



København 1900

Rådhuspladsen som laboratorium for den moderne bys offentlige rum 1880-1914

Thelle, Mikkel

Publication date:
2013

Document version
Tidlig version også kaldet pre-print

Citation for published version (APA):
Thelle, M. (2013). *København 1900: Rådhuspladsen som laboratorium for den moderne bys offentlige rum 1880-1914*. København: Det Humanistiske Fakultet, Københavns Universitet.



Ph.d.-afhandling

Mikkel Thelle

København 1900

Rådhuspladsen som laboratorium for den moderne bys offentlige rum 1880-1914



Vejleder: Dorthe Gert Simonsen

Afleveret den: 31/01/13

Institutnavn: Saxo Instituttet

Name of department: Saxo Institute

Forfatter(e): Mikkel Thelle

Titel og evt. undertitel: København 1900. Rådhuspladsen som laboratorium for den moderne bys offentlige rum

Title / Subtitle: Copenhagen 1900. The City Hall Square as laboratory for the modern city's public space

Vejleder: Dorthe Gert Simonsen
Bivejleder: Mikkel Venborg Pedersen

Afleveret den: 31. januar 2013

Antal ord: 99.969

Forsidebillede: Postkort, "Fremtidsbillede fra København", 1909, Københavns Museum

Indhold

Introduktion.....	8
København 1900 som sammenføjning.....	10
<i>Rådhuspladsen i tid og rum.....</i>	<i>11</i>
<i>Rum, historie og hastighed. Camillo Sitte og Otto Wagner</i>	<i>13</i>
<i>Den tvetydige orden. Den moderne by i dansk historieforskning</i>	<i>15</i>
<i>Rådhuspladsen som version af den moderne by</i>	<i>16</i>
Strategi og taktik: Afhandlingens opbygning og centrale begreber.....	18
<i>Byrummet som sammenføjning. Relationelle figurer.....</i>	<i>21</i>
<i>Byen som sammenføjning.....</i>	<i>23</i>
<i>Hvad gør genstanden? Netværk som kulturhistorisk greb</i>	<i>25</i>
<i>Forhandling, handling og forhærdning. Afhandlingens metode.....</i>	<i>28</i>
<i>Arbejdsbegreber.....</i>	<i>32</i>
Det moderne byrums subjekt.....	33
Del 1. Positioner og processer i Rådhusprojektet	35
Introduktion.....	35
<i>At dokumentere intentioner. Kildesituationen.....</i>	<i>35</i>
<i>Forskningen i det moderne København</i>	<i>36</i>
<i>Nytorv. Den første rådhusplads.....</i>	<i>41</i>
C. F. Hansens rådhus	43
<i>Mod et nyt offentligt tyngdepunkt: diskussionen af det ny rådhus.....</i>	<i>43</i>
Åbning af byen. Kontekst for den nye Rådhusplads	46
Næringsfrihed, citydannelse og grundværdi. Borgerlige intentioner	51
Intentionen om forhærdning. Meldahl og Ambt.....	58
Ferdinan Meldahl. Den monumentale intention	58
Charles Ambt. Den funktionelle intention.....	61
Arkitektkonkurrencen. Anden stabilisering.....	65
<i>De indre offentlige rum. Konkurrencens grundplaner.....</i>	<i>71</i>
<i>Konkurrencen som fugleperspektiv. Opsamling</i>	<i>74</i>
Rådhuspladsen 1900: Det faste rum	77
Del 2: De teknologiske netværks rum	81
<i>At dokumentere teknologi: Kildesituationen.....</i>	<i>85</i>
Københavns netværk.....	85
Elektrificerede netværk.....	93
<i>Ilden og udrykningen. Byens brandtelegraf.....</i>	<i>96</i>
<i>Nye forbindelser og konflikter: Telefonnettet.....</i>	<i>97</i>
<i>Det københavnske belysningssystem.....</i>	<i>99</i>
<i>Opsamling: Den underjordiske by.....</i>	<i>103</i>
Det offentlige rum i bevægelse: Københavns Sporveje	105
<i>Sporvejsnetværket og de moderne byer.....</i>	<i>106</i>
<i>Sporvejsnettets udvikling i København – en oversigt.....</i>	<i>107</i>
<i>Netværkets omfang og gennemtrængning.....</i>	<i>111</i>
Sporvejenes store rum	115
<i>Stoppesteder og køreplaner. Sporvejenes cirkulation.....</i>	<i>117</i>
<i>Moderne æstetik kommer til byen.....</i>	<i>120</i>
Et offentligt rum uden sted: Sporvognskupéen	128
<i>Sporvognens mikroteknologier.....</i>	<i>135</i>
<i>Bremser, skærme, støddæmpere: Sikkerhedssporvognen</i>	<i>143</i>

<i>Den flydende sporvogn. Opsamling på mikroteknologierne</i>	146
Del 3: Det praktiserede rum	149
Praksis som relationelt begreb.....	150
Relationer i tid. Forhærdning af praksis.....	152
Relationer i rum. Territorialisering og social navigation	153
Fremgangsmåde	155
Rumlige praksis i de københavnske nytårsoptøjer	158
Nytårsnat 1903	158
<i>Indersiden ud: Iscenesættelse og synlighed i optøjerne</i>	161
<i>Sværmen. Undergravende bevægelser</i>	162
<i>Politiet som sværmens spejl</i>	164
<i>Åben plads og lukket vogn: Rummets befordring af praksis</i>	166
<i>Bøller, angrebne kvinder, anarkister og familiefædre. Optøjernes deltagere</i>	167
<i>Ritualisering og politisering – optøjernes kobling til samfundslivet</i>	168
Det ordinære i det ekstraordinære: Optøjerne som praksislaboratorium.....	172
Rådhuspladsen som praktiseret sted	173
“I den hedeste Menneskestrøm”. Transitpraksisser	174
<i>At Drive</i>	174
<i>Den ny trafiks praksis</i>	179
<i>Pendleren som systemets beboer</i>	183
<i>Udflugten som praksis</i>	185
Identifikation og social differentiering: udpegende praksisser	187
<i>At promenerer og flanere</i>	188
<i>At klæde sig</i>	193
<i>Den demokratiske offentlighed praktiseres</i>	197
<i>At genkende og opspore – tjenere og betjente</i>	204
<i>Kønnede praksisser. Kvinder, krop og rum på Rådhuspladsen</i>	208
<i>Afkodningen af byen og den sociale navigation</i>	211
Byens drift. Ordenspraksis.....	215
<i>Rådhuspladsen: et ordnende rum</i>	220
<i>Truslen fra Ørstedsparken</i>	222
<i>Farvergade: den prostitueredes praksis</i>	223
Konklusion	232
Det sammenføjede rum.....	235
Sammenføjning i tid	237
Litteratur	238

Dette projekt har taget form i diskussioner på gange og i kaffekøkkener. De første, lange skridt blev taget på afdeling for Danmarks Nyere Tid, Nationalmuseet og jeg vil gerne takke mine gode kolleger og skiftende ledere fra gangen på bondeloftet for at støtte mig fra idé over ansøgning til færdigt projekt. Her har Mikkel Venborg Pedersen som min bivejleder fulgt med hele vejen. Tak for råd, støtte og kritik her i byen såvel som i Berlin og Wien.

I løbet af processen har jeg fået hjælp fra mange sider, ikke mindst fra kolleger på Saxo-instituttets snart nedrevne gang 16, og mine medstuderende på instituttets andre gange og køkkener. Tak til Jens Toftgaard Jensen, Søren Rud, Søren Bitsch Christensen, Niels Finn Christiansen og min far Morten Thing for læsning og kritik, og ikke mindst til min bror Ulf Houe, for at følge og diskutere teksten nøje undervejs og i slutspurten. For stor hjælp med æstetikken vil jeg takke Anne Houe. Seminarer og ophold på bl.a. hos lektor Yutaka Yoshinaka på *DTU*, professor Thomas Bender på *New York University* og professor Hans Dienel på *Teknische Universität Berlin* har været meget frugtbare. Tak til Peter Wessel Hansen, som delte sit kontor med mig, og som opdagede en arkivsak om nytårsoptøjer, der viste sig at være helt central. Tak til Ole Hyldtoft som gavmildt overlod mig sit arkiv om elektrificeringen af Danmark.

Særlig tak skylder jeg min hovedvejleder, lektor Dorthe Gert Simonsen, som stædigt holdt fast i mig og mit projekt gennem alle mine krumspring. I en proces som denne bliver man konfronteret med sig selv, og Dorthes kritik og retningsans har været en drivende kraft. Sidst, og alligevel først, vil jeg takke Villads, Gustav, Olivia og Ditte for at være der for mig mens jeg lavede "bogen".

