenede Vognmænd, 189
 Frankenau, Rasmus (1767-1814), *læge*, 155
 Frederik (1753-1805), *arveprins*, 146-155
 Frederik den 2. (1534-1588), *konge*, 157
 Frederik den 3. (1609-1670), *konge*, 155, 162
 Frederik den 4. (1671-1730), *konge*, 9, 11
 Frederik den 5. (1723-1766), *konge*, 147, 154-155
 Frederik den 6. (1768-1839), *konge*, 147, 149
 Frederik den 7. (1808-1863), *konge*, 222
 Frederik Wilhelm Philip (1761-1821), *hertug af Württemberg* (-Stuttgart), 27, 150
 Frederiks Hospital, 57-58, 128-129, 137

Frederiksberg Allé, 153
Frederiksberg Bakke, 153
Frederiksberggade, 149, 230, 232-233, 252
Frederiksholms Kanal, 162-163, 171, 179
Frederiksholms Tegl- og Kalkværker, 177, 190
Frederikskirken, se Marmorkirken
Frederiksstaden, 163
Freitag, Adam (1608-1650), *polsk-tysk ingeniør*, 110
Frelsens Hær, 225
Friedrich, Johan Gottlieb (ca. 1742-1809), *kobberstikker*, 29
Frihavnen, 71, 170, 179, 197
Frihavnen, båd, 179
Frihavnsfærgen, motorbåd, 189
Fuchs, Gottfried (d. 1723), *brandmajor*, 151
Fuglede, Philip Christian (1748-1816), *skibskaptajn*, 40-41, 54, 67
Fürst, Pauline Caroline, f. Willebrand (-1806/1807-), *jordemoder*, 130
Færgehotellet, 169
Fødselsstiftelsen, 116, 118, 126-130, 136, 141-143

G

Gamles By, 223-224
Gammel Strand, 159, 175, 181, 188-189
Gammeltorv, 149
Garde, Mazar de la, Jean Guillaume (1710-1783), *oberst, branddirektør*, 22
Gasværkshavnen, 177, 179
Gasværkshavnen, dampbåde, 179
Gay, Wilson (-1780-), *domestik*, 80, 82
Gedde, Christian (1729-1798), *officer, korttegner*, 261
Gedser Rev, fyrskib, 196

Geer, Louis de (1587-1652), *nederlandsk-svensk handelsmand*, 102
Georg den 3. (1738-1820), *konge af Storbritannien*, 147
Gercken, Didrick (1692-1748), *billedhugger*, 19
Gerner, Henrik (1742-1787), *skibskonstruktør*, 34, 39, 41
Giedde, Werner Hans Rudolph Rosenkrantz von (1756-1816), *kammerherre*, 16
Gilleleje, 189
Gjøa, polarskib, 184
Glass, George (-1779/1780-), *"indianer"*, 80
Glass, Matthias (-1779/1780-), *"indianer"*, 80
Glückstadt, 94, 110
Gode Hensigt, 33-91
Godsbanegården, 177, 182
Goldschmidt, Meir (1819-1887), *forfatter*, 204
Gorm, bugserbåd, 191-192
Granberg, Johan Frederik (d. 1838), *snedkermester, ejer af Pjaltensborg*, 206
Grane, dampbåd, 194, 196
Grundtvig (1783-1872), *teolog, digter*, 215
Gryn-, Stampe- og Kobbermøllen, 67
Grønland Grønlands Handels Plads, 37
Grønnegade, 261
Grønnegårdshavn, 160
Gråsten, 192
Gudler, Anne (-1740'erne), *jordemoder*, 118
Gustav den 2. Adolf (1594-1632), *svensk konge*, 92, 94, 99-102, 105-106, 113
Gyldenløve, Christian (1674-1703), *officer*, 151
Göteborg, 94

H

Hals, Peder Pedersen (ca. 1735->1787), *brændevinsbrænder, rodemester*, 61

Hamborgske sjældeboder, se Poul Fechtels Hospital

Hansdatter, Bodil (-1811-), 141

Hansen, Antonette Frederikke Christiane (-ca. 1838), 140

Harald Jensens Forlag, 213

Harsdorff, C.F. (1735-1790), *arkitekt*, 18, 20, 24, 26-27

Hartmann, Wolfgang (<1606-ca. 1663), *tysk kobberstikker*, 104-105, 109

Havne- og Opmudringsvæsenet Havnegade, 188-189

Havnen A/S, 179

Havnens Motorfærge, 184-187, 189

Haye, Abraham de la (-1617/1626-), *ingeniør*, 260

Heiberg, Johan Ludvig (1791-1860), *forfatter*, 136

Hellasbådene, 188

Hellerup, 186

Helligkorsstræde, 231

Helsingør, 170

Helvede, logihus, 206

Hemmensen, Frederikke (ca. 1801->1850), 136-137

Hemmensen, Peter (ca. 1799-1828), *smedesvend*, 137

Hemmensen, Petrine (ca. 1820->1850), 136-137

Henschel, Carl Anton (1825-1883), *tysk-dansk fotograf*, 152

Hercules, ostindiefarer, 82

HMF, motorfærger, 187-188

Hoffmann, Georg (d. 1666), *ingeniør*, 103, 105, 111

Hogenberg, Frans (1534-1590), *tysk kobberstikker*, 157

Holberg, Ludvig (1684-1754), *forfatter*, 132 134

Holck, Johan Christopher (1824-1899), *præst ved Vor Frelzers Kirke*, 225

Holford, Robert (ca. 1724-1787), *kaptajn*, 33, 36,

38-39, 72, 75, 78-79, 80, 82-83

Holger, vandbåd, 191-192

Holm, H.G.F. (1803-1861), *prospektmaler*, 43, 154, 218

Holm, Jakob (ca. 1728->1787), *kasserer i Asiatisk Kompagni*, 75

Holm, madam (-1798/1799-), *jordemoder*, 135

Holmen, 44, 75, 96, 166-167, 179, 189-190, 196-197

Holmens Bro, 159

Holmens Kirke, 157, 189

Holtermann (1756-1824), *læge*, 128

Hoppe, Børge Anton (1796-1865), *stadsfysikus*, 131

Hornemann, Claus Frees (1751-1830), *professor, doktor, rektor for Universitetet*, 155

Huth, Heinrich Wilhelm von (1717-1806), *general*, 57

Häusser, Elias David (1687-1745), *ingeniørofficer, arkitekt*, 11-15, 17, 19

Høegh-Guldberg, Ove (1731-1808), *statsmand*, 148

Højbro, 171, 176, 188

Højbro Plads, 189

Hønen, motorfærge, 190

Hønebroen, 178, 190

Hörner, Johan (1711-1763), *billedkunstner*, 65

I

Inderhavnen, 193, 197, 199

Islands Brygge, 177

Islands Plads, 185

J

Jardin, Nicolas-Henri (1720-1799), *arkitekt*, 18, 209

Jensdatter, Ane Marie (-1814-), *jordemoder*, 143

Jensen, madam (-ca. 1880-), *færgekone*, 170
 Jensen, plattenslager (-ca. 1780-), 8
 Jensen (-ca. 1900-), *prammand*, 195
 Jensen, C.A. (1792-1870), *billedkunstner*, 142
 Jensen, Laurids (-1851/ca. 1860-), *snedkermester*,
ejer af Pjaltensborg, 202
 Jernporten Joensen, Anders (1764->1787), *tøm-*
mermand, 61
 Juliane Marie (1729-1796), *dronning*, 16, 128, 147
 Jydedybet, 71
 Jylland, 177, 183
 Jylland, *fregat*, 189
 Jürgensen (-1780-), *mægler*, 73-74

K

Kalkbrænderibugten, 164
 Kalkbrænderihavnen, 182
 Kalveboderne, 164
 Kap Horn, *værtshus*, 195
 Karantænehuset, 167-168
 Karl X Gustav (1622-1660), *svensk konge*, 109
 Kastellet, 44, 113
 Kastelspynten, 44-45, 166
 Kattegat Kattesundet, 229, 231, 233
 Kierkegaard, Søren (1813-1855), *forfatter, filosof*,
 204, 215-216
 Kirkens Korshær, 225
 Kirurgisk Akademi, 128
 Kivnæs, 165
 Kjær, Ulla (f. 1958), *dr.phil.*, 7-31
 Klampenborg, 186
 Kleiner, Frederich (ca. 1756-1780), *snedkersvend*,
 59
 Kleve, Terkel (1743-1797), *kobberstikker*, 148
 Klingenberg, Johan (1804-1869), *skomagersvend*,
 139
 Klæstrup, Peter Christian (1820-1882), *billed-*
kunstner, 204-205, 210
 Knaldhytten, *logihus*, 206
 Knip, Hans (-1633/1641-), 161
 Knippelsbro, 161-162, 166, 168, 178, 182, 184,
 186, 189-190
 Knudsen, Valentin Greve (ca. 1741->1794),
fuldmægtig, 7-8
 Kofoed, Hans Christian (1898-1952), *kordegn*,
 191
 Kommnehospitalet, 220, 223
 Kompagnistræde, 244
 Kongelig Dansk Yachtklub, 180
 Kongelige Bibliotek, 197
 Kongelige Teater, 136, 197
 Kongelige, se også næste ord
 Kongens Nytorv, 149, 184, 186, 236, 251
 Krabben, *båd*, 171
 Kragh, Ellen Christine (ca. 1790-1856) *jorde-*
moder, 139
 Krieger, Johan Cornelius (1683-1755), *bygnings-*
inspektør, 9, 12
 Kristen Bernikows Gade, 254
 Kristianstad, 94
 Kronløbet Krüger, Jacob Reinhard (ca. 1741-
 >1787), *klædefabrikant*, 58
 Krüger, Johan Peter (1764-1780), *søn af J.R.K.*,
 58-59
 Krystalgade, 249-250, 254
 Kräll, Georg Günther (d. 1641), *svensk ingeniør*
og officer, 110
 Kunzen, F.L.Æ. (1761-1817), *komponist*, 155
 Kvik, *dampbåd*, 179
 Kvæsthusbroen, 170, 189, 197
 Kvæsthusgade, 168
 Kystartilleriforeningen, 187

Københavns Amator Sejlklub, 180-181
 Københavns Flydedok A/S, 184, 190
 Københavns Havnevesen, 186
 Københavns Lodseri, 170
 Københavns Skibsvandforsyningselskab, 192
 Københavns Slot, 12, 157
 Køge Bugt, 182
 Kølker, Mikkel (f. 1992), *cand.mag.*, 33-91
 Kaas, Frederik Christian (1727-1804), *admiral*, 48, 84

L

Ladegården, 208-213, 223-224
 Lagaholm M/S, 191
 Landemærket, 249, 251
 Langebro, 163, 177-178, 190
 Langelinie, 184, 188
 Langeliniepavillonon, 180
 Langeliniepynten, 184
 Larsbjørnsstræde, 231
 Larsen, Hans (-1792-), *rideknægt*, 16
 Lavendenstræde, 231
 Le Clerc, Louis-Augustin (ca. 1688-1771), *billedhugger*, 11, 13, 17, 19
 Lehmann, Martin Christian (1775-1856), *embedsmand*, 146-147
 Lehmann, Orla (1810-1870), *politiker*, 146
 Lille Havfrue, 188-189
 Lille Kirkestræde, 244
 Lille Kongensgade, 251-252
 Lille Regnegade, 254, 261
 Lille Sankt Clemensstræde, 230
 Lilleø Værft, *Korsør*, 187
 Lind, Niels (-1794-), *kleinsmed*, 8-9, 27-28
 Lodsén, *dampskib*, 179
 Lohmann, Margrethe (-1838-), *jordemoder*, 136

Lorentzen (-1780)-, *snedker*, 29
 Louise (1724-1751), *dronning, g.m. Frederik den 5.*, 147
 Ludvig 15. (1638-1715), *konge af Frankrig*, 130
 Lundberg, Carl Peter (1758-?), 135
 Lundberg, Erik (d. 1782), *kandestøber*, 135
 Lundberg, Marie (Margrethe) (-1756/1784-), 135
 Luxdorph, Bolle Willum (1716-1788), *historiker*, 54
 Luseklubben, *logihus*, 206
 Lynet, *rofærge Lynettehavnen*, 168, 179
 Lynetten, 70
 Lystbådehavnen, 179-181, 184
 Læderstræde, 245
 Lønporten, 234
 Løvenørn, Poul de (1751-1826), *søofficer*, 165

M

Magens, Boye (1748-1814), *arkitekt*, 21
 Magnus, C.J. (1812-1879), *journalist*, 206
 Mandigheden, *skib*, 72
 Maria Eleonora (1599-1655), *svensk dronning*, 113
 Marmorbroyen, 162, 189
 Marmorkirken, 22
 Marmormolen, 189
 Marstrand, Wilhelm (1810-1873), *billedkunstner*, 125, 131
 Mellemfortet, 168
 Mentz, C.F. (1765-1832), *vicebranddirektør*, 22
 Metz (-1808-), *købmand, spion*, 166
 Meyer Andresen, Birgit (f. 1948), *cand.mag.*, 116-145
 Meyer, Peter Sigurd (-1915/1917-), *reder*, 186
 Meyn, Peter (1749-1808), *arkitekt* 150, 152
 Mikkel Bryggers Gade, 231

Missionen blandt Hjemløse, 224
Mjølner, *bugserbåd*, 191
Moltke, Anton Heinrich (1734-1792), *geheimeråd*, 16
Monrad, Kasper (1952-2018), *kunsthistoriker*, 218
Mortenson, Ole (f. 1947), 156-201
Morthorst, Hans Jørgen (1746-1784), *rebslager*, 61
Moth, Sophie Amalie (1654-1719), *Christian den 5.s elskerinde*, 151
Munck, Vilhelm (1833-1913), *præst ved Vor Frel-sers Kirke*, 225
Muusmann, Carl (1863-1936), *forfatter, journalist*, 184
Møller, Marianne (-1847/1851-), *jordemoder*, 131
Møller, Poul Christian (d. 1780), *matros*, 59, 61
Møntergade, 261
Møsting, Frederikke Louise von (1748-1810), *hofdame*, 16

N

Nessler, Georg Johann (-1754/1757-), *læge i Altona*, 142
Netto Bådene, 189
Niels Juelsgade (landingssted), 170
Nielsen, Christian (-1821/ca. 1838-), *snedker-svend*, 139-140
Nielsen, Christiane Petrea (d. 1852), *jordemoder*, 139
Nielsen, Hans (-1788-), *husmand ved Brorup*, 118
Nielsen, Truels (ca. 1747->1803), 61
Nina Bangs Plads, 251
Nordhavnen, 190, 193, 197
Nordre Toldbod Nordsjælland, 177
Norup, C.T. (-1794-), *materialforvalter*, 8, 26, 28
Norup, Frans (-1794-), *bygningsskriver*, 8

Norup, Nicolai Christian (ca. 1770-1856), *forvalter på Christiansborg Slot*, 8
Ny Østergade, 228, 234-235, 237, 240-241, 248, 254-255, 259-261
Nyboder, 96, 113
Nyborg, 166
Nybrogade, 171, 175
Nygade, 149
Nyhavn, 162-163, 166, 169, 177, 184, 186, 188-189, 194, 196
Nyhavn nr. 63, 173
Nyhavns Hoved, 170, 184, 191
Nyholm, 51, 57, 162, 166
Nyholmsbroen, 162
Nykøbenhavn, 99
Nørregade, 251, 254
Nørreport, 96, 236, 253

O

Odin, *bugserbåd*, 191-192
Oehlenschläger, Adam (1779-1850), *digter*, 146
Olafsson, Jon (1593-1679), *bøsseskytte*, 165
Olsdatter, Cathrine (-1811-), 141
Olsen, Peder (-1811-), 141
Operaen, 197
Orlogsværftet, 179, 184, 197
Oslo, 94
Overskou, Thomas (1798-1873), *teaterhistoriker*, 135, 205
Oxenstierna, Axel (1583-1654), *svensk rigskansler*, 102, 109

P

P. Jørgensens Maskinfabrik, 184
Panten, Kaspar (ca. 1585-1630), *nederlandsk-svensk arkitekt*, 100-101

Pauline, *bugserbåd*, 191
 Peder Hvittfeldts Stræde, 251
 Peder Madsens Gang, 245
 Pedersen, *brændevinsbrænder* (-ca. 1800-), 135
 Pedersen, Bolette Elisabeth (-1813-), *jordemoder*, 135
 Pedersen, Inge (-ca. 1750-), *g.m. G.J. Nessler*, 143
 Pedersen, Inger (-1750-), *jordemoder*, 126-127
 Pedersen, Wilhelm (-1780/1783-), *tømmermand*, 61
 Perret, Jacques (ca. 1540-ca. 1610), *fransk ingeniør og arkitekt*, 93
 Pesthuset, 208
 Peters, Bonaventura (1614-1652), *flamsk billedkunstner*, 165
 Petersen, Christian (-ca. 1840/1850-), *arbejdsmand*, 136-137
 Petersen, Peter (-1876), *sandgraver*, 172
 Pile Allé, 153
 Pilegård (-1959-), *skipper*, 156
 Pilestræde, 249
 Pjaltenborg, 202-207, 215, 217, 220, 223
 Portunus, *dampbåd*, 194
 Poul Fechtels Hospital, 234
 Poulsen, Kathrine Marie (d. 1807), *jordemoder*, 131, 133
 Poulsen, Poul (-1785-), *matros*, 133
 Pram, Christen Henriksen (1756-1821), *embedsmand, arkivar*, 9
 Pramlaug et Prins Axel, *petroleumsbåd*, 179
 Prins Erik, *petroleumsbåd*, 179
 Prins Viggo, *petroleumsbåd*, 179
 Prins Aage, *petroleumsbåd*, 179
 Prinsesse Sophia Frederikke, *skib*, 41, 44, 47, 51, 64, 67, 75, 85
 Provianthuset, 94

Puggaard, Hans (1788-1866), *handelsmand*, 174
 Pølen, *logihus*, 206

R

Rahl, Inger Jens (-1728/1743), *jordemoder*, 119
 Ramsing, H.U. (1868-1946), *officer, arkæolog*, 232-234, 251-252
 Rantzau, Gert (1558-1627), *statholder*, 110
 Rasch, Claus (1639-1705), *politimester*, 120-121
 Rask, Hans Peter (-1830-), *styrmand*, 139
 Rasmusdatter, Margrethe (ca. 1751->1811), *jordemoder*, 116, 118, 135, 141
 Recke, Adolph von der (1820-1867), *vaudeville- og viseforfatter*, 203
 Reden, 66
 Reformert Kirke, 204
 Refshalen Refshaleøen, 179, 190, 193
 Reinhardt, Andreas (ca. 1676-1742), *kobberstikker*, 151
 Rettich, Jacob (-1625/1627-), *ingeniør*, 96, 110
 Rigshospitalet, 129
 Robert, *dampfærge*, 179
 Roepstorff, *handelsskib*, 35
 Roerlang, Jens (-1792-), *rideknægt*, 16
 Rosenberg, Georg Erdmann (1739-1788), *arkitekt*, 14
 Rosenborg, 99, 113, 204
 Rosengården, 253
 Rosenkjær, Hans Nielsen (1851-1907), *arkæolog*, 252
 Rosenkrantz' Bastion, 67
 Roskilde, 154
 Roskilde Domkirke, 149, 155
 Roskildevvej, 153
 Rungsted, 176
 Ruse, Hendrik (1637-1679), *nederlandsk ingeniør*, 99

Røde Hav, 164

Røde Pæl, *reden*, 45

Rørbye, Martinus (1803-1848), *billedkunstner*, 218-219

Råberg, Marianne (f. 1939), *byhistoriker*, 92-115

Råd- og Domhuset, 219

Rådhuset, 94

S

Salem, 224

Salling, Maren (ca. 1811->1850), 139

Samsø, 177

Sankt Annæ Bro, 162

Sankt Annæ Plads, 149, 184

Sankt Annæ Skanse, 99, 112

Sankt Clara Kloster, 234, 253

Sankt Clara Runddel, 235, 261

Sankt Clemens Kirkes Rende, 252

Sankt Gertruds Stræde, 253

Sankt Hans Hospital, 208, 214

Sankt Jan, *skib*, 42, 44, 50, 56, 64

Saxtorph, Sylvester (1772-1842), *læge*, 118-119, 128, 141-143

Scheel, Poul (1773-1811), *stadsfysikus*, 118-119, 141

Schiødt (-1830'erne-), *tobakshandler*, 140

Schønning, Christian (1734-1816), *rentekammerkommitteret*, 44

Schønning, Peder Christian (1732-1813, *søofficer*, 42, 44, 47-49, 52-53, 56, 58-59, 63-65, 67, 72, 84-85

Schmidt, Alfred (1858-1938), *tegner*, 216

Schnell (-1807-), *enke*, 119

Schou Hansen, Jens, *teknonom*, 71, 72

Seidelin, Claus (1702-1782), *apoteker*, 75-76, 86

Sejlkubben Frem, 181

Sejlkubben Sundet, 181

Sejlkubben Øst, 156

Sems, Johan (1572-1635), *frisisk landmåler*, *digebygger*, 96

Sjæleboedernem, 208

Sjælland, *fregat*, 189

Skidenstræde, se *Krystalgade*

Skipperboderne, 94, 113

Skovshoved, 176, 184

Skudehavnen, 181-182, 188

Skyttehuset, *Brorup*, 118

Sleipner, *flydekran*, 194

Slippen, 125

Slotsholmskanalen, 188

Slott-Møller, Harald (1864-1937), *billedkunstner*, 219, 221

Sluseholmen, 182

Slusen Smålandsfarvanet, 175

Snow, John (1813-1858), *engelsk læge*, 220

Sophie Amalie (1628-1685), *dronning*, 155

Sophie Frederikke (1758-1794), *g.m. arveprins Frederik*, 149-150, 154

Sophie Magdalene (1700-1770), *dronning*, 13, 16

Speer, Carl Wilhelm (-1780-), *snedkermester*, 59

Sperling, Hans (-1782/1784-), *kandestøber*, 135

Stangerup, Hans P. (ca. 1815->1850), *stolemager-svend*, 139

Statens Vandbygningsvæsen, 190

Steen- og Sandførerlauget, 171

Steffensen, Christian (ca. 1826-?a), *sandgraver*, 172

Steineke, Morten (f. 1967), *arkæolog*, 228-263

Stemann, P.C. (1764-1855), *amtmand*, 116

Stevin, Simon (1548-1620), *flamsk matematiker*, *fæstningsteoretiker*, 110

Stevns, 176

Store Claus, *motorbåd*, 189
 Store Magleby, 57
 Store Regnegade, 234, 250-251, 254, 261
 Store Sankt Clemensstræde, 230-233
 Stormbroen, 162
 Strömma A/B, 189
 Stuckenberg, Frederik (1832-1899), *fængsels-historiker*, 211
 Studiestræde, 236
 Sturm, L.C. (1669-1719), *arkitekturteoretiker*, 13
 Stærkodder, *bugserbåd*, 191
 Stærkodder, *rederi*, 191
 Sundby, 57
 Sundholm, 223-225
 Svanemøllebugten, 181
 Svanemøllehavnen, 188
 Svendsen, Lars (-1780-), *skipper*, 56
 Svenningsen, Jesper, *kunsthistoriker*, 40
 Svitser Bjergningsentreprise, 190-191
 Sværtegade, 249, 251
 Sydfynske Øhav, 177
 Sydhavnen, 162, 182, 190-191, 193, 197, 199
 Sydhavnens Fiskerihavn Søkvæsthuset, 62, 170
 Søndre Toldbod, 173
 Sølling, P.N. (1758-1827), *søofficer*, 171

T

Teglgårdstræde, 253
 Teglholmen, 182
 Tegnagel, Conrad Alexander Fabritius de (1731-1805), *handelsmand*, 34
 Thomé, Heinrich (-1624/1635-), *svensk ingeniør*, 95-96, 101
 Thomsen, Peter (-1901/1923), *direktør*, 184, 186
 Thor, *motorbåd*, 186
 Thura(h), Laurids de (1706-1759), *arkitekt*, 11-13,

17, 153
 Thül, Caroline Sophie (-1830'erne-), 140
 Tjalfé, 180
 Toldboden, 45-46, 51, 57, 162-163, 166-168, 179, 184, 189-191
 Toldbodens Motorfærge, 184
 Toldbodhavnen, 167, 177
 Torstensson, Anders (1641-1686), *svensk ingeniør*, 105
 Trampe, Frederick Christopher (1779-1832), *officer*, 166
 Tranquebar, 33, 36, 80
 Trekroner, 42, 166, 187, 196
 Troest, Johan (-1935-), *bådfører*, 186
 Tuborg Havn, 71
 Tyr, *bugserbåd*, 191
 Tøjhuset, 94
 Tøjhushavnen, 158
 Tømmerpladserne (ud for Frederiksstad), 163
 Tårbæk, 176, 186

U

Universitetet, 118, 154

V

Valkendorf, Christoffer (1525-1601), *rigshof-mester*, 260
 Vartov Hospital, 208
 Vedbæk, 176
 Verwyck, Hugenan (-1780-), *domestik*, 80, 82
 Vesterbro, 153
 Vesterbrogade, 153
 Vestergade, 228, 230-231, 233, 243, 251
 Vestergrav, 252
 Vesterport, 96, 146-147, 149-153, 229
 Vestervold, 163

Vestre Gasværk, 177

Vimmelskiftet, 149, 228

Vingårdstræde, 243

Vogel, Sigismund von (ca. 1615->1654), *tysk kobberstikker*, 105

Voigt, Erika (1898-1952), *sangerinde*, 187

Volmer, *petroleumbåd*, 193

Vombadstuestræde, 231, 233

W

Waltersdorff, Gerhard Christopher (1722-1795), *søofficer*, 44

Wedel, Adam Gottlob (1761-1780), *søløjtnant*, 48

Wichmann (1750-1807), *læge*, 143

Wijck, Jan van (d. 1613), *billedkunstner*, 161

Wilders Bro, 169

Wilders Plads, 168, 170

Willerup, F.C. (1742-1819), *billedhugger*, 60

William, *dampbåd*, 178

Winsløw, F.C. (1752-1811), *kirurg*, 118-119, 141

Winterfeldt, Jørgen Balthazar (1732-1821), *søofficer*, 56-57, 64, 80

With, Mouritz (-1780-), *kaptajn*, 67

Wärnsköld, Johan (ca. 1610-1674), *svensk generalkvartermester*, 109

Wyon-Sergeant, Kim, 198

Y

Ymer, *bugserbåd*, 191

Z

Zeeberg, Nils Kristian (f. 1946), 146-155

Ø

ØK, 190

Øresundsselskabet, 186

Örnehuvud, Oluf Hansson (1600-1644), *svensk generalkvartermester*, 104-105, 110

Ørslev, Karen (1743-1809), *overjordemoder*, 128-129

Ørsted, H.C. (1772-1851), *fysiker*, 146

Østasiatisk Kompagni Østergade, 149, 221-222, 228

Østerport, 162, 235

Østervold, 162, 238, 250, 259-261

Østersøen, 197

Å

Aagesen, Søren (1753-1817), *tømmerhandler, generalkrigskommissær*, 8

Ålborg, 7

Aalborg Værft, 191



**Historiske meddelelser
om København 2025**

Historiske meddelelser om København

2025



Udgivet af

Selskabet for Københavns Historie

Historiske meddelelser om København 2025

© Selskabet for Københavns Historie og forfatterne

ISSN 2245-1293

ISBN 978-87-85099-14-7

Redaktion: Lasse Jonas Bendtsen, Peter Thorning Christensen,
Peter Wessel Hansen, Bjørn Westerbeek Dahl (ansv.).

Korrektur: Forfatterne, Birgitte Christensen,
Peter Thorning Christensen og Bjørn Westerbeek Dahl.

Bogtilrettelæggelse: IC-Design, lykke@ic-design.dk

Tryk: Printfinder, Riga, Letland, www.printfinder.lv

Historiske meddelelser om København udgivet af
Selskabet for Københavns Historie og fungerer som
årbog for Selskabets medlemmer.

Redaktionen har indhentet ophavshavernes tilladelse til
gengivelse af illustrationer, der er underlagt ophavsrettigheder.
I enkelte tilfælde har det dog ikke været muligt at få kontakt
med rettighedshavere, der derfor vil blive honoreret i overens-
stemmelse med normal praksis ved henvendelse til Selskabet
for Københavns Historie.

I perioden fra 1907 til 2010 blev årbogen udgivet af Københavns
Stadsarkiv, der dog benyttede titlen "København – kultur og
historie" i perioden 2009-2010. 2009 var betegnet "Bind 1".

Abonnement på årbogen

opnås via kontaktformularen på Selskabets hjemmeside:
www.kobenhavns Historie.dk

Tegningen på titelbladet: Omtegning af Københavns ældste
segl fra 1296, som gengivet i H.U. Ramsings Københavns
Historie og Topografi i Middelalderen, Bind 1, 1940, s. 129.

Indhold

- 7 **En forudsigelig brand.** Tabet af Christiansborg Slot
Af Ulla Kjær
- 33 **Vådt krudt springer ikke!**
Da ostindiefareren Den Gode Hensigt sprang i luften i 1780
Af Mikkel Kølckær
- 92 **Visioner for en hovedstad:** Christian IV's og
Gustav II Adolfs planer i en komparativ analyse
Af Marianne Råberg
- 116 **“Kvindens ældste erhverv”**
– københavnske Jordemødre i 1700- og 1800-tallet
Af Birgit Meyer Andersen
- 146 **Det høie Liig.** Et ligtog før voldenes fald – eller
hvorledes arveprins Frederik kom gennem Vesterport
Af Nils Kr. Zeeberg
- 156 **Københavns færger og både i 400 år**
Af Ole Mortensøn
- 202 **De elendiges liv og levekår i København i det 19. århundrede**
Af Preben Brandt
- 228 **Nyt fra arkæologien I**
- 246 **Nyt fra arkæologien II**
Af Morten Steineke
- 265 **Forfatterbiografier**
- 267 **Person- og stedregister**
ved Bjørn Westerbeek Dahl

En forudsigelig brand

Tabet af Christiansborg Slot i 1794



■ Af Ulla Kjær

“Det stolte Christiansborg Slot blev i Onsdags Eftermiddag i nogle faae Timer lagt i Aske, saa at der af denne Coloss ei er bleven meere reddet end de lave Staldbygninger og Ridehuuset ... det er næsten utroeligt med hvilken Hastighed alting var ompændt af Luen ...”. Den norskfødte fuldmægtig Valentin Greve Knudsen gav i et par breve fra 1. marts 1794 en udtømmende beskrivelse af den skæbne, der den 26. februar 1794 blev Danmarks kun godt halvtreds år gamle residensslot til del. På nogle få sider fik han besvaret alle de spørgsmål, der måtte opstå i situationen: hvad var årsagen til branden, hvordan udviklede den sig, hvad blev der gjort for at slukke og redde, og hvordan så det hele ud bagefter?”¹

Ild har i årtusinder været en forudsætning for menneskets frihed til at trodse naturen og selv sætte rammen om sin tilværelse. Ukontrolleret ild har i lige så mange år været et af menneskets største frygtscenarier. Brandforebyggelse indgik i de ældste, danske bylove, og det har løbende været forsøgt at opdatere reglerne via erfaringerne fra de brande, der alligevel var opstået. I et kongeligt påbud til bystyret i Aalborg hed det eksempelvis i januar 1553, at da “Kongens Undersåtter lide meget af Ildebrand, navnlig i Købstæderne, hvor Husene ere tækkede med Straatag, maa [bystyret] herefter ikke tilstede nogen ... at tække deres Huse med andet end Stentag”² Da en storbrand i 1728 raserede det meste af det gamle København vest for Kongens Nytorv, blev der allerede dagen efter ildens ophør nedsat en kommission til at afklare, hvorfor den var opstået, og hvad der kunne gøres for at forhindre en gentagelse af katastrofen.³ Blandt de tiltag, som blev effektueret, var et krav om, at alle nye huse blev opført i grundmur frem for i bindingsværk. Det satte dog prisen på husene så meget op, at det gik ud over byggeaktiviteten, og i 1731 blev det atter tilladt at bruge

bindingsværk. Men der var en fortsat tillid til grundmur som et brandsikkert materiale. I 1794 brændte så Danmarks største grundmurede bygning.

Valentin Greve Knudsen var ikke i tvivl om årsagen. Al ulykken kom fra disse “forbandede Licitationer; hvo som troer, at én Mand kan gjøre det samme Arbeyde for 98 Rdl og lige saa godt, som een anden Mand der i ald sin Tid har faaet 500 Rdl derfor aarlig, det er et Fæehoved”. Eller som han fortsatte med at forklare; rensningen af slottets kakkelovnsrør var blevet udliciteret, og arbejdet blev derfor ikke længere udført med den samme omhu. Da ilden først var opstået, havde den spredt sig med uhyggelig hast hen over lofterne, der var helt uden brandmure, men fyldt med “mange tykke Fyrre og Eege Planker, samt uhyre Bunker af Høvel og Hugge Spaaner” – og i et mægtigt tomrum beregnet til slottets anden, aldrig udførte hovedtrappe, var ilden i ét nu kommet “fra øverste Messanin lige need i Kielleren og der begyndt at brænde”.⁴

Materialforvalter C.T. Norups omkring tyveårige søn Nicolai Christian Norup, der var født og opvokset på Christiansborg, kom ind på de samme forhold, da han straks efter branden noterede, hvad der var gået forud og hvad der skete undervejs. Han skrev med det ene formål at fastholde, hvad han kunne huske, og han indledte også med at gøre rede for de ulykkelige licitationer “(af de ældre Haandværkere ... benævnte ‘bedste Beskub’)”. Platenslager Jensen, der havde sørget for rørene, før kleinsmed Lind overtog arbejdet for en femtedel af Jensens løn, havde ifølge Norup endog flere gange forgæves gjort “høieste Autoritet” opmærksom på, at denne disposition kunne gå ud over slottets sikkerhed. Fra 1791 blev slottets loft dertil brugt som tørreplads for generalkrigskommissær og tømmerhandler Søren Aagesens lager af eg og fyr, og C.T. Norups forslag om, at kompleksets fire fløje i denne anledning blev adskilt med brandmure, blev ifølge hans søn afvist af kommitteret i det finansministerielle organ Rentekammeret Nis Hammeleff med den begrundelse, at slottet ikke kunne brænde. Da branden alligevel opstod, blev varmeudviklingen på loftet intensiveret, fordi det tætte kobbertag holdt ilden inde. Nicolai Christian Norup havde set sin onkel, bygnings-skriver Frants Norup, med to kobbersmede og formodede, at de ville have gennembrudt taget, men at de blev afvist. I en parentes konkluderede han, “Dette var Dødsdom over det skønne Residentsslot”.⁵

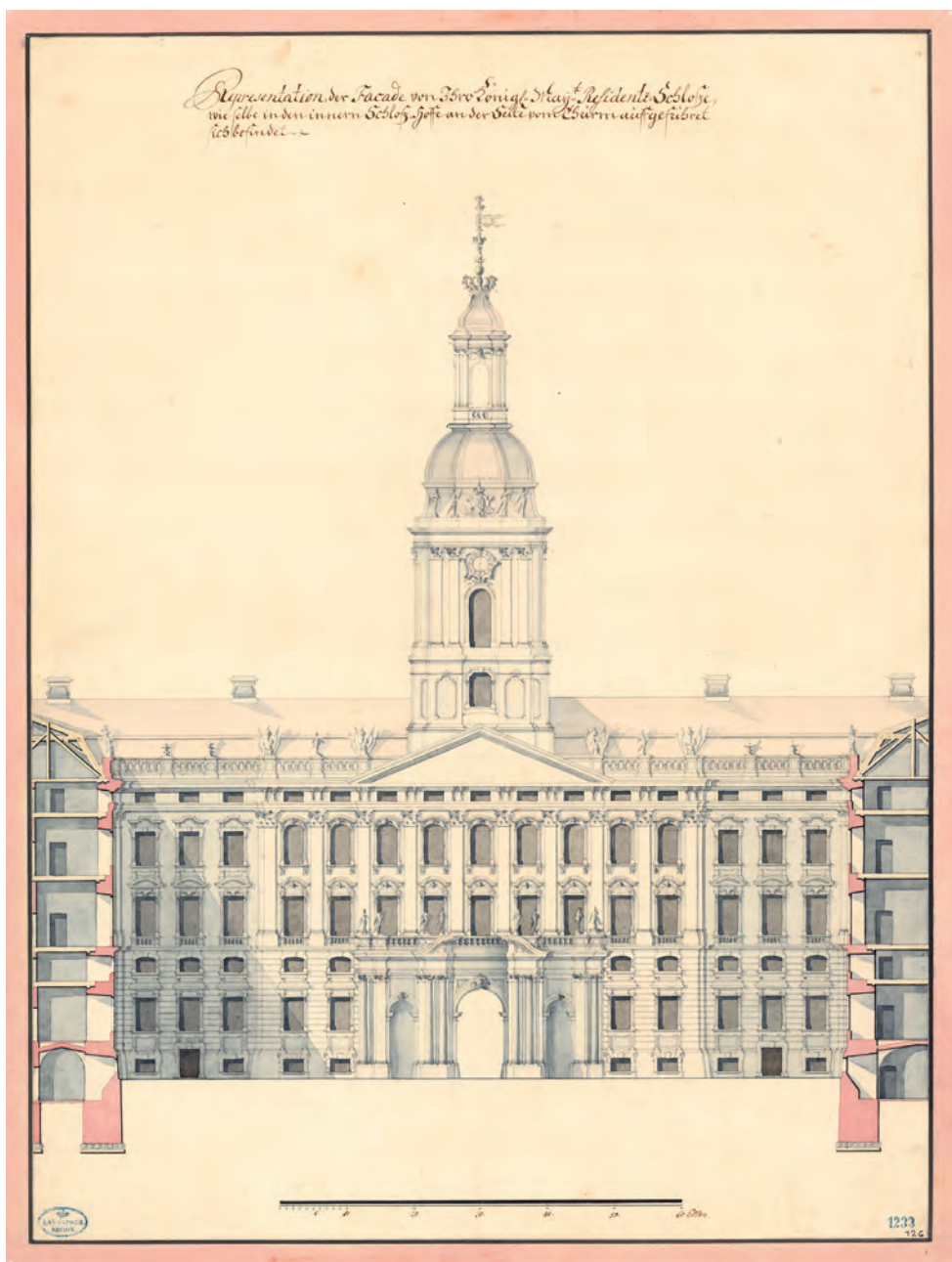
Mens andre uofficielle kilder var lige så sikre på, at årsagen til branden lå i udliciteringen, synes skrifter beregnet til at blive trykt typisk mere indifferente.⁶

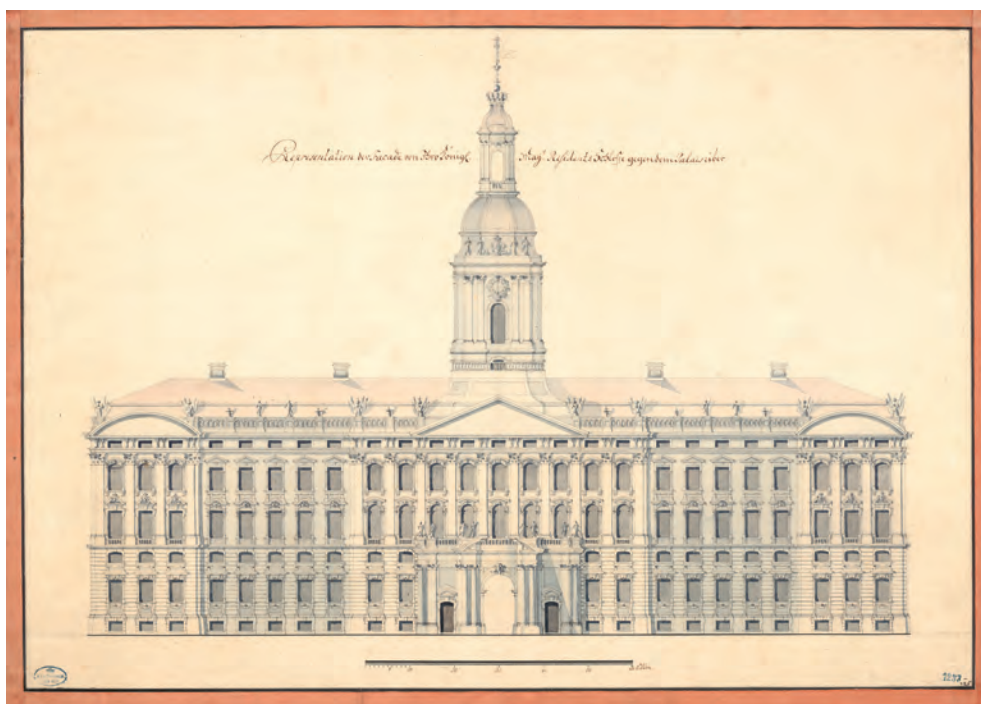
Arkivar Christen Henriksen Pram, der havde fået til opgave at “skaffe Publikum en nogenlunde omstændelig og saavidt muelig paalidelig Beretning” om branden, skrev eksempelvis, at spørgsmålet om dens frembrud var af “liden Nytte, da det rimeligviis aldrig tilfulde kan opløses”.⁷ Men det har nok været en udbredt tanke, at de mange millioner, som slottet havde kostet, var gået tabt, fordi der partout skulle spares på småpengene. Niels Lind, der havde fået kakkelovnsrørenes vedligehold udliciteret, følte sig i al fald foranlediget til at få sin version af sagen trykt i den dengang højst usædvanlige form af et læserbrev. Siden han overtog rensningen af rørene, havde der, skrev han, ikke været de sædvanlige skorstensbrande, hvortil kom, at en brand sjældent stammede fra et kakkelovnsrør. Ild i et rør ville jo straks blive opdaget og stoppet!⁸ Der var også efterfølgende så meget tillid til kleinsmeden, at han fik det samme arbejde både i residenslottets bevarede fløje og i Amalienborgpalæerne.⁹

Men hvad skete der egentlig? Hvad var sandheden bag brandens frembrud og spredning? Der blev aldrig givet nogen officiel forklaring, men sandsynligvis var det heller ikke bare én ting, der gik galt. Der var heller ikke tale om én omstændighed, men om et – måske forudsigeligt – sammenfald af flere. En af dem var selve slottets opbygning.

Et nyt residensslot

Da Christian VI blev konge efter faderen Frederik IV's død i oktober 1730, havde dobbeltmonarkiet Danmark-Norge været enevældigt i 70 år. Men dets centrum var fortsat det middelalderlige Københavns Slot, som til stadighed gav de besøgende diplomater lejlighed til nedladende kommentarer. Christian VI's farfar Christian V havde forgæves lagt op til at bygge et nyt slot på det senere Amalienborgs areal, og han forpligtede sin søn og efterfølger Frederik IV til at sikre den danske enevælde en repræsentativ ramme. Frederik IV tog udfordringen op ved at lade det gamle slot bygge om. Hans arkitekter, generalbygmester Johan Conrad Ernst og bygningsinspektør Johan Cornelius Krieger, løste den stillede opgave til perfektion, idet de på én gang bevarede de mest markante dele af det middelalderlige anlæg og gav det hele et ensartet udtryk. Den omgivende, uhumske voldgrav blev reduceret til en smal rende, og det indre blev mere regulært. Men slottet havde stadig væk sin





Det første Christiansborg Slot blev bygget med ufattelig hast fra 1733, da grundstenen blev lagt, til 1740, da hoffet flyttede ind. Da det i 1794 gik op i luer, var dets indre til gengæld stadig ikke helt færdiggjort. Ophavsmanden til facadens udformning er ikke kendt, men byggeriet blev styret af Christian VI's tidligere lærer i arkitektur, militærbygmester E.D. Häusser, med den alsidige billedhugger L.-A. le Clerc og arkitekterne Laurids Thura og Nicolai Eigtved som yderst aktive medspillere. Facade mod henholdsvis slotspladsen og slotsgården (ud imod Frederiksholms Kanal). Nationalmuseet, Antikvarisk-Topografisk Arkiv.

overordnede, skævt cirkelformede plan.¹⁰ Hvis Frederik IV havde ønsket at bevare det gamle slot, traf han det forkerte valg. Med ombygningen mistede det den pittoreske karakter, som gjorde, at det kunne være blevet ladet i fred, mens hoffet slog sig ned på et nybygget slot et andet sted. Og i den nye form kunne det fortsat ikke leve op til sin funktion som residensslot.¹¹ Videnskab, kunst og kultur var samfundets udstillingsvindue. Det signalerede overskud

og vidnede om et samfund af mennesker, der havde det godt. Når kongen byggede, skulle det være så storslået, at indtrykket af overlegenhed spredtes som ringe i vandet både inden- og udenlands. Og residensslottet, som samtidig var sædet for rigets højesteret, dets skatkammer og arkiv, skulle være det allerypperste. Det vidste Christian VI, og han ville ikke have faderens nødløsning, men et slot, der virkelig var det bedste.

Mindre end fire år efter indvielsen af det ombyggede Københavns Slot i november 1727 var det tømt og klar til nedrivning, og den 21. april 1733 kunne Christian VI nedlægge grundstenen til et nyt slot.

Christian VI var en lige så ivrig bygherre som sin tipoldefar Christian IV. Men han var mere uheldig med bevaringen af sine værker og fik på sigt kun efterladt sig ganske få bygninger med sit navn. Ikke desto mindre var han lige så personligt engageret i sine bygningsprojekter som Christian IV; han blandede sig og så helst alt udført med det samme. Han havde haft information i arkitektur som en del af sin uddannelse til konge, og hans lærer, den tyskfødte ingeniørofficer Elias David Häusser, kan udmærket have bibragt ham sansen for, hvad bygninger kunne udtrykke: Häusser var selv søn af en kurfyrstelig stadsbygmester. Han kendte en del til især tysk bygningskunst, men han synes ikke at have fulgt med i den nyeste stiludvikling og havde ingen erfaring med boligarkitektur. Ikke desto mindre var det ham, som kongen satte i spidsen for sit første og største byggeri, det nye residensslot. Med dette skridt fravalgte Christian VI samtidig de to kapaciteter fra sin fars tid, Ernst og Krieger. Det var han måske nødt til, eftersom nedrivningen af det nyombyggede Københavns Slot blev begrundet med, at de gamle fundamenter ikke kunne klare de nye mure – og dermed antydte, at arkitekterne havde begået en fejl.¹² Hvis Ernst og Krieger virkelig havde overset eventuelle funderingsproblemer, skulle man tro, at de var blevet anklaget for byggesjusk. Det gjorde de ikke; de fortsatte begge deres almindelige virke. Men hvis undskyldningen skulle være troværdig, kunne de ikke sættes til at bygge et nyt slot. Ernst og Krieger var de eneste kongelige arkitekter. Der var to nye på vej, nemlig Nicolai Eigtved og Laurids Thura, der stod ved henholdsvis begyndelsen og slutningen af en studierejse. Men de blev ikke overvejet, muligvis, fordi Christian VI var for utålmodig til at vente på dem, men vel især, fordi han endnu ikke kendte dem.¹³ Häusser var han tryk ved, og han må også have følt sig overbevist om, at læreren kunne klare opgaven.

Häussers første projekt var dog så gammeldags, at der på kongens bud udgik depecher til Sverige og en række tyske delstater med en efterlysning af en kyndig arkitekt med lyst til et større arbejde i København.¹⁴ Der dukkede ingen nye navne op, men en bedre bygmester end Häusser må alligevel have været indover, for det næste kendte forslag til det nye slot viste både en mere interessant facadeudformning og en betydelig bedre placering i forhold til den omgivende bebyggelse. Det var ikke tegnet af Häusser, men han kopierede det og lagde det til grund for det fortsatte byggeri.¹⁵ De nye tegninger havde dog én ting til fælles med Häussers. Begge de to projekter opererede nemlig med et højt lukket firfløjsanlæg, sandsynligvis fordi kongen havde ønsket denne form ud fra den tyske arkitekturteoretiker L.C. Sturms anbefalinger i værket "Grosser Herren Palläste" fra 1718. Sturm var konservativ og firfløjsformen gammeldags, men med de hovedlinier, der nu var lagt fast, kom det hele til at hænge sammen, og den 3. oktober 1732, små fem måneder efter at Häusser var færdig med kopieringen af det udefrakommende forslag, var slottet afsat på grunden og piloteringen indledt.¹⁶

I byggeriets første år var Häusser enerådende, og det var altså ham, der fik ansvaret for hele råhuset med skillevægge og skorstene. Som Sturm havde anbefalet, skulle der over kælderens være tre hovedetager og to lavere mezzaninetager, som nedefra og op var fordelt, så der først kom en hovedetage, kaldet Dameetagen, så en nederste mezzanin, så slottets to vigtigste etager, Kongens og Kronprinsens, og så en øverste mezzanin, umiddelbart under loftet. Da murene nåede op i den halve højde, begyndte kongen at tænke på bygningens udsmykning og indretning. Han udnævnte Häusser til generalbygmester og ansatte Eigtved og Thura til at indrette slottets værelser. Samtidig indkaldte han den franskfødte billedhugger Louis-Augustin Le Clerc, som efter en ansættelse hos en slægtning til Christian VI's dronning, Sophie Magdalene, sandsynligvis talte tysk og kunne kommunikere med Häusser. Fra 1736 blev Häussers arbejde således noget mere kompliceret. Han skulle stadig styre opførelsen af råhuset, der i løbet af dette år nåede op til Kronprinsens etage, men skulle nu også forholde sig til både kongens bemærkninger og en kollegial kritik. Eigtved og Thura gav kun indirekte udtryk for deres opfattelse af Häussers dispositioner ved at foreslå en lang række ændringer. Men Le Clerc, der var jævnaldrende med Häusser og en alsidig kunstner med en sikker sans for det kompositionelle hierarki i den aktuelle prestigebygning, var anderledes åben og fik i høj grad demonstreret Häussers inkompetence.¹⁷

Det undergravede kongens tillid til den gamle lærer, men gav også eftertiden en fornemmelse af, at Häusser var blevet sat på den forkerte stol. Hans manglende erfaring havde allerede på dette tidspunkt fået lagt den første brik til katastrofen 1794. Nemlig slottets varmesystem.

Den første fejl

Da slottet blev bygget, blev skorstene typisk indarbejdet i husets overordnede symmetri. Georg Erdmann Rosenberg, der var blandt de første arkitekter med en afgangseksamen fra Det Danske Maler-, Billedhugger- og Bygningsakademiet, blev før sin ansættelse som stadsbygmester i København i 1772 afkrævet en prøve på sine evner. Hans afhandling om, hvordan byens byggeri kunne forbedres, giver et udmærket indtryk af de eksisterende forhold. En af hans pointer var, at en symmetrisk placering af skorstene blev prioriteret højere end en fornuftig føring af skorstensrørene. Rørene, skrev han, blev oftest trukket langs loftstømmeret, og når man så også brugte loftet til brændsel, belastede man huset og øgede risikoen for ildsvåde.¹⁸ Den ukendte arkitekt, der udarbejdede tegningen til det første Christiansborg, fordelte en række skorstene jævnt hen over tagfladerne. Men det er uvist, om antallet blot var valgt, fordi det så pænt ud, eller om det var et resultat af en regulær beregning af kravene til deres kapacitet. Der synes ikke at være bevaret nogen vidnesbyrd om det opdrag, der lå bag tegningen, endsize om, hvor meget Häusser og Christian VI gjorde sig dets eventuelle mangler bevidst. Da Rosenberg fire år efter at slotsbyggeriet var indledt beskrev de mulige komplikationer med skorstensrør, var der øjensynligt ikke mange, der var opmærksomme på dette problem. Det var heller ikke nævnt i den eksisterende, ret begrænsede lovgivning.¹⁹

Christiansborgs skorstene skulle under alle omstændigheder klare et betydeligt pres. Som kongefamiliens vinterbolig og sæde for størstedelen af centraladministrationen var slottet en af landets største arbejdspladser. Da langt de fleste af de ansatte boede på stedet, var det også en af landets største boligblokke. I 1792 lå det samlede antal beboere inklusive de kongelige på 688 personer på selve slottet og 132 i staldlængerne. Boligforholdene var forskellige. Personalegrupper som eksempelvis de syv reglementerede køkken-drenge og de seks ekstra, de ti lakajer og løbere samt de i alt 55 mand af garden til henholdsvis hest og fods har sandsynligvis været indlogeret på



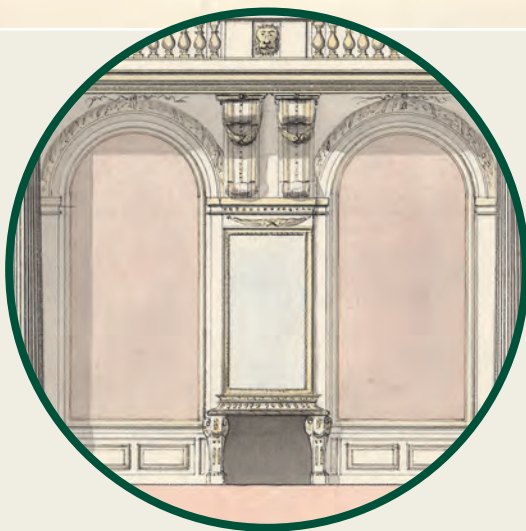
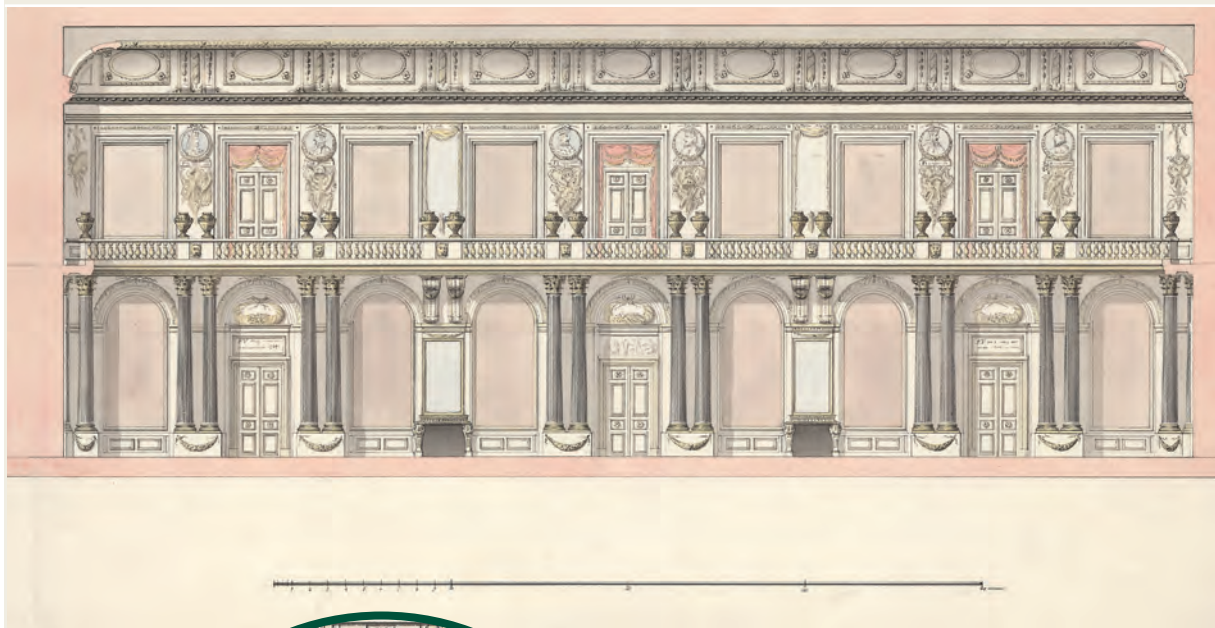
Samtlige ovne og ildsteder i det mægtige slot var forbundet med dets øjensynligt blot nitten skorstene. Hver af disse skorstene havde til gengæld en åbning på omkring $3\frac{1}{2}$ meter. Tegningen til en skorsten af sandsten blev udført af Häusser og godkendt i august 1738. Rigsarkivet, Partikulærkammeret, Slotsbygningskommissionen af 1738, bilag til bygningsregnskabet 1738.



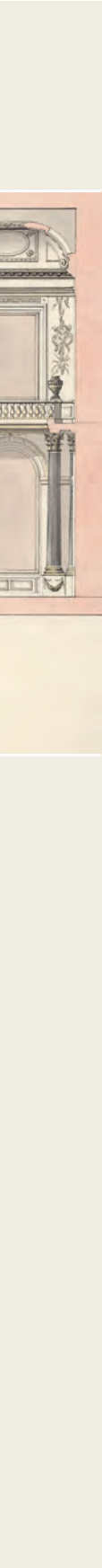
deltog typisk i de fælles tafler, mens resten af deres husstand i langt de fleste tilfælde spiste i lejligheden. Der har altså hver eneste dag været gjort brug af mindst hundrede private køkkener med ovne. Dertil kom, at der var opvarmningsmuligheder i alle opholdsrum samt i de officielle rum: Højesteret, alle de kollegier, der beskæftigede sig med rigets og kongens finanser, foruden aftrædelsesværelser for statsministrene; forsamlingsstuer og kontorer for teaterdirektionen og fire håndværkerværksteder: en tapetserer, en teatermaler, en maler og en snedker.²⁰

De mange beboelser var fordelt på samtlige etager, kælderen inklusive, og slottet var højt; cirka 10% højere end det nuværende. Dameetagen, Kongens og Kronprinsens etage målte tilsammen knap nitten meter, og hertil kom kælderen og de to mezzaniner. For at sikre, at alle ovne og kaminer fungerede, og at skorstenene kunne optage trækket fra det hele, skulle der føres talrige kakkelovnsrør over lange strækninger, helst uden at de blev alt for synlige på de fine etager. Denne gennemført komplicerede opgave var en del af det, der var landet på Häussers bord. Han fik igennem, at skorstenene i lighed med det øvrige murværk skulle udføres i sandsten, og bestemte også deres udformning.

En tegning fra august 1738 viser således, at firfløjsanlæggets tilsyneladende i alt nitten skorstenene hver især havde en åbning på omkring 3,5 kvadratmeter.²¹ Et korrekt udført varmesystem var af afgørende betydning for slottets brandsikkerhed, men meget tyder på, at Häusser ikke var tilstrækkelig opmærksom på denne sammenhæng. Den mistro til hans kompetence, som Eigtved, Thura og Le Clerc åbenlyst delte, bliver i al fald bekræftet af kilderne, hvor der fra 1770'erne og frem jævnligt udtrykkes bekymring over skorstenenes "uforsigtige Anlæg" oven på træ.²² En overophedet skorsten, der hvilede på hovedbjælkerne, var således årsagen til den tilsyneladende første større brand i december 1774. Denne begivenhed fik straks slotsfoged Daniel Blechingberg til at skrive til Bygningskommissionen, at han meget gerne ville have undersøgt slottets varmesystem, da det på grund af mange forgreninger med bi- og hovedrør, snoninger og placeringer på træ syntes at udgøre en betydelig brandrisiko. Samme sommer blev det meddelt, at alle kaminer i den øvre mezzaninetaage skulle afbrydes, da bygmesteren ikke havde tænkt sig, at der skulle være åben ild hér. Dette skridt ville selvsagt gøre det mindre bekvemt for en del af tjenerskabet, men det var nødvendigt af hensyn til det "kostbare



Christiansborg Slots riddersal, et 15 meter højt rum med en grundplan på knap 800 m², (riddersalen i det nuværende slot er på 560 m²) blev først indrettet i 1765-1766 med henblik på Christian VII's bryllup med Caroline Mathilde af England. De mægtige kaminer, som rummet var født med, blev hurtigt meget varme, og allerede i 1775 blev det overvejet at mure dem til og opsætte kakkelovne i stedet. Af æstetiske årsager blev denne ide aldrig ført ud i livet, men i 1785 foreslog Harsdorff, at der forud for optændingen i kaminerne blev etableret en grundvarme ved hjælp af fire transportable kakkelovne. Tegning af Nicolas-Henri Jardin 1765. Nationalmuseet, Antikvarisk-Topografisk Arkiv.



Slots Sikkerhed og frem for alle Ting det kongl. Huuses Betyggelse endog for mindste Frygt for Ildsfare”. Da det i øvrigt viste sig, at skorstenene nemt sprang, blev der efterlyst jernklemmer til at spænde dem sammen.²³

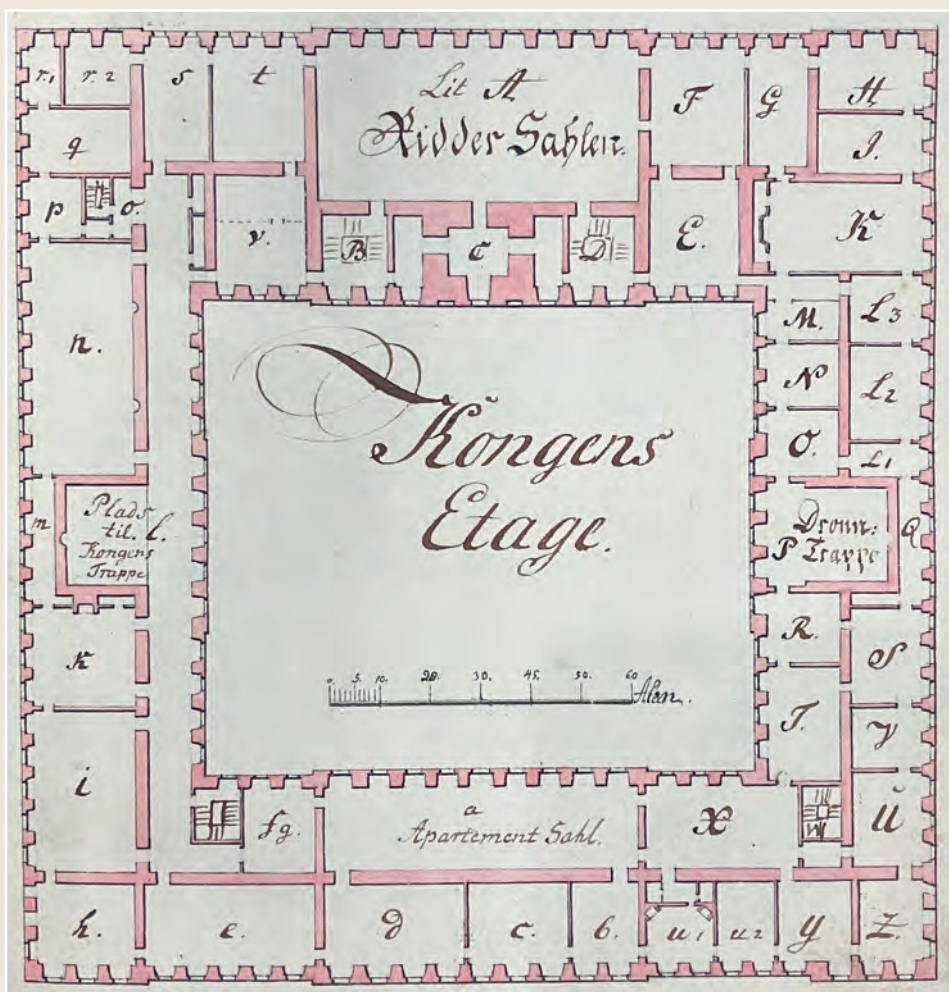
Flere fejl

Christian VI havde bygget et slot til 2.817.149 rigsdaler; en pæn sum sammenlignet med de 200.000, som hans far havde brugt på ombygningen af dets forgænger. Men han havde fået det gjort uhyggeligt sårbart på grund af valget af en arkitekt med svigtende erfaring. Desværre kom han selv til at øge sårbarheden. Han havde fra første færd fulgt nidkært med i byggeriet og gjort, hvad han kunne, for at sikre sig, at det blev udført så hurtigt som muligt og for den billigste pris. Han havde også en sikker hånd, når det gjaldt æstetisk betingede beslutninger som eksempelvis at vælge mellem de kapitæler, som billedhuggerne Didrick Gercken og Le Clerc hver især havde foreslået.²⁴ I 1737 fik han til gengæld en tegning af slottets øverste etager til gennemsyn og bemærkede, at “de mange Tervægge ikke ere fornødne, efterdi de kun koste mange Penge, og Ingen dog kommer til at logere der, da det kun skal bruges til Loft”. Hvis der sidenhen skulle blive brug for tværvægge på loftet, kunne de jo snildt tilføjes.²⁵ De vægge, der dermed blev sløjfet, var sandsynligvis tænkt som brandmure. Nu kom loftet over hele firfløjsanlægget til at stå som ét stort rum, og, så vidt det kan spores, sært nok uden at nogen af de bygningskyndige, der fik med slottet at gøre, foreslog det inddelt.

Om end mere indirekte var kongen også skyld i et andet af de forhold, der gjorde slotsbranden fatal. Han skyndede voldsomt på for at få sit slot færdigt, og situationen blev ikke bedre af, at Häusser i høj grad havde fejlbedømt både byggeriets varighed og pris.²⁶ I november 1740 kunne Christian VI ikke vente længere, og hoffet flyttede ind. Men bygningen var kun delvist fuldført. Store arealer stod med de rå vægge og intet andet. Der var eksempelvis afsat plads til to hovedtrapper, en midt i hver af de to sidefløje, men kun en af trapperne blev bygget. Da slottet nu blev beboet, blev det hurtigt accepteret, at der var de trapper, der var, og så blev den påtænkte, anden hovedtrappe aldrig etableret. Men da ilden nåede det enorme rum, hvor den skulle have været, fungerede det som en skorstensskakt, der i ét nu bragte flammerne frem til alle etager.

I de første tredive år af slottets levetid synes varmesystemet ikke at have voldt problemer, og ingen bekymrede sig om brandmure og -skakter. Der blev med jævne mellemrum foretaget rutinetiltag som at tjekke brandredskaberne, afkræve beboerne forsigtighed med ild og lys og forbyde håndværkere med ærinde på slottet at ryge.²⁷ Da en ukendt person et par gange i eftersommeren 1770 forsøgte sig med at anbringe en slags brandbombe af svovlfyldt træ på slottet, måske i protest over livlægen J.F. Struensees stærkt stigende indflydelse, blev der iværksat et øget opsyn.²⁸ Men branden i den øverste mezzanin i december 1774 blev langt fra et enestående tilfælde.²⁹ Slotschefen blev ganske vist straks afkrævet en udførlig forklaring på ildens karakter, dens opståen, hvordan den blev opdaget og hvad der kunne gøres for at forhindre gentagelser, og han pegede på overudnyttelse af kaminerne og almindelig slendrian og foreslog supplerende brandredskaber, yderligere belysning og faste rundringer.³⁰ Hofbygmester G.-D. Anthon og den materialeansvarlige, bygningskommissær Franz Dajon, gennemgik alle de synlige dele af varmesystemet, og konstaterede, at “endeel Kaminer og andre Ildsteder” var farlige og måtte brækkes op for at blive forsynet med nye fedtsten.³¹ Hertil kom, at der med øjeblikkeligt varsel blev indført konstant patruljering ved fire brandmænd hver eneste nat. Det gik fint den første vinter, men allerede i november 1775 var branden året før kommet så meget på afstand, at brandmændene begyndte at sløje af og hellere sov end runderede.³² Slotsfogeden var bekymret – og med rette, for få uger før han indgav sin klage, blev det tilfældigt opdaget, at en mur mellem skorstenen og køkkenet i en tjenestebolig var blevet så overophedet, at den var skørnet og revnet. Slotsfogeden lod den omgående udbedre og sikre med en kakkellovnsplade, men bad om en snarlig bygningsfaglig besigtigelse.³³ Det blev efterkommet, og første hofbygmester C.F. Harsdorff medgav, at den aktuelle skorstenstilslutning kunne blive meget farlig i forhold til tagværket og det træ, den hvilede på, og foreslog en midlertidig ventilationsåbning til naborøret.³⁴

Anthon og Dajon var i juni 1775 blevet bedt om at foretage en supplerende undersøgelse af slottets brandsikkerhed, men Anthon var ifølge andre rapporter fra samme tid så svagelig, at han havde svært ved at føre tilsyn med igangværende byggearbejder, og undersøgelsen af brandforholdene trak ud.³⁵ Slotsfogeden, der ifølge sin instruks skulle føre det overordnede tilsyn med brugen af ild på slottet, følte sig derfor også nødsaget til at understrege, at han ikke kunne have hele ansvaret for “de her i Slottet nuværende Indretninger”.



Christiansborg Slot, kongeetagen. Rummene mærket med små bogstaver er kongens domæne, mens rummene mærket med store bogstaver er dronningens. De mest private rum ses nederst til højre i hjørnet ud imod henholdsvis slotspladsen og kirken. Både kongens og dronningens afdeling skulle have en hovedtrappe op igennem samtlige etager, men kun dronningens blev fuldført. Hvor kongens trappe skulle have været, var der endnu i 1794 en stor, tom skakt. Fra "Grundtegning af enhver Etage i Christiansborgs Hovedbygning, samt to Løngangsbygninger forfærdiget A. 1784 af J. B. Mogens". Det kongelige Bibliotek.

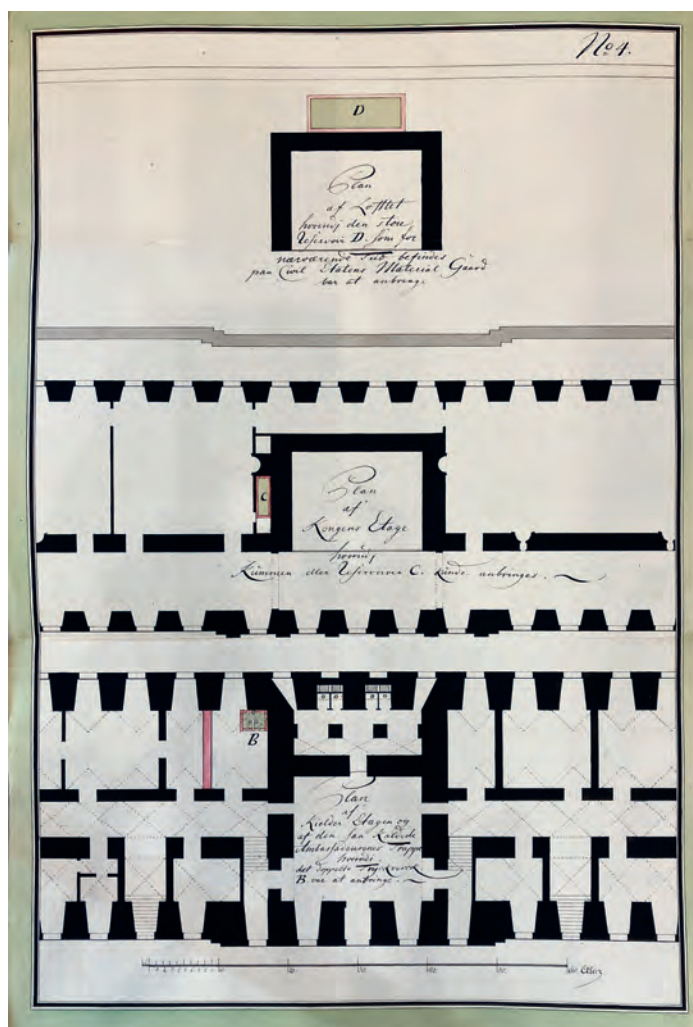
Eftersom han ikke havde den fornødne faglige indsigt, kunne han kun lade sine observationer gå videre og ikke selv afgøre, om de dækkede over noget alvorligt.³⁶ Branden i 1774 havde også anskueliggjort, at brandredskaberne var i en ret dårlig stand. Branddirektør J.G. Mazar de la Garde havde indtil 1771 haft leverancen af tran til byens gadelygter og havde i denne tid også sørget for vedligeholdelsen af både byens og slottets sprøjter. Men da han var holdt op med at levere tran, var det åbenbart ikke blevet indarbejdet, hvem der så tog sig af sprøjterne.³⁷ Vicebranddirektør C.F. Mentz havde skaffet nye sprøjter og en enkelt gang også fået dem smurt, da Mazar de la Garde havde meddelt, at han ikke havde tid. Hvis han fast skulle tilse brandredskaberne, ville Mentz dog gerne have en skriftlig kontrakt.³⁸ Men da Bygningsdirektionen i januar 1777 leverede den rapport om brandforebyggelsen på Christiansborg, som var blevet bestilt i 1775, var Mentz ude af billedet. Direktionen bemærkede således, næsten ironisk, at vicebranddirektøren havde bedt om 200 rigsdaler årligt for at holde opsyn med brandfolk og vægte, lygter og brandredskaber, men at "denne Udgift blev anseet som en ny Byrde for [den kongelige] Casse"...³⁹

Med støtte i indberetninger fra henholdsvis slotsfogeden og materialforvalteren havde Bygningsdirektionen selv forsøgt at rette op på de værste faremomenter: De mange kaminer og skorstensrør, der ikke var anlagt med "tilbørlig Sikkerhed", var taget ud af brug, og der var blevet opsat båse til det hø, der havde ligget tæt pakket på lofterne rundt om skorstenene. Dertil kom, at snedkerværkstedet var blevet flyttet væk fra høet.⁴⁰ Som en forbedring af brandberedskabet havde Harsdorff i samarbejde med hoffontænemester Joachim Becker udviklet en slags overrislingsanlæg, der kunne træde i kraft, hvis en af de mange småbrande ikke umiddelbart lod sig slukke. Systemet gik ud på, at der i kælderen under henholdsvis tårnet og den aldrig fuldførte hovedtrappe skulle anbringes mindst tre trykværker, der kunne bringe vand op til to mægtige kummer på kongens etage og på loftet. Den ene kumme fandtes på lager, mens den anden skulle forfærdiges af marmor fra den beholdning, der var anskaffet til den da ufuldførte Frederikskirke ved Amalienborg. Yderligere kummer skulle bruges som reservoirer, hvorfra vandet skulle kunne fordeles på samtlige etager via blyrør med stophaner.⁴¹ Anlægget, der skulle koste knap 13.000 rigsdaler, blev dog aldrig udført. Rentekammeret besluttede i september 1781 at udsætte det, indtil det ved en nøjere drøftelse var blevet afgjort, om den "anslagne betydelige Bekostning kunde være at udrede".⁴² Til gengæld blev der anskaffet en del transportable vandtønder og

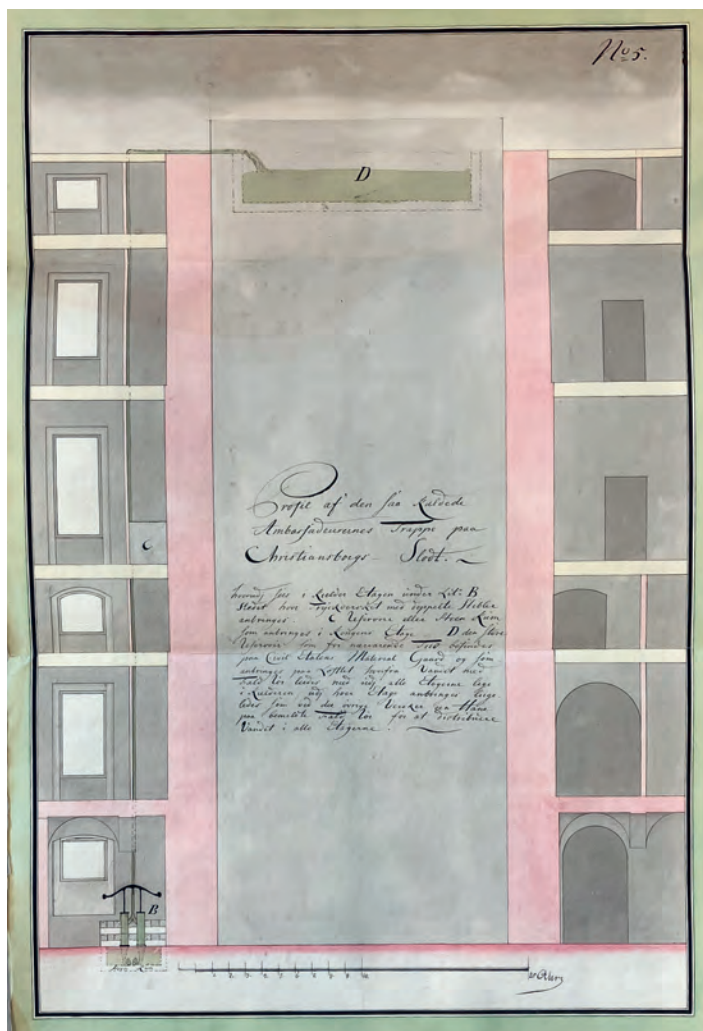
-kar til opstilling på lofterne, om end først efter at slotsfogeden havde gjort opmærksom på, at selvom Bygningsdirektionen havde godkendt dette tiltag, var der ingen, der var blevet bedt om at effektuere det.⁴³

I sin rapport fra januar 1777 havde Bygningsdirektionen også anført, at der var flere skorstensbrande på Christiansborg, end der logisk set burde være, og det var sandsynligvis det, der i maj samme år fik arveprins Frederik til, på kongens vegne, at bede Bygningsdirektionen om at uddybe, hvad der kunne gøres for at forbedre brandsikkerheden på residensslottet. Direktionens svar skulle foreligge i november samme år, men det blev forsinket af, at varmesystemet helst skulle besigtiges, når det var i funktion, dvs. om vinteren, men at der også skulle tages hensyn til kongefamilien, som netop på dette tidspunkt boede på slottet. Når direktionen dristede sig til at holde sin udtalelse om "denne vigtige Sag" tilbage, var det også fordi den havde forsøgt at finde en løsning på, hvordan de mange skorstensbrande kunne undgås. Da den i april 1779 endelig fremkom med sine tanker, måtte den indrømme, at dette mål ikke var nået. Skorstensrørene blev nemlig mere og mere fyldt med en glaseret sod, som ikke kunne fjernes, uden at rørene tog skade. Når kakkellovnen blev fyldt, blev de gennemsodede rør gloende, og skønt de ikke dermed nødvendigvis brød i brand, kunne det ske. Bygningsdirektionen kunne derfor kun understrege, at gode brandredskaber samt et omhyggeligt opsyn måtte blive "under Guds Beskærmelse det vesentlige baade til at forekomme Ildebrand og i Tilfælde at dæmpe den i sit Udspring". Under brandredskaberne nævnte direktionen også trykværket.⁴⁴ Men at dette blev lagt i mølposen antyder, at situationens alvor aldrig helt trængte igennem. Sandsynligvis var Bygningsdirektionen også hæmmet af respekten for kongen og hans hus. Den kunne påkalde sig Guds beskyrmelse, men ikke sort på hvidt skrive, at slottet var så brandfarligt, at hele dets indre burde brydes ned.