Forkortelser

ADL, Arkiv for Dansk Litteratur (www.adl.dk)

EA, Statens Arkiver, Erhvervsarkivet

DMD, Design Museum Danmark, arkivet

KB, Det Kongelige Bibliotek

KBHA, Det Kongelige Bibliotek, Håndskriftafdelingen

KBSA, Det Kongelige Bibliotek, Småskriftafdelingen

KBKA, Det Kongelige Bibliotek, Kort- og Billedafdelingen

KMB, Københavns Museum, billedarkivet

LA, Statens Arkiver, Landsarkivet for Sjælland

NIHA, Nationalmuseets Industri-, Haandværker- og Arbejdererindringer

NEU, Nationalmuseets Etnologiske Undersøgelser

ODS, Ordbog over de Danske Sprog, (www.ordnet.dk/ods)

RA, Statens Arkiver, Rigsarkivet

SA, Københavns Stadsarkiv

Et arkivalie vil typisk angives i rækkefølge adskilt af komma: Arkivnavn, arkivskaber, kasse el løbenr, sagsnr el mappe (hvis disse oplysninger er registrerede).

Den første nat i Prag drømte jeg, jeg tror hele natten igennem (rundt om denne drøm
hang søvnen som stilladset om en nybygning i Paris) at jeg for at sove var
indkvarteret i et stort hus der ikke bestod af andet end parisiske droscher,
automobiler, omnibusser osv, der ikke havde andet at gøre end at køre tæt forbi
hinanden, over hinanden, under hinanden, og at der ikke var tale eller tanke om andet
end tarifer, correspondancer, forbindelser, drikkepenge, direction Pereire, falske
penge osv.

Franz Kafka 1910

Introduktion

Franz Kafka havde som mange tænkere i hans generation et ambivalent forhold til byens modernitet. I sine drømme, hvorfra der er citeret her, vender han igen og igen tilbage til storbyen, fascineret og frastødt. De drømme, der handler om kærlighed, fokuserer på den elskedes ophold i enten Wien eller Berlin, hvortil det for Kafka er næsten uoverkommeligt at komme til, endsiges finde rundt. Drømme om kaos, flugt og labyrintisk adskillelse foregår næsten altid indfiltret i byens netværk, og som i et andet af Kafkas rum, kontoret, er rationalitet og labyrint sammenvævet.¹ I den ovenstående drøm udgøres huset, eller byen, af transportnetværk, der bevæger sig frem og tilbage mellem hinanden. Rummet defineres af bevægelsen, af trafikmylderet, mens der samtidig tales om systemer og forbindelser. Byen består af relationer – over, under, forbi hinanden - i en stadig sammenvævning af idéer, genstande og mennesker.

Det rum, som vi får et glimt af hos Kafka, bliver også introduceret i den danske hovedstad omkring år 1900. Det sker med udgangspunkt i Københavns Rådhusplads, der omkring århundredeskiftet kan aflæses som et laboratorium for etableringen af det moderne byrum i form af de ideer, teknologier og praksisser, der præger det. Rådhuspladsens tilblivelse er knyttet til en forskydning af byens offentlige "tyngdepunkt". Som det fremgår i et samtidigt citat fra københavnerbladet *Klods-Hans*:

Den tid er for længst forbi, da Kongens Nytorv var Københavns Centrum. Umærkeligt men uafbrudt flyttede Tyngdepunktet sig mod Vest, mod Raadhuspladsen og de store Forlystelsesetablissemeter... her standser Færdslen aldrig, her er byens bestandig bankende hjerte... Her er aldrig stille aldrig tomt, selv om Byens Kæmpekrop ellers hviler i Søvnens Ro.²

Urbanisering, citydannelse, trafikknudepunkt, forlystelse. Såvel Kafkas som *Klods-Hans'* byrum var forbundet med en række konkrete udviklingsspor, der ændrede byen og samtidig skabte nye offentlige rum og praksisser, som de, der opstod gennem etableringen af Rådhuspladsen. Byens kæmpekrop – som nok mest var en kæmpe i forhold til andre danske byer – blev transformeret i perioden, og denne transformation foregik på mange måder gennem Rådhuspladsen. De idéer, teknologier og praksisser, der blev prøvet af her, fik konsekvenser for modelleringen af det moderne offentlige rum. Det er udgangspunktet for denne afhandling, at pladsens tilblivelse, dens rumliggørelse, dermed kan fortælle om byens moderne rum.

Afhandlingen søger at besvare følgende spørgsmål: Hvordan blev Københavns Rådhusplads til, og hvordan fungerede pladsen som offentligt rum i perioden 1880-1914? Byens pladser, gader og indendørs offentlige rum blev dannet gennem en forhandling af idéer, genstande og mennesker. Med den moderne bys vækst og sociale forandring omkring år 1900

¹ Frederik Stjernfelt, "Sted, gade, plads - en naiv teori om byen," in *Byens Pladser*, ed. Martin Zerlang (København: Borgen, 1996), 15.

² Magasinet *Klods-Hans* 11. Februar 1910.

opstod nogle særlige betingelser for denne forhandling, og jeg undersøger Rådhuspladsens tilblivelse i den nævnte periode som et område, hvor disse forhandlinger var særligt tydelige. Genstanden for dette studie er altså den moderne bys offentlige rum, konkretiseret i Rådhuspladsen. Rummet betragtes som noget, der skabes, i en proces, jeg vil kalde rumliggørelse. I afhandlingen udfoldes denne rumliggørelse empirisk ved at følge tre konkrete spor: intentioner, teknologier og praksisser. På det intentionelle plan lagde politikere, arkitekter og ingeniører deres interesser og forestillinger – intentioner – ind i det fysiske anlæg af pladsen, som det belyses gennem processen frem til rådhuset blev bygget. I afhandlingens første del undersøges disse intentioner i tiden omkring Borgerrepræsentationens opbrud fra det tidligere rådhus på Nytorv, gennem udpegningen af en ny rådhusplads og til definitionen af et nyt rådhus.

I afhandlingens anden del fokuseres på de nye teknologiske netværk, strukturer og genstande, der definerede rummet. Jeg undersøger her, hvordan rummet blev forhandlet gennem de nye netværksteknologier som kloakering og sporveje, og med en særlig vægt på elektrificeringen af byen. Afhandlingens tredje del undersøger den praksis, der blev del af rumliggørelsen på Rådhuspladsen, ved at følge byens borgere – politibetjente, prostituerede og borgerlige familier, blandt andre – der både brugte og skabte rummet gennem deres forskellige, men krydsende praksisser. Det er indlysende, at intentionerne hos dem, der anlagde rummet, de teknologier, der gennemtrængte det, og den praksis, der udfoldede sig, ikke bare er centrale for rumliggørelsen, men også udspiller sig i gensidig påvirkning. Afhandlingens tre dele er således analytisk adskilte, men skal belyse et historisk forløb, hvor de gensidigt indvirker på og betinger hinanden.

Undersøgelsens genstand er altså Rådhuspladsen, et offentligt sted, der rumliggøres gennem intentioner, teknologier og praksisser. Det er en overvejende passiv formulering, hvori aktørerne kan være lidt uklare. Hvem bestemte over rummet? Hvem var det til for? Hvad blev det brugt til? Hvem havde interesser i det? Dette er de mere klassiske spørgsmål, man finder i kulturhistorisk forskning om byrum og urbanisering. I denne afhandling er aktørerne imidlertid sammensatte, hvilket får konsekvenser for de stillede spørgsmål. Som det er antydnet ovenfor, vil jeg i afhandlingen forsøge at se på såvel idéer som genstande og mennesker. Det er elementer, som hver for sig ofte befolker kulturhistorisk forskning; men ved at insistere på at studere dem indenfor *samme* undersøgelse, søger denne afhandling at vise, hvordan de alle er deltagere i rumliggørelsen. Alle påvirker de hinanden, de *gør* noget ved hinanden. Det repræsentative rådhus, sporvognen og den prostituerede indgår i et gensidigt forhold til hinanden og rummet. De definerer det på hver sin måde, og defineres af det; man kan sige at de *gør* det og *gøres* af det. Det er dette overordnede begreb om agens, eller *agency*, der er omdrejningspunkt for afhandlingens spørgsmål og strukturering, og som jeg vægter med termen *rumliggørelse*. Denne opmærksomhed omkring sammensatte aktører og agens er ikke det samme som at tilskrive genstande handling.³ Handling knyttes i denne sammenhæng til menneskers intentioner, som særligt behandles i afhandlingens Del 1. Afhandlingen behandler et afgrænset sted, nemlig Københavns Rådhusplads eller, mere bredt, rådhuspladsområdet.⁴ De centrale spørgsmål er rettet mod netop denne lokalitet, fordi den, som sagt, kan betragtes som et laboratorium eller en særligt privilegeret prisme for undersøgelsen af, hvordan moderne offentligt rum og rumliggørelse udformes. Fra omkring

³ Det er del af kritikken mod Aktør-Netværk Teori, Se f.eks. Bloor, "Anti-Latour". I denne undersøgelse skelnes mellem *gøren*, der betegner den gensidige påvirkning eller effekt, og *handling*, der er knyttet til bevidst intention.

⁴ Når der tales om "rådhuspladsområdet", menes der området, der afgrænses af Københavns Havn mod syd, Indre Vesterbro mod vest, Peblinge Sø mod nord og Nørregade mod øst.

1870 at have været et udefinérbart, perifert sted ved hovedstadens vestre byport, ændredes pladsen til 30 år senere at være et offentligt tyngdepunkt i en forandret by. Den tilblivelse, der spørges til, og som nu er præciseret til en intentionelt, teknologisk og praktisk forhandlet rumliggørelse, kan således måske her betragtes mere intensivt. Over en kort periode går stedet fra at være en svagt defineret passage til at blive et nyt centrum i en by, der som helhed transformeres.

Netop på Rådhuspladsen er forhandlingerne omkring det offentlige rum særlig tydelige, samtidig med at de har en tæt relation til forhandlingen af det moderne København mere generelt. I et historisk oversigtsværk om København i perioden 1880-1914 ville man måske sige, at byen var ved at blive moderne. Men det er i perioden åbent, *hvad* den moderne by er; fra voldenes fald til Første Verdenskrig er flere mulige versioner af det moderne København til stede. Denne åbenhed eller multiplicitet, om man vil, får en betydning for forhandlingen af det moderne, offentlige rum. Med valget af tid og sted sigter afhandlingen efter Rådhuspladsen som et privilegeret case, der synliggør forhandling. Jeg forsøger således at belyse både Rådhuspladsen omkring 1900 som et konkret rum, der forhandles, og samtidig de måder, rummet forhandles på, hvilket giver begrebet rumliggørelse en dobbelt betydning.

Det betyder også, at undersøgelsen lægger vægt på de *mekanismer*, der skaber og skabes af den moderne by. Det er allerede nævnt, at afhandlingen belyser de relationer mellem intentioner, teknologier og praksisser, der *skaber og skabes af* det offentlige rum. Relationerne mellem dem betragtes *aktivt*, altså i situationer hvor de har en konkret konsekvens eller synlighed. Med mekanismer forstås relationer i funktion, dvs. aflæselige som mønstre i det empiriske materiale, og mekanismerne i den moderne, offentlige rumliggørelse er derfor centrale i undersøgelsen. Begrebet mekanisme skal ikke forstås sådan, at den offentlige kultur styres af universelle, "mekaniske" love på bekostning af menneskelige aktører. Snarere er mekanismen et forsøg på at belyse det, vi kan se, hvis vi prøver at fastholde byens offentlige rum som et forløb eller en proces hvor såvel ideer, genstande som handlinger indgår.

København 1900 som sammenføjning

Hvordan kan man undersøge sammenhængen mellem intentionaliteterne, byens teknologiske materialitet, og den urbane praksis? Hvis Rådhuspladsen omkring 1900 kan ses som prisme for det moderne byrum, så er grebet i denne afhandling at dreje denne prisme tre gange og undersøge det, der kommer frem. Afhandlingen undersøger med andre ord det samme objekt i tre forskellige gennemlysninger. Enhver analyse er en reduktion, men hvis man, som her, vil undersøge rummet som netop en heterogen sammenføjning, er udfordringen til tider at tage prismet væk og se et bredere billede for senere at vende tilbage til det fragmenterede billede. Det gælder ikke mindst, når man som her, også vil forsøge at forstå en historisk udvikling.

Den brede definition af rum betyder, at jeg i afhandlingen bevæger mig på tværs af forskningsfelter. Både teoretisk og tematisk kombinerer afhandlingen historie, særligt kultur-, by-, og teknologihistorie, og idéer fra etnologi, antropologi, filosofi og sociologi samt (human) geografi spiller også en stor rolle i udviklingen af de metodiske tilgange. Jeg er taknemmelig for disse inspirationskilder, men postulerer ikke at være "hjemme" i dem alle. Jeg vil beskrive afhandlingens primære område som en urban kulturhistorie, der imidlertid

integrerer idéer, begreber og problemstillinger fra andre traditioner for at kunne komme rundt om afhandlingens spørgsmål. En overordnet problemstilling, dette medfører, er oversættelsen af ikke-historiske, teoretisk-metodiske begreber til brug i et historisk perspektiv.

Rådhuspladsen i tid og rum

Denne analyse behandler som sagt en bestemt by, men tillige et meget afgrænset sted i denne by, nemlig Rådhuspladsen. Forholdet mellem tid og sted kan afgrænses mere præcist, da Rådhuspladsen ikke fandtes formelt før navngivningen i 1893, og mere eller mindre var endeligt etableret ved Første Verdenskrigs begyndelse. Mens denne periode således er den mest intensivt behandlede, er den ikke tilstrækkelig. For at få et tilfredsstillende kontekstuel perspektiv trækkes tematiske linjer, der rækker ud over perioden, og til tider forholder sig til århundredet fra 1864 til 1945. Også begreber som "den tidligmoderne by" bruges, som overskrider denne kontekstuelle periode.

København udviklede sig gennem renæssancen og baroktiden som et sofistikeret forsvarsværk, forhærdet i mange lag, og byrummets udvikling var tæt knyttet til udviklingen i militær strategi og våbenteologi.⁵ Med englændernes bombardement af byen i 1807 blev problemerne ved den befæstede by synlige, men den enevældige konge fortsatte stadig befæstningens rumlige politik frem til sin afvikling med forfatningen i 1849, der samtidig betød en grundlæggende forandring af købstæder og hovedstad.⁶ Grundloven, og med den næringsfriheden, opløste sideløbende købstædernes monopol på handel og håndværk. Dette skel mellem land og by var, sammen med den militære strategi, den afgørende grund til at omkranse byerne med volde og byporte.⁷ Med voldenes nedrivning i 1870'erne blev den rumlige forandring tydelig, og København var i denne periode mere eller mindre løsrevet fra en samlande, rumlig politik og planlægning, og dermed grundlæggende *til forhandling*. Nu var byrummet åbent for en række nye, magtfulde spillere. Industrialister, politikere fra stat og by, systembyggere, hygiejniskere, arkitekter, filantroper og andre fra den nye middel- og overklasse flokkedes om at udnytte situationen. I afhandlingens første del belyses nogle af disse grupper og deres rolle i forhandlingen.

Voldenes fald tydeliggjorde, at byens grænser havde været under pres. Bevægelser ind og ud ad byen steg, og ved de tidligere porte blev der yderligere trængsel, indtil andre adgangsveje blev etableret. Et af disse områder, ved den tidligere Vesterport og byens halmtorv, havde været en slags forstue til byen, og stod efter Vestervolds fald uden nogen nærmere defineret funktion. Et kvart århundrede senere, omkring 1900, var stedet et af byens og landets mest befærdede rum. Det, der senere skulle blive Rådhuspladsen, blev ramme om en stigende grad af bevægelse. Denne kommen og gåen definerede det nye rum, og blev dermed et led i forhandlingen af spørgsmålet om det offentlige rum i den moderne by. Hvad er det offentlige rum? Hvad bruges det til? Både promenerende borgere, tilrejsende turister og demonstrerende arbejdere deltog i en tilegnelse af det nye centrum der dannede sig. Rådhuspladsen blev til i en forhandling med meget få forhåndsbetingelser, hvilket ikke

⁵ Nis Nissen, *Københavns Bybygning 1500-1856. Visioner, planer, forfald* (København: Arkitektens Forlag, 1989).

⁶ Se bl.a. Søren Bitsch et al. Christensen, *Den Klassiske Købstad*, ed. Søren Bitsch Christensen (Aarhus Universitetsforlag, 2005).

⁷ For denne udvikling mht. købstæderne, se bl.a. *Ibid*, 11-136.

var typisk for centerdannelser i større europæiske byer.⁸ Rådhuspladsen giver derfor en enestående mulighed for at undersøge elementer og processer i rumliggørelsen. Perioden 1880 til 1914 er valgt ud fra forskellige motiver. For det første er det som nævnt den periode, der indkredser Rådhuspladsens tilblivelse. Man kan argumentere for, at Rådhuspladsens tilblivelse går længere tilbage, og at den ikke slutter med verdenskrigen, men hvis man ser på tilblivelsen af det materielle rum, så er dette den formative periode. Mange bygninger, transportlinier og funktioner eksisterer stadig, og hvor de er ændret – som f.eks. vestsiden af pladsen, der er ombygget – er pladsens proportioner opretholdt. 1880-1914 er pladsens grundlæggende forhærdningsperiode.