Kun få dage efter at Bygningsdirektionen havde indgivet sin udtalelse, mente slotsfogeden at have fundet en grund til, at slottets kaminer kunne bryde i brand samme dag, som de var blevet fejlet. Der var den forgangne nat gået ild i skorstenen i kronprinsens lakajgemak, idet fyrbøderens dreng havde proppet kaminen for at have gløder næste morgen. Samtidig havde den vagthavende garder holdt god varme på kakkellovnen uden for gemakket, og den samlede påvirkning havde altså været for meget for skorstenen. Slotsfogeden bad derfor om at få påbudt en større ansvarlighed i omgangen med ilden, så



I 1776 udarbejdede Harsdorff og hoffontænemester Becker et system af trykværker til hurtigt at bringe vand rundt på slottet. Med materialer og lønninger til fontænemester, mur- og tømmemester samt stenhuggere skulle etableringen af dette sikkerhedstiltag koste 12.718 rigsdaler. Det var for meget til at ideen blev godkendt og arbejdet udført. Plan og snit af trykværket ved den tomme trappeskakt. Rigsarkivet. Bygningsdirektionens arkiv, se note 43.



der ikke blev fyret så kraftigt og eksempelvis ikke lagt mere brænde på i lakaj-gemakkerne i løbet af natten.⁴⁵ Da der i 1780 udbrød ild i gulvet hos en kammerjomfru på øverste mezzanin, kunne der ikke umiddelbart findes nogen årsag. Men det blev foreslået, at der var faldet nogle gløder ud af en af de metal-skuffer, hvori der blev transporteret ild rundt på slottet, og det medførte et

påbud om, at der fremover kun blev båret ild i lukkede skuffer. Der måtte heller ikke længere hensættes temaskiner og fyrfade etc. på gange og trapper.⁴⁶ Norup havde en lang række suppleringsforslag, men Harsdorff mente, at hofkets usædvanligt lange ophold i residensen betød, at der måtte fokuseres på det vigtigste, nemlig at få foretaget en afstivning af skorstenene.⁴⁷ En kamin i den nederste etage blev dog så hurtigt overophedet, at det blev skrevet ind i instruksen for pagernes gangkone, at den kun måtte tændes af hende og kun kortvarigt til særlige formål som te eller kaffe til pagerne.⁴⁸ De to enorme kaminer i den mægtige riddersal blev ligeledes meget varme, og efter at der var gået ild i bjælkerne under gulvet, foreslog Harsdorff i eftersommeren 1785, at der blev opstillet fire transportable kakkelovne til at levere så meget grundvarme, at den voldsomme fyring i kaminerne kunne undgås.⁴⁹ Sådan tog man situationerne, efterhånden som de opstod.

Det kan som nævnt undre, at hverken Harsdorff eller Anthon foreslog en større sikring af slottet i form af brandmure på loftet. Umiddelbart før Harsdorff i 1779 var med til at udarbejde Bygningsdirektionens udtalelse om de stærkt kritisable rørføringssystemer, var han impliceret i restaureringen af Børsen, hvor Anthon og Dajon havde foreslået en brandmur til at adskille bygningens dengang to funktioner: den oprindelige handel og en nyttilkommet bank. Harsdorff understregede, at dette tiltag ville være "saavel til Sikkerhed for Ilds Vaade som Indbrud", og tilføjede, at det ville være til yderligere nytte ved brand, hvis kælderens overhvalvet og trapper og gulve udført af sten.⁵⁰ Brandmuren i Børsen blev hovedårsagen til, at det lykkedes at redde en god del af bygningen, da den brød i brand i april 1824. Så hvorfor blev der ikke bygget brandmure på Christiansborg? Harsdorff må have kendt slottets svagheder. Han vidste, at der lå gloende skorstensrør på træ overalt i slottets mure og etageadskillelser. Det kunne – eller turde – han ikke prøve at gøre noget ved. Men han havde forsøgt sig med den næstbedste løsning med sit projekt til et trykværkssystem, og han havde set, at det også bare gled ind i rækken af forslag, der druknede i bureaukratiet. Han kan meget vel have tænkt, at det samme ville ske, hvis han påpegede de manglende brandmure, og han kan også meget vel have haft ret; materialforvalter C.T. Norup, der gjorde det, fik jo blot at vide, at hans bemærkninger var taget til efterretning.⁵¹ At holde for stædigt fast i ildesete betragtninger kunne dertil også stemple den insisterende som besværlig. Og Harsdorff synes godt at have været klar over, hvordan man kom op i graderne – og blev der. En anonym samtidig mente i 1781, at han

ville have alt, også selv om sagerne steg ham over hovedet, så “det, om ikke af anden Aarsag, gaaer som det kan – ikke som det skulde”.⁵² Men Harsdorff har sikkert også vidst, at han havde vægtet omdømmet frem for pligten. Det kunne i al fald forklare, hvorfor han under branden i 1794 lod sig slæbe frem af general Frederik Vilhelm Philip, hertug af Württemberg, der i højre hånd havde en trukken sabel og i venstre Harsdorff “meget svagelig af Angst forknytt modstræbende”.⁵³

De sidste fejl

Harsdorff prøvede dog at dæmme op for det bygningsadministrative krav om licitationer. Det havde i mange år været kutyme, at overslag vedrørende arbejder for kongen, dvs. staten, blev regnet igennem og eventuelt beskåret af en af de administrativt ansatte, typisk hofbygmesteren, så arbejdet kunne udføres så billigt som muligt. Det var i både 1749 og 1750 blevet understreget, at alle arbejder på de kongelige bygninger skulle sendes i udbud. Men den bygningskommission, der eksisterede indtil 1771, havde til stadighed talt imod licitation med det argument, at mange opgaver krævede en særlig indsigt, hvortil kom, at arbejder for kongen måtte udføres af de bedste og mest pålidelige mestre. I praksis havde det også vist sig, at de indkomne bud ofte lå over de udarbejdede overslag. Men i Rentekammeret var der en fortsat interesse for licitationer. Ifølge en redegørelse fra 1778 skulle systemet have fået gode resultater i hertugdømmerne, hvor der var opnået store besparelser og bragt mange nye mestre ind, og Rentekammeret lagde selv til, at det aldrig kunne gå helt galt, da enhver opgave jo blev udført under opsyn af en hofbygmester.⁵⁴ Harsdorff fik at vide, at han havde sløset med at gennemføre licitationer, og i 1782 hed det, at Bygningsdirektionen, hvori han havde sæde, var for sendrægtige i sagsbehandlingen på grund af dens uvillighed overfor de anbefalede licitationer.⁵⁵ Ifølge en kongelig resolution af 26. september dette år skulle bygningsadministrationen overveje de mest tjenlige foranstaltninger til bygningssagernes bedste, hurtigste og for den kongelige kasse mest sparsommelige udførelse, eller med andre ord sende så meget som muligt i udbud. Den 3. august 1793 blev der sluttet kontrakt med kleinsmed Niels Lind om den årlige renholdelse af alle kakkelovnsrør og tromler i Christiansborg Slot og omliggende bygninger. Rørene fra de kakkelovne, der var i daglig brug, skulle

renses hver fjortende dag, de øvrige hver fjerde uge. Korte rør skulle rengøres og lange udbrændes, og når hoffet opholdt sig på slottet, skulle Lind selv eller en medarbejder dagligt være til stede. Lønnen var 99 rigsdaler årligt.⁵⁶

Det var næppe Linds skyld, at det gik galt. Men selv om der også helt generelt blev tænkt i besparelser, forekommer det stærkt forbløffende, at kakelovnsrørenes renholdelse blev udliciteret bare femten år efter, at Bygningsdirektionen havde understreget, at rørene slet ikke kunne renses.⁵⁷ Endog blev det i 1790 accepteret og det følgende år effektueret, at lofterne blev brugt til oplagring af tømmermaterialer for Generalkrigskommissariatet. Materialforvalter C.T. Norup ytrede sin bekymring for, at dette ville øge brandfaren og give en udvidet og mere ukontrollabel adgang til slottet. Hans kommentarer blev dog endnu engang bare taget til efterretning og øjensynligt ikke taget alvorligt.⁵⁸ Ifølge en af slottets vægttere gav oplagringen af tømmeret også anledning til, at der blev opstillet en kran til at hejse det op på loftet. Den stod 'opad trappehuset', måske i det tomme trapperum, og da luerne nåede den, og den brød i brand, faldt den hele vejen ned.⁵⁹ Et yderligere problem var, at de store mængder af træ fyldte, så de transportable vandkar ikke kunne flyttes, men stod, hvor de stod, uagtet at der havde været brug for dem andetsteds.⁶⁰

I 1794 synes de mange brande at være blevet en naturlig del af livet på Christiansborg. De opstod med jævne mellemrum, men slottets beboere blev så vant til, at ilden også altid blev opdaget og slukket, at 1770'ernes påpegninger af årsagerne til brandene gik i glemmebogen. Det blev en almindeligt udredt myte, at slottet ikke kunne brænde. Så brændte det. Set i bakspejlet kunne det ikke være gået anderledes. Det havde ikke skortet på advarsler, men de var blevet siddet overhørigt i en overdreven respekt for kongens privatliv, bekymring for at sætte sig selv i et dårligt lys, nærighed og vantro over for realiteterne. Listen over de fejl, der blev begået undervejs, blev lang. Forcing af byggeprocesser, licitationer med vægtning af pris over kvalitet, uklare beslutningsgange, ændringer af delaspekter uden hensyn til helheden, svigtende kompetencer og byggesjusk. De faktorer, som martrede byggeriet og vedligeholdelsen af Christiansborg Slot, virker som ganske genkendelige gloser også i mediedækningen af offentlige anlægsarbejder i det 21. århundrede Danmark. Det er ellers ikke, fordi myndighederne i de seneste 250 år har undladt at tage ved lære af fortidens fejl. Da en stor del af København gik op i luer i 1795, året efter slottet, fulgte et nyt brandreglement. Det fastslog blandt andet og næppe uden forbindelse til erfaringerne fra slotsbranden,



Om eftermiddagen den 26. februar 1794 udbrød der ild i den syvårige, kommende Christian VIII's soverum, og da branden blev opdaget, havde den bredt sig så meget, at slottet ikke længere lod sig redde. Kobberstikket af branden er udført af Johan Gottlieb Friedrich. Det kongelige Bibliotek.

at skorstene aldrig måtte hænge på bjælkerne, og at de aldrig måtte forskalles eller beslås med trænegler. I de følgende århundreder fortsatte en udvikling af byggelovgivningen, som snarere var reaktiv end proaktiv, idet den tog udgangspunkt i konstaterede problemer og forsøgte at tage højde for deres gentagelse gennem detaljerede bestemmelser. Men på trods af alle gode intentioner viser der sig stadig nye udfordringer i samspillet mellem æstetik, nye arkitektoniske løsninger, praktiske hensyn og økonomisk sparsommelighed. Det er svært at lære af fortiden, selv når dens nærmest forbilledlige fejl holdes så provokerende frem, som det var tilfældet med det første Christiansborgs sikre vej mod sin undergang.

1. *Seks Øjenvidner til Slotsbranden 1794*, udgivet ved Carl Dumreicher, 1952, 47-53.
2. *Kancelliets Brevbøger, 1551-55, 1885-85*, brev udstedt i Nyborg 5. januar 1553, 206.
3. Sebastian Olden-Jørgensen: "Efter Københavns brand 1728", i *Danske Magazin* 55, 2023, 19-80.
4. *Seks Øjenvidner til Slotsbranden 1794*, udgivet ved Carl Dumreicher, 1952, 47-53.
5. *Seks Øjenvidner til Slotsbranden 1794*, udgivet ved Carl Dumreicher, 1952, 62-77.
6. *Seks Øjenvidner til Slotsbranden 1794*, udgivet ved Carl Dumreicher, 1952, 56 (Poul Edvard Rasmussens beretning om, hvordan ilden opstod pga kakkelovnsrørenes slette tilstand og licitationen).
7. *Seks Øjenvidner til Slotsbranden 1794*, udgivet ved Carl Dumreicher, 1952, 89.
8. *Københavns Kongelig alene privilegerede Adresse-Contoirs Efterretninger*, 10. marts 1794.
9. Rigsarkivet. Rentekammeret 303. Danske Afdeling. Bygningskontoret. 244.1. 1782-1835. Alfabetisk sagregister over kongelige resolutioner.
10. Birgitte Bøggild Johansen: "Antiquum magis quam splendidum". Appropriating anachronism. The case of Copenhagen Castle, i: sm. & Konrad Ottenheym (red.): *Beyond Scylla and Charybdis*, PNM Studies vol. 24, 2015, 236-250.
11. *Christiansborg Slot I*, red. Kristian Hvidt m.fl., K1967, 147-163.
12. *Christiansborg Slot I*, red. Kristian Hvidt m.fl., 1967, 164-66, 179-81.
13. *Christiansborg Slot I*, red. Kristian Hvidt m.fl., 1967, 182.
14. Voss 1971, 58.; Voss 1966, 55.
15. Jfr. *Christiansborg Slot I*, red. Kristian Hvidt m.fl., 1967, 189-199, samt *Danmarks Kirker*, København. By V, 102 med henvisning til en beskrivelse af det nyopførte slot skrevet af E.J. Jessen-Schardebøll i 1740 – med en desværre uopfyldt lovning på et afsnit om "von welchen Orten und Baumeistern die Risse zum neuen Schloss eingezogen worden".
16. Christian Elling: Häussers Christiansborg, i: sm.: *Paraden. Kunst i Enevældens Danmark*, 1958, 55-74.
17. Ulla Kjær: *Fransk elegance og dansk snilde*, 2017, 156-162.
18. Frederik Schiøtt: Arkitekterne Johan Gottfred Rosenberg og Georg Erdmann Rosenberg, i: *Architekten IV*, 1901-02, 246-54.
19. Jfr. tobindsværk om byggelovgivningens historie, *Med lov skal land bygges*, ved Vibeke Andersson Møller (red.), Ulla Kjær, Jannie Rosenberg Bendsen og Morgens Morgen, udkommer 2026.
20. Rigsarkivet. Overhofmarskallatet. 212. 1660-1774. G. Forskellige hofholdningssager.
21. Jfr. *Christiansborg Slot I*, red. Kristian Hvidt m.fl., 1967, fig. 254 og fig. 256; desuden fig. 251.
22. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.38. Redegørelse af 16. december 1774.
23. Rigsarkivet. Rentekammeret 303. Bygningsdirektionen. Kopibog (med registre) 1771-1782. 423.3. 1774-75. 7. januar 1775 og 26. juli 1775.
24. Jens Møller i: *Mnemosyne, eller Samling af fædrenelandske Minder og Skildringer, III*, 1832, XCIV-XCV, 14. februar 1737.
25. Jens Møller i: *Mnemosyne, eller Samling af fædrenelandske Minder og Skildringer, III*, 1832, CXVI, 3. juni 1737.
26. Jens Møller i: *Mnemosyne, eller Samling af fædrenelandske Minder og Skildringer, III*, 1832, LXIII, brev fra Christian VI til Schulin 16. august 1735: Häusser har lovet, at han for 150.000 rigsdaler om året vil få slottet under tag ved udgangen af 1738.
27. Brandredskaberne blev eksempelvis i november 1774 krævet efterset, jfr. Rigsarkivet. Rentekammeret 303. Bygningsdirektionen. Kopibog (med registre) 1771-1782. 423.3. 1774-75, nr. 453. Vedr. forsigtighed med ild og lys, jfr. Rigsarkivet. Overhofmarskallatet. Hoffourerkontoret.

- 1740-1839. Diverse dokumenter. Hofartikler, forfattet 16. februar 1740. 212. Vedr. rygeforbuddet, jfr. Rigsarkivet. Overhofmarskallatet. I.F.21. Indstilling fra G.-D. Anthon og J. Gether 26. juli 1762.
28. Ulla Kjær: Bombe på Christiansborg, i: *Skalk* 2020/6, 36
29. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.38. 1779, 6. maj 1779.
30. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.38. 1779, indberetning af 16. december 1774.
31. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.28. 1775. Anthon og Dajon 17. januar 1775.
32. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.30. 1775. Blechingberg 13. november 1775.
33. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.30. 1775. Pro Memoria af 31. oktober 1775.
34. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.31. 1776. Harsdorff 9. januar 1776.
35. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.30. 1775. Pro Memoria af 23. oktober 1775.
36. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.30. 1775. Pro Memoria af 15. november 1775.
37. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.38. 1779, indberetning af 16. december 1774.
38. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.30. 1775. Pro Memoria af 24. november 1775.
39. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.38. 1779. 23. januar 1777.
40. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Kopibog (med registre) 1771-1782. 423.3. 1774-75. 14. og 22. november 1775.
41. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.38. 1779. 6. maj, nr. 158, fra bygningsdirektionen. Harsdorff tilføjer 22. april 1776, at der bør bruges fire dobbelte trykværker.
42. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.38. 1779. 22. september 1781.
43. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.35. 1778. Pro Memoria fra Blechingberg 20. februar 1778. Ifølge N.C. Norup var der i 1794 en række vandtønder på loftet, jfr. Seks Øjenvitner til Slotsbranden 1794, udgivet ved Carl Dumreicher, 1952, 65.
44. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. For brandredskaberne, jfr. Kopibog (med registre) 1771-1782. 423.4-5. 1776-78, 23. januar 1777. For bygningsdirektionens udtalelse, jfr. Indkomne sager 1771-1782. 423.38. 1779. 16. april 1779.
45. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.38. 1779. 26. april 1779.
46. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.39-40. 25. februar 1780.
47. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.42. Pro Memoria fra Harsdorff 16. juni 1781.
48. Rigsarkivet. Overhofmarskallatet. Hoffourerkontoret. 1770-1826. Breve og ordrer. 31. december 1785.
49. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Danske Afdeling. Bygningskontoret. Kommunerede kongelige resolutioner med bilag 1782-1804. 244.5. 20. juli og 7. september 1785.
50. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygnings-

- direktionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.35. Pro Memoria fra Harsdorff 22. april 1777.
51. *Seks Øjenvidner til Slotsbranden 1794*, udgivet ved Carl Dumreicher, 1952, 64.
52. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Danske Afdeling. Kammerkancelliet. 2215-35. 1680-1823. Dokumenter vedr. det kgl. bygningsvæsen i almindelighed. Læg om byggesagernes bedre behandling 1782.
53. *Seks Øjenvidner til Slotsbranden 1794*, udgivet ved Carl Dumreicher, 1952, 66.
54. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.36. 1778. 20. maj 1778.
55. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Bygningsdirektionen. Indkomne sager 1771-1782. 423.35; desuden Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Danske Afdeling. Kammerkancelliet. 2215-35. 1680-1823. Dokumenter vedr. det kgl. bygningsvæsen i almindelighed.
56. Rigsarkivet. Overhofmarskallatet. Hoffourerkontoret. 1740-1839. Diverse dokumenter. 20. juli 1793.
57. For tidens øvrige besparelser, jfr. Rigsarkivet. Overhofmarskallatet. 212. 1790-1790. Sager vedr. Numsens plan for besparelser i hofudgifterne.
58. Rigsarkivet. Rentekammeret. 303. Danske Afdeling, Bygningsadministrationen 1787-1850. 245.93-245.94. 1788-1797. Journal.
59. Det kongelige Bibliotek ms. phot. 84, 20. Brev af 11. april 1794.
60. *Seks Øjenvidner til Slotsbranden 1794*, udgivet ved Carl Dumreicher, 1952, 65.
-

Vådt krudt springer ikke!

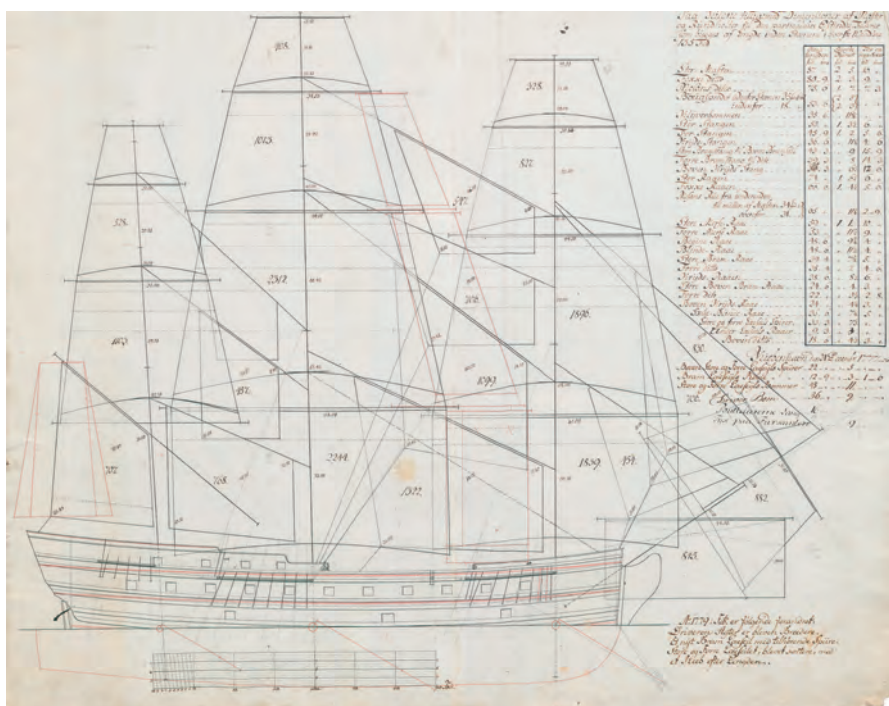
Da ostindiefareren Den Gode Hensigt sprang i luften i 1780



■ Af Mikkel Kølckær

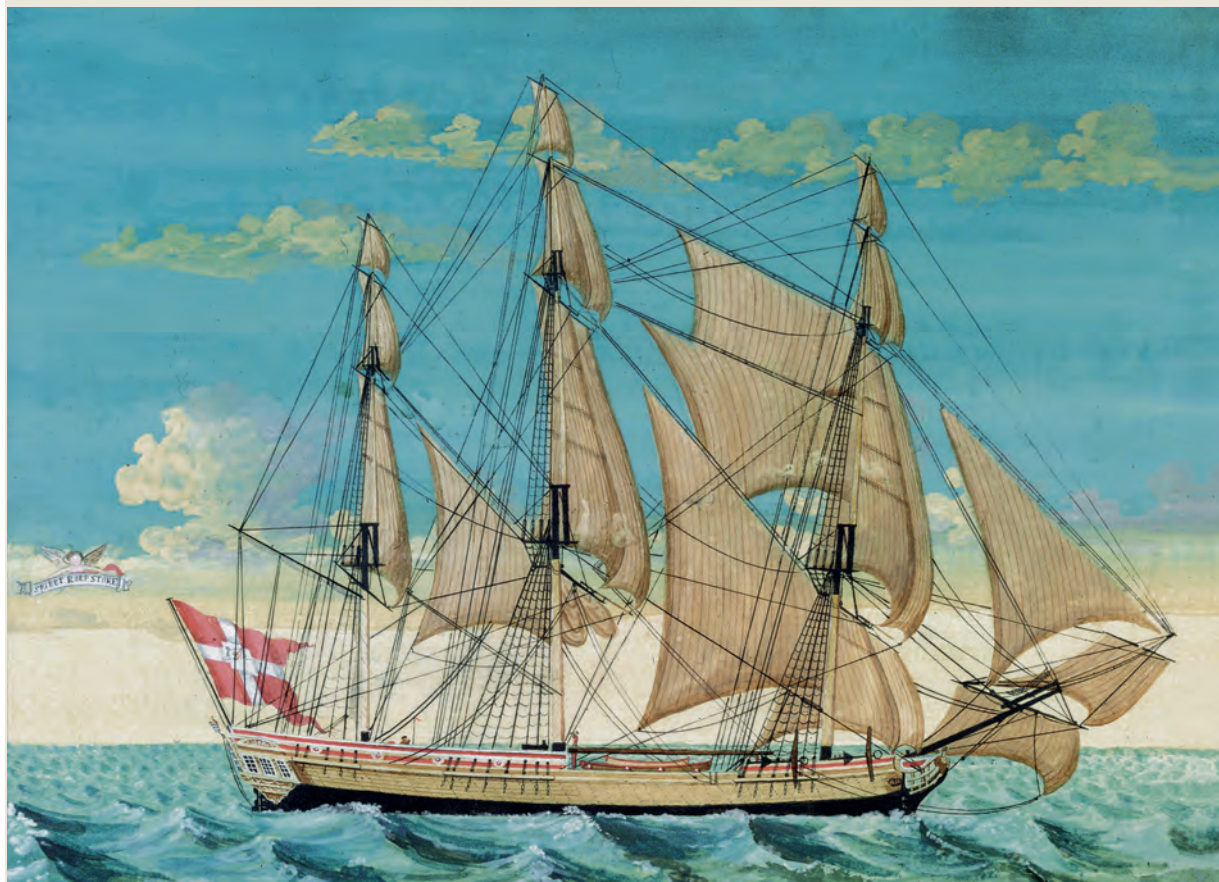
Mandag morgen den 28. februar 1780 strømmede lyden fra et infernalsk brag ud over et dybfrosset København. På det tidspunkt havde et af byens mange handelsskibe, der alle på grund af vinterkulden lå indefrosset som fanger i havnen, stået i lys lue hele natten. Det var dog først denne morgen, at flammerne nåede skibets krudtkammer, så det nybyggede skib eksploderede og kvæstede nogle af de mange folk, der havde vovet sig ud på isen for at tage branden i øjesyn. Ud over de økonomiske og menneskelige konsekvenser, som i sig selv både dengang og i dag drager vor opmærksomhed, er katastrofen også en sand guldgrube at studere for eftertiden. For gennem en undersøgelse af bl.a. krisehåndteringen, behandlingen af de tilskadekomne samt det retslige og økonomiske efterspil opnår vi en dybere og bredere forståelse af det enevældige samfund i slutningen af 1700-tallet.¹

For at forstå eksplosionens konsekvenser til fulde må vi først se nærmere på, hvorfor Den Gode Hensigt overhovedet blev bygget, og hvorfor ostindiefareren befandt sig i Københavns Havn vinteren 1779/80. Selve ideen til at bygge og laste skibet var opstået flere år tidligere og var fostret af den britiske handelsmand Robert Holford. Han er en interessant skikkelse, men vi ved forsvindende lidt om ham, hvilket må tilskrives den kendsgerning, at han delte sin tid mellem Storbritannien, Indien og København.² Inden briten anløb Københavns Havn den 21. august 1776 ombord på skibet Tranquebar, ved vi fx blot, at han i en årrække havde drevet handel i Ostindien, hvor han havde optjent en anseelig privat formue, og at han i alt to gange var anløbet Københavns Havn fra Indien. I forbindelse med byggeriet af Den Gode Hensigt fik Holford naturalisationspatent, samtidens ord for statsborgerskab, samt



Her ses en af de mange tegninger, som fabriksmester Henrik Gerner udførte til Den Gode Hensigt. Ifølge Rigsarkivets registrant, folioregistratur 294, er der bevaret 74 tegninger til det tremastede skib Den Gode Hensigt, hvilket for tiden er usædvanligt mange for et handelsfartøj. Denne sejltegning er fra februar 1779 med de sidste korrektioner af skibskonstruktionen. Rigsarkivet, Orlogsværftets tegninger, D 3464.

borgerbrev i København, og gennem papirsporet herfra kan vi skimte Holfords fortid.³ For blandt sagens akter finder man en anbefalingsskrivelse af Holfords økonomi, og ifølge Conrad Fabritius de Tengnagel og John Brown, begge hovedparticipanter i Asiatisk Kompagni, skulle Holford på to togter fra Ostindien til København have optjent en kapital på 170.000 rigsdaler, hvorfor det understreges, at den britiske handelsmand har "Reputation af en meget formuende Mand".⁴ Dette var et vigtigt vidnesbyrd, for en af måderne, hvorpå man kunne opnå indfødsret, var ved at godtgøre, at ansøgeren var velhavende og engageret i dansk handel, hvilket Holford så afgjort var.⁵

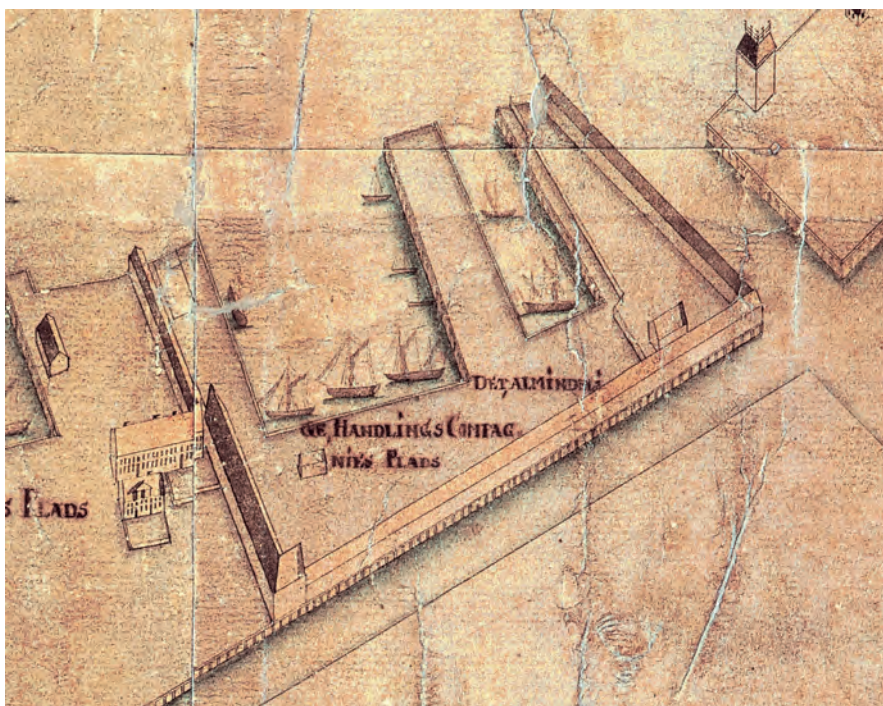


Der findes ikke noget samtidigt billede af Den Gode Hensigt på åbent hav, men man kan få et indtryk af skibet gennem denne gouache af handelsskibet Roepstorff, der blev fuldført i 1778 af samme fabriksmester, der også ledte byggeriet af Den Gode Hensigt. Skibet Roepstorff havde en længde på 106 fod, en bredde på 27 fod samt plads til 16 kanoner ombord, mens Den Gode Hensigt var bygget med større dimensioner: 135 fod i længden, 35 fod i bredden og med plads til 32 kanoner ombord. M/S Museet for Søfart, HS-nr. 1915:4128.

Men uagtet hvor formuende Holford end måtte være, kom det kun dårligt Holford og andre britiske handelsmænd til gode, fordi det siden 1773 havde været ulovligt for dem at drive privat handel øst for Kap det Gode Håb, for her havde East India Company monopol. Det britiske kompagnis monopol afskaffede dog langt fra den private handel, men gjorde det meget vanskeligere at nyde frugten af sit hårde arbejde hjemme i Storbritannien. Det gjaldt nemlig for størstedelen af de britiske handelsmænd om at erhverve sig de størst mulige rigdomme på den korteste tid i det fremmede for blot at bringe dem tilbage til moderlandet og her leve en behagelig tilværelse. En af måderne, hvorpå man kunne overføre de formuer, der var optjent i Ostindien, til Europa, var ved at investere i et skib, der sejlede under neutralt flag.⁶ I det konkrete tilfælde med Den Gode Hensigt var ideen, at lasten, som skibet bragte med tilbage, var blevet købt for britiske handelsmænds private formuer. På den måde undgik man at købe varerne for europæisk sølv. Når lasten efterfølgende var blevet solgt i København og således vasket ren, kunne profitten, når et passende provenu var tilfaldet de implicerede danskere, og de rette afgifter var gået til kongens kasse, problemfrit overføres til Storbritannien. I øvrigt var det netop, hvad der var sket med det skib, som havde ført Holford til København i 1776. Skibet *Tranquebar* var blevet chartret af britiske handelsmænd, og for deres midler bragte skibet ostindiske varer til en værdi af 300.000 rigsdaler ombord til København.

Parallelt med fremkomsten af dette nye marked for hjemtransport af britiske formuer til Europa ændrede Asiatisk Kompagnis stilling sig i Danmark. Kompagniet havde i 1772 mistet sit monopol på den ostindiske handel, da man forventede, at den frie handel ville øge de samlede handelsaktiviteter fra København.⁷ De københavnske handelsmænd viste sig imidlertid tilbageholdende med at kaste sig ud i nye eventyr på Ostindien. Det var derfor netop en mand som Holford, man ventede på i København – en mand der på private hænder kunne sætte gang i den lukrative handel på Ostindien.

Et rammende vidnesbyrd om, hvad man i den enevældige administration mente om britten og hans potentiale, finder man i den kongelige resolution af den 30. juli 1778, hvor Statsbalance- og Overskattedirektionen søgte kongens endelige godkendelse af statens tilslutning til projektet ved en række "Bevæg-Aarsager" ordnet fra punkt A til E.⁸ Dette projekt hørte under Overskattedirektionens ansvarsområde, da man her varetog statens gældsforpligtelser og investeringer. I det hemmelige dokument var direktionens tilgang



Her ses Den Grønlandske Handels Plads, hvor Den Gode Hensigt blev bygget, da pladsen endnu blev brugt af Det Almindelige Handelskompagni. Et af de mange problemer, som byggeriet af Den Gode Hensigt led under, var, at der ikke var nok vanddybde ud for pladsen, hvor skibet skulle sættes i søen ved stabelafløbningen. For at undgå at skibet straks gik på grund, igangsatte man en opmudring i august 1778. Dog opdagede man, at der under vandoverfladen lå en række store sten, man ikke kunne fjerne. Løsningen blev at forlænge beddingen som en bro hen over stenene, så skibet den 12. maj 1779 kunne løbe af stablen uden at ramme stenene. Efter Bjørn Westerbeek Dahl: *Geddes eleverede kort over København 1761, 2002.*

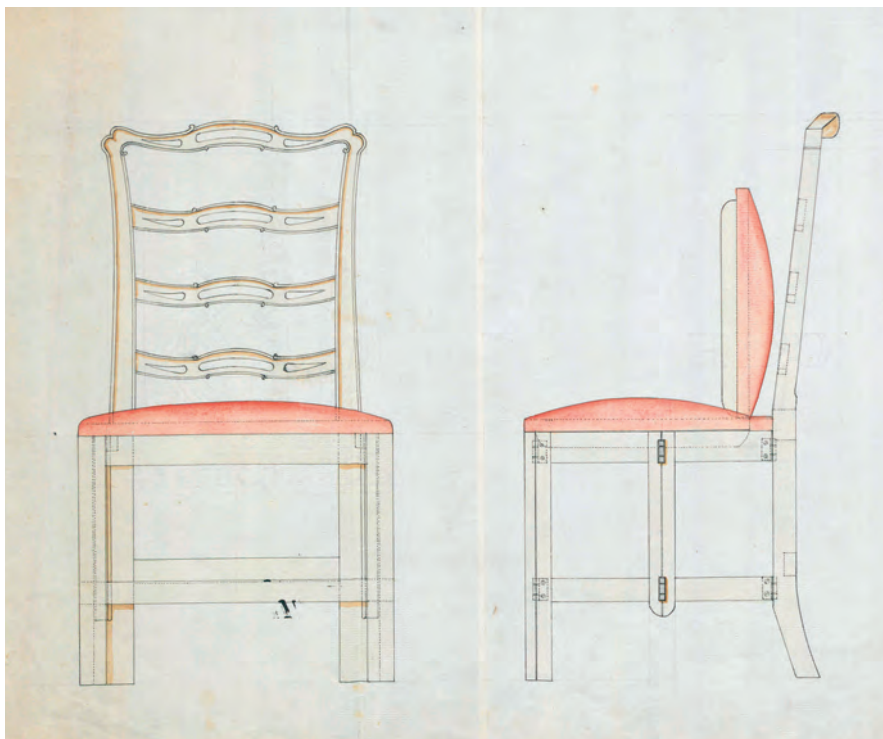
forbløffende direkte og uapologetisk ved udsigten til at kunne tjene store summer på en kommende krig mellem stormagterne, siden kendt som Den Amerikanske Frihedskrig. Således lyder det første argument fra direktionen: "At den visse Krig mellem Engelland og Franckrig giver det beste Haab til et lykkeligt Udfald og betydelige Fordeele baade for det almindelige og deres Maytts Casser i Særdeeleshed." Blandt de øvrige argumenter lagde man vægt på, at man

igennem dette projekt kunne undgå de bebrejdelser, som man i København havde mødt ved den tidligere krig, Syvårskrigen (1756-1763), da dette skib var bygget i Danmark og ført af danske sømænd. Ligeledes blev det fremhævet, at man ved projektets gennemførelse kunne gøre brug af Holfords indsigt i den ostindiske handel samt fastholde ham og hans familie i København både på grund af hans formue, og hvad hans tilstedeværelse ellers kunne føre med sig. Med tiden drømte man i Overskattedirektionen ligefrem om at oprette “et Market med Indianske Vare for en betydelig Deel af Europa”. Forventningerne til Holfords formåen var ikke beskedne i de øverste danske regeringscirkler!

Skibsbyggeri og forsinkelser

Oprindeligt skulle Den Gode Hensigt have været klar til at blive lastet i juli 1778 ifølge den første kontrakt, som Holford og en gruppe københavnske storkøbmænd af internationalt tilsnit havde indgået i sommeren 1777 med skibsbygmester Erich Eskildsen.⁹ Men sådan gik det langt fra. Den første væsentlige forsinkelse bestod i, at de private investorer trak sig ud af projektet, imens Holford var rejst hjem til England, så skibsbygmesteren ikke fik udbetalt 1. termin. Men det lykkedes Holford ene mand at indgå en aftale med den danske stat i form af Overskattedirektionen, jævnfør den kongelige resolution ovenfor, om at overtage byggeriet af skibet med ham selv og Asiatisk Kompagni som investorer.¹⁰ At staten lod sig engagere i Holfords projekt, viser hvor langt den enevældige stat var villig til at gå for at profitere af den oversøiske handel, selv når britiske handelsmænd manglede passende hjemtransport af deres formuer tjent i det fjerne for at omgå East India Companys monopol. Hvis projektet med Den Gode Hensigt var lykkedes, havde man givetvis bygget og afsendt flere skibe fra København på togt under de samme betingelser til gavn for statskassen og de involverede handelsmænd. Den nye aftale mellem Holford, Asiatisk Kompagni og Overskattedirektionen faldt på plads i august 1778 med forventning om, at skibet var færdigt i juli 1779. Men heller ikke denne frist kunne overholdes, for byggeriet blev ramt af nye forhindringer, da det snarere var reglen end undtagelsen, at de løbende tidsfrister blev overholdt.

Endelig i efteråret 1779 tegnede det til, at byggeriet fik en ende, og man kunne sende skibet afsted på sit lange togt. Det lader til, at offentligheden



Blandt de mange bevarede tegninger af fabriksmester Henrik Gerner, der af Overskattedirektionen var blevet sat til at lede byggeriet, ses denne tegning af de speciallavede og sammenklappelige stole til ostindiefareren Den Gode Hensigt. Måske foranlediget af Holfords ophav eller ønske er stilen udført i den engelske stil kaldet Hepplewhite-stilen opkaldt efter den britiske møbelsnedker George Hepplewhite. Rigsarkivet, Orlogsværftets tegninger, D 3467.

første gang fik nys om det kommende togt i Adresseavisen den 5. november 1779. Her kunne den interesserede københavner læse, at valget af skibspræst var faldet på studiosus Peder Leganger Castberg til togtet ombord på Den Gode Hensigt. En sådan udnævnelse krævede kongens godkendelse, så i Danske Kancelli finder man anmodningen fra direktørerne for Asiatisk Kompagni dateret den 1. oktober 1779 om den kongelige anerkendelse af det kaldsbrev, som man havde tildelt den "hæderlige og wellærde" Castberg.¹¹ Både i avis-



Kaptajn Philip Christian Fuglede, her portrætteret af en ukendt kunstner, skulle have ført Den Gode Hensigt til Indien. Kaptajnen holder under venstre arm en logrulle, som man kunne måle skibets fart med. Ud fra malestilen daterer projektforsker på Statens Museum for Kunst, Jesper Svenningsen, portrættet til ca. 1805-1810. Det er ikke udført af en af tidens kendte kunstnere, snarere af en tegnemester, som givetvis ikke har mestret at male med olie, men som her kun med akvarel. Portrættet blev indleveret til Næstved Museum af Fuglede-familien i byen. Foto Jens Olsen, Museum Sydøstdanmark, nr. 1980:053.

artiklen og i kompagniets anmodning til kongen hed det, at skibet skulle afsejle samme efterår. Fx skrev kompagniet i anmodningen til kongen, at Castberg skulle være "Skibs Præst paa det i Aar til Ostinden destinerede Skib den gode Hensigt kaldet". En anden uomgængelig udnævnelse, som man kunne læse i samme avis den 22. november 1779, var, at Asiatisk Kompagni havde ladet valget falde på Philip Christian Fuglede, der indtil da kun havde sejlet som overstyrmand for kompagniet, som togtets kaptajn.¹² Forfremmelsen af Fuglede til kaptajn var blevet vedtaget på det samme møde, som Castbergs udpegning var sket, og det fremgår også klart af mødeprotokollen, at man i kompagniet forventede, at Den Gode Hensigt afsejlede samme efterår. Men skønt både avisomtaler og Asiatisk Kompagnis egne dokumenter pegede på, at man i efteråret 1779 regnede med, at skibet Den Gode Hensigt ville lette anker samme efterår, forblev skibet på Københavns Red året ud.

Det er tidligere foreslået, at Den Gode Hensigt omsider var "helt sejlklar" i december 1779 med forventet afsejling det følgende forår.¹³ Men meget peger dog på, at virkeligheden var en ganske anden. For så sent som den 28. november 1779 udbad fabriksmester Henrik Gerner sig kanoner til skibet, og først den 19. januar 1780 mødte skibsbygmester Erich Eskildsen op i Rådstuen hos Magistraten for at få skibet registreret.¹⁴ En sådan attest kunne ifølge den relevante forordning af den 18. marts 1776 først udstedes, når skibet var færdigt og skulle overlades til rederen. Men selv efter denne dato kunne en orlogskaptajn i sin dagbog den 21. januar 1780 konstatere, at hverken Den Gode Hensigt eller et andet nybygget skib, Prinsesse Sophia Frederikke, der begge lå i Københavns Havn, var "nær færdige". Endelig blev togtets rullebog først afsluttet den 26. februar 1780.¹⁵

Januar-februar 1780: Havet fryser til

Den ovenfor omtalte orlogskaptajn fortjener en nærmere præsentation, da vi takket være hans righoldige dagbog kan følge forholdene i Københavns Havn tæt i de første måneder af 1780 og ikke mindst selve ulykkesnatten mellem den 27. og 28. februar. Således er dagbogsberetningen en særdeles værdifuld kilde, hvor man finder ellers ukendte detaljer, som kun en person, der selv havde oplevet ulykken på nært hold, kunne kende, og hvis ikke andet fremgår i det følgende, er kilden orlogskaptajnens dagbog. Flådeofficeren

hed Peter Christian Schiønning, og i 1780 havde han allerede en lang karriere bag sig i den danske flåde.¹⁶ I løbet af efteråret 1779 var Schiønning blevet klar over, at man i Admiralitetet planlagde et togt med ham som kaptajn til Dansk Vestindien, hvor han skulle beskytte kongerigets handelsinteresser på fregatten Bornholm.¹⁷ Efter nytår fik Schiønning således den 5. januar 1780 sin kongelige instruks, så han ud over at yde konvojbeskyttelse til vestindiefareren St. Jan, der først skulle til Algier og derefter til Vestindien, også skulle yde konvoj til Asiatisk Kompagnis to nye skibe, så langt han kunne på togtet. Det vil sige indtil Kap Sankt Vincent i Portugal. Den 14. januar meldte Schiønning Admiralitetet, at han kunne sætte sejl ved månedens udgang, eftersom St. Jan til den tid også ville være klar til at sætte sejl. Men sådan skulle det langtfra gå.

Året 1780 begyndte med en særdeles kold januar med stærk kuling fra nord, så Schiønning måtte undvære sin gigtplagede og forkølede næstkommanderende, løjtnant Steen Andersen Bille, der var sengeliggende på land indtil den 7. februar. Allerede den 6. januar lå isen som en "grød" omkring skibene, der visse steder forhindrede chalupperne i at komme frem. Det kolde og isende vejr fortsatte: Den 12. januar var der "stærk Frost og Snee-Fog", og senere, den 15. januar, var mast og tovværk "pudret af rim Frost", og det hele så "meget smukt ud", konstaterede Schiønning. I de følgende dage lagde isen sig endnu tykkere, så Schiønning om morgenen den 24. januar ikke kunne komme ud til sit skib, og den middag, der skulle være holdt ombord på kinafareren samme dag, måtte opgives. Dagen efter var isen blevet så tyk og sikker, at nogle af søfolkene ude på skibene vovede at gå i land over isen. Den 28. januar om eftermiddagen spadserede Schiønning selv med sin hustru ud til skibet, hvor de drak varm kaffe. Dagen efter strakte det frosne hav sig helt ud til det daværende Trekroner Fort, så Schiønnings chatol, borde og kister blev båret ombord over isen, og den 6. februar kunne man på slæder bringe vand og øl ombord. Da ingen i mands minde kunne huske, at et kongeligt orlogsfartøj som Schiønnings havde ligget indefrosset i havnen, blev Bornholm og de øvrige indefrosne skibe hurtigt en attraktion for byens borgere, idet skibene "fra Morgen til Aften havde en stor hob fremmede af alle stænder ombord", eftersom man "saa magelig paa Iisen kunde gaae frem og tilbage". Utvivlsomt var der et leben uden lige på isen og skibene, hvilket kulminerede i stor festivitas, da man den 7. februar fejrede fastelavn ombord med dans og musik og slog "to katte af Tønden". I de følgende dage gæstede





Selvom billedet er malet mere end 50 år efter eksplosionen på Den Gode Hensigt i 1780, og moden tydeligvis er skiftet, får man her et godt indtryk af, hvilken trængsel på isen det kolde vejr gav anledning til. I tråd med Schiønnings beskrivelse af det mylder af mennesker, der var på isen, ser man på akvarellen, at der er blevet slået et telt op, og der tilberedes en varm drik, måske af en entreprenant kroholder. Akvarel af H.G.F. Holm, ca. 1835, Københavns Museum.

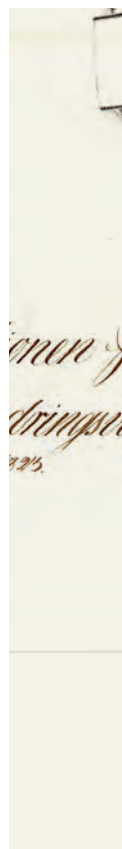
flere ambassadører og danske adelsfolk ledsaget af deres hustruer Schiønnings fregat. Således forblev havet dybfrosset det meste af februar måned 1780, for isen begyndte kun langsomt at trække sig tilbage ved månedens udgang.

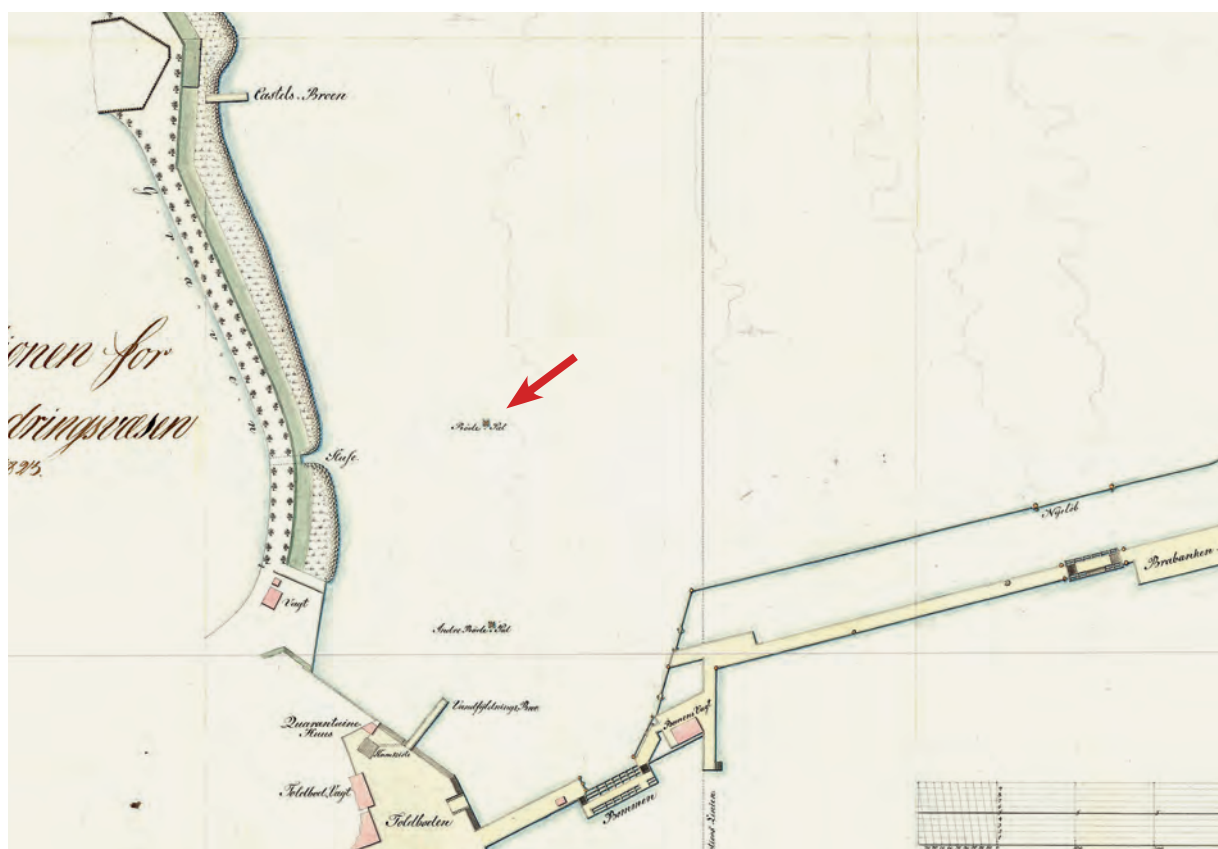
To dagbogsnotater fra den 27. februar 1780

Under datoen den 27. februar er der indført to notater i dagbogen. Først er der et kort notat om et familiebesøg hos broderen, sandsynligvis Christian Schiønning, der var kommitteret i Rentekammeret. Dette må Schiønning have skrevet før, han lagde sig. For kl. 11½ blev han hjemme på den adresse, der svarer til det nuværende gadenummer 5 i Rosenborggade, vækket af to af sine folk fra skibet, der “ringede stærkt paa Porten”.¹⁸ Med hovedet stukket ud ad vinduet fik orlogskaptajnen at vide af sine mænd på gaden, at der var udbrudt en voldsom brand ombord på Den Gode Hensigt, og allerede nu kunne Schiønning fra sit hjem se ildskæret fra det brændende skib på nattehimlen.

Schiønning indså straks situationens alvor, for der var 36 tønder krudt ombord på det brændende skib. Samtidigt var der kun 1,5 kabellængde, svarende til 283 meter, mellem Den Gode Hensigt, der lå yderst på reden nær Kastelspynten, og Schiønnings fregat, Bornholm, og herimellem lå kinafareren Prinsesse Sophia Frederikke. Foruden en række mindre skibe og både lå der på den anden side af Schiønnings fregat mod syd med en afstand af 2 kabellængder St. Jan og et andet skib, der begge også var lastet med krudt. Således lå skibene som en kæde af 5 krudtskibe på rad og række – alle var de fanget af isen dér, hvor de lå. Sammenlagt var der 786 tønder krudt ombord på de 5 skibe, hvoraf de 600 tønder var løsepenge eller “Present-Krudt” til herskeren i Algier for at lade de danske skibe sejle i fred. En så stor mængde krudt samlet ét sted var “meget farlig for Kastellet, Flaaden, Holmen, og for hele Byen”, indså Schiønning hurtigt. For den erfarne orlogskaptajn var udmærket klar over, hvordan det så ud, når et brændende skib sprang i luften. For på et af sine første togter havde Schiønning som søkadet set fregatten Falster springe i luften ud fra Marokkos kyst i 1753.¹⁹

De to mænd, der havde vækket Schiønning, blev befalet at informere Holmens chef, kommandør Gerhard Christopher von Walterstorff, om branden og af samme rekvirere vandsprøjter, der skulle placeres på isen omkring det skib, flammerne havde gjort til deres bytte. Selv “gik” Schiønning straks imod skibet (mon ikke han har ilet alt, hvad remmer og tøj kunne holde?), og allerede i Gothersgade, hvor ildskæret sås endnu tydeligere, blev der råbt brand og hørt nødsud fra skibet. Da Schiønning kom til Amaliegade, var skæret fra ilden så kraftigt, at hele gaden noget uvant var oplyst.





Takket være Schiønnings dagbog kan man få en fornemmelse af, hvor skibene var frosset fast. Det inderste af de fem skibe lå ved den røde pæl, se pilen, og de øvrige skibe lå forskudt for hinanden i nordlig retning, hvoraf Den Gode Hensigt lå nordligst ved Kastelspynten. Udsnit af kort fra 1823, Rigsarkivet, Orlogsværftets tegninger, K 56 V.

Forrest i Amaliegade havde en gruppe standspersoner samlet sig, og rygten gik allerede, at folk i den anden ende af gaden mod Toldboden, den nuværende gade Esplanaden, var begyndt at flygte fra området. På selve Toldboden, hvor lyset fra branden skinnede endnu stærkere, havde en stor skare folk samlet sig.



Maleri angiveligt fra Københavns Havn fra sidste del af 1700-tallet, der viser, hvordan man forsøgte at frigøre en række danske fregatter fanget af isen. Maleriet er kendt som det såkaldte udisningsmaleri og skulle forestille scener fra den strenge vinter 1770/1771. Maleri af Peter Cramer, M/S Museet for Søfart, HS-nr. 1955:0145.

Omkring midnat kom Schiønning ombord på sin fregat, og herfra kunne han se flammerne danse så lystigt om stormasten på Den Gode Hensigt, at "paa Toldboden, Iisen og rundt omkring var der overmaade lyst af Ilden." Schiønning og hans mænd kunne fra fregatten iagttage en eller to mænd, der på dækket af ostindiefareren var fanget af flammerne, og hvordan de forsøgte at springe fra borde. Men man tabte hurtigt synet af dem. Besætningen på Bornholm havde allerede fra kl. 11 assisteret med at slukke branden ved brug af sprøjter og brandspande, men folkene ombord på Den Gode Hensigt havde hurtigt forladt skibet, da ilden havde for godt fat i dets agterste del, så de forventede, at skibet snart ville springe i luften. Efter sigende skulle mandskabet på ulykkesskibet have råbt til Schiønnings folk, at de skulle tage sig i agt, mens de flygtede fra det brændende skib over isen.

Midnat den 28. februar og to timer frem

Imens besætningen fra Bornholm kunne betragte ilden fortære Den Gode Hensigt, gjaldt det først for Schiønning om at tage alle de forholdsregler, han kunne, for at redde sit eget skib. Han satte skildvagter ud omkring skibet for at hindre, at hans egne folk flygtede, men alligevel deserterede bl.a. begge skibskokke og “adskillige andre”. Schiønning havde også tidligere på natten mødt en af sine folk på Toldboden, der fik besked på at vende tilbage til fregatten. Derefter blev alt, hvad der kunne indeholde vand såsom “Svaleballe [svalebaljer], Pøse og Kander”, fyldt og båret frem på dækket, så man var klar til at slukke ilden, hvis den spredte sig. Alle skibets åbninger bl.a. køjer blev tildækket, og der blev også sat to kanoner frem på dækket, som man håbede kunne skyde det brændende skib i sænk. Endelig fik de dele af besætningen, der ikke havde noget at gøre på dækket, lov til at gå under dæk, så de ikke blev ramt af eksplosionen, som man forventede ville komme, når ilden nåede ostindiefarerens krudtkammer.

Ved 1-tiden indkaldte Schiønning til skibsråd, hvilket han ifølge Frederik den 5.s søkrigsartikler var forpligtet til i “alle betydelige, eller farlige Tilfælde”.²⁰ Betingelserne herfor var bestemt opfyldt. På rådet skulle foruden selvsagt kaptajnen som minimum også alle skibets overofficerer deltage samt dele af det resterende mandskab efter behov. Det påhvilede dog kaptajnen i sidste ende at træffe en afgørelse. På rådet var man enige om, at alle de forholdsregler, man kunne tage, var taget, og der var i forsamlingen ingen yderligere ideer til, hvordan man kunne sikre sig imod, at ilden sprang mellem skibene.

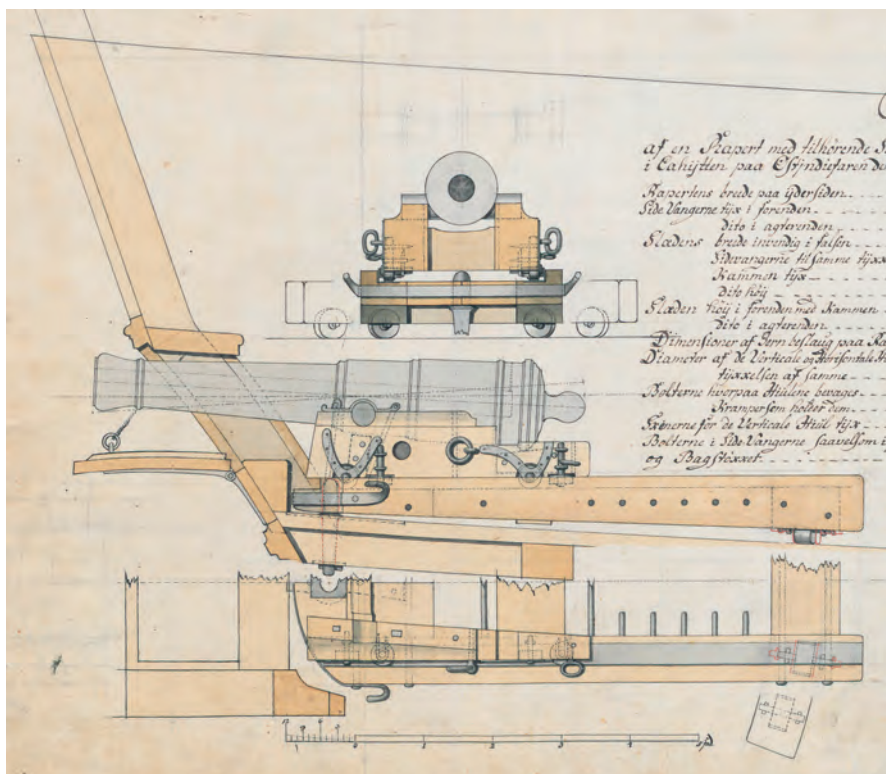
Vinden slog da om, så al røgen og ilden fór direkte mod fregatten og kinafareren. Samtidigt havde branden varet så længe, at isen omkring Den Gode Hensigt smeltede, og eftersom skibets ankertøve allerede var brændt over, frygtede Schiønning, at det brændende skib ville drive mod de endnu uskadede skibe. Det var dog ikke muligt fra Bornholm at beskyde det brændende skib for at få det til at drive i den modsatte retning eller få dets krudtkammer under vand, da kinafareren lå i vejen. Man forsøgte derfor, assisteret af Schiønnings kanonkyndige folk, at skyde det brændende skib i sænk fra kinafareren. Planen lykkedes ikke, da Prinsesse Sophia Frederikkes “underste Canoner, der skulle gjort den bedste effekt, var bestuvede [dvs. pakket ned i lasten]”.

En anden mere dristig plan tog form i Schiønnings hoved, da han bad en af sine tømrere mod en “anseelig præmie” om at bevæge sig hen til det brændende

skib og hugge hul i det, så det derved kunne synke. Det vovede den adspurgte ikke, fordi skibet stod i lys lue og, da tømreren mente, det kunne springe hvert øjeblik, det skulle være. Selvom Schiønning tilbød at følge med ham hen til skibet, lykkedes det ikke at overtale håndværkeren, for tvinge ham ville Schiønning ikke. Nogen med kendskab til planen må efter ulykken have berettet om episoden, for den er omtalt i en af de skillingsviser, som udkom efter ulykken.²¹ I visen lykkedes det faktisk enten på grund af misforståelser eller rygter at bore et hul i skibet. Men i virkeligheden måtte Schiønning blot betragte branden på afstand, og han beskrev den malende: "Skibet stod i en forfærdelig Brand, med mange slags couleurer af Ild, som de forskellige slags materier i Lasten maa have foraarsaget, store ildflunker [: gnister] som af Heede Vahre fløy op i Luften, Master, Stænger, Raaer, Mærs og alt var gløende, som naar man undtager ulykken, var et skrækkeligt men tillige prægtig Syn at se".

Klokken 2: Krudtet kastes over bord

En ordonnans, der var kendt som en "sikker og paalidelig Karl" sendt fra admiral Kaas og Holmens chef, kom ud til Schiønnings fregat omkring kl. 2. Ordren var at kaste skibets krudt over bord, og den samme ordre var også gået til de øvrige indefrosne skibe. Dog tvivlede Schiønning på ordren, da den kun var blevet givet gennem en ordonnans, så orlogskaptajnen sendte sin løjtnant, grev Wedel, til admiralen for at få ordren bekræftet. Men da Wedels tilbagekomst fra admiralen lod vente på sig, gav Schiønning skriftlig ordre til kanonérerne om at kaste krudtet over bord, fordi han frygtede, at man ellers ikke kunne nå det, førend Den Gode Hensigt sprang i luften. Det tog en halv times tid at kaste krudtet over bord, og da arbejdet var ved at være afsluttet, kom løjtnanten tilbage og bekræftede ordren. Admiralen lod videre forstå, at Schiønning kunne blive ombord, hvis han ville, indtil ilden havde nået kinafareren. Greven blev sendt tilbage til admiralen med besked om, at krudtet var kastet over bord, og denne kvitterede med, at "det var meget vel". I dag må man undre sig over, hvorfor Schiønning i det hele taget tøvede med at følge ordren, for i situationen var det eneste rigtige at skille sig af med krudtet så hurtigt som muligt. Men dels kan Schiønning have frygtet retslige konsekvenser, hvis ordren ikke var udgået fra admiralen, hvorfor også hans



Grunden til, at branden ombord på Den Gode Hensigt var så farlig, var, at skibet var lastet med krudt, så det kunne forsvare sig i fremmede farvande. Her ses et udsnit af tegningen til kanonen i kaptajnens kahyt i agterstævnen. Kanonen var i fredelige farvande gemt væk, men kunne, hvis skibet blev truet, rulles frem, så man kunne beskyde fjenden agterud. Kanonen skulle passe til skibets dimensioner, hvorfor den blev specialdesignet til Den Gode Hensigt. Modsat foreligger der ikke tegninger til skibets øvrige kanoner, hvilket nok skyldes, at man her brugte de tegninger, som ellers blev anvendt til flådens orlogsskibe. Rigsarkivet, Orlogsværftets tegninger, D 3484.

mænd krævede en skriftlig ordre herpå af Schiønning, dels kan det have budt sømændene så meget imod selv at skille sig af med krudtet, at nærheden til et brændende skib ikke umiddelbart var overbevisende nok til at kaste krudtet over bord. Man må ligeledes forundres over, at ingen tilsyneladende havde

fremført denne idé på det skibsråd, man havde holdt en time tidligere, end ordren fra admiralen kom.

Hvad angik de øvrige skibe, lykkedes det ikke for St. Jan at kaste sit krudt over bord, da det var pakket så dybt ned i lasten, at det ville tage 5-6 timer at finde det og kaste det over bord. På kinafareren havde de ført krudtet fra borde, så det nu lå på isen i retning mod højre side af Schiønnings fregat. Folkene ombord på kinafareren ville bringe krudtet i land ved Nyholm, men kunne ikke få tilladelse dertil. Fra Schiønnings dagbog er det ikke klart, hvorfor eller af hvem kinafareren ikke kunne få lov til at bringe krudtet i land der, men måske afviste man at tage imod krudtet på Nyholm, da det udgjorde en brandfare. Men krudtet kunne heller ikke blive liggende på isen, så Schiønning beordrede folkene på kinafareren til straks at flytte krudtet, for han frygtede, at ilden herfra let ville springe til hans eget skib eller til skibene på Holmen. Men da de blot lod kinafarerens krudt ligge på isen, besluttede Schiønning sig for at kaste det i havet.

De tidlige morgentimer den 28. februar

Magtesløse kunne de fra de andre skibe i havnen blot se til, da stormasten på Den Gode Hensigt faldt kl. 3 om morgenen, og halvanden time senere faldt også skibets forreste mast, fokkemasten. Imens drev det brændende skib stadig tættere og tættere på kinafareren, men med nyt krudt ombord forsøgte man igen herfra at skyde det brændende skib i sæk. Efterhånden syntes skibet dog at støde på grund, så det ikke længere var i drift. Men det brændende skib vedblev at hæve sig i takt med, at ilden slugte mere og mere af skibets tømmerværk, og det derved blev lettere. Man anså det derfor for mindre risikofyldt, når skibet sprang, eftersom så meget af skibet allerede var brændt op, bl.a. dækket og masterne, så den almindelige opfattelse var, at det efterhånden var begrænset, hvor meget materiale eksplosionen kunne slynge ud. Da ilden i løbet af morgenen aftog, antog folk, at krudtet måtte stå under vand, siden det ikke allerede var sprunget. Selv Schiønning begyndte at tro på, at sprængningsfaren var drevet over.

Omkring kl. 9½ om morgenen nåede flammerne endelig frem til krudtet, så hele skibet sprang og gav "et stærkt Knald", så bl.a. et stort jernknæ (jern bøjet som en ret vinkel) fløj hen over Schiønnings fregat. To steder gik der





Danske krigsskibe og en svensk chalup ved Toldboden i København, gouache tilskrevet Gustaf Boberg, 1795. Fra Nordre Toldbod (i dag med Mærskes hovedsæde i ryggen) ser man her ud over Københavns Red. Over kanalen til højre ser man først Flådens Leje omgivet af en havnemole samt Nyholm med sin karakteristiske mastekran og hovedvagt, der begge findes endnu i dag. Det var her fra Toldboden, at folk bevægede sig ud på isen for at se nærmere på de fastfrosne skibe, der lå i nordlig retning ud for Kastellet. Den Kongelige Kobberstiksamling, Statens Museum for Kunst, KKSgb17336.

også ild i kinafareren Prinsesse Sophia Frederikke, men ombord på skibet var man velforberedt, så ilden blev hurtigt slukket. Ingen af de nærliggende skibe eller deres mandskab kom således til skade ved eksplosionen. Dette gav Schiønning straks besked om til Admiralitetet og Holmens chef ved en af sine officerer. Selvom branden havde varet mellem 10 og 11 timer, formåede eksplosionen stadig at udslynge en mængde ting og sager, så der på isen lå "Musketkugler, Søm, Ruller Seildug, Tovværk" og deslige, og noget af det fløj helt ind på land. Eksplosionen var også så voldsom, at isen flere

steder brækkede i mindre flager. På grund af farven på eksplosionen mente Schiønning, at krudtet delvis måtte have stået under vand, da det havde haft et rødtligt skær ved sprængningen. Men alt i alt kunne Schiønning glæde sig over, at eksplosionen ikke var sket timer forinden, mens alt krudtet stadig var tørt og godt indesluttet under dækket og masterne. Selvom skibene og deres besætning (bortset fra de to mænd, der blev fanget af flammerne på dækket af Den Gode Hensigt) gik fri, var det dog ikke en ulykke uden ofre!

Grebet af fatal nysgerrighed

Før ilden nåede det delvist tørre krudt, var en del københavnere gået ud på isen for at se det brændende skib tæt på, hvilket kun var muligt, fordi man ikke havde spærret vejen ud på isen ved Toldboden. Således var det “ikkun de paa Isen, som ikke havde der at bestille, men af nysgerrighed var gaaet dertil”, der blev ramt af eksplosionen. Ved eksplosionen blev mange af de nysgerrige tilskuere kastet omkuld på isen, og det var et “beklageligt Syn” at betragte, at der på isen foruden døde var folk, der havde mistet arme og ben, samt de mange, der måtte krybe hen over isen, eftersom de ikke kunne gå. Isen brød også flere steder ved trykket fra eksplosionen, så nogle af de ivrige tilskuere straks faldt i vandet og druknede, mens andre blev fanget på isflager, der langsomt gav efter eller flød ud af havnen. Fx gav en sådan flage med fem personer efter for vægten nær ved Schiønning's fregat. Det lykkedes at bjærge tre af personerne, mens de to andre, en soldat og en stor dreng, straks sank til bunds, da de havde fyldt deres lommer med jern og andet af værdi, de havde fundet liggende udslynget på isen. Schiønning satte alle sine tre både i vandet for at bjærge de nødstedte. Således blev en del folk bjærget, og de halvdøde, som kom ombord på Bornholm, gav skibslægen et brækmiddel for at få dem til at kaste alt det saltvand op, de havde slugt. De bjærgede folk fik lov til at tørre og varme sig i kabyssen og blev siden sat i land. Op ad formiddagen fik Schiønning i sin kikkert øje på et velklædt fruentimmer fanget på en isflage. Hun var tilsyneladende ramt i hovedet, men Schiønning's folk fik ikke fat på hende – enten fordi isflagen brast, eller fordi hun faldt i havet.

Omkring middag gik Schiønning selv i land, idet man ikke længere kunne se flere nødstedte. Dog videregives det rygte i dagbogen, at folk på isflager skulle være drevet helt til Amager. Schiønning mente, at der måtte være tale

om folk, der fra om eftermiddagen havde bevæget sig ud på den alt for tynde is for at samle sig det gods, der nu tillokkende lå spredt her. Derfor måtte Schiønnings folk igen i aktion om eftermiddagen for at redde folk op af det iskolde hav. Dagen efter, den 29. februar, betragtede Schiønning selv vraget efter Den Gode Hensigt, der var stødt på grund, så bl.a. den forkullede og forbrændte stavn stak op over havoverfladen. Dagbogsnotatet fra denne dag afsluttede Schiønning ved at sammenligne samme dag, hvor der igen var fuld aktivitet i havnen, med, hvordan alting to dage forinden “var trygt og roligt, landeveje paa Isen til Skibene, ingen Sø, ingen raaben og Arbejde, alting stille og dybt i vinterens skiød og herredømme”.

De første reaktioner den 28. og 29. februar

Allerede samme dag, som ulykken skete, udkom den beskedne nyhedstjeneste i hovedstaden med oplysninger om det hændte. I Adresseavisen kunne man således læse følgende om nattens og morgenens hændelser:

I Nat kom Fregatskibet Den gode Hensigt, som skulle afgaae til Ostindien og var indfrossen her paa Rheden, ulykkeligviis i Brand. Ilden kom først i Dag imellem 9 og 10 til Krudtkammeret, hvorved Resten af Skibet sprang i Luften, og adskillige af de omkring paa Isen staaende Personer bleve tildeels farlig beskadigede. Nogle skal være druknede.²²

Den lille passage, der vel mest ligner et nyhedstelegram, formåede at præsentere læseren for det væsentligste i historien. For ud over branden, som hele byen må have kunnet se på nattehimlen, og eksplosionen, der på samme måde må være hørt gennem alle byens gader, hæfter avisen sig ved de tilskadekomne personer, som branden havde lokket ud på isen. De første timer efter ulykken må have været præget af kaos og forskellige livlige rygter, og således er avisen ikke sikker på, om nogle af de nysgerrige tilskuere er druknet.

En så stor ulykke, som ingen i dobbeltmonarkiets hovedstad kunne være uvidende om, fandt også frem til en københavners private optegnelser. For blandt de sirligt indførte notater, der mestendels handler om det daglige arbejde i statsadministrationen samt om venner og bekendtes ve og vel,

tilføjede en af enevældens højtplacerede embedsmænd, Bolle Willum Luxdorph, følgende linjer om ulykken:

*Det Ostindiske Skib, som Fuglede skulle føre, og hvorpaa der i
Dag skulle været Giæste-Bud, geraadede i Brand Klokken 12
i Nat. I Dag, strax efter Prædiken var til Ende, sprang Krud-
Kamret og lemlæstede mange, som af en utroelig Nysgierighed
vare gaaede ud paa Isen at see derpaa.*²³

Luxdorph kendte både kaptajnen, der flere gange er nævnt i dagbogen, og den øvrige Fuglede-slægt personligt, så også Luxdorph kan have været blandt de indbudte til gæstebuddet ombord på skibet denne mandag aften. Som i Adresseavisen var det ikke kun selve eksplosionen, Luxdorph hæftede sig ved, for det, der synes at gøre det største indtryk på den flittige embedsmand, var de mange sønderlemmede personer, der i deres overmod havde bevæget sig ud på isen for at komme det brændende skib nærmere. Til forskel fra Adresseavisen fornemmer man hos Luxdorph også en vis moraliseren, når han skriver, at de mange var gået ud på isen på grund af en utrolig nysgierighed. En sådan moraliseren var han ikke ene om, for som vi skal se, er den også gennemgående i de skillingsviser, der udkom om ulykken.

En tredje beretning om ulykken, der stammer fra dagen efter, den 29. februar, er den engelske gesandts, Morton Eden, indberetning til London.²⁴ I depechen, dateret København den 29. februar 1780, finder man først en indberetning fra gesandten skrevet i kode, men heldigvis er koden siden blevet løst i London, så under rækkerne af tilfældige talkombinationer læser man i dag den engelske tekst. Gesandt Eden beretter først, at landets udenrigsminister, grev Bernstorff, stadig døjer med podagra, hvorfor han først om to uger forventes at genoptage arbejdet i gehejmestatsrådet. Den resterende del af indberetningen er for størstedelen gesandtsens vurdering af en tilnærmelse mellem de to lande. Men i samme depeche ligger der også en anden indberetning, der ikke er skrevet i kode, om hvad der just var sket på reden:

*On Sunday night about eleven
o’Clock a smoke was perceived
issuing through the Decks of the
Gode Hensigt a new East India Ship*

*Søndag aften omkring klokken elleve
blev der bemærket røg, som trængte
op gennem dækket på Den Gode
Hensigt, et nyt Ostindisk skib, der*

frozen in in this Road & destined to sail for the East Indies as soon as the See [sic] would permit. On opening the hatches, the flame burst out with so much violence, that the crew immediately abandoned the Ship, which burnt till the next morning at half past nine when it blew up. A great number of people had incautiously crowded upon the Ice, which giving way by the Shock some were drowned, & several others killed or much hurt by the timbers thrown about by the explosion. It is not as yet known how many have perished, but above twenty have already been found. No plausible conjecture is formed from what this accident proceeded. The loss is computed at 40.000 pound Sterling, the most part ensured.

var frosset fast på reden, og som var bestemt til at sejle til Ostindien, så snart havet tillod det. Da lugerne blev åbnet, slog flammerne så voldsomt op, at besætningen øjeblikkeligt forlod skibet, som brændte indtil næste morgen klokken 9½, hvor det eksploderede. En stor mængde mennesker havde uforsigtigt samlet sig på isen, som gav efter for trykbølgen, hvilket førte til, at nogle druknede, mens flere andre blev dræbt eller alvorligt såret af de tømmerstykker, der blev slynget ud ved eksplosionen. Det vides endnu ikke, hvor mange der er omkommet, men over 20 er allerede fundet. Der er endnu ingen sandsynlig forklaring på, hvordan ulykken er opstået. Tabet anslås til 40.000 pund sterling, hvoraf det meste var forsikret.

Eftersom skibets bagmand var brite, og hele formålet med at bygge skibet var at omgå East India Companys monopol, kunne man formode, at projektet havde haft den britiske gesandts interesse igennem flere år. Men det lader ikke til at være tilfældet, for umiddelbart er skibet hverken før eller siden nævnt i depecherne fra København. Således lader det også til, at skibet i denne depeche først må introduceres til modtagerne i London. Briternes mand i København synes at være godt underrettet om eksplosionen, for tidspunktet for ulykkens begyndelse, at ilden opstod under dæk, samt at mandskabet hurtigt forlod skibet, passer med Schiønnings øjenvidneskildring. Men Eden tilføjer også den interessante detalje, at mandskabet var blevet alarmeret af røg, der steg op gennem dækket, hvilket kan indikere, at ilden havde godt fat, før den blev opdaget.

Men Schiønning var ikke den eneste officer i den danske flåde, der nedfældede sine tanker. For ved siden af Schiønnings udførlige dagbogsbeskrivelse

findes også et andet samtidigt dagbogsnotat, der i modsætning til Schønnings allerede er indgået i litteraturen om Den Gode Hensigts forlis.²⁵ Det drejer sig om den senere admiral Jørgen Balthazar Winterfeldts dagbøger. Dog er dennes optegnelser ikke en egentlig dagbog, hvor man kan følge hans gøren og laden dag for dag.²⁶ Skrivelserne består dels af Winterfeldts tanker om dette og hint (fx har Winterfeldt i dagbogen for 1780 skrevet om folks trang til at følge moden og om tapperhed som en dyd), dels om begivenheder, der har gjort et indtryk på ham, herunder Den Gode Hensigts forlis på reden. Winterfeldt var ikke engageret på nogle af de indefrosne skibe i havnen, og da visse af hans oplysninger står i modsætning til Schønnings øjenvidneskildring, synes i hvert fald nogle af hans oplysninger at stamme fra rygterne i byen eller fra hans kontakter i flåden. Winterfeldt anfører ikke direkte, at han så ulykken, og generelt bibringes man ikke den fornemmelse, at han havde stået på Toldboden eller på isen. Yderligere skriver Winterfeldt selv, at han først nedfældede sit notat den 2. marts.

Overordnet passer Winterfeldts beskrivelse med Schønnings, fx hvad angår placeringen af skibene og tidspunktet for brandens opståen og eksplosionen. Men Winterfeldt har yderligere oplysninger om, hvordan branden blev opdaget. Han mener at vide, at man ombord på Den Gode Hensigt først bemærkede, at noget var galt ombord "igiennem Aabningen ved Spillet". Hvad der præcis alarmerede besætningen, er ikke klart ud fra Winterfeldts ord, men det kunne fx være røg, sådan som den engelske gesandt anfører, eller varme. Da besætningen åbnede agterlugen for at slukke branden, der ulmede under dæk, brød ilden så voldsomt frem, eftersom ilden ved den åbne luge havde fået ilt, at besætningen efter forgæves at have forsøgt at slukke den måtte forlade skibet for at frelse deres liv. Winterfeldt er også underrettet om, at skibene kastede deres krudt over bord med undtagelse af vestindenfareren St. Jan, hvor man dog som nødforanstaltning ifølge Winterfeldt placerede to kanoner, der kunne skyde ned gennem forlugen for at sænke skibet, for at hindre, at ilden herfra spredte sig yderligere. Schønnings forsøg på at hugge et hul i siden på Den Gode Hensigt beskriver Winterfeldt også, og det skulle efter sigende have været skipper Lars Svensen, der ikke havde turdet nærme sig skibet, da han mente, at det kunne springe i luften hvert øjeblik det kunne være. Dog skriver Schønning udtrykkeligt, at det var en af hans egne tømmermænd, der ikke ville udføre opgaven. Ikke nok med at kinafareren hele natten skulle have skudt imod Den Gode Hensigt, så skulle man ifølge



Efter ulykken blev ofrene bragt til Det Kongelige Frederiks Hospital mellem Amaliegade og Bredgade. Man kan kun forestille sig, hvilke kaotiske scener der havde udspillet sig på isen og Toldboden, før de kvæstede personer kom frem til hospitalet, som heldigvis lå i nærheden. Kobberstik fra Erik Pontoppidans 2. bind af Danske Atlas, 1764, oprindeligt stukket i 1761, Det Kongelige Bibliotek.

Winterfeldt også have forsøgt at overtale Kastellet til at beskyde og sænke skibet. Men general von Huth skulle have afvist dette, da der var så mange gløder og gnister i luften, at han var bange for, at ilden ville sprede sig til Kastellet, hvis man åbnede for krudtkamrene på land. I forhold til selve eksplosionen beskriver Winterfeldt, at ingen kunne tro, at skibet kunne springe efter 11 timers brand, for man antog, at krudtet måtte stå under vand på grund af beskydningen fra kinafareren. Igen betones det også af Winterfeldt, at de folk, som af pligt var på skibene, gik fri, mens mange nysgerrige enten blev slået ihjel eller hårdt kvæstet. Eksplosionen skulle ifølge Winterfeldt have været så voldsom, at bl.a. skulle iturevet sejldug, linned og papir ikke blot være fløjet ind på Nyholm, men hele vejen til Sundby og Store Magleby på Amager.

De fire indlagte patienter

Efter eksplosionen var de tilskadekomne det første, man måtte tage sig af. Det eneste egentlige civile hospital i København på denne tid var Det Kongelige Frederiks Hospital, og det var naturligvis hertil, man bragte ofrene. En uge efter ulykken kunne man den 6. marts 1780 læse følgende om de indlagtes tilstand, for det var et fast element i Adresseavisen at bringe en oversigt over antallet af indskrevne på hospitalet. Samtidigt var det skik, at man kunne læse en kort beretning om de ulykker, der lå bag de aktuelle indlæggelser. Om de indlagte patienter, efter Den Gode Hensigt var sprunget i luften, kan man læse således:

Fra det den 28de Februarii paa Rheden opbrændte og sprungne Skib, Den gode Hensigt: En Cabinets-Coureur, en Skibskarl, en Snedkersvend, en Fabriqveurs Søn; alle ilde qvæstede Hoved, Arme, Been, Ryg med v., især de 3de første, som uagtet alle muelige Hielpemidler ere døde.

Ifølge avisen var der således kun fire indlagte patienter, men der har givetvis været flere tilskadekomne, der blev tilset og behandlet på hospitalet, for det fremgår af Schiønnings dagbog, at alle de sårede fra ulykken blev bragt til hospitalet. Deres skæbne er vi forhindret i at følge nærmere, ligesom vi også er afskåret fra at fastlægge, hvor mange der døde ved ulykken, fordi byens kirkebøger ikke afslører nogen dødsfald, der i dagene efter den 28. februar umiddelbart kan sættes i forbindelse med ulykken.²⁷ Det er til gengæld muligt at følge de fire omtalte patienter ganske tæt, da vi har bevaret hospitalets anmeldelsesprotokol, der svarer til en indskrivningsprotokol, samt hospitalets sygeprotokol, dødebog og kirkebog.²⁸

På datoen for ulykken, den 28. februar, kan man i anmeldelsesprotokollen læse, at fire patienter blev indlagt kl. 10, og at ulykken havde fundet sted en halv time tidligere samme formiddag. Den første af de fire indlagte patienter var den 15-årige Jacob Peter Krüger, der beskrives som "Fabriqueur Krügers Søn", og hvis ophold kostede 7 mark om ugen. Faderen, klædefabrikør Jacob Reinhard Krüger, boede ifølge vejviseren for 1780 på den adresse, der i dag svarer til Overgaden Oven Vandet 30. Videre hedder det om sønnen, at han blev "ynkelig qvæstet" ved skibets sprængning. Drengens skæbne, som Adresse-

avisen ikke kunne kende den 6. marts, kan vi følge i sygeprotokollen, hvor der står, at den unge Johan Peter Krüger døde den 15. marts kl. 9 om aftenen af skaderne efter katastrofen. Endelig blev det også noteret i en randbemærkning, at familien selv sørgede for kisten gennem en snedker Lorentzen.

Det næste offer for ulykken, der blev indlagt på hospitalet i Bredgade, var kabinetskurér Johannes Christian Bøde, og det lader til, at der har været en del forvirring om hans navn og erhverv ved indlæggelsen. I anmeldelsesprotokollen er hans navn stavet "Baade", men udstreget og rettet til "Boede". Den samme forvirring synes også at være hændt i forhold til hans erhverv. For først er han betegnet som "Kammer fourer", men dette er også udstreget til fordel for "Kabinets Fourer". Hans ophold kostede 14 mark ugentligt, det dobbelte af opholdet for fabrikantens søn. Men kureren døde den 3. marts kl. 6½ om eftermiddagen, da "hans Bene vare begge knuste". Af Schiønnings dagbog fremgår det dog, at kabinetskuréren mistede begge sine ben ved eksplosionen. Bødes død i en alder af 49 år blev annonceret i Kiøbenhavnske Tidender den 6. marts, og dagen efter blev han begravet fra Garnisonskirken. I sognet blev der ført forskellige kirkebøger alt efter, om hvorvidt man blev begravet uden for Østerport på den nuværende Garnisons Kirkegård, eller om man som Bøde blev begravet ved kirken inden for byens volde. Et andet tegn på, at Bøde var den mest formuende af de indlagte patienter fra ulykken, var, at det er noteret i hospitalets dødebog, at han ikke fik stillet en kiste til rådighed i modsætning til de to andre patienter nedenfor, der blev begravet i en "fattig kiste" fra hospitalet.

Den følgende indskrevne patient var den 24-årige Frederich Kleiner, der ifølge anmeldelsesprotokollen var snedkersvend hos en mester Carl Wilhelm Speer i Sankt Peders Stræde, senere gadenummer 7 i en nu forsvunden ejendom.²⁹ Man kan også læse, at svenden var født i Tyskland, hvilket gør det mindre overraskende, at han var sat i lære hos en mester, der boede i Sankt Peders Stræde, hvor kirken for byens tysktalende indbyggere lå, og som hans mester var tilknyttet. Kleiners ophold på hospitalet kostede 7 mark ugentligt, men han døde allerede den 2. marts kl. 7 om aftenen af "et Slag og hul i Lænden".

Endelig var den sidst indskrevne patient Poul Christian Møller, der beskrives som "Koffardie og Enroulleret Matros uden hyre". Sørullen, en liste over mænd, der kunne udskrives til flåden i tilfælde af krig, viser, at matrosen var født i Nakskov og var blevet indskrevet i rullen som 21-årig den 23. september 1772.³⁰ Sammesteds beskrives ungkarlen som "Velvoxen med



Tegning af galionsfiguren på Den Gode Hensigt, udført af Holmens billedhuggermester, F.C. Wil-
lerup. Han kaldte sin nyklassicistiske figur for Kærlighed til Fædrelandet, hvilket var kendeteg-
nende for den gryende nationalromantik. Figuren forestiller en fuldt udrustet romersk impera-
tor, der støttende sig til sit sværd både bærer en borgerkrone af egetræsblade på hovedet og en i
venstre hånd. M/S Museet for Søfart, SR-nr. 1123:68.

mørk Haar” og “Søe vant”. Eftersom matrosen ikke havde nogen hyre, må han have været blandt de nysgerrige tilskuere til ulykken, der ikke havde noget reelt ærinde så tæt på det brændende skib. I hospitalets protokoller er der ved de øvrige patienter angivet, at de blev behandlet, men om Møller hedder det blot, at han var kvæstet. Han døde da også allerede inden for to døgn efter ulykken den 30. februar kl. 3 om morgenen. Som den eneste af de fire indlagte patienter står der ingen pris ud for Møllers ophold. Til gengæld står det anført, at han er blevet indlagt ved en attest af rodemesteren for det kvarter, hvor han boede, Peder Hals, og af hans husvært, der selv havde været matros, rebslager Hans Jørgen Morthorst. Attesten skulle vise, at matrosen ikke selv kunne betale for det ophold, der viste sig at blive særdeles kortvarigt. Det er også rebslagerens adresse i Nyhavn, der er skrevet ind i kolonnen for familie eller pårørende.³¹

Flådens tilskadekomne

Men det var ikke kun nysgerrige civilister, der kom til skade ved ulykken. I en skrivelse dateret den 2. marts 1780 til Admiralitetet berettede Holmens chef, at han ved parolen havde beordret at efterse, om der enten manglede mandskab eller var nogen sårede blandt Holmens håndværkere som følge af ulykken.³² Således kunne kommandøren i dette brev til Admiralitetet melde om tre tilskadekomne: Den første var Truels Nielsen, der havde brækket sit venstre ben samt fået revet sin højre arm af led.³³ Han kom sig, for i folketællingen fra 1787 arbejdede han stadig som tømmermand på Holmen. Han boede i Haregade 16, var 44 år og havde med sin kone fire hjemmeboende børn.³⁴ Mange år senere i 1803 modtog han Holmens hæderstegn, der i dag kendes som Hæderstegnet for god tjeneste ved Søetaten, for 25 års tjeneste på Holmen (selvom han havde været der siden 1770).³⁵

En anden, der blev såret ved ulykken, var tømmermanden Wilhelm Pedersen, der havde fået skader på benet.³⁶ Han synes heller ikke at have fået varige mén, fordi han også det følgende år arbejdede som tømmer på Holmen, men allerede fra 1783 forsvinder han fra Holmens protokoller.³⁷ Den sidste, der var blevet skadet, var drengen Anders Joensen, som havde fået sit ben slået i stykker af en bolt. Her er der sandsynligvis tale om den samme Anders Joensen, født i 1764, der ifølge folketællingen fra 1787 var blevet tømmermand på Holmen. Han boede da i Timiansgade 13 med kone og en enkelt datter.³⁸



Nogle af de tilskadekomne ved eksplosionen på Den Gode Hensigt var tre arbejdere på Holmen, som til dagligt var klædt i blåt som tømmermanden ovenfor. Således må også disse tre arbejdere være blevet lokket ud på isen af det brændende skib. Krigsmuseet.

Men det er desværre ikke muligt at følge, om disse skadelidte eller andre af Holmens mandskab fik lægelig behandling, da de relevante protokoller fra flådens hospital, Søkvæsthuset, ikke er bevaret.³⁹ Til gengæld kunne kontre-admiral Anthon Nicolaj de Fontenay, der var chef for Søetatens 4. division, den 9. marts 1780 melde Admiralitetet, at ingen af hans folk var døde eller kommet til skade ved ulykken.⁴⁰

En besætning uden hyre og skyld

En anden gruppe, der blev økonomisk ramt af ulykken, og som man let kunne overse, var besætningen ombord, der pludseligt efter ulykken stod uden hyre. I første omgang fik mandskabet allerede den 29. februar udbetalt 3 måneders hyre, hvilket samlet beløb sig til 2.793 rigsdaler.⁴¹ Da de tre måneder var ved at være forløbet, blev besætningens situation drøftet på et møde i kompagniets daglige ledelse den 12. maj 1780.⁴² Af mødeprotokollen fremgår det, at dele af mandskabet, fra kaptajn til skibskok, havde henvendt sig til kompagniet for at få tildelt en understøttelse. På mødet udsatte man sagen til næste session, da bjærgningen og processen i Sørensen endnu ikke var bragt til ende. Ved den sidste begrundelse fornemmer man en vis mistro til mandskabet, og som det vil fremgå herunder, var der nogen, der åbenlyst nærede en sådan mistanke til besætningen på Den Gode Hensigt, at han mente, at besætningen bar ansvaret for branden ombord. Den vel mest nærliggende forklaring på branden var, at mandskabet i den stærke kulde havde villet varme sig på en ild, de havde mistet kontrollen over. Men selv om Sørensen ikke kunne placere et ansvar, og ingen fra besætningen lader til at være blevet straffet af kompagniets interne justits, blev spørgsmålet om understøttelse til mandskabet ikke bragt op på et senere møde i Asiatisk Kompagnis bestyrelse.⁴³

Fra myndighedernes side var man udmærket klar over farerne ved åben ild på de store tjærede træskibe. Bestemmelserne for brandsikkerheden på skibene og i havnen var nedfældet i forordningen af den 18. april 1744, der var blevet indført på grund af den manglende overholdelse af de allerede eksisterende regler af den 15. april 1682, som folk ifølge den nye forordning undskyldte sig med, at de ikke kendte. I den nye forordning fra 1744 fremgår det af paragraf 5, at om dagen var al tobaksrygning og ild til mad eller varme forbudt under en straf af henholdsvis 1 og 4 rigsdaler. Af de sidste 4 rigsdaler måtte angiveren som incitament beholde de 2. På trods af dette incitament skriver Schiønning i sin dagbog, at han og konen drak kaffe på skibet den 28. januar, hvilket måske er meget sigende for den generelle holdning til brugen af ild ombord. Om natten var reglerne derimod mere lempelige, da det på denne tid af døgnet kun var forbudt at tænde ild i det, som forordningen kalder et "Skiberom", hvilket man må forstå således, at myndighederne vidste, at brugen af ild om natten på grund af kulde og sult ikke kunne forbydes fuld-

stændigt, men som en sikkerhedsforanstaltning skulle det foregå på dækket i alles påsyn. Dog faldt straffen hårdere om natten i form af bøder på 10 rigsdaler, og igen her måtte angiveren få udbetalt de 5 rigsdaler. Ifølge både Schønnings og Winterfeldts dagbøger samt den britiske gesandts indberetning tyder det netop på, at nogen i mandskabet ikke havde overholdt denne bestemmelse, da branden opstod under dæk i de sene og kolde nattetimer. Som det også ofte hænder i dag efter ulykker, blev reglerne for brandsikkerheden både på skibene og i havnen efter forliset skærpet. Det skete med plakaten af den 14. august 1780, således at skibene i fredstid kun måtte have krudt ombord inden for Kastelspynten svarende til to skud på hver kanon.⁴⁴

Schønning og hans folk efter ulykken

Allerede dagen efter, den 29. februar, var Schønning hos Admiralitetet for at aflægge rapport om nattens hændelser. Det kan i den forbindelse undre, at ingen i Admiralitetet tilsyneladende roste Schønning for hans indsats i løbet af natten. Omvendt lader det heller ikke til, at de af Schønnings folk, der flygtede fra deres poster på fregatten Bornholm, blev straffet.⁴⁵ I søetaten syntes man mest interesseret i at vide, om Schønning kunne afsejle 10-12 dage senere, da man på det tidspunkt forventede, at isen var tøet så meget, at søvejen ud af havnen igen var farbar. Det kunne Schønning, for hans fregat havde ikke lidt overlast i løbet af natten, så allerede den 3. marts blev der leveret nyt krudt til Schønnings fregat.

Efter to ugers forberedelse kunne Schønning endelig, søndag den 12. marts, lette anker ombord på fregatten Bornholm, som vestindiefarerer St. Jan og kinafarerer Prinsesse Sophia Frederikke gjorde følgeskab. Det krævede dog lidt snilde at komme ud af havnen, for det sørgelige vrage lå i vejen. Med rette kunne man have opfattet ulykken som et ondt varsel for togtet, som man nu begav sig ud på. For ligesom Den Gode Hensigt skulle kinafarerer også ud på sin jomfrurejse, men dér stopper sammenligningen desværre ikke, for også dette skib brød i brand samme år – denne gang på reden ud for Canton – og sprang i luften, da ilden nåede skibets krudtkammer. Det gik ikke meget bedre for Schønning, der efter sin hjemkomst i 1781 blev dømt af Generalkrigsretten for, hvad der bedst kan betegnes som pligtforsømmelse. På konvojsejlads i Caribien havde Schønning på grund af overmagten ikke taget



Portræt fra 1762 af kaptajn Schiønning udført af Johan Hörner. Selvom Schiønning handlede ansvarligt og modigt natten mellem den 27. og 28. februar 1780, lader det ikke til, at han modtog nogen særlig anerkendelse herfor. Togtet, som han skulle ud på samme forår ombord på Bornholm, skulle vise sig at være hans sidste, for ved hjemkomsten blev han arresteret og siden "kasseret" af Søretten. Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg, inv.nr. A320.

kampen op imod, hvad han troede var tre britiske orlogsfartøjer, hvilket siden viste sig blot at være kapere. I stedet havde Schiønning strakt våben og, hvilket man i København fandt særligt kritisabelt, strøget flaget og vimplen.

Den offentlige sorg

En så voldsom oplevelse, som alle københavnere havde oplevet i et eller andet omfang, kaldte naturligvis på, at nogen satte ord på den sorg og forfærdelse, ulykken havde bragt over byen. Det skete ved en række små pamfletter i form af skillingstryk, hvoraf mindst syv er bevaret til i dag.⁴⁶ En af disse viser kan læses i sin helhed på siderne 68 og 69, og et godt eksempel på indholdet af disse flyveskrifter er titlen på den pamflet, der hedder:

*Kort men tilforladelig Relation om den ulykkelige Tildragelse af
27de Febr. 1780. med det Ostindiske Compagnie-Skib den gode
Hensigt kaldet som ved en ulykkelig Ildebrand paa Kiøbenhavns
Rhed ganske opbrændte samt den derved foraarsagede Skade.*

Således kunne ingen være i tvivl om indholdet, selvom kompagniet retteligt hed Asiatisk Kompagni og ikke Det Ostindiske Kompagni, der var blevet nedlagt i 1729. Men det har man i samtiden ikke hængt sig i.

Seks af pamfletterne er såkaldte nyhedsviser, der på vers beretter om den begrædelige ulykke, eftersom ulykker dengang som nu sælger godt. Nogle af viserne har hovedvægten på beskrivelsen af selve katastrofen, mens andre alene fokuserer på tilskuerne. Men de er grundlæggende skåret over den samme læst med mere eller mindre poetisk sans, fordi visernes aktualitet blev vægtet højere end deres litterære kvalitet. Samtidigt kan man observere, at viserne også fungerer som moralske lærestykker, da man i alle viserne finder en misbilligelse af de mange mennesker, der havde bevæget sig ud på isen. I en af skillingsviserne om ulykken tales der direkte til denne nysgerrige flok således:

*Nysgierrige Mængde! Hvor iler du hen?
Hvad har du paa isen at gjøre?
Krudt er i Fregatten, og Ild er i den.
Vil du da Advarsel ey høre?
De vende ey om.
Ney, flere der kom.
Hvad Skade vil det med sig føre?⁴⁷*

Efter den moralske tiltale til tilskuerne beskrives det i visen, hvordan nogle af tilskuerne kan nøjes med at gå forskrækket hjem, mens andre, der har mistet arme og ben, bæres til hospitalet. Endelig slutter denne og flere af viserne med at takke Gud for, at han kun lod dette ene skib eksplodere.

Den sidste af de syv pamfletter er ikke skrevet på vers, men er i prosaform en kort beskrivelse af ulykken, og den skiller sig også ud fra de øvrige småtryk ved sit indhold. Den skriftlige beretning eller i tidens sprog "relation", hvis titel er gengivet ovenfor, er uden forfatterangivelse og trykkeår. Skribenten synes som minimum at have læst Adresseavisen fra den 6. marts, for i beretningen

omtales de fire indlagte patienter på Frederiks Hospital, og man kan om dem læse, at kabinetskurér Bøde, der nu var død, havde mistet det ene ben, mens fabrikantens søn stadig var i live. Da sønnen døde som den sidste af de fire indlagte patienter den 15. marts, må relationen derfor senest være skrevet omkring denne dato, men efter den 3. marts, hvor Bøde døde.

I relationen konstaterer forfatteren først, at menneskelivet ikke blot er underkastet de farer, der kommer fra mennesket selv som følge af syndefaldet, men også de udefrakommende fjender, der “i et Øyeblik gjør Ende paa vor Vandring”. For uagtet hvilke goder, alle naturens elementer tilbyder mennesket, udbreder de skræk og rædsel, “naar Naturens Herre byder dem at træde ud af deres Skranker”. Herpå oplistes en række naturkatastrofer, der alle så hurtigt kan ødelægge et menneskes liv og lykke. I sagens natur lægger forfatteren særligt vægt på de brande, der løbende plagede København, og han fremhæver, at mange af byens borgere stadig har “Krudttornets Opflyvelse” i frisk erindring. I marts 1779 var et krudttårn ved Rosenkrantz’ Bastion ved Østerport sprunget i luften og havde skadet og dræbt et stort antal personer og forvoldt anelig materiel skade.⁴⁸ Men ved at læse relationen forstår man også, at det ikke var en sjældenhed i samtiden, at byens befolkning oplevede brande, for pamfletskriveren omtaler dels nedbrændingen af Gryn-, Stampe- og Kaabermøllen, hvilket både var til ulykke for ejerne og det almene vel, dels de mange mindre brande, det var lykkedes at slukke i tide. Til slut i relationen takker skribenten Gud for at have holdt sin beskyttende hånd over de øvrige skibe samt byen og beder for alle de skadelidtes og, måske lidt overraskende, for kompagniets fremgang.

Selve beskrivelsen af, hvordan Den Gode Hensigt blev ødelagt, flugter med, hvordan det er beskrevet i andre kilder. Men til forskel for Schiønnings dagbog, hvor han af naturlige årsager indtager hovedrollen, er det i relationen kaptajnen på kinafareren Prinsesse Sophia Frederikke, kaptajn Mouritz With, der forsøger at skyde det brændende skib i sænk og advare folkene på isen om sprængningsfaren.⁴⁹ Dog finder man en meget interessant oplysning i relationen, der kan forklare et tilsyneladende hul i Schiønnings udførlige beretning, for Schiønning beskriver ikke, hvordan kaptajnen på Den Gode Hensigt forholdt sig, da ulykken skete. I relationen kan man læse, at kaptajn Fuglede ikke var til stede på skibet på grund af sygdom.⁵⁰ Således kan man overveje, hvis oplysningen er rigtig, om kaptajnens fravær kan forklare, hvorfor mandskabet ikke holdt hovedet koldt og hurtigt slukkede ilden, før den kom ud af kontrol.

**Sørge-Sang over Dem, som ved at beskue Ostindiefarens Brand,
bleve qvæstede og dræbte, da dens Vrag ved Kruddtets Antændelse
sprang i Luften den 28 Febr. 1780.**

Synges som: Hvo ikkun lader Herren raade.

O! I, som steeg af Eders Senge
Med sunde Lemmer, for at see
Et Sørgepil, og Eder trænge
Saa blinde ud blant Farerne,
O! havde I et Øieblik
Betænket dette, før I gik.

I gaaer, og Dødens bistre Øie,
Fortærende, ei skrække kan,
Ei troeløs Iis kan Lysten bøie,
I gaaer, og skyer ei Ild og Vand.
To Elementer er oprørt,
Men Lysten haver Jer forført.

Et rædsomt Syn! et Vrag i Lue,
Som nyelig prangte paa sin Kiøl,
Det vil I end'lig ud at skue,
Endskiønt I hører Dødens Brøl,
Som tordner ud med Skud og Brag,
For at nedsænke brændte Vrag.

End slumrer Døden inden Borde,
Grumt mellem Kruddt-Foustagier;
Men om han vaagner - - o hvor torde
Hans Tordenslag vel komme nær;
Snart tænder han sin Lunte an,
O skynder Eder dog i Land.

Men ach! ei Varsler overtaler
De Flokke, som paa Iisen staaer,
Skønt Døden sit Minut forhaler,
Hans Trudsler de ei frygter for,
Nu med en bister Mine seer
Han Krudtet, tænder det, og leer.

Ja strækfuld Blik! hvo kan beskrive
Det Sørgesyn paa brudte Iis,
Her Qvæste laae endnu i Live,
Hist Flokke sank med Livs Forliis;
Fløi Arm' og Been fra nogle af,
Saa sank endeel i Havets Grav.

O al for rædsom Sørge-Scene!
Bedrøvelige Øieblik!
Hvi kunde Frygten ei formeene,
At Skibets Brand den Ende fik;
Men ach, hvad hielper Graad og Skrig,
Det Skuespil var ynkelig.

Saa veed vi ei, hvad os kan hende
Fra Morgenens, som vi opstaae,
Og indtil Aftensmørkets Ende,
Om vi skal ligge eller gaae,
Om vi i Livets Blomster-Sal
Skal vandre, eller Dødens Dal.

O! lær os Livet at betragte,
Vor Fader, som i Himlen boer,
Lad os paa Tiden nøie agte,
Paa Evighed vort Vel beroer;
Ei sikre kan vi være her,
Det lærer Dagens Hendelser.

Den udenlandske presse

Det var ikke kun de lokale københavnere, som katastrofen optog, for en ulykke som denne tiltrak sig også udlandets opmærksomhed.⁵¹ Den fransk-sprogede avis La Gazette kunne den 24. marts 1780 bringe nyheden fra København med et 'nyhedstelegram' dateret den 29. februar. Avisen beretter her om skibet La Bonne-Intention, der just skulle drage imod Tranquebar, men forhindredes af det tilfrosne hav. Skibet brød i brand mellem kl. 11 og 12 den 27. februar og sprang i luften omkring kl. 9½ dagen efter, da ilden antændte krudtet til de 36 kanoner ombord. Adskillige døde ved ulykken, men eftersom en del også var druknet, var det endnu uklart, hvor mange der var omkommet. Det anslås i artiklen, at 20 personer var blevet såret. Avisens informant eller reporter, om man vil, vidste også besked om, at skibet var nybygget på kongens regning, og anslog det samlede tab til 300.000 rigsdaler. En lidt længere udgave af nyheden bragtes i Mercure de France den 1. april 1780 og i Gazette du Commerce den 11. april 1780. Den eneste væsentlige tilføjelse til den oprindelige artikel var, at det nu oplystes, at 10 personer var blev indlagt efter ulykken.

Også på de britiske øer var der interesse for sagen. Fx kunne Caledonian Mercury den 22. marts 1780 bringe en rapport om ulykken, dateret Helsingør den 29. februar. Nyheden er faktisk så stor, at den bringes to gange på avisens forside i næsten enslydende udgaver. I den skotske avis kaldes skibet for The Good Intent og kaptajnen, der skulle styre skibet til Tranquebar for Foug-lede. Avisen beretter, at ilden begyndte omkring midnat og brændte, indtil den nåede krudtkammeret kl. 10 dagen efter. De øvrige skibe, der beskrives som en kinafarer, en fregat og et andet skib, led ingen skade. Dog forbigås den væsentlige detalje i artiklerne, at skibene var frosset fast i havnen. Ved siden af de mange døde og sårede, skulle tabet ifølge avisen beløbe sig til 80.000 pund.⁵²

Vraget efter Den Gode Hensigt

Da man i 1978 var i gang med at anlægge en kloakledning ned langs Øresundskysten mod det nye rensningsanlæg på Lynetten stødte man på et vrag på 3 meters dybde ud for den nuværende Lille Strandvej i Hellerup nord for



Sådan så det ud på Tuborg Havn, da man bjærgede tømmer fra det vrage, man havde fundet i 1978 lidt nord for havnen – ud for Lille Strandvej. Dengang mente man, at det på grund af dimensionerne var vraget fra Den Gode Hensigt, man havde fundet, men dendrokrologiske analyser af træet har siden vist, at tømmeret ikke kan stamme herfra. Nu menes det, at vraget i sin tid blev flyttet til Jydedybet, der lå, hvor Frihavnen senere blev anlagt. Foto Vikingskibsmuseet jf. note 53.

Tuborg Havn. Ved at hente dele af vraget op identificerede man det alene ud fra dimensionerne på det bjærgede tømmer, og man mente således, at det var vraget fra Den Gode Hensigt, man havde fundet.⁵³ Nyere undersøgelser tyder dog på, at dette ikke er korrekt. Teknomom Jens Schou Hansen har i forbindelse med en kommende udgivelse om tabte engelske, svenske og danske orlogsskibe ved søslag eller forlis i perioden 1801 og 1807-1814 godtgjort ud fra arkivstudier, at vraget af Den Gode Hensigt blev ført til Jydedybet, der lå nord for Kastellet, hvor Københavns Frihavn nu ligger.⁵⁴ Vraget af Den Gode Hensigt lå nemlig i vejen for skibstrafikken på reden, men en løsning trak ud, da man skulle have bjerget alt af værdi først. Problemet cirkulerede mellem forskellige myndigheder, indtil Holmens chef tog affære, så vraget, der ikke kunne bjærges i sin helhed, i juni 1782 blev flyttet til Jydedybet. Yderligere har nye dendrokrologiske analyser vist, at det træ, man

opfiskede i 1978, er fældet mellem 1685 og 1700, hvilket med observationen af visse mærker i tømmeret sandsynliggør, at der er tale om genbrugstømmer. Schou Hansen foreslår derfor, at det fundne vrage er Mandigheden, der sank i forbindelse med Slaget på Reden.

Det økonomiske efterspil

Ulykken var ikke blot et tab af menneskeliv. At miste både skib og last var også et anseeligt økonomisk tab, hvilket man får en god fornemmelse af, når Schiønning i sin dagbog skriver:

Dette var Enden paa dette nye og meget smukke Skib, hvor alting var kostbart, smukt og af ny Indretning, hvis Ladning var vurderet for 3½ Tønde Guld, den rigeste Ladning som mullig endnu var gaaet fra Dannemark [...]

Overskattedirektionen var heller ikke sen til at handle, for allerede den 1. marts afgik der breve fra direktionen til Asiatisk Kompagni og til Robert Holford med den samme indledning: "Den ulykkelige Tildragelse med Ostindie fahrer Skibet den gode Hensigt".⁵⁵ Videre i brevet til kompagniet krævede man straks forsikringssummen på 100.000 rigsdaler udbetalt, og af Holford ville man vide, om ikke blot nogen af de varer, som han havde købt for det lån på 30.000 rigsdaler, direktionen havde ydet ham, stadig var på land. Holfords svar var negativt, og da han ikke hæftede personligt for gælden, var pengene tabt. Således blev den store taber i det langstrakte økonomiske efterspil Asiatisk Kompagni, der bl.a. i april 1781 måtte udbetale forsikringssummen for Den Gode Hensigt til Overskattedirektionen i form af en obligation. Hertil viser opgørelsen over lastens værdi, der mestendels var på kompagniets regning og bl.a. bestod af kobber, ankre, geværer og kanoner, at der var varer for 112.300 rigsdaler.⁵⁶

En af måderne for kompagniet at mindske det økonomiske tab på, i hvert fald en smule, var at holde auktion over alt det gods, som enten lå på isen eller kunne bjærges fra vraget. Det sidste krævede både folk samt de rette redskaber og maskiner, hvilket Holmen den 6. marts fik ordre fra kongen om at stille til rådighed for kompagniet.⁵⁷ Yderligere skulle Holmen også

sikre dag- og nattevagter ved vraget – vel for at hindre at nogen begyndte at bjærge for kompagniet.

Allerede den 19. maj kl. 10 blev den første auktion afholdt over “eendeel til dato bierget af det forulykkede og opbrændte Skib” ifølge Adresseavisen den 5., 8. og 10. maj 1780. I samme annonce blev læserne også gjort opmærksom på, at varerne var “forbrændt, istykkerslagen og beskadiget”. Auktionerne fortsatte henover sommeren og ind i efteråret, for flere gange kunne man i oktober og november 1780 læse i Adresseavisen, at det var i Asiatisk Kompagnis hovedsæde på Christianshavn torsdag den 2. og 9. november, at en offentlig auktion ville finde sted på slaget 10.⁵⁸ Her kunne man ifølge avisen skaffe sig følgende bjærget gods:

Endeel Svingebasser, Seylduger, engelsk Øl paa Fustager, Staal i Stænger, Tønder med Bæg og Tiære, Flinter, Musquedonnere [: musketter], endeel engelsk Jern Lodder, Sabel=Klinger, Ædike, Tougverier, smaa Skibs-Ankere, endeel Bouteiller, rød og hvid fransk Viin med videre [...]

Man oplystes ligeledes af avisen om, at man to dage forinden kunne få udleveret et trykt katalog over alle herlighederne og komme til eftersyn. Senere kunne man i samme avis under sektionen “Meubler og Effecter” læse, at der den 13. november kl. 9 igen ville blive holdt en ny offentlig auktion i Asiatisk Kompagnis “Forsamlings Sal”.⁵⁹ På auktionen kunne de højstbydende erhverve sig følgende:

Opfisket Guld og Sølv i Arbeyde, Ringe, ægte Perler, Guld= og Sølvmynter, saa og noget sammensmeltet Sølv, og et støbt Jern Skrin med videre, hvilket forevises Liebhaberne til Eftersyn af Mægler Jürgensen, hvor og Catalogi derover faaes.

Fra kompagniet side var man naturligvis opmærksom på, at folk selv ville beholde, hvad de kunne finde efter skibet. For selvom Schiønnings folk samlede og bjærgede, hvad de kunne, bl.a. det jernknæ, der var suset hen over deres hoveder, og indleverede det til Asiatisk Kompagni dagen efter ulykken, må der have ligget en del mere gods tilbage i havnen. Derfor kom der allerede den 10. og igen den 13. marts 1780 i Adresseavisen under sektionen

N. Roulle

*For den i Asiatisk Kompagnis Bredtager Mand, paa det skib
Den gode Hensigt Leds, Destineret til
for Ostindien d. 1780.*

No.	NB.	Springer	Arpaa	Maa	3de
		Aranceul	inden	Gage	unders
	Ger paa Reeden	King	3/4	Aranceul	Gage
		Idr	Idr	Idr	Idr
1	Kapitain Poulp Christian Suplede	3500		24	72
2	Vær Løjtnant Mad. Møller	1500	750	16	48
3	Løjtnant Peter Langer Kølleberg	500	500	12	36

I Asiatisk Kompagnis mandskabsrulle blev det lakonisk indført: "NB. Skibet Brændte op her paa Reeden" efter ulykken, se note 15. Hvilke værdier, der herved blev ødelagt, kan man få en idé om gennem den adskillige sider lange "Fortegnelse paa Inventarii, Equiperings og Udreednings Sortementerne som er medgivet Ostindie-fahrer den gode Hensigt", for her finder man inventarlistere for skibets kaptajn, styrmand, præst, kirurg, bådsmand, konstabl, tømmersmand, proviantforvalter, bødker, sejlmager, smed og kok samt chalupequipage til en samlet pris af 5.307 rigsdaler 38 mark, se note 9. Fotografi: Mikkel Kølkaer.

"Bekjendtgørelse" besked fra kompagniet: Hvis man fandt eller bjærgede redskaber eller gods fra skibet, skulle man straks indlevere det til mægler Jürgensen. Denne ville til gengæld udbetale en "billig Finde- eller Biergeløn", men hvis man derimod skjulte noget fra skibet, måtte man tåle at blive

anmeldt af kompagniet. At en sådan bekendtgørelse således måtte indrykkes af kompagniet, tyder på, at den særligt udkommanderede vagt fra Holmen var ophørt eller ikke havde afskrækket folk fra selv at bjærge fra det ødelagte skib.

En anden og mere nidkær måde at skaffe sig i den store sammenhæng selv et lille beløb tilbage på var at anmode om tilbagebetaling for det algierske søpas, som Den Gode Hensigt var blevet udrustet med. På det tidspunkt var det almindelig praksis, at skibe, der skulle på oversøiske togter, også erhvervede sig et algiersk søpas, så kaptajnen med det i hånden kunne bevise, at han var beskyttet af den fredsaftale, som den danske konge havde indgået med herskeren i Algier.⁶⁰ Ifølge forordningen om algierske søpas skulle passet efter endt togt inden for otte dage afleveres tilbage til øvrigheden.⁶¹ Men i dette tilfælde, eftersom skibet var brændt på reden og derfor ikke kunne drage nytte af passet, tog kompagniet sig den frihed i et brev dateret den 8. maj 1780 at anmode om, at prisen for søpasset måtte blive betalt tilbage til kompagniets kasse.⁶² Det positive svar fra General-Landets Økonomi- og Kommercekollegium om at ville tilbagebetale de 50 rigsdaler kom den 26. maj. Men først den 18. januar 1781 kunne kompagniets kasserer, Jakob Holm, kvittere for at have modtaget pengene. Af kompagniets regnskaber, hvor beløbet omhyggeligt er bogført, kan man ligeledes læse, at halvdelen af summen for det ubrugte søpas var betalt af Holford, som herved fik sine 25 rigsdaler tilbage.⁶³

En småinvenstor på Falster beklager sig

Men det var ikke kun i hovedstaden, at folk lagde mærke til ulykken. I Nykøbing F. sad den aldrende apoteker Claus Seidelin, der var født i 1702, og nedskrev sin levnedsbetænelser i 1780. Som noget af det allersidste i sin beretning, før de afsluttende bemærkninger, nævner Seidelin, at der er sket flere store ulykker inden for de sidste par år i København. Han nævner først, at i 1779 sprang et krudttårn i luften og en grynemølle nedbrændte, to ulykker som er omtalt ovenfor, og slutter med at omtale Den Gode Hensigts skæbne på en sådan måde, at man får fornemmelsen af, at ulykken er sket for nyligen. Modsat nævner Seidelin ikke, at kinafarereren Prinsesse Sophia Frederikke er sprunget i luften, hvilket det gjorde i december 1780. Det ville han nok have

gjort, hvis han havde vidst det, for han havde mere end almindelig interesse for Asiatisk Kompagnis skibe. Apotekeren beretter således om ulykken på reden:

Nu igien i dette begyndte Aar 1780 er og et stort Ostindisk Skib, Dend gode Hensigt kaldet, som med Cargaison og alt laae færdig paa Rheden at gaae til Indien, blevet ved Skiødesløshed anstucket og opbrændt, og da der gick Ild i Krut Cammer splittet ad, hvorved en deel af Tilskuerne paa Isen, hvorudi Skibet var indfrosset, mistede Livet, og Skaden kand vel regnes paa 3 à 4 Tønder Guld, der og vil strecke sig til mig for dend liden deel ieg haver i Compagniet. Gud afvende dog fremdeles i Naade flere saadanne ulykkelige Hændelser fra os!⁶⁴

Her er det ikke beskrivelsen af ulykken, der er interessant, for sandsynligvis har Seidelin kun kendt til ulykken gennem avisomtaler eller mundtlige beretninger, så påstanden om, at ulykken skulle være sket på grund af skødesløshed, må være Seidelins egen eller hans kildes forklaring på, hvorfor branden opstod. Til gengæld viser Seidelins ord, at ulykken ikke kun ramte de store kapitalstærke hovedaktionærer i Asiatisk Kompagni, men også en lille småinvestor som apotekeren fra Falster. Sådan blev det i hvert fald oplevet! Dog kunne apotekeren stadig nyde sit aktieudbytte, for i kraft af sine tre aktier i kompagniet fik han både i 1779 og 1780 udbetalt 150 rigsdaler.⁶⁵ Seidelin havde i en længere årrække ejet disse aktier, og efter eget udsagn havde han oprindeligt erhvervet sig dem for 500 rigsdaler stykket, men nu i 1780 lød værdien for aktierne på 800 rigsdaler stykket.⁶⁶ Som han selv bemærker, havde aktierne givet et bedre udbytte end “dend ordinaire Rente”, men han gruede alligevel for det fremtidige udbytte, for det hele afhang af, om kompagniets togter var vellykkede.

Apoteker Claus Seidelin ejede i 1780 tre aktier i Asiatisk Kompagni hver af en værdi på 800 rigsdaler. Hans aktier har givetvis lignet denne ubrugte aktie fra kompagniet, der er udstedt efter 1792, se note 65. Ifølge ordlyden har indehaveren ret til at få del i kompagniets udbytte, og hvis aktiebrevet skiftede hænder, skulle det meldes til kompagniets bogholder. Den samlede afgift på en sådan overdragelse var på 2 rigsdaler, hvoraf 1 rigsdaler gik i kompaniets fattigkasse og -bøsse. Fotografi: Mikkel Kølkær.



underskrevne Directeurer
for det Kongelige Ostroijende Danske
Asiatiske Compagnie giøre hermed vitterligt at

er Interessent i bemeldte Compagnies Fond for een Actie, som
er en Fire Tusinde Aatte Hundrede Deel i bemeldte Compagnie
og udgjør 500 Rdlr skriver Fem Hundrede Rigsdaler Dansk
Courant. Thi erkendes bemeldte

eller hvem dette Actiebrev med Rette ihændehaaver, for en
Interressent udi bemeldte det Kongelige Ostroijerede Danske
Asiatiske Compagnie og skal være dedagtig pro Raata af
saadan Capital udi bemeldte Compagnies Midler og Effecter,
inden og uden Europa, havende og tilkommende, saavelsom og
udi alle bemeldte Compagnie ved den Kongelige alternaadigste
Ostroij af 21 Marts 1702 forundte Friheder, Benoudninger
og Herligheder, samt de deraf ved den Allerhøjests Bjskund
flydende Fordeele, alle efter dette Compagnies Conventions Indhold.

Men naar

Sølger eller afflaaver dette Actiebrev gives det sinis Compagniets
Begholder skriftlig tilkiende, som noterr saadan Forandring, og
indfører den Kjøbendes Navn i Compagniets Bøger saavelsom
i Listen over Compagniets Interessentere, for hvilken Transport
den Kjøbende betaler til Compagniets Begholder af hver Actie
1 Rdlr, samt til Compagniets Fattig Casse 1 Rdlr, og ligesaameget
til sammes Fattig Bøsse. Kjøbenhavn den 17

Regt. Telle

Holfords sidste tid i Danmark

I modsætning til skibet, der led så krank en skæbne, og Asiatisk Kompagni, som måtte betale den største del af regningen efter ulykken, kom initiativets idémand, Robert Holford, ud af hele affæren med skindet på næsen. Som resten af byen må han være blevet vækket om natten af de paniske brandråb, der lød gennem Københavns gader, og nødsquddene fra det brændende skib. Man kan kun spekulere på, hvad han følte den nat. Var det forfærdelsen eller mismodet, der greb ham, da han indså, at det skib, som han i tre år havde arbejdet så hårdt på at sætte i søen, stod i lys lue? Skønt Holford ikke selv tabte store penge på ulykken, kostede det ham forgæves tid og kræfter, og udsigten til den store profit, han skulle have del i, når skibet lastet med eksotiske varer vendte tilbage til København, gik også op i røg og flammer denne kolde februar nat.

Vi kan nærme os et svar på, hvad Holford mente om ulykken ved de to egenhændige breve fra ham, der er bevaret i Overskattedirektionens arkiv i tiden efter ulykken.⁶⁷ I det første brev, dateret den 6. marts 1780, er emnet primært det økonomiske efterspil, men Holford omtaler indledningsvis ulykken som “the unhappy Adventure Intended by the Den Gode Hensigt”. Tonen i brevet er formel og høflig, og således er det vanskeligt ud fra brevet at bestemme Holfords sindsstemning. Men hvis stilen afslører noget om ham, synes han nærmere at være fuld af virkelyst og beredt til at udkæmpe nye slag. I brevet godtgør han, at selvom han ikke selv hæfter for nogen gæld i skibet i Danmark, så har han investeret venners betroede midler i togtet, i alt 19.896 rigsdaler, samt at det skete for at rette op på de mange skuffelser og begrædeligheder, Holford havde lidt i Danmark, og som han mente var alt for velkendte til at blive gentaget i brevet. Med skuffelser og begrædeligheder må Holford henvise til skibets langtrukne byggeproces, men hvor dybt følelserne stak, er det i dag vanskeligt at afgøre. I den anden del af brevet lover Holford at følge behandlingen af sagen tæt i Sørensen, og han har allerede erfaret, at afhøringerne ville ske under ed. Men inden rettens afhøringer fremlægger Holford dog gerne sine egne teorier for direktionen: Det kan enten være mandskabets ondskabsfuldhed eller dovenskab, der har ført til ulykken, og han håber, at gerningsmændene idømmes en passende straf for at undgå, at noget lignende gentager sig.

I det andet brev fra britten dateret den 1. maj 1780 kan man læse, at Holford ikke i den mellemliggende periode har korresponderet med direktionen,

da han indtil for et par dage siden har været travlt optaget af at følge den retslige undersøgelse i Søretten af brandens opståen. Sagen er nu afsluttet uden noget resultat, og Holford erkender i brevet, at der ikke kom meget nyt frem i løbet af sagen. Det er dog vanskeligt at forestille sig, hvordan Holford i praksis har fulgt sagen i retten, hvor man har talt dansk. Vi ved, at han i hvert fald ikke talte dansk i efteråret 1779, eftersom han planlagde at lære sig selv dansk på den lange tur til Ostindien.⁶⁸ Modsat var engelsk langt fra det mest almindelige fremmedsprog i slutningen af 1700-tallet, og det var fx et problem for bestyrelsen i Asiatisk Kompagni, at alle Holfords egenhændige breve var på engelsk, hvorfor det står anført i bestyrelsens protokol, at britens breve var blevet oversat af kompagniets bogholder, hvilket vi i dag ville kalde en administrerende direktør, Christophe Battier.⁶⁹

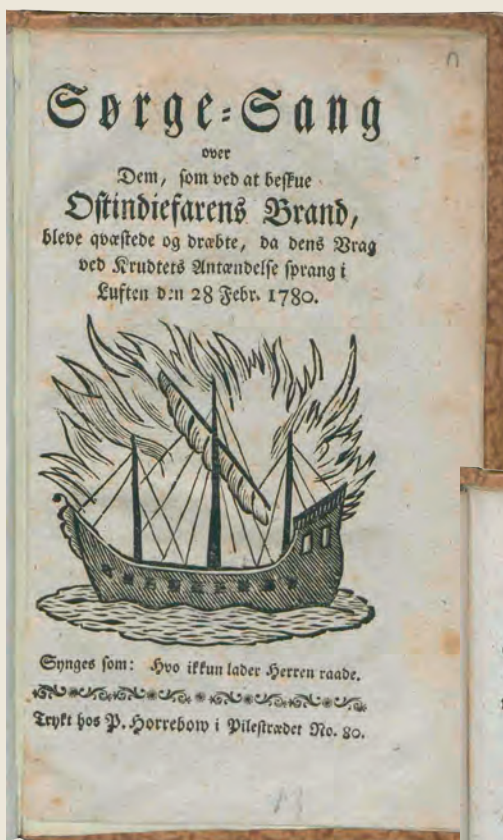
Men da sagen i Sørettens arkiv kun er bevaret yderst nødtørftigt, fx finder man i arkivet afhøringslister, men ingen afhøringer eller dom, må vi på trods af den sproglige barriere ty til Holfords brev, hvor han giver sin egen forklaring på ulykken.⁷⁰ Holford mener, at hans formodninger er blevet yderligere bekræftet af oplysningerne, der kom frem under processen i Søretten, for han anser ulykken for at være af en yderst ekstraordinær karakter, og at der er god grund til at mene, at branden ikke var en tilfældighed. I brevet beskriver Holford desværre ikke nærmere, hvorfor han har fattet denne mistanke, kun at der i løbet af sagen er kommet nødvendige informationer frem. Videre beskriver Holford, at han vil overlade sine bemærkninger til sagen til sine advokater, som siden, når vragets værdier er blevet bjærget, og forsikringen er blevet udbetalt, skal videresende disse bemærkninger til direktionen.⁷¹ Det er desværre uklart, hvorfor Holford ikke straks fremlægger sine bemærkninger, og hans motiv til først senere at give direktionen klar besked er ikke umiddelbart forståeligt. Mest beklageligt er det dog, at det ikke er lykkedes at finde Holfords bemærkninger, hvis de nogensinde blev nedskrevet eller siden sendt til Overskattedirektionen.

Til gengæld forklarer Holford i samme brev Overskattedirektionen pædagogisk, at eftersom der i alle lande findes både gode og dårlige mennesker, må det ikke overraske direktionen, at nogen har sat ild til skibet ved at placere brændbart materiale ombord. Man kan overveje, om Holford fremmer denne idé om sabotage for at placere ansvaret for ulykken hos mandskabet og dermed hos kompagniet, der havde hyret mandskabet, eller om det er løse rygter og gisninger, som Holford har fæstnet sin lid til. For der er ingen tvivl

om, at rygterne efter ulykken er løbet stærkt igennem byen, og fx nævnes arrestationen af nogle personer i den omtalte relation som et rygte, der dog sammesteds afvises. Ligeledes beskriver kaptajn Winterfeldt i sin beretning fra den 2. marts, at ingen på det tidspunkt kendte årsagen til ilden, men at den var opstået et sted på skibet, hvor ingen fra besætningen havde været i tre dage. Dette afholdt dog ikke folk fra at gætte "snart paa et, snart paa et andet riimeligt og uriimeligt" i forhold til, hvordan ilden var opstået.

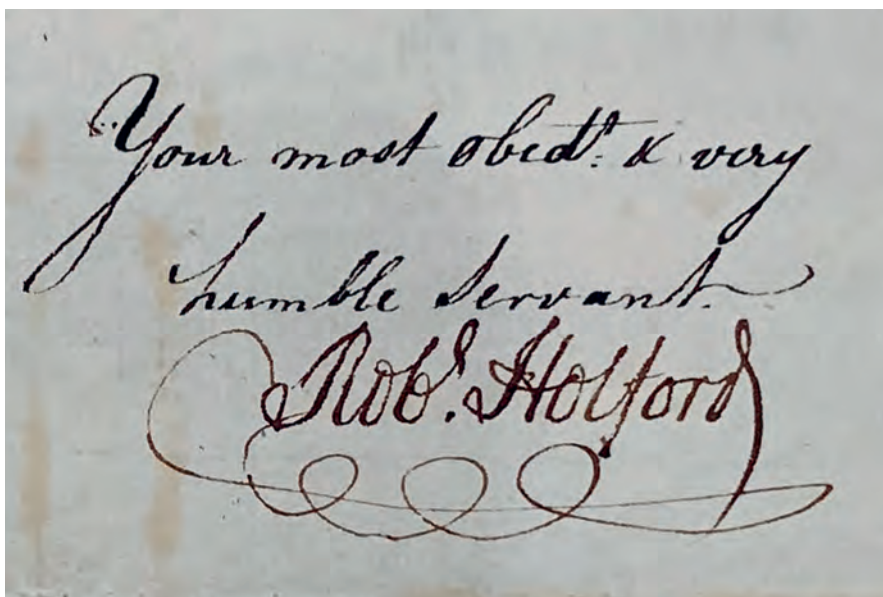
I dette samme brev informerer Holford også direktionen om, at han planlægger at rejse fra København den 7. maj til Ostindien over Venedig og Alexandria. Han tilbyder derfor at medbringe depecher for direktionen til Tranquebar. Han regner med at være fremme fire måneder senere, og umiddelbart lader det ikke til, at Holford planlagde at komme tilbage til København, da han påtænker at oprette et handelshus i Tranquebar og afgiver et løfte om at ville bestræbe sig på at fremme Danmarks interesser, så langt hans beskedne evner rakte. Samme dag, som Holford afsendte sit brev, sendte Overskattedirektionen et svar tilbage.⁷² I svaret kommenterede man ikke Holfords idé om sabotage eller hans tilbud om at agere kurerer for direktionen. Til gengæld finder man kun en række lovord over briten. Først takker man for modtagelsen af den behagelige skrivelse, og eftersom man i hans brev erfarer, at han agter at forlade Danmark, vil man i direktionen gerne forsikre ham om følgende: "Vores Velbehag over alle Deres Handlinger her i Landet, og at De ved Deres heele Opførelse have fortient vor Hoiagtelse". Til slut ønsker man Holford lykke til på rejsen efter at have udtrykt håb om ved lejlighed at kunne støtte det handelshus, som Holford planlagde at oprette i Tranquebar.

Her kan man i øvrigt formode, at Holford ikke rejste alene til Ostindien, for en bemærkelsesværdig detalje om Holfords liv er at finde i mødeprotokollerne fra Asiatisk Kompagnis daglige ledelse fra et møde holdt den 14. september 1779.⁷³ Af mødereferatet fremgår det, at Holford har bedt om, at fem personer måtte rejse med ombord på Den Gode Hensigt som almindelige passagerer. Disse beskrives som hans "Familie bestående udj følgende Personer og Domestiquer". Her menes der med 'familie' sandsynligvis husholdning, og 'domestikker' betyder almindeligvis tjenere. De første på Holfords liste er Wilson Gay og Hugenan Verwyck, der omtales som europæiske domestikker, mens de tre øvrige personer, George Glass, Matthias Glass samt Christian Brown, hver især beskrives som "en Indianer". På Holfords



De eneste billeder, vi har fra samtiden af den frygtelige ulykke på reden, er forsiderne fra skillingsviserne. Her ses Den Gode Hensigt stå i lys lue, selvom gengivelserne af selve skibet dog er noget fri, og særligt billedet ovenfor virker naivt i sin stil. Men på dette billede får man en god fornemmelse af, at eksplosionen og branden har toet isen omkring skibet. På det andet billede synes man helt at have glemt, at havnen var frosset til. Det Kongelige Bibliotek.





Robert Holfords egenhændige underskrift i det sidste brev, som han sendte til Overskattedirektionen, dateret den 7. maj 1780, inden han rejste til Indien over Venedig og Alexandria. Rigsarkivet, Overskattedirektionens arkiv, jf. note 10. Fotografi: Mikkel Kølør.

tid kunne ordet indianer også dække over en person fra Indien, og på grund af deres engelskklingende navne synes det ikke urimeligt at forestille sig, at der har været tale om indiske slaver. I Asiatick Kompagnis rullebog over Den Gode Hensigts besætning under sektionen for passagerer, afsluttet den 26. februar 1780, står det anført, at Wilson Gay var afgang ved døden inden afgang.⁷⁴ På samme liste finder man hr. Brown og hr. Verwyck samt 4 domestikker. Da der ikke er fundet andre spor efter Holfords følge, er det ikke usandsynligt, at de alle rejste med Holford tilbage til Indien over Venedig og Alexandria.

Det er uklart, hvad der siden hændte Holford i Indien, men han kom allerede tilbage til København den 25. september 1785 ombord på ostindiefarereren Hercules. Skibet var sendt afsted af John Brown, der fra København drev en omfattende handel på Ostindien. Holford havde sat penge i lasten, men synes at have tabt dem, da Browns handelshus i realiteten gik fallit i

1788.⁷⁵ Selvom det tilsyneladende ikke oprindeligt var planen at vende tilbage til København, tilbragte Holford sine sidste år i den danske hovedstad, hvilket måske ikke er overraskende, når man tager i betragtning, at Holford havde fået dansk statsborgerskab den 1. august 1777. Samtidigt kan man spekulere på, om han havde gode grunde til ikke at vende hjem til Storbritannien. Blandt de spredte kilder til Holfords sidste tid i København kan man bl.a. konstatere, at han den 4. april 1787 indrykkede en annonce i Adresseavisen på dansk om en vis tjener Due, der var fratrådt Holfrods tjeneste, og derfor skulle man ikke længere betro tjeneren noget i Holfords navn. Ligeledes nævnes han som husbond i folketællingen af den 1. februar 1787, hvor han beskrives som "kaptajn på Ostinden" med bopæl på en adresse, der i dag svarer til Amaliegade 33. Det synes ellers ikke at fremgå nogetsteds tidligere, at Holford selv skulle have været kaptajn. Briten findes også i vejviseren for året 1786, hvor han ligeledes blev benævnt kaptajn boende i Wigandsgade, og for året 1787, hvor han beskrives som "fra Arabien paa Kongens Nyetorv", hvilket må være en henvisning til hans rejse over Alexandria.⁷⁶ Til slut kunne københavnernes læse i Adresseavisen den 12. december 1787, at Holford, der igen kaldes kaptajn, var død dagen før i en alder af 63 år, og som et sidste farvel blev følgende anonyme mindeord over Holford trykt i 2. udgaven af Adresseavisen den 17. december 1787:

*Honest, generous
Holford!*

*Thou art then gone to enjoy a Tranquillity,
That was not reserved for Thee in this World;
but
Charity mourns in Thee her gentlest Son;
For Never broke a Heart more replete with
Universal Philanthropy than Thine.*

*Holford!
My Benefactor, my Friend;
Thy Memory shall for ever be sacred to me,
And my children shall learn to lisp Thy Name
with Gratitude.*

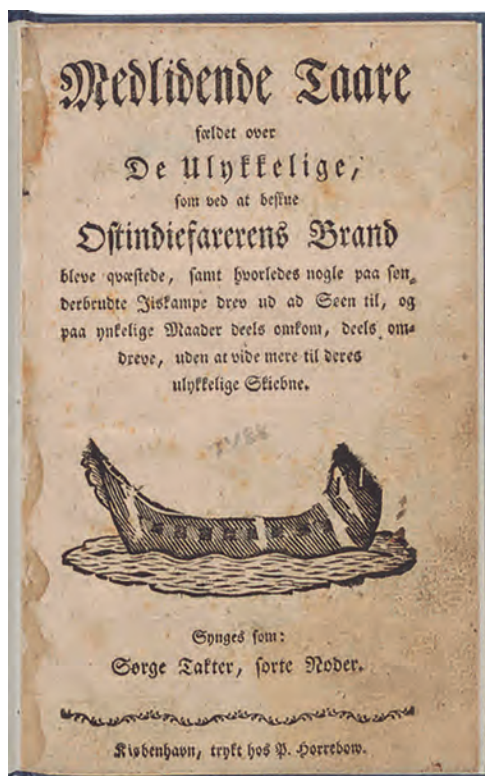
Ulykken og dens konsekvenser

Ekspllosionen af Den Gode Hensigt om morgenen den 28. februar 1780 havde vidtrækkende konsekvenser, og nyheden spredte sig som ringe i vandet både herhjemme og i udlandet. Først ramte ulykken de nysgerrige tilskuere, hvis skade og død kunne være undgået, hvis myndighederne havde afspærret isen ved Toldboden, sådan som Schiønning bemærker. Kun to af søfolkene på skibene døde som bekendt ved ulykken, og i dag ville vi tale om et myndighedssvigt, da ingen i situationen tog ansvar for den offentlige sikkerhed. For eftertiden, der kender udfaldet, kan det forekomme vanskeligt at forklare, hvorfor nogen af hovedstadens indbyggere overhovedet havde vovet sig ud på isen, men dels må man huske, at isen den seneste måned havde været farbar, så folk havde vænnet sig til, at isen var sikker, dels havde branden varet så længe, at mange om morgenen den 28. februar troede, at eksplosionsfaren var drevet over. Siden som reaktion på ulykken indførte staten nye sikkerhedsregler for mængden af krudt, skibene måtte være lastet med i havnen. Man må ligeledes med vore øjne undre sig over, at Holmens chef eller admiral Kaas ikke befandt sig tættere på ulykken for bedre at kunne lede indsatsen og kommunikere effektivt med bl.a. Schiønning i stedet for at sende ordonnanser. Men i samtiden bebrejdede man – i hvert fald offentligt – kun de nysgerrige tilskuere for denne last, også selvom standspersoner som kabinetskurér Bøde af nysgerrighed var blevet lokket ud på isen.

Da ulykken var indtruffet, afslører håndteringen af de tilskadekomne på Frederiks Hospital, at datidens sundhedsvæsen var magtesløst over for de alvorlige kvæstelser, som tilskuerne til ulykken havde pådraget sig. Dog ser man også, at alle tilskadekomne, hvis deres kvæstelser tilsyneladende var alvorlige nok, blev indlagt, eftersom man fx havde mulighed for gratis indlæggelse, hvis patientens uformuenhed kunne attesteres. Først efter ulykken blev de vagter, der kunne have forhindret folk i at gå ud på isen, udkommanderet fra Holmen for at beskytte det gods, som eksplosionen havde slynget ud, mod tyveri. Senere advarede Asiatisk Kompagni i en annonce københavnere mod selv at bjærge fra det forliste skib, hvilket dels vidner om den nød, mange almindelige københavnere led under, dels hvordan nogle mennesker ved enhver given lejlighed forsøger at tjene selv en lille sum penge.

I forhold til Schiønning selv og størstedelen af hans besætning, der udviste stort mod ved at blive ombord, lader det ikke til, at de blev belønnet

Forsiden af denne skillingsviser viser Den Gode Hensigt efter eksplosionen, hvor kun det sørgelige vrag er tilbage. Det Kongelige Bibliotek.



eller anerkendt for deres indsats. Til gengæld ser det ud til, at ingen af de personer, der deserterede fra Schiønnings fregat, blev straffet. Hvad angår folkene på Den Gode Hensigt, virker det heller ikke til, at det fik konsekvenser, at de i hast forlod skibet. Dog modtog de kun tre måneders løn som kompensation for den hyre, de havde regnet med at få på det planlagte togt. Det var alene Asiatisk Kompagnis afgørelse, om man ville spænde et sikkerhedsnet ud under de arbejdsløse søfolk eller ej.

For Asiatisk Kompagni blev skibets skæbne et økonomisk tilbageslag, men det var hverken første eller sidste gang, man mistede et skib. Det skete allerede igen samme vinter den 25. december 1780, da et andet af kompagniets skibe, Prinsesse Sophia Frederikke, sprang i luften ud for Canton i Kina. Men på trods heraf var profitterne, man kunne hente hjem, så store,

at det opvejede de tab, som man måtte indkassere undervejs. For styrken ved et handelskompagni var, at man efter indskud delte profitten og tabene. I månederne efter ulykken viste kompagniet store bestræbelser på at minimere tabet så meget som muligt: Man bjærgede alt, hvad man kunne af værdi, og fik endog afgiften på skibets algierske søpas tilbagebetalt. For staten – repræsenteret ved Overskattedirektionen – blev ulykken dog en påmindelse om farerne ved at investere direkte i den oversøiske skibsfart, så staten trak sig gradvist ud af de store skibsbyggerier og lod i højere grad private aktører løbe risikoen.⁷⁷ Ulykken vidner også om det fintmaskede økonomiske system, som de oversøiske handelskompagnier havde bragt med sig, for på grund af ulykken gruede apoteker Seidelin på Falster med sine tre aktier for sit årlige aktieudbytte. Endelig undgik idemanden til hele projektet, Robert Holford, selv økonomisk ruin, men hans liv tog unægtelig en ny drejning. For hvilke rigdomme kunne Holford ikke være kommet i besiddelse af, hvis Den Gode Hensigt sikkert havde gennemført sit togt? Efter en sidste rejse til Indien tilbragte han sine sidste år i København, hvor han ikke synes at have levet videre prangende.

1. Tak for at gennemlæse og kommentere manuskriptet til cand.mag. Benny Christensen, hvis artikel Den gode Hensigt, i *M/S Museet for Søfarts Årbog*, 1992, årg. 51, 6-28 er det mest omfattende studium af skibets historie. Desværre er artiklens kildehenvisninger mangelfulde, og det fremgår heller ikke af artiklen, at teksten stort set i samme form tidligere er offentliggjort i Susanne Krogh Bender m.fl.: *Den Gode Hensigt 1780*, 1984, der blev udgivet i forbindelse med en udstilling på Øregaard Museum om skibsvraget, som man mente at have fundet i 1978, se side 71. Øregaard Museum oplyser i dag, at der ikke findes materiale om udstillingen i museets udstillingsarkiv. Videre er skibet bl.a. også omtalt i Ole Feldbæk: *Dansk søfarts historie 1720-1814*, 1997, 3. bd., 184, Erik Gøbel:

Under sejl – til Asien, Afrika og Amerika: danske skibe, sejladsere og sømænd 1600-1850, 2021, 278-279 samt Mikkel Kølckær: Det latinske søpas for ostindiefarerne Den Gode Hensigt, *Danske Magazin*, 2025 [under udgivelse].

2. Holford havde før sin ankomst til Danmark drevet handel fra Madras med bl.a. danske handelsforbindelser, se Ole Feldbæk: *India trade under the Danish flag 1772-1808*, 1969, 15. Se sammes register for flere oplysninger om Holford.

3. For Holford i protokollen, se RA, Danske Kancelli, Naturalisationspatenter, pknr. A132, 75, nr. 100b. For sagens akter, se RA, Danske Kancelli, Koncepter og indlæg til naturalisationspatenterne, pknr. A134-4, 100b. Holfords ansøgning er dateret 4.8.1778, men patentet var gældende fra

- 1.8.1777. Hertil fik Holford også borgerskab i København udstedt 2.9.1778 gældende fra 29.1.1777, se Københavns Stadsarkiv, Borgerskabsprotokol, nr. MC532, hvor han benævnes grosserer. Den samlede pris for borgerskab var for Holford 44 rigsdaler, hvoraf de 40 rigsdaler alene skyldtes, at han var grosserer, da priserne afhang af ansøgerens erhverv, og grosserererhvervet var det dyreste. For lovbestemmelsen herom, se anordningen af 5.6.1771 i *Kong Christian den Syvendes Allernaadigste Forordninger og Aabne Breve for Aar 1771*, nr. CIII, 312-327. For stadens bekræftelse af Holfords borgerbrev, se RA, Kommercekollegiet, Ostindiske Sekretariat, Ostindiske sager, pknr. 965, 1778, nr. 51.
4. Det seneste af de to omtalte togter var ombord på ostindiefareren Tranquebar, der anløb København i 1776, se Feldbæk, note 1, 37-38. Det andet togt er ikke blevet identificeret.
5. Holford kunne tildeles statsborgerskab, da det var godtgjort, at han havde min. 20.000 rigsdaler investeret i dansk handel, se paragraf 4 i loven om indfødsret af 15.1.1776 i *Kong Christian den Syvendes Allernaadigste Forordninger og Aabne Breve for Aar 1776*, upagineret.
6. De nærmere omstændigheder ved denne form for handel er beskrevet i Ole Feldbæk: *The Danish trade in Bengal 1777-1808. An interim account*, i *Scandinavian economic history review*, 1964, 12. bd., 28, Niels Brimnes: *Slaveejerens død*, 2022, 37-41 samt Søren Mentz: *Danmark og kolonierne: Indien*, N. Brimnes (red.), 2017, 190-96.
7. Kompagniet mistede sit monopol med oktrojen af 23.6.1772, se *Kong Christian den Syvendes Allernaadigste Forordninger og Aabne Breve for Aar 1772*, nr. LXIII, 151-173. Den private handel blev reguleret med forordningen af 3.11.1777, se *Kong Christian den Syvendes Allernaadigste Forordninger og Aabne Breve for Aar 1777*, nr. LII, 278-289. For Asiatisk Kompagnis økonomi og ledelse i perioden, se Per Boje: *Vejen til velstand. Marked, stat og utopi. Tiden 1730-1850*, 2014, 191-96.
8. For denne resolution og den anden i sagen, resolutionen af 27.8.1778, se RA, Statsbalance- og Overskattedirektionen, Forestillinger, kongelige resolutioner, reskripter og ordrer, pknr. 6.
9. Kontrakten mellem skibsbygmester Erich Eskildsen og gruppen af storkøbmænd, der foruden Holford også talte handelshuset Joost van Hemert og Sønner, John Brown, Peter Borre, Abraham Scheiden og Christian Berg, blev indgået den 12.8.1777, se RA, Holmens chef, Fabrikmesteren på Holmen, Fabrikmester Hohlenbergs efterladte dokumenter og tegninger med designation og register, pknr. 11-12, nr. 181. For skibets inventarium, se RA, Statsbalance- og Overskattedirektionen, Sager vedrørende skibsbygning og skibssalg, pknr. 329.
10. For forhandlingen mellem Asiatisk Kompagni og Holford, se RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Kommissionsprotokol, pknr. 240-242, fra mødet 17.6.1778 og frem samt RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Generalforsamlingsprotokoller, pknr. 13, 19.8.1778 og 17.12.1779. For forhandlingen mellem Overskattedirektionen og Holford, se Statsbalance- og Overskattedirektionen, Korrespondancesager C: Personalialia, pknr. 148.
11. RA, Danske Kancelli, Koncepter og indlæg til ostindiske sager, 1779 7, pknr. F25-1, nr. 7. Ifølge Adresseavisen 29.10.1779 blev samme Castberg ordineret som skibspræst 28.10.1779 af Sjællands biskop, Ludvig Harboe.
12. RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Kommissionsprotokol, pknr. 240-242, 76. Det fremgår ikke af protokollen, hvorfor valget var faldet på Fuglede. For Fugledes biografi, se Mikkel Kolkær: Philip Christian Fuglede, i *Efterslæt Festskrift til Sebastian Olden-Jørgensen*, red. Kristoffer Schmidt og Jes Fabricius Møller, 2024, 99-107.

13. Se Christensen note 1, 16.
14. RA, Statsbalance- og Overskattedirektionen, Korrespondancesager C: Personalia, pknr. 146, Gerner, Henrik samt Københavns Stadsarkiv, Rådstueskriverens kontors arkiv, Protokolpapirer, 1780, nr. 5. For attestens lovhjemmel, se *Kong Christian den Syvendes Allernaadigste Forordninger og Aabne Breve for Aar 1776*, nr. X, 57-72. For Eskildsens biografi, se Knud Klem: *Skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-årene*, 1986, 2. bd., 51-57.
15. RA, Ostindisk Kompagni, Afdelingen i København, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Rullebog, pknr. 648-649.
16. For Schønnings biografi, se Jakob Seerup: Søofficeren Peter Schønning: officer og dagbogsskriver, i *Personalthistorisk Tidsskrift*, 2005:2, 173-203. For Schønnings dagbog, se KB, Peter Schønnings arkiv: Peter Schønning: Journal, nr. 4 1780-1781, Schøn. 12 kvart, 1792-1810. Jakob Seerups transskription af dagbogen kan findes på Nationalmuseets hjemmeside. Schønning har også i en anden sammenhæng skrevet om dagen den 29.2.1780. For ved siden af dagbogen førte Schønning gennem årene også en journal, hvor han nedfældede sine forskellige tanker om stort og småt, kaldet *Pensées Detachées* 'Strøtanker'. Men desværre omtaler han ikke eksplosionen af Den Gode Hensigt i det afsnit af strøtankerne, der hedder: "Da Isen var brækket paa Kiøbenhavns-Reed den 29. febr. 1780". Se KB, Peter Schønnings arkiv: *Pensées détachées* eller Optegnelser til adskillige Materier, Anmerkninger og Indfal, Schøn. 74, 4to, P. 4. 1200-1626, 1222-1225. Hertil kommer, at Schønning beskriver episoden kort som led i den efterfølgende retssag imod ham, se RA, Generalkommissariatet (Søetaten), Kaptajn Peter Schønning – embedsarkiv, Indberetning til Admiralitetet angående hele rejsen for togtet med fregatten Bornholm på Vestindien af kaptajn Peter Schønning, pknr. 42.
17. Om forudsætningerne for Schønnings udsendelse, se Erik Gøbel: Orlogsfregatten "Bornholm"s konvojrejse til Vestindien 1780-1781, i *Maritim Kontakt*, 1989, nr. 13, 17-18.
18. Schønnings adresse fremgår af vejviseren for 1780.
19. Jakob Seerup: *Flåden*, 2021, 2-6.
20. *Kong Friderich V.s Søe-krigs-Artikels-brev*. [8. Jan. 1752.], 1752, paragraf 177.
21. Se note 46.
22. Nyheden blev også spredt til provinsens aviser med nogen forsinkelse, fx til Den Viborger Samler 13.3.1780. Bemærk i øvrigt, at skibet i avisen omtales som fregat, selvom det skulle bruges som handelsskib. Dette skyldtes, at skibet var bygget som et såkaldt defensionsskib, hvilket udløste en byggepræmie fra staten. Defensionsskibe kunne forsvare sig imod fx kapere og kunne i krisetider udrustes som orlogsfartøjer.
23. Bolle Willum Luxdorphs Dagbog, udgivet af Eiler Nystrom: *Luxdorphs Dagbøger*, 1930, 2. bd., 194.
24. RA, Rigsarkivet, Arkivfunktionen for samlinger af kopier dannet af Rigsarkivet, Danica-film, pknr. Danica-600/62. Tilsyneladende forefindes der ikke andre depecher om ulykken fra de øvrige gesandter i København på Danica-filmene. Dog foreligger der intet egentligt katalog over materialet, eller hvilke perioder materialet dækker.
25. Selvom der ingen kildehenvisninger er i artiklerne Ostindiefarerer Den gode Hensigt's Brand paa Kiøbenhavns Rhed, i *Archiv for Søvæsenet*, 4. bd., 1830, 386-388 samt Kay Larsen: Katastrofen paa Inderreden, i *Kritisk Ugerevue*, nr. 881, 1935, er begge artikler i sidste ende baseret på Winterfeldts optegnelse, se følgende note.
26. Winterfeldts dagbøger opbevares i Forsvarets Bibliotek og findes i en indscannet version på Marinehistorisk Selskab og Orlogsmuseets Venners hjemmeside.
27. Selvom bl.a. Schønning skriver, at der døde flere personer ved ulykken, fremgår det ikke

- af nogen af byens kirkebøger, at de, der døde 28.2.1780, skulle være døde som resultat af ulykken. Kirkebøgerne fra de følgende sogne er blevet konsulteret: Almindelig Hospital, Christians Plejehus, Citadel, De gamle By, Garnison, Helligånd, Holmen, Sankt Petri, Trinitatis, Vor Frelser og Vor Frue.
28. RA, Det Kongelige Frederiks Hospital, Anmeldelsesprotokol for hospitalspatienter, pknr. 572, nr. 281-284, RA, Det Kongelige Frederiks Hospital, Sygeprotokol, pknr. 612, nr. 231-34, RA, Det Kongelige Frederiks Hospital, Protokoller over døde patienter, pknr. 796, 314-15 samt RA, Det Kongelige Frederiks Hospitalskirke, Enesteministerialbog, pknr. 1/76-1, 213.
 29. Se vejviseren 1780, 141. For Speer i kirkebogen, se RA, Sankt Petri Tyske Kirke, Register til enesteministerialbog, Døde 1767-1783, pknr. 1/11-15, 540.
 30. RA, Söindrulleringen, Söruller for staden København, Hovedrulle København 1764-1785, pknr. 43, nr. 1017.
 31. For identifikationen af rodemesteren, se Københavns Stadsarkiv, Stadens betjener, 72. For Morthorsts biografi, se Knud Kinzi: Rebslagermester Hans Jørgen Morthorst, i *Historiske Meddelelser om Staden København og dens borgere*, 3. rk., 4.bd., 1940, 383-403.
 32. RA, Admiralitets- og Kommissariatskollegiet, Admiralitetet, Indkomne sager, pknr. 683, nr. 1.
 33. I Holmens protokol over det faste personel optræder han i 4. division i årene 1780-1785, se RA, Chefen for Orlogsværftet, Protokoller over håndværkerstokken, pknr. 27. Derefter optræder han i 2. og 3. division i hvert fald frem til protokollen fra 1816, se RA, Chefen for Orlogsværftet, Hovedrulle for Holmens faste stok, pknr. 1-17, hvor Truels Nielsen kaldes Truels Nielsen Dahlstrøm.
 34. For Nielsens adresse i Nyboder, se også RA, Generalkommissariatet (Søetaten), Nyboders inspektør, Register til husbøger over Nyboder, pknr. 5, der med sidetal, 65 og 83, henviser til RA, Generalkommissariatet (Søetaten), Nyboders inspektør Husbøger over Nyboder, pknr. 5, der igen ved Nielsens adresse, Haregade 16 og 19, henviser til RA, Generalkommissariatet (Søetaten), Nyboders kommandantskab, Husbøger for Nyboders beboere, pknr. 50.
 35. Selve indstillingen af Nielsen er ikke bevaret, men af oversigten over alle modtagere af hæderstegnet fremgår det, at Nielsen ikke har været forsømmelig eller været tilkaldt for retten, og at der var "intet som kunne gøre ham uværdig til hæderstegnet", se RA, Kommissionen for Holmens Hæderstegn, Ansøgninger og indstillinger, pknr. 1. Se også registret over modtagere: *Holmens Hæderstegn indstiftet 29. januar 1801: Fortegnelse over modtagere 1801-1950*, 1989.
 36. Pedersen findes i protokollerne for årene 1780-1783 i 5. division i RA, Chefen for Orlogsværftet, Protokoller over håndværkerstokken, pknr. 27.
 37. Pedersen optræder ikke i Holmens protokoller over det faste personel efter 1783, se note 33, eller i registret over Nyboders husbøger eller protokollerne, se note 34.
 38. For adressen i Nyboder på Anders Joensen se registret over Nyboders husbøger, hvor han kaldes Johansen, der henviser til siderne 74 og 120 i Nyboders inspektørs husbøger, der igen henviser til adresserne Timiansgade 13 og Elsdyrsgade 10 i kommandantskabets husbøger, se note 34. Det er vanskeligt at følge Joensens videre karriere i Holmens protokoller, se note 33, på grund af tidens inkonsekvente navneskik.
 39. RA, Generalkommissariatet (Søetaten), Søkvæsthuset, Kommende og gående mandtalsrulle. I RA, Generalkommissariatet (Søetaten), Søkvæsthuset, Mandtalsbog over fattige, syge og almisselemmer, pknr. 1 synes ingen af de indskrevne at have relation til ulykken.
 40. RA, Admiralitets- og Kommissariatskollegiet, Admiralitetet, Indkomne sager, pknr. 683,

- nr. 146. For identifikationen af kontre-admiralen, se vejviseren for året 1780, 97.
41. RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, *Negotiejournal*, pknr. 579-580, 216 samt RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, *Kassejournal*, pknr. 299-301, 173.
42. RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, *Kommissionsprotokol*, pknr. 240-242, 143.
43. Sagen fik ingen retslige konsekvenser for mandskabet internt hos kompagniet, se RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, *Asiatisk Kompagnis Justitsprotokol*, pknr. 258-261. I kompagniets *kassejournal* er der ikke noteret nogen yderligere udgifter til Den Gode Hensigts besætning for resten af året 1780, se RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, *Kassejournal*, pknr. 302-304. Arkivmaterialet fra kompagniets fattigkasse er ikke bevaret for året 1780. For Sørenstøtens arkiv, se note 70.
44. *Kong Christian den Syvendes Allernaadigste Forordninger og Aabne Breve for Aar 1780*, nr. XLV, 158-59. Se også Christensen, note 1, 21 for plakaten af 1780 samt *Feldbæk*, note 1, 184 for forordningen af 1744 samt Ole L. Frantzen: *Linieskibet Holsten 1772-1814*, 1988, 84.
45. RA, Den kombinerede ret, *Justitsprotokoller og domprotokoller*, pknr. 79 samt RA, Den kombinerede ret, *Den kombinerede rets bog*, pknr. 13.
46. KB, [13 Viser om Skibbrud m.m. 1697-1780] samt *Medlidende Taare fældet over de Ulykkelige...* Visegenren og særligt viserne om Den Gode Hensigts forlis er behandlet i Lørn Piø: *Produktionen af danske skillingsviser mellem 1770 og 1821 og samtidens syn på genren*, 1969, 61-64. Dog har Piø kun kendskab til 5 viser om ulykken, da *Medlidende Taare fældet over de Ulykkelige ...* ikke inddrages.
47. Tegnsætningen er tilpasset.
48. Carsten Meyer: *Krudttårnsekspllosionen d. 31. marts 1779*, i *Historiske Meddelelser om København*, 1997, 42-102.
49. For identifikationen af kaptajnen, se RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, *Generalforsamlingsprotokoller*, pknr. 13, 181.
50. Larsen, se note 25, siden bl.a. gentaget i Christensen, note 1, 20, mener, at Fuglede blev tilkaldt, da branden brød ud, men anfører ingen kilde. Fuglede havde i de år ikke fast bopæl i byen, men det fremgår af sagsakterne fra Sørenstøtten, se note 70, at han boede hos brygger Hempel i Brolæggerstræde, hvor han kan have opholdt sig, da branden brød ud. Ifølge vejviseren for 1779 og 1780 boede der en brygger Carl Diderich Ferdinand Hempel i Magstræde.
51. Ud over de her nævnte artikler blev nyheden også bragt i Sverige 9.3.1780 i *Stockholms Post Tidningar* og 17.3.1780 i *Hwad Nytt*.
52. En lignende beskrivelse af ulykken findes også i *The Quebec Gazette* 21.9.1780.
53. Stamdataene om vraget findes i onlinedatabasen Fund og Fortidsminder, administreret af Slots- og Kulturstyrelsen under Kulturministeriet. Det er i dag Vikingeskibsmuseet, der opbevarer de oprindelige rapporter ang. undersøgelserne om vraget. Museumsinspektør Thomas Roland takkes for henvisningen.
54. RA, Admiralitets- og Kommissariatskollegiet, *Admiralitetet, Indkomne sager*, pknr. 700, nr. 759 samt RA, *Generalkommissariatet (Søetaten)*, *Kopibøger materialvæsenet vedkommende*, pknr. 208, 268-69. Tak til Jens Schou Hansen for at dele de relevante henvisninger til arkivmateriale og illustrationer samt sine resultater.
55. RA, Statsbalance- og Overskattedirektionen, *Korrespondanceprotokoller over forestillinger og breve vedrørende handel, fiskeri og fabriksvæsen*, pknr. 31-32, 522.
56. Fakturaen over lasten er et af de få dokumenter bevaret i Sørenstøtens arkiv, se note 70.
57. RA, Admiralitetet (Søetaten), 4. Departements kontor, *Resolutionsprotokoller*, pknr. 3, 396-97.