For det andet er årtierne omkring 1900 en periode i Københavns historie, hvor nogle særlige forhold omkring det offentlige rum ændres relativt hurtigt. Byen vokser både i population og geografisk udstrækning og demografien ændres.⁹ Politiske forhold som systemskiftet, industribyens ideologiske mønster og konsekvenserne af Grundloven ændrer ved basale forhold for byens rum, der træder tydeligt frem omkring 1900. Den Anden Industrielle Revolutions udvikling skabte grundlaget for urbane, teknologiske netværk på en ny skala, og introducerede industrielle standarder i det offentlige hverdagsliv. Byens styre og administration gennemgik en ændring fra 1857 og frem, der betød en helt anden involvering i det offentlige rum. Det er i dette perspektiv, man ofte taler om den moderne by. Men det er også en periode med multiple moderniteter: Teknologisk forandring og social mangfoldighed udvikler sig side om side med en – set fra den anden side af to verdenskrige - modsætningsfyldt arkitektur og konservative, borgerlige værdier. Med dette uafgjorte forhold til det moderne byrum kommer også et andet grundlag for forhandlingen af pladsen.

Perioden er relativt kort, og der er en tyngde særligt omkring århundredskiftet. Det er hensigten at fokusere på en kort periode for at kunne belyse relationer mellem elementer, som har en meget forskellig kronologisk udstrækning, og hvoraf nogle forsvinder i et længere perspektiv. I denne sammenhæng står begrebet forhærdning centralt. Forhærdning er, som vi skal se nedenfor, et forsøg på at belyse netop disse forskelle i stabilitet over tid. I Fernand Braudels terminologi løber jeg altså her risikoen for at praktisere den bedrageriske "begivenhedshistorie."¹⁰ Som det er sandsynliggjort indenfor nyere kulturhistorie, har den mikroskopiske analyse dog en mulighed for at forholde sig til dette problem ved at bearbejde relationen mellem det "lille" og måske ekstraordinære analyseobjekt og dets kontekst.¹¹ Det medfører dog, at det har været nødvendigt at strække de kronologiske grænser for at få pointerne hjem, som f.eks. når jeg ser på teknologiske justeringer i sporvejene frem i mellemkrigstiden. Det vil blive taget op i analysen, men generelt kan man sige, at der er nogle processer, der tager fart efter 1914, men som alligevel er til stede tidligere, om end mindre synlige i kildematerialet. Derfor har jeg enkelte gange

⁸ Ikke desto mindre findes eksempler som Barcelonas udvidelse af Ildefonso Cerda og Wiens Ringstrasse. Særligt Wien vil blive inddraget løbende.

⁹ Udover Ole Hyltsofts arbejde om Københavns industrialisering, se Ole Hyltsoft and Per Boje, "Økonomiske, geografiske og demografiske aspekter," in *Urbaniseringsprocessen i Norden, 3. Industrialiseringens første fase* (Oslo: Universitetsforlaget Oslo-Bergen-Tromsø, 1977).

¹⁰ Fernand Braudel, *The Mediterranean and the mediterranean world in the age of Philip II*, (New York: Harper & Row, 1972).

¹¹ se bl.a. Carlo Ginzburg, *Spor. Om historie og historisk metode*, red. Morten Thing, Gert Sørensen, and Carlo Ginzburg (København: Museum Tusulanum Press, 1999); Nina Kofoed, *Mikrohistorie*, red. Nina Kofoed oa. (Århus: Den Jyske Historiker 85, 1999).

valgt at udvide afhandlingens kildemateriale til at omfatte kilder fra årtiet efter Første Verdenskrig.

Rum, historie og hastighed. Camillo Sitte og Otto Wagner

Betegnelsen "moderne" er allerede brugt flere gange i teksten. Det er et bredt begreb, og man kan med en vis ret spørge, hvilken rolle, moderniteten spiller for undersøgelsen. For at overveje det, vil jeg springe til Wiens historie i samme periode, det vil sige efter anlægget af den kendte Ringstrasse i 1857.¹² Anlagt på kejserligt initiativ udviklede Wiens ringgade sig til et af borgerskabets store manifestationer.¹³ Brede boulevarder kom til at omkranse den middelalderlige by og den gamle bykernes uregelmæssige kanter blev fyldt ud og rammet ind. De radiale gader fra det gamle centrum blev brudt af ringen og bykernen lukket inde. Langs cirklen blev det nye borgerskabs institutioner anlagt som monumentale, historicistiske bygninger: Rådhus, universitet og museer flankerede ringgaden og afsluttede radialgadernes forløb som synlige monumenter.¹⁴

Indefor den generation af arkitekter, der efterfulgte "Ringstrassegenerationen", var der flere kritiske positioner. En af disse, arkitekten Camillo Sitte, søgte de menneskelige, rumlige kvaliteter, han fandt i den middelalderlige by. Hans idé om den gode by var et sted, hvor tilfældige møder opstod i krogede gader og overskuelige torve. Sitte opponerede mod de store pladsers menneskemasser og i det hele taget mod en by der blev udrullet uden tid til en "naturlig" fremvækst. Som en stor beundrer af Richard Wagner og dennes *gesamtkunstwerk*-opsætninger, var Sitte optaget af helheden i byen som kunstværk. Sittes hovedværk, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* fra 1889, der vakte opmærksomhed i særlig tysk og skandinavisk byplanlægning, blev et standardværk. Her angreb han de eksisterende, moderne, byplanmodeller som f.eks. grid-systemet, og radialsystemet, som begge ifølge Sitte kun fokuserede på trafikken og cirkulationen, og dermed skabte en uoverskuelig, "kunstnerisk fattig" by, løsrevet fra enhver menneskelig skala.

Sittes samtidige, arkitekten Otto Wagner, kritiserede også Ringstrasse, men fra et andet perspektiv. Wagner var som vokset ud af Ringstrasseparadigmet i 1850'erne, men opponerede senere imod dens eklektiske arkitektur, der samlede døde stilarter uden relation deres samtid.¹⁵ Wagners idé om byen hvilede på en arkitekturhistorisk tolkning, som groft sagt lyder således: Indtil midten af det nittende århundrede havde hver grundlæggende forandring i menneskehedens sociale betingelser affødt en ny arkitektur, men med industrialiseringen opstod en forandringshastighed, der gjorde det umuligt at skabe en ny arkitektur som respons – arkitekturen kunne ikke følge med - og derfor vendte arkitekterne sig mod fortiden for at finde svar på deres spørgsmål. Wagner advarede mod denne tendens. Efter i 1893 at have indsendt et forslag til Wiens udvidelse, hvor transport og mobilitet var i fokus, blev Wagner året efter udpeget som ledende

¹² Se Carl E Schorske, *Fin-de-siècle Vienna*: politics and culture (New York: Knopf 1979), 24–115.

¹³ Renata Kassal-Mikula og Wilhelm Holzbauer, *Das ungebauete Wien, 1800 bis 2000*: Projekte für die Metropole; *Historisches Museum der Stadt Wien, 10. Dezember 1999 bis 20. Februar 2000* (Wien: Historisches Mus., 1999).

¹⁴ Schorske, *Fin-de-siècle Vienna*, 33; Ulrike Spring, "The Linear City: Touring Vienna in the Nineteenth Century," in *Mobile Technologies of the City*, ed. Mimi Sheller and J Urry (New York: Routledge, 2006), 21–43.