58. Annoncen blev bragt følgende datoer i Adresseavisen 23., 25., 27. og 30.10. samt 1., 3., 6. og 7.11.1780. Hertil blev der også afholdt auktion 26.7.1780, se Adresseavisen 17.7-19.7 og 21.7.1780.
59. Annoncen blev bragt følgende datoer i Adresseavisen 30.10., 1.11. og 6.11.1780. Annoncen findes også i Kiøbenhavnske Tidender 6.11. og 10.11.1780. Ifølge Kiøbenhavnske Tidender 23.10. og 27.10.1780 fandt en lignende auktion sted den 6.11.1780.
60. For de algierske søpas, se Erik Gøbel: De algierske søpasprotokoller. En kilde til langfarten 1747-1840, i *Arkiv. Tidsskrift for arkivforskning*, 1983, 9. bd., 65-108.
61. *Kong Friderich den Femtes Allernaadiste Forordninger og Aabne Breve for Aar 1747*, nr. IX, 31-37.
62. RA, Algierske søpasregnskaber, Reviderede Regnskaber, Algierske søpasregnskaber, pknr. 2, nr. 288.
63. For beløbet i kompagniets regnskaber, se RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Kassejournal, pknr. 302-304, 53. For tilbagebetalingen til Holford, se RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Negotiejournal, pknr. 579-580, 172 samt RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Hovedbog, pknr. 539-540, 95.
64. KB, Selvbiografi, NKS 497 oktav, 281-82.
65. RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Udbyttebog, pknr. 448-450. RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Ubrugte aktieblanketter, pknr. 505A.
66. Om kompagniets aktier generelt, se Aa. Rasch og P.P. Svestrup: *Asiatisk Kompagni 1772-1792*, 1948, 124.
67. RA, Statsbalance- og Overskattedirektionen, Korrespondancesager C: Personalialia, pknr. 148, Holford, Robert.
68. RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Kommissionsprotokol, pknr. 240-242, 82.
69. RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Kommissionsprotokol, pknr. 240-242, 12. For Battiers biografi, se Anders Ravn Sørensen og Benjamin Asmussen: *Maleriets forbandelse: Jagten på et kunstværk og dets ejere*, 2023. Ligeledes kan man observere, at Holfords første brev af 24.7.1778 til Overskattedirektionen er oversat til dansk i sin helhed, se RA, Statsbalance- og Overskattedirektionen, Korrespondancesager C: Personalialia, pknr. 148, Holford, Robert.
70. RA, Københavns Soret, Retsager, pknr. 52. Akterne henviser til en protokol, der ikke er bevaret.
71. Holford oplister følgende advokater J. Dungan, C. Fabritius, G.S. Black og J. Brown. I Overskattedirektionens arkiv for indkomne breve, der er ordnet efter adressant, findes der ikke sådanne noter under de omtalte advokaters navne.
72. RA, Statsbalance- og Overskattedirektionen, Korrespondanceprotokoller over forestillinger og breve vedrørende handel, fiskeri og fabriksvæsen, pknr. 31-32, 65.
73. RA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Kommissionsprotokol, pknr. 240-242, 82.
74. Se note 15.
75. Hans Berner Schilden Holsten & Albert Fabritius: *Lehnsbaron Hans Berner Schilden Holsten's Slægtetog*, 2. bd., 2. hft., 1942-1943, 90.
76. Holford optræder ikke i vejviseren for 1778, 1785 og 1788.
77. Se Christensen, note 1, 9 og sammes Dansk skibsbygning omkring. 1780. Nogle virkninger af skibsbyggerforordningen af 18. marts 1776, i *M/S Museet for Søfarts Årbog*, 1974, årg. 33, 48-74 samt Knud Klem: Om Skibsbygningen i Danmark i 1700-Tallet, i *M/S Museet for Søfarts årbog*, 1956, årg. 15, 133-156. For enevældens erhvervspolitik, se særligt kapitel 2 i Boje, note 7.

Visioner for en hovedstad:

Christian IV's og Gustav II Adolfs planer i en komparativ analyse

■ Af Marianne Råberg

Fyrster har altid haft drømme om at bygge, og en moderne, storslået hovedstad var et vigtigt mål for mange under den militære revolution i Europa i første halvdel af 1600-tallet. Da forandredes både København og Stockholm, og begge byer ekspanderede markant. Det er påfaldende, for hvad havde ærkefjenderne Christian IV og Gustav II Adolf til fælles, når det gjaldt synet på, hvordan deres hovedstæder skulle udvikle sig? Her sammenlignes de intentioner, som den danske konge og hans svenske kollega kan have haft for den fysiske udvikling af deres hovedstæder.

Udgangspunktet for hovedstæderne i de første tiår af 1600-tallet var præget af konstante krige. Krigsvidenskaben udviklede sig meget i Europa, især i Holland, og begge konger var godt informeret om den nyeste internationale viden på området. Det handlede ikke kun om kampe på slagmarkerne, det handlede i høj grad om at kunne erobre – og derfor også om at kunne forsvare – territorier og særligt byer. Nye og udvidede befæstningssystemer omkring mange europæiske byer blev derfor planlagt i disse år. De middelalderlige bymure kunne ikke længere modstå kraftigt artilleri. Ofte tog det imidlertid meget lang tid at fuldføre disse nye planer, nogle gange blev de gennemført, andre gange blev det ved planerne. Det krævede således langsigtet planlægning, og det var næppe altid muligt at få befæstningerne på plads i tilfælde af umiddelbare trusler. Til denne oprustning brugtes fæstningsingeniører, hvoraf mange var uddannet i Leiden, hvor “Duytsche Mathematicque” på universitetet var Europas førende videnscenter for denne profession. Man havde en række moderne lærebøger og traktater til at hjælpe sig, og faglitteraturen blev



En idealby: illustration i Jacques Perret Des Fortifications et artifices, architecture et perspective. Paris 1601. Bogen var givetvis kendt ved såvel det danske som det svenske hof og datidens ingeniører. Det Kongelige Bibliotek.

mere og mere specialiseret. og omfattede også, hvordan man planlægger byen som en mere eller mindre ideel helhed. Byplanlægning og befæstningsplanlægning var således tæt forbundet, så at sige to sider af samme sag.²

De militære aspekter var således vigtige for planlægningen af byerne. Det drejede sig ikke kun om forsvar gennem et robust befæstningssystem med mange bastioner. Det var ofte et spørgsmålet om bevogtning ved høje

tårne og udsigtsposter. Det drejede sig endvidere om placering af proviant- og tøjhuse, samt anlæg til militærindustrielle etablissemanger, placering af flådeværfter samt mønstringspladser og ikke mindst boliger til soldater og matroser.

Selvfølgelig var de civile spørgsmål også vigtige. Det var vigtigt at skaffe gode vilkår for byens liv og handel: Hele byområdet skulle udformes efter regelrette geometriske principper med lange lige gadeforløb med markante offentlige bygninger centralt i byområdet, og så der skulle afses arealer til en stigende befolkning.

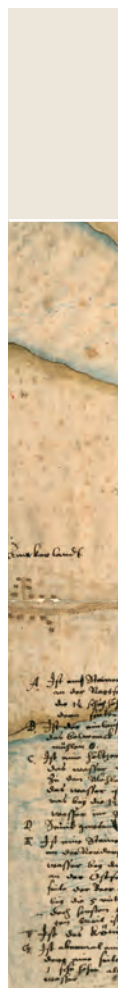
Både Christian IV og Gustav II Adolf levede i en tid, hvor byudvikling var en vigtig del af det politiske arbejde, idet de ønskede en stærk borgerstand. Begge grundlagde da også en række nye byer for at ophjælpe handelen, men bygrundlæggelserne kan også ses som en del af landenes forsvarsplanlægning. Christian IV anlagde bl.a. Kristiania i Norge, Kristianstad i Skåne og Glückstadt i Holsten, ligesom Gustav II Adolf grundlagde en række byer i Norrland og ikke mindst Göteborg ud mod Kattegat.

København

I løbet af Christian IV's lange regeringstid foregik der som bekendt en særlig markant udvikling i København. Projekter, der ligger i forlængelse af de ovennævnte aspekter, blev også i vid udstrækning gennemført. Det begyndte med rejsningen af et nyt spir på Slottets tårn, Blåtårn. De tre kroner, der prydede det, blev bestemt ikke værdsat af svenskerne, hvis nationalsymbol dermed blev misbrugt. Snart efter blev arsenalet på havnen kraftigt udvidet. Tøjhusets kanonhal havde ry for at være det længste hvælvede rum i Europa. Tæt ved lagdes Provianthuset. Nær ved disse lå Bryghuset.

Det gamle rådhus på Gammeltorv fra slutningen af 1400-tallet blev udvidet og fik en ny moderne iklædning i hollandsk renæssancestil på kongens initiativ 1609-10, og en ny plads, Nytorv, blev anlagt på sydsiden.

For soldater i flåden blev området "Skipperboderne" mellem Nikolaj Kirke og Holmens Kanal bygget fra 1614 og nogle år frem. Senere, i 1617, blev der planlagt en helt ny bydel, Christianshavn, i første omgang også beregnet til flådens ansatte. Planerne blev dog samme år ændret, så bydelen skulle tilbydes





Ingeniøren Heinrich Thomes kort over København fra 1624 viser byen på det tidspunkt, hvor fornyelsen af voldene omkring den gamle bydel var færdigafsluttet. I visse henseender er kortet behæftet med fejl og disproportionalitet, men i andre viser det detaljer, der ikke kendes andetstedsfra, således har Thomes særligt interesseret sig for den ny vold og byportene. Om det er et spionkort fra ingeniøren, der samme år kom i svensk tjenste, eller et arbejde for den danske konge, er uvist. Krigsarkivet, Stockholm.

købmænd.³ Det betød, at den oprindelige gadeplan, hvor gaderne strålede ud fra et centralt, torv ændres til en rudenetplan med gennemgående kanaler. Planerne blev udarbejdet af den nederlandske digebygger og ingeniør Johan Sems, der netop var blevet ansat af kongen, og som – karakteristisk nok – kom fra Leiden.⁴

Tidligt – uvist hvornår – blev der udarbejdet planer for at forny de fæstningsværker, der lå omkring København. Byggeriet var dog i gang i 1607 og blev først afsluttet efter en pause under Kalmarkrigen i 1624. Byportene blev fornyet, og de to vigtigste, Vesterport og Nørreport, blev udstyret med høje spir. Et kort fra 1624, der opbevares i det svenske Krigsarkiv, viser byen og denne befæstningsring.

Kartografen, den tyske befæstningsingeniør Heinrich Thomé, kan have tegnet sit kort (s. 95) – som ser ud til at være lavet i al hast – sandsynligvis for at vise den svenske regering tilstanden i den danske hovedstad efter nybefæstningen. Han blev i hvert fald ansat i svensk tjeneste samme år.⁵

Der blev også udarbejdet planer for en betydelig udvidelse af København nord for den gamle bydel. Et mærkeligt kort, sandsynligvis tegnet mellem 1606 og 1618 og ikke specielt professionelt udført, vidner om, at der på dette tidspunkt var planer om en kraftig udvidelse af byområdet mod nord.⁶ Kortet viser en rudenetplan med matrikelopdelte karréer og med to store bygningsværker: Først et firelænget børsanlæg og mod vest et torv “forum maritimum” (fiskemarked) foran en kirke, der benævnes Sankt Anna, og et andet anlæg med et rådhus, et tøjhus og et proviantmagasin foran et “forum rusticum” (grøntsagsmarked), der også skulle udstyres med en kirke. Placeringen af et nyt citadel, kaldet “Arcis Regiae Nouae”, er også indtegnet.

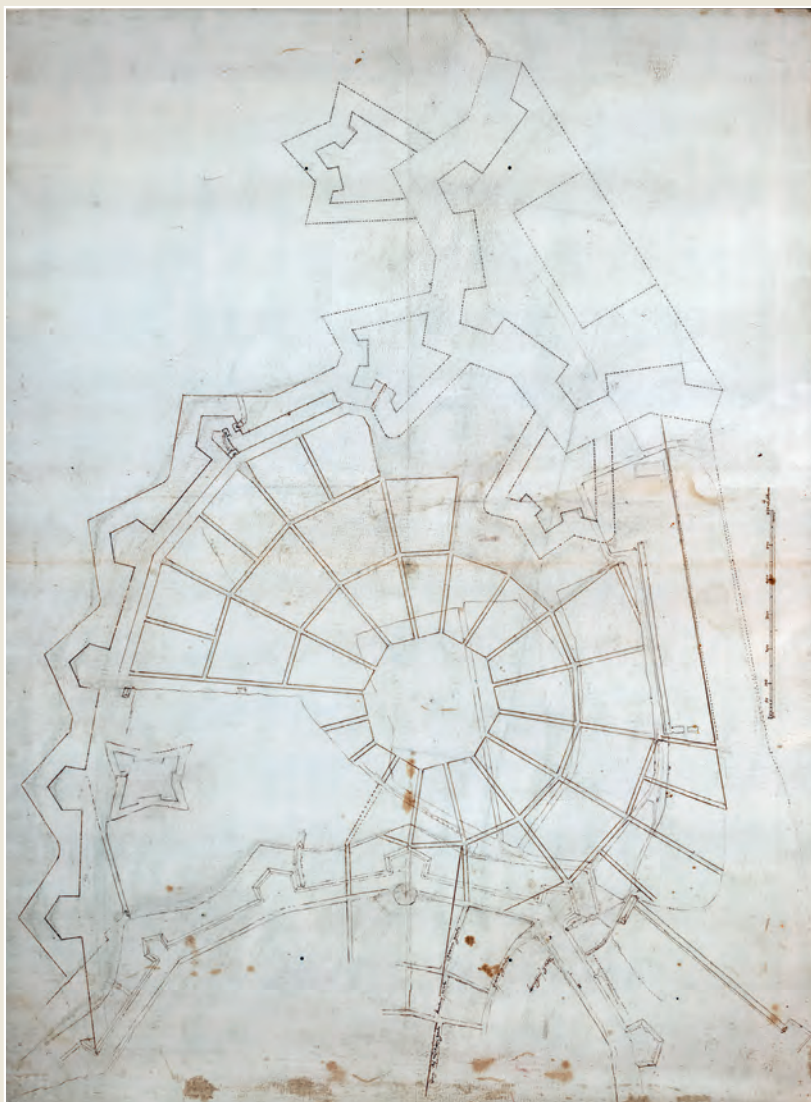
I 1626 fik fæstningsingeniøren Jacob Rettich til opgave at udarbejde en ny plan for det nordlige byområde.⁷ Bevaret er den såkaldte oktagonplan – en radialplan med en ottekantet plads i midten. Til dette projekt er der også tegnet et citadel mod nord

Planen viser også den ældre by omgivet af en delvist cirkulær befæstning, der skærer sig ind i den ottekantede plan. Denne plan blev lagt til grund for de første dele af længehusbebyggelsen Nyboder, der blev påbegyndt som bolig for Holmens matroser i 1631, men det radiale planmønster blev snart efter erstattet af det mere praktiske rudenetsystem. Orienteringen af gadenettet må





Umiddelbart synes dette kort at være fri fantasi, men går man det efter i detaljer, synes det at være en løs skitse til en udvidelse af København. Det er set fra vest med den gamle by som en nærmest cirkulær form, omgivet mod nord (til venstre) og øst (øverst), hvor Ny-København udviklede sig fra 1630'erne og fremad. Et citadel/kaste ses øverst til højre. Endnu er Amager (nederst til højre) ubebygget, så skitsen er tegnet før ca. 1618. Rigsarkivet.



Med oktagonplanen forsøgte man at presse en ideal byplan ned i en ramme, der passede grumme dårligt til de lokale forhold, idet forbindelserne til den gamle by (nederst i billedet) ville blive særdeles upraktiske. Desuden optog såvel det store nye citadel (Sankt Annæ Skanse) og Rosenborg Have store arealer i nordvest og sydvest. Det Kongelige Bibliotek, Håndskriftsamlingen.

da have været fastlagt. Nogle af gaderne her var anlagt skråt, men senere justeret med det retvinklede rudenetmønster.

Christian IV blev i det lange løb utilfreds med Rigsrådets indsats med hensyn til byens planlægning. Han skriver i 1646, at hvis man havde lyttet til ham tidligere, ville byens befæstning have været perfekt tyve år tidligere. Meget tyder på, at kongen imidlertid selv var skyld i forsinkelserne, for i 1649 – kort efter kongens død – fremlagde den nye danske konge i samråd med Rigsrådet en ny plan for hele byen. Den er kendt gennem flere kort, herunder særligt et kort bevaret i Krigsarkivet i Stockholm, dateret 1659 med inskriptioner om den svenske belejring på dette tidspunkt. Det angives at være kopieret efter et dansk kort, der havde fået Frederik III's approberende underskrift. Forlægget burde være at planen af 1649, og samtidige danske kort bekræfter, at den blev udgangspunktet for den videre byplanlægning.

Christian IV lod i 1620 påbegynde sin Børsbygning, der selv i en international målestok har en imponerende længde og var markeret med et bemærkelsesværdigt spir med drager, der vogtede skattene.

Allerede i 1606 var lystslottet Rosenborg blevet påbegyndt uden for de daværende befæstningslinjer, ligesom den omliggende have, "Kongens Have".

Kongens måske største planlagte byggeprojekt i København blev imidlertid aldrig realiseret: Det var opførelsen af et nyt kongeligt slot i et citadel. Som nævnt blev denne idé allerede præsenteret i den tidlige amatøragtige udviklingsplan for Ny København fra 1610'erne. En træmodel af dette slot er nævnt i årene omkring 1630, men intet videre kendes til det. Det må i øvrigt ikke forveksles med den slotsbygning, der i 1660'erne påtænktes opført sammensteds af Hendrik Ruse.

Stockholm

Gustav II Adolf har ikke samme ry som Christian IV som en stor bygherre, og i historien er hans militære bedrifter kommet til at overskygge hans aktiviteter på dette område. Uheldigvis er der tilmed også meget lidt tilbage af det, han så nåede at bygge. Hans ambitioner var næppe mindre end den danske konges, men hans regeringstid var betydeligt kortere og blev i høj grad brugt i krig, hvilket betød, at gennemførelsen af hans projekter enten forblev på tegnebrættet eller først blev taget op efter hans død.

I hans regeringsperiode blev der foretaget en række radikale ændringer i regeringssystemet og den regionale organisation. Byernes udvikling var et vigtigt spørgsmål. Det drejede sig om at støtte handelen, og en række nye byer fik købstadsprivilegier. Men den fysiske udformning af byerne var også vigtig: En instruktion til generalmatematiker Anders Bure fra 1628 siger, at alle svenske byer skulle kortlægges, så "KM:t" kunne se, hvordan de bedst kunne forbedres. Alle bygrundlæggelser og udvidelser af ældre byer skulle derned foretages i samråd med Bure. Det viser klart, hvilken vigtig rolle Bure havde i svensk byplanlægning – noget der næppe har fået tilstrækkelig opmærksomhed tidligere, måske fordi ingen byplaner eller bykort fra hans hånd er bevaret, og fordi hans Nordenkort fuldstændig har domineret billedet af ham. Fra 1635 skulle Bure som assessor i Krigskollegiet også administrere og vejlede andre i vedligeholdelse og udbygning af rigets fæstningsværker.⁸

Da Gustav Adolf besteg tronen i 1611, var Stockholm delt i to byer, den gamle befæstede by på stadsholmen (Gamla Stan) med forstaden Södermalm uden for murene og Norrmalm (Nörre Forstaden) bygget på kronjord, som i 1602 havde fået sine egne stadsrettigheder. Afbildninger af Stockholm fra de første tre årtier af det 17. århundrede er ikke bevaret med én undtagelse, en tegning, der dukkede op på en auktion i Paris i 2009.⁹

Det er meget sandsynligt, at kongen havde omfattende planer for udviklingen af sin hovedstad. I 1622 indførtes en ny told, "Lilla tullen" på indenrigs varer, der blev ført ind til byerne, og som derfor måtte markeres med en indhegning for at forhindre ulovlig import. Dette krævede naturligvis en markering af grænsen, og senest i 1624 havde man opsat et stakit. Året forinden havde den kongelige arkitekt Kaspar Panten fået til opgave at føre tilsyn med opførelsen af fem toldporte, hvoraf den ene var på Norrmalm, de to på Södermalm og de to sidste til ved indsejlerne til byen i øst og vest. I et forslag om privilegier for Nörre Forstad fra 1624 står der, at man skal bygge "som det er afstukket", hvilket indikerer, at der fandtes en plan.

Efter en ødelæggende brand på den vestlige del af stadsholmen i 1625 var det meningen, at genopbygningen skulle ske med et nyt retvinklet gadenet. En sådan plan, dateret 1626, er gengivet i en kortbog tilhørende den tidligere omtalte ingeniør Heinrich Thomé. Kortbilledet er betydeligt mere præcist end beretningen på det ældre, såkaldt ældste kort, og viser, at der er foretaget en ny opmåling, mens de yderst misvisende omgivelser indikerer, at Thomé har tegnet dem efter hukommelsen.¹⁰





Udsnit af panoram over Stockholm set fra vest ca. 1630. Kortet er tegnet af en ukendt kunstner. Udsnittet viser Stadsholmen med slottet til venstre, Tyska Kyrkan og Riddarholmskyrkan samt Söderport mod højre. Udsnittet udgør kun 1/4-del af den fulde længde. Indtil 2009 var kortet ukendt, og det dukkede op som en stor overraskelse. Stockholms Stadsmuseum.



Fra 1620'erne skete der store ændringer på Riddarholmen, der betød, at store strandgrunde blev tildelt højadelen. Til dette må der naturligvis have været en plan, og en sådan plan omtales da også som godkendt af kongen. Opførelsen af en stor kongelig staldbygning efter tegninger af Kaspar Panten i Nörre Forstaden øst for Malmtorget blev påbegyndt i 1627. Overvejelser om et havneanlæg her, må naturligvis have krævet planlægning. Allerede i 1622 nævnes planer og beregninger for stalden. I 1636 nævnes et (nu tabt) dekret fra Gustav II Adolf om, at stedet mellem Norrbro og staldene skulle bygges efter den tegning, som den afdøde konge havde bestemt det.

Efter at have fået bygget et nyt kancelli på slottet, besluttede kongen i 1625 ikke at bygge mere på slottet. Kunne det betyde, at han havde andre intentioner med slottets placering? I 1627 fik den nederlandske våbenfabrikant Louis de

Geer kontrakt på opførelsen af et gigantisk tøjhus på det, der nu er Blasieholmen, et projekt, der aldrig blev gennemført. Der var allerede omfattende aktiviteter på stedet, hvor værftet lå, hvor bl.a. Vasa blev bygget til sin uheldige jomfrurejse i 1628. I 1627 begyndte opførelsen af nye spir på Klara og Maria kirker. I 1630 – lige før sin sidste afrejse til krigen i Tyskland – udpegede Gustav II Adolf en grund til et nyt rådhus i Nörre Forstaden.

Bymuren og forsvarstårnene på Stadsholmen blev revet ned i løbet af 1620'erne. Det er fristende at tolke dette som havde man et nyt befæstningssystem i tankerne. I den østlige del var det hensigten at anlægge en række statelige stenhuse langs Skeppsbron. Kongen nåede dog ikke at opleve dette panorama over byen, da det første hus først blev bygget i 1630, det år Gustav Adolf for stedse forlod Sverige.

Efter kongens død i 1632 meddeler byen – efter ordre fra den nye guvernør Klas Fleming – i 1635, at forladte og nedbrændte grunde i byen og på malmene skal bygges efter den tegning, den afdøde konge havde givet, og taler således om en overordnet plan. Der var dog begrænset mulighed for at ændre gadenettet inden for allerede bebyggede områder ved denne bekendtgørelse, da det ikke påvirkede eksisterende bygninger i god stand.

Der var blevet bygget meget i forstæderne i løbet af de første årtier af århundredet: Antallet af ejendomme i Nörre Förstaden blev tidoblet – fra 100 til 1.000 ifølge byens egen beskrivelse – i sin tid som selvstændig by. I 1635 blev det besluttet, at forstaden skulle lægges sammen med Stockholm.

Antallet af bygninger på Södermalm voksede også betydeligt i denne periode. Det er klart, at meget af byggeriet i forstæderne foregik på en uordnet måde og uden myndighedernes godkendelse. Bebyggelsen blev formentlig tilpasset det eksisterende vejnet – uden hensyn til de foreliggende planer. Som nævnt blev der ikke foreslået nogen total regulering, som det senere skulle ske. Uordenen blev påpeget ved flere lejligheder, bl.a. udtalte Kammerkollegiet i et bittert brev til Nörre Förstaden i 1627, at kongen havde set, hvordan jordlodder blev inddraget og bebygget dag efter dag, og man bad derfor om en redegørelse for, med hvis tilladelse dette skete. I byens egen protokol er det i 1634 registreret, at nogle bygger efter eget ønske og indtager grunde uden rådets vidende.

Efter kansler Axel Oxenstiernas tilbagevenden til byen efter ti års fravær i sommeren 1636 skulle arbejdet med omdannelsen af hovedstaden igangsættes mere drastisk: I august besluttede Kammerkollegiet, at det skulle forbydes





Også i København fandtes i 1600-tallet kort, der viste, hvad der foregik i Stockholm. Her ses et kort over byen, der sandsynligvis er tegnet af ingeniøren Georg Hoffmann omkring 1650. Det findes i ikke mindre end tre varianter. Hvorfra han har fået sit forlæg, vides ikke, men det må tænkes at være et svensk kort, der er kommet til København. Det er værdifuld ved sine mange tekstmæssige oplysninger. Kortbilledet viser, at størstedelen af byplanen var blevet gennemført. Det Kongelige Bibliotek, Kortsamlingen.



Wolfgang Hartmanns kobberstik af Stockholm fra 1650 viser den nyligt opførte husrække langs Skeppsbron med stenhuse på stenhuse med høje gavle, ligesom også de nye stenhuse ved Norrmalms Torg, det nuværende Gustav Adolfs Torg. Stockholms Stadsmuseum.

borgmester og råd at ændre den afdøde konges projekt, som regeringen således ikke ønskede at opgive. Otte dage senere fik generalkvartermester Olof Hansson Örnehuvud til opgave at "göra en dessein" gaderne på malmene og i byen, og lade dem være så brede som muligt.¹¹ Det må nu være indset, at den plan, der var fremkommet godt en uge tidligere, måtte revideres, måske var det Örnehuvuds egen tanke. Ifølge oplysninger i en retssag i 1650'erne blev den plan, der var udarbejdet på Gustav II Adolfs tid, udarbejdet af Örnehuvud – noget senere i aktstykket siges den at være af Anders Bure og Örnehuvud.



Den skulle forblive i ingeniør Anders Torstenssons varetægt, mens den plan, der hang i byggekollegiet, var en "transumt" (et uddrag) udført efter kongens død i regeringstiden og forelagt byen af Anders Bure og Olov Örnehuvud.¹² Måske var det den gadeplan, der blev resultatet af opgaven i 1636. Desværre er ingen af disse planer bevaret. Sidstnævnte plan er nævnt i bevarede breve fra regeringen til byen, som den "av salig k M:t först gjorde och nu sedermera översedde och förbättrade avritning så i staden som å malmarne" (1637) og "den avritning och dessein som högstbemälte salig k. M:t däruppå göra låtit och av oss översedd och god befunnen är." (1638). Her anføres også, at der blev udstedt flere åbne mandater og breve i denne sag både på Gustav Adolfs tid og senere, men med undtagelse af de ovennævnte er disse ikke fundet.

Der er dog bevaret en række kort årene omkring 1640 – og især fra perioden omkring 1650. Af særlig interesse er tre danske kort, der er kopier af et nu forsvundet svensk kort med en hel del markeringer af de vigtigste anlæg. De er i nye tid blevet tilskrevet den dansk-tyske ingeniør Georg Hoffman.¹³

Sigismund von Vogels tekst til det velkendte prospekt over Stockholm fra 1648 nævner, at Gustav II Adolf fik den idé at lade anlægge regelmæssige gader i byen og på malmerne i forbindelse med branden i 1625.

En tekst fra 1650, der hører til Wolfgang Hartmanns billede af byen, siger, at Gustav II Adolf havde "högerömliga och förnäma desseiner" til hovedstaden, som han ikke havde kunnet gennemføre på grund af krigsaktiviteterne. Det nævnes også her, at han havde planer om en bemærkelsesværdig fæstning og "hofby" på Södermalm mod Danviken, dvs. et citadel med slotsfunktioner.

I 1635 skulle planen som nævnt kun følges, hvis en grund blev forladt eller bygningerne var forfaldne, men året efter skulle planen gennemføres ved totalregulering, dvs. at alle bygninger, der stod i vejen for et planlagt gadenet, skulle rives ned eller flyttes. Byen blev sikret de økonomiske og administrative betingelser for at muliggøre dette.¹⁴ Anders Torstensson, der var ansat ved Fortifikationen, blev tilknyttet bystyret for at arbejde med dette. Det indebar praktisk arbejde i forbindelse med afsætning og anlæg af de nye gader, opmåling af eksisterende og planlægning af nye grunde, der skulle lægges inden for de nye karréer, forhandlinger med lodsejerne, beregning af kompensationsbeløb osv. Arbejdet indebar bestemt justeringer og nogle ændringer af gaderetninger og grunddimensioner i forhold til planen.

De tidligere nævnte tekster siger utvetydigt, at der var en plan, der blev

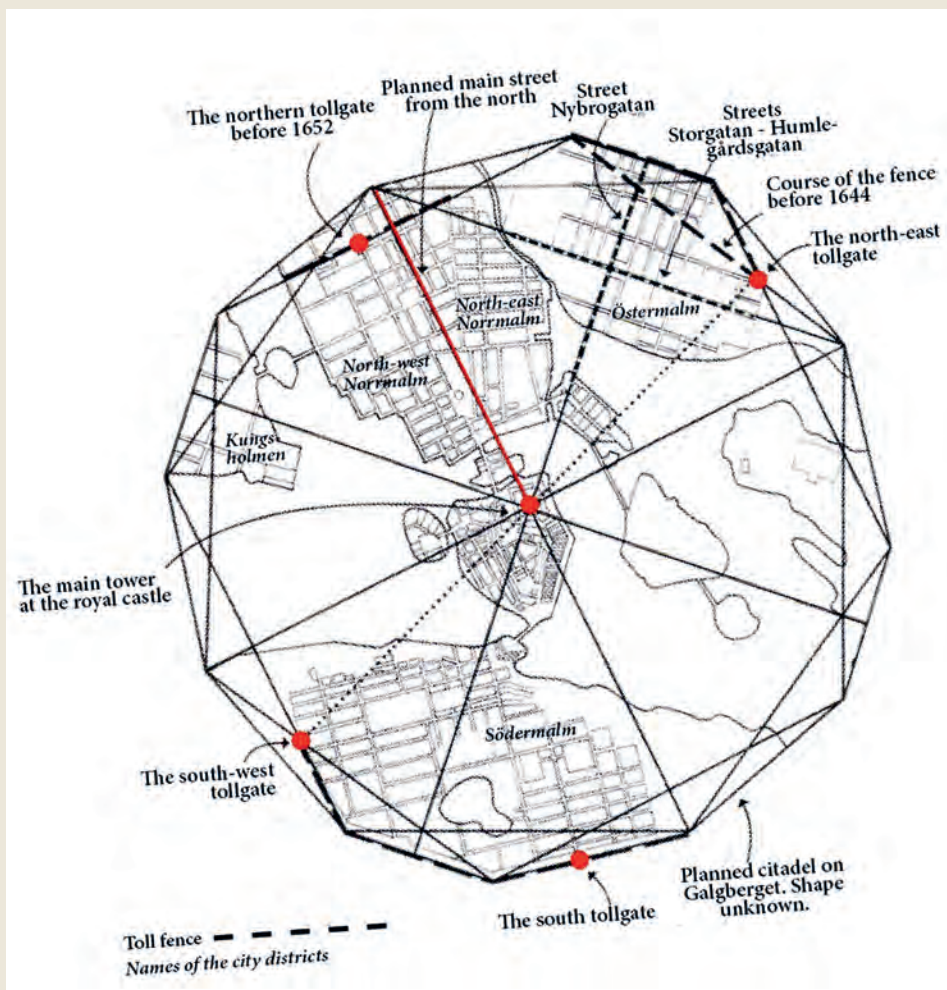
besluttet af Gustav II Adolf, og som blev forbedret af Örnehuvud. Men som det også er nævnt, er der ikke bevaret en plan, der kan føres tilbage til en sådan original.¹⁵

Hvordan kunne en sådan plan have set ud? Det kan vi selvfølgelig ikke vide noget om. En analyse af bevarede kort fra midten af 1600-tallet – hvor gadereguleringerne stort set var gennemført – peger dog på, at planen skulle have været bygget op over et geometrisk system med tårnet Tre Kronor på slottet som midtpunkt. Ifølge et af disse kort var hegnene i nordøst og sydvest placeret i samme afstand fra tårnet. Toldportene i nordøst og sydvest er placeret ikke kun i samme afstand fra, men også i en lige linje lige gennem tårnet. Vinklen mellem gadenettene på Ladugårdslandet (nu Östermalm) og Kungsholmen er her gengivet som lige, og ind imellem er de lange gader i det vestlige Norrmalm orienteret på 45 grader, og gaderne i det østlige Norrmalm er 22,5 grader – hvilket ikke rigtig var tilfældet i virkeligheden.¹⁶ Gaderne på Ladugårdslandet var faktisk orienteret 22 grader nordøst, dvs. meget tæt på den ideelle orientering ifølge Vitruvius' 22,5 grader nordøst. En senere planlagt og omtalt hovedgade i Norrmalm ud mod borgtårnet er ikke angivet på disse kort, men passer geometrisk ind i systemet.

En radial gadestruktur, der udgår fra slotstårnet, er blevet forladt på Södermalm af indlysende årsager, når man tager topografien i betragtning. Overfarterne ved slusen og Skanstull blev dermed styrende for gadernes retning, og det var naturligvis meget bedre planlægningsmæssigt. Men hegnets forløb fulgte stadigvæk den geometriske struktur.

Generelt har det været nødvendigt, at tage Stockholms vanskelige topografi i betragtning ved udfoldelsen af planerne. At mestre Brunkeberg for at muliggøre anlæggelsen af en hovedgade på Norrmalm var for stort et problem. Bjergområderne på Södermalm udgjorde også en hindring for total regelmæssighed. Men det forhindrede ikke, at udgangspunktet var at forsøge at opnå en så ideel form som muligt: Man måtte naturligvis tilpasse sig og tilpasse planlægningen til de topografiske realiteter. For planlæggerne må dette have været indlysende, og lærebøgerne gav også råd om uregelmæssige planer.

Det er utænkeligt, at denne plan skulle have været udarbejdet uden at tage hensyn til hovedstadens forsvar. Det er svært at forestille sig, at man bevidst ville planlægge en europæisk hovedstad uden en omgivende befæstning. Det var dog meget dyrt at bygge sådanne anlæg, der stillede store krav



Konstruktion af et teoretisk system, der kan have ligget som grundlag for udformningen af en generalplan for Stockholm. De gennemførte net af gader fik dog ikke en helt så perfekt orientering efter verdenshjørnerne. Grundlaget er en tegning af et kort fra ca. 1650 i Landmåteristylelsens arkiv.



En teoretisk helt cirkelformet fæstningsring med 32 bastioner og radius af 2.400 svenske alen, tegnet henover et moderne kort. En så ideal form var det ikke muligt at gennemføre på grund af de topografiske forhold i området, og det var planlæggerne givetvis bevidste om. I 1600-tallets faglitteratur blev der da også givet gode råd om de nødvendige tilpasninger, hvis idealet ikke kunne gennemføres. Bemærk særligt toldstedernes perfekte placering og citadellets plads på Södermalms galgebjerg.

til arbejdskraft og økonomiske ressourcer, og befæstningsprojekter blev ofte udskudt til fremtiden, hvor alle ressourcer skulle gå til de igangværende krige. Fæstningsarbejdene i København blev som tidligere nævnt også tvunget til at holde en pause under Kalmarkrigen.

En planlægning af byens forsvar bør derfor været blevet inddraget i arbejdet med en original helhedsplan.¹⁷ Fra anden halvdel af 1600-tallet ved vi, at der blev udarbejdet totale befæstningsplaner for Stockholm, men disse blev alle udskudt af økonomiske årsager – og i sidste ende aldrig gennemført.

Der er ikke bevaret planer om et omfattende befæstningssystem for Stockholm. I 1643 talte Axel Oxenstierna dog om behovet for at kunne forsvare hovedstaden, og at permanente befæstninger kunne stå færdige inden for 10 til 20 år. I 1660 beskriver den daværende generalkvartermester Johan Wärn-sköld et forslag til en total befæstningsring omkring Stockholm, hvor alene teksten er bevaret, men hvor den tilhørende tegning mangler. I 1668 oplyser Krigskollegiet, at der i løbet af de sidste 30 år, som også tidligere, har været flere projekter til befæstning af Stockholm og dens forstæder. Det siges også, at Stockholm, som burde være bedst sikret af de svenske byer, er den, der er taget mindst i agt. Denne mangel på forsvar af hovedstaden vakte også stor forundring blandt fremmede.¹⁸

Man må vel gå ud fra, at der på Gustav Adolfs tid blev planlagt en polygonal cirkulær bastionskrans med et centrum i slotstårnet. Ifølge den teoretiske lære var den mest økonomiske måde at planlægge en befæstningsring på at bruge cirkelformen. Selvfølgelig kunne dette i meget få tilfælde anvendes uden problemer i praksis, og Stockholms meget dramatiske topografi tillod naturligvis ikke en sådan streng geometri. Selvfølgelig forstod planlæggerne dette.

På s. 107 præsenteres en teoretisk skitse, som kunne tjene som udgangspunkt for et mere realistisk udfoldelse. Ifølge beskrivelsen involverer projektet, der blev præsenteret i 1660, en total befæstningsring, men med en lidt bredere omkreds. Da Wärn-sköld udarbejdede et nyt forslag efter at have modtaget nogen kritik, rejste han spørgsmålet om, hvorvidt et citadel var nødvendigt, og om de hollandske befæstningsprincipper skulle overholdes strengt.¹⁹

Meget interessant er Hartmanns udtalelse om, at Gustav Adolfs planer også omfattede et citadel på Södermalm. Denne tekst blev skrevet i 1650, dvs. otte år før Karl X Gustav selv formulerede et ønske om et slot på samme sted.²⁰ Dets placering passer godt ind i den geometriske plan. Motivet med et citadel

placeret på byens ydre grænse går ofte igen i faglitteraturen. Og det var også, hvad Christian IV planlagde i København i midten af 1620'erne og som man fulgte i byplanen af 1649 og genoptog efter Enevældens indførelse i 1660 (det nuværende Kastel).

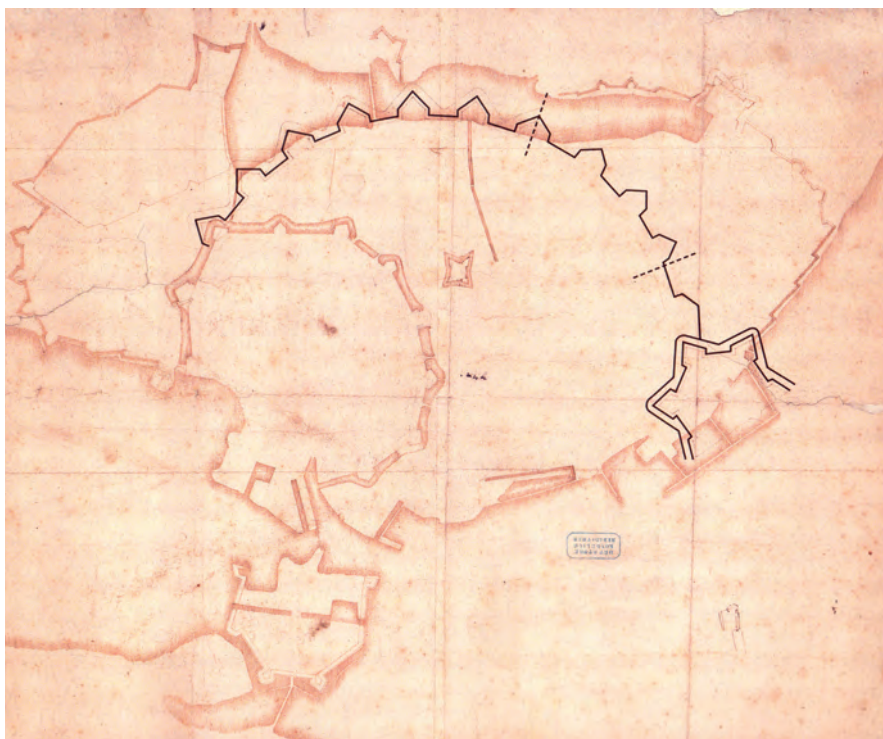
København: Stockholm

Hvis vi nu sammenligner, hvad der var planlagt for København og for Stockholm, finder vi mange fælles intentioner: Begge konger havde adgang til den nyeste viden og var selv yderst bevidste bygherrer. De havde begge omfattende kontakter med Nederlandene og tilkaldte eksperter derfra. De uddannede befæstningsspecialister, der var meget eftertragtede og mobile, påtog sig opgaver for forskellige regeringsmagter. Johan Sems var kun i dansk tjeneste i årene 1616-1618 og Jacob Rettich kun få år omkring midten af 1620'erne. Georg Ginther Kräill, der i Arnheim i 1618 havde udgivet "Tractatus geometricus et fortificationis" dedikerede sit værk til Christian IV og Gert Rantzau, og blev også ansat til at planlægge Glückstadt.²¹ I 1621 finder vi ham imidlertid i svensk tjeneste, hvor han deltog i erobringen af Riga. Han forblev derefter i den svenske kronens tjeneste indtil sin død. Fra 1631 var han den første svenske generalkvartermester med ansvar for de indenlandske befæstninger.

I Sverige havde Anders Bure kontakt med Simon Stevin i Holland. Adam Freitag, der ofte betragtes som den fremmeste repræsentant for nederlandsk befæstningsteknologi, havde udgivet "Architectura militaris nova et aucta" i 1630. Han blev rekrutteret af Sverige kort efter og deltog i befæstningsarbejde på den anden side af Østersøen. Han havde stor betydning gennem sin tætte kontakt med bl.a. Kräill og Örnehuvud. Man får indtryk af, at Sverige i denne periode synes at have haft den sikreste og mere langvarige adgang til spidskompetencer på området sammenlignet med Danmark.

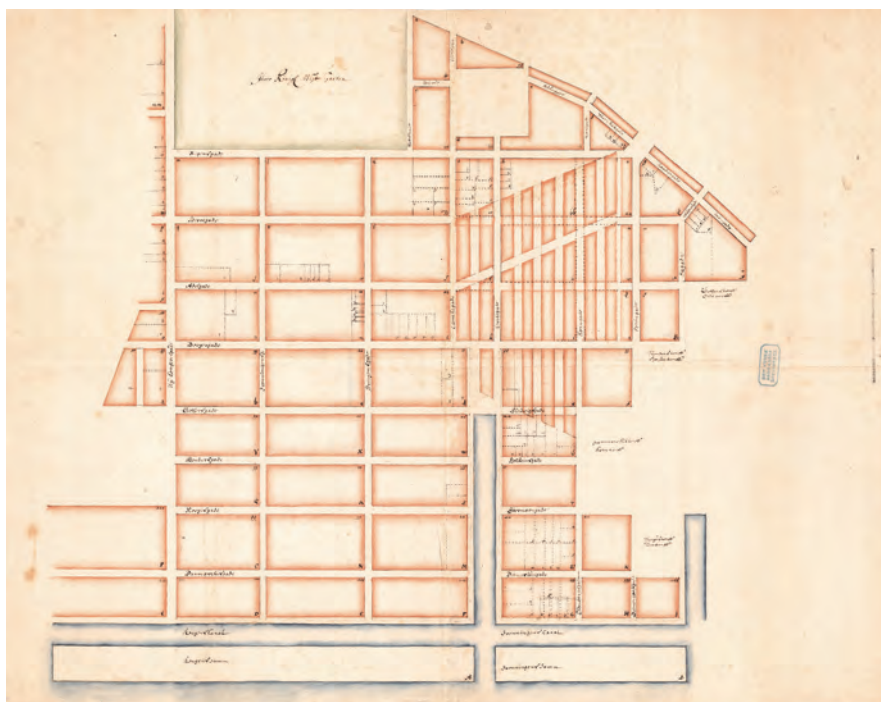
For begge hovedstæder var der planlagt en meget betydelig udvidelse af byområdet.

Et væsentligt grundlag for planlægningen var, at byerne skulle have et moderne befæstningssystem. Et sådant blev også udført i København, men som nævnt ikke i Stockholm. Efter den samtidige faglitteratur var den bedste og mest omkostningseffektive en cirkulær ring af bastioner, hvor antallet af bastioner blev bestemt af længden af radius. Dette var naturligvis ikke muligt



I forbindelse med udviklingen af den godkendte byplan af 1649 fremkom også et forsøg på at omforme Københavns befæstning til en regulær cirkel, eller i hvert fald et udsnit af en cirkel. Tegningen viser, hvor stor en byudvidelse, der ville være tale om, idet befæstningen ville strække sig helt ud til Søerne. Som en hel cirkel ville den have omfattet 26 bastioner. Tegneren var sandsynligvis en af de to ingeniører i København i slutningen af 1640'erne, Georg Hoffmann eller Peter Bysser. Efter Bjørn Westerbeek Dahl: Til Rigets forsvar og Byens gavn, bind 1, 2017, original i Håndskriftsamlingen, Det Kongelige Bibliotek, NKS 372d-fol.

at gennemføre i de fleste tilfælde, så man kunne også bruge uregelmæssige planer. Ved opførelsen af den tidlige bastionære fæstningsring omkring København forsøgte man at gøre den tilnærmelsesvist cirkulær – se Thomés kort s. 95. Et forslag til en udvidelse mod vest og nord var efter en plan af Georg Hoffman i 1648 tænkt at være helt cirkulær i hvert fald til landsiden, men i praksis fik den en langt mere fragmentarisk plan.



Ny-København blev en legeplads for 1600-tallets ingeniører. Efter at Oktogonplanen (se s. 98) var blevet opgivet ca. 1630, fandt man en helt anden løsning ved at introducere et rudenet af karréer mellem lange lige gader, der krydse hinanden i rette vinkler. Ud til havnen (nederst) skulle anlægges et system af kanaler. Karréerne var elegant udformet i forskellige størrelser med grundarealer tilpasset forskellige grupper af grundejere. Som følge af nye planer for Kastellet blev planen revideret i 1660'erne med introduktion af barokke elementer, herunder en ny gade (Dronningens Tværgade), der kom til at fungere som symmetriakse i den ny bydel. Det Kongelige Bibliotek, Håndskriftsamlingen, NKS 371c-fol.

I Stockholm virker det som nævnt sandsynligt, at udgangspunktet var en cirkulær polygonal bastionskrans med specielle løsninger over vandet og med Tre Kronors tårn som centrum.

Et citadel blev planlagt i begge byer. Disse blev formentlig planlagt i midten af 1620'erne, måske noget tidligere i København, hvor citadellet Sankt Annæ skanse også blev påbegyndt, i modsætning til i Stockholm, hvor

det blev ved planerne. Efter 1649 og igen efter 1661 fik det københavnske citadel nye former.

Planlagte gadenet i den første plan for Christianshavn og i oktagonplanen havde en radial struktur, men i begge tilfælde blev de erstattet med et retvinklet mere praktisk gadenet.

En radial struktur for de enkelte distrikter findes i Stockholm, undtagen på Södermalm, men inden for distrikterne blev den rene rudenetstruktur gennemført.

I ingen af byerne blev der foretaget større ændringer i den ældre by med stenhuse. Efter Gustav II Adolfs død blev de nye retvinklede gadenet håndhævet i områder med lettere bygninger i forstæderne med nedrivninger og husflytninger som uundgåelige konsekvenser. Også i Ny København måtte lignende foranstaltninger træffes, efter at planen fra 1649 var vedtaget, og nye gader blev anlagt tværs gennem den tidligere forstadsbebyggelse uden for Østerport.

Christian IV investerede massivt i arsenalbygningen på havnen, hvor der også blev bygget provianthus og bryggeri. Gustav II Adolf ville bygge et tøjhus på Blasieholmen – men det skete ikke. Først i begyndelsen af 1640'erne blev der bygget et Tøjhus på Ladugårdslandet, hvor der i forvejen var kronbageri og andre militære anlæg.

Christian IV havde særlige boligområder planlagt som boliger for matroser ved flåden, således Skipperboderne og Nyboder. I Stockholm er der ingen sådanne planer, men vi ved, at den østlige del af Norrmalm og Ladugårdslandet i vid udstrækning var befolket af folk med tilknytning til de væbnede styrker, især værftet, og at det senere blev sagt, at jordlodder på Ladugårdslandet primært skulle udlejes til kronens søfolk.²²

Christian IV lod opføre et lystslot, Rosenborg, men om Gustav II Adolf havde lignende planer vides ikke. Hans enke, Maria Eleonora, planlagde i 1630'erne et lystslot på Kungsholmen, som aldrig blev til noget – og måske var det planlagt tidligere. Begge konger planlagde nye slotsbygninger i et citadel. Ingen af dem blev virkeliggjort.

Selvom det endnu i vore dage i bybilledet kan ses, at mange af Christian IV's københavnske planer blev udført, var han ikke tilfreds med udformningen af fæstningsværkerne, og han fik ikke bygget et nyt slot. I Stockholm blev der opnået betydeligt mindre, selvom ambitionerne givetvis var store. Efter

kongens død blev der dog etableret et retvinklet gadenet i forstæderne og i den vestlige del af byen inden for de stramme grænser for toldhegnet, men med formentlig forenklede og mere praktiske løsninger end i en oprindelig plan.

Man må forudsætte, at begge konger havde kontrol over beslutningstagningen i deres respektive hovedstæder, og at de fulgte de internationale strømninger, men via efterretninger og spioner vidste de, hvad der foregik i nabolandet og tog bestik heraf.²³

1. Hvor intet andet er nævnt i det følgende henvises til Bjørn Westerbeeck Dahl: *Til Rigets forsvar og Byens gavn*, 1-3, 2017 og Marianne Råberg *Visioner och verklighet. En studie kring Stockholms 1600-talsstadsplan*. Stockholm. 1-2, 1987.
2. Blandt de nok mest udbredte faglitterære værker er værker af Daniel Speckle: *Architectura von Vestungen* 1589; Jacques Perret: *Des fortifications et artifices* 1601. Simon Stevin: *De Stercktenbouwing* 1594, *Castrametatio, dat is legermeting*, 1617; Samuel Marolois: *Fortification ou architecture militaire* 1615; Georg Ginther Kröll (Kräill): *Tractatus geometricus et fortificationis* 1618; Adam Freitag: *Architectura militaris nova et aucta*, 1630; og Wilhelm Dilich: *Peribologia*, 1640. I Italien havde man tidligere publiceret et stort antal trakter inden for emnet. Mange af traktaterne var baseret på Vitruvius' beskrivelse af, hvordan en by skal bygges i *De architectura*, ti bøger om arkitektur.
3. Helge Gamrath: Christianshavns Grundlægelse, i: *Historiske meddelelser om København* 1968, 7-117.
4. Johan Sems (1572-1635). Hans uddannelse er ukendt, hans far havde forbindelser til universitetet i Leiden. Han arbejdede som landmåler (medforfatter til "Practijck des lantmeters" i 1600), som kartograf og med befæstningsspørgsmål. Han opholdt sig kun i Danmark i årene 1616-1618.
5. Heinrich Thomé, fødsels- og dødsår ukendt, tysk befæstningsingeniør i svensk tjeneste 1624 – 35. Opererer hovedsageligt i Preussen.
6. Se Helge Gamrath: Et udvidelsesprojekt til København fra begyndelsen af 1600-tallet, i: *Historiske meddelelser om København* 1965, 38-45. Christian IV erhvervede sig en del arealer nord for den gamle by i 1606, der antyder en udvidelse af byen i den retning.
7. Jacob Rettich, tysker, i dansk tjeneste som ingeniør felten i Tyskland, i København og nævnt som ingeniør i december 1626, forlod den danske hovedstad i marts 1627.
8. Anders Bure (1571-1646) var allerede i Karl IX:s tid ansat i det kongelige kancelli, blev i 1623 ansvarlig for det offentlige bygningsvæsen. Publicerede et stort kort over Norden i 1626, blev generalmatematiker i 1628 med bl.a. den opgave at uddanne landmålere, assessor i Krigskollegiet, fra 1640 krigsråd, forsøgte at indføre decimalsystemet i Sverige.
9. Stockholms Stadsmuseum, se også Marianne Råberg: *En ny bild av Stockholm*, i: *Samfundet S:t Eriks Årsbok* 2009.
10. Efter min mening kan selve plan-designet ikke sikkert tilskrives Thomé. Som det

- frem går af samlingen udførte han tegninger af byer, hvor han ikke var ophavsmand til byplanen, men hvor han selvfølgelig kan have bidraget til befæstningsplanlægning, afsætninger osv.
11. Olov Hansson Örnehuvud (1600-1644), ansat ved det kongelige kancelli 1619-1624, elev af Bure. Fra 1626 udførte han kortlægningsarbejder ved fronten i Livland. I 1628 blev han konduktør under Kräill i Preussen og i 1632 planlagde han fæstningsbyen Gustavsborg. Han blev generalkvartermester i 1635, og dermed ansvarligt ”öfver all fortification”. Fortifikationen beregner sin oprindelse fra dette år.
 12. ”Studiosus” Anders Torstensson blev ansat i 1636 ved fortifikationen og fik snart til opgave at arbejde med planens gennemførelse, Stadsingeniør: Versionen omtales som ”Transumpt” = Uddrag. Det kunne muligvis betyde en plan uden et befæstningsprojekt. Det var ikke byens opgave at stå for forsvaret.
 13. Bjørn Westerbeeck Dahl: Tre Stockholmskort fra 1650’erne, i: *Samfundet S:t Eriks årsbok* 1989, [43]-54.
 14. Administrationen og finansieringen af implementeringsarbejdet er beskrevet i Linnea Forsbergs afhandling: ”Stormagts-tidens Stockholm tager gestalt” fra 2001. Privilegiebrevet fra marts 1636 gav byen et kraftigt økonomisk løft gennem en særlig skat ”tolagen”.
 15. Der eksisterer heller ikke nogen plan over de svenske byudviklingsprojekter, der ses godkendt af kongen. Kildematerialet er også så tilfældigt bevaret, så visse ingeniørers opgaver er dårligere belyst end andres.
 16. Västra Norrmalms lange gader kom til at være orienteret 28 grader nordvest, østlige Norrmalms 5 grader nordvest og Kungsholmens 75 grader nordvest.
 17. I forbindelse med en planlægningsopgave for Helsinki fremgår det, at planforfatteren skal sikre, at byen kan befæstes i fremtiden.
 18. For eksempel Lorenzo Magalotti i sin beskrivelse af Stockholm i 1674: ”rigets hovedstad, dog uden mure og befæstninger”.
 19. Dette skete efter Karl X Gustavs død i foråret 1660.
 20. Karl X Gustavs instruks til generalkvartermesteren Johan Wärnsköld og arkitekten Jean de la Vallée ... ”at sammensætte et udkast oven på et kongeligt palæ og residenser – kongelige lejligheder såvel som etager til kollegierne som og oven på et arsenal eller klædehus.”
 21. Sidstnævnte, måske den mest udbredte faglitterære bog ”Perigolia” af Wilhelm Dilich, nævner Kräills værk blandt de ti vigtigste.
 22. En udateret plan for det nordvestlige hjørne af Djurgården med en række mindre grunde kunne også tænkes som en planlagt soldaterby.
 23. Bidraget er en omarbejdning af forfatterens artikel i: Copenhagen and Stockholm. Two kings and their capitals in the early 17th century. Visions and reality, i *Urban life in Nordic countries*. Ed. by Heiko Droste, New York, 2024, 27-52.

“Kvindens ældste erhverv”

– københavnske jordemødre i 1700- og 1800-tallet

■ Af Birgit Meyer Andersen

Fra 1787 skulle alle kvinder, der ville praktisere som jordemødre, gennemføre en uddannelse og bestå en eksamen i København. Ansvar for undervisningen hvilede på et lille hold af læger, der tilsammen udgjorde den såkaldte Jordemoderkommission. Det var på Fødselsstiftelsen i Amaliegade under ledelse af en overjordemoder, at de kommende jordemødre fik opøvet deres praktiske færdigheder. Efter bestået eksamen kunne kvinderne håbe på en beskikkelse enten i et sogn ude i landet eller i København. Myndighederne holdt øje med de beskikkede jordemødres levned, og for nogle blev der tale om ros, for andre ris eller endog straf. Hos kvinder, der havde fungeret som jordemødre, men ikke havde eksamen, kunne der opstå et håb om at få færdighederne prøvet ved Jordemoderkommissionen som et trin mod en beskikkelse. Nogle af disse kvindeskæbner kan vi følge ind til eksamen og videre ud i livet.

Eksamineret eller praktiserende

I april 1807 rejste den 56-årige Margrethe Rasmus Datter fra sit hjem ved Slagelse de godt 80 km ind til København. Amtmanden for Sorø Amt, P. C. Stemmann, havde forinden på hendes vegne skriftligt anmodet Det Kongelige Sundhedskollegium om tilladelse til, at hun måtte indstille sig til den offentlige jordemodereksamen. Margrethe kunne ikke selv skrive, og havde derfor fået amtmanden til at hjælpe sig med ansøgningen. Inden da havde hun praktiseret i lokalområdet i omkring 30 år, men da hun ikke havde gennemgået den krævede undervisning og taget eksamen fra Fødselsstiftelsen, opfyldte hun ikke kravet til at få den beskikkelse, som Stemmann i sin egenskab af amt-



Jordemoderkommissionens tykke, læderindbundne protokol gemmer blandt lovgivningstekst og eksamensresultater på oplysninger om forskellige typer problemer for og mellem jordemødrene.

mand på landet skulle udstede til amtets jordemødre. Hans eneste mulighed for at hjælpe Margrethe var derfor at få hendes færdigheder prøvet hos Jordemoderkommissionen, der bestod af tre-fire læger, som sammen havde det overordnede ansvar for jordemødrenes uddannelse og eksamen. Det Kongelige Sundhedskollegium, hvortil Margrethes ansøgning var sendt, var et centralt forvaltningsorgan, der havde til formål at føre tilsyn med medicinalvæsenet og alle offentlige sundhedsforanstaltninger. Kollegiet blev dannet i 1803 ved en sammenlægning af Collegium Medicum, Det Kirurgisk-Akademiske Kollegium, den Københavnske Karantænekommission og endelig Jordemoderkommissionen, alle oprettede i løbet af 1700-tallet.

Margrethes egen baggrund var, at hun havde giftet sig i 1773, fået en søn i 1777, var blevet enke i 1782, og siden giftet sig med Hans Nielsen, der var jordløs husmand og daglejer. De boede nu siden 1788 i Skyttehuset ved Brorup, der lå i Skt. Mikkel's Landsogn nord for Slagelse.

For første gang var der i 1791 udstukket regler for jordemødres betaling på landet både til de uddannede jordemødre og om bøder til de ueksaminerede, som f.eks. Margrethe, der betjente de fødende. Selvom mange landboere endnu foretrak den velkendte kone fra egnen som fødselshjælper, kom flere og yngre, eksaminerede jordemødre til, og Margrethe har muligvis som ældre og ueksamineret forgæves søgt om beskikkelse.

Anmodningen om en eksamen ved kommissionen blev imødekommet og fandt sted onsdag den 22. april 1807 på Fødselstiftelsen. Tre dage efter satte professor Sylvester Saxtorph sig ved skrivebordet for at formulere kommissionsmedlemmernes vurdering af hendes præstation.¹ Margrethe selv fik naturligvis et svar sandsynligvis via amtmanden, men vi kan også læse det, fordi en kopi blev indført i Jordemoderkommissionens store protokol, der var blevet ført siden 1739. Resultatet gemmer vi dog til senere.

De institutioner Margrethe mødte i København var foruden Det Kongelige Sundhedskollegium Jordemoderkommissionen og Den kongelige Fødselstiftelse.

Jordemødrenes eksamen

Jordemoderkommissionen, hos hvem Margrethes eksamen skulle aflægges, bestod af tre læger eller kirurger med dekanen for det medicinske fakultet som formand. I 1807 stod foruden Sylvester Saxtorph selv professorerne Bang og Winsløw samt stadsfysicus Scheel for eksaminationen.

Jordemoderkommissionens møder fandt sted på Universitetet, hvor de behandlede indkomne sager, som f.eks. klager over en jordemoder enten fra en ægtemand på barselskvindens vegne eller fra en anden jordemoder. En anden vigtig opgave var at få bugt med ulovlig jordemodervirksomhed, hvorfor kommissionen undersøgte den faglige viden og kunnen hos kvinder, der var kendt for at lade sig bruge som jordemødre. I 1740'erne krævede kommissionen af en gammel kone, Anna Gudler, som længe havde fungeret som jordemoder uden attest, at hun lod sig prøve ved en eksamen. Den fandt

senere sted og resulterede i, at hun fik underskrevet sin attest. Flere henviste i øvrigt til, at de ved Københavns brand i 1728 havde mistet deres attest. Det gjorde f.eks. Inger Jens Rahl, der i 1743 netop undskyldte sig med denne brand, som desværre også destruerede kommissionens referater og andre skriftlige materialer.² Heldigvis er protokollen dog bevaret fra 1739.

Som følge af en kongelig befaling af 8. august 1795 havde Jordemoderkommissionen tillige pligt til at føre en oversigt over jordemodereksamenen. Allerede fra 1743 havde man dog noteret kvinder, der bestod jordemodereksamen. På det tidspunkt er det hovedsagelig kvinder, der indstillede sig enkeltvis. Den vending, der står om deres eksamensresultat kunne f.eks. lyde, at vedkommende har bestået "således, at hun blev attestmeddelt". Senere var det små hold, der gik til eksamen på faste terminer i henholdsvis april og oktober, og da kunne den skriftlige afslutning lyde "Blev alle befundne dygtige og besvarede de vanskeligste spørgsmål med færdighed". Ved eksamen stillede de enkelte professorer og doktorer på skift specifikke spørgsmål til kvinderne. Lægernes håndskrevne spørgsmål til hver enkelt kvinde er bevaret fra 1807 til 1837, desværre først fra oktober måned 1807, så vi kender ikke de præcise spørgsmål, som Margrethe Rasmus Datter fik, men ved eksaminationen af f.eks. en kvinde benævnt "Schnells enke" den 30. oktober 1807 indledte professor Bang med at stille hende spørgsmål, derefter kom professor Winsløv, dr. Scheel og til sidst professor Saxtorph. I alt skulle hun besvare 64 spørgsmål. Nogle af spørgsmålene var helt overordnede, mens andre prøvede at afdække eksaminandens viden om forhold eller problemer, der kunne opstå under en fødsel.³ Nogle af spørgsmålene kunne f.eks. være af overordnet karakter: "Hvad bør iagttages ved enhver fødsel?", "Hvad er tegn på en nært forestående fødsel", og hvordan kendes det, at "en fødsel er gået rigtig i gang". Andre spørgsmål prøvede at afdække komplikationer ved fødslen i forhold til barnets stilling, og på hvilke måder, jordemoderen tænkte at klare disse. "Hvor plejer fødderne at ligge", "Tør [hun] at trække barnet ud ved den ene fod?" og "Hvorledes afsøger hun den anden fod".

De nybagte jordemødre fra København havde derefter krav på at få et officielt eksamensbevis, en attest, underskrevet af kommissionen. De havde derimod ikke umiddelbart krav på at få en stilling og beskikkelse som stadens edssvorne jordemødre, for det krævede, at der var en stilling ledig. De udenbys jordemødre tog derimod hjem med eksamensbeviset til de sogne, der havde sendt dem.

Foruden de kommende jordemødres eksamensresultater og de nævnte klagesager med efterfølgende afgørelser indeholder protokollen forordninger fra kongen og de såkaldte "pro memorier", der nærmest kan oversættes med erindringsskrivelser til efterlevelse, her i form af lovmæssige bestemmelser for jordemødrene. På foranledning af en jordemoder blev der fra 1746 endvidere indført en slags fælleskasse, hvortil de beskikkede jordemødre betalte 4 skilling om måneden.⁴ Formålet var at støtte jordemødre, der var ramt af sygdom, fattigdom eller anden ulykke, men kunne også gives som rejsepenge til en længere hjemrejse for en ubemidlet jordemoder. Ud over den månedlige betaling til fælleskassen kunne en jordemoder dømmes til at betale en bøde til det, der med tiden kom til at hedde fattigkassen. Forseelsen kunne f.eks. bestå i at udeblive fra et møde eller fra en anmodning om fødsels-hjælp eller at have optrådt i beruset tilstand. Disse sager blev naturligvis også ført til referat.

Protokollen spænder over 250 år, og fortæller om de rammer, lægerne og jordemødrene arbejdede indenfor. Især for de første 150 års vedkommende får man et godt billede af jordemødrenes vilkår og uddannelse. Protokollens sidste sider indeholder optegnelser om eksamener afholdt i marts 1982 med en efterskrift, der forklarer, at da jordemoderuddannelsen fra september 1982 kunne tages både i Aalborg og København, blev denne protokol hermed uaktuel og derfor afsluttet.

Jordemoderforordningen

For at forstå baggrunden for Jordemoderkommissionen er der flere forhold, der er vigtige. Dels havde enevælden behov for at kunne fremvise en pæn og velordnet hovedstad, hvor der var styr på tingene. Dels var det oplysningstidens tro på, at mennesket i sig selv er en ressource, og at man gennem øget professionalisering af sundhedssystemet kunne hæve kvaliteten af det sundhedsfaglige arbejde og dermed redde liv. Små børn skulle ikke gå til, men vokse op til nyttige samfundsborgere. Det krævede et opgør med tidligere tiders magiske gudstro til fordel for en øget vægt på lægevidenskabelige fakta.

Jordemoderkommissionens historie går tilbage til 1701, hvor Claus Rasch, der var politimester i København, i en klage til kongen, Frederik 4.,

udtrykte en bekymring over de jordemødre, der praktiserede uden den nødvendige viden. Det kunne han gøre, fordi politiet blandt mange andre opgaver skulle overvåge moralen i byen. Han foreslog en bøde såvel til de praktiserende kvinder som til de fødende, der benyttede sig af dem, og for Rasch var det ikke i første række hensynet til kvinder og børns helbred, der drev ham til handling, men netop den manglende kontrol med jordemødrene og ikke mindst de børn, der blev født i dølgsmål. Forelagt problemet afviste Københavns Magistrat som myndighed, at problemet var så stort, som påpeget af politimesteren, selvom Magistraten dog indrømmede, at det var svært at danne sig et overblik over, hvor mange jordemødre, der egentlig var i staden. Soldaterkoner, der af gammel sædvane ofte havde en bibeskæftigelse som jordemødre, hørte f.eks. under den militære lovgivning, og over for disse kvinder fik Magistraten først lovhjemmel fra oktober 1744.

Ønskede man at tjekke, hvor mange beskikkede jordemødre, der var i København, kunne en metode være at høre Magistraten om, hvor mange attester til jordemødre, den havde udskrevet. Spørgsmålet blev stillet, men blev blot besvaret med, at man ikke havde modtaget nogen ansøgninger. Kvinderne skulle selv købe det papir, attesten blev skrevet på, så det kunne måske være en forklaring på kvindernes langsommelighed. Magistraten vurderede dog, at problemet også kunne skyldes, at mange jordemødre ikke havde læst Kirkeritualet af 1685. Kirkeritualet var et forsøg på at udstikke regler for at ensrette kirkelivet, men omhandlede også jordemødrene og barselskvindernes forhold. Magistraten anbefalede derfor kongen at udstede en forordning, der indskærpede, at Kirkeritualets bestemmelser under straf skulle opfyldes, for at man kunne praktisere som jordemoder.

Diskussionen om den uorden og kriminalitet, som politimester Rasch og Københavns Magistrat havde været mere eller mindre enige om, førte imidlertid til, at der i 1704 blev nedsat en kommission, der skulle tage sig af klager over jordemodervæsenets tilstand. Fem år senere, i 1709, blev der offentliggjort en plakat om, at de mennesker, som på ukristelig vis henlægger deres spæde børn på gaderne i København, skal straffes på livet. Endelig 12 år senere tog en ny stadslæge, Johan Eichel, fat på jordemodersagen, men først ønskede han at få en status for den aktuelle situation. I hans henstilling til kongen den 7. oktober 1713 er det centrale aspekt for ham hensynet til mor og barn, og han lagde tillige vægt på, at det var væsentligt, at jordemødrene havde anatomisk viden. Han anbefalede også en slags følording, hvor

nye jordemødre fulgte de mere erfarne. Han anmodede derfor kongen om at befale, at en læge og en kirurg sammen med Eichel selv skulle udvælge nogle af byens jordemødre for at eksaminere dem, og hvis de fandtes egnede at lade dem aflægge ed for Magistraten. Han foreslog endvidere, at der oprettedes en egentlig skole til at stå for jordemoderuddannelsen. Allerede 17. oktober blev det besluttet at lade de nævnte læger gå i gang med eksaminationerne, hvilket de straks gjorde. Status var desværre, at jordemødrenes viden ikke var imponerende, og lægerne anbefalede derfor, at der for at hæve det faglige niveau blev udsendt en forordning om jordemødres eksamen. Den 10. juni 1714 fik kommissionen påbud om at forhandle med det medicinske fakultets læger om Eichels anbefaling. Et kommissionsresultat blev herefter fremsat i 15 punkter til forbedringer på jordemoderområdet. De 15 punkter omhandlede undervisning og eksamen for kommende jordemødre, og specielt for de københavnske jordemødres vedkommende var det kommissionens medlemmer, der fremover skulle stå for undervisning og eksamination. Tillige blev det bestemt, at der kun måtte beskikkes et vist antal jordemødre i byen, foreløbig fastsat til 30. De generelle krav til kvinderne var, at de skulle fremvise et skudsmål fra præsten, være ædruelige, venlige og hjælpsomme, hjælpe fattige og rige uden skelnen, hente en læge når der opstod komplikationer, ikke bruge eller anvise medikamenter og omvendt angive de kvinder, der bad om medikamenter. De medikamenter, der blev henvist til, bestod af planter og planteafkog, som jordemødrene ellers traditionelt havde brugt, men som også kunne bruges i forbindelse med fosterfordrivelse.⁵ Endelig skulle jordemødrene møde i kommissionen, når de blev indkaldt. Forslaget blev behandlet i regeringen og efterfølgende godkendt, hvorefter det udkom med titlen "Forordning af 30. november 1714 angaaende Jordemødres Examen, Antagelse og Forhold saavel i København som overalt i Danmark", også kaldet Jordemoderforordningen eller jordemødrenes grundlov. Som nævnt gjaldt bestemmelserne for hele landet, men det var staden København, der var i fokus. For at komme i betragtning som kommende jordemoder skulle kvinden hverken være for ung eller for gammel, og hun skulle selv have født. Derimod kunne man godt se igennem fingre med, om hun var gift, og et sådan krav bortfaldt helt i 1814.

En stor del af de 15 punkter lignede bestemmelserne om jordemødre i Kirkeritualet af 1685, der blev indledt med: "Om Barsel-Qvinder, Jordemødre, og Qvindernes Kirkegang efter deres Barsel-Seng." Kvinderne skulle også ifølge Kirkeritualet være ædruelige, venlige, behandle den fattige og

rige ens og tilkalde en læge ved komplicerede fødsler, men præstens rolle er næsten skrevet ud af retningslinjerne i de 15 punkter. Hans primære opgave var stadig som udgangspunkt at give en attest, men i 1714 står det ikke som pkt. 1, men er rykket ned til pkt. 5. Mens præsten i 1685 blev nævnt tre gange, nævnes han i 1714 kun den ene gang. Omvendt er det med lægerne, der i Kirkeritualet blev nævnt en gang, men fire gange i 1714. Endelig blev Jordemoderkommissionens rolle tydeligt fremhævet som øverste myndighed. Forseelser eller klager skulle underkastes kommissionens stillingtagen, som dermed blev både et fagligt organ og en domstol. At vi nu er på lægevidenskabelig grund baseret på faktuel viden, bliver desuden sagt tydeligt i forbindelse med eksamenerne. Det er jordmodervidenskab, som jordemødrene oplæres i.

Uddannelsen før 1714

Københavns Magistrat henviste i 1701 til, at jordemødrene kunne trænge til at blive mindet om ordlyden af Kirkeritualet af 1685 for at vedligeholde deres kompetencer. Det var nemlig ikke sådan, at jordemødre, der praktiserede før 1714, var uden oplæring og uddannelse. Lægen Thomas Bartholin havde i 1673 holdt en eksamen for 15 jordemødre, som efter hans mening svarede godt på alle spørgsmål, men de manglede anatomisk viden. Han havde forsøgt at lade nogle af dem overvære dissektioner af kvindekroppe, i lighed med hvad barbereleverne skulle, men måtte konstatere, at det var de ikke meget for.⁶ Deres viden om, hvad der foregik i en gravid kvindes krop, var derfor meget ringe og tit baseret på overtro. Heller ikke den litteratur, der fandtes, var specielt faktabaseret.

Hvordan var vejen, der før 1714 førte til, at en kvinde kunne etablere sig som jordemoder? Ifølge det nævnte kirkeritual fra 1685, hvilede uddannelsen i høj grad på præsten, der naturligvis ikke kunne lære kvinderne den praktiske viden. Hans rolle var at udstede en attest til dokumentation for, at den kvinde, der ville uddanne sig, førte et ærligt og gudfrygtigt levned. Derefter skulle den kommende jordemoder overhøres og eksamineres af en læge. Når lægen havde godkendt jordemoderens kunnen, skulle hun i købstæderne have udstedt et brev forsynet med rådstuens segl, mens det på landet var amtmanden, der udstedte den officielle tilladelse til at betjene

barselskvinder. Derefter kom præsten igen ind i billedet for at belære jordemødrene om, hvordan de skulle omgås såvel de fødende som barnet. En jordemoder skulle trøste sygelige og svage kvinder, formane dem til taknemmelighed over den gave, det er at få et barn, samt med tålmodighed at udholde smerterne, der er pålagt dem af Gud for syndens skyld. Forhåbningen var dog, at smerterne snart ville blive til stor glæde, når barnet var født. Jordemoderen kunne påkalde Guds hjælp, mens det dog ikke blev anbefalet at forberede den fødende på en dødelig udgang af fødslen, med mindre mor eller barn var i akut livsfare. Hun skulle tilkalde en læge eller en mere erfaren jordemoder, hvis fødslen blev vanskelig. Derudover havde hun tavshedspligt, skulle hjælpe den fattige såvel som den rige, være venlig og behandle barnet varsomt, så hun ikke blev årsag til skader på den nyfødte. To gange om året skulle sognepræsten for jordemødrene oplæse punkterne om, hvordan en jordemoder skulle handle, og hvilke pligter hun havde. Der var altså fokus på jordemødrenes omsorgsside som trøstende og nærværende, vel i erkendelse af at mange fødselskomplikationer var svære at håndtere.

Ifølge Kirkeritualet skulle jordemødrene bo på let tilgængelige steder, og de skulle kræve en rimelig betaling for ydelsen af dem, der havde råd, mens de skulle hjælpe de fattige for Guds skyld dvs. af barmhjertighed og uden betaling. Ifølge Kirkeritualet skulle der ikke beskikkes flere jordemødre end nødvendigt, for at de ikke skulle tage arbejdet fra hinanden. Som synligt tegn på hvor man fandt en beskikket jordemoder, skulle hun have et skilt hængende ved sin bolig. Forinden aflagde hun en ed enten for Magistraten eller for amtmanden. Den kunne lyde således: "Jeg N.N. antagen til at være jordemoder, sværger og lover: 1) At jeg altid vil have Gud for øje i dette besværlige kald og af yderste flid formedelst Guds nåde og de dertil sømmelige midler troligen hjælpe hver og en, som min hjælp begærer såvel den fattige, som den rige, varligen omgås både moderen og fosteret, så at dem for min uagtsomhed, forsømmelse eller ond medfart ingen skade må tilføjes. 2) At jeg ingen uægte fødsel eller barnemord vil fortie, som mig kan forekomme; men på behørigt steder det straks tilkendegive, hvem det og monne være, uden nogen persons anseelse. 3) At jeg vil findes ædruelig, kysk og flittig i dette mit anbettede kald, og ellers i alt mit foretagende, såvel som i liv og levnet, mig således forholde efter disse mig forelæste punkter, at ingen, næst Guds hjælp, skal have årsag i nogen måde sig over mig at besvære; så sandt hjælpe mig Gud og hans hellige ord!"

Fødselsstiftelsen

En egentlig skole, en fødselsanstalt, hvor de kommende jordemødre kunne oplæres og få deres uddannelse, var i mange år på ønskesedlen hos såvel fattigvæsenet som stadslæge Eichel, der anbefalede det i 1713.

Ulykkelige sociale og kulturelle forhold havde i tidens løb fået kvinder til at føde i dølgsmål og efterfølgende lægge deres børn ved folks huse. I Silkegade lå f.eks. De fattiges Konventhus, og her holdt institutionens overforstandere møde med Fattigdirektionen, ligesom det var her, de penge, der kunne uddeles til de fattige, blev opbevaret.⁷ Men under Konventhuset hørte også de forældreløse børn, og det var derfor et oplagt sted at lægge et uønsket spædbarn. Repræsentanter for Konventhuset anbefalede i 1749 at oprette en hittebørnsanstalt samt et frit jordemoderhus med jordemødre, der i egne lokaler skulle betjene de fødende. Konventhusets repræsentanter argumenterede med, at hemmeligholdte fødsler og ombringelser af nyfødte derved kunne forhindres. En vigtig pointe i den forbindelse var kravet om, at jordemødrene skulle have tavshedspligt, for kun derved kunne man sikre, at de gravide kvinder turde henvende sig, og at de børn, der blev født her, kunne få en god start på livet. Forhandlingerne om hittebørnsproblemet førte til et kongeligt reskript af 13. marts 1750, der bl.a. indebar oprettelsen af en fødselsanstalt med to kendte og edssvorne jordemødre, der hver skulle stille tre til fire rum med en seng til rådighed. Den 1. juli samme år indgik fattigvæsenet en aftale med jordemoder Inger Pedersen, der ejede først et og senere to huse i Gothersgade (nuværende nr. 113) ved det nordlige hjørne af Rosenborggade. De fødende skulle omkostningsfrit kunne ligge i barselseng i op til to uger. Jordemødrene skulle have huset fri for udgifter og i tilgift få 50 rigsdaler i løn om året. For hver barselskvinde fik de 2-3 mark og for et barn f.eks. 2 rigsdaler. Børnene blev senere overført til ophold i Konventhuset.⁸ I alt regnede man med, at jordemoderhuset ville koste fattigvæsenet 100 rigsdaler om året. I de ni år, Det frie Jordemoderhus eksisterede frem til Inger Pedersens død i 1759, blev der her født 2.841 børn, og søgningen blandt barselskvinderne var stor, f.eks. blev der de første to år her født 237 børn. Halvdelen kom, som det hed, på Konventhusets kasse, der var en stiftelse for hittebørn fra 6-årsalderen oprettet omkring 1750.⁹ De nyfødte derimod blev sat i privat pleje.

Alt kunne således være såre godt, men succesen kostede, for fattigvæsenet



Den kongelige Fødsels- og Plejestiftelses hovedbygning i Amaliegade er tegnet af Lauritz de Thurah og kan heldigvis stadig ses i gadebilledet. Som fødselsanstalt fungerede den fra 1787 til 1910, hvor den blev overført til Rigshospitalets fødeafdeling. En epidemi af barselsfeber kulminerede i 1839, hvor halvdelen af de 169 fødende kvinder døde. I perioder blev stiftelsen derfor lukket, og fra november 1844 gav myndighederne byens jordemødre tilladelse til at anvende egne boliger som midlertidige fødestuer. Først i marts 1848 åbnedes stiftelsen igen, nu udvidet med de tilstødende ejendomme i Amaliegade. Fotografi 2016, Københavns Museum.

mærkede naturligvis et større pres på dets økonomiske ressourcer. Det øgede antal børnefødsler medførte øgede udgifter, men de var til at dokumentere og gennemskue, når de relaterede sig til konkrete børn. Værre var det, at kassen skulle underholde et antal anonyme kvinder, der kom, men forsvandt igen efter fødslen uden at efterlade sig nogen form for identitet.

Fattigvæsenets administration fik snart en oplagt anledning til at formulere dets bekymringer og komme med anbefalinger til et fremtidigt tilbud for de fødende. I 1759 døde Inger Pedersen, og det viste sig, at hun ikke havde haft styr på jordemoderhusets økonomi. Fattigvæsenets administration anbefalede derfor, at der fortsat skulle være en fødselsanstalt, men at den skulle

være i regi af det to år tidligere oprettede Frederiks Hospital, der var beliggende i flere bygninger imellem nuværende Bredgade og Amaliegade.

En fødselsanstalt, også kaldet Accouchementsanstalten efter det franske ord for fødsel, blev i 1759 indrettet i den ene af hospitalets to pavilloner ud mod Amaliegade. Københavns Vejviser for 1785 fortæller, at fødselslægen var justitsråd Matthias Saxtorph, overjordemoderen hed Karen Ørsløv, og desuden var ansat en læge, cand. med. Holtermann.¹⁰ Det var dog stadig fattigvæsenet, der stod for den finansielle og opfostringsmæssige side af driften. I 1771 var der igen sket nogle ændringer, idet stiftelsen ikke længere hørte under fattigvæsenet, men blev en del af hospitalets drift. Samme år blev der til stiftelsen tilknyttet en såkaldt "kasse", hvor spædbørn kunne lægges til offentlig forsørgelse. Tre år senere blev denne kasse imidlertid nedlagt, fordi den blev beskyldt for at blive misbrugt til let at komme af med børn "født i utugt". Hospitalets direktion klagede også over de mange byrder, der blev pålagt hospitalet. Det gav endelig stødet til oprettelsen af en selvstændig fødselsanstalt i 1787, Den kongelige Fødselsstiftelse, hvor der blev plads til 50 barselskvinder i ejendommen, der også havde til huse i Amaliegade (nr. 25). Selve bygningen var skænket af enkedronning Juliane Marie, der tillige havde foræret en grund i Bredgade til opførelse af Kirurgisk Akademi. Denne institution skulle i lighed med Fødselsstiftelsen fremme en professionalisering af sundhedspersonalet – i dette tilfælde ved at adskille kirurgerne fra barbererne. Fødselsstiftelsen oprettedes gennem en fundats af 23. marts 1787.

Fødselsstiftelsen fik afgørende betydning for alle jordemødre i Danmark, for de skulle herefter gennemføre deres uddannelse og gå til eksamen her. Ønsket var en landsdækkende professionalisering i form af en kvalitetskontrol med fødselshjælpen til gavn for kvinder og børn og imødegåelse af kriminalitet.

Den 31. marts 1787 åbnede den nye anstalt for betalende og 1. januar 1788 for såkaldt fritliggende patienter dvs. med gratis ophold. For jordemødrene fik oprettelsen af stiftelsen stor betydning for deres uddannelse, for her fik de under trygge forhold mulighed for at deltage i og iagttage fødsler med forskelligt forløb. Indirekte fik den også indflydelse på jordemødrenes pligter og rettigheder, hvilket fremgår af det "pro memoria" af 20. april 1787, der blev indskrevet i Jordemoderkommissions protokol.¹¹ Samme dag var teksten for første gang oplæst for de tilstedeværende jordemødre, og det blev indskærpet, at det herefter ikke var tilladt stadens jordemødre at indtage fødende kvinder i deres hjem. Den frugtsommelige kvinde skulle i stedet henvende sig til

Fødselsstiftelsen, hvor hun ville blive behandlet. Skulle der ikke være plads her, kunne jordemoderen mod betaling og efter aftale med stiftelsen huse den fødende. Det blev altså et tilbud til byens kvinder, mens jordemoderen naturligvis stadig blev hentet til hjemmefødsler.

Fødselsstiftelsen havde fra starten tilknyttet den overjordemoder, madam Ørslev, der fulgte med fra Frederiks Hospital, og som var ansat med en løn på 300 rigsdaler om året. Hun blev assisteret af de kvinder, der var under uddannelse til jordemødre, og som blev kaldt læredøtre, samt de såkaldte hjælpekoner, der bistod jordemoderen. En fødselslæge med titel af overaccoucheur kunne tilkaldes ved vanskelige fødsler, og under sig havde han en reserveaccoucheur og nogle mandlige studerende. Mens Fødselsstiftelsen altså var en arbejdsplads for nogle jordemødre, var den til gengæld fra nu af det eneste uddannelsessted i hele landet, og både overaccoucheuren og overjordemoderen havde pligt til at undervise og holde foredrag for læredøtrene. Til uddannelsen indgik foruden foredragene, litteratur, øvelser på en dukke, der også kaldtes et fantom, som de kommende jordemødre kunne øve sig på, og naturligvis erfaring med de fødsler, der fandt sted på stiftelsen.

Eksamensbevis, attest og skilt

Attester og ret og pligt til at hænge et jordemoderskilt op ved boligen var de vigtige, fysiske tegn på, at her boede en af stadens edssvorne og eksaminerede jordemødre med ret til at betjene fødende. Fra 1770 blev stadens 59 edssvorne jordemødre endvidere oplistet som en nyttig information til læserne af Københavns Politiske Vejviser.¹² 1799-udgaven af Vejviseren er sidste gang, at samtlige stadens edssvorne jordemødre listes op. Senere kan man finde en del af jordemødrene i spalterne efter efternavn. Attesterne blev nok opbevaret i en skuffe eller et skrin hjemme hos jordemoderen som hendes egen dokumentation for, at hun havde en eksamen og evt. også en beskikkelse. Attesten afleverede man igen til kommissionen, hvis man ønskede at frasige sig sin beskikkelse som jordemoder.

Eksemplarer af eksamensattesterne kan endnu ses i Københavns Magistrats arkiv. Eksamensattestens ordlyd er stort set enslydende fra den ældste i samlingen for Pauline Caroline Fürst fra 10. oktober 1807. Hendes eksamen fandt sted 26. april 1806, så hun har måttet vente et stykke tid på sin attest,



Fantomer eller obstetriske mannequiner blev anvendt i undervisningen og til eksamen af jordemødre. Den franske jordemoder Angelique du Coudray stammede fra en lægefamilie og blev banebrydende på flere måder inden for sit fag. Hun fik gennemført, at kvinder kunne optages som jordemoderstuderende på det medicinske fakultet, og hun fik i opdrag af Ludvig 15. at rejse rundt og undervise bondekvinder. Hun levede fra 1712 til 1794 og indførte øvelser på fantom. Denne model har hun selv syet. [Facebook/Selvedge Magazine].

eller måske har man afventet, at hun fik købt attestpapiret, der i hendes tilfælde kostede 54 skilling. På attesten kan man læse, at Pauline Caroline Fürst, født Willebrand, efter foregående tilstrækkelig undervisning i jordemodervidenskaben og øvelse i praksis på Den kongelige Fødselsstiftelse i København, har indfundet sig her for den allernådigst anordnede kongelige kommission, hvor hun har fremvist skudsmål fra sin sjælesørger om et skikkeligt og kristeligt forhold og derefter i følge hans kongelige majestæts allernådigste forordning af 30. november 1714 af underskrevne dekan og medlemmer af kommissionen er bleven eksamineret den 26. april 1806 i jordemodervidenskaben og fundet både bekvem og dygtig til uhindret at øve denne forretning, når hun er lovlig beskikket, og aflægger eden for Magistraten. Hun indskræpes også at rette sig efter den nævnte forordning samt de kongelige reskripter.

Den nyuddannede jordemoder kunne herefter henvende sig til Københavns Magistrat, hvor hun, hvis hun var heldig, blev indkaldt til fremmøde

i Københavns Rådstues 2. sekretariat. Det skete f.eks. for Marianne Møller den 6. august 1851 kl. 13, hvor hun ankom medbringende indkaldelsen. I sin ansøgning havde hun vedlagt professor og stadsfysikus Hoppes anbefaling, og skrevet at hun havde erfaring inden for erhvervet efter at have bestået sin eksamen i 1847. Først havde hun arbejdet som jordemoder i Kalundborg, hvor hendes mand var ansat som toldbetjent. Efter mandens forflyttelse til Køge, var det der, hun virkede, men nu var han efter 22 års virke gået på pension, så Marianne Møller håbede, at hun kunne blive en af stadens edssvorne jordemødre, hvilket hun blev 8. august 1851.

Den 14. august 1820 fik Marie Christine Pauline Bleicher sin beskikkelse underskrevet af Københavns Rådstue. Samtidig aflagde hun den befalede ed og blev beskikket som en af stadens jordemødre. Desværre varede hendes ansættelse ikke så længe, da hun døde af tyfus i januar 1821. Den ed, hun afgav, lød således: "Jeg lover som jordemoder, at skikke og forholde mig efter hans kongelige majestæts om jordemødrene her i København udgående allernådigste forordning af 30. november 1714 og sildigere udgåede forordninger. Så sandt hjælpe mig Gud og hans hellige Ord." Man kan sammenligne ordlyden med den tidligere beskrevne ed, som jordemødrene aflagde under Kirkeritualet. Nu er Gud stort set skrevet ud til fordel for de kongelige forordninger. At aflægge ed var i øvrigt almindeligt i mange offentlige erhverv såsom for skippere, oldermænd, skoleholdere, guldtrækkere og flere.¹³

Johanne Kirstine Bergsøe, hattemager Lars Frederik Bergsøes hustru, der var til eksamen 6. maj 1848 fik noteret, at hun havde fået førstekaraktet, og det kunne næppe skade i en ansøgning om embede.

For borgeren var det synlige bevis det skilt, som jordemoderen fik pligt til at hænge op ved sin dør. Skiltet var således ikke bare en fagmæssig markering i gadebilledet, men en synlig autorisation. Hvordan skiltet kan have set ud, kan vi måske se af det meget smukke skilt fra 1785, som er bevaret efter jordemoder Kathrine Marie Poulsen, der dog ikke praktiserede i København.¹⁴ På et maleri fra 1831 af Wilhelm Marstrand med titlen "En flyttedagsscene" ser man indgangspartiet af et hus, hvor der på den ene side af indgangsdøren hænger et skilt, der kunne være for en jordemoder. Der var i så fald tale om en træplade sat op ved jordemoderens bopæl og f.eks. med et malet motiv med en jordemoder og et spædbarn. Symbolsk nok har Marstrand på dørens anden side placeret en kiste, som vel er en kistesnedkers skilt.

Som et bevis på, at Jordemoderkommissionen også tog fat på problemet

med uretmæssige skilte, kan ses en sag fra 22. marts 1743, hvor kommissionen tog stilling til en oplysning, den sandsynligvis har fået fra en borger, ja måske fra en anden jordemoder om, at Elisabeth Hans Pedersen i lang tid havde haft et skilt hængende ved sin bolig uden at have den fornødne attest på beskikkelsen. Derfor mødte hun op for kommissionen og undskyldte sig med, at hun havde været indskrevet og også købt papir til attesten, men hun er sikkert ikke eksamineret, da hun ikke selv omtaler det. Hun blev i første omgang bortvist og bedt om ved næste forsamling at møde op og lade sig eksaminere, hvilket da også skete den 8. april, hvor hun lykkeligvis bestod.

Fordi skiltet var så synligt i gadebilledet, blev det et uhyre vigtigt element i at højne kvaliteten af jordemødrenes arbejde gennem at synliggøre, hvor de boede. Hvis det rygtedes, at man ikke kunne stole på skiltet, risikerede myndighederne, at borgerne mistede tilliden til skiltet og derfor ikke var omhyggelige med, hvem de henvendte sig til som fødselshjælper. I 1785 annoncerede en fortørnet jordemoder fra Borgergade 188, madam Abel, i Adresseavisen, at nogle personer havde spredt ondsindede rygter om, at hun havde mistet sin beskikkelse, så hun ville gøre opmærksom på, at det intet havde på sig, hvilket enhver da også kunne se, da hun stadig havde sit skilt hængende ved sin bolig.¹⁵ At hun turde offentliggøre sin status af hensyn til sit renommé og sit udkomme viser vel, at hun er retmæssigt beskikket.¹⁶

Løn og forbedringer

I 1723 var der premiere på Ludvig Holbergs komedie Barselstuen på teatret i Lille Grønnegade. Komedien foregår i et hjem, hvortil jordemoderen er blevet tilkaldt til assistance, og nu er fødslen vel overstået. Da den nybagte far bliver afkrævet betaling for ydelsen, kvier han sig ved prisen for, som han bemærker, er jordemoderen ikke engang en af de fornemme, hvad han så mente med det. For at gøde jorden prøvede hun at smigre faderen ved at bemærke, at barnet lignede ham. Husets herre ræsonnerer meget fornuftigt, at fik hun ikke sin betaling, kom hun vel ikke næste gang. Jordemoderen kunne have samme overvejelse, for var hun for dyr, ville familien for fremtiden måske søge en anden jordemoder. Ud over løn til jordemoderen kom der efterfølgende to mark for jordemoderens transport, og her løber temperamentet af med faderen, da han vrisser, om “ikke den mær kan gå, lige



Det meget smukke jordemoderskilt fra 1785 har tilhørt Katrine Marie Povlsen, der var jordemoder i Glostrup fra 1785 til sin død i 1807, ca. 57 år gammel. Muligvis hed hun Lassen indtil hun ca. 1777 giftede sig med en styrmand Matzen, med hvem hun fik to døtre. I 1785 var hun enke, og giftede sig nu i Holmens Kirke med matros Poul Poulsen. Parret bosatte sig i Glostrup, hvor hun må have aflagt ed og fået sin beskikkelse. Hun har efter alt at dømme ikke gennemgået uddannelsen på Fødselsstiftelsen. Der kom tre børn til, inden hun atter blev enke. I 1801 boede hun hos sin datter. Nationalmuseet.

som han selv gør”. Hvis vi ser bort fra den sure far, så har vi her et billede på de fleste jordemødres arbejdsplads nemlig de fødendes boliger, hvad enten det var palæer, store lejligheder eller et ydmygt kammer. Det kunne ifølge Holberg være svært at få betalingen hevet ud af en om end lykkelig så vrangvillig, nybagt far, og reglerne var da også løse, for jordemødrene måtte tilsyneladende endnu selv vurdere, hvad hver enkelt familie kunne betale og altid yde en fattig kvinde gratis hjælp, der dog efterfølgende kunne refunderes af den offentlige kasse.

For købstæderne og landområderne i Danmark-Norge blev der i 1810 oprettet en distriktsordning for jordemodervæsenet beskrevet i “Reglement for Jordemodervæsenets Indretning og Bestyrelse i begge Riger, København undtagen”. Ordningen var inspireret af de distrikter, som landets embedslæger var inddelt i. For den nyudnævnte distriktsjordemoder kom der bestemmelser om bolig, goder og løn, og de lokale myndigheder blev herefter påbudt at sørge for ordnede forhold for jordemødrene. I enhver købstad skulle der ansættes mindst en jordemoder med fast årlig løn, der blev sat til 50 rigsdaler. Derudover kom nogle materielle ydelser og en fri bolig.

København var ikke omfattet af denne distriktsordning, men byen var siden 1799 inddelt kvartervist i 12 fattigdistrikter, som også blev fordelt mellem jordemødre, der meget nærliggende i vejviserne såvel som i forskellige notater blev kaldt distriktsjordemødre. De andre beskikkede jordemødre blev ligeledes inddelt i de københavnske kvarterer. Jordemødrene var beskikkede af Magistraten, men fungerede hovedsageligt som privatpraktiserende, de står da heller ikke på fattigvæsenets lønningsliste.

En sådan såkaldt distriktsjordemoder, der levede op til det særlige ansvar, der hvilede på hende, boede i 1828 i Adelgade nr. 292. En vægter og en pige havde ved 4-5-tiden om morgenen den 18. juni forgæves forsøgt at få fat i en af de lokale jordemødre til en kvinde, der var kommet i barnsnød midt i Gothersgade. Men distriktsjordemoder madam Buchardt ankom i fuld fart, mens hun ordnede sit tøj, da hun var blevet vækket ved vægterens råb. Historien blev fortalt af et vidne i avisen “Politivennen” for at hylde denne “vakkre kone”, som anmelderen skrev. Jordemoderen var 43-årige Christiane Buchardt, der i 1828 havde været jordemoder i 11 år. Hun var gift med kattuntrykker og bomuldsvæver Gottlieb Buchardt og mor til i hvert fald tre børn. Hendes distriktsområder var i 5. og 10. fattigdistrikt, der omfattede området fra Købmagergade til Nyhavn og videre til Kastellet ad Amaliegade.

Mange jordemødre beholdt deres bolig i ganske lang tid. Det var praktisk at være kendt på adressen af hensyn til "kunderne". Desuden fremgik jordemoderens adresse som nævnt tit af Københavns Vejviser, så de flytninger, der var hyppige for de fleste indbyggere, skete ikke så ofte for jordemødrene. Et eksempel er Marie (eller Margaretha) Kirstine Lundberg, der bestod sin eksamen helt tilbage i 1761. Da var hun gift med kandestøber Erich Lundberg, og de slog sig ned på Kultorvet 77, hvor de ifølge vejviseren boede i 1770. De havde fået en søn i 1756, Carl Peter. Desværre døde Erich Lundberg i 1782, og der var nu et ledigt, attraktivt kandestøberværksted til salg. Derfor giftede jordemoder Lundberg sig i august 1784 med Hans Michelsen Sperling, der også var kandestøber, og havde fået borgerskab i 1782. Jordemoderen kunne herefter blive boende og måske med sit skilt inspirere den lille pige, der boede i stuen, nemlig brændevinsbrænder Pedersens datter, Bolette Elisabeth, der selv blev jordemoder i 1813.

Borgernes syn på jordemødrene

Når Margrethe Rasmus Datter og alle de andre kvinder ikke bare kunne ned-sætte sig som jordemødre handlede det overordnet om to forhold, nemlig at jordemødrene skulle repræsentere en faglighed, baseret på lægevidenskabelig viden og ikke overtro, og at borgerne trygt kunne stole på myndighedernes autorisationer og kongens forordninger.

Tillid var der i 1798-99 til madam Holm, som for nylig havde hjulpet et barn til verden. Det var hende, man hentede, da en meget bekymret og omsorgsfuld mor var kommet til at pakke sin nyfødte lidt for godt ind, så der opstod fare for kvælning. Efter at moderen var gået i panik, tænkte hun i sin kvide først og fremmest på den gode kone, som havde hjulpet ved barnets fødsel. Hun blev straks hentet, og det lykkedes for hende at bringe den lille tilbage til livet. I familien blev hun altid siden omtalt rosende for sine medicinske kundskaber og kloge forholdsregler. Det lille barn overlevede og har senere fået fortalt historien under sin opvækst.¹⁷ Han hed Thomas Overskou og var bl.a. teaterhistoriker.

Et kig i tidsskriftet "Politivennen" i november 1802 giver ligeledes en fornemmelse af den menige borgers syn på jordemødrene, for her omtaler en borger stadens jordemødre som agtværdige for deres kundskaber og duelighed.

Det er dog så kun optakten til en opfordring om, at kvarterets jordemødre indgik en aftale om ikke alle at gå i Det kongelige Teater på samme tid. De jordemødre, der gik i teatret i 1825 for at se Heibergs vaudeville "Et eventyr i Rosenborg Have", morede sig måske over en jordemoder, der oplyser, at mange er lige så bange for jordemødre som for skorstensfejere.

Som en del af den ønskede kontrol, førte myndighederne løbende oversigter over stadens jordemødre og hvor de boede; nogle oversigter er endvidere udstyret med kommentarer om den pågældende jordemoder. Listerne kan være ført af en ansat på rådhuset, andre måske af politiet og enkelte er ført af den pågældende distriktsjordemoder. Dette kildemateriale befinder sig i dag i Den Kongelige Fødsels- og Plejestiftelses arkiv i Rigsarkivet. En af fortegnelserne er udateret men stammer fra perioden 1835 til 1842, og her er anført interessante kommentarer om enkelte af jordemødrene. Hvor kom så den bagved liggende viden fra? Den kunne komme fra en læge. Noteret ved Margrethe Lohmann fra Skt. Anna Vestre Kvarter står der nemlig, at man har en mistanke til hende, idet en læge har oplyst til skribenten, at han tror, at denne jordemoder ikke er utilbøjelig til at fordrive fostre.¹⁸ Hun var i 1838 distriktsjordemoder i to distrikter, men blev også med kommentaren betegnet som et såkaldt "fordægtigt fruentimmer", som er det udtryk der oftest blev brugt om de kvinder, hvortil der knyttede sig en mistænkelig adfærd.

Fordægtige fruentimmere

Retfærdigvis skal det siges, at kun syv ud af 123 jordemødre fik en bekymrende bemærkning knyttet til deres navne. En sådan bemærkning vedrørte især mistanke om kriminalitet, fosterfordrivelse, drikfældighed eller utugt.

Netop fra Den Kongelige Fødsels- og Plejestiftelses arkiv stammer en notits, der viser alvoren og viljen til kvalitetstjek af jordemødrene. Notitsen er sandsynligvis netop fra perioden 1835-42. De oplysninger, der står her kunne få konsekvenser for en jordemoder, men i første række var de tiltænkt at henlede og skærpe myndighedernes syn på en person. Frederikke Hemmensen nævnes bl.a., og om hende står der på en lille lap nogle oplysninger om hendes private forhold. Dels har man noteret sig, at hun bor sammen med arbejdsmand Christian Petersen uden at være gift, og dels er det bekymrende, at hendes datter, Petrine, har vedgået tyveri af et guldur fra en



“Jordemoderen præsenterer arvingen” er titlen på Wilhelm Marstrands tegning vel fra midten af 1800-tallet. Jordemoderen har svøbt den nyfødte, som hun skulle. Måske vil hun som det næste bede om sit honorar. Statens Museum for Kunst.

håndværkssvend. Petrine har som 14-årig fået ris for et tyveri, muligvis af det nævnte guldur. Som 20-årig fik hun desuden en dom på 20 rigsdaler for nok et tyveri. Derefter flyttede hun hjemmefra. I 1850 er unge Petrine imidlertid blevet gift, og hendes mor står stadig i Københavns vejviser som jordemoder. Forholdet til arbejdsmand Petersen har vist sig at være stabilt, for de boede stadig sammen. Frederikke Hemmensen stammede oprindeligt fra Aarhus og blev som ung gift med smedsvend Peter Hemmensen. I 1819 var parret kun hhv. 18 og 20 år, men blev alligevel forældre til en pige, nemlig Petrine; senere kom flere børn til. Peter Hemmensen døde imidlertid i 1829, 28 år gammel af delirium tremens på Frederiks Hospital, så alkohol har været familiens triste ledsager. Som enke blev Frederikke Hemmensen i

1832 jordemoder. Hun blev ved sin eksamen fremhævet som en af de bedste, og tilsyneladende var der da heller ingen restriktioner, der ramte hende.¹⁹ Hun er noteret som jordemoder helt frem til 1852.

Der er dog flere eksempler på, at familiemedlemmers forhold var med til at sætte spørgsmålstejn ved, om myndighederne kunne have tiltro til en jordemoder. Louise Wilhelmine Behrend, der var født ca. 1796 med efternavnet Knoph, var gift med bagersvend Frederik Behrend. Hun havde bestået sin eksamen 30. oktober 1823 med udmærkelsen "god". Parret boede i Teglgårdstræde nr. 189 i stuen (nuværende nr. 7), men i 1838 er der noteret på en lille seddel, at manden i 1821 er dømt for at have franarret en kone nogle penge. Han havde dog senere fået oprejsning i denne sag, men netop i 1838 har en madam Andersen anklaget ham for at have stjålet hendes sypose, der indeholdt 5 rigsdaler. Det gav anledning til en stor sag ved 2. Politikammer, men på trods af den bekymring, som myndighederne udtrykte i små kommentarer, stod Louise Behrend dog stadig i Københavns Vejviser i 1870 som enke og jordemoder i en alder af 76 år.

Et andet forhold var, at hverken myndighedernes eller borgernes tillid kunne holde til, at der boede eller opholdt sig løsagtige kvinder hos en jordemoder. I forbindelse med en af de tidligere omtalte lister over stadens jordemødre er der tilknyttet et notat, hvor det nævnes, at jordemoderen Jacobine Cantor undertiden havde løsagtige fruentimmer boende.²⁰ Hun var jordemoder fra 1829 til 1840, hvor hun døde. Heller ikke hun blev ramt af straf.

Ane Marie Clementsen, Rosengade, nævnes også specifikt. Hun var gift med slagtersvend Peter Clementsen og fik sin eksamen i 1826, hvor hun var 29 år. Efter sigende skulle hun have løsagtige fruentimmer til huse hos sig og i øvrigt være drikfældig. Hun betegnes generelt som et fordægtigt fruentimmer, men stod stadig som jordemoder i vejviseren frem til 1839.

Tiggeri og tyveri gav en 60-årig jordemoder, der var enke, to års straffe-arbejde.²¹ Årsagen til, at det kunne gå så galt var, at hun havde mistet sin arbejdsevne på grund af et stift håndled og kroggede fingre.

De fleste borgere skulle have tillid til, at jordemoderen kunne hjælpe den fødende problemfrit gennem en forventet fødsel. Men andre havde et akut behov for det modsatte, netop at få forhindret en børnefødsel. De ønskede med andre ord hjælp til en abort. Flere jordemødre er helt sikkert blevet bedt om at udføre dette indgreb af en fortvivlet og desperat kvinde. De københavnske

jordemødre boede ofte selv midt i fattige kvarterer og kendte udmærket til kvindernes situation. Nogle har ikke kunnet få over deres hjerte at afslå på trods af forbuddet, mens andre måske skelede til en kærkommen ekstrasfortjeneste. Mistanken om at fordrive fostre var derfor endnu et og meget mere alvorligt emne, der blev berørt i forbindelse med jordemødrenes navne.

Om Ellen Christine Kragh, der er født ca. 1790 i nærheden af Vordingborg ved man, at hun blev jordemoder i 1830, hvor hun var gift med styrmand Hans Peter Rask, hvorfor hun ofte er noteret som madam Rask. I ægteskabet kom der i alt fald tre børn. I 1835 og i 1838 er der udarbejdet bekymringsnotater om hende. I 1820'erne boede parret i Sankt Peders Stræde, men i 1835 boede hun i Vognmagergade nr. 70 sammen med en skomagersvend, Johan Klingenberg. Det gav anledning til to forhold, der bekymrede myndighederne. Den ene er, at hun på det tidspunkt boede sammen med en mand uden at være gift. Det andet og langt mere alvorlige var, at hun et par gange har været frugtsommelig med skomagersvenden, men har fået foretaget aborter begge gange, hvilket var ulovligt. I årene mellem de to nævnte årstal vides det, at hun også selv har udført aborter helt konkret på en kvinde, der hed Maren Salling boende Teglårdstræde nr. 189 i baghuset. En anden person, der var blevet betjent af madam Rask, skulle være en enke, der stod for at skulle giftes med en skomager. Man vidste desuden, at jordemoder Rask havde anskaffet sig et sølvinstrument, som hun meget omhyggeligt skilte ad efter brug. Ved folketællingen i 1840 er der imidlertid sket en ændring i hendes liv, idet hun nu er blevet gift med den kun 25-årige stolemagersvend Hans P. Stangerup. Tre år endnu figurerer hun som jordemoder i Københavns Vejviser på trods af den stærke mistanke mod hende, men så faldt hammeren. Hun fik en livstidsdom til ophold i Christianshavns Tugthus, hvor hun blev, til hun døde den 4. december 1856. Dommen var begrundet i, at hun havde fordrevet fostre på flere frugtsommelige kvinder. Ægteparret blev naturligvis separeret, og Stangerup giftede sig snart efter igen.

Sammen med hende sad i 1845 to andre jordemødre, der begge var dømt for at fordrive fostre. 45-årige Ulrikke Louise Andersdatter fik sin dom i 1844 og døde i tugthuset i 1850. 60-årige Christiane Petrea Nielsen fik sin dom i 1837 og døde i tugthuset i 1852.

I en mere oplyst sag er der indkaldt vidner, hvis udsagn både taler for og imod jordemoderens lovydighed.²² Sagen vedrører jordemoder Mette Kathrine Andersen, der var gift med snedkersvend Christian Nielsen. De blev

gift i 1821 og boede omkring 1830 på Ulfeldts Plads nr. 102, 2. sal (nuværende Gråbrødretorv 19). Mette Kathrine fik sin jordemodereksamen i 1827, men er ikke fremhævet som en af de bedste. Hun stod dog på den liste over stadens jordemødre, der er udfærdiget ca. 1838, men på et vedlagt notat var der knyttet en kommentar til hende, hvor der kort og godt stod, at hendes forhold var en del fordægtige. To unge kvinder, den 19-årige Antonette Frederikke Christiane Hansen og Caroline Sophie Thül på 27 år havde i begyndelsen af 1830'erne afgivet vidneudsagn i en ubehagelig sag, hvor de kunne oplyse, at snedkersvend Nielsen daglig tillod unge fruentimmer mod betaling at have utugtig omgang med mandfolk i sit hus.²³ Hvor de to unge kvinder havde deres viden fra, kan vi ikke vide. Måske var de tjenestepiger i området, måske videregav de et lokalt rygte, eller måske havde de selv benyttet snedkersvendens tilbud.²⁴ Nielsens hustru, der jo var jordemoder, havde ifølge vidnerne i et enkelt tilfælde fordrevet et foster på en pige ved navn Rasine Andersen, der dog ikke var en tilfældig pige, for hun var Mettes yngre søster. Efter de to vidners udsagn var Rasine åbenbart kommet i en knibe, idet hun skulle giftes med en sømand boende i Adelgade. Uheldigvis ventede hun nu et barn med en anden, som efter Caroline og Antonettes oplysning var en oppasser måske fra Silkegade. De to henviste ydermere til tobakshandler Schiødts kone i Teglårdstræde 196 (nu nr. 14) for flere oplysninger om det ægteskab. Efter vidnernes udsagn blev det nyfødte barn, efter sigende et fuldbårent drengebarn, lagt i en æske, hvorefter jordemoderen bragte det ud til Assistens Kirkegård, hvor en graverkarl lagde det i jorden.

Den nævnte enke, Schiødt, kunne oplyse at hun omkring nytår i 1833 havde logeret hos jordemoderen. Samtidig lå dennes søster, Rasine Andersen, i kammeret ved siden af "og vandede sig". Morgenen efter fik hun at vide, at Rasine havde aborteret, og hun så endog det 3-4 måneder gamle foster liggende på en tintallerken. Madam Schiødt var sikker på, at jordemoderen ikke havde anvendt midler til fosterfordrivelse, fordi hun kunne høre, at jordemoderen blev meget bestyrtet, da hun erfarede, at Rasine havde veer. Madam Schiødt bekræftede, at fosteret blev bragt til kirkegården i en æske. Hvilket ærinde madam Schiødt så havde for at overnatte hos jordemoderen, har man åbenbart ikke spurgt ind til.²⁵

Jordemoder Andersen fik i 1844 en dom på to år i forbedringshuset, dog alene baseret på at hun har tilladt personer af forskelligt køn at opholde sig hos hende for at fordrive utugt.

Margrethe Rasmus Datters eksamensresultat

Fire af Jordemoderkommissionens medlemmer havde den 22. april 1807 som nævnt i begyndelsen af artiklen underkastet Margrethe Rasmus Datter en grundig eksamination. Først blev hun udspurgt mundtligt om sin faglige viden, senere fik hun til opgave at undersøge nogle af de fødende kvinder, der lå på Fødselsstiftelsen, og til sidst fik hun lejlighed til at betjene en kvinde ved dennes fødsel. Det blev bemærket, at det dog foregik under behørig overvågning af lægerne. Mon ikke Margrethe har haft eksamensfeber ved den begivenhed?

Sylvester Saxtorph har som tidligere nævnt skriftligt formuleret lægernes samlede vurdering. Foruden ham selv drejede det sig om professor F. L. Bang, professor F.C. Winsløw og stadfysicus Poul Scheel. De noterede sig, at hendes svar viste, at hun ikke var ganske ukyndig. Et træk, de også bemærkede, var at Margrethe ved sin praksis over en periode af 30 år har lært sig selv en masse "håndgreb" i forbindelse med fødsler, og at vurderingen var, at nogle af dem i yderste tilfælde kunne være til skade for barselskonen eller barnet. Saxtorphs vurdering var, at hun arbejdede roligt, men dog ikke udviste nok forsigtighed, hvilket han henvorde til hendes manglende kundskaber. Det blev endvidere bemærket, at hendes arme og hænder rystede. Hun havde over for kollegiet oplyst at være 56 år. Ved folketællingen i 1801 havde hun da opgivet at være 58 år, så i virkeligheden kunne hun være over 60 år. Lægerne mente således ikke at kunne tage ansvar for at lade hende beskikke som jordemoder. Men de ville åbenbart ikke helt fratage hende hendes levebrød, så de bestemte, at hun kunne tilkaldes i de tilfælde, hvor man ikke kunne skaffe en beskikket jordemoder, og hvor der var tale om en ukompliceret og normal fødsel.

Så sent som i 1811 har Margrethe fungeret som praktiserende jordemoder. Hun mødte, som hun skulle, hos præsten for at informere om, at Bodil Hans Datter var nedkommet med en dødfødt pige. Barnets far, Peder Olsen, og de tilstedeværende koner, Ane Cathrine Ols Datter og Ane Anders Datter bevidnede over for præsten, at alt var gået rigtigt for sig, og at man ikke kunne klandre Margrethe for betjeningen.²⁶

Den 21. oktober 1800 havde Kommissionen været samlet i en lignende sag for at afprøve Christina Dorothea Bauers kundskaber som jordemoder. Hun havde i lighed med Margrethe Rasmus Datter anmodet om at blive godkendt



Johan Sylvester Saxtorph blev født i 1772 som søn af lægen Matthias Saxtorph. Efter endt kirurgisk eksamen i 1792 fungerede han som faderens assistent ved Jordemoderskolen på Fødselsstiftelsen. Senere tog han tillige en medicinsk eksamen og skrev doktorafhandling om instrumenter i forbindelse med fødselsvidenskaben. Efter en længere studietur i udlandet blev han professor i kirurgi og fødselsvidenskab, og i 1800 overtog Sylvester Saxtorph stillingen som overfødselslæge. Fra 1803 var han medlem af Sundhedskollegiet. C.A. Jensens portræt er fra 1840, der også blev Saxtorphs dødsår. Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg Slot.

og få beskikkelse som jordemoder i Gentofte og Lyngby, hvor hun ønskede at få ret til at udhænge skilt. Hun havde fremlagt attest på, at hun havde fungeret som jordemoder i Holsten, og hun kunne oplyse, at hun havde lært viden- skaben i Altona hos professor Nessler, der var velkendt, idet han var uddannet

i København først som kirurg og siden som eksamineret fødselslæge i 1756. Han var gift med Inge Pedersens datter, og de havde sammen oprettet en jordemoderskole i Altona. Han var altså blevet uddannet i den periode, hvor Det frie Jordemoderhus var i funktion. Det blev professor Saxtorph, der fik opgaven at præsentere hende for en række faglige spørgsmål.

Den 26. oktober 1800 fik Christine Bauer det svar, at Kommissionen ikke kunne meddele hende den ansøgte tilladelse, da hendes kundskaber efter den aflagte prøve ikke svarede til dem, som kommissionen krævede af de jordemødre, der var uddannet ved Den Kongelige Fødselsstiftelse her i København.

Her var altså to kvinder, der begge fik afslag på deres ansøgninger, men der blev dog også givet tilladelser. I 1814 havde Ane Marie Jens Datter ansøgt om at indstille sig til eksamen, skønt hun ikke var uddannet på Fødselsstiftelsen. Hun havde praktiseret som jordemoder i 20-21 år i Nørrejylland, havde anbefaling fra flere sognemænd og oplyste, at hun flittigt havde læst i en lærebog med titlen "Dr. Wichmanns lærebog for jordemødre."²⁷ Kommissionen bedømte hende efter eksamen som duelig, idet hun både kunne redegøre for naturlige og farlige fødsler, og tillige gjorde vel rede for, hvad hun havde læst samt havde foretaget en tilfredsstillende demonstration på det såkaldte fantom. Kommissionen ville give hende en attestation og tillade at hun kunne praktisere i et jordemoderdistrikt. Forinden udfærdigelsen af attesten krævede Kommissionens medlemmer dog, at hun fik prøvet sine færdigheder hos nogle af de fødende på Fødselsstiftelsen.²⁸

Jordemoderkommissionen tog efter alt at dømme sin opgave meget alvorligt og gjorde sig umage med i hvert enkelt tilfælde at foretage en seriøs og retfærdig afgørelse.

Afslutning

1700-tallets slutning var kendetegnet af mange samfundsmæssige forandringer ikke mindst landboreformerne, men også andre ændringer stillede store krav til borgernes evne til mentalt og fysisk at omstille sig. Oplysningstiden understøttede en tro på forandring, forbedring og fornyelse båret af fornuft og fakta. Til gavn for samfundet ønskede man at uddanne nyttige borgere på et fundament af viden frem for tro, overtro og gudsfrygt.²⁹

I det lys er det meningsfuldt at se, at kvinder for første gang kunne gennemgå en offentlig uddannelse, stå i lære og efterfølgende erhverve et eksamensbevis og blive beskikkede i et embede. Derfor kan jordemoderfaget med rette kaldes "kvindens ældste erhverv", som ikke bare er et erhverv, men et embede baseret på så fine begreber som jordemoderkunsten eller -videnskaben.

Det betyder naturligvis ikke, at det er kvinders første arbejde, for det er efterhånden almen viden, at kvinder altid har arbejdet, men de gifte kvinders arbejde har især været opgaver, der gav et nødvendigt tilskud til familiens økonomi i form af syning, rengøring, vask, udbringning og salg af varer eller udlejning af f.eks. linned. Enkelte videreførte som enker deres mænds praksis, var lærerinder, skræddere eller ernærede sig som marskandisere. Ingen af disse beskæftigelser er imidlertid baseret på en egentlig uddannelse. Selvom kvinderne var kompetente, var de dog ufaglærte.

Men jordemoderfaget var imidlertid ikke et helt tilfældigt kvindefag, for det var et traditionelt kvindeområde, hvorfra mænd var udelukkede med mindre de som læger havde en funktion. Derved peger faget bagud som en videreførelse af traditionelle kulturelle forhold, men peger også fremad til samfundets nye og specifikke krav til faglige kompetencer. Det samme gjaldt for kirurgerne, hvis funktion tidligere var varetaget af barbererne. I modsætning til disse to grupper stilledes der ingen krav til de vågekoner, opvartningskoner og dagkoner, der var knyttet til hospitalet og stiftelsen. Ud over at jordemødrene skulle kunne bestå en eksamen, blev der indirekte stillet en række andre krav f.eks. til læse- og skrivekyndighed, til at kunne koncentrere sig om at modtage læring i form af vejledning eller forelæsninger og til at være disciplinerede mødedeltagere, når Jordemoderkommissionen indkaldte. Socialt tilhørte kvinderne oprindeligt den jævne del af befolkningen. Hvor en ægtemand med stillingsbetegnelse er nævnt i jordemoderprotokollen for de københavnske kvinders vedkommende, er der typisk tale om en håndværkssvend eller arbejdsmand, men ægteskabet var ikke altid en tryk og sikker havn. En del af de kvinder, vi har mødt, var i et problematisk ægteskab med druk eller kriminalitet. En del mistede tidligt deres mand, så jordemodererhvervet var en økonomisk helgardering. Foreløbig var kvindekvædet en barriere for videre uddannelse, men de, der blev uddannet som jordemødre, må have oplevet en økonomisk og faglig selvstændighed.

1. Rigsarkivet, Danmarks Jordemoderskole, København, Protokol, 1739-1982, 179.
2. Rigsarkivet. Danmarks Jordemoderskole, København, Protokol, 1739-1982, 9.
3. Rigsarkivet. Eksamensprotokol over jordemodereksamen 1807-1814, 6-7.
4. Et pund rugbrød kostede i 1740'erne 2 skilling.
5. Helen Cliff: De forbudte planter i fødselshjælpen, Folk og Kultur, *Årbog for Dansk Etnologi og Folkemindevidenskab* 1997, 52.
6. Jan Ingemann Sørensen: Det københavnske barberlav 1501 – 1862, *Historiske Meddelelser om København* 1998, 184.
7. De fattiges Konventhus eller Silkehuset var et hospital eller en "lemmestiftelse" under fattigvæsenet. Beslutningen i 1765 om at opføre Almindelig Hospital var bl.a. for at erstatte konventhuset. Der boede en overforstander og en husvært. Direktionen bestod af biskoppen, den øverste teologiske professor, de to øverste borgmestre. Huset blev solgt i 1769.
8. Gordon Norrie: *Danmarks Jordemødre*, 1935, 52 – 53.
9. A. Stadfeldt: *Københavns Fødselsstiftelse som Humanitets- og Undervisnings-Anstalt*, København, 1887, 16.
10. *Københavns Vejviser*, 1785, 90 – 91.
11. Rigsarkivet. Danmarks Jordemoderskole, København, Protokol, 1739-1982, 143.
12. *Københavns Politiske Vejviser*, 1770, 132-134.
13. Iflg. Ordnet.dk: Håndværker der fremstiller guldtråde, galloner o.l.
14. Se billedtekst s. 133.
15. *Københavns Kongelig alene privilegerede Adresse-Contoires Efterretninger*, 22. marts 1785.
16. Københavns Stadsarkiv, Kommunale Bestillingsmænd 1700-1857, Marie Abel fik oprindelig sin autorisation i 1782.
17. Th. Overskou: Af mit liv og min tid 1798-1818, udgivet af Robert Neiiendam 1961, 18.
18. Rigsarkivet. Den Kongelige Fødsels- og Plejestiftelses arkiv. Fortegnelse over de Fruentimmer, der paa Skemaet findes anførte som jordemødre.
19. Rigsarkivet. Danmarks Jordemoderskole, København, Protokol, 1739-1982, 179, 255-56.
20. Rigsarkivet, Fødsels- og Plejestiftelsen, 1835-1842, Fortegn. jordemødre her af staden, Notitser til Fortegnelsen over de her i Staden værende Jordemødre, ad nr. 21.
21. Rigsarkivet. Christianshavns Straffeanstalt. Protokol over kvindefanger 1851-55. Dom nr. 234/1851. Forbedringshusfange nr. 77, 28.
22. Rigsarkivet. Den kongelige Fødsels- og Plejestiftelse. Fortegnelse over jordemødre her af staden med notitser (1835-1842). Der er sandsynligvis ikke tale om en politisag.
23. Caroline Thül var født i Fåborg i 1806, ernærede sig som tjenestepige og var i 1840 indlagt på Almindelig Hospital.
24. Antonette Hansen blev senere fabriksarbejder og arbejdede på Ladegården.
25. Rigsarkivet. Den kongelige Fødsels- og Plejestiftelse. Fortegnelse over jordemødre her af staden med notitser (1835-1842). Der er sandsynligvis ikke tale om en politisag.
26. Rigsarkivet. Enesteministerialbog, Skt. Mikels Sogn, 31. juli 1811, opslag 393.
27. Dr. Bertel Wichmann blev beskikket som assessor under Jordemoderkommissionen i 1750 og er forfatter til en lærebog for jordemødre.
28. Rigsarkivet. Danmarks Jordemoderskole, København, Protokol, 1739-1982, 199.
29. Christian Larsen, Erik Nørr og Pernille Sonne: *Dansk skolehistorie 2, Da skolen tog form 1780-1850*. 2003, 119.

Det høie Liig

Et ligtog før voldenes fald – eller hvorledes arveprins Frederik kom gennem Vesterport

■ Af Nils Kristian Zeeberg

En begravelse kan føre meget med sig, men når det drejer sig om en kongelig person, kan det have indvirkninger på de mest uventede måder. Her fremhæves nogle forhold omkring arveprins Frederiks begravelse i 1806.

At læse andre folks breve anses normalt som upassende, men når de foreligger i trykt form udgivet som en bog: *Breve fra og til Hans Christian Ørsted*, kan det nok forsvares. I forbindelse med forberedelserne til 200-års festen for H.C. Ørsteds publicering på latin af *Forsøg over den elektriske Vexelkamps Indvirkning paa Magnetnaalen* den 20. juli 1820 gennemlæste jeg denne brevsamlings godt 600 sider, og et brev fra H.C. Ørsted til vennen Adam Oehlenschläger, dateret København, den 28. December 1805, kan nok interessere denne årbogs læsere – at 200 års festen blev noget afdæmpet af Covid-19 restriktionerne, er så en anden sag.

Efter forskellige indforståede bemærkninger om Adam Oehlenschlägers forfatterskab og udgivelser, fortsætter H.C. Ørsted ... *Lehmann er paa en Reise til Kiel, for at have Opsigt med et Magazin af danske Fabrikater, som skal være der under Omslaget*. Det var Martin Christian Gottlieb Lehmann, assessor ved Økonomi- og Kommercekollegiet, født i Holsten, og Omslaget var et middelalderligt pengemarked i Kiel, der frem til 1912 afholdtes hvert år fra Helligtrekongers Dag til 14. januar, og hvor der udlåntes, og låntes, penge af alle interesserede fra Danmark, hertugdømmerne, Hamborg og Lübeck. Og Omslaget var samtidig et marked, hvor man kunne præsentere sine varer. Martin Lehmann hørte til kredsen omkring Ørsted og Oehlenschläger, han blev far til den nationalliberale politiker Orla Lehmann, og i 1811 indførte

han den holstenske skik med juletræet. Ørsted afslutter beretningen om Lehmann ... *Han har ligget over 14 Dage paa Paketbaaden i Sigte af Kjøbenhavn. Han bliver borte i adskillige Maaneder* – og derefter følger så årsagen til denne artikel:

*Vor største Mærkværdighed er, at nu, da Arveprindsen er død, og Ligvognen ikke kan komme ud ad Vesterport, graves denne dybere, for siden igien at udfyldes, saasnart Ligfærden er forbi. Denne Operation koster 3000 Rd. Saaledes at forandre Porten efter Vognen er uden Tvivl en fri Efterligning af en eller anden af Schildbürgerens vise Foranstaltninger.*¹

Herefter fortsætter brevet med omtale bl.a. af Ørsteds forelæsninger, disse er stærkt besøgt, og ... *Forelæsningerne besøges ogsaa af fem, sex Damer*. Brevet er underskrevet *Din inderlig hengivne H.C. Ørsted*. – “Schildbürgerens vise Foranstaltninger”, som H.C. Ørsted nævner, er det tyske modstykke, måske ligefrem inspirationen, til vore beretninger om molboernes mere eller mindre gennemtænkte handlinger. Udtrykket på tysk er kendt siden 1500-tallet.

Arveprinsen

Den afdøde prins var arveprins Frederik, Christian VII's halvbror. Frederik V var far til dem begge, men Christian VII's mor, dronning Louise af Storbritannien døde i 1751, da kronprins Christian blot var tre år gammel, hvorefter kongen, Frederik V, blev gift med Juliane Marie af Braunschweig-Wolfenbüttel, der i 1753 blev mor til prins Frederik. Ved Frederik V's død i 1766 blev kronprins Christian konge femten dage før han fyldte 17 år, og enkedronning Juliane Marie fik sin egen søn Frederik kørt i stilling som *arveprins*. Den unge konge Christian VII fik ikke lov at nyde ungkarlelivet længe, nok en gang fandt man i Storbritannien en passende ægtefælle i den 15-årige prinsesse Caroline Mathilda, kongens kusine og lillesøster til hans fætter, kong Georg III af Storbritannien, og brylluppet stod i London – ved stedfortræder. En anden broder til Caroline Mathilda, nu Caroline Mathilde, var stedfortræder I 1768 fødte Caroline Mathilde deres søn, den senere Frederik VI. Det var i begyndelsen af Struensee-tiden, og i foråret 1772 blev Caroline Mathilde, der også havde født en datter, eksileret uden sine



Arveprins Frederik tegnet af Terkel Kleve, 1776. Kleve skriver 'Det første Kaaber Stik efter Aca-
demisk Kridt Maneer, opfundet i Kiøbenhavn', men teknikken var kendt i forvejen. I realiteten
er metoden, Crayon-teknik, en mellemting mellem kobberstik og radering, udført med kridt. Den
Kongelige Kobberstiksamling, Statens Museum for Kunst.

børn til Celle i Hannover, hvor hun døde allerede i 1775, blot 23 år gammel. I København regerede Christian VII, under stram styring af arveprins Frederiks tidligere lærer Ove Høegh-Guldberg, og ikke mindste hans sted-

mor Juliane Marie med sønnen Frederik, der beholdt titlen arveprins, som betegner den prins, der er den nærmeste tronfølger, næst efter regentens søn. Siden 1768 havde Danmark jo haft en *kronprins Frederik*. I 1784 trådte den unge kronprins Frederik i karakter, og overtog ved et kup landets styring som kronprinsregent, frem til han selv blev konge i 1808. Arveprins Frederik levede resten af sit liv som privatperson, gift med arveprinsesse Sophie Frederikke. Han huskes vist mest for at have taget faderskabet til den senere Christian VIII og hans søskende.

Arveprinsens død

Den 7de December 1805 havde Arveprinds Friderich . . . omskiftet det Timelige med det Evige, som Adresse-Comptoirets Efterretninger beskrev dødsfaldet, og herefter fulgte en udtømmende beretning om det videre forløb; Arveprinsen lå på lit de parade i fire dage og kunne beses dagligt fra klokken 12 til 2 om Middagen og fra 6 til 8 om Aftenen. Herefter blev arveprinsens legeme lagt i kisten, der de følgende to dage kunne besigtiges i de samme nævnte tidsrum. På Processions Dagen ... Løverdagen den 4. Januarii 1806, hvor kisten skulle føres til Roskilde Domkirke, beskriver Adresse-Comptoirets Efterretninger over fire hele spalter, hvem og hvor i processionen den enkelte skulle være. Allerede fredag 27. december 1805 havde De til Forsendelse med Posten allene Privilegerede Kiøbenhavnske Tidender denne meddelelse:

“Det Kongelige danske Cancellie har ved Skrivelser af Gaars og Dags Dato tilmeldt os, at Hans Kongelige Høihed Arveprinds Friderichs Liig-Procession er berammet at gaae for sig den 4de Januar næste Aar, samt at det, i Følge det desangaaende allernaadigst approberede Ceremoniel, af os maatte foranstaltes, at Husene her i Byen blive paa Processions-Dagen illuminerede som sædvanligt i de Gader, hvorigiennem det høie Liig passerer, nemlig: Amaliegaden, St. Annæ Plads, Bredgaden, Kongens Nyetorv, Østergade, Amager Torv, Hvimmelskafte, Nyegade, Gammel Torv, igiennem Friderichsberggade og ud af Vester Port. Hvilket til vedkommende Beboeres Efterretning herved bekientgøres. Kiøbenhavns Raadstue den 24de Decbr. 1805”.

Processionen samledes på Amalienborg Slotsplads klokken 7 aften, og satte sig i bevægelse mod Vesterport i vintermørket klokken 8 aften – månen var fuld den nat!

Gennem Vesterport

I de ovenfor nævnte Kiøbenhavnske Tidender kunne københavnerne også læse:

“I Vesterport er Broelægningen sænket over en Alen ned for at give Høide nok til Udfarten med den Kongelige Liigvogn. Ballancerne af samme ports Befæstningsbroer imidlertid borttagne og paa Broerne er sat Siderækværk af Bræder. Broelægningen i Amaliegade og Vimmelskaftet er under Udbedring”.

– 1 dansk alen i 1806 var helt nøjagtigt 62,804 cm i nutidigt mål.

Rustvognen med påsat himmel var ganske enkelt for høj til at passere porten. Nu var det ikke første gang, at en afdød kongelig skulle føres fra København til Roskilde, så situationen måtte være kendt. I 1794 var arveprinsens gemalinde arveprinsesse Sophie Frederikkes ligtog kørt samme vej, uden at det har efterladt en fortælling som den aktuelle 1806-beretning. Hvorfor man valgte den meget høje transport med de problemer det gav, er der ikke fundet nogen forklaring på. Det var arkitekten Peter Meyn der stod for den helt nybyggede rustvogn med fading fading (vognbund) og himmel, der altså blev for høj til Vesterport!

Vi har ingen afbildninger af arveprinsens ligtog, men i Rigsarkivet findes en nøje beskrivelse fra 1805/06, altså tiden for ligtoget, men omhandlende den i 1794 også dengang nybyggede rustvogn, der blev anvendt ved arveprinsesse Sophie Frederikkes ligtog. Den beskrivelse er meget detaljeret: med himlen over kisten beklædt med sølvmor, klæde med indvævede sølvtråde, og vognen i det hele i øvrigt beklædt med sort fløjel og hvidt atlaskes – og guldindvirkede kvaster, galoner, frynser, rosetter og guldbroderede kroner. Til denne rustvogn hørte også to umalede kasser, i hvilke himlen og alle dekormaterialerne kunne forvares. Med til udstyret hørte også en buk med ruller af træ, hvorpå kisten kunne anbringes i vognen. Vognens bund var forhøjet med to sokler, også beklædt med sølvmor, kisten skulle kunne ses på færden til Roskilde! Man får let den tanke, at den høje rustvogn til arveprinsens ligtog ikke skulle se ud af mindre end arveprinsessens. Ansvar for kørslen med ligvognen var af Overhofmarskallatet en uge efter dødsfaldet, 14. december 1805, pålagt Frederik Vilhelm Philip, hertug af Württemberg, en søn af den regerende hertug af Württemberg-Stuttgart, der siden 1779 havde gjort karriere i dansk militær tjeneste. Han havde et tæt og tillidsfuldt forhold til kronprins Frederik, og den 2. april 1801 blev han af kronprinsen





Godt nok 100 år før, men på Andreas Reinhardts stik (udsnit) fra 1707 af processionen ved Christian V's søn med sin officielle elskerinde Sophie Amalie Moth, Christian Gyldenløves ligfærd i 1703, ser vi hvordan en rustvogn på den tid kunne være af en vis størrelse. Forlægget til stikket er tegnet af den håndværksuddannede Gottfried Fuchs, der bl.a. konstruerede nogle brandsprøjter og var chef for Københavns brandkompagnier. Kobberstik Det Kongelige Bibliotek.

tillagt titlen guvernør i København, for det tilfælde at der skulle tilstøde kronprinsen noget. Senere i 1806 rejste hertugen hjem til Württemberg, hvor han fik embeder i den stat, der efter opløsningen af Det Hellige Tysk-Romerske Rige i 1806 nu var blevet til kongedømmet Württemberg.

Tallet, de 3.000 Rigsdaler, var nok et tal, der taltes om mand og mand imellem indenfor byens volde. Det har sikkert været et estimat, og ikke skudt helt ved siden af, men har omfattet flere og andre opgaver end uddybningen af Vesterports kørebane. Residensstaden København har afholdt ekstraordinære omkostninger til brolægning og illumination, og da Vesterport som byens øvrige porte og voldene hørte under Militæretaten, kan vi i et læg Ingeniørkorpsets regnskabsarkiv i Rigsarkivet, mærket Arveprins Frederiks



Vesterport blev fotograferet af Carl Anton Frantz Joseph Henschel forud for nedrivningen i 1857, her gengivet efter samtidigt albumin-aftryk. Manden med hat til højre er brugt som målestok – alenmålet på de Thuraus kobberstik, tab.IV, i Den danske Vitruvius, bd.1, 1746 er ikke brugeligt til fastsættelse af portens mål, ligesom portbuen er tegnet forkert – fotografiet er vort bedste grundlag for bestemmelse af portens mål. Det Kongelige Bibliotek.

Ligprocession læse, hvilke udgifter Ingeniørkorpset har afholdt.² Det var hertugen af Württemberg, der efter samråd med arkitekten Peter Meyn besluttede, at der skulle graves af Vesterports kørebane. Der nævnes smede- og tømmearbejde på de oplukkelige broer over voldgraven, opgravning i porten med transporter af jord og sten frem og tilbage, brolægning, udkommanderede fanger og opsyn med fangerne, tilkørsel af grus, begkranse mm. til illumina-

tion og opsætning af samme, blikkenslagerarbejde med opsætning af illuminationslamper med glas, afsluttende tømmerarbejde og murerarbejde etc. I alt noget over 1.200 Rd. Overhofmarskallatet betalte 575 Rd. og 14 skilling heraf. Arbejdet med tilbageførslen af Vesterport og portens omgivelser blev ikke trukket i langdrag, alle bilagene vedrørende arbejderne er dateret i januar 1806.

Hvor høj var Vesterport? På kobberstikket i Lauritz de Thurahs *Den danske Vitruvius*, 1746, bind I, planche IV, hvor porten er afbildet med målestok i alen, er bredden efter målestokken lige godt 6 alen svarende til 3,8 meter, og højden skulle være $7\frac{3}{4}$ alen svarende til 4,8 meter.

I 1857 – umiddelbart før porten blev revet ned – blev den fotograferet, og heraf ses det, at portbuen foroven afsluttes med en kurvehanksbue, mens den på et stik fra 1746 er rundbuet. Der ses også en mand stående til højre for porten. Antager vi, at han er 1,70 meter høj (det er over middelhøjde i 1857), får vi en højde på portåbningen på godt 4 m og en bredde på cirka $3\frac{1}{2}$ m, hvilket ikke er usædvanligt for fæstningsporte i 1660'erne. Selve portrummet opgives at have været godt $4\frac{1}{2}$ m i højden og $3\frac{3}{4}$ m bredt, disse mål er nok angivet til den lave side. Der har i portrummet været behov for plads til passerende fodgængere samt opsyn. Den brolagte kørebane har haft en oprunding med et toppunkt i midten med afløb til begge sider. Afviserstenene ved portenes hjørner har indskrænket bredden, men det betød ikke alverden, idet datidens vogne var væsentlig smallere end nutidens. Balancerne på befæstningsbroerne var kontravægtene til åbning af klapperne i fæstningsbroerne. De var placeret over vejbanen, og broerne blev stadigvæk lukket op om natten!

Til Roskilde

Vel gennem Vesterport og over voldgraven kørtes ad Vesterbro, den til dels stenbrolagte vej udenfor Vesterport, fra 1858 navngivet Vesterbrogade, og gennem Jernporten til Frederiksberg Allé, hvor processionen ophørte. De af de gående, der skulle følge kisten til Roskilde, steg til vogns, og ligtoget med et rytterkommando på 30 mand, flankeret af 24 staldfolk til hest med lygter og fakler, førtes videre ad Frederiksberg Allé og Pile Allé til Frederiksberg Bakke og Roskildevej. De fire mil til Roskilde kørtes i løbet af natten ad den på den tid forholdsvis nye chausséerede hovedlandevej fra 1768. *Aalborg Stifts kongelige allene privilegerede Jydske Efterretninger* kunne allerede



H.G.F. Holm, kendt som "Fattig-Holm", tegnede i 1838 det indre af Christian IVs endnu udekorede kapel i Roskilde Domkirke. Her ses i fjerneste venstre hjørne arveprins Frederiks (forrest) og hans gemalinde, arveprinsesse Sophie Frederikkes kister hensat, inden de senere flyttedes til Frederik Vs kapel – og endnu senere ned i krypten sammested. Nationalmuseet.

den 3. januar 1806 meddele planen: at der paa Processions-Dagen ikke ringes med Klokkerne om Middagen, men derimod om Aftenen Kl. 8, hvilken Ringning skal vedvare indtil Processionen er kommen uden for Byen – samt at der om Natten ringes med Klokkerne i alle de Kirker, hvor det Høie Lig kommer forbi, og det indtil Liget ei længere kan sees, ligesom og, at der paa den følgende Dag, om Morgen, ringes med Klokkerne i Roeskilde, fra den tid at Processionen der kan sees, og indtil det Høie Lig er bisat. Da der og samme Dags Formiddag skal ringes med alle Klokkerne i Kiøbenhavn, fra Kl. 10 til 11; saa skal



der og den næstfølgende 8de Januarii ringes med Klokkerne i Kiøbenhavn, een Time førend Orationen holdes paa Universitetet; hvorefter al videre Ringning for Hs. K. Høihed ophører. I Roskilde Domkirke forrettede Biskop Nicolai Balle bisættelsen. – Orationen blev afholdt i København på Universitetets Øverste Høresal, der var beliggende på første sal i Collegium Novum, oprindeligt opført af Christian IV i 1601, og genopført noget forhøjet efter branden i 1728. Bygningen blev helt ødelagt under bombardementet i 1807. Collegium Novum lå hvor nu Universitets hovedbygning forhal og festsal er placeret. Orationen var en højtidelig sørgetale på latin over arveprins Frederik, holdt af Hans Magnificence Hr. Professor og Doctor Hornemann, med sørgemusik af Hr. Kapelmester Kunzen, ordene af Hr. Dr. Frankenau.

I Roskilde Domkirke blev arveprins Frederiks kiste hensat i Christian IVs Kapel ved siden af hans i 1794 afdøde gemalinde, kapelsalen var i øvrigt tom. De fem kongelige kister der står der i dag, Christian IV, hans dronning Anna Cathrine af Brandenburg, hans søn Den udvalgte Prins Christian, og Christian IVs anden søn og efterfølger Frederik III og hans dronning Sophie Amalie af Braunschweig-Lüneburg, stod dengang i krypten under kapellet. I 1844 flyttedes kisterne med arveprins Frederik og arveprinsesse Sophie Frederikke til Frederik Vs Kapel, hvor de stod, indtil de 1912 blev sat ned i krypten under samme kapel. Begge kister, der er tegnet af Nicolai Abildgaard, blev istandsat i 1925.³

1. *Breve fra og til Hans Christian Ørsted*. Udgivne af Mathilde Ørsted. Første Samling. 1870, 188-190.

2. Det følgende bygger på Rigsarkivet: I 240.001 Ingeniørkorpsets danske arkiv, pakke 290-291, Kvartalsrapporter vedrørende Rigets Fæstninger, nævnes afgravningen og nedtagning af Roderne og Homejerne, trækkene til broklapperne og forskansningerne foran porten. Alt blev geneableret som det forhen havde været. I 240.004 Ingeniørkorpsets regnskabsarkiv, pakke 216, Kopiregninger 1801-1806 ligger et læg: Arveprins Frederiks Ligproces-

sion 1806, med en række enkeltposter. I Rigsarkivet ligger også reviderede regnskaber fra Staldetatens penge-, fourage- og inventarieskaber 1806-1807, hvor arveprinsessens ligvogn fra 1794 er beskrevet på pagina 206, Nr. 33. Endelig finder vi også i Rigsarkivet under Overhofmarskallatet: Sager vedrørende kongelige dødsfald, begravelser etc., en pakke 5 I.M.4. indeholdende ordrer og instrukser i forbindelse med arveprinsens ligtog.

3. *Danmarks Kirker, Københavns Amt, Roskilde Domkirke* bd. 3/III, 1518 og 1536; bd. 4/IV, 1941-1943.

Københavns færger og både i 400 år

■ Af Ole Mortensøn

“Kan I ro en jolle, knægte?”, sagde bådudlejeren i Christianshavns Kanal, da jeg sammen med mine kammerater ville leje en båd en sommerdag i 1959. Vi var cyklet til kanalen fra Østerbro for at leje en robåd. Vi blev godkendt, og sandt var det, at vi kunne ro, for i Sejlklubben Øst havde vi lånt skipper Pilegårds jolle. Den gamle Marstalskipper fandt det helt naturligt at låne sin jolle til nogle drenge og derved lære dem at ro og færdes i havnen. På plads på rotoften i den lejede robåd greb to af os hver en åre, mens den tredje på agtertoften kommanderede os roere. Vi skulle nødtigt kvaje os for meget. Det gik helt godt, og det var spændende at komme rundt i kanalen. Her lå gamle galeaser og fiskekuttere, udtjente lastpramme og et fyrskib. Uden at vide af det, var vi drenge gået om bord i en gammel tradition, nemlig bådsejlads i Københavns havn.

Bådtyper og havnen

København var førhen Danmarks største havn, og den blev anløbet af mange skibe, men trafikken i havnen var desuden præget af småfartøjer. Bådene var alle af betydning for havn og by. Lad os se på disse små fartøjer, som ufortjent er blevet glemt i historien om havnen.

Sommetider bruges betegnelsen båd forkert. Man hører f.eks. folk sige: “Vi tog Bornholmerbåden fra København, da vi skulle på ferie”, men Bornholmerbåden, Ålborgbåden, Oslobåden og lignende er faktisk ikke både, men skibe. En båd er nemlig et lille fartøj. Man skelner mellem åbne både, halvdæksbåde og dæksbåde. Både var som regel af træ og klinkbyggede. Den danske klinkbyggede båd er i øvrigt for nylig blevet erklæret for UNESCO-

kulturarv og med god grund, for vi kan følge båden tilbage til folkevandrings-tiden med Nydambåden som et velbevaret eksempel. I tidens løb udvikledes forskellige brugstyper af både, som vi i det følgende vil kigge på. Overordnet set havde både kun årer og sejl til fremdrift, indtil nye fremdrivningsmidler kom til anvendelse. I 1880-erne kom dampbåde. De blev snart afløst af motorbåde, der længe benyttede petroleumsmotorer og derpå dieselmotorer. Afgørende for bådenes størrelse og udseende var deres funktion. I tilfældet havnens både spillede desuden havnens indretning og udvikling en afgørende rolle for brugen af både.

Prospekter af havnen i 1600-tallet

Skriftlige kilder om brugen af både i havnen omkring 1600 er knappe, men heldigvis har vi billeder, som kan fortælle os et og andet. Et af de første prospekter af Københavns havn er fra året 1587 og trykt i Georg Braun og Frans Hogenbergs kortværk "Civitates Orbis Terrarum" med beskrivelser og kobberstik af de vigtigste byer i datidens Europa, heriblandt København. Stikket viser byen og havnen set fra Amager. Københavns Slot og flere bygninger ses, og i kanalen ved ankersmedien, den senere Holmens Kirke, ses flere skibe. Nær Amager er andre skibe opankret. Interessant i denne sammenhæng er en båd med to roere og en styrmand. Den har kurs ind mod en bro, der strækker sig ud fra kysten. For enden af broen ses flere personer samt en vogn med heste forspændt. Den ukendte kobberstikker har lavet en sjusket og upræcis gengivelse af sceneriet, sikkert fordi forlægget har været utilstrækkeligt. Færgbroen, Amagerbro, er nævnt første gang i 1565, da kongen, Frederik den 2. faldt i vandet ved broen og var nær ved at drukne.¹ Formentlig var han besoffen efter en jagtudflugt på Amager. Broen er gengivet som en række store sten, hvor en figur hopper fra sten til sten, og man må undre sig over, hvordan vognen er kommet ud til brohovedet. Gengivelsen strider mod fysikkens love. Båden er også lemfældigt gengivet, men er et åbent klinkbygget rofartøj. Så meget kan man imidlertid læse ud af prospektet, at der har været en båd fart, som transporterede folk og gods mellem byen og Amagerland.

I 1611 udførte hollænderen Jan van Wijck et maleri, som blev stukket i kobber. Dette havneprospekt, "Hafnia Celeberrimus Metropolis", er af høj kvalitet,



Udsnit af havneprospektet af København fra Civitatis Orbis Terrarum 1587. Det Kongelige Bibliotek.

meget detaljeret og tro mod virkeligheden. Kanaler, tømmerpladser, skibsbygningsplads, reberbane og den nye Tøjhushavn er nøje gengivet. Havnen er fyldt af skibe, enkelte under sejl. Havnen kunne ikke rumme de mange skibe, hvorfor en del ligger opankret lidt nord for havneindsejlingen. Desuden ser vi mange både og små fartøjer. De fleste både bliver roet i havnebassinet med folk om bord. Det er både som sørger for forbindelsen mellem land og de opankrede skibe i havnen samt på reden. Bådene medførtes om bord i skibene, eller var både, som tilhørte københavnske bådførere, der tjente en skilling ved at føre skibsbesætninger til og fra land. En række skibe ses oplagt på Amagersiden. De er aftaklede. Et par både påkalder sig særlig opmærksomhed.



Ud for kanalen ved Slotsholmen ses et fartøj med en vippegalge. Fartøjet må tolkes som et opmudringsfartøj. Lidt sydligere ud for tømmerpladsen ses to fartøjer. En mindre båd og en større. Mellem de to både er et tov. Den lille båd hjælper den store med at komme frem. En mand står med en styreåre agter i det store fartøj, mens folkene i det lastede fartøj slider i årene. Der skal styres og bugseres for antagelig er der tale om en lastet pram, altså et fladbundet fartøj, som let driver i den strøm og den modvind, der kunne være "på strømmen", dvs. midt i havneløbet. Mindre fartøjer og både kunne gå til bolværket i Holmens Kanal eller fortsætte længere ind gennem Holmens Bro og Højbro til Gammel Strand. Større fartøjer måtte ankre og losse eller laste til både og pramme. Nogle mindre fartøjer ses med en mast og rå. Det er skuder, datidens mest benyttede fartøj i de danske farvande.² Angående til-mudring, så klagede borgere og rådmænd i 1591 over at havnen blev opfyldt



med mæg fra de mange skuder og skibe som lå i vinterleje i havnen, skønt de var anvist vinterpladser i Grønnegårdshavnen på Amagersiden.³ Men ingen ønskede åbenbart at ligge derude langt fra byen.

Havnen og dens funktioner

Københavns havn er fra naturens side et sund mellem Sjælland og øen Amager. På Sjællandssiden udviklede middelalderbyen sig, og de trygge havneforhold gav søfart, handel og fiskeri gode betingelser. Den middelalderlige havn lå mellem byen og Slotsholmen, men fra 1600-årene skete en omfattende udbygning af havnen: Anlæggelsen af en ny bydel, Christianshavn, på Amager i årene efter 1617 var begyndelsen til de store forandringer. Der blev opført en bro til den nye by i 1620. Den gik fra den nybyggede Børs til den nye Brogade



Udsnit af Jan van Wijcks kobberstik "Hafnia Metropolis" 1611 med nogle af de mange fartøjer i havnen. Det Kongelige Bibliotek.

på Amagersiden. Det var en lav træbro med et stykke vindebro, der kunne åbnes, så fartøjer kunne sejle igennem broen, bl.a. kongens orlogsskibe, som skulle bestykses og provianteres i den nye orlogshavn på Slotsholmen. Broen blev kaldt Knippelsbro efter færgemanden Hans Knip, som købte et hus, den nye toldbod, der lå på den gamle Amager færgebro. I 1641 blev han bromand.⁴ Et prospekt over havnen er udført omkring 1627 og stukket nogle år senere af Hugo Allard. Christianshavn ses under opbygning. I havnen ligger opankrede skibe og skuder, på Bremerholm er store orlogsskibe under bygning, mens forskellige fartøjer og både er på vej i havnen.

Der var trængsel i havnen, for søfarten havde gyldne tider inden de ødelæggende krige med svenskerne. Kongens båds mænd og håndværkere fik

boliger i de nyopførte boder uden for byen. Hvem de øvrige folk var, som havde havn og søfart som erhverv, det får vi besked om i byens ildordning fra 1643, idet det blev pålagt søfarende folk, fiskere, dragere, prammænd, færgemænd og andet arbejdsfolk uden fortøvning at stille "hos ilden".⁵

Toldboden og de nye kanaler

Bygningen af Knippelsbro mellem København og Amager gav et alvorligt afbræk for færgeriet, hvor ikke mindst overførsel af Amagerbønder med fødevarer til byen havde givet solide indtægter. Men byggeriet af den nye bydel og broen betød også vækst i havneaktiviteter og flere indbyggere med beskæftigelse ved søfart, handel og skibsbygning. Christianshavn blev byens nye centrum for søfart og handel. Christian den 4. iværksatte også en vældig by- og havneudvidelse mod nord. En ny Østervold og ny Østerport blev påbegyndt. Toldboden blev 1630 flyttet uden for byen lidt nordøst for Sankt Annæ Bro, en lille anløbsbro, og en pælespærring fra toldboden over mod Refshalen udgjorde herefter havnens nordgrænse. Selve indløbet til havnen blev spærret af bomme. Spærringen forhindrede fartøjer i at sejle ind i havnen om natten, og i tilfælde af krigshandlinger kunne havnen lukkes. Da Bremerholm ikke længere gav tilstrækkelig plads til flådens mange skibe og værksteder blev en del af aktiviteterne i 1690 flyttet til Nyholm ved Refshalen. En toldbro, Bombroen, blev bygget ud fra land ved Toldboden. På broens inderside kunne fartøjer lægge til og ordne deres toldforretninger. Fiskerbåde kunne ved at løse et fiskeritegn frit løbe ud og ind i havnen. På den anden side af indsejlingen sænkede man nogle udtjente orlogsskibe og fik bygget en skibsbro. Her opstod en ny vigtig færgeforbindelse over havnen. Overfart fra Bombroen til Nyholmsbroen og retur foregik med to pramme for kongens båds mænd og håndværkere, hvoraf mange boede i de nye boder ved Østervold.⁶

Nye kanaler kom til på denne tid. Nyhavns Kanal blev gravet og åbnet for skibsfarten i 1673. Det blev en meget benyttet kanal. I 1680-82 gravede man kanal i det område, som var blevet opfyldt mellem Stormgade og stranden. Frederiksholms Kanal blev den kaldt efter Frederik den 3. Her kom to faste broer over kanalen, Stormbroen og Prinsens Bro. De tillod kun pramme og joller at sejle igennem. Den yderste, østlige del blev brugt af skibsfarten.

Langebrogade og Sydhavnen

I 1690 kom endnu en bro over havnen, nemlig Langebro, som greb ind i bådtrafikken i havnen. Træbroen var i mange år en fodgængerbro, der førte fra voldgaden langs Vestervold til Langebrogade ved Christianshavns Vold. Den var bygget som en militær kommunikationsbro for at lukke Københavns befæstning af mellem Rysensteen og Kalvebod Bastioner. I 1722 blev den gjort bredere, så også kørende trafik kunne passere. Broen blev fornyet flere gange og var forsynet med en broklap. Havnen kunne derfor anløbes sydfra af fragtbåde og fiskefartøjer.

Havneforordningen 1744

I 1700-tallet havde havnen stadig vokseværk. Bebyggelsen af Frederiksstad i 1750'erne resulterede i nye bolværker imellem Toldboden og Søkvæsthuset. På Christianshavn blev holmene opfyldt, og der kom flere havnebassiner med skibsbyggeri og pakhuse. I den gamle havn, kanalerne ved Slotsholmen, måtte jævnligt foretages opmudringsarbejder med "muddermøllerne".⁷ Under Christian den 6. blev uddybet en rende i hele havnens længde og der blev slået pæle fra Bommen og sydpå mod Knippelsbro til brug for orlogsskibe og koffardiskibe.

Der var brug for regulering i havnen. En forordning af 18. april 1744 angav liggepladser for de forskellige fartøjer samt oplagspladser for forskelligt gods. Når fartøjer kom til toldboden blev der anvist plads til losning alt efter fartøjernes laster. Fartøjer med brændsel og byggemateriale skulle fremover ligge ved Nyhavn og i Frederiksholms Kanal indtil Marmorbroen. Mellem denne og Højbro skulle fiskerbåde og pramme ligge, og mellem Højbro og Holmens Bro skulle både med tørret og saltet fisk have plads. I kanalen ved Børsen anvistes plads for finlapper, dvs. skibe fra Finland med trælast, og de fragtskibe, der førte korn og købmandsgods til byen.

Fiskerbåde og mindre fragtfartøjer fik anvist liggepladser i de indre og ældste dele af havnen, hvor vanddybden var seks fod og pladsforholdene trange. Nyhavn og pladserne ved Børsen kunne lettere anløbes af skibe med større drægtighed. Oplag af træ var på tømmerpladserne ved Toldbodgade, men den plads blev af hensyn til brandfare for de nærliggende nye palæer omkring



Udsnit fra prospekt af København med Knippelsbro og Børsen af Hugo Allard. Det Kongelige Bibliotek.

Amalienborg Plads flyttet uden for byen til et nyt opfyldt terræn langs Kalvebod Strand vest for Rysensteen Bastion og Langebro. Større skibe måtte ikke fortøje ved broerne, men skulle ligge i "Det Røde Hav", et dyb syd for Toldboden med en række rødmalede duc d'alber. Her blev skibe losset og lastet med brug af pramme. Fartøjer måtte ikke fortømres eller kølhales i kanalerne og udtjente fartøjer måtte ikke ophugges i havnen. De skulle slæbes udenfor Bommen og henligges i Kalkbrænderibugten.⁸ Havnefogedjournalen for Gammel Strands distrikt viser dog, at fartøjer godt kunne få tilladelse til at udføre mindre reparationer i Kanalen. Det gjaldt også tilladelser til at skrabe, kalfatre, male osv. Arbejdet udenbords foregik fra flåder.⁹



Færgelauguet og havnens færger

Færgemændene havde fra gammel tid deres eget laug, og deres laugshus lå i Store Færgestræde ved Højbro, hvorfra færger afgik til Amagerbro. På samme måde havde skipperne deres eget laugshus. Det lå i Lille Kongensgade 33 ved Kongens Nytorv, og pramførernes laugshus var ved Gammel Strand. Færgelauguet havde egne laugsartikler, som i 1646 blev konfirmeret af kongen.¹⁰

Den første danske lov, der omtaler færger og færgemænd er Christian den 2's byret fra 1522. Denne fastsatte takster for færgemændene i København og Malmø. Ved en forordning af 1. juni 1615 om færgeløb fastsattes på ny bestemte takster for overfarten mellem København og henholdsvis Malmø, Landskrona og Helsingborg.¹¹ De sejlfartøjer som blev benyttet på Øresund var skuder og færgesmakker, som kunne medtage folk, gods, vogne og heste. Overfarten mellem Helsingør og Helsingborg var den korteste i Sundet, og mange foretrak derfor sejladsen med Helsingørs færgefolk.

Færgelaugets medlemmer havde tillige den opgave at færgе folk og gods mellem byen og Amager. Islændingen Jon Olafsson, som gjorde tjeneste som bøsseskytte, beretter: "Da jeg først kom til Kjøbenhavn Aar 1615 var der et aabent Sund mellem Staden og Amagerland, hvorover man blev færget paa smaa Baade. Men dér hvor Folk blev sat over, kaldtes Kivnæs formeldst Folks Snakken, Trætte og Kiv ... thi enhver søgte at komme først op i Baaden, hvorfor der vankede Hug og Stik, naar stridbare Folk mødtes ...".¹²

Færgebådene adskilte sig ikke fra skibsbådene. De var beregnet til at ro og transporterede folk og bagage tværs over havnen. Nogle både kunne også føre sejl, et sprydstagsejl og en fok. En sådan færgebåd under sejl er gengivet på et oliemaleri i Københavns Museum udført af Bonaventura Peters omkring 1620. Maleriet viser også et par færgepramme. Den ene pram er ved at tage passagerer og en kiste om bord, to mand ses stående ved årerne og i stævnen en mand med bådshage.

Forbindelsen mellem opankrede skibe og land var også færgelaugets opgave. I 1782 havde færgelauguet 13 færgebåde til at transportere folk og passagerer fra Nordre Toldbod til skibe på reden. I maj 1811 ophævede kongen efter Generalpostdirektionens ønske færgelaugets artikler. Grundet krigen mod England og nedgangen i skibsfarten var færgeriet i tilbagegang. Som ansvarlig for kongerigets færgesager gennemførte admiral Poul Løvenørn en

nyordning af færgeriet i havnen. En transportforvalter blev sat i spidsen og nye takster fastsat.