¹⁵ David Frisby, "The metropolis as text: Otto Wagner and Vienna's 'second renaissance'," *Culture, Theory and Critique* 40, no. 1 (1997).

arkitekt på byens undergrundsbane, et projekt der gennemførtes 1894-1901. Som Schorske påpeger, ændrede Wagners løsninger og æstetik sig i løbet af projektet, så f.eks. de funktionelle elementer blev mere dekorative i sig selv, og at dekorative elementer omvendt tog form efter funktionelle.¹⁶

Som entreprenant forretningsmand byggede han meget forskellige bygninger som kirker, slotte, boligkarréer og ikke mindst kontorbygninger. Særlig sidstnævnte spiller en interessant rolle i Wagners tilnærmelse til det offentlige rum. Som i så mange andre europæiske byer var det gennem 1800-tallet almindeligt at distribuere funktioner og socialklasser i de enkelte bygninger, typisk med erhverv i stueetagen, mere eksklusive boliger i beletagen og anden sal, og billigere beboelse øfter. Denne vertikale distribution gjorde sig også gældende i danske købstæder og i hovedstaden til en vis grad.¹⁷ Det var altså Otto Wagners udgangspunkt, men han arbejdede sig senere væk fra denne blandingsmodel og endte i 1909 med at bygge en bygning udelukkende til kontorer. Bygningen er næsten rensat for dekoration, har sprosseløse vinduer og arbejder med variationer af kvadratiske moduler. Det er året efter denne bygning, Otto Wagner begyndte at beskæftige sig med selve byen som enhed.¹⁸

I værket *Die Großstadt* fra 1911 definerede Wagner sin vision om den moderne storby.¹⁹ I en kritik rettet mod Sitte udfoldede han sine grundlæggende elementer fra bygningsniveauet til byniveauet: uniformitet, nytte, modularitet og den lige vej som monument. Under den kapitalistiske økonomi var en konstant vækst mulig og ønskelig, og det muliggjordes for Wagner ved et koncentrisk net af ringveje og radialgader, imellem hvilke der kunne udbygges kvarterer løbende. Hvert kvarter skulle have sine boligblokke, sine arbejdspladser og et "luft-center", hvor beplantning og offentlige bygninger kunne placeres. Det primære monument var gaden, flankeret af husfacader uden dekoration. Der kunne placeres pladser, men hvor Sittes pladser var rum til at opholde sig i, var Wagners pladser *landmarks* til at gå og køre efter i byboens principielt konstante bevægelse. Den polycentriske, ekspanderende by i "Die Groszstadt" hviler på en læsning af den moderne by som Wagner i egen selvforståelse foretager på vegne af byens indbyggere.

Wagners direkte indflydelse på Københavns planlæggere og arkitekter omkring 1900 var ikke så tydelig som Sittes, selv om den findes.²⁰ Historien peger dog udover den konkrete inspiration. Både Sitte og Wagner fremfører en vision, hvor fortid,

¹⁶ Schorske, *Fin-de-siècle Vienna*: politics and culture, 80ff.

¹⁷ Jens Toftgaard anfører i sin afhandling, at i en femetagers bygning – bygningslovens maksimum – på bedste beliggenhed indbragte stueetagen nær ved to tredjedele af lejeindtægterne, og de to nederste etager tilsammen tre fjerdedele. Beliggenhedens betydning for huslejen aftog med højden, for mens prisen per kvadratmeter stueetage på de dyreste adresser i Østergade var mere end fire gange så høj som på den ydre del af Østerbrogade, var forskellen derimod marginal over tredje etage. Se Jens Toftgaard, "Citydannelse, butiksstrøg og byidealer," *Institut for Historie, Kultur og Samfundsbeskrivelse* (Odense: Syddansk Universitet, 2012), der henviser til Julius Hirsch, "Handelens Beliggenhedslære," *Handelsvidenskabeligt Tidsskrift* 4 (1940): 69–96.

¹⁸ Heinz Geretsegger, Max Peintner, and Walter Pichler, *Otto Wagner 1841-1918*: the expanding city, the beginning of modern architecture, English la. (New York: Rizzoli, 1979).

¹⁹ Otto Wagner, *Die Groszstadt. Eine Studie über diese* (Wien, 1911).

²⁰ Sittes indflydelse på tidlig dansk planlægning er veldokumenteret, se bl.a. Jeppe Norskov Stokholm, "Den moderne byplanlægnings fødsel i Danmark 1860 til 1920" (Århus: Århus Universitet, 2010). Wagners påvirkning indikeres mest i forbindelse med planlægningen af indlemmelserne, se f.eks. Bo Larsson, "Byplanhistorisk perspektiv på Københavns udvidelse i 1901/02," *Historiske meddelser om København* (2001): 23–37.

fremtid og nutid forbindes til byrummet og det moderne. Sitte beklager det byrum, der kun befordrer hastighed og søger at værne nutiden mod en blasert, accelererende fremtid ved at påkalde former og skalaer fra middelalderens fodgængerby. Wagner, derimod, kritiserer historicismen for at være en desparat reaktion på en stigende hastighed, der bryder historiens tidligere rytme. Rummet skal leve op til de flygtige, moderne krav om ekspansion og cirkulation af kroppe og varer.

Disse to sæt af relationer mellem tid og rum giver os mulighed for at gå videre med problemet omkring den urbane modernitet. I den konkrete diskussion mellem Sitte og Wagner er de trukket op som modsætninger, men mit argument er, at disse to "tidsrum" begge er del af den moderne rumliggørelse på Rådhuspladsen fra 1880 til 1914. Man kan sige, at både fejringen og kritikken af storbyen bliver føjet sammen i dannelsens af Københavns fysiske, teknologiske og sociale rum i denne periode. Hvordan kan man forstå denne tilsyneladende modsætning i tilnærmelsen til den moderne by?

Den tvetydige orden. Den moderne by i dansk historieforskning

Netop dette problem er tydeligt hos en af de markante forskere i det moderne København, Tim Knudsen. I sin bog, *Storbyen støbes. København mellem kaos og planlægning 1840-1917*, viser han, hvordan der i det første tiår efter 1900 skete et skift i forholdet til det moderne København.²¹ Det var bl.a. forbundet med indlemmelsen af Valby, Brønshøj og Sundbyerne 1901-2, naturfredningens introduktion i 1911 og et skifte i byens planlægning efter Stadsingeniør Ambts fratræden 1902. Der opstod en situation, hvor den ingeniørdrevne planlægning kulminerede, og en række forskellige interesser fik indflydelse på hovedstadens udvikling. I bogen ser Knudsen den moderne byplanlægning som et ordensprojekt hos den middelklasse, for hvem urbaniseringen var både et truende kaos og samtidig et stort potentiale.²² Knudsen kalder det den "tvetydige orden". Han ser på det konkrete planperiodens København som både storhed og fald for den dynamiske, kommunale planlægning hos Stadsingeniøren. Men han opfatter det tydeligvis også som en mere grundlæggende tvetydighed i byens modernitet frem til 1917, hvor hans periode slutter.

Den moderne orden er også fremtrædende i Karin Lützens *Byen Tæmmes*. Lützen undersøger den borgerlige orden i et kulturhistorisk perspektiv og fremhæver, hvordan middelklassen ændrede bykulturen i sit eget billede.²³ Gennem analyser af familie, filantropi, boligpolitik og prostitution belyser hun hvordan byens borgerskab spreder deres værdier i den voksende hovedstad. En del af det ordensprojekt, Lützen beskriver, foregår gennem at overvåge problematiske praksisser (prostitution), netværksteknologier (kloak, vand) og således har hendes projekt været meget frugtbart for mig, særligt i anden og tredje del af afhandlingen.

Det moderne bruges af byhistorikeren Søren Bitsch Christensen i antologien *Den Moderne By* mere som en periodebetegnelse. Christensen fremhæver, at det ikke er

²¹ Tim Knudsen, *Storbyen støbes. København mellem kaos og byplan 1840-1917* (København: Akademisk Forlag, 1988), 161-177.. Bogen var en omskrivning af Knudsens licentiatafhandling fra 1985 Tim Knudsen, "Mod det planlagte København - Kampen for planlægningen, 1840-1917" (Københavns Universitet, 1985)..

²² Tim Knudsen, *Storbyen støbes. København mellem kaos og byplan 1840-1917*, 11ff. Spørgsmålet om orden er også fremtrædende mht. den senmoderne planlægning af København, se f.eks. Arne Gårdmand, *Byplanlægningens historie 1938-1993* (København: Arkitektens Forlag, 1993).

²³ Karin Lützen, *Byen tæmmes. Kernefamilie, sociale reformer og velgørenhed i 1800-tallets København* (København: Hans Reitzels Forlag, 1998), 15.

meningsfuldt at definere en moderne by rigigt, og at elementer, der betragtes som moderne, kan genfindes også i middelalderbyer. Bitsch vælger således modernitetsbegrebet som et bredere alternativ til begrebet "industribyen", der bl.a. ikke dækker postindustrielle byer.²⁴ Christensens indledning – skrevet med Mette Thøgersen – er en omfattende gennemgang af nyere dansk historiografi over den moderne by og forsøger at koble de moderne byers *interne* sammenføjninger med de *eksterne* ved at diskutere bysystemer i forhold til infrastruktur og urbanisme. Moderniteten og de eksterne relationer er også i spil i historikeren Søren Kolstrups *Velfærdsstatens Rødder*. Her undersøger Kolstrup bl.a., hvordan København op mod Første Verdenskrig slår ind på en kommunal socialpolitik, kommunesocialisme, og hvordan byer som Esbjerg, Nakskov og Aarhus fulgte og dermed blev en slags laboratorier for det, der senere kaldtes velfærdsstaten.²⁵

Forskningen tillægger generelt industriborgerskabet og den voksende middelklasse en dominerende rolle i skabelsen af det offentlige rum i Danmark og andre vestlige storbyer omkring 1900. Med begrebet rumliggørelse vil jeg i denne afhandling forsøge at nuancere det billede. Industriborgerskabet har uden tvivl haft stor indflydelse på de fysiske strukturer, særligt hvis man inkluderer ingeniørerne i denne gruppe, men i denne afhandlings perspektiv, bliver en særlig kronologi tydelig. Socialdemokratiet, fagforeningerne og arbejderklassen fik en stigende indflydelse i byen omkring 1900: Partiet fik voksende andel i Borgerrepræsentationen og en finansborgmester i 1903 (Jens Jensen), socialdemokratiske demonstranter dominerede i gaderne, og Septemberforliget 1899 formaliserede bevægelsens indflydelse på arbejdsmarkedet. Og der er andre sociale grupper, der på samme måde tilegner sig rummet. Således er de, der bygger byen, kun en del af dem, der bruger byen. Afhandlingen bevæger sig fra intentioner over teknologier og til praksis, og dermed bevæger den sig også trinvis væk fra billedet af et dominerende borgerskab. Den moderne bys offentlige rum skabes på nogle måder af borgerskabet, men på andre måder af nogle helt andre aktører. Ikke bare den tvetydige orden, men også den tvetydige magt er en del af afhandlingens struktur og resultat.

Rådhuspladsen som version af den moderne by

Hvordan kan Rådhuspladsen anskueliggøre moderne problemstillinger? Den amerikanske antropolog Paul Rabinow bruger udtrykket "Techno-cosmopolitanism" i en diskussion af, hvad der kendetegnede det moderne byrums planlægning:

While the principles of urban planning in Morocco or Brazil are the same, the well-planned city in Morocco will by necessity differ from the one in Brazil in accordance with the specificities of the histories, topographies, cultures and politics of these places.²⁶

Forholdet mellem en global modernitet specificeret i regionale og lokale versioner er et centralt aspekt af afhandlingen, både metodisk og med hensyn til Rådhuspladsen, og har også

²⁴ Søren Bitsch Christensen et al., *Den Moderne By*, red. Søren Bitsch Christensen og Mette Thøgersen, *Byhistoriske Studier*, 2 (Århus: Aarhus Universitetsforlag, 2006), 9.

²⁵ Søren Kolstrup, *Velfærdsstatens Rødder. Fra kommunesocialisme til folkepension* (København: SFAH, 1998).

²⁶ Paul Rabinow, "On the Archeology of Late Modernity," in *NowHere. Space, Time and Modernity*, ed. Roger Friedland and Deirdre Boden (London: University of California Press, 1994), 403.

været behandlet i nyere forskning indenfor byens teknologi. De to geografer Stephen Graham og Simon Marvin peger i bogen *Splintering Urbanism* på, hvordan de moderne netværksbyer byggede på et ideal om urban sammenhæng, der udviklede sig fra slutningen af det 19. århundrede i de industrialiserede byer, men som med neoliberalismen opløstes i komplekse sammenvævninger af private netværk.²⁷ Ideen om den urbane sammenhængskraft i den moderne by kommer ifølge Graham & Marvin først til udtryk hos hygiejnikere, systembyggere og industrialister i vestlige byer med hastig vækst, og bliver hurtigt en politisk dagsorden. En række borgmestre i større europæiske byer – bl.a. i Wien, Birmingham og Glasgow – førte således omkring 1900 en succesfuld socialpolitik gennem kommunalisering af elektricitet, sporveje og andre netværk. Hver af disse byer "versionerer" moderniteten i særlige strategier, specificeret i særlige projekter. Teknologihistorikerne Thomas Misa og Mikael Hård indkredser det samme tema i introduktionen til antologien *Urban Machinery. Inside Modern European Cities*. Her fokuserer de på, hvordan europæiske storbyer tilegner sig (appropriate) moderne fænomener som netværksteknologier og cirkulationssystemer på hver deres måde og i meget forskellige perioder.²⁸ I lighed med den danske byforskning er det også internationalt en udbredt holdning, at disse projekter er båret af urbane eliter.²⁹ Generelt refereres til den nye middelklasse, industrikapitalister og polyteknikere som de grupper, der eksekverede den kreative destruktion af den gamle bys orden for en ny.³⁰

Denne forhandling af generel og specifik modernitet havde bl.a. et vigtigt medie i den industrielle standardisering. Gennem 1800-tallet blev den industrielle standard en uomgængelig del af først produktion, logistik og transport og senere også planlægning, konsumtion og rumlige strategier. Standardiseringen blev på det tidspunkt, hvor byernes vækst meldte sig som problem den nærliggende løsning, og dannede grundlag for forestillingen om den helhedsprægede by.³¹ Internationale standarder kom til at spille en voksende rolle i udviklingen af de københavnske netværk som f.eks. sporvejene, hvor man går fra selv at udvikle og producere til at indkøbe systemløsninger fra eksempelvis AEG i Berlin.

Det moderne byrum er altså en specifik version af en global modernitet, hvor den sidstnævnte fungerede både som referencepunkt i diskursen om byens udvikling og som fysisk-teknologisk tilstedeværelse gennem industrielle standarder. Således er Rådhuspladsen også en specifik moderne rumliggørelse, hvor den globale, udefinérbare "modernitet" viser sig i dokumenter, gevindstørrelser og skiltedesign, men i en særlig, københavnsk version. Pladsen er del af en "techno-cosmopolitanism", som forsyner den med idéer, genstande og praksisser som samles, muterer og sammenføjtes

²⁷ Stephen Graham and Simon Marvin, *Splintering urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition* (London: Routledge, 2001), 52.

²⁸ Mikael Hård and Thomas J. Misa, "Modernizing European Cities: Technological Uniformity and Cultural Distinction," in *Urban Machinery. Inside Modern European Cities* (Massachusetts: MIT Press, 2008), 1–22.

²⁹ se f.eks. Miriam Levin, *Urban Modernity. Cultural Innovation in the Second Industrial Revolution* (MIT Press, 2010).

³⁰ Idéen om "creative destruction", hentet fra marxistisk økonomi, er ofte brugt til at karakterisere den moderne bys "metabolisme", hvor kapitalisme, vækst og urbanisering skaber en stadig hurtigere omsætning af byrummet. se f.eks. Max Page, *The creative destruction of Manhattan 1900-1940* (Chicago: Chicago University Press, 1999); Jason Gilliland, "The creative destruction of Montreal. Street widenings and Urban (Re)development in the Nineteenth Century," *Urban History Review* 31, no. 1 (2002);

³¹ Se f.eks. Thomas J. Misa, "Appropriating the International Style: Modernism in East and West," in *Urban Machinery*, 71–98; Graham and Marvin, *Splintering urbanism*.

med byens historie i en lokal version. I denne proces sker ifølge Rabinow en principiel ændring af byrummet, der ikke længere kunne forblive

... a territorial unit in the sense of a space defined by long-term historico-natural processes. It was no longer primarily a historico-natural milieu. Nor was it a public social-political space... Rather it was becoming, a more abstract space - a sociotechnical environment - in which operational transformations were regulated by specialists.³²

Man kan altså betragte København omkring 1900 og især Rådhuspladsen som et socioteknisk miljø, der forhandles gennem urbane elitors ressourcer og idealer, specialisters teknologiske netværk og byens brugeres praksis. De aktører, der deltager i den offentlige rumliggørelse, forholder sig på alle niveauer til genstande: Politikeren og planlæggeren betragter og manipulerer måske en plantegning, der igen giver dem svar på spørgsmål, de ikke ville kunne besvare selv.³³ Disse genstande og deres rolle i rumliggørelsen vil jeg prøve at belyse, særligt i Del 2.

Strategi og taktik: Afhandlingens opbygning og centrale begreber.

Afhandlingens undersøgelse af Rådhuspladsen indskrives sig i et byhistorisk forskningsfelt, hvor moderne ordensprojekter, ingeniørkunst, industriborgerskab og teknologiske netværk er væsentligt faktorer. Men for at forstå afhandlingens struktur, er det også væsentligt at få præsenteret mere generelle teoretiske inspirationskilder. Tilgangen til emnet er blandt andet inspireret af nyere kulturhistorie og socialvidenskabelige tilgange til rummet som begreb. Der er forskellige felter, hvor rum er blevet tematiseret som ramme om forskellige aspekter af den moderne, urbane kultur. Hos Michel Foucault danner fængslet, skolen, fabrikken og sindssygehospitalet ramme om disciplineringen og videnskabeliggørelsen af det moderne subjekt; mikrohistorikerne Carlo Ginzburg og Natalie Zemon Davis studerer i deres historiske antropologi landsbyen som et førmoderne rum i gensidigt forhold til individet. Men det moderne, offentlige rum i storbyen har ikke været udpeget direkte som kulturhistorisk objekt blandt disse forskere. En undtagelse er den franske filosof og kulturteoretiker Michel de Certeau, der udvikler en række begreber rettet mod storbyens rum, og jeg er gennemgående i afhandlingen inspireret af hans perspektiv.³⁴

Michel de Certeau var uddannet i filosofi, men hans arbejde er tværdisciplinært og integrerer blandt andet historie, antropologi og social teori. Han fik i 1980'erne og 90'erne en stor indflydelse på det voksende felt for kulturstudier, særligt i USA og særligt knyttet til hans studier af hverdagslivets praksis i bogen *The Practice of Everyday Life*.³⁵ De Certeau ser

³² Rabinow, "On the Archeology of Late Modernity."