Taksterne gjaldt tre sejladser: Fra Toldboden til Kastelspynten, fra Toldboden til Batteriet Trekroner og fra Toldboden til skibe i renden uden for Trekroner. Færgefartøjerne var et større sejlfartøj med fornødent mandskab, et mellemstort sejlfartøj eller et mindre fartøj. Man kunne også lade sig færge af en rojolle. For overførsel af én enkelt person mellem Nyhavn og Christianshavn skulle betales tre skilling. Skønt man kunne gå over Knippelsbro til Christianshavn, foretrak mange alligevel at tage en båd. Det var hurtigere.¹³

Havnekaptajn Erik Eskildsen blev som transportforvalter ansvarlig for færgebefordringen. I 1816 fik han tillige eneret på færgefarten til Skåne. Sandsynligvis fungerede ordningen ikke tilfredsstillende hverken for færgefolkene eller deres passagerer, for ved kongelig resolution blev dette privilegium ophævet fra 1. marts 1835 og færgefarten herefter frigivet.¹⁴

Færgefolkene var søfolk, som var gået i land og havde familie. De startede som medhjælpere, havde måske sparet lidt op og kunne med andres hjælp anskaffe en færgebåd. Færgesejlad var desuden ligesom fiskeri et retræteerhverv for sømænd, men det var også en forretning, som kunne gå i arv. Laugsbroderskabet forsvandt, men makkerskabet tog over. Færgefolkene hjalp hinanden og forsvarede deres rettigheder.¹⁵

Færgerne mellem Nordre Toldbod og Holmen

Mellem Nyholm og Nordre Toldbod var rofærger. En af de mange engelske spioner, som opererede i Danmark før og under krigen 1807-1814, en købmand ved navn Metz, rapporterede om forholdene i Danmark i 1808. Han blev af den naive grev Trampe vist rundt i Nyborgs arsenal og noterede sig alt. Han fortsatte derfra sin rejse til kongens by og uden nogen tilladelse kom han med en lille båd over til Holmen. Her observerede han, at der var mellem 20 og 30 kanonbåde klar til kamp, og at hver båd havde en lang 18 punds kanon, en 24 punds kanon og en mortér i midten. Da han havde set sig om i ro og mag, ville han gå ud gennem porten til Christianshavn, men blev stoppet og tilbageholdt. Det lykkedes ham at besnakke vagten, og han slap uden vanskeligheder ud af Holmen ad samme vej, han kom ind, nemlig med båd til Toldboden. Købmanden må formodes at have skilt sig ud fra de matroser





Udsigt over Nordre Toldbod med Toldbodhavn. Til venstre ligger færgebåde med sejl oppe. Det lille kvadratiske hus er karantænehuset og i yderhavnen ses mange ankerliggere. Foto ca. 1895. Kbh.billeder.

og håndværkere som arbejdede på Holmen og det tyder på, at alle og enhver kunne komme med båd over til Holmen, forudsat de altså havde et ærinde, og det havde spionen så sandelig også.¹⁶

På Bombroen lå en træbygning til brug for toldere og brovagter. Bommen ved havneindløbet blev ændret til en flydebro, så man kunne passere til fods. Svingbroen blev kun brugt kortvarigt morgen og eftermiddag, så Holmens mange folk kunne komme over broen. I dagtimerne sejlede en rofærge med det ironiske navn "Lynet". Flydebroen blev kasseret i 1923, og trafikken over Bomløbet blev herefter klaret af en motorfærge.

Havnens færgebåde 1835 - 1900

En ny ordning for sejl- og rofærger i havnen og på reden blev indført 1835, da færgeriet var frigivet. Alle som ønskede at befatte sig med færgefart skulle indsende en begæring, og hvis den blev efterkommet, skulle de forsynes med en attest fra havnekaptajnen. Attesten sikrede, at fartøjet var i forsvarlig tilstand og havde en duelig fører samt en plads, hvor fartøjet kunne ligge om natten. Fartøjet tildeltes et nummer, som blev malet indenbords agter på hakkebrættet, og desuden fik hver færgemand et skilt mærket: Færge og hans nummer. Skiltet skulle vedkommende bære på sig til legitimering. Havnens strømpatruljebetjente skulle kontrollere, at ingen uberettiget befattede sig med færgefart.

Offentlige liggepladser for rofærgerne var ved Kvæsthusgade, ved Wilders Bro på Christianshavn, ved Knippelsbro samt ved Toldboden. Der måtte kun landsættes passagerer og rejsegods mellem reveille og tappenstreg, og færgefolkene måtte ikke have samkvem med de på Reden ankommande skibe, før skibsføreren ved karantænekontoret på Langelinie neden for Kastellet havde fået praktika, dvs. havde afgivet erklæring om ikke at komme fra et pestsmittet sted og at ingen syge eller døde var om bord. Kolera var i disse år en stadig trussel mod sundheden, og så sent som i 1885 blev det under en asiatisk koleraepidemi indskærpet færgemændene, at kun en båd fra det indkommende skib måtte sætte skipperen i land og lægge sig ind ved karantænehuset.

Indtil 1843 måtte dampskibe ikke passere Bomløbet. Man frygtede ilden i skibets fyrsted. Rejsende med dampskib måtte derfor lade sig ro i land fra reden med en færgejolle, hvilket kostede 1 mark. Da hjuldampskibenes antal snart blev forøget, fik de lov at gå ind i havnen, og man anlagde Kvæsthusbroen 1848-1850. På samme tid blev der bygget to landgangstrapper i granit ved Nordre Toldbod. Sejl- og rofærgerne benyttede disse trapper til deres passagerer. En lille havn blev anlagt i 1856 og her fik færgebådene trygge liggepladser sammen med lodsådene.

Et lokale blev stillet til rådighed på Toldboden for færgemænd. Det blev også tilladt færgerne at sejle om natten, og et antal færgemænd var på nattevagt. Færgemændene fik desuden tilladelse til at lægge sig ind ved Mellemforret og i Lynettehavnen for derfra at holde udvig med skibe i søen.¹⁷ I 1866 var registreret 34 færgemænd, i 1874 kun 14 og i 1876 11.

Færgerne ved Toldboden var sejl- og rofærger. Der var her certificeret 13 sejlfærger og 9 rofærger. Sejlfærgerne betjente skibe under opsejling og fartøjer





Kvæsthusbroen xylografi gengivet efter Carl Baagøe i Illustreret Tidende 1864-65. Til venstre ses en af de første små dampbåde, som brugtes til bugsering og lidt bag den anes en rofærge, som fra Kvæsthusbroen er på vej til Wilders Plads. Ved bolværket ligger hjuldampersen "Horatio" og pramme ses på siden af "Horatio" og dampskibet til venstre i billedet.

opankret på yderreden, mens rofærgerne tog sig af ankerliggere på inderreden. Sejlskibene var færgemændenes bedste kunder, og da det tyndede ud i dem, fik Toldbodens færgemænd efterhånden mindre at lave. I 1905 anskaffede et par færgemænd motorbåd, og der kom efterhånden flere motorbåde i færgeriet. Færgemændene havde medhjælpere og somme tider overtog en medhjælper færgemandens bestilling og båd. Almindeligt var det også at en søn efterfulgte sin far. Under Første Verdenskrig blev færgemændene fritaget for afgifter, da færgefarten en tid blev indstillet pga brændstofmangel.

Lad os se, hvorfra rofærgerne gik: Ved Wilders Bro var 8 færger i brug. Tømrmester Cornelius skriver i sine erindringer fra Christianshavn om rofærgeren til Nyhavn: "For Enden af Strandgade ud for Færghotellet, laa i

den Tid (1877) Færgelaug. Naar man vilde færge over fra Søkvæsthuset, slog man på en Klokke, som hængte i en Galge omtrent ud for Baadsmadsstræde. Dette kunde høres over til Færgelaug og en Færgemand gik saa i en Baad og roede over til Færgestedet. Ligeledes kunde man blive færget over til Hovedet af Nyhavn eller omvendt. Disse Baade var gerne grønmalede udvendig og havde røde Sæder. Paa Rygstødet stod gerne et Navn, og hver Færgemand havde sin Baad”. Færgemændene ved Wilders Plads levede i flere tilfælde ikke op til havnemyndighedernes forventninger. En færgemand fik i 1895 en advarsel på grund af drukkenskab under sin gerning. Da han døde, fik hans enke lov at beholde færgeretten, indtil den udløb. Der forekom også afskedigelser. Om en afskediget hed det: fortrukken og stridbar. Han fik dog nogle år senere atter færgecertifikat, da han nu var ædruelig og opførte sig ordentligt.

Ved landgangstrappen ved Nyhavns hoved var 6 registrerede rofærger. Et par enker drev færgefart. Den ene, en madam Jensen, klagede over en medarbejder, som var meget forfalden til druk og havde ramponeret hendes robåd. Hans certifikat blev inddraget, og hun solgte båden. Om en anden færgemand ved Nyhavn hed det: god mand, ædruelig.

Ved landingstrappen ud for Niels Juelsgade var 6 rofærger og ved ledemolens færgetrappe i Frihavnen var 2. Her blev en færgemands rettighed inddraget på grund af ufordragelighed. Endelig var der rofærgerne nummer 48, 54, og 60, som opererede fra Kvæsthusbroens trappe.

Situation var fra omkring 1900 den, at der blev færre og færre færgemænd og robåde. Man kunne knap tjene til dagen og vejen som færgemand. Mange færgemænd gik fra på grund af alder eller døde, og ingen ville fortsætte deres virksomhed. Bådene blev solgt. En enke ved Niels Juelsgades færgefart fortsatte gesjæften, men sluttede i 1905, “da der ikke var noget at bestille”. En årsag til nedgangen i antallet af passagerer var udbredelsen af cykler. Genvejen over havnen blev fravalgt. Så sparede man de penge.¹⁸

Lodsbåde

På Nordre Toldbod havde også Københavns Lodseri til huse. Fra 1798 kunne man få en havnelods, som lodsede ind og ud af havnen. Undervejs i Øresund fik man lods i Dragør og Helsingør. I 1869 rykkede lodserne ind i Havnevæsnets nye bygning på Toldboden. Neden for lå lodsbådene, når de ikke var i

søen for "at få skib". Lodsådene var velsejlende sødygtige dæksåde. Kommandør P.N. Sølling havde virket for, at lodsåde og fiskeråde fik dæk efter norsk model. Lodsådene var forsynet med mast og gaffelsejl, fok og klyver. Masten var kullet og der førtes aldrig topsejl. I storsejlet var en bane rødfarvet dug og et stort malet K. Alle lodsåde havde den røde dug i sejlet, så de let kunne kendes. Lodsøen var en fhv. skibsfører, navigatør, og et par søfolk sejlede båden.

Sandbåde

Sand var en af de store forbrugsartikler i byen. Der blev strøet fint hvidt sand på de hvidskurede gulve i husene efter fejning. Andre som muremestre havde brug for mursand. Sandet førtes med åde og pramme til byen. Sandbådene skulle i stævnen have en blikplade med nummer. Som en særlig rettighed måtte de losse efter solens nedgang. Til gengæld måtte sandbådene ikke ved losning spille sand i kanalen. Der skulle udspændes en presenning mellem kajen og skibet. De måtte heller ikke benytte ild og lys. Der var fra havnemyndighedernes side en stor frygt for ildløs på fartøjerne, som lå side om side i kanalen. En anmodning fra en række skippere om at have lys tændt ved kaj de tre sidste måneder af året blev afslået. Skipperne handlede frugt og grønt fra deres jagter, og lys om bord var nærmest uundværligt efter mørkets frembrud.¹⁹

At være sandgraver var en profession og udøverne var medlemmer af Steen- og Sandførerlauget. Deres åde var målte og i 1726 talte lauget 7 bådførere med 19 åde og pramme. Deres fartøjer målte fra 1 læst til 4,5 læst og eksempelvis båden "Krabben" førte i 1727 ni laster sand og sten til byen.²⁰ Sten og sand blev henholdsvis fisket og gravet langs kysten, og sejlet til byen. Sandet blev lagt op i en sandkiste på kajen. Der var adskillige privatejede sandkister, en ved Slotspladsen, en ved Højbro, en ved Nybrogade ved Stormbroen, en ved Frederiksholms Kanal og en i Nyhavn. Fra kisterne blev sandet hentet af særlige sandmænd, som kørte rundt i byen med hest og vogn og falbød deres varer med høje råb: Sand, sand. Husmødre og tjenestepiger stak hovedet ud ad vinduet og råbte: Sandmand, kom op med en skæppe!

Da gulvene i boligerne blev ferniseret fra slutningen af 1800-tallet, ophørte brugen af gulvsand. Der var dog stadig sandgravere og sandbåde i slutningen

af 1800-tallet. En sandgraver Jens Christiansen med kone og børn boede i 1880 i en ejendom i Saxogade, nr. 25. En sandgraver Peter Petersen boede i 1876 i Store Kongensgade og en sandgraver ved navn Christian Steffensen boede 1880 i Tordenskjoldsgade. I maj 1900 blev en sandbåd ved navn "Admiralen" påsejlet lige inden for Toldbod-Bommen. "Admiralen" blev roet ud af havnen med masten lagt og blev ramt af en galease, som var under bugsering af en slæbedamper. Ved påsejlingen brækkede bådens mast. Store sandsugerfartøjer, dampskibe, gjorde sandgraverne arbejdsløse og de måtte søge over i andre maritime erhverv som færgeri og fiskeri eller blive havnearbejdere.

Byens pramme og lægtene

En anden gammel profession i havnen var pramførerne. Pramlauget havde sit eget lille enetages hus, som lå ved Vejerhuset på Gammel Strand. Lauget havde sine vedtægter, den såkaldte "skrå" fra 1622 og var ansvarlig for opmudring af havnen. Vanddybden ude i havnen var ikke et problem, men det kneb med dybden visse steder i kanalerne og langs bolværkerne. Havnereglementet forbød fartøjer at kaste ballast over bord, og borgere måtte ikke kaste affald i havnen. Alligevel blev kanalerne tilmudret af diverse afløb fra byen. Ved hjælp af slamkister søgte man at opsamle det værste. Pramlaugets medlemmer havde opmudringsmaskiner, og både og pramme førte det opmudrede materiale bort. Det bestod af sand, grus og jord og repræsenterede en værdi, fordi det blev brugt af skibe til ballast og af de forskellige virksomheder ved havnen til opfyldning på deres inddæmmede havnepladser. Det var tilfældet for grosserer Bodenholfs plads og for skibsbygmester Appelbyes plads. Opmudringen skete med fire gravemaskiner med jernbeslåede skovle. Kraften til mekanikken var en trædemølle om bord. Tidligere havde disse opmudringsmaskiner fået arbejdskraft fra Bremerholms Slaveri, men den praksis var opgivet, og havnesjovere klarede arbejdet mod betaling. Pramlauget blev reorganiseret i 1784.²¹ Byens Havne- og opmudringsvæsen førte fra 1812 indtil 1858 tilsyn med det nødvendige opmudringsarbejde.

Pramlaugets medlemmer havde som sin anden store opgave at få ladninger bragt i land fra de større skibe, som ikke gik til kaj, men lå for anker på Reden eller ved pælene ude i havnen. Ved pælerækken fra Toldboden til Nyhavn var vanddybden 20 fod, men ved bolværket kun 10 fod. Fire pramme skulle





Fartøjer i Christianshavns Kanal 1887. I forgrunden ligger et par pramme nr. 17 og 18 med to master. Som det ses er de forsynede med lossebomme og på hver mast en løs sprydstage beregnet til at sætte smakkesejl. Kbh.billeder.

ligge klar ved Nordre Toldbod. Et relief på ejendommen Nyhavn 63 opført 1756 viser en pram fra denne tid lastet med kasser og tønder. Proceduren var enkel: Lasteprammen gik på siden af skibet, som med sin lossebom og -spil fik godset over i prammen. Når denne var lastet, gik prammen til bolværket, hvor lasten skulle losses. Det foregik ofte ved Søndre Toldbods slæbesteder. Lastprammene var bygget af træ, kravelbyggede og dobbeltstævnede og havde sidedæk og et stort åbent lastrum. De var sorttjærede i fribordet. For og agter var en smule dæk, som blev brugt af mandskabet under arbejdet. Med lange stager kunne to mand skubbe en pram frem gennem vandet, når vanddybden

tillod det. Under slæbning blev prammen styret med en lang åre agter. På større søgående pramme var ror og under dæk forude et kabelrum og agterude et lille simpelt mandskabslukaf med et par køjer og en lille kabys.

Nogle pramme havde en kort mast og bom samt et håndspil, som de kunne bruge til at losse og laste med. Almindeligvis skulle pramme bugseres rundt i havnen, men sejlpramme havde to korte master. På masterne kunne føres store sprydstagssejl, der blev brugt med gunstig vind. Masten stod i en mastefod, så den kunne lægges ned, når prammen skulle under broer. Som regel var der en fast mand og en medhjælper på hver pram. Til losse- og lastearbejde blev antaget havnearbejdere. Prammene havde numre i stedet for navne.

Englandskrigen 1807-1814 ødelagde Københavns oversøiske handel og der blev langt mellem skibene. Der var ikke længere ventetid, når der skulle losses med pram. Fra 1830-erne gik det atter fremad for skibsfarten. Den oversøiske handel voksede. Tømmermester Cornelius f. 1847 skriver i sine erindringer fra Christianshavn: "Naar Puggaards Fregatter (gamle orlogsskibe) havde været inde paa Kinakysten og laste Ris, bragte de denne Last til København, men da Fregatterne var for dybtgaaende til at gaa ind til Pladsen (Bodenhoffs Plads med ris mølle), blev de liggende ude i Havnen mellem Pælene og her omloshed ses saa Risene i store Pramme, der bragte Varen ind til Pladsen."

Som led i den nye lov om næringsfrihed fra 1857 blev pramfarten givet fri. Pramlauget opløstes og dets kontorhus blev nedrevet. Det betød, at lokale rederier og virksomheder anskaffede deres egne pramme. Det Forenede Dampskibs Selskab, DFDS, som blev etableret i 1866, anskaffede en hel del pramme. Prammene var opført i skibsregistret og målt.²² DFDS havde ved sit 100-års jubilæum stadig en halv snes pramme bygget i træ. Pram nummer 19 er bevaret og tilhører af Nationalmuseet. Den var bygget i Svendborg i 1907 og lastede 100 tons. Mandskabet var en pramfører og en pramstikker, en medhjælper. Med liner og lange bådshager kunne to mand forhale prammen langs bolværker og forbi fartøjer. Skulle prammen flyttes hen over vandet var bugsering nødvendig. I Frihavnen blev ud til Inderhavnen bygget en særlig pramkanal, som endnu kan ses lige nord for Lystbådehavnen.

Lægtene var lange pramme, og brugtes som disse til forskellige formål.²³ Omkring 1870 gik man over til at bygge dem i jern, og DFDS tegnede sig for hovedparten af de nye jernlægtene. Som regel var de beregnet til transport af masse gods eller særligt tungt gods.²⁴





Nybrogade og Gammel Strand med trængsel af joller og hyttefade neden for Fisketorvet, foto ca. 1895. Kbh.billeder.

Fiskerbåde

Byens fisketorv lå fra gammel tid ved Gammel Strand. Her i kanalen mellem byen og Slotsholmen lå joller og hyttefade og mindre fiskefartøjer. Af pladshensyn måtte fartøjer ligge med for- eller agterstævnen op mod land. Man søgte at ordne forholdene, så der blev plads til alle. Joller og hyttefade med fisk skulle ligge tættest ved Højbro, dér hvor der solgtes fisk, og fiskefartøjer med last skulle ligge i kanalen fra Højbro og hen til pramkontoret. Ledige både skulle ligge på østsiden af Højbro. Dæksfartøjer ladede med levende fisk, dvs. kvaser, og proviantskibe skulle ligge mellem Holmens Bro og Højbro. Kvaserne var sejlfartøjer, jagter, galeaser og skonnerter, som ankrede op rundt omkring i landet og modtog levende fisk fra lokale fiskere. Når dammen, et bassin i



Udsigt mod Børsbroen og Børskanalen. Sejlpaketter og frugtskuder er fortøjet ud for Børsen. I forgrunden dampbåden "Thyra", foto ca. 1890. Kbh.billeder.

fartøjet, var fuld, sejlede man til det sted fisken skulle sælges, f.eks. København. Fra Bornholm kom en del torskevaser.²⁵

Fiskerkonerne og fiskehandlere solgte fisk ved Højbro. De fleste fiskere kom sejlen med deres fangster fra Øresundskystens fiskerlejer, dvs. Skovshoved, Tårnbæk, Vedbæk og Rungsted. Fiskeriet fra disse steder foregik med åbne både, sundjoller, der var klinkbyggede med et godt fribord, så de kunne laste garn og fisk. De var sorttjærede og forsynet med den traditionelle båderig, nemlig mast med sprydstagssejl og en fok og evt. en klyver på et bovspryd foran stævnen.



Under sejl styredes med ror og rorpind. Bådene kunne også roes frem med årer, enten stående eller siddende på bådens tofter. Sundjoller brugtes også til handel med proviant til passerende sejlskibe. "Kadreja" kaldtes det.

Fragtbåde og paketter

Der kom også både sydfra, bl.a. fra Stevns med fødevarer. Fra Smålandsfarvandet og Det sydfynske Øhav kom øboerne sejlene med fødevarer, især frugt. Det foregik med dæksfartøjer, jagter. Fra Nordsjælland og Samsø kom dæksbåde af den brede Kattegatstype med fisk og kartofler. Disse både lossede i Børskanalen, senere i Nyhavn. Ud for Børsen lå på række sejlpacketter fra provinsens havne. Det var velsejlende større jagter, som medførte stykgods, pakker og passagerer. Paketterne var et vigtigt led i landets søtransport, idet de sejlede regelmæssigt mellem hjemhavnen og hovedstaden. Deres passagerer var ofte tjenestefolk, håndværkere og soldater.²⁶

Brænde og tørv var nødvendig for opvarmning af byens huse. Man fyrede i brændeovne og brændekomfurer. Brændsel blev tilført med fragtbåde, som kom fra Øerne og Jylland. Andet brænde kom med vogn fra de midt- og nordsjællandske skove. Både og pramme med tørv og brænde blev anvist plads i Slotsholmskanalen ved slæbestedet. Efterhånden afløste engelske og skotske kul brændet. Gasværkshavnen fik kuloplag. Finske sejlskibe kom stadig med trælast, dvs. tømmer, planker og brædder, og de lå mellem Børsen og Knippelsbro. Fra Jylland og Bornholm kom pottébåde som anvistes plads mellem Højbro og Holmens Bro. Her kunne byens mange husholdninger købe de lerpotter, man manglede. I Nordre Toldbods havn lå en vandbåd. Den forsynede opankrede sejlskibe med ferskvand.

Havnens industrielle vækst og de første dampbåde

Langebrogade blev i 1875 forbedret med et bredere midterfag med et klapparti af jern, som kunne åbnes for større fartøjer, en nødvendighed i forbindelse med den industrielle udvikling med godsbanegård, gasværk og Frederiksholms Tegl- og Kalkværker i Kalveboderne. Nye havnekajer blev bygget. Christians Brygge og Gasværkshavnen opstod og på Amagersiden Islands Brygge.



*Trafikken i inderhavnen . Det er et øjebliksbillede, gengivet som xylografi af Henrik Borne-
mann og André Bork efter tegning af Christian Blache i 1885. Til venstre ses Hønsbroen og de
gamle oplagte orlogsskibe. I forgrunden er en fiskejoller med to fiskere ved årene og et smukke-
sejl sat på vej ind til Gammel Strand med fire hyttefade på slæb. Foran jollen ses en af flådens
travaljer på øvelsestur. Til venstre ses en smækkerigget fiskerbåd. Et sejlskib, en brig, slæbes
af bugserdamper for udadgående og til højre ses en bugserdamper med to pramme på slæb.
En gaffelrigget båd – fisker eller sandbåd – går med slæk på storsejlet mod den gamle havn.
Ved duc d'alberne, pælene til højre, ligger et skib og langs kajen ved Toldbodgade ses adskillige
skibe. Statens Museum for Kunst.*

En ny type fartøjer dukkede op i havnen. Det var dampbåde, dvs. både som blev drevet frem af dampmaskine og skrue. Dampbådene "William" og "Emma" fik som de første tilladelser til at passere Knippelsbro og Langebro. Når de passerede igennem Langebro, skulle de slukke fyret mellem Langebro



og Estakaderne. Et absurd krav, som snart blev ændret til at de måtte sejle, men med lav fart på denne strækning. Forklaringen var formentlig artilleriets magasinbygninger ved Langebro. Man frygtede gnister fra dampbådens skorsten. I 1859 fik dampbådene tilladelse til at bugserer gennem broerne.

På Refshalen nord for Flådens Leje var også sket noget nyt. Burmeister & Wains Skibsbyggeri på Christianshavn flyttede i 1872 sine værftsaktiviteter ud på det opfyldte terræn, der udviklede sig til Refshaleøen. Store haller med værksteder, en flydedok og en tørdok blev bygget, og længst mod nord kom Lynettehavnen. Også Orlogsværftet ekspanderede og moderniserede. Orlogsskibene blev bygget af jern, og nye dokker, kraner og værksteder opførtes.

Alt dette medførte voksende behov for sejlads til Gasværkshavnen, Refshaleøen og Holmen. I 1890'erne registrerede havnemyndighederne flere dampfærger. Dampfærgeren "Robert" sejlede i årene 1892-98 fra nordsiden af Toldbodens Bombro til sydsiden af Refshaleøen. Et A/S "Havnen" satte en række "petroleumsbåde" i fart mellem Gasværkshavnen og Frihavnen, som var under bygning, med anløb undervejs af Frederiksholms Kanal, Toldboden, Lystbådehavnen, østlige mole i Frihavnen og Redhavnen. Bådene hed "Prins Aage", "Prins Erik", "Prins Viggo" og "Prins Axel". "Prinserne" var bygget i Harburg ved Elben og blev i 1896 solgt tilbage til værftet.²⁷ De blev efterfulgt af bådene "Gasværkshavnen" og "Frihavnen", mens en dampbåd "Kvik" sejlede fra Redhavnen til Toldboden. Ingen af disse dampbåde fik nogen lang tjenestetid. Dampbåde var ikke velegnede som havnefærger.

Som bugserfartøjer blev dampbåde derimod en succes. Bugsering var hidtil sket med sejl- og robåde. Det gik fint med vindstille og læ for bølger, men så snart sø og vind rejste sig, blev det et drøjt arbejde. Et bugsererselskab blev grundlagt allerede i 1869 og navnet blev fra 1874 Det Forenede Bugsererselskab (FB). Selskabet benyttede fra starten små dampbåde, som viste sig velegnede til bugsering af pramme samt fragt- og passagerskibe i havnen og på Reden. Sejlskibene havde stort behov for bugsering, og dampbådene opsøgte skibe under opsejling, så skibet fik et slæb i havn til kaj eller til ankerplads.

Også lodsvæsnet gik over til damp, idet der i 1896 blev bygget en lille damper, "Lodsen", som blev lagt ud for Kronløbet. Herfra kunne de vagthavende lodser overføres i båd til de anduvende sejlskibe og dampere, som standsede op for at få lods ind i havnen. Lodserne var dag og nat på udkig efter skibe. Om natten blev det stadig brugt af ankommende skibe at blusse efter lods.



Lystbådehavnen fotograferet en solskinsdag omkring 1925. I baggrunden ses Københavns Amatør Sejlklubs brigskib "Tjalfe", der en årrække fungerede som klubhus. Kbh.billeder.

Lystbåde

Et nyt fænomen i slutningen af 1800-årene var lystsejlads. Velhavere i København begyndte efter engelsk forbillede at dyrke kapsejlads. Store velsejlende sejlbåde blev bygget. Kongelig Dansk Yachtclub fik i 1884 opført et klubhus ved Langelinie på Pinnebergs Reduit. Et nyt klubhus kom til i 1903. Denne første Langeliniepavillon var en præsentabel bygning af træ og eksisterede frem til en Schalburgtage under besættelsen. En lystbådehavn blev anlagt i 1898 i forbindelse med bygning af Frihavnen og Langeliniemolen. Den lille bassinhavn blev fyldt med både, hvis ejere, sejlede deres både ud på Øresund og deltog i kapsejladser, hvor de kunne. I havnen blev også plads til rosport, en ny fritidsforholdelse for mænd og kvinder.



Da også håndværkere og funktionærer begyndte at anskaffe mindre lystbåde, kragejoller og spidsgattere, var der ikke plads nok i lystbådehavnen ved Langelinie. Mange både fra Kongelig Dansk Yachtklub lå ud for klubhuset i bøjer. Langs nordsiden af Stubbeløbsgade fik nogle nye sejlkubber pælebroer i den tilstødende Skudehavn til medlemmernes både. En større lystbådehavn blev bygget i Svanemøllebugten. Den stod færdig i 1938 og blev forpagtet af Sejlklubben Frem, Københavns Amatør Sejlklub og Sejlklubben Sundet.

Fiskefartøjer med motor og Fisketorvets flytning

Fiskefartøjerne fik ikke dampmaskiner. De blev motoriseret. Det gik hurtigt i årene før og efter 1. Verdenskrig. Ved Fiskeri- og Motorudstillingen i 1912 på Islands Brygge var udstillet 200 motorer, og de danske motorfabrikker var blandt de førende i Europa. Byens egne fiskerbåde var mærket med K og nummer. De blev fortsat bygget af træ efter den enkelte fiskers ønsker og eksisterende krav. Efterhånden blev flere bygget med dæk og i kravelbygning, dvs. med glat plankelægning. Desuden kom der styrehus på bådene og over motoren et lille ruf. Fartøjerne blev også forsynet med et motorspil, som brugtes til slæbende redskaber som vod og trawl.

Byens ret fåtallige fiskere kunne slet ikke klare forsyningen af fisk til storbyen. Det var især sild, torsk, fladfisk samt ål og rejer, der blev omsat. Levende fisk kom som omtalt med kvaser fra de indre danske farvande. En del af de levende fisk, mest ål, overførtes til hyttefade ved Gammel Strand.

Da man i starten af 1900-årene begyndte at ise fisken i trækasser kunne fangsten holdes frisk i længere tid. Fiskefartøjer kom særligt fra nordsjællandske, sydsjællandske og bornholmske fiskerihavne med last af iset fisk klar til omsætning på Fisketorvet og hos byens mange fiskehandlere. Saltede sild og røgede bornholmske sild kom i kasser til byen med dampskib.

Fiskefartøjerne blev flyttet fra Gammel Strand. En ny fiskerihavn med pladser til fiskerbåde blev anlagt ved Tømmergraven syd for Gasværkshavnen. Vandkvaliteten i Kanalen ved Gammel Strand gav problemer med fiskedød i hyttefadene. Der var i en årrække stadig plads til anløbende fiskefartøjer ved munden af Børskanalen.

I 1903 blev i Kalveboderne bygget en 2 km. lang spærredæmning mellem



Kvaser ved Knippelsbro og hjørnet af Børs kajen 1905. Der sælges levende torsk fra dammen. I baggrunden ses dampskibe langs Havnegade. Kbh.billeder.

Amager og Sjælland. En sluse i spærringen gjorde det fortsat muligt for fartøjer at anduve havnen sydfra, og en afmærket og uddybet rende forbedrede sejladsforholdene ud til Køge Bugt. Ved dæmning og sluse kunne strømforholdene i Københavns havn reguleres. Syd for Tømmergraven blev ved udgravninger og udfyldninger skabt et nyt havneområde, Sydhavnen med to holme Sluseholmen og Teglnholmen. Her opførtes en række store fabrikker, og jernbanespor forbandt området med Københavns Godsbane.

En yderligere udflytning af fiskeriet blev nødvendig. I 1948 åbnede Sydhavnens Fiskerihavn lige syd for Sjællandsbroen og Slusen. Fra denne fiskerihavn foregik der bundgarnsfiskeri i Køge Bugt især efter ål. Andre lokale fiskere fik plads til deres både i Skudehavnen, hvor de også fik mulighed for at bygget garnhuse til deres redskaber. Kalkbrænderihavnen og Skudehavnen blev byg-



Fiskefartøjer fra Kattégat er med deres fangst anløbet kajen yderst i Børskanalen. Folk der vil købe fisk er stimlet sammen på kajen. Foto 1925. Kbh.billeder.

get nord for Frihavnen, og området fungerede som et opfyldningsområde, som til vore dage stadig har undergået store forandringer.

Fisketorvet blev i 1958 flyttet til Gasværkshavnen. Her opførtes store moderne salgshaller med gode hygiejniske forhold samt et isværk. Fiskerkonerne fik dog en frist på 5 år til fortsat at handle fisk på Gammel Strand. De var en del af byens identitet og genremalernes mest yndede motiv. Enkelte københavnske fiskere og andre som fiskede i byens tilstødende farvande gik til lossekajen og forsynede Fisketorvet med frisk fisk som i gamle dage. I 1960-erne ophørte fiskerbådenes sejlads til København. De fleste fisk kom nu med lastbiler fra Jylland og købtes på torvet af detailhandlere, restauranter og byens forskellige institutioner. 70% af fiskene kom fra Nordsøen. På torvet var der auktion hver dag kl. 7. Også frosne fisk fra Grønland blev omsat.

Havnens motorfærger fra 1900 til i dag

Betjeningen af ankommende skibe skete fra 1900-årene med motorbåde fra Nordre Toldbod havn. Her lå "Det forenede Færgeselskab"s både. Selskabet tog sig af alle slags opgaver: trosseføring, færgefart, transport af proviant og udrustning til reden og i havnen og både var disponible dag og nat. Et konkurrerende foretagende var "Toldbodens Motorfærge og Transportforretning".

Færgefarten i inderhavnen gik også over til motorbådsdrift. En motorfærge til Orlogsværftet gik en kort tid fra Sankt Annæ Plads gennem Hønseløbet til Arsenaløen.²⁸

I 1901 satte Peter Thomsen, der havde været sandgraver, en motorfærge, senere to, i fart fra Bodenhoffs Plads til Nyhavn.²⁹ Motorbådens passagerer var folk fra Aladdinkvarteret og værftsarbejdere fra Københavns Flydedok A/S. Peter Thomsen bestilte 3 nye både, men han stod uden de nødvendige økonomiske midler til udvidelse af driften. En økonomisk mere velfunderet færgevirksomhed "Havnens Motorfærge" (HMF) startede i 1904. Det nye færgeselskab overtog de tre nye både, som var forsynet med glødehovedmotorer af fabrikatet "Dan" fra P. Jørgensens Maskinfabrik i København.³⁰ Motorerne var 12 hk 4-taktsmotorer. HMF ønskede at transportere folk rundt i byen via kanalerne og havnen og ville tilbyde udflugter. Det blev en succes især fordi "Dan" motorerne viste sig at være robuste og velfungerende. Motorfabrikken havde i 1902 også leveret motor til Roald Amundsens fartøj, jagten "Gjøa", der som det første fartøj kom igennem Nordvestpassagen og Amundsen havde kun godt at sige om motoren. De små grønmalede, brede både med udstødningsrør som en lille skorsten var snart et iøjnefaldende indslag i havnebilledet, og mange københavnere benyttede færgerne. En rute gik fra Kongens Nytorv til Bodenhoffs Plads og Christianshavn Torv. Fra Nyhavns Hoved blev der sejlet til Lystbådehavnen og Langeliniepynten, mens en tredje var ruten fra Bodenhoffs Plads via Nyhavn, Knippelsbro til Badeanstalten i Sydhavnen. En kort tur kostede i 1904 fem øre. Turen til Langelinie 15 øre. Sejladsen foregik i sommerhalvåret. I Carl Muusmans bog "Da København blev voksen" nævnes hvordan motorfærgerne fra 1904 "viste sig i vores smukke havn". Ved Fiskeri- og motorudstillingen på Islands Brygge i 1912 sejlede HMF gratis gæster til udstillingen, som blev en stor succes med 100.000 besøgende i løbet af 50 dage. Samme år sejlede HMF ud til en engelske flotille af krigsskibe, som lå for anker ude på reden. Motorbådens besætning var en bådfører og en 14-15-årig



Havnens Motorfærge havde sine både liggende ved Islands Plads i en sidekanal til Christianshavns Kanal. Her ses selskabets mange motorfærger med bådførerne om bord. De forreste både er de små motorfærger med den karakteristiske skorsten. Bag dem ligger tre hvidmalede større både, som brugtes til kystruten. Bådene har reklameskilte for "Dan" motoren og anledningen var den store fiskeri- og motorudstilling i 1912. Foto fra scrapbog, Christianshavns Lokalthistoriske Arkiv.

dreng. Dagbladet Socialdemokraten anklagede i 1913 HMF for usle arbejdsforhold for drengene med op til 66 timers arbejde om ugen og dårlig løn.

Sommersejlads langs kysten nordpå var et ældre fænomen. C.W. Eckersberg malede i 1824 et dejligt billede af flere sejlskibe og en lille damper

undervejs til Charlottenlund på udflugt med borgerskabet. Fra 1890-erne begyndte udflugtsdampere at lægge ind til skibsbroen ved Charlottenlund. HMF sejlede med motorbådene "Expres" og "Thor" til Charlottenlund og Skovshoved hverdage og søndage. HMF sejlede også et par år til Dragør. Der opstod konkurrence på kystruten, da Peter Sigurd Meyer anskaffede to motorbåde, "Expres I" og "Expres II". En tredje båd blev indsat i 1915. Sejladsen nordpå udgik fra Knippelsbro til Hellerup og den ny dampskibsbro i Klampenborg. Herfra kunne passagerer vandre ind i Dyrehaven og fornøje sig ved de markedsboder, restauranter og tivoli som fandtes på Dyrehavsbakken.

1. Verdenskrigs mangeltid hæmmede udflugtssejladsen: I 1917 blev Meyers to første både solgt, mens den tredje fortsatte med sommersejlads til Bellevue og Tårnbæk. I 1923 trådte Havnens Motorfærge A/S i likvidation. Halvandet år under verdenskrigen uden sejlads pga. petroleumsmangel havde givet selskabets økonomi et knæk. Aktieselskabet gav underskud. En generalforsamling besluttede at sælge til Peter Thomsen, der i en årrække havde været en af selskabets direktører.³¹

Selskabets langvarige likvidation endte med at kystruten til Klampenborg blev overtaget af Øresundsselskabet, mens en ny konkurrerende motorfærge "Aladdin" fik besejlingen af ruten Christianshavns Torv-Kongens Nytorv. Koncessionerne til sejlads blev administreret af Københavns Havnevæsen. Aladdin begyndte i 1933 at sejle en lang kanaltur fra Christianshavns Torv rundt om Slotsholmen. På turen, som kostede 20 øre, passerede man under 11 broer.

De nye motorfærger i mellemkrigstiden var fladbundede, lange træfartøjer med en ret stævn og stort agterspejl samt rækker af sæder til passagerer. Et jerngitter på lønningen skulle hindre folk i at stikke armen udenbords. Bådene havde benzinmotorer. De nye "ekspresbåde" gav kortere overfartstid. 10 minutter fra Bodenhoffs Plads til Nyhavn.

"Aladdin" sejlede i 30-erne med tre både, som i 50-erne blev udskiftet med tre nye motorbåde: "Aladdin 4", "Aladdin 5" og "Aladdin 6". Disse fartøjer fik dieselmotorer.

Motorfærgerne kunne undertiden redde liv som det skete i oktober 1935 ifølge Børsen: "En lille Dreng var ved at fiske Krabber, da han ud for Bådsmandsstræde faldt i Vandet. Baadfører Johan Troest kom med Motorfærgeren "Aladdin 4", der havde 25-26 passagerer ombord. Han styrede hen mod Drengen, der havde været nede et par Gange, overlod Styling til Billettøren og dykkede fuldt paaklædt ned efter Drengen. Drengen laa paa et par Meter Vand



Havnens Motorfærge IV tager passagerer til Trekroner, som ses i baggrunden. En anden HMF motorfærge er på vej mod Langelinje, foto ca. 1935. Kbh.billeder.

og var bevidstløs, da han kom op. Han overgav Drengen til et Par unge Mennesker i en Jolle og svømmede tilbage til Motorbaaden og fortsatte sejladsen til Kgs. Nytorv.” Drengen blev reddet og Troest fik redningsmedaljen. Han havde tidligere to gange reddet børn fra at drukne.

I 1934 begyndte HMF sejlads til Trekroner. Fortet blev forladt af forsvaret i 1932 og blev lejet af Kystartilleriforeningen, som skabte et forlystelsesetablissement med restaurant, biograf og revyteater. En revyvisse sunget af Erika Voigt i 1934 hed: Sejle til Trekroner. Krigen satte en stopper for forlystelserne og sejladsen. Tyskerne overtog i 1940 fortet og bemandede det straks efter 9. april.

HMF lod i 1930-ernes slutning en ny serie på tre både bygge i Korsør på Lilleø Værft. HMF VIII, IX og X. De målte 13 bruttoregister tons, medtog 57 passagerer og var hver forsynet med en Ford dieselmotor. I krigens første år



En "Aladdin"-motorfærge er undervejs i Slotsholmskanalen. I kanalen ses hyttefade og længere fremme både, joller og hyttefade ved Fisketorvet. Foto ca. 1950. Nowico-Luftfoto, copyright VISDA.

sejlede HMF ikke. Efter 2. Verdenskrig kom en ny serie motorbåde HMF III, XI, XII, XIII og XIV.

HMF sejlede fra Langelinies nordlige mole med det lille fyrtårn til Den Lille Havfrue, Nyhavn, Havnegade og Højbro, mens Aladdin sejlede fra Nyhavn til Christianshavn og ad Frederiksholms Kanal rundt om Slotsholmen. HMF havde hvidmalede både, mens Aladdins både var sortmalede. En tredje motorfærge var Hellasbådene, som en årrække sejlede fra ovennævnte mole ved Langelinie til Skudehavnen og Svanemøllehavnen. Disse både var rød-malede. Om vinteren var motorfærgerne oplagt bl.a. på Christiansholm og mandskabet fandt andet arbejde.

Københavns Stadsarkiv har modtaget mange erindringer skrevet af københavnere, og sejlads med de små motorfærger står skarpt i en del af



disse erindringer. Der var noget at se på i kanalerne og i havnen. Sydgående fra Langelinie passeredes på styrbord side Den Lille Havfrue, Toldboden, Kvæsthusbroen med DFDS rutebåd, Nyhavn, Havnegade med Sverigesbådene og Bornholmerbådene, i Kanalen Holmens Kirke og til sidst blev Højbro Plads anløbet. Til bagbord kunne man se B&W værftet med nybygninger, kongeskibet "Dannebrog" i sin ankerbøje, Holmen med fregatterne "Jylland" og "Sjælland", Christianshavns pakhuse, Knippelsbro, Christiansborg Slot og blomster- og pærskuder i Kanalen. Fra Gammel Strand kunne man fortsætte sin odysse med en Aladdin-båd til Christianshavns Kanal. Overalt var der liv og leben.

En ny type havnemotorbåd dukkede op efter krigen, en kasseformet meget bred båd bygget af mahogni og med læderbetrukne sæder. Inspirationen til den kom fra lignende både i Amsterdam og Göteborg. Turistbådene fik i 1959 plads med anløbsbro, billetsalg og kiosk ved Gammel Strand. Deres besætning var en bådfører og en sprogkyndig guide. De sejlede havnen rundt, som regel ud til Den Lille Havfrue og gennem Christianshavns Kanal. Sejladsen blev en succes.³² I 1960 købte De Forenede Vognmænd Havnens Motorfærge og året efter Aladdinbådene. HMF disponerede over 14 både, mens Aladdin havde 9 både. HMF skiftede i 1988 navn til Canal Tours og overgik til DFDS. En række nye motorfærger i glasfiber blev bygget fra 1990, den såkaldte H.C. Andersen serie, hvor 10 både alle fik navn efter digterens eventyr. Den første var "Store Claus". Den blev bygget i Finland, men de efterfølgende blev bygget i Gilleleje. Året efter startede en konkurrerende virksomhed Netto Bådene, som mest konkurrerede på prisen. Bådene blev overdækkede, så passagerer kunne sidde i tørvejr under sejladsen, hvis det regnede. Begge havnerundfarter sejler i 2025, idet Canal Tours nu er ejet af det svenske Strömma A/B. En tur med havnerundfart er en meget populær turistoplevelse og de overdækkede både sejler med korte intervaller gennem den nu ensrettede Christianshavns Kanal.

Andre motorfærger fra 1900

Frihavnsfærgeren var en lille motorbåd, som sørgede for forbindelse fra Langelinie, fra en bro bag Molepavillonen, bygget 1907, til en anlægsplads i Frihavnen yderst på Marmormølen. Det foregik ved at man hejste et signal, en

hvid viser, hvorpå stod "Færge". Færgemanden ved Lodsstationen på Frihavns-siden observerede så, når viseren var hejst og kom med motorbåden. På den måde sparede mange østerbroere omvejen over Langeliniebroen.

Forbindelsen Nordre Toldbod til Holmen var en travl færgerute. Her sejlede "Hønen" mellem Toldboden, Elefanten og Dokøen. Navnet kom sig af "Hønsbroen", en gangbro langs Flådens Leje. "Hønen" sejlede fra morgen til sen aften. Den sidste i en række motorbåde med dette navn blev bygget i 1965 og sejler i dag på Arresøen.

Travlt havde motorbåde fra B&W også. Værftet var i 30-erne landets største virksomhed med 8.000 ansatte. Bådene satte værftsarbejdere over fra Nordre Toldbod til skibsværftet på Refshaleøen. Passagerbådene hed B&W Refshaleøen og et nummer. Nummer 6 var bygget i træ i 1915 af Brdr. Svendsens Bådebyggeri på Refshaleøen. Den målte 17,98 brt og havde en 13 hk motor.

Bygningen af de to nye havneklapbroer, Knippelsbro i 1935-37 og Langebro i 1954, gjorde færgesejlads tværs over inderhavnen urentabel. Der blev ansat brofogeder, hvis arbejde var at passe åbning og lukning af broerne. Brotid var fra kl. 05 til 20. På hverdage åbnede broerne 40 gange i døgnet og ca. 60 skibe passerede dagligt. Skibe skulle hejse broflaget ved passage.

Lægtre efter 1900

Efterhånden som fragtskibene blev mere manøvreedygtige og der med Sydhavn og Nordhavn blev mere kajplads, undgik skibene de dyre omladninger. Der var dog stadig brug for pramme til transport af jern og stål, kul til dampskibene, transport af byggematerialer og sten, grus og mudder samt ved bolværksarbejde. Rederier som DFDS og ØK havde fleste lægtre. Statens Vandbygningsvæsen havde tre lægtre. Også skibsværfter som B & W Skibsbyggeri og Københavns Flydedok, entreprenørfirmaer som Chr. Monberg og fabrikker som Dansk Soyakagefabrik og Frederiksholms Tegl- og Kalkbrænderi havde egne lægtre. Svitsers Bjergningsentreprise brugte bjerningslægtre, idet man, når skibe grundstødte med last, lægtrede lasten over i disse, hvorefter skibet sædvanligvis kom flot på en skånsom måde.³³ En ny type lægter kom frem i mellemkrigstiden. Den var bygget af jern og cement, men havde samme facon som jern- og træprammene. Det Forenede Buggerselskab havde nogle af disse cementpramme. De var 35 m lange.

Der eksisterede en fagforening for Pram-, Lægter- og Bjergningsfunktionærer, og i DFDS havde man en faglig klub for pram- og lægterførerne. Arbejdet på lægterne var ikke ufarligt som det eksempelvis fremgår af søulykkesstatistikken i 1934: "Da D.F.D.S. lægter 42 laa langs Siden af svensk M/S "Lagaholm" og lastede Bomuld i Baller, trykkede Vægten af en Balle paa den tværskibs Skærstok, saa den fjedrede, hvorved den langskibs Skærstok og nogle Luggedæksler samt 2 Arbejdere, som stod paa disse, faldt ned i Bunden af Lægteren. Ved Faldet fik den ene Arbejder Foden beskadiget og blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet." Bomuldsballerne reddede måske deres liv.

Bugserbåde, vandbåde og petroleumsbåde.

Der var stadig god brug for bugserbåde i 1900-årene. Det Forenede Bugser-selskabs både havde alle nordiske Gudenavne som "Gorm", "Tyr", "Odin" osv. FB havde i 1905 10 fartøjer. De fleste fartøjer var både på 12-20 bruttoregister-ton. I 1911 disponerede FB over bådene "Tyr", "Dan" og "Pauline". Rederiet "Stærkodder" havde bugserbådene "Mjølner" og "Stærkodder". FBs bugserbåde var grønmalede og skorstensmærket var et sort FB på hvidt bånd. Selskabet havde en række bugserbåde liggende klar til indsats ved Toldboden og Nyhavns Hoved. Bådene havde fyr på kedlen natten over, og deres varme dæk var i mellemkrigstiden et overnatningssted for arbejdsløse og hjemløse i forståelse med rederiet. Hans Christian Kofoed, stifteren af Kofoeds skole, besøgte med sin shagpipe bugserbådene, fik rusket i folk, der lå på dækket, og overtalt dem til at komme med og få et måltid varm mad og en køje. Fra 1932 gik FB i samarbejde med Svitser i et I/S.³⁴

Der skete undertiden ulykker under bugsering af pramme i havnen, som i 1935 da en lægter på slæb i Sydhavnen ramte en motorjagt og skrællede hele side op på jagten, som blev sat på grund, da den var i fare for at synke.

I 1952 havde FB 7 bugserbåde til rådighed. I samarbejdet med Svitser havde man tre både, deriblandt "Ymer" bygget på Aalborg Værft i 1942. Den var bugserbåd og isbryder, forsynet med en 500 hk dieselmotor og det første helsvejste skib i Danmark.

FB disponerede også en vandbåd, "Holger", som var bygget til rederiet i Kiel 1958. Den kunne rumme 78 kubikmeter vand fordelt på seks tanke. "Holger"



To af FBs bugserdampere, nemlig "Odin" og "Gorm" har lagt passagerskibet s/s "Carinthia" fra Cunard Line til Amerikakaj i Frihavnen, foto ca. 1930. Jonals & Co., copyright VISDA, kbh. billeder.

var søsterskib til rederiets første vandbåd, "Capduen", bygget i 1953 i Gråsten. Den allerførste "Holger" blev i øvrigt bygget på B&W i 1869 til Københavns Skibsvandsforsyningsselskab. I 1885 overtog Det Forende Bugserelskab båden. Senere overgik vandforsyningen til private entreprenører. Da de allerfleste skibe kunne få vand fra vandposter ved kajen blev der mindre at lave. Der er dog stadig skibe, som skal have drikkevand, og en nybygget "Holger" sørger endnu her i 2025 for at forsyne dem.

Tankbåde med petroleum og senere dieselolie blev med motorfartøjernes fremvækst en del af havnens fartøjer. Olieselskaberne havde sådanne både i havnen. Det Danske Petroleums-Aktieselskab, startet i 1889, kom til at spille en stor rolle som distributør af petroleum og diesel til vands og til lands. Et



Havnevæsnets lille slæbedamper "Asa" bryder is i Inderhavnen, foto ca. 1950. Kbh.billeder.

tankanlæg blev bygget på Refshaleøen nord for B & W. Selskabet disponerede i 1921 seks petroleumsbåde, tre større bl.a. "Volmer" og tre mindre, der målte omkring 30 brt.

Havnevæsnets både og folk

Københavns Kommune ejede havnen. Administrativt var den tredelt, nemlig i Nordhavnen eller Yderhavnen, derefter fulgte fra Toldboden og indefter Inderhavnen eller den gamle havn. Syd for Langebro kom Sydhavnen eller industrihavnen. Inden for de to forter Trekroner og Lynetten var gode anker-



*Havnevæsnets mud-
derpram arbejder med
uddybning af Nyhavn,
ca. 1925. Kbh.billeder.*

pladser samt en række fortøjningsbøjer. Langs kajerne var jernbanespor og kraner og pakhuse.

Havnevæsnets flydende materiel til sine forskellige opgaver. I 1905 havde havnevæsnets flydekranen "Sleipner" og dampbådene "Grane" på 120 brt. og "Asa" på 32 brt. samt de små bugserbåde "Archimedes" på 19 brt. og "Portunus" på 17 brt. Hertil kom gravemaskiner og pramme.

De ansatte i havnevæsnets søfolk, nogle ældre, som havde prøvet lidt af

hvert, og nogle unge. Stemningen var god og humør manglede ikke. En lille anekdote giver et indtryk af forholdene: "En prammand på gravemaskinen hed Jensen, men havde øgenavnet "Høvdingen". Han var en robust og dygtig arbejdsleder. Om bord i et stort tysk sejlskib havde han pådraget sig en ben-skade, da skibet rundede Kap Horn. Benet voldte ham sommetider problemer, og da han en dag trampede haltende rundt på dækket, smilede en af de nye dæksfolk. "Hvad glør du på?" sagde Høvdingen. "Det ben har jeg fået ødelagt ved Kap Horn". Dæksmanden svarede: "Ja det forstår jeg. Der er også nogle modbydeligt høje trappetrin at blive smidt ned a'!" Kap Horn var – og er – et kendt værtshus i Nyhavn. De fleste ansatte i Havnevæsnet blev i jobbet indtil pensionering.

Der var nok at se til i havnen. I 1938 noterede havnevæsnet antallet af indkomne skibe. Det var fra danske havne 17.379, fra Sverige 3.735, fra Tyskland 1.041 og fra Holland 342. Havnevæsnet bekendtgjorde særlige sejladsregler for både. Småskibssejladsk skulle gå nord på i havnen. Det gjaldt dog ikke både, som skulle til Køge. De gik gennem Slusen ved Sydhavnen. Reglementer skulle overholdes, f.eks. ved badning. Badning i havnen eller med en pøs vand på dækket var sommerdage fristende for unge søfolk, men ifølge havnereglementet fra 1900 måtte ved badning fra fartøjer "ingen iøjnefaldende modanstændigheden stridende blottelse af legemet finde sted".

Havnevæsnets opgaver

Havnefogederne skulle sikre skibene plads til at losse og lade, og havnefogeden skulle fra skipperen skaffe oplysning til den såkaldte bolværksseddel. Det drejede sig om skibets navn, type, tonnage, hjemsted, sidst anløbne havn, førerens navn, lastens art, liggested i havnen, dato for ankomst og mæglerens navn.³⁶

Udklarering af skibet krævede en bolværksseddel. På toldkassererkontoret betaltes skibets afgifter. Skibe i rutefart fik reduktion i afgifter og det samme gjorde lægtene og pramme, når de løste såkaldt pramkort. Sandbåde, som kom fra søen, betalte også særlig takst. Havets husmænd, dvs. skibe under 100 nrt, betalte kun halv afgift. Alle havnebetjente var oplært til at betjene en motor og sejle med de små både nr. II og IV. De oplærtes også til at betjene slusen ved Kalveboderne.



En havnerundfartsbåd er på vej ud og "Aladdin VI" på vej ind i Nyhavn ca. 1980. Fyrskibet "Gedser Rev" blev overdraget til Nationalmuseet og sammen med andre historiske skibe fik det plads i Nyhavn. Fartøjerne til højre er private veteranskibe, som fra 1976 fik liggepladser i Nyhavn. Kbh.billeder.

Havneassistenter hjalp havnefogederne og de gjorde tjeneste i patruljebådene. Der var 15 km havn, som skulle afpatruljeres. Desuden skulle fyrpersonale føres til og fra Trekroner. Om sommeren bemandedes mahognibåden, som brugtes til at eskortere kongeskibet "Dannebrog".

Patruljebådene og "Grane" deltog i slukningsarbejde og oprydningsarbejde i havnen. Det var tilfældet ved den frygtelige eksplosion i en træbygning på Holmen den 23. november 1951, hvorved 16 mennesker, de fleste brand-



mænd, omkom og mange blev såret. Brandvæsenet var ikke blevet informeret om opbevaring af miner i bygningen.

Nedgangstid

Fra 1970-erne kom den store nedgangstid. Havnen var livsnerven i byen i århundreder, men bilismens udbredelse og dominans, betød at indenrigs-søfart efterhånden ophørte. Udenrigsfarten blev koncentreret til få store containerhavne. Havnen tømtes for sine mange erhvervsaktiviteter. Kajerne lå tomme, kranerne uvirksomme. Mange værksteder og firmaer på havnen lukkede. Det samme gjorde værfterne. Orlogsværftet stoppede i 1992, B&W i 1996. Holmen blev opgivet som centrum for flådens aktiviteter. Tusindvis af arbejdere mistede deres job. Også rutetrafikken indenrigs ophørte og Kvæsthusbroen lå øde. Færgefarten til Sverige og Bornholm stoppede. Fiske-riet gik det på samme måde. Bestanden af fisk i Østersøen og Øresund gik voldsomt tilbage, og ingen kunne leve af at fiske med en lille båd. Det endte med at Fisketorvet lukkede.

Bådtrafikken i det nye årtusinde

En solskinsdag 2019 gik jeg med en gammel ven til Christianshavns Kanal, derhen hvor vi som drenge lejede en robåd. Skiltet med bådudlejning var der stadig, men stedet er blevet forvandlet til en flydende, velbesøgt café. Vi bestilte to glas fadøl, kiggede på solens refleks i Kanalens små bølger og betragtede folkelivet langs Kanalen. Min ven har en motorjolle liggende i Kanalen. Af og til sejler vi en tur rundt i havnen, så vi følger med i udviklingen, og vi kan konstatere, at barndommens havn for længst er fortid.

Københavns havn er blevet et stort nyt boligområde. Det Kongelige Bibliotek, Det Kongelige Teater og Operaen har fået en fremtrædende placering på havnen, men på de fleste havnearealer er bebyggelsen kontorhuse og boligblokke. Hele Sydhavnen, Frihavnen og Nordhavnen er bebygget, og meget lidt af det gamle har fået lov at stå. Ejendomsmæglere sørger for at sælge havneudsigten dyrt. Men der er ikke meget at se på længere. Skibstrafikken er slut i Sydhavnen, Inderhavnen og i Frihavnen, med undtagelse af Oslofærgen. De



Inderhavnen er i dag et rekreativt område. Den tidligere bådudlejning i Christianshavns Kanal er her fotograferet af Kim Wyon-Sergeant en solskinsdag, hvor der er gang i serveringen, privat foto.

nye populære havnebroer til fodgængere og cyklister har gjort sejlads med større skibe og sejlfartøjer vanskelig fra Nyhavn og sydefter. På vandet har to grupper af både overlevet: lystbådene og turistrundfarterne. Det rekreative har erobret Sydhavnens og Inderhavnens vandarealer. Der er nu god plads til motorbåde, kajaker og rosportens både. En genoplivning af den gamle motorfærgesejlads er de kommunale gule vandbusser. Man betaler med sit rejsekort og kan tage cykel med ombord. En vandflyver til Århus er også en nyhed i havnen. Udlejningen af robåde i Christianshavns Kanal er slut, men andre har startet udlejning af motorbåde med og uden fører. Et firma har små elmotordrevne glasfiberbåde. Karakteristisk for alle både er, at de har magelige siddepladser og bordplads til mad- og drikkevarer. Tiden har forandret sig og det har mennesket også. Men bådsejladsen har overlevet, for København, byen som fik navn efter sin fortræffelige naturhavn, er stadig værd at se fra vandet.

Bilag: Ordforklaringer

Bruttoregisterton – er et rumfangsmål, ikke et vægtmål og en registerton er 2,84 kubikmeter. Bruttomålet omfatter alle skibets rum, mens nettomålet er skibets rum til lading og passagerer.

Duc d'Albe – et system af pæle med en midterpæl beregnet til fortøjning af skibe.

Fok – et trekantet sejl sat på et stag fra stormast til forstævn. De allerfleste både benyttede enten fok og sprydstagssejl, også kaldt smakkesejl, eller fok og et gaffelsejl.

Fortømre – foretage reparationsarbejde på fartøjer bygget af træ.

Fribord – den del af jollens eller bådens side som er mellem vandspejl og lønning. En båd kan have lavt eller højt fribord alt efter sin byggemåde.

Jagt – den danske jagt var et sejlfartøj med agterspejl, dæk, én mast, gaffelstorsejl, bovspryd og to forsejl. Jagten var kravelbygget, dvs havde glat skibsside. Typen gik af brug efter 1900.

Kabel – svært tovværk beregnet til bugsering eller ankring.

Klinkbygget eller kravelbygget – er to forskellige måder at bygge en træbåd på. Hvis man ikke vil fortabe sig i konstruktionsdetaljer er den korte forklaring at ved klinkbygning overlapper bordene hinanden, mens de ved kravelbygning er stødt op til hinanden. Den kravelbyggede båds sider er derfor glatte.

Kølhale – ved hjælp af blokke med tovværk fastgjort i skibets mast eller master, kunne man krænge skibet, så en skibsside og -bund blev tilgængelig for rensning, kalfatring og

tjæring. Når en side var færdig krængede man skibet over på den anden side.

Lukaf – mandskabets rum om bord. I både og småskibe som regel under dækket forude.

Læst – det mål man brugte før indførelsen af registertons herhjemme i 1867. Lang tid var en læst 42 tønder korn. Man brugte udtrykket tonnage om skibets lasteevne.

Mål – skibe blev målt efter lasteevne og efter rumfang af skibet. Lastevnen angav skibets volumen og man betalte skibsafgifter efter målet. Man angav målet i brutto- (brt) og nettoregistertons (nrt). Beregningen af målet skete efter internationale regler og der udstedes et internationalt målebrev. Joller blev ikke målt.

Paket – et sejlfartøj, senere et motorfartøj, som medførte gods og passagerer på en fast rute mellem hovedstaden og en provinsby. Disse fartøjer lå bl.a. i Nyhavn og man talte om *Skagenpaketten*, *Langelandspaketten*, *Svendborgpaketten* m.fl.

Spydstagssejl – et rektangulært sejl som lideses på masten og ved sejladsskotes i firkant. Typen blev brugt på stort set alle både indtil omkring 1920.

Tofte – et bræt på tværs i den åbne båd til at sidde på. Man taler om agtertofter, rotofter(r) og fortofter.

-
1. Se Chr. Nicolaisen: *Amagers historie*, 1. 1908 (1981), 96.
 2. Angående datidens små fartøjer se Ole Mortensen: *Renæssancens fartøjer*, 1994, 95-116 og artikel i M/S Årbog 2012, Ole Mortensen: *Da skuderne fór*.
 3. Ole Mortensen: *Renæssancens fartøjer*, 1994, 178.
 4. Bjørn og Lyththans: *Christianshavnerliv*, 2018, 31-32. Oprindelig hed broen "Den lange Bro" eller "Den store Bro". Hans Knip var også rådmand foruden bropasser og ejede flere grunde i den nye by.
 5. Ole Mortensen: *Renæssancens fartøjer*, 1994, 178.
 6. H.P. Hermansen: *Københavns Toldbod*, 1915, 20.
 7. H.P. Hermansen: *Københavns Toldbod*, 1915, 51.
 8. Knud Klem: *Skibsbyggeriet i Danmark og Her-tugdømmerne i 1700-årene*, 1986, 2, 265.
 9. Københavns Havn, Den kgl. Administration for Havnevæsenet, Journal for Gammel Strands distrikts havnefoged (1824-1860), Rigsarkivet.
 10. Københavnske Lavsarkiver, Københavns Færgelaug, Københavns Stadsarkiv, 1971. Kgl. Konfirmation af laugsartikler af 9. nov. 1646, *Kancelliets Brevbøger* 21. september 1652. Kun folk med borgerbrev kunne blive medlemmer af færgelaug.
 11. Christian R. Jansen: Færgetrafik, i *Dansk Kulturhistorisk Opslagsværk*, 1, 1991.
 12. Ole Mortensen: *Renæssancens fartøjer*, 1994, 20.
 13. Generalpostdirektoratet, *Færgetakster i Danmark*, 1811, Kgl. Bibliotek.
 14. Frederik Olsen: *Postvæsenet i Danmark 1808-1848*, 1908, 242.
 15. Jvfr. Helsingør Færgelaug, Færgemænd, færgekare og makkerskaber 1822-1882 Makkerskaber optræder fra 1848. Lavsarkiver, Rigsarkivet online.

16. Ole Mortensøn og Else Wolsgaard: *Beretninger da spaniolerne kom 1808*, Langelands Museum 2008, 37.
17. Mellemfort var et søfort ved Kongedybet. Det lå imellem Trekroner og Prøvesten og var anlagt 1860-1863. Mellemfortet er i dag helt forsvundet og erstattet af Amalgerværket.
18. Københavns Havn, Havnekaptajnen, sejl- og rofærger 1886-1920, Rigsarkivet.
19. Københavns Havn, Den kgl. Administration for Havnevæsenet, Journal for Gammelstrands distrikt 1829-1860, Rigsarkivet.
20. Rentekammeret danske afdeling, Kammerkollegiet. Diverse sager vedr. bro-, færge-, havne- og fyrvæsen 1681-1777, Rigsarkivet.
21. Københavns Havn, Kommissionen af 15.5 1782, ang. havnens opmudring og Pramlauget, 2 Bd. Rigsarkivet. Det nye laug fik navnet: Pram- og Stenførerlauget.
22. Fartøjer blev af myndighederne opmålt i læster og fra 1867 i registertons. Der var tale om et mål udregnet efter skibets volumen, dvs. lasteevne. Bruttoregistertons (brt) var fartøjets mål, mens nettoregistertons (nrt) var med fradrag af mandskabets rum. Fartøjets mål var indhugget i skibets hovedbjælke og skipperen medførte altid målebrevet. Der blev bl.a. betalt skibsafgifter efter målets størrelse.
23. I Kofoeds: *Dansk Søe-Ordbog*, fra omkring 1800 anføres: Lastepram eller Lægter. Ordene er synonyme.
24. *Officiel Fortegnelse over Danske Krigs- og Handelskibe* 1905, her anføres at DFDS havde 12 ställægtere som målte 132 brt. Hertil kom 11 større lægtere på 304 brt. og 12 på 412 brt.
25. Alan Hjorth Rasmussen: *Østersøen gav*, 1969, 169.
26. Ole Mortensøn, Anders Nielsen og Erik Kromann: *Da paketterne sejlede*, 2000, 23-33.
27. Københavns Havn, Havnekaptajnen, Sejl- og Rofærger 1886-1920, Rigsarkivet og Bjørn Westerbeek Dahl: Færgeselskabet "Havnen", i: *Københavns Kronik* nr. 94, november 2001.
28. Knud Bokkenheuser: *Det gamle København*, 1, 1919, 136: "Når man sejlede med "Lynet" over Bomløbet, saa man til højre langs Høsebroen en del gamle Orlogsmænd ...". Høsebroen var den lange løbebro, som var en del af spærringen omkring Flådens Leje og den førte til vagtskibene "Jylland" og "Sjælland". I spærringen var en åbning som kaldtes Høsebroløbet.
29. *Folkets Avis*, 13.10.1903.
30. *Illustreret Tidende*, nr. 44, 560, 1906-1907.
31. *Avisen København* 9.3.1923 anfører aktiekapitalen 100.000 kr. Likvidationen gav aktionærerne deres penge tilbage.
32. Se artikel på nettet: steenjohansen.wordpress.com
33. Søfartsstyrelsen, Skibsregistrator: Fortegnelse over ikke selvbevægelige lægtre og pramme 1894-1936, Rigsarkivet.
34. Se FBs historie i *Det Forenede Bugterselskab 1869-1969*, jubilæumsskrift 1969 uden forfatter.
35. Københavns Havn, Havnekaptajnen, *Havnebladet 1948-1953*, se 7. juli 1949, 10, Rigsarkivet.
36. Københavns Havn, Havnekaptajnen, *Havnebladet 1948-1953*, se 1951, 105 og 118 om havnepersonalets forskellige arbejdsopgaver, Rigsarkivet.

De elendiges¹ liv og levekår i København i det 19. århundrede

■ Af Preben Brandt

Byen København ændrede sig radikalt i løbet af det 19. århundrede. Det gjaldt også hvad angår borgernes holdning til byens elendige og myndighedernes måde at indrette omsorgen for de fattigste, for de uarbejdsdygtige og for dem, der var uvillige eller ude af stand til at tjene til deres egen forsørgelse, uanset om det var gamle, syge, handicappede eller fordrukne. Den nye tidsånd påvirkede sociallovgivningen, som i slutningen af århundredet førte til de første skridt ind i den lovgivning, der blev videreudviklet i det følgende århundred til det velfærdssamfund, som vi kender i dag.

Ildebranden

Tirsdag d. 26. marts 1850 kunne de avislæsende københavnere læse denne notits på forsiden af aftenudgaven af *Berlingske politiske og Avertissements Tidende*: "Ildløs. Inat Kl. omtrent 3 udbrød ild i Stedet Nr. 213 paa Hjørnet af Rosenborggade og Aabenraa, det saakaldte Pjaltensborg, et for fattige og logiløse Mennesker meget afholdte Tilflugtssted, der kunde afgive Natteophold for i det Mindste 100 Personer. Flere af de Logerende maatte nøgne og halvnøgne gennem Vinduerne paa tilsatte Stiger redde sig fra Luerne, der, da Ilden var udbrudt paa 3 forskellige Steder, snart havde ompændt hele Bygningen. Det er desværre at befrygte, at Adskillige ere indebrændte. Kl. 6 var Stedet, der bestod af Bindingsværk og tilhørte en forhenværende Landmand Jensen, aldeles nedbrændt. Aarsagen til denne under mistænkelige Omstændigheder opkomne Ild er endnu ubekjendt."² Denne meget nøgterne beskrivelse af Pjaltensborgs brand fulgtes nogle få dage senere op med en noget mere

farverig beretning om ildebranden, som nåede ud til de fleste af byens borgere i form af en skillingsvise, der hurtigt blev meget populær. Den var skrevet af den produktive vise- og vaudevilleforfatter Adolph von der Recke (1820-1867). Han præsenterede sin vise med ordene "En ny og lystig Vise om Pjaltensborgs Brand saa vel til Opmuntring som til Advarsel for den nedrige Stand at omgaas forsigtigen med Ild, Lys og Svovlstikker."³

De to første strofer af de i alt otte lyder således:

*"Den Vægter standser i sit Vers,
Brand, han brøler og gør Kommers,
det klemter støt i Tårnets Top,
Sprøjterne kommer i fuld Galop.
Julia, Julia, Julia, Julia, hopsasa!
Julia, Julia, søde Julia!*

*Hej, Vægter, hvor skal Slaget stå?
Oppe på Hjørnet af Aabenraa.
Ih, Gud bevares skal den Sorg
ramme det prægtige Pjaltensborg.
Julia, Julia Julia Julia ...".*

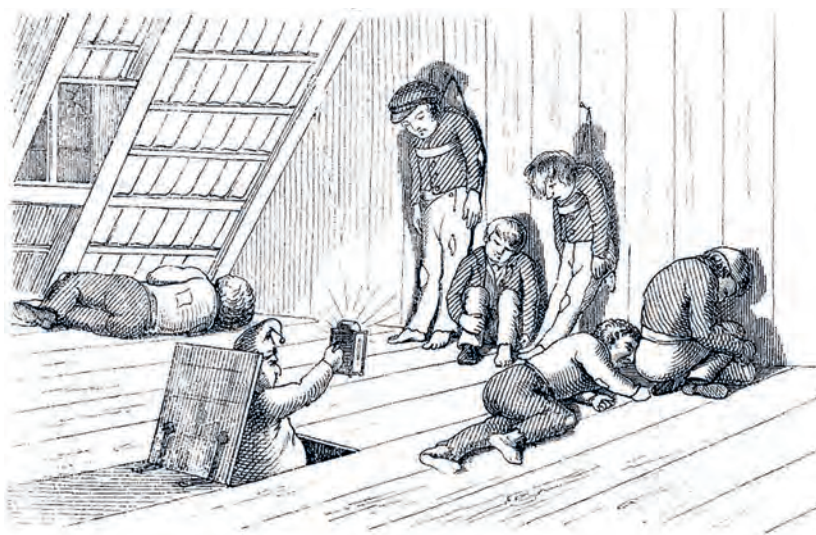
Det hus, der var brændt ned, lå som omtalt på hjørnet af Åbenrå og Rosenborggade og var mildest talt en gammel nedslidt rønne. Det var bygget engang i 1700-tallet og havde både overlevet den sidste store brand, der raserede en stor del af København i juni 1795, og brandene forårsaget af englændernes bombardement i september 1807. Men det var ikke det, der fik Berlingske Tidende til at have historien om branden på avisens forside. Det var heller ikke det, der førte til, at der kort efter udkom en skillingsvise om begivenheden. Det var husets funktion, der tiltrak folks interesse. Huset var ganske enkelt et af byens mange berygtede skampletter, hvor fattigdommen og alt det, som borgerne afskyede ved fattigdommen, samlet blev udstillet: Tiggeri, druk, prostitution, vold, småkriminalitet, sygdom, snavs og ildelugt. Huset og dets beboere var en torn i øjet på ordentlige folk. Avisnotitsen var neutral i den sag. Skillingsvisen, kunne man læse som en ironisk, gøren sig munter på beboernes vegne eller som en pænt indpakket kritik, der ikke gik længere end, hvad tidens smag tillod.



Pjalttenborg ses til højre i tegningen med Reformert kirke og Rosenborg Slot i baggrunden. Tegneren, som er P. C. Klæstrup, har stået i Rosenborggade oppe ved Frederiksborggade. Peter Christian Klæstrup (1820-1882) var en af byens flittige tegnere. I alt omkring 600 tegninger og akvareller blev det til af tidens historiske begivenheder, af samfundets spidser og af folkelivet. Han var leverandør af tegninger til flere aviser og tidsskrifter, og ikke mindst kendt var han som fast leverandør til Meir Goldschmidts tidsskrift Corsaren i årene 1845-46. Det var Corsaren, der i 1846 trykte Klæstrups velkendte, ikoniske tegning af Søren Kierkegaard. Det Kongelige Bibliotek.

Det, som alle, der ville vide det, vidste, var, at det som privat logihus gav nattely under de mest kummerlige forhold til byens mest elendige skabninger, en flok sølle, pjaltede, forarmede og fortrukne personer, der ikke havde midler til og mulighed for noget bedre, endsige at have deres eget hjem, og som for størstedelens vedkommende forsørgede sig ved tiggeri.

Pjalttenborg brændte ned knap et års tid efter, at Danmark havde skiftet styreform fra enevælde til et konstitutionelt monarki. Århundredet var, hvad angår sociale forhold, begyndt med en ny større sociallov af 1799, hvor hovedstaden havde sin egen lovgivning, og sluttede med en lige så omfattende ny sociallov i 1891, som gjaldt for hele landet. Hvad angår kultur var det et århundrede, der var begyndt med og i første halvdel domineret af, romantikkens pænhed i idé og kunst, men som sluttede i modernismens realisme. Endelig



Selvom tegningen bærer titlen Pjalttenborg er det ikke nødvendigvis forholdene på den nedbrændte Pjalttenborg, der vises. Det er igen P. C. Klæstrup, der har tegnet, men da tegningen er dateret 1877 er det enten en tidligere skitse Klæstrup har fundet frem og først udgivet 27 år efter branden eller det er en tegning fra et andet logihus, hvoraf mange i folkemunde blev betegnet en pjalttenborg uanset stedets egentlige navn. Under tegningen er der skrevet: "I Borgen boede der en Flok/ Lazarusser, det veed vi nok,/ Der kunde man faa Nattero/ Bekvemst og billigt for Fire og To". Københavns Museum.

var det et århundrede, hvor den traditionelle bondekultur var i opbrud, mens en moderne teknologisk udvikling var i fuld gang, især i København, og som tiltrak folk fra landet med drømmen om en bedre fremtid i hovedstaden. Alt dette var med til at påvirke synet på realiteterne og samfundets ansvar for fattigdommen, tiggeriet, og uligheden i sociale og sundhedsmæssige forhold.

Livet i Pjalttenborgen

Kan man forestille sig, hvordan det var at overnatte i Pjalttenborg? Ens fantasi rækker ikke dertil, men hjælpes på vej af den unge Thomas Overskou (1798-1873), senere skuespiller og teaterhistoriker, der som 14-årig blev sat i

snedkerlære hos ejeren af og logiværten på Pjalttenborg. Overskou har i sine erindringer beskrevet sit møde med Pjalttenborg i 1812: "Vel havde stedet ikke dengang ved sin Indqvarterings Mylr og yderligere Usselhed opnaaet den store Berygtethed, hvori det kom til at staa faa Aar efter, men som helt og holdent udleiet til Mester Granberg, der siden blev dets eier, var det paa sikker Vei til at vinde den, og sit navn fortjente det allerede med fuldeste Føie, en meget forfalden Bindingsværksrønne med én Salsetage, hvortil man kom op ad en Svale i den lille, skidne Gaard, skæve, smaarudede Vinduer og en grundig ruineret mørk og ru Kalkbelægning. Det Udvendige var saare sørgeligt, og det Invendige blev mig lidet glædeligt. Det var Mesterinde som commanderede, og hendes Hu stod på ingen Maade til det Blide. Hun drev det nogle Aar efter til at komme på Vand og Brød for Aager og blev, da Pjalttenborg under hendes Styrelse fik lutter Leiere i døgnviis, Opfinderinde af 'Fiireskillings-natlogi, der gav huusvilde Vagabonder Ret til at søge syv Timers Søvn siddende paa Trappeopgangen, liggende paa Gulvet eller stående op imod Væggen."⁴

Det dyreste, man havde at byde på, var en seng for natten, men den var, selv efter datidens forhold, af en meget ringe standard. Madras og tæpper var uhumske og blev kun skiftet med måneders mellemrum. Mange foretrak at leje sig ind for natten til husets næstbilligste eller allerbilligste tilbud, som enten var at ligge på det bare gulv på husets øverste etage, hvor der var utæt og helt manglede opvarmningsmuligheder eller at sove stående, hængende over et tov. Det gav plads til mange overnattende.

Pjalttenborg var ikke det eneste logihus af den slags i København. Selv efter at huset var nedbrændt, blev Pjalttenborg brugt som en fællesbetegnelse for en lang række privatejede huse, der hver især havde deres meget billedskabende øgenavn som Pølen, Helvede, Knaldhytten, Luseklubben og så videre, som for profit blev drevet som herberger rundt omkring i byen. Nogle af disse huse tog kun mod gæster til én overnatning, andre tilbød mere permanente boliger, og nogle tilbød både det ene og det andet til de allerfattigste. Her boede folk stuvet sammen under de mest elendige forhold. Voksne og børn, mænd og kvinder op til mellem 150 til 200 personer i nogle af husene.

I 1853 beskriver journalist C.J. Magnus (1812-1879) indretningen af et af disse huse: "I Stedet for Skillerum betegner Kridtstreger Grændseskiellet mellem de forskellige Beboere. I de værste af Logihusene bedækkes Gulvet om Aftenen med Straa, her indtager enhver Logerende, der kan betale fire

Skilling, sin Plads, indtil enhver Tomme af Rummet er optaget, og således sammenstuvets menneskelige Væsener og indaande, omgivne af Uhumskhed og Uterlighed, den forgiftede Luft, der opfyldte disse huler.”⁵

Byens fattiginstitutioner – socialpolitiske tiltag op til og i romantikkens tid

De hundrede år, der forløb fra 1800-tallets begyndelse til udløbet af århundredet, er et vigtigt tidsrum for udviklingen af de socialpolitiske tanker, der har båret udviklingen af sociallovgivningen og det sociale arbejde helt frem til i dag. Der var tale om et langsomt paradigmeskift, som så småt tog sin begyndelse med socialreformerne omkring århundredeskiftet 1799-1803. Den første var Plan for *Fattigvæsenets Indretning og Bestyrelse i Staden Kiøbenhavn og dens Forstæder af 1. juli 1799*. Mod århundredets slutning kom *Socialreformen af 9. april 1891*. Med loven af 1799 var lovgivningen for København forskellig fra resten af landet, men ved socialreformen af 1891 var lovgivningen blevet ens over hele landet. Midt mellem disse to skelsættende sociallovsændringer fik landet sin første grundlov, *Grundlov af 5. juni 1849*.

Det var altså et års tid efter Danmark var gået fra at være et enevældigt kongerige til at være et folkestyret demokrati, at Pjaltensborg brændte ned til grunden, uden at de to ting havde noget med hinanden at gøre. Den yderste fattigdom og tiggeriet forsvandt ikke som dug for solen med den nye styreform, hvad man kunne have forventet ud fra en forestilling om, at et folkestyre ville tjene hele folkets interesser.

Til trods for at lovgivning med fattigdomsloven af 24. september 1708 havde gjort tiggeri forbudt (senere fastholdt i fattiglov for København dateret 1. juli 1799), var det så som så med myndighedernes mulighed for og vilje til at håndhæve tiggeriforbuddet, selvom myndighederne, det vil sige politiet og de kommunale institutioner, havde et relativt godt kendskab til de fleste tiggere og fattige.⁶

Byen drev ved indgangen i det nye århundrede adskillige offentlige institutioner, hvor man forsøgte at give den nødvendige omsorg til de fattige, der på grund af sygdom eller alderdom ikke kunne ernære sig selv, samtidig med, at institutionerne husede de fordrukne og arbejdssky, uden at dette havde nogen væsentlig effekt i forhold til antallet af tiggere på gaden.

Den måde fattigvæsen fungerede på i 1800-tallet var selvfølgelig ikke noget, der var kommet ud af ingenting. Systemet fungerede på baggrund af de gamle love, som dårligt var fulgt med tiden, af traditionerne og i det omfang, der var tale om bygninger, af hvad der nu var til rådighed.

I København rådede fattigvæsenet i sidste del af 1600-tallet og begyndelsen af 1700-tallet over flere institutioner med lidt forskellige funktioner og Beboersammensætninger. Der var således Vartov Hospital, Sjæleboderne, Pesthuset med en dårekiste (afdeling for sindssyge) og Børnehuset. De fleste af institutionerne rummede op til flere hundrede beboere.

Pesthuset, som havde dette navn på grund af sin tidligere funktion som isolationshus for personer med smitsomme sygdomme, rummede i midten af 1700-tallet "omkring 300 personer, som havde mistet forstanden og var fattige."⁷ De sindssyge udgjorde ca. 40% af institutionens samlede antal beboere, mens resten var fattige med eller uden fysisk sygdom. Pesthuset fik i sidste del af 1700-tallet navnet Sankt Hans Hospital. Mens det bar navnet Pesthuset, lå det først ved Nørreport, siden på Vester Fælled, og til sidst på den kgl. Ladegård, der lå ved Ladegårdsåen, indtil det i 1816 blev flyttet til Bistrup ved Roskilde under navnet Sankt Hans Hospital, og dermed overlod de gamle og nedslidte bygninger og nogle af de beboere, som man ikke fandt hørte til på et moderne psykiatrisk hospital, tilbage på stedet. Sankt Hans Hospital var i øvrigt fortsat en institution under fattigvæsenet indtil midten af 1800-tallet.

I 1769 blev Almindelig Hospital taget i brug. Det var beliggende i Amaliegade og var en stor og moderne institution, der levede op til tidens krav og forventninger. Det var en institution, der var planlagt til at optage fattige syge til behandling, fattige med et fysisk handicap til pleje og fattige gamle til omsorg.

Men allerede 20-30 år inde i 1800-tallet indlagde man flere og flere fra middelstanden, idet "lægevidenskaben var blevet i stand til på et hospital at give behandling, der ikke kunne gives i hjemmene, først og fremmest operationer."⁸

Et par årtier senere gik det ikke længere med denne blanding af fattigstiftelse og moderne hospital med specialiseret behandling. I 1859 påbegyndte man byggeriet af Kommunehospitalet til middelklassens syge, som havde behov for kvalificeret lægelig behandling efter de nyeste metoder. Det nye hospital lå fint uden for voldene og skulle ikke længere administreres af fattigvæsenet, men af et nyoprettet selvstændigt hospitalsvæsen. Almindelig Hospital skulle ikke længere være sygehus. "Fattigvæsenet kunne få det hele."⁹ Det havde været en udvikling over små hundrede år for en engang stolt og moderne fattiginstitu-



Almindelig Hospitals facade mod Amaliegade var opført som var det et mindre palæ med Jean-Henri Jardin som arkitekt og var således tilpasset sine naboer i den fine bydel. Med årene blev bygningen forsømt, og i 1895 blev bygningerne nedrevet og erstattet af en standsmæssig boligejendom. Det Kongelige Bibliotek.

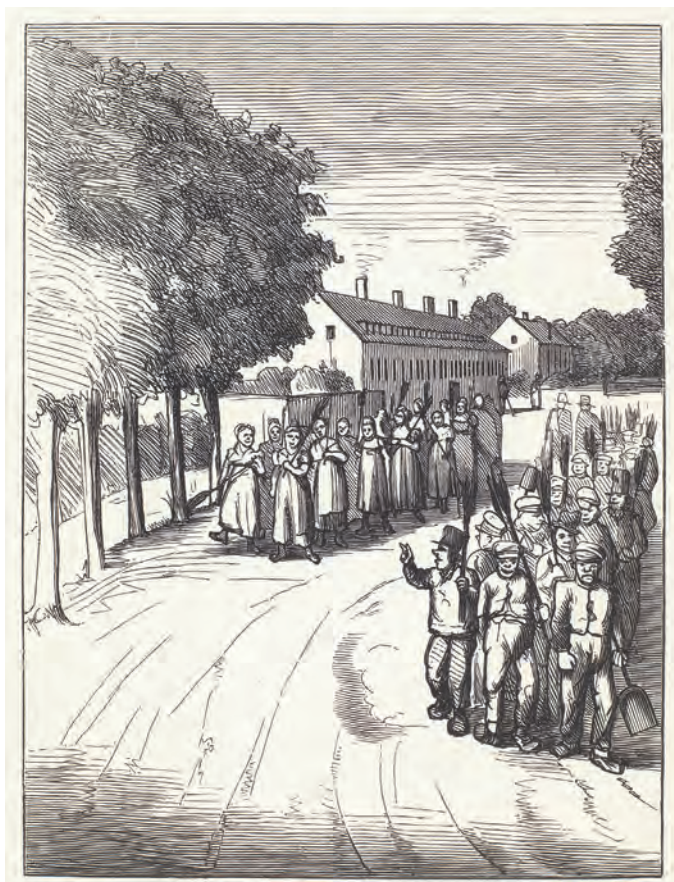
tion, der godt oppe i årene var blevet eksproprieret til brug for middelstanden og sundhedsvæsenet. Det varede dog ikke længe før denne gruppe borgere igen havde krævet institutionelle forhold, der var mere velegnet til den moderne sygdomsbehandling. Den gamle bygning i Amaliegade blev igen overladt til fattigvæsenet og havde nu overvejende opgaver som institution for pleje af ældre og handicappede fattige, indtil det bliver nedlagt i 1919.

Af folketællingslisten fra 1787 for Almindelig Hospital fremgår disse sparsomme oplysninger: "Lemmer som ere bestandige i Hospitalet, og som formedelst alder og svaghed intet kan forrette og for det meste ingen forklaring kan give om deres alder eller øvrige omstændigheder og derfor under et skal anføres, nemlig 128 mænd og 535 kvinder"¹⁰

Antallet af fattiglemmer på hospitalet voksede gennem den første halvdel af 1800-tallet fra små 700 personer til cirka 800 i 1832 og til cirka 900 personer i 1854.¹¹

Kommunens arbejdsanstalt Ladegården

Ladegården må påkalde sig særlig opmærksomhed som kommunens store arbejds- og tvangsarbejdsanstalt i perioden fra 1822 til 1908. Den havde samme funktion som de fattiggårde og arbejdsanstalter, der i sidste halvdel



Så drager de afsted, fattiglemmerne fra Ladegården som den 41. bataljon, bestående af ustyrlige og meget lidt arbejdsvillige individer. Slagne var de allerede af livets hårde krav, som de ikke kunne eller ville kæmpe mod. Fra P.C. Klæstrup: Det forsvundne København, 1877. Det Kongelige Bibliotek.

af 1800-tallet blev bygget i stort omfang i nær ved alle landets sogne og som ydede hjælp til personer uden eget hjem og fattige, dels i form af ophold dels i form af frivilligt eller tvunget arbejde.¹² Den lå uden for byen ved Ladegårdsåen på det sted, hvor nu Musikkonservatoriet (tidligere Radiohuset)

på Rosenørns Alle ligger. Som arbejds- og tvangsarbejdsanstalt blev Ladegården Københavns Kommunes tilbud til personer uden eget hjem. Det var mænd og kvinder i alle aldre og med plads til op mod 1.000 beboere i et ganske stort bygningskompleks.

Det arbejde, de indsatte blev sat til, var mangeartet, så alle så at sige kunne være med. Arbejdet kunne være industriel virksomhed på institutionernes værksteder, eller det kunne være i form af reparation af bygningerne, arbejde med rengøring og i køkkenet, eller arbejde ude i byen, dels ved udlejning af beboerne til private virksomheder, dels ved rengøring af byens gader. Alle kendte ladegårdslemmerne, når de i samlet flok i deres påfaldende arbejdsopklædning, som var sammensat i uorden af forskellige dele fra hærens kasserede tøj og overvåget af en eller flere vagter, gik gennem byen. 'Den 41. bataljon' blev de kaldt. Hæren bestod dengang af 40 bataljoner. De, der lige kunne skaffe et par skilling til en soveplads på pjaltenborgene var, trods de elendige forhold, reddet fra at blive taget for løsgænger og dermed at risikere ved tvang at blive anbragt på Ladegården eller næsten lige så slemt: At måtte opgive det frie liv og frivilligt lade sig indskrive på arbejdsanstalten. Selvom der var langt bedre fysiske rammer, og kosten var langt bedre, end disse fattigstakler selv kunne skaffe sig ude i byen. Samtidens skribenter, der beskæftiger sig med fattigforsorgen og Ladegården, fortæller for så vidt det samme om Ladegården og dens beboere, men med ganske forskelligt anslag i teksten. Hos fængselshistoriker Frederik Stuckenberg (1832-1899) lyder det sådan:

"Ladegaarden er jo en Slags Fattiganstalt for Kjøbenhavns Kommune. Enhver ugift Person af den arbejdende Klasse, som i Øjeblikket er brødløs og mangler Penge til Ophold og Føde, indlægges i denne Anstalt. Mangen vil maaske sige, hvilken Lykke for disse stakkels Mennesker i den haarde Vinter, Kommunen giver dem fri Kost og Bolig. Men jeg har dog ikke hørt nogen af disse Lykkelige, som senere ere komne i en Straffeanstalt, ønske sig den tabte Lykke tilbage. De ere næsten alle Flygtninge, Flygtninge fra en Fattiganstalt, som have søgt Ly i et Fængsel. Er der nogen Kjøbenhavner, som ikke har set den Flok Gadefejere, der hver Morgen vandrer ud fra Ladegaarden for at rense Kommunens Veje og Pladser for det overflødige Snavs. Betragt engang disse Folk; see hvilke ofte fortrukne og vansirede Ansigter med sløve Øjne og lange af Drik og andre Udsvævelser matte Træk."¹³

En mere fabulerende beskrivelse finder man i den lille bog: *De skibbrudne – eller Arbejderkolonien ved Kjøbenhavn: Ladegaarden og dens Befolkning* fra

1869 skrevet under pseudonymet Guillaume.¹⁴ Bogen er både formelt informerende og fabulerende ironisk, og derfor også en underholdende beretning om livet på en arbejdsanstalt i midten af 1800-tallet. Bogen er stadig værd at læse, både hvad den seriøse beskrivelse af stedet angår, og fordi den er skrevet som en slet skjult spydig-satirisk beskrivelse af klassesamfundet. På 2. titelblad citerer Guillaume, eller A.W. Fohlmann (1817-1870), som er forfatterens rigtige navn, en strofe, som kan tolkes enten som en diskret hån rettet mod de skibbrudne, fordi de lever så ansvarsløst eller en lige så diskret kritik rettet mod borgerskabet for ikke at forstå situationen for de fattigste af de elendige gennem et citat af en visestrofe af den franske politisk-ironiske samfundskritiske forfatter og viseskriver Pierre-Jean de Béranger (1780 -1857):

*Tiggerne, Tiggerne
er glade Mennesker,
De elsker hinanden
Længe leve Tiggerne.*

Og så begynder Fohlmann sin bog således: "I Hovedstadens umiddelbare Nærhed findes et ganske eiendommeligt lille Menneskesamfund, bestaaende af 800-1.100 Individer (Antallet varierer efter Aarstiden og forskellige andre Omstændigheder). Det er en Filial af Københavns Fattigvæsen samt Tugt- Rasp- og Forbedringshuset. Enhver Københavner kjender kun altfor godt – om ikke af Gavn, saa dog i det Mindste af Navn – Ladegaarden og dens Beboere, der i Almindelighed betragtes som veritable Pariaer, hvis urene Berørelse man efter bedste Evne søger at unddrage sig. I Folkemunde gaar de under Navnet Ladegaardslemmer, hvormed er forbundet Bibegrebet af alt Andet end Respektabilitet, medens deres officielle Titel er: Fabrikarbeider(ske). Denne Benævnelse benyttes samvittighedsfuldt om dem, naar der er noget 'Filferi' med dem hvorved de 'komme i Forlegenhed', og det hører – med Skam at tale om – til Dagens Orden, idet de bl.a. jævnligt 'forvanske' de dem betroede Klædningsstykker o. desl."¹⁵

Senere inviterer Fohlmann læserne med ind for at tage de bedrøvelige skikkelser, som det triste asyl huser, i nøjere øjesyn: "de ere alle Soldater, der have trukket sig ud af Livets Kampe som Invalider. Først og fremmest dannes den faste stok af løsladte forbrydere samt den navnløse hob, der ernærer sig hvad som forefalder. Drukenskab sender de allerfleste Rekrutter dertil, ligesom



Bogen *De Skibbrudne* udkom i 1869 på Harald Jensens forlag skrevet af August Wilhelm Fohlmann under pseudonymet Guillaume. Det er meget lidt man kan finde om Fohlmann (1812 – 1870), men uddannelsesmæssigt præsenteres han tidligt som cand.phil. senere som forhen-værende underlæge, men det har ikke været muligt at finde ham i noget lægekatalog. Men hvem var han mon, denne velskrivende herre, der tilsyneladende ikke sådan har villet ud med sin identitet og profession, og som har fundet det nødvendigt at fortælle sin samtids gode borgere om det liv, der levedes indenfor Ladegårdens mure og af dem, der var udstødt af det gode selskab? Han synes i hvert fald ikke selv at have hørt til blandt de almindelige! Det Kongelige Bibliotek.

den ogsaa afgiver værdifulde Bidrag til Forøgelse af Sindssygehospitalernes Befolkning.”¹⁶

“Mænd og kvinder var de, anstaltens beboere. Unge og gamle også. Men Gudskelov, for selvom armoden og dens elendige følger ikke endnu er så slem her i København, som i fx London eller Paris, er det galt nok endda”, skriver Fohlmann.

De fleste af Ladegårdens beboere blev sendt derhen af Magistratens 3. afdeling, og var overfladisk betragtet en samling forskellige personer med meget uensartede problemer, så “på Ladegården lever Armoden – af økonomiske Grunde – sammen med forbrydelsen, et Makkerskab, der dog ei er så farligt, som det ved første Øjekast synes: Forskjelen mellem disse to slags Beboere er meget hyppigt overmaade ringe. - Livet har efterladt Pletter hos dem begge”.¹⁷ Fohlmann både ser og beskriver dagligdagen, som den var, inde i dette fattigdommens og elendighedens hus, der stadig rummede alskens forskellige beboere, også mennesker med sindssygdom, som egentlig hørte hjemme og burde modtage behandling på Sankt Hans Hospital. Dette fremgår af et brev, som Fohlmann modtager fra en beboer, skrevet 1853 under et Anfald af Sindsforvirring, og som i sin vildelse antog Fohlmann for Kong Frederik den Syvende. Brevet lyder: “Kongen Frederik den Syvende. Kl 4; Deres Maiestædt Undskylder min Dristige Skrivelse. Da jeg nu er kurreret; Takker jeg Dem mange Gange for Deres Maiestædts Serdeles Omhu og Gode Pleie.”¹⁸

Efter 80 år gik det ikke længere. Man var nået ind i det 20. århundrede, og både bygningernes elendige tilstand og nye holdninger til og måder at afgrænse de forskellige nødlidende krævede nye bygninger. Den 1. april 1908 blev Ladegården lukket og kort efter nedrevet. Alle medarbejdere, beboere og udstyr blev flyttet til den nybyggede arbejds- og tvangsarbejdsanstalt Sundholm på Amager, som siden har fungeret som kommunens tilbud til personer uden eget hjem hvad angår deres ophold og beskæftigelse.

Byens demografi

I midten af 1800-tallet boede der omkring 130.000 borgere klemmt inde bag Københavns volde. Der var en lille overklasse af adel og familier, der var ekstremt rige, og så en stor anonym befolkning, der levede og boede under varierende forhold. Men manglen på plads tvang mange af dem, især de fattigste, til

at bo under umenneskelige forhold i trange boliger i baggårdene og i kælderlejligheder. Et samlet skøn over antallet af tiggere og personer uden eget hjem, der drev omkring, findes ikke. Nogle var kun kortvarigt i byen og blev aldrig registreret, andre levede hele deres liv i byen og var i det store og hele kendt af myndighederne, større var byen heller ikke, og fattigfogederne gjorde deres arbejde. Nogle af de fattigste levede kun i én kort eller i flere kortvarige perioder som husvilde og tiggere. Ud fra de oplysninger, der findes spredt om de enkelte arbejdshuses beboerantal, kan man godt anslå,¹⁹ at der alt i alt var tale om, at der over årene i 1800-tallet løbende var nogle tusinde personer, der til hver tid levede som hjemløse. De kan som enkeltindivider beskrives ligesom tiggerne var blevet i 1600-tallet i et brev fra myndighederne i København til Christian IV som: "det er mand eller kvinde, ung og gammel, indfødt eller fremmed, syg, lam, krum, krøbbel, blind, dum, døv eller hvordan de og kunne være."²⁰

Synet på de elendige forandrer sig

I første halvdel af århundredet var byen kulturelt præget af romantikken og den danske guldalder, som fra midten af århundredet, da Pjalttenborg brændte ned, var ved at slutte.

Lige så længe København havde været såvel landets hovedstad, landets største by og rigets residensstad havde den tiltrukket mennesker, der på den ene eller den anden måde var anderledes. Her kunne man være heldig at skabe sig et almindeligt stabilt liv. Men man kunne også være endnu heldigere eller dygtigere og få succes, eller man kunne gå voldsomt i hundene. Her trivedes en overdådig rigdom og en frygtindgydende fattigdom side om side.

København var i første del af 1800-tallet hjemsted for de kunstnere, der skabte den danske guldalder. Midt i århundredet, da Pjalttenborg brændte, kunne man møde Søren Kierkegaard (1813-1855), H.C. Andersen (1805-1875) og N.F.S. Grundtvig (1783-1872) spadserende rundt i byen. Man kunne læse deres nyudkomne bøger, salmer og digte fx. sangen *Et jævnt og muntert, virksomt liv på jord* (1839), hvor 4. linje i første strofe lyder: "med lige værdighed i borg og hytte", og Andersens fortællingen om *Den lille pige med svovlstikkerne* (1845) om en lille, fattig pige med bart hoved og nøgne fødder, som gik på gaden i kulde og mørke. Hjem turde hun ikke gå, fordi hun ingen svovlstikker havde solgt og til sidst, lige før hun døde af kulde,



Scene fra den daglige bespisning af fattige på Almindelig Hospital i 1881. Der blev lavet mad til hospitalets beboere og til fattige, der var blevet godkendt til at hente brødhjælp, altså hjælp som ikke involverede penge. Det var en blandet skare, der dukkede op til spisetid, alle var fattige og derudover belastet af alderdom, invaliditet og sygdom. Brødhjælp var en af måderne at yde hjælp til de fattigste på. Med Grundloven af 1849 blev samfundets forpligtelse til at yde hjælp til dem, der ikke kunne klare sig selv. Det lyder således i § 89: "Den, som ikke selv kan ernære Sig eller Sine, og hvis Forsørgelse ikke paaligger nogen Anden, er berettiget til at erholde Hjælp af det Offentlige, dog mod at underkaste Sig de Forpligtelser, som Loven herom paabyder". Hjælpen dengang påbød dels brødhjælp dels pengehjælp, afhængigt blandt andet af en vurdering om den enkelte fattige ville kunne administrere sin økonomi.

Den nugældende Grundlov indeholder den stort set samme formulering om samfundets forpligtelse til at tage sig af dem, der er fattige og ikke kan klare sig selv. I Grundloven af 1953 står der i § 75. Stk. 2: "Den der ikke selv kan ernære sig eller sine, og hvis forsørgelse ikke påvirker nogen anden, er berettiget til hjælp af det offentlige, dog mod at underkaste sig de forpligtelser, som loven herom påbyder". Xylografi efter tegning af Alfred Schmidt, Illustreret Tidende 1880/1881.

strøg de tændstikker, hun havde og i flammen så sin gamle mormor, som kom ned fra himlen og hentede hende op til sig.

Nok blev der skrevet idealistisk om lighed for alle og om medfølelse med de svageste, men det blev ved de sentimentale og medfølelsende ord. Ingen samfundskritik her, men trøst i at der var en gud, og at frelsen var givet til de fattigste. Ordene blev heller ikke omsat i ny reel socialpolitik eller i nye direkte sociallove. Der skulle gå et halvt århundrede mere, før tiden var moden til det.

Søren Kierkegaard boede fra 1848 til 1850 skråt over for Pjaltensborg, ikke længere end et stenkast væk i et dengang nybygget hus i Rosenborggade nr. 7, dengang nr. 156, på første sal til en husleje på 200 rigsdaler halvårligt.²¹ Han flyttede fra sin lejlighed få dage efter branden den 1. april 1850, og det var ikke på grund af branden eller beboerne i huset overfor. Han har så vidt vides aldrig klaget sig over beboerne på Pjaltensborg, men derimod over sin husvært, en garver "Saa har Garveren hos hvem jeg boer Sommeren igjennem plaget mig med Stank."²²

Kierkegaard har måske set på branden fra sit stuevindue, men han har i hvert fald ikke kunnet undgå i det daglige at se de forhutlede mænd og kvinder, der samlede sig foran stedet om aftenen, mens de ventede på at blive lukket ind. Han har ikke kunnet undgå at blive gjort opmærksom på, hvor elendigt et liv nogle af byens indbyggere levede.

Kierkegaard var en velhavende mand, der holdt af og havde råd til at leve og bo godt. Der var en verden til forskel mellem, hvordan de fattige personer uden eget hjem boede tilfældigt og uden sikkerhed for at have et sted at sove om natten, i forhold til den bolig Kierkegaard boede i. Her i denne lejlighed overfor Pjaltensborg skrev han værkerne *Sygdommen til Døden* og *Indøvelse i Christendom*. I begge bøger skriver han om menneskets ansvar og forpligtelse som kristen og til at forholde sig til det svære og ikke bare leve ansvarsløst i det behagelige og lette. Meget passende for en genbo til elendigheden og udstødelsen. Måske var det han så lige udenfor sin hoveddør, det han lod sig inspirere af. Måske?

Hvordan boede Kierkegaard så selv? Kierkegaards lejlighed på 196 m² er velbeskrevet "Den eftertragtede lejlighed havde fem fag til Gaden, en Sal på tre Fag og et Værelse på Siden med to. Der er gipsede Loftter med Gesims, Væggene, der havde Bryst- og Pillepanel, var betrukne med Lærredstapeter, paa hvilke var klæbet oliemalet Papir. Forgylde Lister indfattede Felterne."²³

og så videre med beskrivelse af værelser til tjenestefolk og køkken i et sidehus ud mod gården. Verdener til forskel fra tiggernes overnatningssted.

Forskellen på rig og fattig var således enorm, hvad angik bolig, uddannelse og sundhed, og man boede så tæt, at ingen kunne undslå sig fra at vide, at det var sådan.

De malende kunstnere gik også i første del af århundredet udenom at skildre fattigdommens synlige og samfundsskabte elendighed. Tiggeren blev skildret af kropsligt ydre og af påklædning som andre borgere, svære at se forskel på, og formålet med at inddrage dem i kunsten var moraliserende, som Martinus Rørbye (1803-1848) gjorde det i maleriet *Arrestbygningen ved Raad- og Domhuset* fra 1831, hvorom kunsthistorikeren Kasper Monrad (1952-2018) senere har skrevet "Maleriet anviser med andre ord en række sikre veje ud i uføre: begær efter en gift kvinde, svindel, gældsstiftelse og tiggeri, og dommeren, politibetjenten og fængselsbygningen antyder den sikre straf. Bygningens dystre karakter afspejler tidens opfattelse af straf som afskrækkelsesmiddel."²⁴ Selv prospektmaleren H.G.F. Holm (1803-1861), som levede i yderste fattigdom og gik under øgenavnet "Fattig-Holm", viste ikke snavset, fattigdommen og elendigheden i sine mange tegninger af bygninger og scenarier fra København. Selv døde han på Almindelig Hospital, indlagt på en friplads af Københavns fattigvæsen.

I den sidste tredjedel af århundredet sker der et skred i tidsånden. Et nyt syn på de fattigste og på byens grimme side breder sig. Det begyndte vel i det små, som så mange folkelige bevægelser gør, og fik et rigtigt skub videre efter at kunstnere begyndte at beskrive fattigdommen. Her spillede forfatteren Georg Brandes (1842-1927) forelæsningsrække, hvor den første fandt sted den 3. november 1871 under titlen *Hovedstrømninger i det 19de Aarhundredes Litteratur*, en rolle som inspirationskilde for forfattere og billedkunstnere.

Ni år efter forelæsningerne skriver Herman Bang (1857-1912) i 1880 helt anderledes og voldsomt direkte en tekst om et fattigbesøg. Det er 11 år efter Fohlmanns pamflet, og de er to forskellige personligheder med forskellige evner som skribent, men det er næppe hele forklaringen. Fohlmann står på spring ind i det moderne, mens Herman Bang er en ny tids skribent, modernismens, der er optaget af den nøgne virkelighed, og som kræver realistiske beskrivelser af virkeligheden også omkring de forhold, som man i senromantikken stadig helst holdt skjult, overså eller pakkede væk. Det havde været æstetikens tid. En tid som virkelig havde berøringsangst overfor det





Billedet Arrestbygningen ved råd- og domhuset, med et udsnit af byens borgere og måske med flere moraliserende allegorier, er fra 1831 og malet af Martinus Rørbye (1803- 1848). Hun er svær at få øje på, tiggersken med et barn på armen, men står som nummer fire fra venstre inde under hvælvingen. Statens Museum for Kunst.

snavsede, det smertelige. Menneskelig nød og samfundets uretfærdighed var nu blevet et tema for den moderne kunst. Det skete selvfølgelig ikke bare ved en foredragsrække, den formidlede det, der langsomt var vokset frem som nye samfundsforståelser og holdninger. Forelæsningerne inspirerede kunstnere til at fortælle og råbe op om og vise en ny forståelse for samfundet, som sted for uretfærdig nød, elendighed, sult, råhed og afmagt. Den har holdt længe og medvirket til at skabe den idé, som vores velfærdssamfund bygger på.

I malerkunsten, som en pendant til Rørbyes gruppebillede, kan man nu eksempelvis se det dystre og voldsomt realistiske maleri *Fattigfolk. I dødens venteværelse* fra 1888 malet af Harald Slott-Møller (1864-1937).

Sammenhæng mellem sundhed og sociale forhold

I 1853, tre år efter Pjaltensborgs brand, blev byen ramt af en voldsom kolera-epidemi, som i løbet af få måneder slog knap 5.000 af byens borgere ihjel. Alle klasser blev ramt, men de dårligst stillede var i en særlig fareklasse. De kunne hverken isolere sig i byen eller tage på landet langt væk fra smitten. Hvad angår sygdomsårsag og til dels smitteveje var lægevidenskaben på ret bar bund i 1853. Man havde kun gætterier og formodninger at holde sig til, og almindeligvis mente man, at den agens, der bar smitten fra person til person var luftbåren. I 1855 havde den engelske læge John Snow (1813-1858) gennem et grundigt moderne medicinsk forskningsarbejde dokumenteret, at kolera skyldes forurenede drikkevand.²⁵ Hans undersøgelse viste, at nogle drikkevandsbrønde udgjorde et epicenter for smitteoverførsel, og at disse brønde oftest lå der, hvor fattigbefolkningen levede sammenklumpet i overbefolkede bydele, hvor hygiejnen var ekstremt dårlig, hvor afføringsrester og døde dyr flød rundt i kanalerne. Der var drikkevandet stærkt forurenede og førte til, at sygdomme især ramte, og tog livet af folk, som i forvejen var underernærede og havde meget lav modstandskraft.

Myndighederne havde i de første år af 1850'erne været sendrægtige med at beslutte sig for at gennemføre forelagte planer om at etablere et nyt vand- og kloaksystem. Men med dels den nye viden om årsagssammenhæng i smitte og med de mange klager fra borgerne om lugtgener besluttede Københavns Kommune i februar 1855 at underskrive kontrakt med et engelsk firma om at udføre arbejdet med anlæggelse af et system til gasforsyning og adskillelse af affaldsvand i kloaker og drikkevand i vandrør.²⁶

Der var i øvrigt mange andre smitsomme sygdomme, der florerede, og som sammen med fejlernæring tog livet af mange småbørn, mens et voldsomt alkoholoverforbrug og kønssygdomme var med til at tage livet af mange voksne, især fattige og med en stor social ulighed i dødelighed til følge.

Lægeforeningen skaffede i 1854 midler til at finansiere et byggeri på Østerbro, hvor de fattigste arbejderfamilier, dem man kategoriserede som værdigt trængende kunne få en bolig til en husleje, som var til at betale. Det samme var tilfældet for den nye tids store moderne hospital, Kommunehospitalet i Øster Farimagsgade, som blev taget i brug i 1863.

Nye initiativer forandrede ikke meget for de allermest forarmede. De var ikke velkomne de fleste steder. Tredive år efter at Pjaltensborg var brændt ned,



I slutningen af århundredet var romantikkens idylliserede fremstilling af virkeligheden i den malede og skrevne kunst afløst af realismen. Man turde som Harald Slott-Møller (1864 – 1937) vise den rå virkelighed som her i billedet Fattigfolk. I dødens venteværelse (1888). Tiden var til forandringer af de sociale og sundhedsmæssige forhold, der spillede en rolle for de fattige, først og fremmest de værdig trængende dernæst de, der ikke blev fundet så værdige, som fx dem, der ikke kunne holde fast i et arbejde, de fordrukne, de prostituerede, de småkriminelle, de omflakkende og så videre. Statens Museum for Kunst.

kan man følge forfatteren Herman Bang (1857-1912), der også var en af tidens fremmeste journalister, der i december 1880 besøgte nogle fattigboliger i en af byens fattigdomsøer, lige op og ned af den mondæne Østergade. Herman Bang tager os med på et fattigbesøg og skriver om det sådan: “Bag ved laa stuen. Stil op fire Vægge, hvis Nøgenhed er kold og skiden, læg i Fantasien et Gulv saa snavset som Bordet i det bare Kjøkken. Fyld dette Rum, hvis Loft er revnet. Saa det regner ned med “Fattiglugtens” stinkende fugtighed Det var Luften, der jog mig tilbage. Man smagte denne Væmmelighed. Det var en stank af Syges

Uddunstninger, af fordærvet Føde, af Snavs; man måtte være født i denne Luft for at kunne aande den Vi drev ned ad et Par Smågader, bøidede ud på Østergade, det var Spadsertid”²⁷

I 1860'erne dukkede de første private, foreningsbaserede sygekasser op. I 1893 kom den første lov om sygekasser og med den offentlige støtte til kasserne. Det var igen en hjælp for arbejderklassen, men de fattigste blev holdt udenfor dette fællesskab. De kunne ikke føle sig velkomne, og de havde i øvrigt nok at gøre med at holde sulten fra døren.

Byens fattiginstitutioner: Socialpolitiske tiltag i modernismens tid

I sidste halvdel af 1800-tallet gik København altså fra at være romantikkens, altovervejende nationalkonservatismens by til at være en by i rivende udvikling både hvad angik teknologi, sundhed, vareomsætning, befolkningstal og præget af en liberalisme, som til tider kynisk udnyttede de fattige arbejdere, men som også førte til forbedring af levevilkårene for både de fattige og de fattigste, om end elendigheden i leveforhold stadig bestod. Indbyggertallet eksploderede fra omkring 130.000 til 400.000 over perioden. Pladsen til disse mange nye københavnere blev skabt ved, at byggerestriktionerne på grund af demarkationslinjen uden for Søerne blev ophævet i 1852, og voldene blev sløjfet efter 1870. Driftige byggematadorer satte gang i et voldsomt og tæt boligbyggeri baseret på hurtig profit. Det blev til bydelene Vesterbro og Nørrebro, som blev fabriksarbejdernes og de fattiges kvarterer, oversået med usunde, tætte bebyggelser med baggårde bag baggårde og fugtige kælderlejligheder.

Den 4. marts 1857 underskrev Frederik VII *Lov om bestyrelsen af Københavns kommunale Anliggender* og hermed overførtes alle de sager, som hidtil havde været administreret af den Kongelige Direktion for Fattigvæsenet under Københavns Kommune, og direktionen blev ophævet. Fattigforsorgen i København blev derefter varetaget af Magistratens 3. afdeling med *fattigborgmesteren* i spidsen.²⁸ Dermed overgik fattigvæsenet i København fra at være en statsopgave til, på linje med hvad der var gældende i det øvrige land, at være en kommunal opgave.

Det betød også en opsplитning af den blanding af fattigvæsenets og sund-

hedsvæsenets opgaver, som tidligere havde gjort sig gældende. Sundhedsvæsenet blev lagt under Magistratens 2. afdeling.

Institutionerne, som tidligere havde huset dem, der ikke kunne betale for sig selv og som var en sammenblanding af syge og raske, var på vej til at blive specialiserede. En stor del af de egentlige syge og behandlingskrævende blev i 1863 flyttet til det nyåbnede Kommunehospital, men nogle blev tilbage uden endnu at være fundet værdige til ophold uden for fattigvæsenet. Det var de syge lemmer fra fattiginstitutionernes andre afdelinger, og det var de syfilitiske. Men opsplitningen fortsatte. I 1886 flyttedes de syfilitiske til det nye Vestre Hospital, og sammen med dem flyttede den læge, der også havde forestået behandlingen af denne gruppe på Almindelig Hospital, Rudolf Bergh (1824-1909), hvis navn hospitalet siden 1910 har båret.

I løbet af sidste halvdel af det 19. århundrede foregik der altså stadige ændringer i de enkelte institutioners opgaver i retning mod en større specialisering, som blev gjort mulig gennem nye syn på fattigdommens væsen og sundhedsvæsenets øgede forståelse af sygdommenes årsager og teknologiske viden og kunnen.

I slutningen af århundredet blev Almindelig Hospital næsten udelukkende en institution, som udførte plejeopgaver for fattige gamle, der ikke kunne klare sig selv. I 1895 blev bygningerne, der nu var svært nedslidte og umoderne, revet ned. Umiddelbart forinden var beboerne blevet flyttet til den nybyggede institution De Gamles By i Nørre Allé.

Ladegårdens nedslidte bygninger blev således tilbage, indtil de i 1908 blev erstattet med arbejdsanstalten Sundholm som det offentlige fattigvæsens institution for dem, der var udenfor hjælpens rækkevidde.

I løbet af sidste del af 1800-tallet blev en række af fattigvæsenets institutioner udskilt, dels i form af de egentlige behandlingsinstitutioner, som hospitalerne for behandling af de somatiske og psykiatriske sygdomme, dels som plejeinstitutioner for gamle, medens de fattigste og mest elendige blev tilbage i fattigvæsenets system og institutioner. Den overordnede offentlige model, for det vi kender i dag, var skabt.

Ikke bare det nedbrændte Pjaltensborg forsvandt for evigt, men også de andre private logihuse ophørte med at fungere i de sidste årtier af 1800-tallet. Den funktion, de havde haft med simpel overnatning fra aften til morgen uden anden ydelse, var der stadig behov for som supplement til de offentlige drevne institutioner og hjælpeforanstaltninger. Pjaltensborgene blev erstattet



Fotografiet er fra 1890 og viser fem mænd i gården på Almindelig Hospital, hvor de bor fordi de ikke har mulighed for at klare sig uden for en institution på grund af alder, invaliditet og sygdom. Året efter blev Almindelig Hospital revet ned og disse fem mænd blev derfor flyttet til den nybyggede plejelinstitution på Nørre Alle, der overtog navnet Almindelig Hospital. Det havde oprindeligt været planen at opføre en Arbejdsanstalt for Mandfolk, der kunne afløse Ladegården, som, ligesom Almindelig Hospital i Amaliegade, var alvorligt nedslidt. Planen om en ny arbejdsanstalt blev dog udskudt og måtte vente 18 år, til Arbejdsanstalten Sundholm på Amager stod færdig i 1908, hvor så også Ladegården kunne rives ned. 1901 blev der i Guldbergsgade opført et alderdomshjem, Salem. Disse to institutioner blev fra 1918 sammenlagt under fællesnavnet De Gamles By. Københavns Museum.



med herberger, som blev oprettet af velgørende kirkelige organisationer, der udover at give overnatningsmulighed også udførte opsøgende arbejde blandt de fattigste. De første i København var Frelsens Hær²⁹ og Missionen blandt Hjemløse,³⁰ begge fra 1893. Et par årtier senere kom Kirkens Korshær³¹ i 1912. Alle disse tre var filantropiske organisationer, der byggede deres arbejde på kristne værdier, og stadig er aktive med indsatser for socialt udsatte, herunder hjemløse.

Udover disse allerede fra start store organisationer blev der også i kirkeligt sammenhæng oprettet mindre og lokale hjælpeforanstaltninger. F. eks. stiftede de to præster ved Vor Frelsers Kirke på Christianshavn, Johan Holck og Vilhelm Munck, en forening ud fra ønsket om "at danne et Selskab til frivillig Fattigpleje indenfor Christianshavns Grændser."³²

Byen har stadig sine logihuse.

Der er stadig behov for indsatser for de fattige og socialt udsatte, der ikke har eget hjem. De hjemløse. På Sundholm var der, da institutionen blev taget i brug i 1908 plads til 1022 personer, hvoraf langt de fleste havde ophold i forsørgelsesafdelingen og færre i tvangsarbejdsanstalten. I de forløbne godt 100 år har Sundholms brugersammensætning og funktioner ændret sig efter tidens sociale problemer, og de krav for indsats, vi tænker er de bedste for socialt udsatte mennesker. I dag rummer Sundholm en række institutioner under Københavns Kommune i form af bl.a. beskæftigelsestilbud og botilbud for personer med psykisk sygdom, hjemløshed og misbrug. Sundholm har stadig et herberg for hjemløse med omkring 60 pladser, hvor den hjemløse borger kan købe sig til en seng for en enkelt nat.³³ Derudover overnatter nogle personer på gaden og flere hundrede på private herberger eller hos venner og bekendte. Sådan er livet, stadig kunne jeg fristes til at skrive, for de omkring 15.000 borgere, der er dårligst stillede, heriblandt de 1.370 personer, der på et givet tidspunkt lever som hjemløse og enten overnatter på herberger eller bor på gaden.³⁴

1. Jeg har valgt at bruge betegnelsen 'de elendige', som jeg mener dækker den gruppe borgere i København bedre end det mere upræcise 'tiggere', som var tidens almene betegnelse. Der er i tidens løb, både før 1800-tallet, i løbet af 1800-tallet og de efterfølgende godt 100 år brugt mange forskellige betegnelser for gruppen, og dem benytter jeg mig også af nogenlunde tids- og situationssvarende. I dag beskriver man disse borgere som social udsatte.
2. Det Kongelige Bibliotek, avissamlingen.
3. I Axel Linvald: *Historiske meddelelser om København*, Anden række, 1. Bind 1923-24: Carl C. Christensen: Logihuset 'Pjaltensborg' og Lieutenanten. 127.
4. Th. Overskou: *Af mit liv og min tid*, Bind 1. Udgivet af Robert Neiiendam 1961. 119-120.
5. J.C. Magnus: *Nogle billeder af Kiøbenhavn under Choleraepidemien*, 1853, 16.
6. Peter Wessel Hansen: *Tiggeri forbudt*, 1708, 6.
7. Barbara Zalewski: *Det hårde kors af vanvitighed*, i *Historiske meddelelser om København*. Selskabet for Københavns Historie, 1984, 21-60.
8. Sigurd Jensen og Claus M. Smidt: *Rammerne sprænges. Københavns historie*, bind 4: 1830-1900. 1982, 141.
9. Samme, 140.
10. Harald Jørgensen: *Fra Lemmestiftelse til moderne plejehjem*, 1969, 26-27.
11. Samme, 40-41.
12. Preben Brandt: *Fattigsteder*, 2021, 85-88.
13. Frederik Stuckenberg: *Kjøbenhavns Ladegaard – en Fattiganstalt*. 1867, unummerede sider, midt på første side i forordet, kb.dk.
14. Bag pseudonymet Guillaume gemmer sig August Wilhelm Fohlmann (1812-1870). I *Personalhistorisk Tidsskrift* 1998:1 angives Fohlmann som cand.phil. og senere i Kraks Vejviser fra 1868 som dimitteret underlæge. Fohlmann var i en ikke kendt periode underlæge på Ladegården og kendte derfor Ladegården indefra. Bogen er genudgivet i 2001: A.W.Fohlmann: *Arbejdsanstalten Ladegården og de udstødte i det nittende århundredes København*, i en let forkortet udgave med tilføjelse af retsskrivning.
15. Guillaume: *De skibbrudne – eller Arbejderkolonien ved Kjøbenhavn: Ladegaarden og dens befolkning*, 1869, 3.
16. Samme, 4.
17. Samme, 22.
18. Samme, 48.
19. Mit bud på antallet af beboere på Københavns fattiginstitutioner bygger på, at jeg i midten af 1980'erne gennemgik, så systematisk som det kunne lade sig gøre, indskrivningsprotokollerne på disse institutioner, for at få et indtryk af, hvordan beboersammensætningen ændrede sig over tid. Jeg registrerede antal, køn, alder og tidligere profession. Det var ikke beregnet til eller kvalificeret til en samlet publikation.
20. Helge Gamrath: *Residens- og hovedstad. Københavns Historie*, Bind 2, 1980. 252.
21. Peter Tudvad: *Kierkegaards København*, 2004, 46-47.
22. Søren Kierkegaards papirer Tiende Bind, Tredie Afdeling, 116: I Hans Edward Nørregård-Nielsen: *Kongens København*, 1985, 105.
23. Christian Elling og Kai Friis Møller: *Byens Hjerte og Digterens*, 1947, 34.
24. Kasper Monrad: *Dansk guldalder: Lyset, landskabet og hverdagslivet*, 2012, 164.
25. John Snow: *On the Mode of Communication of Cholera*, 1855, 2nd ed.
26. Karin Lützen: *Byen tæmmes*, 1998, 96.
27. Herman Bang: *Nogle Fattigbesøg før Jul, Nationaltidende*, søndag d. 19. december 1880.
28. Harald Jørgensen: *Fra lemmestiftelse til moderne plejehjem*, 1969, 55.
29. Frelsens Hær i Danmark blev stiftet i 1893 og beskriver på sin hjemmeside, at organisationen var en del af den engelske Salvation Army, oprettet 1865, og formulerede

som sin engelske moderorganisation sin opgave som soup, soap, salvation. Man mente, at det ikke gav mening at prædike for folk med tomme maver. Synspunktet lever stadig, fremgår det af organisationens hjemmeside: "Det, der bedst udtrykker Frelsens Hærs sjæl i dag. Det er overbevisningen om, at hverken det evangeliske eller det sociale arbejde kan stå alene. Det er Bibelens budskab om næstekærlighed udført i praksis".

30. Mission blandt hjemløse skriver på sin hjemmeside, at den i den første tid bar navnet "Faldne mænds Redning", og har sine rødder i Indre Mission. Missionen blev stiftet den 25. oktober 1893, da skolebestyrer Napoleon Bang inviterede til det første af en række møder for hjemløse Mænd i missionshuset Bethesda, som lå, og stadig ligger, i Rømersgade 17.
31. Kirkens Korshær blev stiftet i 1912. Formålet var dengang som nu at hjælpe men-

nesker i nød uanset deres baggrund og tro. I den første tid arbejdede Kirkens Korshær primært med at forkynde det evangeliske budskab på beværtninger og gader i København. Men de første kors-hærsfolk indså hurtigt, at forkyndelsen og Guds ord ikke kunne stå alene. I mødet med mennesker, som levede i dyb fattigdom, måtte man gøre andet og mere end at forkynde.

32. Bestyrelsen for foreningen: *Meddelelser om Christianshavns Understøttelsesforening* 1866.
33. Udsatte voksne og familier. Herbergscentret Sundholm og natcafé. Informationsside på Københavns Kommunes hjemmeside til borgerne.
34. *Hjemløshed i Danmark. National kortlægning 2022*. VIVE, Det Nationale Forsknings- og Analysecenter for Velfærd, 2022.

Nyt fra Arkæologien I

Om Københavns ældre gader og stræder

■ Af Morten Steineke

I forbindelse med overvågningsarbejde i Københavns indre by samt en større udgravning ved Ny Østergade, har Københavns Museum haft mulighed at undersøge nogle af byens ældste gader og stræder. Disse undersøgelser danner grundlaget for denne artikel. Udover at beskrive en række arkæologiske iagttagelser og hvordan de forskellige gadeforløb har ændret sig over tid, diskuteres købstadens gadenet også ud fra ansvarsforhold og et bytopografisk perspektiv.

Gader og stræder i de skriftlige kilder

Københavns bybillede har ændret sig markant fra den struktur, købstaden fik i løbet af 1200-tallet, til det gademønster man ser i dag med relativt retvinklede gader. Byen blev på ingen måde anlagt ad én omgang eller efter en helhedsplan, men fandt sin form over flere etaper og i takt med, at forskellige byfunktioner og aktiviteter udviklede sig.

Nutidens vejstrækning Vestergade-Vimmelskaftet-Amagertorv samt den østlige strækning af Østergade, der løber parallelt med kysten, er formentlig de ældste gader i middelalderens København, hvis man både skeler til skriftlige kilder og de seneste års arkæologiske undersøgelser.¹ Fra denne hovedgade eller algade har mindre gader og stræder løbet mere eller mindre vinkelret både ned til stranden og Ladbroyen (en daværende skibsbro) og nordover i retning af Nørreport.²

Vestergade er den ældste, kendte gade og var gennem middelalderen færdselsåren ind til byen for tilrejsende fra det vestlige opland, fra Køge og Roskilde. I Roskildebispens Jordebog fra 1377 omtales Vestergade som *Gaden*



Gader på kryds og tværs. Rekonstrueret kort over det høj- og senmiddelalderlige København med et udvalg af bygninger, anlæg og formodede gader. Områderne for de gader og stræder, der er nævnt i artiklen, er markeret med blå. Efter Hanne Fabricius: Københavns forunderlige historie. Liv, lyst og lort fra oldtiden til nutiden. 2021, 106-107.

ved Vesterport.³ Det nuværende navn er kendt fra 1438 som *Vestrægade*.⁴ Det stykke, der ligger nærmest Gammeltorv, gik under navnet *Smethiæ-gadhe* i 1373, *Platea fabrorum* i 1374, *Platea iuxta portam occidentalem* i 1377, *Wæstregade* i 1457 og i 1480 for *Platea occidentalis*. Derefter er det mest almindelige navn for gadeløbet *Westrægade*.⁵ Selv om Vesterport blev flyttet sydpå i 1668 – så Vestergade nu havde sit udløb ved Schacks Bastion – var det stadig Vestergade, der var byens indfaldsvej fra vest. Her var der en række købmandsgårde, gæstgiverier og værtshuse.

Kattesundet udgør i dag gadestrækningen fra Hestemøllestræde til Vestergade, men i jordebogen fra 1496 angiver navnet hele kvarteret, der lå syd for Vestergade mellem Sankt Clemens Kirke og Gammeltorv ned til den



I dag har Vestergade stadig sit ældre middelalderlige forløb. Gaden set mod Gammeltorv fra krydset ved Kattesundet og Larsbjørnsstræde i 1909. Kbhbilleder.dk.

formodede, tidlige havn ved Farvergade og Kompagnistræde.⁶ Selve gaden er kendt fra 1408 som *Platea communis apud cordigeros* (rebslagernes algade) og senere muligvis under navnet *Reebinderbother* (1440), *Pugestredet* i perioden 1468-1482 og fra 1496 som *Cattesund*, selvom der naturligvis er stor usikkerhed omkring navneændringerne og om der er tale om et og samme gadestrog.⁷

Store Sankt Clemensstræde udgjorde formentlig et mindre stræde, der sammen med Lille Sankt Clemensstræde var en del af det gadeforløb, der i sin tid strakte sig fra Gammeltorv til Sankt Clemens Kirke.⁸ Lille Sankt Clemensstræde lå lidt nord for nutidens Frederiksberggade mellem Mikkil Bryggers Gade og Rådhuspladsen. Kun den østlige del af gaden kan dateres til middelalderen, idet denne østlige del dannede den nordlige passage til Sankt



Clemens kirkegård.⁹ De vestlige dele antages at være blevet etableret, efter at kirken og kirkegården gik ud af brug omkring 1550.¹⁰ Det er endnu uklart, hvorfor Helligkorsstræde lå lidt syd herfor, og ikke som en direkte forlængelse af Store Sankt Clemensstræde i vest. Her slog gaden et tilsyneladende umotiveret sving og fortsatte derefter mod kirkegården.

Gadeløbene i den indre del af byen

På trods af at undersøgelser i Vestergade og Kattesundet i 2018 ikke gav nogen direkte ny viden om byens ældre gader og tilhørende opbygning, er der i forbindelse med tidligere anlægsarbejde gjort en række interessante observationer i området.¹¹

Nogle af de ældste gader, som er arkæologisk påvist i form af forskellige belægninger, er Store Sankt Clemensstræde (stenbelægning), Kattesundet (stenbelægning), Mikkel Bryggers Gade (jordvej), Lavendelstræde (jordvej), Vombadstuestræde (jordvej) og Vestergade (jordvej). De ældste dele af Vestergade, Vombadstuestræde og Mikkel Bryggers Gade skal have ligget lige over den naturlige muld i eller på et såkaldt "teglfrit kulturlag", der foreløbigt kan dateres til tidlig- og/eller højmiddelalder.¹²

De ældste dele af Vestergade har bestået af en enklere gade uden stenbelægning, men en mulig gadebelægning af småsten synes at have eksisteret i forbindelse med "Clemensstaden", efter voldgraven omkring denne blev fyldt op engang i sidste halvdel af 1100-tallet.¹³ I forbindelse med sløjfningen blev gaden udvidet hen over en del af voldgravens tidligere areal, og bæreevnen af den bløde jord blev derefter forstærket med 25 cm tykke bundter af risknopper, som igen blev dækket af et lag strandsten og teglfragmenter.

I forbindelse med en mindre gravning i krydset mellem Vestergade og Larsbjørnsstræde er der dokumenteret et lag af tynde kviste i kote +5,02-5,27 og en stenbelægning i kote +5,43.¹⁴ Samme stenbelægning er også påvist i Vestergade fra Gammeltorv til Larsbjørnsstræde, men herfra og videre mod vest mod Rådhuspladsen mangler der en tilsvarende forstærkning af gaden. I Larsbjørnsstræde er der også fundet et stenlag mellem Vestergade og Studiestræde, uden at højdeforholdene her er angivet i dokumentationsmaterialet.¹⁵

Ved en arkæologisk undersøgelse i forbindelse med et anlægsarbejde i Vestergade i 2018 kunne kun en lille del af det tidligere gadeforløb dokumenteres



Dele af Store Sankt Clemensstræde som den fremstod ved den arkæologiske undersøgelse i 2020 i kælderen til Fredriksberggade 2. Foto: Københavns Museum.

i form af to lag småsten med enkelte indslag af jernslagge ca. 1,5 m under det nuværende gadeniveau (topkote = +6,3).¹⁶ Dette forløb må anses for at være en senere version af gaden, eftersom den ældste Vestergade ifølge amatør-arkæologen Ramsing bestod af jord med dyrekogler og affald, uden småsten, hvilket blev registreret ca. 0,62 m over den naturlige undergrund og lige over det såkaldte teglfrie kulturlag. Indslaget af slagge som gadebelægning kan ses i forbindelse med de aktiviteter, der ifølge skriftlige kilder skal have fundet sted i denne del af byen. Samme produktionsaffald er også blevet brugt som gade-

belægning i en ældre vej uden for Vesterport. Dette vejforløb kan dateres fra slutningen af 1000-tallet til begyndelsen af 1100-tallet.¹⁷

På matriklerne for Vestergade nr. 9 og nr. 13 (matr. 43, 45 og en del af 44, Vester Kvarter) registrerede Ramsing i begyndelsen af 1900-tallet rester af flere faser af en del af Vombadstuestræde, hvor den yngste gadebelægning lå ca. 0,94 m under gadeniveau og den ældste ca. 0,10 m over naturlig muld (absolut kote ukendt). Omtrent parallelt med Vestergade på sydgrænsen af matrikel nr. 45 blev der registreret en 3,8 m bred gade, hvor det antages, at Vombadstuestræde engang har ligget. Dette gadeforløb bestod af hårdtpakket, lagdelt muld.¹⁸ Ved den arkæologiske undersøgelse i 2018 blev der ikke registreret spor af den yngste fase af Vombadstuestræde som angivelig skulle ligge i kote +5,15. Ved samme lejlighed blev der heller ikke fundet rester af Store Sankt Clemensstræde, der ifølge Ramsing skal have været 20 fod (en fod à ca. 30 cm) bred og bestået af grus og småsten med indslag af dyreknoget, teglfragmenter m.m. Store Sankt Clemensstræde løb ifølge Ramsing parallelt og lige nord for Frederiksberggade i kote +5,17.¹⁹ Hvad der tolkedes som samme gade blev påvist i 2020 ved undersøgelser i kælderen i Frederiksberggade nr. 2 og her lå den i kote +3,6.²⁰

I Kattesundet, lige syd for Frederiksberggade, registrerede Ramsing et 0,3-0,5 fod tykt lag af strandsten med ”murbrokker” samt spor af et gadeforløb af yngre dato. I forbindelse med en mindre udgravning i Kattesundet ved Laven-delstrædes nordlige hjørne fremkom en gadebelægning af strandsten af samme tykkelse og ukendt alder, der var blevet lagt over naturlig muld i kote +4,52.²¹

Voldgaden ved Østervold

I forbindelse med byens højmiddelalderlige befæstning har der eksisteret en voldgade. Denne løb langs indersiden af volden for at lette adgangen til alle forsvarsværkets dele. Voldgaden er tidligere blevet observeret langs fæstningsværkerne både på Rådhuspladsen, i Nørre Voldgade, under den tidligere Købmandsskole (hjørnet mellem Fiolstræde og Nørre Voldgade), langs Gothersgade, på Kongens Nytorv mellem Østergade og Vingårdstræde og senest ved Ny Østergade.²²

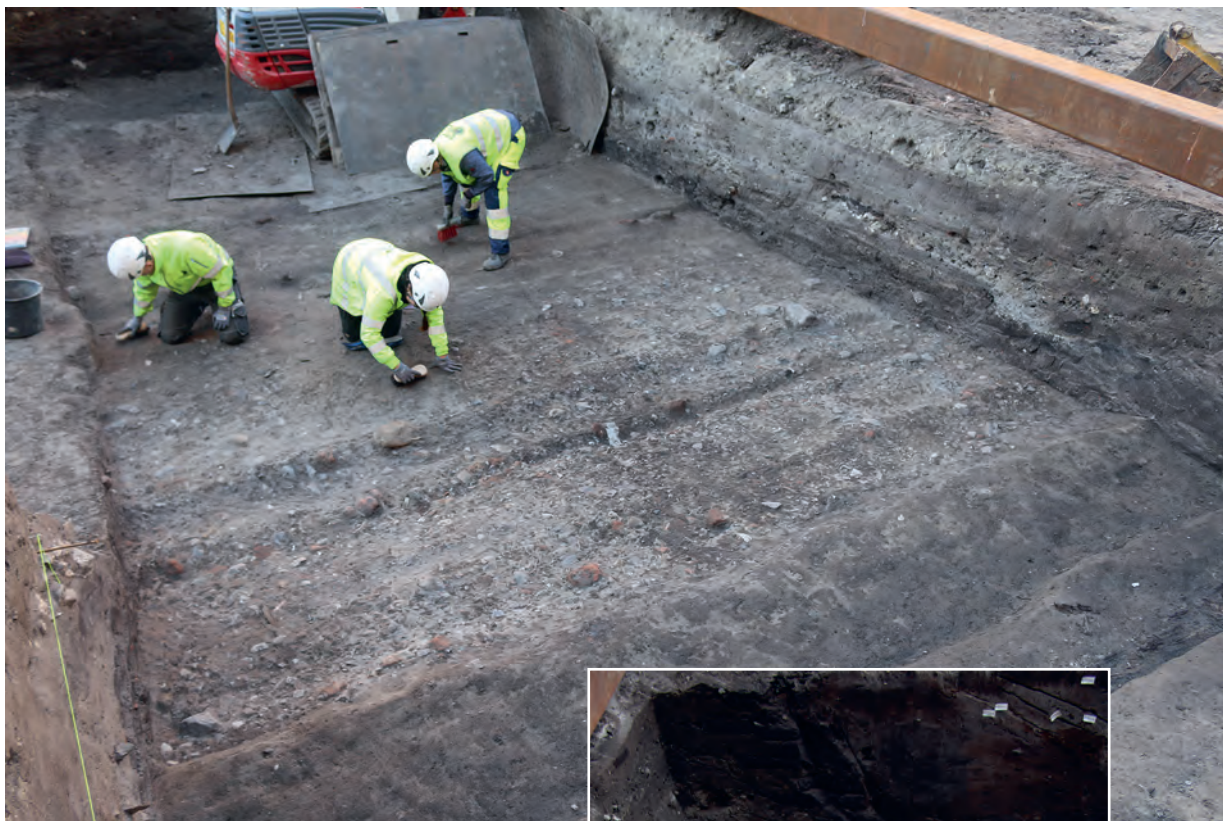
Den ældste fase af voldgaden i København ligger almindeligvis direkte på et naturligt underlag i form af moræner eller muld uden noget underliggende

bærelag af ler.²³ Karakteristisk for de efterfølgende voldgadeforløb fra senmiddelalderen er, at disse har haft en egentlig gadebelægning, som har bestået af et lag hårdt pakket ler, som siden er blevet dækket og forstærket med et lag af strandsten eller småsten.

I forbindelse med opførelsen af en ny, stor bygning på hjørnet af Ny Østergade og Store Regnegade fik Københavns Museum i 2019 lejlighed til at undersøge mindst fire bygge- og vedligeholdelsesfaser af voldgaden på dette sted fra begyndelsen af 1200-tallet og frem til starten af 1600-tallet.²⁴ Voldgadeforløbene bestod her af sammenpresset til løst grus og småsten bundet sammen af leret sand, iblandet husholdningsaffald. De underliggende bærelag bestod af et lignende materiale men uden elementer af småsten eller affald. I gadeforløbene sås flere hjulspor i form af parallelle aftryk med en afstand mellem hjulakslerne på ca. 1 m.

Voldgaden, som den tog sig ud ved Ny Østergade, stemte godt overens med tidligere observationer af gaden langs befæstningen andre steder i byen. På hjørnet af Fiolstræde og Nørre Voldgade bestod voldgaden således af en 12 fod (ca. 3,7 m) bred stenlagt gade, som lå over datidens terræn.²⁵ I Åbenrå nr. 16 fremstod voldgaden som en brolægning af småsten over et kompakt, mørkere lag af muldjord.²⁶ Ved Lønporten var stenbelægningen på den ældste voldgade presset ned i den underliggende muld, mens voldgaden i Møntergade ifølge Ramsings illustrationer synes at have ligget oven på dele af voldfoden. At dømme efter Ramsings notater skal voldgaden på hjørnet af Gothersgade og Christian IX's Gade også have ligget på og langs foden af højmiddelaldervolden og over mulden som et 0,4 fod tykt og 10 fod bredt, meget hårdt sammenpresset lag, der bestod af "nøddestore til håndstore strandsten". Ca. 40 cm højere oppe i den tegnede profil, over denne *strandstensvej*, var der spor af en lignende, 10 cm tyk voldgade, som bestod af grus og røde teglfragmenter. 0,45 m over denne belægning dukkede endnu et gadeforløb op. Dette bestod i høj grad af røde "murbrokker", som så ud til at stamme fra en nedbrydning – et nedbrydningslag – som Ramsing også observerede på den østlige side af volden mod voldgraven. På baggrund af Ramsings konklusioner synes koten af den øvre voldgade at svare til terrænniveauet for Sankt Claras Kloster (nonnekloster tilhørende Clarisserordenen) og Poul Fechtels Hospital ("De hamborgerske Sjøleboder"), da disse blev etableret i henholdsvis begyndelsen og midten af 1500-tallet. Ramsing foreslår også, at den yngste fase af gaden må have været i brug, da Christian III i 1539 lod anlægge en ny befæstning





Voldgaden med hjulspor ved Ny Østergade set øverst fra øst og nederst fra nordvest. Foto: Københavns Museum.

og en ny runddel (Sankt Claras Runddel).²⁷ I så fald kan murbrokkerne have været kasserede mursten fra bymuren.

Den tidligere voldgade ved Østerport på Kongens Nytorv blev delvist dokumenteret ved Københavns Museums (dengang Københavns Bymuseums) metroundersøgelser i 1996-1998 og bestod af et kompakt lag småsten med flere hjulspor. Gaden var blevet dækket af en senere vold-



sekvens af ukendt dato. Dyrekno­gler (ukendt art) fra gade­forløbet blev C14-dateret til 835±45 BP eller 1047-1275 e.Kr. (Kal. 2 sigma).²⁸ Dele af samme voldgade blev også undersøgt i forbindelse med udbygningen af Cityringen i årene 2010-2016, hvor der blev afdækket både gadebelægning og et underliggende bærelag. Som set ved de tidligere undersøgelser bestod voldgaden overflade af småsten, der var bundet sammen af sandet ler med elementer af røde teglfragmenter, mørtel og dyrekno­gler. Dateringen blev sat til senmiddelalderen og de fremkomne vejlag udgør dermed en senere fase af voldgaden. Også her blev der registreret flere potentielle hjulspor.²⁹

Afløbsrender og gadegrøfter

For at aflede overfladevand var det førhen nødvendigt med en afløbsrende eller en lille grøft langs den ene eller begge sider af byens gader, og sådanne render fremkom også ved undersøgelsen af voldgaden ved Ny Østergade. Lignende afløbsrender er blevet registreret i forbindelse med andre middelaldergader i København. Ved Nørregade nr. 21-25 havde det ældre gade­forløb således en 60 cm dyb og ca. 1,5 m bred grøft på vestsiden. Strandsten fra gaden syntes at være skredet ned i grøften og lå over det gytjelag, der registreredes i bunden af grøften, i omtrent hele grøftens bredde.³⁰ En lignende, langsgående gadegrøft blev observeret ved undersøgelser uden for Studiestræde nr. 14.³¹ Ved granskning af ældre fotografier fra udgravningerne ved Kongens Nytorv i 2012, er det tydeligt at der også her må have været en grøft på indersiden af voldgaden. Selv om dateringen er noget usikker, er ligheden med grøft 4 (dateret til ca. 1350) ved Ny Østergade slående (illustration s. 237).

Konstruktion og opbygning

Nutidens gader og veje er bygget op af flere lag af forskellige materialer. Det er i virkeligheden de underliggende lag, der er bærende og dermed de vigtigste for gadens stabilitet og holdbarhed. Når man i dag lægger en helt ny gadeoverflade, ændrer man sjældent på gadens overfladekote. Ved udskiftning af nutidige gadebelægninger fjernes gadens overflade først, og dernæst udskiftes det underliggende bærelag (vejkassen), hvorefter selve vejbelægningen reetableres

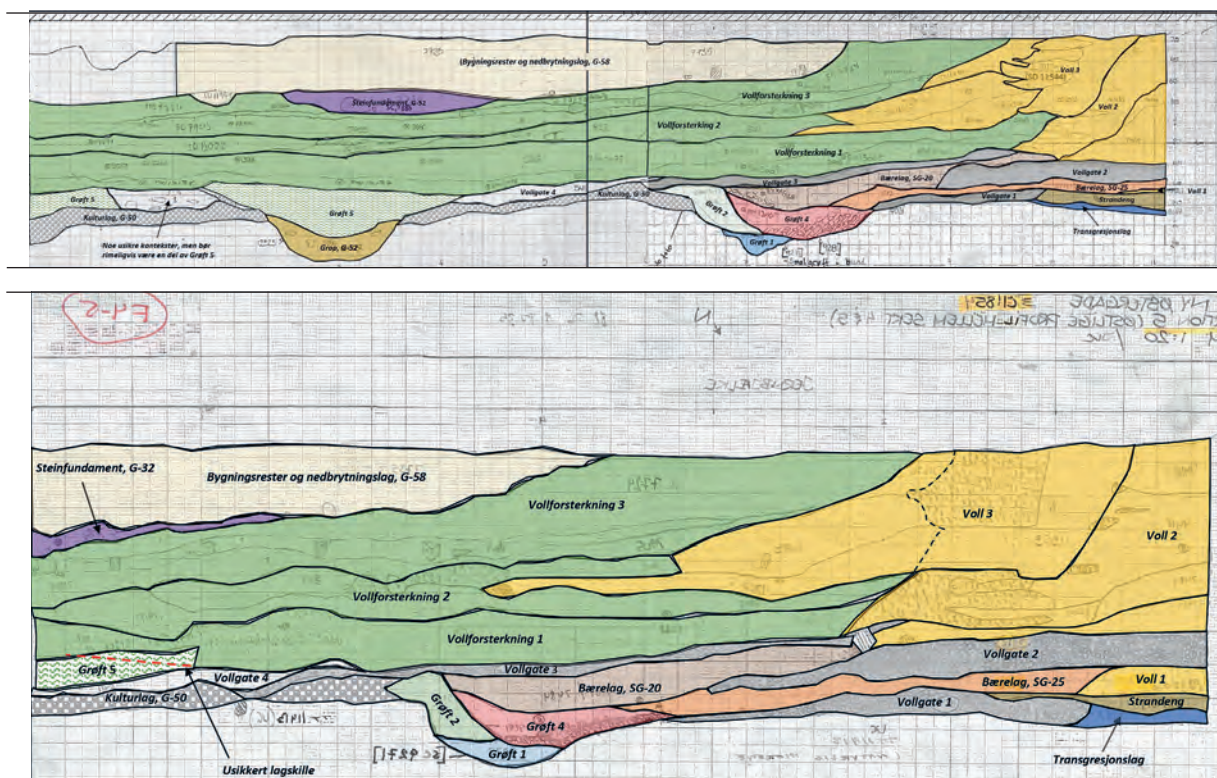




Forskellige faser af gadegrøften ved Ny Østergade set fra sydøst. Grøft 1 ses under et tilspidset bolværk af yngre dato og senere vedligeholdelsesfaser af samme grøft ses i form af den stenfyldte Grøft 4 (th.) og Grøft 2 uden sten (tv.). Foto: Københavns Museum.

i samme højde som hidtil. I middelalderen forholdt det sig anderledes. På grund af den vertikale vækst i byerne med akkumulerede kulturlag var det nødvendigt at hæve gadeniveauerne i takt med at resten af byen så at sige voksede opad.

Den måde, hvorpå Københavns gader er anlagt, har ændret sig markant gennem historien. Overfladebelægningen har været genstand for tekniske ændringer, og her kommer adgang til byggematerialer og vor tids æstetik i spil i forhold til eksempelvis valget mellem brolægning med brosten eller med asfalt. I middelalderens København blev der brugt det materiale, der var tilgængeligt – i form af småsten, kviste, teglfragmenter og husholdnings- og produktionsaffald (dyreknoget, mørtel, slagge m.v.). Det var imidlertid ikke udelukkende materialetilgang, der var årsag til variation i gadebelægningerne. Vedligeholdelsesarbejder blev udført ad forskellige omgange og af forskellige personer



En konstant ophobning af jord og sten. Østervold med vold, yngre og ældre voldgader, samt afløbsrende. Hentet fra Steineke 2022, bilag 4.

og/eller institutioner, afhængigt af hvem der var ansvarlig for vedligeholdelsen af gaderne på det aktuelle tidspunkt.

Arkæologiske undersøgelser har endvidere vist, at der over tid ofte er sket ændringer i, hvordan gaderne er blevet opbygget – fra tætpakkede småsten, slagger, dyrenogler og kviste alternativt planker/tømmerstokke i de ældre niveauer til brostensbelægning i de yngre. Langvarig brug og behovet for løbende vedligeholdelse synliggøres ved, at der eksempelvis i Malmø er registreret op til seks forskellige gadeniveauer på ét og samme sted.³² I Trondheim er der afdækket op til tolv forskellige vejlag i en af byens middelaldergader.³³



En af mange gadebelægninger i den middelalderlige Østerport ved nutidens Kongens Nytorv set mod vest. Hjulsporene i underlaget af kittet kalkmørtel indikerer slittig trafik ind og ud af byen. Foto: Københavns Museum.

Opbygningen af de ældre gademiljøer er i reglen præget af belægningerne samt de stabiliserende og drænende bærelag. Bærelagenes opbygningsmateriale kan variere fra komponenter af både tætpakket ler til husholdningsaffald og nedrivningsmateriale i form af teglfragmenter og affald. Brugen af affald som underlag for færdselsårerne havde sine fordele. I middelalderen var det



Tung trafik langs volden. Hjulspor i voldgaden ved Ny Østergade set fra nordvest. Foto: Københavns Museum.

almindeligt at bruge slagge eller kalkmørtel, hvilket havde den fordel, at dette materiale ville "klæbe" sammen til en hård overflade når det blev fugtigt.³⁴

Tungere transporter må have krævet en eller anden form for fast grund, og det er mærkeligt, at det ikke har været muligt at påvise nogen form for bærelag eller stenbelægning i forbindelse med de ældste gadeforløb nævnt ovenfor. Uden en fast, bærende overflade må vognenes hjul have skåret dybt ned i den løsere muldjord.³⁵

I voldgaderne ved Ny Østergade blev der fundet flere hjulspor, hvor bredden mellem vognenes hjulaksler har været ca. 1 m. Hjulsporene kan indirekte bruges til datering og bestemmelse af gadernes brugstid. En bredde på ca. 1,2 m – og dermed svarende til det, der blev set registreret i Ny Østergade – anses overordnet for at tilhøre vogne, som er ældre end 1500-tallet. Transport- og højstatusvogne i 1500-tallet (og senere) var imidlertid 1,3-1,4 m brede, og det var en af grundene til, at Frederik II anlagde veje, som bønderne ikke måtte bruge, idet deres vogne var smallere. Efter introduktionen af vogne, som kunne køre på de samme veje, som landmændene brugte, opstod i 1600-tallet en ny trend, hvor afstanden mellem hjulakslerne blev reduceret til ca. 90 cm.³⁶

Hvornår brosten introduceres som gade- og torvebelægning i København er usikkert, men de blev formentlig først almindelige i sidste halvdel af 1500-tallet. Det nævnes blandt andet, at en belægning bestående af brosten på Amagertorv blev fjernet i forbindelse med de ridderturneringer, som blev arrangeret i forbindelse med Frederik II's kroning i 1559. I 1620 blev der vedtaget en omfattende forordning, og flere af reglerne i denne vedrører brolægning af gaderne.³⁷ Det blev her bl.a. krævet, at der skulle lægges brosten inden for nogle nybebyggede områder, så i løbet af 1600-tallet må brosten være blevet en almindelig type gadebelægning i byen.

Vedligehold, renhold og ansvar

Københavns gader og deres vedligeholdelse var på forskellige tidspunkter hovedsageligt underlagt tre myndigheder – biskoppen, kongen og/eller byrådet. Manglende vedligeholdelse af visse gader kan forklares med, at disse myndigheder ikke var magtfulde nok. Biskoppen og kongemagten var svag eller fraværende i lange perioder, mens udviklingen af byens ledelse (byråd og borgmestre) først var fuldt etableret ved midten af 1300-tallet.³⁸ Det var derfor grundejerne langs gaderne, der i vidt omfang kom til at stå for at holde gaderne i god stand og sørge for, at de var fremkommelige.³⁹ I praksis skete det formentlig ved, at den enkelte grundejer enten ansatte en arbejder til at udføre det fysiske arbejde med renovering af gaden, eller også bidrog grundejeren økonomisk til et fælles organiseret vedligeholdelsesarbejde. En gadeoverflade bestående af småsten eller et lag kviste har ikke krævet nogen særlig ekspertise at vedligeholde og har kunnet være udført af de fleste.

I Christoffer af Bayerns stadsret fra 1443 dukker de første regler om offentlig renlighed op i København – intet affald måtte ligge på gaden i mere end tre dage, og ingen måtte placere sit “hemmelige hus” (lokummet) nærmere end en alen (ca. 63 cm) fra gaden eller nabotomten.⁴⁰ Der er tillige en forordning fra Christian I i 1458 om, at ingen måtte “... lade gøre høghre gader fore theres gardhe eller høghre sættes theres foodh aff theres hws, æn som burghemestere oc radh forwise, at skellight ær”.⁴¹ I 1521 bad Christian II igen om en forbedring af renligheden i byen. Det tyder på, at det nok var så som så med at overholde reglerne. Frederik II påpegede i 1567 “offuermaade stor wskickelighed mett gaderne oc rendestenene, saa att the ere saa wjaffne oc wordenlige fliid, att mett mindre anden raad icke til foris, staar thet icke till att holde garderne rene oc byen frij for ond stanck oc lugt ...”.⁴² I midten af 1500-tallet lå ansvaret for byens gader hos byfogeden, som skulle sørge for, at borgere og lejere holdt gaderne uden for deres grund i orden.

København – bytopografi og gader

På grund af begrænsede arkæologiske undersøgelser og at de ældste kort over byen først dateres til begyndelsen af 1600-tallet, er de ældste gader i København i middelalderen relativt ukendte.

I middelalderen var det primært hovedgaderne, der havde særlige navne, og gadenavnene var ikke altid faste, men kunne ændres over tid. Stræderne var ofte opkaldt efter det sted, de førte til, eller efter skiftende ejere af fremtrædende gårde, og efterhånden også efter en nærliggende kirke og lignende. Ser man på nutidens gadenavne i Københavns indre by, er det tydeligt, at disse gader ligeledes ofte er navngivningsmæssigt forbundet med en bestemt person eller har reference til virksomheder og forhold, som ikke længere eksisterer.

Den urbane topografi og ekspansion i den ca. 70 hektar store købstad fulgte en fast og planlagt bebyggelsesstruktur. Byrummet og de vigtigste hovedfærdselsårer i byen var således tæt knyttet til byens befæstning, byporte, havnen, Ladbroyen, byens kirker og torve. Ud over disse knudepunkter var byens gader og stræder også meget afhængige af lokale variationer og terrænforhold, samtidig med at det ved ind- og udførsel af varer og gods var vigtigt ikke at støde på for mange forhindringer. Lokaltopografien og den allerede eksisterende landsbybebyggelse, byens ældste vold i form af “Clemensstaden”, kirker

og en eventuel storgård i den vestlige og østlige del af byen må også have haft indflydelse på, hvordan byens gader blev etableret og videreudviklet.

Selv om Vestergade anses for at være byens ældste gade, og formentlig udgør en præ-urban hovedfærdselsåre mellem Roskilde og Lund, kan der langs stranden og før etableringen af befæstningen i 1200-tallet have eksisteret en vejstrækning i byen med såkaldte fedområder – dvs. afgrænsede jordlodder, som kongen tildelte udenlandske handelsfolk og købmænd. På feddene kan man have rejst enklere boder og telte af tilfældig karakter, og der blev her i markedstiden handlet af både lokale og besøgende fiskebønder; en form for bosættelse, som kunne knyttes til sildefiskeriet og Skånemarkedet.⁴³ Med Absalons overtagelse af Havn/København blev den faste bebyggelse videreudviklet og i en vis grad omstruktureret til rektangulære parceller og byggegrunde. Bosættelsen må have ligget på de dele af stranden, som senere kom til at udgøre strækningen Farvergade-Kompagnistræde-Læderstræde-Lille Kirkestræde-Vingårdstræde. Efterhånden blev der etableret langstræder, der fungerede nærmest som parallelle gader til kystlinjen og tværgående “allmenninger”, der måske førte ned til mulige skibsbroer, der udgjorde en forlængelse af gaderne.⁴⁴

Havnefunktionen kom til at få stor indflydelse på planlægnings- og byggemønsteret, der blev præget af stadig større regelmæssighed. De oprindelige matrikler fra begyndelsen af 1200-tallet blev efterhånden opdelt i et større antal aflange parceller og byen fik gader, karréer og kvarterer, på samme måde som det ses i andre højmiddelalderbyer i Danmark og resten af Europa. I stadsretten fra 1254 nævnes oldermænd og rådmænd af udenlandsk afstamning og det er ikke urimeligt at forestille sig, at byens nye borgere organiserede og tilpassede købstaden efter et mønster, som de allerede kendte fra deres egne hjembyer.⁴⁵

Efterhånden som København blev udvidet og udbygget, blev en af hovedfunktionerne for de nyanlagte gader at forbinde monumentale, kongelige og kirkelige bygninger, og disse offentlige passager var således ofte orienteret mod større og vigtige gårde, kirker og klostre. Torvene var ofte en særlig bred gade eller gadeudvidelse. Visse områder indenfor volden var stadig ubebyggede og bestod af åbne områder og marker. Her drev byens borgere en blanding af land- og havebrug med kálhaver, æble- og humlegårde.⁴⁶ Middelalderens “selvvoksende” byer havde en mere organisk og “tilfældig” struktur, end man senere kan se i planlagte byer, som normalt genkendes af



Den nu forsvundne Peder Madsens Gang syd for nutidens Grønnegade set mod sydøst. Kbhbilleder.dk.

regelmæssige gadelinjer og gader, der krydser hinanden vinkelret. I København fik den historiske bykerne efter bybrandene i 1728 og 1795 et mere moderne og hensigtsmæssigt gadenet. Mens de smalleste gader var 10-12 alen brede før bybranden i 1728, blev dette ændret til 16 alen efter bybranden, med den gamle regel "at to Karether magelig kunde passere forbi hinanden". I hovedgaderne skulle derimod "tre Karether kunne passere hinanden, uden at de Gaaende forulempedes derved".⁴⁷ De nye regler og nye behov førte også til, at visse stræder forsvandt, mens andre og helt nye gader blev etableret.