³³ Boris Ewenstein and Jennifer Whyte, "Knowledge Practices in Design: The Role of Visual Representations as 'Epistemic Objects'," *Organization Studies* 30, no. 7 (2009): 22.

³⁴ Se Peter Burke, *What is Cultural History?* (London: Polity, 2008), 72.

³⁵ Se Michel de Certeau, *L'Invention du Quotidien. Vol 1, Arts de Faire*. (Paris: Union générale d'éditions, 1980); Michel de Certeau, "On the oppositional Practices of Everyday Life," *Social Text* 3 (1980): 3-43.. I det følgende henvises til den engelske oversættelse af bogen Michel de Certeau, *The practice of everyday life* (Berkeley: University of California Press, 1984).

hverdagslivet som et vigtigt, men overset studieobjekt, der er blevet udfaset med den skriftlige kulturs særlige prioritering af sproget, og dermed tanke-systemerne, over praksis. Samtidig foreslår de Certeau en terminologi til at tale om rumliggørelse som et reflektivt og gensidigt spil mellem forskellige praksisser. Bogen består af en række essays, der behandler forholdet mellem hverdagsliv, rum og magt, og den kan ikke betragtes som en sammenhængende teori. I introduktionen og kapitlet *Walking in the City* introducerer de Certeau snarere en række begrebspar som grundlag for den ovennævnte terminologi.

Et overordnet begrebspar er sted og rum, og de Certeau vender begreberne på hovedet i forhold til den traditionelle definition. Kulturgeografien betragter typisk sted som en lokalitet, der er blevet tillagt mening gennem historie eller praksis. De Certeau forstår sted som et givent sæt af mulige placeringer eller lokationer, der kan indtages eller udpeges som placering for objekter eller aktiviteter. Rummet skabes – produceres kunne man sige – ved bevægelse og praksis hen over dette net af steder. Rum er altså hos de Certeau sted tilskrevet praksis. Som han formulerer det:

...I shall make a distinction between space (*espace*) and place (*lieu*) ... A place is the order (of whatever kind) in accord with which elements are distributed in relationships of coexistence ... The law of the “proper” rules in the place: the elements taken into consideration are beside one another, each situated in its own “proper” and distinct location [place], a location it defines. A place is thus an instantaneous configuration of positions. It implies an indication of stability... A space exists when one takes into consideration vectors of direction, velocities and time variables. Thus space is composed of intersections of mobile elements. It is in a sense actuated by the ensemble of movements deployed within it ... space is like the word when it is spoken ... In short, space is a practiced place (*lieu practisé*).³⁶

Med dette greb åbner de Certeau for at tænke praksis og magt ind i relationen mellem rum og sted. Denne åbning præciseres med hans begreb om tilegnelse, *appropriation*. Hans tænkning af rum kredser om dette begreb, hvilket bl.a. kommer til udtryk i forholdet mellem sted og rum. Byrummet kendetegnes ved at blive til på et “allerede tilegnet sted”: en fast lokalitet defineret af de institutioner og funktioner, som bliver anlagt der. De, der udøver praksis i byen tilegner sig rummet gennem de regler og værdier, de praktiserer. Tilegnelse skal her ikke forstås i retning af ejendomsforhold, men snarere som brug af de givne rammer – stedet – til egne mål. Fodgængerer er en yndet figur for de Certeau, som den, der er underlagt de fysiske infrastrukturer, gader, fortove, trafikskilte etc., men bruger disse på uforudsigelige, ikke-kvantificerbare måder.

Fodgængerer er del af en magtrelation, som de Certeau begrebsliggør i modstillingen af termerne strategi og taktik.³⁷ Det strategiske niveau befolkes af dem, der har tilegnet sig de rumlige strukturer og regelsæt, og inden for rammerne af dette må de dominerede bevæge sig. Deres niveau er det taktiske, hvor de med de muligheder de nu har, må udtrykke sig og tilegne sig rummet. Fodgængerens bevægelser gennem byen er taktiske, for så vidt som de udgør en selvstændig brug af strukturer, der måske havde andre intentioner og mål. Et metaforisk eksempel for de Certeau er *perrûche* eller “fusk”, altså en alternativ produktion på arbejdspladser, hvor rum og materialer bruges til andre formål. Hvis

³⁶ Ibid, 117.

³⁷ Dette begrebspar har haft stor betydning indenfor kulturstudier, se Ben Highmore, *Michel de Certeau. Analysing Culture* (New York: Continuum, 2006), 177.

en fabriksarbejder bruger affaldsmetal til at lave et askebæger og sælge det videre, eller hvis en sekretær skriver et kærestebrev på virksomhedens papir, er det en taktisk tilegnelse, hvor hverdagslivets aktører griber ind i det strategiske niveaus struktur og definerer et selvstændigt sæt af værdier og mål uden - og det er centralt - at søge at omstyrte eller destabilisere de strategiske strukturer.³⁸

Når det således i afhandlingens Del 3 belyses, hvordan Rådhuspladsen bliver ramme om særlige nytårsuroligheder, er det et eksempel på dette. Pladsen blev anlagt som henholdsvis en promenadepads og et trafikknudepunkt, men optøjernes karnevalske uro føjer en ny funktion til den store plads, uafhængigt af planlæggernes intentioner. Den taktiske viden knytter de Certeau til det græske *Métis*, som betegner en særlig, praktisk viden om det lokale og om sig selv.³⁹ Det samme begreb findes hos den amerikanske antropolog James Scott, der kontrasterer den statslige, "synoptiske" viden med den lokale, distribuerede viden, som han også kalder *Métis*. Scott undersøger bl.a. hvordan en ledelse, i en case fra en russisk fabrik, for at kunne opfylde produktionsmålene må forlade sig på nogle ansatte, der kunne skaffe de rette reservedele gennem lokale netværk ved at bytte for luksusvarer. Her understøtter den taktiske praksis, *Métis*, den strategiske, altså fabriksledelsens.⁴⁰

I forlængelse af sin rumopfattelse arbejder de Certeau med begrebet læsbarhed. Enhver repræsentation af byen er en reduktion, der manipulerer den urbane u håndgribelighed til en "concept city", en helhed tillagt særlige betydninger.⁴¹ Behovet for at begribe og repræsentere byen som helhed er som behovet for at læse og overskue den. Man kan skelne mellem det ophøjede "fugleperspektiv" og det labyrintiske "fodgængerperspektiv", hvorfra byen er uoverskuelig og ulæselig. I princippet er alle fortællinger om byen underlagt behovet for en læsbar *concept city*, og enhver sådan fortælling indeholder således referencer til forudsætningerne for læsningen, for grammatikken eller syntaksen. Repræsentationerne foregår både på et strategisk niveau gennem kort- og planlægning, modellering osv. men også på et taktisk niveau gennem urban praksis. Fodgængereren beskriver gennem sit valg af rute byen, belægger så at sige den urbane morfologi med betydning. Således er de læsninger, aktørerne foretager af byen, knyttet til deres placering "horisontalt" altså i forhold til et strategisk eller taktisk niveau, men også vertikalt. I det rum, der udspændes mellem de to niveauer findes en mængde positioner, der knytter sig til praksis og repræsentation. Det er imellem disse positioner, byrummet forhandles, produceres og reproduceres.

Afhandlingen er bygget op i tre hoveddele, hvoraf den første og sidste behandler strategiske henholdsvis taktiske operationer. Mellem disse to er en del, hvor byens teknologier undersøges, dels som grænseflade mellem de to førnævnte, og dels som et eget område. Jeg skal beskrive disse nærmere. Mellem Del 1 og 2 er indsat et mindre kapitel, *Rådhuspladsen 1900*, hvis formål er at foretage et synkront snit, hvor de processer og rum, der ellers undersøges diakront, låses fast for et rumligt overblik.

Del 1, "Positioner og processer i rådhusprojektet", handler således om det strategiske niveau. Jeg ser på arkitekter, ingeniører, politikere og "industrialister", flere af dem ofte samlet i enkelte personers karriere. Disse strateger har en række intentioner, nogle inspireret af europæisk urban tænkning, nogle nationalpolitiske eller knyttet til økonomiske

³⁸ Certeau, "On the oppositional Practices of Everyday Life."