1. Axel Christophersen: *København og omegn gennem 6000 år. En kortlægning af de arkæologiske interesseområder i Københavns Kommune*. Københavns Bymuseum. 1985, 71.
2. Ladbroen kan ifølge Hanne Fabricius have ligget for enden af det nuværende Rådhusstræde.
3. Hanne Fabricius: *Gader og mennesker i middelalderens & renæssancens København. Inden for middelaldervolden*. 2017, 53.
4. Bent Jørgensen: *Storbyens Stednavne*. 1999, 322.
5. Holger Ulke Ramsing: *Københavns Historie og Topografi i Middelalderen. Bind I-III*. 1940, Bd. III, 92; *Københavns Ejendomme 1377-1728. Oversigt over Skøder og Adkomster IV. Vester Kvarter*. København: 1945, 9; Otto Mackeprang: *De Gamle Gatenavne. Historiske Meddelelser om København 1951-1954*. 1951-1954, 64; Hanne Fabricius: *Københavns Topografiske Udvikling indtil 1300*. Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie 1998. 1999, 269; 2017, 52-54. I løbet af 1530'erne skal byens giethus (støberi) have ligget på Vestergade matr. nr. 9-10, Vester Kvarter.
6. Mackeprang 1951-1954, 10.
7. Ramsing 1940, Bd. III, 93-94.; 1945, 12; Mackeprang 1951-1954, 11.
8. Ramsing 1945, 10.
9. Sankt Clemens Kirke nedlægges efter byens belejring i 1536 og i 1568 lægges store dele af kirkegården ud til salg. *Kjøbenhavns Diplomatarium (KD I-VIII): Samling af Dokumenter, Breve og andre Kilder til Oplysning om Københavns ældre Forhold før 1728, bind I*. Oluf August Nielsen (red.). 1872, nr. 232, 354-355.
10. Ramsing 1940, Bd. II, 34; Bd. III, 93.
11. Morten Steineke: Kattesundet m.fl. KBM-4299. Slots- og Kulturstyrelsens j.nr.: 18/02993. Københavns Sogn, Sokkelund Herred, Københavns Amt. Sted og Sb. nummer: 020306-759. Københavns Museum/Arkæologisk rapport 2021. Københavns Museum, 2021.
12. Holger Ulke Ramsing: Bidrag til det gamle Københavns Topografi. I. Præabsaloniske Spor. II. De ældste Gadeanlægs Udførelse. *Historiske Meddelelser om København 1907-08. Første bind*. 1908, 413-415; 1940, Bd. III, 88-89; Christophersen 1985, 77; Fabricius 1999, 188; Bi Skaarup: *Vester-gade 7. Byens ældste befæstning. Historiske Meddelelser om København 1999*. 1999, 98. Mikkel Bryggers Gade blev angiveligt kaldt *sancti Clementis stredhæ* i 1495 og fik først sit navn i slutningen af 1500-tallet og kan faktisk have været en forlængelse af Vombadstuestræde mod sydøst (Fabricius 1999, 269). Tidlig mid-

- delalder: ca. 1050-1200, Højmiddelalder: ca. 1200-1350 og Senmiddelalder: ca. 1350-1536. Vedrørende det såkaldte teglfræ kulturlag har argumentet for dets alder været, at mursten som byggemateriale først blev indført i København ved opførelsen af Absalons borg på Strandholmen omkring 1167.
13. "Clemensstaden": Et halvcirkelformet voldanlæg med voldgrav som antages at have ligget i området mellem Rådhuspladsen og Gammeltorv/Nytorv under 1100-tallet.
 14. Kote: Højden af et bestemt terrænpunkt. Fabricius 1999, 252.
 15. Ramsing 1940, Bd. III, 89.
 16. Steineke 2021, 37-38.
 17. Ed Lyne & Hanna Dahlström: Rådhuspladsen Metro Cityring Project. KBM 3827, Vestervold Kvarter, Københavns Sogn, Sokkelund Herred, Københavns Amt. Museum of Copenhagen. 2015, 87-90.
 18. Ramsing 1908, 413-414; jf. Fabricius 1999, fig. 105b. Vombadstuestræde nævnes første gang i et skøde fra 1433 (Fabricius 1999, 269).
 19. Ramsing 1908, 414; Fabricius 1999, 252; Steineke 2021, 58-62.
 20. Terje Stafseth og Andréa Borgius: Underbehandling. KBM4439. Gammeltorv.
 21. Ramsing 1910, 204.
 22. Ibidem 1910.
 23. Metoden at fjerne den oprindelige væksthorisont, så gadebelægningen ligger direkte på undergrunden, kendes også fra andre middelalderbyer fra 1200-tallet (Hanne D. Koch: Middelalderens gader. *Kuml* 2000, 2000, 239-306).
 24. Morten Steineke: Ny Østergade. KBM4332. Slots- og Kulturstyrelsens j.nr.: 18/07255, 19/05498. Københavns Sogn, Sokkelund Herred, Københavns Amt. Sted og Sb. nummer: 020306-802. Københavns Museum/Arkæologisk rapport, 2022. Københavns Museum, 2022.
 25. Hans Nielsen Rosenkjær: *Fra det underjordiske København. Geologiske og historiske Undersøgelser*. 1906, 52; Ramsing 1908, 444; 1940, Bd. III, 91.
 26. Mikkel B. Siebken: Åbenrå 16. KBM4099. Slots- og Kulturstyrelsen. J.nr.: 2015-7.24.02/KBM-0010. Trinitatis sogn, Sokkelund Herred, Københavns Amt. Sted- og Sb-nummer: 020306-625. Københavns Museum, 2017, 20-21.
 27. KD I, nr. 272-273, 395; Gotthilf Ferdinand Lassen: *Documenter og Actstykker til Kiøbenhavns Befæstnings Historie*. 1855, 12 og 94; Ramsing 1908, 442-443; 1910, 214.
 28. Det har således ikke været muligt at fastslå en mulig reservoireffekt for C14-dateringen, og dateringen til 1100-tallet må anses for forkert ud fra, hvad man ved om den ældste befæstning i dag. Reservoireffekt: Fejlkilde, der kan give for høje BP-dateringer i radiometriske analyser. Mette Svart Kristiansen: Kongens Nytorv. Beretning for udgravningen foran Magasin i forbindelse med anlæggelse af metrostation. KBM 1410/1910. Københavns Bymuseum, 1998, 65, 90-91; Den middelalderlige bybefæstning på Kongens Nytorv. *Historiske Meddelelser om København 1999*. tab. 1; C14-dateringer fra KBM 1410. Research – Dendrochronology. Nationalmuseet. Arkivmateriale. Københavns Museum, 2012.
 29. Jane Jark Jensen: Phase 5. High and Late medieval features and activities 1200–1550 AD. I: Morten Steineke and Jane Jark Jensen. Kongens Nytorv, KBM 3829, Metro Cityring Project. Vestervold Kvarter, Københavns Sogn, Sokkelund Herred, Københavns Amt. Museum of Copenhagen. 2017, 296-299.
 30. Ramsing 1908, 436-442; 1940, Bd. III, 89.
 31. Ramsing 1908, 447.
 32. jf. Olle Heimer; Ingvar Mårald; Ulrika Sjöstrand & Joakim Thomasson: Malmös äldre gatunät. Arkeologisk förundersökning i form av schaktningsövervakning i Baltzarsgatan, Skomakaregatan och Söder-

- gatan. Malmö Museer. Arkeologienheten. Rapport 2007:064. Malmö, 2007, 24; Joakim Thomasson: Östergatan. Preurbana aktiviteter, gatkonstruktioner, bod- och kvartersbebyggelse. Malmö stad, RAÄ 20. Skåne län. Arkeologisk förundersökning genom schaktningsövervakning 2007. Malmö Museer. Arkeologienheten. Rapport 2009:004. Malmö, 2009, 5.
33. Axel Christophersen: Under Trondheim. *Fortællinger fra bygrunnen*. DKNVS skrifter nr. 3. Trondheim: 2020, 181.
34. Et eksempel på det sidste er en afvejene uden for Vesterport på Rådhuspladsen. Her er slagger blevet brugt som vejbelægning (Lyne & Dahlström 2015, 101-102). Et andet godt eksempel er Østerport, hvor man brugte kalksten for at opnå et hårdt pakket og komprimeret underlag (Morten Steineke: Phase 4c Eastern gate building 1200–1600 AD. I: Morten Steineke and Jane Jark Jensen. Kongens Nytorv, KBM 3829, Metro Cityring Project. Vestervold Kvarter, Københavns Sogn, Sokkelund Herred, Københavns Amt. Museum of Copenhagen. 2017, 223-225).
35. Mikkel Bryggers Gade, Vombadstuestræde, Lavendelstræde og Vestergade.
36. Mundtligt meddelt af Per Ole Schovsbo.
37. KD I, nr. 425, 596-630.
38. Først i 1417 blev København kongelig besiddelse under Erik af Pommern efter utallige konflikter mellem kirke og kongehus.
39. Gadefronten på grunden blev anset for at tilhøre den private ejendomsejer med den pligt det indebar til at sikre dens tilstand.
40. KD I, nr. 127, 164-179.
41. *Danmarks Gamle Købstadslovgivning – Sjælland, Lolland, Falster, Møn, Fyn og Lange-land. Bind III*, 1955, 102.
42. KD I, nr. 312, 436-437.
43. I middelalderen var sildemarkedet ved Skanør og Falsterbo i Skåne Danmarks største indtægtskilde efter øresundsstolden.
44. Christophersen 2020, s. 179.
45. Ramsing 1940, Bd. II, 209-211.
46. Marie Hansson: *De skånska trädgårdarna och deras historia*. Lund 1997.
47. Olaf Forchhammer: *København. Fra Bispeby til Borgertid. Byplanmæssig Udvikling til 1840*. 1947, 177-178.

Nyt fra Arkæologien II

Om middelalderbyens afløbskanaler og dagrenoveringssystem

■ Af Morten Steineke

Ligesom nutidens København havde den tidligere købstad med sine brolagte gader og brostensbelagte torve også problemer med at komme af med både spildevand og tilstrømmende vand fra byens stenlagte flader. Noget af overfladevandet blev ledt væk ved hjælp af stensatte rendesten og mindre grøfter, men vandet blev også ledt væk via større afløbsrender, der løb langs matrikler og ejendomsgrænser. Disse kom til sidst til at fungere som byens fælles kloak- og afløbssystem. I denne artikel diskuteres en af disse afløbskanaler på baggrund af en større arkæologisk undersøgelse, som blev udført på Ny Østergade i 2019.

I middelalderen havde København et afløbssystem, benævnt "Byens rende". Det bestod af en hovedgrøft med flere sidegrøfter, som kunne håndtere overfladevand fra forskellige dele af byen. Efterhånden som bebyggelsen bredte sig i byen, blev nye grøfter etableret, så de også kunne fjerne spildevand fra nybyggede arealer.¹ Allerede i den første stadsret for København fra 1254 nævnes byens gader og mulige afløbsrender og hvilke regler, der gjaldt i forhold til disse; "Det samme fastsættes, naar nogen ikke holder Veje eller andet, som synes nyttigt for Kommunen, vedlige, og skal Fogden og Borgerne med Biskoppens Myndighed tage Pant ..."² I Roskildebispens Jordebog fra 1377 nævnes en *Communis fossura villæ* [byens fælles grav], men det er noget usikkert, om denne "grav" er identisk med Byens rende.³ De to voldgrave på hver side af "Clemensstaden" nævnes også – den vestlige som *fossam ecclesie sancti Clementis* (Sankt Clemens Kirkes grav) og den østlige som *fossam orientalem* (Østergrav),⁴ og det er ikke umuligt at disse har haft en lignende og drænende funktion med tanke på placeringen i de ældste dele af middelalderbyen.



Rekonstrueret kort over Københavns befæstning med væsentlige bygninger og gader i senmiddelalderen. Byens rende er markeret med en blå pil. Som det fremgår af figuren, burde der også have eksisteret flere afløbs- og birender i de vestlige dele af middelalderbyen, som endnu ikke er identificeret eller afmærket. Fra Hanne Fabricius: "Københavns forunderlige historie. Liv, lyst og lort fra oldtiden til nutiden", 2021, 106-107.

Med udgangspunkt i skriftligt kildemateriale og arkæologiske undersøgelser har arkæolog Hanne Fabricius udarbejdet et kort over middelalderbyen med Byens rende. Heraf synes Byens rende at have haft enten ind- eller udløb i den nordlige ende af Nørregade ved Sankt Petris Kirke. Herfra fortsatte renden mod øst langs Skidenstræde (i dag Krystalgade) og Landemærket. Ved Suhmsgade bøjede Byens rende 90 grader mod sydøst og fulgte derefter på et stykke Pilestrædes forløb. Vest for Pilestræde krydsede renden Klareboderne og fra hjørnet af Kronprinsensgade drejede den mod øst og gik videre via Sværtegade, hvorefter den igen slog et sving mod syd og løb parallelt med Gammel



Krystalgade, tidligere kendt som Skindenstræde, og området ved den tidligere afløbsrende ved Nikolajs Plads set fra vest. Foto: Morten Steineke.

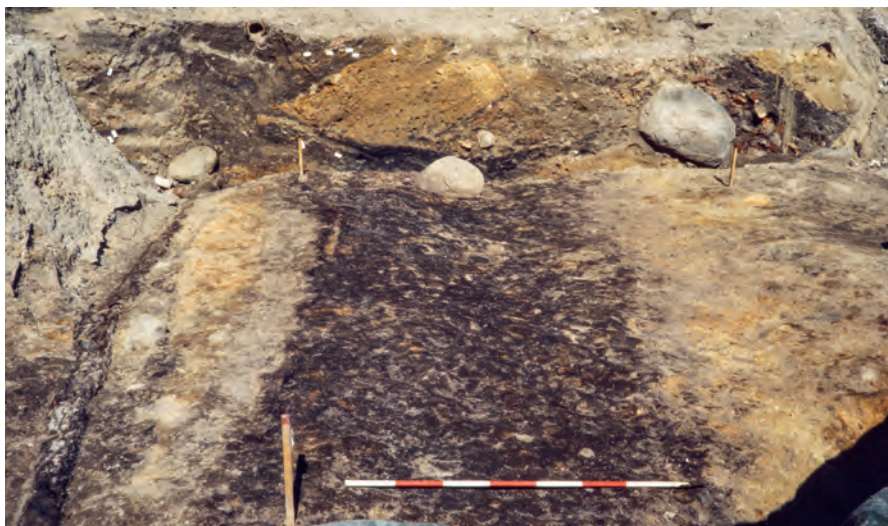
Mønt og Kristen Bernikows Gade til Nikolaj Plads. Afløbsrenden fortsatte videre mod øst rundt om kirkegården til stranden syd for Vingårdstræde; "... byens rendhe hoos then østre reest på sancti Nicolai kirckegardt ...".⁵ Fra Sværtegade var der tillige en sidekanal, som løb langs Store Regnegade og havde udløb i Østervold syd for Sankt Claras klostermur, omtrent hvor Peder Kempes Tårn skal have ligget i 1510. Ved at anlægge renden langs det daværende område Rosengårdens sydside var det muligt effektivt at dræne dette ubebyggede område af middelalderbyen (se illustration s. 249).

Levn af Byens rende er arkæologisk påvist i Krystalgade, Peder Hvittfeldts Stræde, Landemærket, Sværtegade, Store Regnegade, Lille Kongensgade og i Nørregade ved Sankt Petri Kirke. Renden har været forholdsvis omfattende og bestod af en åben grøft med afrundede sider og en flad til skålformet bund. Ved Østervold varierede rendens bredde fra 5,0 m. til 7,7 m. (matr. 190-195, Købmager Kvarter), mens den i Lille Kongensgade (matr. 94, Øster Kvarter) var både bredere og dybere med sine hhv. 8,0 og 1,8 m.⁶ Hvad der af udgraveren tolkedes som dele af Byens rende blev også undersøgt på Nina Bangs Plads, men tolkningen af denne er noget usikker med tanke på form og udseende. Det registrerede anlæg bestod af en vandrende af sten og mursten orienteret i nordvest-sydøstlig retning og kunne ikke dateres nærmere, end at den må have været ældre end kirkegården ved Trinitatis Kirke, dvs. ældre end ca. 1640.⁷

Ud over denne hovedrende synes der også – på baggrund af skriftligt kildemateriale – at have været andre afløbsrender i byen, men disse er ikke markeret på Fabricius' rekonstruerede kort over middelalderbyen. Ifølge amatørarkæologen Ramsing skal der have eksisteret en overløbsrende ved Vestergade, nævnt i et skøde til Æbelholt Kloster, hvor et stykke jord med navnet "bys rennæ" blev solgt til klostret i 1512.⁸ I 1527 nævnes en gård op til renden på Vestergade på matr.nr. 232, 142 og 143, Nørre Kvarter. I 1541 købte "en Mand paa Vestergade af Byen Renden op til hans Gaard, hvilken Jord og Rende han indbyggede og satte sin Gavl paa; denne Gaard laa paa Gadens søndre Side".⁹ Renden nord for Vestergade er i forbindelse med anlægsarbejde observeret én gang, og da som en 10,5 m bred og 0,9 m dyb grøft på grunden til Vestergade nr. 12 (matr. 12, Vester Kvarter).¹⁰

Byens afløbsrender

Renderne har ligesom gaderne udgjort en vigtig del af byens topografi og har formentlig også fungeret som fysiske matrikelgrænser mellem nyanlagte gader og afmærkede grunde. Grænsen mellem Vor Frue Kirkes og Sankt Nikolajs sogne har fulgt en lille rende fra Thyskemannegade (Østergade) til Læderstræde, men denne synes at være gået ud af brug i 1468, hvor det fremgår af et skøde, at den "forndom hauer waret een deel aff een rennested".¹¹ På Kongens Nytorv er der udgravet nogle af disse ejendomsgrænser uden for nutidens Magasin – her var de op til 3,6 m. brede og ca. 0,6-1,0 m. dybe. Nogle af disse



Ejendomsgrænse og samtidig afløbsrende(?), der blev fundet under højmiddelaldervolden ved Metro-undersøgelserne på Kongens Nytorv i 1996. Foto: Københavns Museum.

grøfter indeholdt gytjeflejringer og spor efter af stillestående vand, hvilket angiver, at de har stået åbne.¹² Et lignende grøftesystem blev registreret i Lille Kongensgade bestående af en næsten 40 meter lang grøft, hvor de ældste dele muligvis kan dateres til 1300-tallet.¹³

Man kan også inkludere den Vestergrav eller Sankt Clemens Kirkes rende, omtalt i skriftlige kilder, som en del af det afløbssystem, der har løbet langs østsiden af kirkegården. Denne bestod af en træbygget, senere stensat rende i 1200-1300-tallet, hvilket bl.a. er påvist ved en mindre undersøgelse på nordsiden af Strøget i kælderen i Frederiksberggade nr. 30.¹⁴

Forudsætningerne for et velfungerende afløbssystem, der kunne håndtere spildevand og regnvand, var en tilstrækkelig faldhøjde: Her måtte man tage hensyn til den lokale topografi og de højdeforhold, der fandtes inden for bygrænsen.¹⁵ Københavns topografi, herunder koter på undergrund og fyldlag, blev i begyndelsen af 1900-tallet dokumenteret af amatørarkæologerne Ramsing og Rosenkjær ved en række opmålinger i forbindelse med byggeprojekter i forskellige dele af byen. I 1940 publicerede Ramsing et forslag til

byens oprindelige topografi på baggrund af disse observationer, og selv om denne rekonstruktion indeholder unøjagtigheder, er den i vidt omfang stadig gældende.¹⁶

Rekonstruktionen af byens terræn viser, at der må have eksisteret en højderyg i området fra Jarmers Plads i vest til kanten af nutidens Botanisk Have i øst. På alle sider af dette højtliggende område med en maksimal terrænkote på +9,0 skrånede terrænet jævnt nedad. Højdekurverne er tættest i området ved Gammeltorv og Nytorv. I området omkring Frederiksberggade, Mikkel Bryggers Gade, Kattesundet og Farvergade stiger terrænet fra kote +1 til kote +5 på blot 200 m fra syd mod nord, hvilket stadig er tydeligt, når man bevæger sig rundt i området i dag.

De nordøstlige dele af byen var i middelalderen kun sparsomt bebygget, idet området ifølge de skriftlige kilder stadig omfattede slottets og byens kålhaver samt Sankt Gertruds Hospital, nævnt første gang i 1443 og Sankt Clara Kloster, indviet i 1506. Disse institutioner udgjorde store tomter nord for Pustervig og Store Regnegade. Behovet for grøfter og afløb har derfor ikke været så stort her, og dele af området synes at have været lavtliggende og temmelig sumpet med den konsekvens, at man nogle steder var tvunget til at fylde og udjævne området, før det kunne bebygges. Kun Nørregade kan med sikkerhed dateres tilbage til 1200-tallet baseret på sidstnævntes forbindelse med Nørreport. Andre stræder og mindre gader som Fiolstræde, Rosengården, Sankt Gertruds Stræde m.fl. synes først at være etableret i slutningen af 1400-, 1500- og 1600-tallet.¹⁷ I de nordvestlige dele af byen er informationen mere begrænset, men forekomsten af lergrave (Teglgårdstræde) kan have fungeret som større og mindre vandreservoirer i løbet af 1400- og 1500-tallet.¹⁸ Vandreservoirerne har opfanget både overskudsvand fra de bebyggede matrikler og de omkringliggende områder.

Man kan som parallel vende blikket mod Malmø, hvor der i middelalderen fandtes render med en lignende funktion. *Byens vandløb*, en vand- eller spildevandsgrøft, krydsede det, der i dag er Stortorget i Malmø.¹⁹ I området omkring Sankt Petri Kirke har der eksisteret en ferskvandskilde, og vandet herfra skal være strømmet i en rende syd for kirken langs Själbodgatan og derefter videre til en rende, som gik sydpå og til sidst endte i "Kragevigen". Fra Helligåndsklosteret (Stortoget) fortsatte et af Malmøs største vandløb – en kombineret vand- og afløbsrende – sydpå langs byens gader. Denne rende dannede også Helligåndsklosterets sydlige grænse.²⁰

Byens rende i København var i brug indtil midten af 1500-tallet. Den nævnes i flere sammenhænge, men omkring tiden for Grevens Fejde (1535-1536) var renden i forfald (måske på grund af belejringen), og i slutningen af århundredet var den og dens sidekanaler enten blevet omdannet til gader eller helt dækket af plankebelægninger. I 1512 nævnes i et skøde "byes rendhæ, som løber nedher fra Nørregade oc bordt ath Roszengorden", dvs. stykket i Skidenstræde (nu Krystalgade). Samme strækning nævnes også i et lejebrev fra 1518, men denne del af renden siges at være taget ud af brug i 1552. I 1543 eksisterede renden stadig i Nørregade, men i 1547 blev renden i Kristen Bernikows Gade fjernet. Store Regnegades eksistens tyder på, at også denne del af renden nu er sløjft, da "dend reene gade" blev etableret omkring 1570.²¹ Partier af renden må også være taget ud af brug på strækningen mellem Købmagergade og Pilestræde, da dele af dette område blev skødet i 1568.²²

Afløbsrenden ved Ny Østergade

I 2019 fik Københavns Museum mulighed for at undersøge et større areal ved Ny Østergade (matrikel nr. 185).²³ Et af de anlæg, der blev undersøgt på stedet, var mulige rester af en af sidegrenene til Byens rende. Som tidligere nævnt menes denne del af renden at være taget ud af brug omkring 1570, hvor den blev erstattet af gaderne Store og Lille Regnegade. I årene før afløbskanalen ved Ny Østergade blev udskiftet med en ny hovedkloak (se nedenfor), har området til tider ligget brak, sumpet og ubenyttet hen, hvilket også fremgår af det ældste kort over byen fra omkring 1600.

Det undersøgte anlæg ved Ny Østergade bestod af en grøft med lodrette og uregelmæssige kanter og en skålformet til flad bund. Grøften kunne følges langs hele byggeområdet. Bredden varierede mellem 1,2-2,4 m og dybden var nogle steder op til mere end 20 cm. Grøften indeholdt hovedsageligt vandaflejret materiale.

Den undersøgte nedgravning blev tolket som en større grøft, sandsynligvis en bredere afløbsrende. Lagene i grøften synes primært aflejret i anlæggets anvendelsestid. På trods af nogle ældre og yngre indslag tyder både møntfundene og de stratigrafiske forhold på, at anlægget blev etableret engang i løbet af første halvdel eller midten af 1500-tallet.

Fundmaterialet fra afløbsrenden er omfattende og mangfoldigt. De fleste



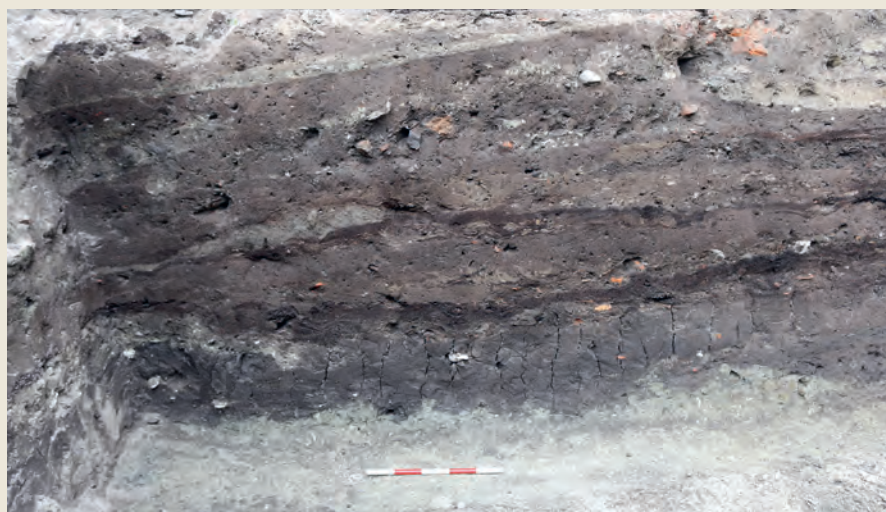
Det ældste kort over København fra ca. 1600 med det fugtigere område ved Ny Østergade nord-vest for Østerport (A). Bemærk at vest er opad på kortet. Det Kongelige Bibliotek.

fund er af keramik i form af fade, gryder, kander, skåle, sparebøsser, stegegryder, stjertpande og stjertpote, men hertil kom også gulvfliser, mursten, ovnkakler og tagsten, forskellige typer af glas, herunder vinduesglas, læder (sko og affald), tekstilrester, dyreknoget og træ (kar, affald og udefinerede trærester).

Mere specielle fund udgøres af bl.a. en borgerkrigsmønt af sølv (Erik Klipping, 1259-1286) og en ubestemmelig hulpenning (ligeledes af sølv), genstande af bly (blik, klædesplombe fra Augsburg, knapper, musketkugler og propper), genstande af kobberlegering (beslag, klokke, hægte, nål, yderligere mønter (borgerkrigsmønter: Erik Menved 1286-1319, Christopher II 1319-1332 og ubestemt 1241-1377, nål, snørenæb, spænde, kopperbeslag



Den undersøgte grøft og formodede afløbsrende fra 1300-tallet ved Ny Østergade. Figur: Karen Green Therkelsen.



Profil af renden med spættet og sortgråt "gytje" over naturligt moræneler og mineraljord set fra sydøst. Foto: Københavns Museum.



Pengetegn af bly fra Christian IV's tid fra afløbsrenden. Datering: 1610-1620? (F20739/X2236). Foto: Københavns Museum.



Klædesplombe fra Augsburg fra afløbsrenden (F200831/X1986). Klædesplommen består af to plaketter. Side A: Majuskel A omgivet af fire små cirkler omgivet af perlebort. Foto: Københavns Museum.



Del af en uldsaks fra afløbsrenden (F201798/X3177). Foto: Københavns Museum.



*Ferskvandsindikerende vandloppe.
Almindelig dafnia (Daphnia
pulex). Wikipedia.*



*Muslingekrebs (Ostracod)
Wikipedia.*

og -blik), jerngenstande (armbrøstbolte, beslag, del af gevær, krog, kniv, nitter, plade, remspænde, sakse, spænder, søm m.v.) samt slagge, en forarbejdet klump rav og flintaffald.

Der er ingen sikker forklaring på tilstedeværelsen af det yngre fundmateriale i form af keramik (renæssance og nyere tid) i grøften, men en mulig årsag til indslag af yngre genstande er at senere affald er blevet trykket ned i det blødere underlag.

Der blev indsamlet en række jordprøver i forbindelse med udgravningen af den tolkede afløbsrende. En af prøverne blev analyseret med det formål at

afsløre indholdet af blandt andet organisk materiale og makrofossiler (små, bevarede plantedele og andre små inklusioner).²⁴ Opfyldet i grøften bestod af sediment, som var blevet aflejret i svagt strømmende vand. I prøverne fandtes spor efter *Ostracods* (muslingekrebs) og hvilende æg (ephippia) af *Daphnia* (vandloppe). Disse organismer trives dårligt i grumset vand, hvilket indikerer en vis grad af rindende vand. De relativt høje koncentrationer af calciumcarbonat (CaCO₃) i laget indikerede på den anden side, at renden fra tid til anden har været tørlagt. Plantemakrofossilerne i opfyldsjorden bestod bl.a. af frø af *Scirpus sp.* (Sivaks), som sandsynligvis voksede i og langs med rendens kant.

Skaller af *Planorbis cf. Planorbis*, en art af ferskvandssnegle, blev udtaget fra bunden af prøven. Denne snegl lever i lavt, stillestående og langsomt strømmende ferskvand på op til en meters dybde. Sneglene kan tåle næringsrige forhold, men ikke for stærk vandhastighed. I denne senere fase kan renden som nævnt lejlighedsvis være blevet gravet op for at opretholde vandgennemstrømningen og rendens funktion som afløbskanal.

Derudover blev makrofossiler af forskellige ukrudtsplanter såsom *Chenopodium album* (Hvidmelet gåsefod), *Thlaspi arvense* (Almindelig pengeurt) og *Rumex acetosella* (Rødknæ) identificeret. De mest almindelige makrofossiler var dog frø af *Ranunculus sceleratus* (Tigger-ranunkel), som netop er hyppigt forekommende i fugtige habitater som mindre vandløb og damme.

Østervold og en ny afløbskanal

Hvis nedgravningen i Ny Østergade skal tolkes som en del af Byens rende, er den taget ud af brug, da det omfattende anlægsarbejde på byens befæstning begyndte i slutningen af 1500-tallet.²⁵ Ved udgravningerne blev yderligere en spildevandskanal afdækket. Etableringen af denne anden kanal skal ses i sammenhæng med den fornyelse af Østervold, der fandt sted i årene 1607-1624. Med et nyt forsvarsværk var det nødvendigt at etablere en helt ny kanal bygget af sten og murværk under de nyopførte jordværker. I Rentemesterregnskabet for 1615 er der følgende oplysninger om en hvælving og rende mellem Østerport og Lysthaven (i dag Kongens Have):

3.9.1615: *Dagløn til murermestre, kalkslagere og plidskarle, der den 3.9.-1.10. har arbejdet på hvælvingen gennem volden mellem bastionen ved Østerport og lysthaven, som vandet skal have sit løb igennem fra byen og i graven. 15 dlr. 32 sk.*²⁶

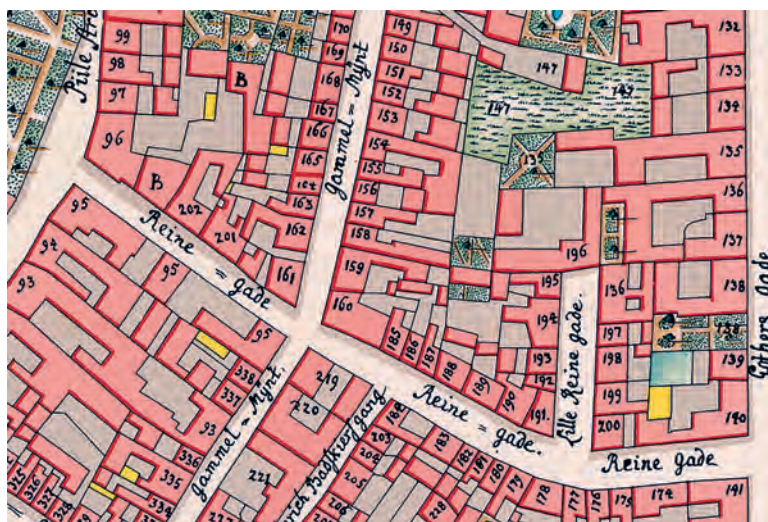


En ny bastionær befæstning nødvendiggjorde også et nyt afløbssystem. Den nye spildevandskanal fra ca. 1620 set fra nordøst. Foto: Københavns Museum.

Behovet for en hovedkloak og placeringen af en ny afløbskanal ved Ny Østergade stemmer godt overens med de skriftlige kilders angivelse af, at Byens rende skal have været placeret lidt længere mod syd på det areal, som senere blev erstattet af Store Regnegade.

En tegning udført af Abraham de la Haye omkring 1620 viser også en teglbygget rende gennem volden lige nord for Østerport Bastion. Renden her skulle lede spildevand ud af byen til voldgraven fra et område, der på grund af sin beliggenhed ikke kunne føre vandet ned mod havnen i syd.²⁷

En forgænger til denne spildevandskanal og hvælving skal i 1584 være opført på Christoffer Valkendorfs initiativ under Østervold ved Møntergade (wed mynten) og for enden af senere Brøndstræde, for "at wandet kand haf-fue sitt vdløb fra mange gader och af byen, som tilforn stoede i stir siunk och



Området med byens tidligere afløbsrender. Reinegade (Store Regnegade) og Lille Reinegade (dele af nutidens Ny Østergade). Uddrag fra Geddes Kvarterkort fra 1757, Københavns Stadsarkiv.

wreenlighed i gaderne, fodi vandet kunde icke tilforne hafue sit vdløb af gaderne²⁸. Dette anlægsarbejde hang formentlig sammen med, at Byens rende var i dårlig forfatning.²⁹

Store Regnegade blev anlagt efter Østervolds nedlæggelse og strakte sig fra krydset mellem Pilestræde og Sværtegade til gadens nuværende udmundning i Gothersgade. Gennem årene har navnet Regnegade haft forskellige forklaringer. Det er blevet gættet på Den rene gade, fordi gaden først blev anlagt i 1650 og derfor ikke var så beskidt og fyldt med affald som de andre gader i byen. Andre har ment, at gaden fik sit navn fra planten Rejnfan (*Tanacetum vulgare*), mens regn ifølge en kilde skulle have at gøre med oversvømmelser. Ser man på ældre kort over området, er det imidlertid lige så sandsynligt, at navnet stammer fra – og er en omskrivning af – Store Rendegade, da byens hovedkloak og afløbskanal lå i netop denne del af byen.³⁰ Med indlemmelsen af Ny København og da Østervold/Sankt Clara Bastion blev nedlagt, fik Store Regnegade på samme måde som Møntergade og Grønnegade et ekstra stykke, som genkendes i den kurve, gaden har i dag.

1. Holger Ulke Ramsing: *Københavns Historie og Topografi i Middelalderen. Bind I-III*. 1940, Bd. III, 82.
2. *Kjøbenhavns Diplomatarium (KD I-VIII): Samling av Dokumenter, Breve og andre Kilder til Oplysning om Københavns ældre Forhold før 1728, bind I*. Oluf August Nielsen (red.). KD I, nr. 16, 17.
3. KD I, nr. 75, 106; Axel Christophersen: *København og omegn gennem 6000 år*. En kortlægning af de arkæologiske interesseområder i Københavns Kommune. 1985, 91.
4. KD I, nr. 75, 109-110. "Clemensstaden": Et halvcirkelformet voldanlæg med voldgrav som antages at have ligget i området mellem Rådhuspladsen og Gammeltorv/Nytorv under 1100-tallet. Et interessant fænomen ved Byens rende og "Clemensstadens" voldgrav er, at disse støder op til kirker – Sankt Clemens, Sankt Petri (Sankt Peder) og Sankt Nikolaj. Hertil kommer den tilsyneladende unaturlige bue, som Byens rende slår ved Sankt Petri og Sankt Nikolajs Kirke – sidstnævnte i forbindelse med Østergård. Østergård nævnes første gang med sikkerhed i 1328 og sidste gang i Roskildebispens Jordebog fra 1377 (Christophersen 1985, 110). Stedet beskrives som en befæstet gård, der beskrives at have været omgivet af en grøft, som med tiden kom til at udgøre en del af byens almene afløbsrende.
5. KD IV, nr. 182-183, 189.
6. Oluf August Nielsen: *Kjøbenhavn i Aarene 1536-1660 – anden del, kap. X. Københavns Historie og Beskrivelse IV*. 1877-1892, 16 og 46; Adolf Ditlev Jørgensen: *Historiske Afhandlinger. Bind I-IV*. 1898-1899, 237; Holger Ulke Ramsing: Uden årstal. Arkivmateriale. Københavns Museum; 1940, Bd. III, 82-86; Christophersen 1985, 106 og 111; Hanne Fabricius: *Gader og mennesker i middelalderens & renæssancens København. Inden for middelaldervolden*. 2017, 142.
7. Jacob Mosekilde: Pilestræde, Købmagergade, Landemærket KBM4074. Slots- og Kulturstyrelsens J.nr.: 2014-7.24.02/KBM-0020 Helligånds Sogn, Sokkelund, Københavns Amt. Københavns Museum, 2016, 25-26. Opførelsen av Trinitatis Kirke begyndte i 1637.
8. KD IV, nr. 315-316, 325; Ramsing 1940, Bd. III, 47; Christophersen 1985, 78.
9. Nielsen 1877-1892, 46; Holger Ulke Ramsing: Bidrag til det gamle Københavns Topografi. I. Præabsaloniske Spor. II. De ældste Gadeanlægs Udførelse. *Historiske Meddelelser om København 1907-08. Første bind*. 1908, 427.
10. Christophersen 1985, 78. Nord for gaden og må derfor ikke forveksles med "Clemensstadens" voldgrav.
11. KD IV, nr. 115, 102.
12. Mette Svart Kristiansen: En tidlig middelalderlig bebyggelse ved Kongens Nytorv. *Historiske Meddelelser om København 1999*. København, 1999, 102-103.
13. Jane Jark Jensen: Phase 5. High and Late medieval features and activities 1200–1550 AD. I: Morten Steineke and Jane Jark Jensen. Kongens Nytorv, KBM 3829, Metro Cityring Project. Vestervold Kvarter, Københavns Sogn, Sokkelund Herred, Københavns Amt. Museum of Copenhagen. 2017, 286-292.
14. Axel Christophersen: Fra Villa Hafn til Portus Mercatorum. Københavns oppkomst og eldste udvikling. *Historiske Meddelelser om København 1986*. 1986, 30-32.
15. Kote: Højden af et bestemt terrænpunkt og meter over havet (moh).
16. Ramsing 1940, Bd. I, oversigtskort 32.
17. Fabricius 2017, 178-180.
18. jfr. Christophersen 1985, 85.
19. Sven Rosborn: *Det medeltida Malmö. De-tektivarbeten under mer än ett sekel i en gammal stads historia*. Malmö, 2016, 208.
20. Rosborn 2016, 56-57 og 199.
21. Ramsing 1940, Bd. III, 107.
22. KD I, nr. 232, 354.

23. Morten Steineke: Ny Østergade. KBM4332. Slots- og Kulturstyrelsens j.nr.: 18/07255, 19/05498. Københavns Sogn, Sokkelund Herred, Københavns Amt. Sted og Sb. nummer: 020306-802. Københavns Museum/Arkæologisk rapport 2022. 2022.
24. Anthony Ruter and Marie-Louise Siggaard Andersen: KBM 4332 – Ny Østergade. Sediment analyses from construction and depositional sequences from late medieval phase of Copenhagen's moat and rampart complex. *Archaeo Science Vol. III* 2022. Globe Institute. Copenhagen University. Copenhagen. Arkivmateriale. Københavns Museum, 2022, 8-9.
25. En af initiativtagerne til dette byggearbejde var Christoffer Valkendorf i årene 1581-1583.
26. Rentemesterregnskabet 1615. Oplyst af Bjørn Westerbeek Dahl, 2019.. Rentemesterregnskab: En oversigt over byens finansiering og udgifter.
27. Bjørn Westerbeek Dahl: *Til rigets forsvar og byens gavn – Københavns byplanlægning 1600-1728. Bind 1-3*. 2017, 57.
28. KD I, nr. 363, 542. Brøndstrædekvarter lå mellem Landemærket, Møntergade, Gøttersgade og Vognmagergade.
29. jf. Ramsing 1940, Bd III, 27. I forbindelse med befæstningsarbejdet i begyndelsen af 1600-tallet siges det også, at der blev bygget en muret afløbsrende med hvælving fra kirkegården ved Sankt Nikolaj Kirke gennem Lille Kirkestræde mod vest og videre ned til stranden.
30. jf. Nielsen 1877-1892, 16 og 46; Jørgensen 1899, 237; Christophersen 1985, 106 og 111; Fabricius 2017, 142.
-

Forfatterbiografier

Birgit Meyer Andersen

F. 1948, cand.mag. i historie og nordisk arkæologi fra Københavns Universitet 1979. Ansat i Fredningsstyrelsen, Rigsantikvarens Arkæologiske Sekretariat og Kulturarvsstyrelsen (senere Kulturstyrelsen) 1981-2014. Har publiceret artikler om kulturlivet og de sociale forhold i *Gladsaxe Bogen* III 1991, om lejlighedssange i *Folk og Kultur* 2004 og om en tømremester i *Jul i Slagelse* 2019.

E-post: bma.hellerup@gmail.com

Marianne Råberg

F. 1939, fil.dr i kunstvidenskab ved Stockholms Universitet, tillige uddannelse i bybygning Tidligere stadsantikvar i Stockholm. I årene 1960-2006 tilknyttet Stockholms Stadsmuseum, fra 1974 chef for den bygningshistoriske virksomhed. Har publiceret talrige skriftlige arbejder om Stockholms byudvikling og arkitekturhistorie samt kulturmiljø.

E-post: marianne.raberg@telia.com

Mikkel Kølckær

F. 1992. cand.mag. i latin og stud.theol. Har publiceret flere artikler om antikken og nylatinsk kultur i Danmark, fx i 2024 en latinsk stil af H.C. Andersen i *Anderseniana* og et latinsk bryllupsdigt fra 1705 i *Fynske Årbøger*, desuden en artikel om ansøgninger til Valkendorfs Kolle-

gium fra 1860'erne i *Historiske meddelelser om København*. Arbejder i øjeblikket på en oversættelse af Thomas Bang: *Phosphorus hierosymbolicae inscriptionis Stellaeburgi Regii Hauniensis*, 1648 (om rebussen på Rundetårn).

E-post: mikkolkolker@gmail.com

Morten Steineke

F. 1967, arkæolog, museumsinspektør. Filosofie magistereksamen med hovedvægt på forhistorisk arkeologi og kulturanthropologi ved Uppsala Universitet. Erfaring og ansvarlig for flere arkæologiske udgravninger i både Danmark, Norge og Sverige. Ansat ved Københavns Museum siden 2009.

E-post: bc0t@kk.dk

Nils Kristian Zeeberg

F. 1946, opvokset på Frederiksberg, uddannet iedbit, indtil pensioneringen ansat i KL, Kommunernes Landsforening. Tidligere bestyrelsesmedlem i Danmarks Tekniske Museum. Interesseområdet er teknikkens historie, især trafikhistorie, men også forsyningsvirksomheder. Skriver om vejhistorie, sporveje og Københavns S-bane. Har bl.a. skrevet "Nogle arbejderboliger i Sundbyerne, Valby og Brønshøj" i *Historiske meddelelser om København*, 2001.

E-post: nils.zeeberg@youmail.dk

Ole Mortenssøn

F. 1947, opvokset på Østerbro ved havnen, uddannet i historie og etnologi ved Københavns Universitet, museumsinspektør for nyere tid ved Langelands Museum, forfatter til en lang række historiske bøger, især maritimhistoriske, nu pensioneret med bopæl på Strynø mellem Langeland og Ærø.

E-post: om@strynet.dk

Preben Brandt

F. 1944. Speciallæge i psykiatri. Dr.med. på disputats med titlen *Yngre Hjemløse i København* 1992. Har siden 1990 arbejdet som socialpsykiater med socialt udsatte, psykisk syge og misbrugere på gadeplan i København. Stiftede den selvejende organisation projekt UDENFOR 1998, der udfører opsøgende gadeplansarbejde. Har gennemført mindre forskningsopgaver, men mest deltaget i den offentlige debat om social og sundhedsmæssig ulighed, sådan som det er i dag og sådan som det historisk har været. Har bl.a. udgivet bøgerne *Udelukkende velfærd* 1999,

BYEN og social ulighed 2009 og *Fattigsteder – Ni fortællinger fra de understes danmarkshistorie* 2019.

E-post: pb@preben.brandt.dk

Ulla Kjær

F. 1958, dr.phil. i kunsthistorie, museumsinspektør/ seniorforsker på Nationalmuseet. Fagansvarlig for Lex.dk, medlem af bl.a. bestyrelsen for Foreningen til Gamle Bygningers Bevaring, af ICOMOS; den danske Nationalkomité's styregruppe. Blandt omkring 250 publikationer er disputatsen om den franske arkitekt Nicolas-Henri Jardin fra 2010, en forkortet udgave af samme fra 2015, samt *Fransk elegance og dansk snilde* om enevældens franskdanske kunstforbindelser fra 2017. Chevalier de l'Ordre des Arts et des Lettres 2010, modtager af Ole Haslunds Hæderslegat 2017 og af Prins Henriks Europa Nostra Pris 2019.

E-post: ulla.kjaer@natmus.dk

Person- og stedregister

Registret omfatter ikke navne i bilag og tabeller

A

Abel (-1782/1788-), *madam, jordemoder*, 132
Abildgaard, N.A. (1743-1809), *billedkunstner*, 155
Absalon (1128-1201), *biskop*, 243
Admiralen, *sandbåd*, 172
Aladdin, *motorfærger*, 186, 188-189
Aladdinkvarteret, 184
Allard, Hugo (d. 1684), *nederlandsk kobberstikker*, 161, 164
Almindelig Hospital, 208-209, 216, 218, 223-224
Amager, 157
Amagerbro (landingssted), 157
Amagertorv, 149, 228
Amaliegade, 45, 149
Amalienborg, 9
Amalienborg Plads, 149, 164
Amundsen, Roald (1872-1928), *norsk polarforsker*, 184
Andersdatter, Ane (-1811-), *kone i Slagelse*, 141
Andersdatter, Ulrikke Louise (d. 1850), *jordemoder*, 139
Andersen, H.C. (1805-1875), *forfatter*, 215
Andersen (-1838-), *madam*, 138
Andersen, Mette Kathrine (-1821/ca. 1838-), *jordemoder*, 139
Andersen, Rasine (-1830'erne-), 140
Anna Cathrine af Brandenburg (1575-1612), *dronning*, 155
Anthon, G.D. (1714-1781), *arkitekt*, 20, 26

Appelbys Plads, 172
Archimedes, *dampbåd*, 194
Arresø, 190
Arsenaløen, 184
Asa, *dampbåd*, 193-194

B

B&W, 189-190, 192-193, 197
B&W Refshaleøen, *motorbåde*, 190
Balle, Nicolai Edinger (1744-1816), *biskop*, 154
Bang, Frederik Ludvig (1747-1820), *læge*, 118-119, 141
Bang, Herman (1857-1912), *forfatter*, 218, 221
Bartholin, Thomas (1616-1680), *læge*, 123
Battier, Christophe (1733-1786), *bogholder*, 79
Bauer, Christina Dorothea (-1800-), *jordemoder*, 141, 143
Becker, Joachim (ca. 1723-1794) *hoffontænemester*, 24
Behrend, Frederik (ca. 1799->1840), *bagersvend*, 138
Behrend, Louise Wilhelmine, f. Knoph (1796-1878), *jordemoder*, 138
Bellevue, 186
Béranger, Pierre-jean de (1780-1857), *fransk forfatter og visedigter*, 212
Bergh, Rudolf (1824-1909), *læge*, 223
Bergsøe, Johanne Kirstine (-1848-), *jordemoder*, 131

- Bergsøe, Lars Frederik** (-1848-), *hattemager*, 131
- Bernstorff, A.P.** (1735-1797), *udenrigsminister*, 54
- Bille, Steen Andersen** (1751-1833), *søofficer*, 42
- Blache, Christian** (1838-1920), *billedkunstner*, 178
- Blechingberg, Daniel** (1736-1802), *slotsfoged*, 17
- Bleicher, Marie Christine Pauline** (d. 1821), *jordemoder*, 131
- Blåtårn**, 94
- Boberg, Gustaf** (-1795/1801-), *billedkunstner*, 51
- Bodenhoff, Andreas** (1727-1794), *skipper, tømerhandler*, 172
- Bodenhoffs Plads**, 172, 174, 184, 186
- Bombroen**, 167, 179
- Bommen Bork, André** (1854-1932), *billedkunstner*, 178
- Bornemann, Henrik** (1865-1951), *xylograf*, 178
- Bornholm**, *fregat*, 42, 44, 46-47, 64, 177
- Brandes** (1847-1927), *forfatter*, 218
- Brandt, Preben** (f. 1944), *sociallæge*, 202-227
- Braun, Georg** (1541-1622), *kortudgiver*, 157
- Brdr. Svendsens Bådebyggeri**, 190
- Bredgade**, 149
- Bremerholm**, 161-162
- Bremerholm Slaveri**, 172
- Brogade**, 160
- Brown, Christian** (-1779/1780), “*indianer*”, 80, 82
- Brown, John** (-1777-), *købmand?*, 34
- Bryghuset**, 94
- Buchardt, Christiane** (-1828-), *jordemoder*, 134
- Buchardt, Gottlieb** (-1828-), *kattuntrykker, bomuldsvæver*, 134
- Bure, Anders** (1571-1646), *svensk matematiker og kartograf*, 100, 104-105, 110
- Burmeister & Wains Skibsbyggeri**, 179
- Byens Rende**, 249, 254
- Bülów, Johan von** (1751-1828), 16
- Bysser, Peter** (d. 1657), *ingeniør*, 111
- Bøde, Johannes Christian** (d. 1780), *kabinetskurér*, 59, 67, 84
- Børnehuset**, 208
- Børsen**, 26, 99
- Børsbroen**, 176
- Børskanalen**, 176-177, 181
- Baagøe, Carl Emil** (1829-1902), *billedkunstner*, 169

C

- Canal Tours**, 189
- Cantor, Jacobine** (d. 1840), *jordemoder*, 138
- Capduen, vandbåd**, 192
- Caroline Mathilde** (1751-1775), *dronning*, 18, 147
- Castberg, Peder Leganger** (1752-1784), *skibspræst*, 39, 41
- Charlottenlund**, 186
- Chr. Monberg, firma**, 190
- Christian** (1603-1647), *udvalgt prins*, 155
- Christian den 1.** (1426-1481), *konge*, 242
- Christian den 3.** (1503-1559), *konge*, 234
- Christian den 4.** (1577-1648), *konge*, 92, 94, 99, 110, 113, 154-155, 162, 215
- Christian den 4.s Kapel**, 155
- Christian den 5.** (1646-1699), *konge*, 9
- Christian den 6.** (1699-1746), *konge*, 9, 11-12, 14, 16, 163
- Christian den 7.** (1749-1808), *konge*, 18, 147-148
- Christian den 8.** (1786-1848), *konge*, 29, 149
- Christiania**, se Oslo
- Christians Brygge**, 177
- Christiansborg Slot (I)**, 7-31
- Christiansborg Slot (III)**, 189
- Christiansborg Slotsplads**, 171
- Christiansen, Jens** (-1880-), *sandgraver*, 172

Christianshavn, 94, 113, 160, 162-163, 166, 188-189

Christianshavns Kanal, 156, 173, 189, 197, 199

Christianshavns Torv, 184, 186

Christianshavns Tugthus, 139

Christiansholm, 188

Christoffer af Bayern (1416-1448), *konge*, 242

Clementsén, Ane Marie (-1826/1839-), 138

Clementsén, Peter (-1826-), *slagtersvend*, 138

Collegium Novum, Universitetet, 155

Cornelius (1847-1940), *tømrermester*, 169, 174

Corsaren, 204

Coudray, Angélique du (ca. 1712-1794), *fransk jordemoder*, 130

Cramer, Peter (1726-1782), *billedkunstner*, 46

D

Dajon, Franz (1720-1794), *bygningskommissær*, 20, 26

Dan, *bugserbåd*, 191

Dannebrog, *kongeskib*, 189, 196

Dansk Petroleums-Aktieselskab, 192

Dansk Soyakagefabrik, 190

DFDS, 174, 184, 189-190

Dokøen, 190

Dragør, 170, 186

Due (-1787), *tjener*, 83

Dyrehavsbakken, 186

E

Eckersberg, C.W. (1783-1853), *billedkunstner*, 185

Eden, Morton Frederick (1751-1830), *engelsk gesandt*, 54

Eichel, Johan (d. 1736), *stadsfysicus i København*, 121, 126

Eigtved, Nicolai (1701-1754), *arkitekt*, 11-13, 16-17

Elefanten, 190

Emma, *dampbåd*, 178

Ernst, Johan Conrad (1666-1750), *arkitekt*, 9, 12

Eskildsen (Tønsberg), Erich (1738-1793), *skibsbygmester*, 38, 41

Eskildsen, Erik (1776-1856), *havnekaptajn*, 166

Expres (I-II), *motorbåde*, 186

F

Fabricius, Hanne (f. 1958), *arkæolog*, 249

Falster, *fregat*, 44

Farvergade, 243

Fattiges Konventhus, 126

Fiolstræde, 253

Fisketorvet, se også *Gammel Strand*, 181-183, 197

Fleming, Klas (1592-1644), *svensk adelsmand*, 102

Flådens Leje, 51

Fohlmann, A.W. (1817-1870), *underlæge*, 212-214, 218

Fontenay, Anthon Nicolaj de (1725-1787), *kontreadmiral*, 62

Forenede Bugsererselskab, 179, 190, 192

Forenede Dampskibsselskab, se *DFDS*

Forenede Vognmænd, 189

Frankenau, Rasmus (1767-1814), *læge*, 155

Frederik (1753-1805), *arveprins*, 146-155

Frederik den 2. (1534-1588), *konge*, 157

Frederik den 3. (1609-1670), *konge*, 155, 162

Frederik den 4. (1671-1730), *konge*, 9, 11

Frederik den 5. (1723-1766), *konge*, 147, 154-155

Frederik den 6. (1768-1839), *konge*, 147, 149

Frederik den 7. (1808-1863), *konge*, 222

Frederik Wilhelm Philip (1761-1821), *hertug af Württemberg* (-Stuttgart), 27, 150

Frederiks Hospital, 57-58, 128-129, 137

Frederiksberg Allé, 153
Frederiksberg Bakke, 153
Frederiksberggade, 149, 230, 232-233, 252
Frederiksholms Kanal, 162-163, 171, 179
Frederiksholms Tegl- og Kalkværker, 177, 190
Frederikskirken, se Marmorkirken
Frederiksstaden, 163
Freitag, Adam (1608-1650), *polsk-tysk ingeniør*, 110
Frelsens Hær, 225
Friedrich, Johan Gottlieb (ca. 1742-1809), *kobberstikker*, 29
Frihavnen, 71, 170, 179, 197
Frihavnen, båd, 179
Frihavnsfærgen, *motorbåd*, 189
Fuchs, Gottfried (d. 1723), *brandmajor*, 151
Fuglede, Philip Christian (1748-1816), *skibskaptajn*, 40-41, 54, 67
Fürst, Pauline Caroline, f. Willebrand (-1806/1807-), *jordemoder*, 130
Færgehotellet, 169
Fødselsstiftelsen, 116, 118, 126-130, 136, 141-143

G

Gamles By, 223-224
Gammel Strand, 159, 175, 181, 188-189
Gammeltorv, 149
Garde, Mazar de la, Jean Guillaume (1710-1783), *oberst, branddirektør*, 22
Gasværkshavnen, 177, 179
Gasværkshavnen, dampbåde, 179
Gay, Wilson (-1780-), *domestik*, 80, 82
Gedde, Christian (1729-1798), *officer, korttegner*, 261
Gedser Rev, *fyrskib*, 196

Geer, Louis de (1587-1652), *nederlandsk-svensk handelsmand*, 102
Georg den 3. (1738-1820), *konge af Storbritannien*, 147
Gercken, Didrick (1692-1748), *billedhugger*, 19
Gerner, Henrik (1742-1787), *skibskonstruktør*, 34, 39, 41
Giedde, Werner Hans Rudolph Rosenkrantz von (1756-1816), *kammerherre*, 16
Gilleleje, 189
Gjøa, polarskib, 184
Glass, George (-1779/1780-), *"indianer"*, 80
Glass, Matthias (-1779/1780-), *"indianer"*, 80
Glückstadt, 94, 110
Gode Hensigt, 33-91
Godsbanegården, 177, 182
Goldschmidt, Meir (1819-1887), *forfatter*, 204
Gorm, bugserbåd, 191-192
Granberg, Johan Frederik (d. 1838), *snedkermester, ejer af Pjalttenborg*, 206
Grane, dampbåd, 194, 196
Grundtvig (1783-1872), *teolog, digter*, 215
Gryn-, Stampe-og Kobbermøllen, 67
Grønland Grønlands Handels Plads, 37
Grønnegade, 261
Grønnegårdshavn, 160
Gråsten, 192
Gudler, Anne (-1740'erne), *jordemoder*, 118
Gustav den 2. Adolf (1594-1632), *svensk konge*, 92, 94, 99-102, 105-106, 113
Gyldenløve, Christian (1674-1703), *officer*, 151
Göteborg, 94

H

Hals, Peder Pedersen (ca. 1735->1787), *brændevinsbrænder, rodemester*, 61

Hamborgske sjældeboder, se Poul Fechtels Hospital

Hansdatter, Bodil (-1811-), 141

Hansen, Antonette Frederikke Christiane (-ca. 1838), 140

Harald Jensens Forlag, 213

Harsdorff, C.F. (1735-1790), *arkitekt*, 18, 20, 24, 26-27

Hartmann, Wolfgang (<1606-ca. 1663), *tysk kobberstikker*, 104-105, 109

Havne- og Opmudringsvæsenet Havnegade, 188-189

Havnen A/S, 179

Havnens Motorfærge, 184-187, 189

Haye, Abraham de la (-1617/1626-), *ingeniør*, 260

Heiberg, Johan Ludvig (1791-1860), *forfatter*, 136

Hellasbådene, 188

Hellerup, 186

Helligkorsstræde, 231

Helsingør, 170

Helvede, logihus, 206

Hemmensen, Frederikke (ca. 1801->1850), 136-137

Hemmensen, Peter (ca. 1799-1828), *smedesvend*, 137

Hemmensen, Petrine (ca. 1820->1850), 136-137

Henschel, Carl Anton (1825-1883), *tysk-dansk fotograf*, 152

Hercules, ostindiefarer, 82

HMF, motorfærger, 187-188

Hoffmann, Georg (d. 1666), *ingeniør*, 103, 105, 111

Hogenberg, Frans (1534-1590), *tysk kobberstikker*, 157

Holberg, Ludvig (1684-1754), *forfatter*, 132 134

Holck, Johan Christopher (1824-1899), *præst ved Vor Frelses Kirke*, 225

Holford, Robert (ca. 1724-1787), *kaptajn*, 33, 36,

38-39, 72, 75, 78-79, 80, 82-83

Holger, vandbåd, 191-192

Holm, H.G.F. (1803-1861), *prospektmaler*, 43, 154, 218

Holm, Jakob (ca. 1728->1787), *kasserer i Asiatisk Kompagni*, 75

Holm, madam (-1798/1799-), *jordemoder*, 135

Holmen, 44, 75, 96, 166-167, 179, 189-190, 196-197

Holmens Bro, 159

Holmens Kirke, 157, 189

Holtermann (1756-1824), *læge*, 128

Hoppe, Børge Anton (1796-1865), *stadsfysikus*, 131

Hornemann, Claus Frees (1751-1830), *professor, doktor, rektor for Universitetet*, 155

Huth, Heinrich Wilhelm von (1717-1806), *general*, 57

Häusser, Elias David (1687-1745), *ingeniørofficer, arkitekt*, 11-15, 17, 19

Høegh-Guldberg, Ove (1731-1808), *statsmand*, 148

Højbro, 171, 176, 188

Højbro Plads, 189

Hønen, motorfærge, 190

Hønebroen, 178, 190

Hörner, Johan (1711-1763), *billedkunstner*, 65

I

Inderhavnen, 193, 197, 199

Islands Brygge, 177

Islands Plads, 185

J

Jardin, Nicolas-Henri (1720-1799), *arkitekt*, 18, 209

Jensdatter, Ane Marie (-1814-), *jordemoder*, 143

Jensen, madam (-ca. 1880-), *færgekone*, 170
Jensen, plattenslager (-ca. 1780-), 8
Jensen (-ca. 1900-), *prammand*, 195
Jensen, C.A. (1792-1870), *billedkunstner*, 142
Jensen, Laurids (-1851/ca. 1860-), *snedkermester*,
ejer af Pjalttenborg, 202
Jernporten Joensen, Anders (1764->1787), *tøm-
mermand*, 61
Juliane Marie (1729-1796), *dronning*, 16, 128, 147
Jydedybet, 71
Jylland, 177, 183
Jylland, fregat, 189
Jürgensen (-1780-), *mægler*, 73-74

K

Kalkbrænderibugten, 164
Kalkbrænderihavnen, 182
Kalveboderne, 164
Kap Horn, *værtshus*, 195
Karantænehuset, 167-168
Karl X Gustav (1622-1660), *svensk konge*, 109
Kastellet, 44, 113
Kastelspynten, 44-45, 166
Kattegat Kattesundet, 229, 231, 233
Kierkegaard, Søren (1813-1855), *forfatter, filosof*,
204, 215-216
Kirkens Korshær, 225
Kirurgisk Akademi, 128
Kivnæs, 165
Kjær, Ulla (f. 1958), *dr.phil.*, 7-31
Klampenborg, 186
Kleiner, Frederich (ca. 1756-1780), *snedkersvend*,
59
Kleve, Terkel (1743-1797), *kobberstikker*, 148
Klingenberg, Johan (1804-1869), *skomagersvend*,
139

Klæstrup, Peter Christian (1820-1882), *billed-
kunstner*, 204-205, 210
Knaldhytten, logihus, 206
Knip, Hans (-1633/1641-), 161
Knippelsbro, 161-162, 166, 168, 178, 182, 184,
186, 189-190
Knudsen, Valentin Greve (ca. 1741->1794),
fuldmægtig, 7-8
Kofoed, Hans Christian (1898-1952), *kordegn*,
191
Kommunehospitalet, 220, 223
Kompagnistræde, 244
Kongelig Dansk Yachtklub, 180
Kongelige Bibliotek, 197
Kongelige Teater, 136, 197
Kongelige, se også næste ord
Kongens Nytorv, 149, 184, 186, 236, 251
Krabben, båd, 171
Kragh, Ellen Christine (ca. 1790-1856) *jorde-
moder*, 139
Krieger, Johan Cornelius (1683-1755), *bygnings-
inspektør*, 9, 12
Kristen Bernikows Gade, 254
Kristianstad, 94
Kronløbet Krüger, Jacob Reinhard (ca. 1741-
>1787), *klædefabrikant*, 58
Krüger, Johan Peter (1764-1780), *søn af J.R.K.*,
58-59
Krystalgade, 249-250, 254
Kräill, Georg Günther (d. 1641), *svensk ingeniør
og officer*, 110
Kunzen, F.L.Æ. (1761-1817), *komponist*, 155
Kvik, dampbåd, 179
Kvæsthusbroen, 170, 189, 197
Kvæsthusgade, 168
Kystartilleriforeningen, 187

Københavns Amatør Sejlklub, 180-181
 Københavns Flydedok A/S, 184, 190
 Københavns Havnevæsen, 186
 Københavns Lodseri, 170
 Københavns Skibsvandforsyningselskab, 192
 Københavns Slot, 12, 157
 Køge Bugt, 182
 Kolkær, Mikkel (f. 1992), *cand.mag.*, 33-91
 Kaas, Frederik Christian (1727-1804), *admiral*, 48, 84

L

Ladegården, 208-213, 223-224
 Lagaholm M/S, 191
 Landemærket, 249, 251
 Langebro, 163, 177-178, 190
 Langelinie, 184, 188
 Langeliniepavillonen, 180
 Langeliniepynten, 184
 Larsbjørnsstræde, 231
 Larsen, Hans (-1792-), *rideknægt*, 16
 Lavendenstræde, 231
 Le Clerc, Louis-Augustin (ca. 1688-1771), *billedhugger*, 11, 13, 17, 19
 Lehmann, Martin Christian (1775-1856), *embetsmand*, 146-147
 Lehmann, Orla (1810-1870), *politiker*, 146
 Lille Havfrue, 188-189
 Lille Kirkestræde, 244
 Lille Kongensgade, 251-252
 Lille Regnegade, 254, 261
 Lille Sankt Clemensstræde, 230
 Lilleø Værft, *Korsør*, 187
 Lind, Niels (-1794-), *kleinsmed*, 8-9, 27-28
 Lodsens, *dampskib*, 179
 Lohmann, Margrethe (-1838-), *jordemoder*, 136

Lorentzen (-1780-), *snedker*, 29
 Louise (1724-1751), *dronning*, g.m. Frederik den 5., 147
 Ludvig 15. (1638-1715), *konge af Frankrig*, 130
 Lundberg, Carl Peter (1758-?), 135
 Lundberg, Erik (d. 1782), *kandestøber*, 135
 Lundberg, Marie (Margrethe) (-1756/1784-), 135
 Luxdorph, Bolle Willum (1716-1788), *historiker*, 54
 Luseklubben, *logihus*, 206
 Lynet, *rofærge Lynettehavnen*, 168, 179
 Lynetten, 70
 Lystbådehavnen, 179-181, 184
 Læderstræde, 245
 Lønporten, 234
 Løvenørn, Poul de (1751-1826), *søofficer*, 165

M

Magens, Boye (1748-1814), *arkitekt*, 21
 Magnus, C.J. (1812-1879), *journalist*, 206
 Mandigheden, *skib*, 72
 Maria Eleonora (1599-1655), *svensk dronning*, 113
 Marmorbroen, 162, 189
 Marmorkirken, 22
 Marmormolen, 189
 Marstrand, Wilhelm (1810-1873), *billedkunstner*, 125, 131
 Mellemfortet, 168
 Mentz, C.F. (1765-1832), *vicebranddirektør*, 22
 Metz (-1808-), *købmand*, *spion*, 166
 Meyer Andresen, Birgit (f. 1948), *cand.mag.*, 116-145
 Meyer, Peter Sigurd (-1915/1917-), *reder*, 186
 Meyn, Peter (1749-1808), *arkitekt* 150, 152
 Mikkel Bryggers Gade, 231

Missionen blandt Hjemløse, 224
Mjølner, *bugserbåd*, 191
Moltke, Anton Heinrich (1734-1792), *geheimeråd*, 16
Monrad, Kasper (1952-2018), *kunsthistoriker*, 218
Mortensen, Ole (f. 1947), 156-201
Morthorst, Hans Jørgen (1746-1784), *rebslager*, 61
Moth, Sophie Amalie (1654-1719), *Christian den 5.s elskerinde*, 151
Munck, Vilhelm (1833-1913), *præst ved Vor Frel-sers Kirke*, 225
Muusmann, Carl (1863-1936), *forfatter, journalist*, 184
Møller, Marianne (-1847/1851-), *jordemoder*, 131
Møller, Poul Christian (d. 1780), *matros*, 59, 61
Møntergade, 261
Møsting, Frederikke Louise von (1748-1810), *hofdame*, 16

N

Nessler, Georg Johann (-1754/1757-), *læge i Altona*, 142
Netto Bådene, 189
Niels Juelsgade (landingssted), 170
Nielsen, Christian (-1821/ca. 1838-), *snedker-svend*, 139-140
Nielsen, Christiane Petrea (d. 1852), *jordemoder*, 139
Nielsen, Hans (-1788-), *husmand ved Brorup*, 118
Nielsen, Truels (ca. 1747->1803), 61
Nina Bangs Plads, 251
Nordhavnen, 190, 193, 197
Nordre Toldbod Nordsjælland, 177
Norup, C.T. (-1794-), *materialforvalter*, 8, 26, 28
Norup, Frans (-1794-), *bygningsskriver*, 8

Norup, Nicolai Christian (ca. 1770-1856), *forvalter på Christiansborg Slot*, 8
Ny Østergade, 228, 234-235, 237, 240-241, 248, 254-255, 259-261
Nyboder, 96, 113
Nyborg, 166
Nybrogade, 171, 175
Nygade, 149
Nyhavn, 162-163, 166, 169, 177, 184, 186, 188-189, 194, 196
Nyhavn nr. 63, 173
Nyhavns Hoved, 170, 184, 191
Nyholm, 51, 57, 162, 166
Nyholmsbroen, 162
Nykøbenhavn, 99
Nørregade, 251, 254
Nørreport, 96, 236, 253

O

Odin, *bugserbåd*, 191-192
Oehlenschläger, Adam (1779-1850), *digter*, 146
Olafsson, Jon (1593-1679), *bøsseskytte*, 165
Oldatter, Cathrine (-1811-), 141
Olsen, Peder (-1811-), 141
Operaen, 197
Orlogsværftet, 179, 184, 197
Oslo, 94
Overskou, Thomas (1798-1873), *teaterhistoriker*, 135, 205
Oxenstierna, Axel (1583-1654), *svensk rigskansler*, 102, 109

P

P. Jørgensens Maskinfabrik, 184
Panten, Kaspar (ca. 1585-1630), *nederlandsk-svensk arkitekt*, 100-101

Pauline, *bugserbåd*, 191
Peder Hvitfeldts Stræde, 251
Peder Madsens Gang, 245
Pedersen, *brændevinsbrænder* (-ca. 1800-), 135
Pedersen, Bolette Elisabeth (-1813-), *jordemoder*, 135
Pedersen, Inge (-ca. 1750-), *g.m. G.J. Nessler*, 143
Pedersen, Inger (-1750-), *jordemoder*, 126-127
Pedersen, Wilhelm (-1780/1783-), *tømmermand*, 61
Perret, Jacques (ca. 1540-ca. 1610), *fransk ingeniør og arkitekt*, 93
Pesthuset, 208
Peters, Bonaventura (1614-1652), *flamsk billedkunstner*, 165
Petersen, Christian (-ca. 1840/1850-), *arbejdsmand*, 136-137
Petersen, Peter (-1876), *sandgraver*, 172
Pile Allé, 153
Pilegård (-1959-), *skipper*, 156
Pilestræde, 249
Pjaltensborg, 202-207, 215, 217, 220, 223
Portunus, *dampbåd*, 194
Poul Fechtels Hospital, 234
Poulsen, Kathrine Marie (d. 1807), *jordemoder*, 131, 133
Poulsen, Poul (-1785-), *matros*, 133
Pram, Christen Henriksen (1756-1821), *embedsmand, arkivar*, 9
Pramlauget Prins Axel, *petroleumsbåd*, 179
Prins Erik, *petroleumsbåd*, 179
Prins Viggo, *petroleumsbåd*, 179
Prins Aage, *petroleumsbåd*, 179
Prinsesse Sophia Frederikke, *skib*, 41, 44, 47, 51, 64, 67, 75, 85
Provianthuset, 94

Puggaard, Hans (1788-1866), *handelsmand*, 174
Pølen, *logihus*, 206

R

Rahl, Inger Jens (-1728/1743), *jordemoder*, 119
Ramsing, H.U. (1868-1946), *officer, arkæolog*, 232-234, 251-252
Rantzau, Gert (1558-1627), *statholder*, 110
Rasch, Claus (1639-1705), *politimester*, 120-121
Rask, Hans Peter (-1830-), *styrmand*, 139
Rasmusdatter, Margrethe (ca. 1751->1811), *jordemoder*, 116, 118, 135, 141
Recke, Adolph von der (1820-1867), *vaudeville- og viseforfatter*, 203
Reden, 66
Reformert Kirke, 204
Refshalen Refshaleøen, 179, 190, 193
Reinhardt, Andreas (ca. 1676-1742), *kobberstikker*, 151
Rettich, Jacob (-1625/1627-), *ingeniør*, 96, 110
Rigshospitalet, 127
Robert, *dampfærge*, 179
Roepstorff, *handelsskib*, 35
Roerlang, Jens (-1792-), *rideknægt*, 16
Rosenberg, Georg Erdmann (1739-1788), *arkitekt*, 14
Rosenborg, 99, 113, 204
Rosengården, 253
Rosenkjær, Hans Nielsen (1851-1907), *arkæolog*, 252
Rosenkrantz' Bastion, 67
Roskilde, 154
Roskilde Domkirke, 149, 155
Roskildevej, 153
Rungsted, 176
Ruse, Hendrik (1637-1679), *nederlandsk ingeniør*, 99

Røde Hav, 164
Røde Pæl, *reden*, 45
Rørbye, Martinus (1803-1848), *billedkunstner*, 218-219
Råberg, Marianne (f. 1939), *byhistoriker*, 92-115
Råd- og Domhuset, 219
Rådhuset, 94

S

Salem, 224
Salling, Maren (ca. 1811->1850), 139
Samsø, 177
Sankt Annæ Bro, 162
Sankt Annæ Plads, 149, 184
Sankt Annæ Skanse, 99, 112
Sankt Clara Kloster, 234, 253
Sankt Clara Runddel, 235, 261
Sankt Clemens Kirkes Rende, 252
Sankt Gertruds Stræde, 253
Sankt Hans Hospital, 208, 214
Sankt Jan, *skib*, 42, 44, 50, 56, 64
Saxtorph, Sylvester (1772-1842), *læge*, 118-119, 128, 141-143
Scheel, Poul (1773-1811), *stadsfysikus*, 118-119, 141
Schiodt (-1830'erne-), *tobakshandler*, 140
Schionning, Christian (1734-1816), *rentekammerkommittet*, 44
Schionning, Peder Christian (1732-1813), *søofficer*, 42, 44, 47-49, 52-53, 56, 58-59, 63-65, 67, 72, 84-85
Schmidt, Alfred (1858-1938), *tegner*, 216
Schnell (-1807-), *enke*, 119
Schou Hansen, Jens, *teknonom*, 71, 72
Seidelin, Claus (1702-1782), *apoteker*, 75-76, 86
Sejlkлубben Frem, 181

Sejlkлубben Sundet, 181
Sejlkлубben Øst, 156
Sems, Johan (1572-1635), *frisisk landmåler*, *digebygger*, 96
Sjæleboedernem, 208
Sjælland, *fregat*, 189
Skidenstræde, se Krystalgade
Skipperboderne, 94, 113
Skovshoved, 176, 184
Skudehavnen, 181-182, 188
Skyttehuset, Brorup, 118
Sleipner, *flydekran*, 194
Slippen, 125
Slotsholmskanalen, 188
Slott-Møller, Harald (1864-1937), *billedkunstner*, 219, 221
Sluseholmen, 182
Slusen Smålandsfarvanet, 175
Snow, John (1813-1858), *engelsk læge*, 220
Sophie Amalie (1628-1685), *dronning*, 155
Sophie Frederikke (1758-1794), *g.m. arveprins Frederik*, 149-150, 154
Sophie Magdalene (1700-1770), *dronning*, 13, 16
Speer, Carl Wilhelm (-1780-), *snedkermester*, 59
Sperling, Hans (-1782/1784-), *kandestøber*, 135
Stangerup, Hans P. (ca. 1815->1850), *stolemager-svend*, 139
Statens Vandbygningsvæsen, 190
Steen- og Sandførerlauget, 171
Steffensen, Christian (ca. 1826-?a), *sandgraver*, 172
Steineke, Morten (f. 1967), *arkæolog*, 228-263
Stemann, P.C. (1764-1855), *amtmand*, 116
Stevin, Simon (1548-1620), *flamsk matematiker*, *fæstningsteoretiker*, 110
Stevns, 176

Store Claus, *motorbåd*, 189
Store Magleby, 57
Store Regnegade, 234, 250-251, 254, 261
Store Sankt Clemensstræde, 230-233
Stormbroen, 162
Strömman A/B, 189
Stuckenberg, Frederik (1832-1899), *fængsels-historiker*, 211
Studiestræde, 236
Sturm, L.C. (1669-1719), *arkitekturteoretiker*, 13
Stærkodder, *bugserbåd*, 191
Stærkodder, *rederi*, 191
Sundby, 57
Sundholm, 223-225
Svanemøllebugten, 181
Svanemøllehavnen, 188
Svensen, Lars (-1780-), *skipper*, 56
Svenningsen, Jesper, *kunsthistoriker*, 40
Sviters Bjergningsentreprise, 190-191
Sværtegade, 249, 251
Sydfynske Øhav, 177
Sydhavnen, 162, 182, 190-191, 193, 197, 199
Sydhavnens Fiskerihavn Søkvæsthuset, 62, 170
Søndre Toldbod, 173
Sølling, P.N. (1758-1827), *søofficer*, 171

T

Teglårdstræde, 253
Tegholmen, 182
Tengnagel, Conrad Alexander Fabritius de (1731-1805), *handelsmand*, 34
Thomé, Heinrich (-1624/1635-), *svensk ingeniør*, 95-96, 101
Thomsen, Peter (-1901/1923), *direktør*, 184, 186
Thor, *motorbåd*, 186
Thura(h), Laurids de (1706-1759), *arkitekt*, 11-13,

17, 153
Thül, Caroline Sophie (-1830'erne-), 140
Tjalfé, 180
Toldboden, 45-46, 51, 57, 162-163, 166-168, 179, 184, 189-191
Toldbodens Motorfærge, 184
Toldbodhavnen, 167, 177
Torstensson, Anders (1641-1686), *svensk ingeniør*, 105
Trampe, Frederich Christopher (1779-1832), *officer*, 166
Tranquebar, 33, 36, 80
Trekroner, 42, 166, 187, 196
Troest, Johan (-1935-), *bådfører*, 186
Tuborg Havn, 71
Tyr, *bugserbåd*, 191
Tøjhuset, 94
Tøjhushavnen, 158
Tømmerpladserne (ud for Frederiksstad), 163
Tårnbæk, 176, 186

U

Universitetet, 118, 154

V

Valkendorf, Christoffer (1525-1601), *rigshof-mester*, 260
Vartov Hospital, 208
Vedbæk, 176
Verwyck, Hugenan (-1780-), *domestik*, 80, 82
Vesterbro, 153
Vesterbrogade, 153
Vestergade, 228, 230-231, 233, 243, 251
Vestergrav, 252
Vesterport, 96, 146-147, 149-153, 229
Vestervold, 163

Vestre Gasværk, 177

Vimmelskaftet, 149, 228

Vingårdstræde, 243

Vogel, Sigismund von (ca. 1615->1654), tysk kobberstikker, 105

Voigt, Erika (1898-1952), sangerinde, 187

Volmer, petroleumsbåd, 193

Vombadstuestræde, 231, 233

W

Waltersdorff, Gerhard Christopher (1722-1795), søofficer, 44

Wedel, Adam Gottlob (1761-1780), søløjtnant, 48

Wichmann (1750-1807), læge, 143

Wijck, Jan van (d. 1613), billedkunstner, 161

Wilders Bro, 169

Wilders Plads, 168, 170

Willerup, F.C. (1742-1819), billedhugger, 60

William, dampbåd, 178

Winsløw, F.C. (1752-1811), kirurg, 118-119, 141

Winterfeldt, Jørgen Balthazar (1732-1821), søofficer, 56-57, 64, 80

With, Mouritz (-1780-), kaptajn, 67

Wärnsköld, Johan (ca. 1610-1674), svensk generalkvartermester, 109

Wyon-Sergeant, Kim, 198

Y

Ymer, bugserbåd, 191

Z

Zeeberg, Nils Kristian (f. 1946), 146-155

Ø

ØK, 190

Øresundsselskabet, 186

Örnehuvud, Oluf Hansson (1600-1644), svensk generalkvartermester, 104-105, 110

Ørslev, Karen (1743-1809), overjordemoder, 128-129

Ørsted, H.C. (1772-1851), fysiker, 146

Østasiatisk Kompagni Østergade, 149, 221-222, 228

Østerport, 162, 235

Østervold, 162, 238, 250, 259-261

Østersøen, 197

Å

Aagesen, Søren (1753-1817), tømmehandler, generalkrigskommissær, 8

Ålborg, 7

Aalborg Værft, 191