³⁹ Jf. Certeau, *The practice of everyday life*, xix.

⁴⁰ James Scott, *Seeing like a State. How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed* (New Haven: Yale University Press, 1998), 350.

⁴¹ Peter Madsen et al., *The Urban Lifeworld*, ed. Peter Madsen og Richard Plunz (London: Routledge, 2002).

interesser og faglig identitet. I kapitlet belyses det, hvordan disse intentioner gennem en proces i flere tempi, bliver materialiseret i den nye plads, Rådhuspladsen. Selve processen afgrænses til "omplantningen" af det offentlige tyngdepunkt og bygningen af det nye rådhus, og stopper der. Gennem disse mekanismer får læseren et billede af de forskellige aktører og den måde, de opererer på. Undervejs ser man, hvordan processen foregår gennem stabiliseringer, alliancer og filtreringer, begreber der bliver defineret nedenfor. Etableringen af rådhuset danner grundlag for Del 2, *Netværksteknologierne og byen*. Hvor Del 1 undersøger strategiske operationer, og Del 3 de taktiske, er dette i udgangspunktet en belysning af en *grænseflade*. Dualiteten i de Certeaus tænkning syntes trods sin originale rumlighed ikke at kunne beskrive den dynamiske udveksling mellem de to niveauer, der ikke bare teoretisk er en interessant problemstilling, men også kunne observeres i afhandlingens empiriske materiale. Desuden var de urbane teknologier helt oplagt en særligt konstituerende del af netop Rådhuspladsen. Hensigten er således at undersøge hvordan den strategiske intention og den taktiske praksis *interagerede* med hinanden gennem byens netværksteknologier. I Rådhuspladsens moderne rum fungerer de teknologiske netværk som formidlere af en udveksling mellem de to niveauer, men er netop ikke del af strategi/taktik-dikotomien. Det "teknologiske rum", som kapitlet beskriver, har en selvstændig berettigelse. Sporvognskupéen, for eksempel, muliggøres af en konstant overvejring af forskellige netværk – elektrisk drivkraft, lys, skinnenet, andre trafiksystemer osv. – som danner sine egne praksisser og forbindelser i byen.

De tre dele, som er analytisk adskilt, er svære helt at filtrere ud af hinanden. Således beskriver Del 2 både netværksteknologierne som grænseflade og som tema for rumliggørelse. På en vis måde er det teknologiske ikke en særlig operation som strategi eller praksis, men snarere et medie for udveksling, der synliggør begge operationer samtidig. Der zoomes i kapitlet ind fra byens generelle netværk til de elektriske gennem en sammenknytning af Rådhuspladsen med byens elektrificering. Derefter fremhæves elektriske netværk som gadebelysningen og særligt De Københavnske Sporveje.

Den sidste del, *Det praktiserede rum*, fokuserer på Rådhuspladsens praksisser. Efter at have set på intentionerne og teknologierne, belyses det her, hvordan de mennesker, der brugte pladsen, tilegnede sig den gennem deres praksis. Her ses altså på de mange grupper af brugere, som deltager i rumliggørelsen ved at praktisere Rådhuspladsen og Rådhuset som rum. Kapitlet begynder med at introducere rumlig praksis gennem en undersøgelse af sagen om nytårsoptøjerne på Rådhuspladsen fra 1901 til 1919. Disse sære begivenheder viser nogle mekanismer, som bruges videre til at organisere kapitlets mere empiriske anden del. Optøjernes deltagere manipulerer det eksisterende byrum ved at gøre det til en scene for bl.a. iscensættelse, udpegning, hærværk og fest, og politiet regulerer optøjerne ved at spejle optøjernes særlige bevægelsesmønstre. Denne undersøgelse fører til en række kategorier, som overvejes i forhold til rumlig og social distribution, så kapitlet afsluttes med en kortlægning af de fremskrevne typer af praksis.

Byrummet som sammenføjning. Relationelle figurer

Vi har nu indkredset Rådhuspladsen som en prisme for rumliggørelse og beskrevet denne som en relation mellem intentioner, teknologier og praksisser, der undersøges i en særlig periode, som igen er kendetegnet ved en forhandling eller tvetydig orden. De tre niveauer kan også forstås om udvekslinger mellem strategiske og taktiske manøvrer, der skaber byens rum. Det står dog stadig tilbage at præcisere, hvordan en sådan forhandling og udveksling kan undersøges. I første omgang vil jeg indkredse begrebet sammenføjning, ved at diskutere tre

socialteoretiske kompleksitetsfigurer. De vil blive balanceret i forhold til hinanden, og herefter vil jeg fra denne diskussion uddrage en række mere konkrete begreber, som bruges i den følgende undersøgelse. Den første figur, jeg skal fremhæve, blev udviklet af filosofen Michel Foucault i 1970'erne i et forsøg på at forstå hvordan diskurser, rum og teknologier virker sammen, nemlig hans begreb om *dispositif*, dispositivet, eller på engelsk *apparatus*.⁴² I et interview udtaler Foucault om begrebet:

What I'm trying to single out with this term is, first and foremost a thoroughly heterogenous set consisting of discourses, institutions, architectural forms, regulatory decisions, laws, administrative measures, scientific statements – in short, the said as much as the unsaid. Such are the elements of the apparatus. The apparatus itself is the network that can be established between those elements...by the term "apparatus" I mean a kind of formation, so to speak, that at a given historical moment has as its function the response to an urgency. The apparatus therefore has a dominant strategic function.⁴³

Begrebet defineres ikke eksplicit hos Foucault, men han nævner det som en af "universalerne", de grundlæggende figurer i hans terminologi efter *L'archéologie de Savoir* fra 1969. Dispositiver optræder med forskellige funktioner eller mål hos Foucault, eksempelvis taler han om et sikkerheds-dispositiv i 1700-tallets modernisering af det europæiske politi.⁴⁴

Den italienske filosof Giorgio Agamben har undersøgt dispositivet begrebshistorisk og bruger bl.a. begrebet til at foretage en skelnen mellem dispositiver og subjekter som parter i en kamp mellem menneskerne og de stadigt multiplicerende systemers manipulation af hverdagslivet i det moderne (urbaniserede) samfund.⁴⁵ Denne udvikling af begrebet giver en særlig status til subjektet, som står udenfor dispositive. Der er således et bredere socialteoretisk felt åbnet for diskussion af en netværksanalyse, et perspektiv, der integrerer elementer, som ofte er adskilte i den sociale analyse, nemlig subjekter og objekter, det sagte og det usagte. Foucault nævner opkomsten af statistikens disciplin som et "sammenbindende" element i sikkerhedsdispositivet i 1700-tallet.⁴⁶ I en længere begrebsanalyse fremhæver Raffnsøe og Gudmand-Høyer, hvordan dispositive beskriver et samlet sæt af sociale handlinger og genstande, hvis "lokale" intentioner (altså det enkelte individs formål osv.) ændres til mønstre af intentioner og mekanismer, der er dispositivets mere formålsbestemte komponenter.⁴⁷

I samme række af forelæsninger, hvor Foucault introducerede dispositive, udviklede han idéen om "governmentalitet".⁴⁸ Staten, eller byen, siger Foucault, udvikler

⁴² Michel Foucault, *Security, territory, population. Lectures at the College du France 1977-1978* (New York: Palgrave Macmillan, 2007). Dispositiv defineres i ODS som noget, der "har til opgave at træffe dispositioner". Se også Sverre Raffnsøe og Marius Gudmand-Høyer, "Michel Foucaults historiske dispositivanalyse" (København, 2004), 23.

⁴³ Michel Foucault, *Discipline and punish. The birth of the prison* (London, 1977), 194–196.

⁴⁴ Foucault, *Security, territory, population*, 284ff.

⁴⁵ Giorgio Agamben, *What is an apparatus? and other essays translated by David Kishik and Stefan Pedatella* (Stanford, Calif.: Stanford University Press, 2009).

⁴⁶ Foucault, *Security, territory, population*, 81ff.

⁴⁷ Raffnsøe og Gudmand-Høyer, "Michel Foucaults historiske dispositivanalyse", 20. Foucaults brug af begrebet mekanisme er dog ret løst defineret, hvilket Raffnsøe & Gudmand-Høyer også bemærker.

⁴⁸ Foucault, *Security, territory, population*.

et behov for at kende sin befolkning, for derigennem at kunne regere, beskytte og udvikle den. Governmentalitetsspektivet er blevet meget udbredt, og i denne afhandling benyttes særligt tre bystudier, alle af London, der er inspireret af dette felt. Dels historikeren Chris Otters *The Victorian Eye*, der betragter syn, visibilitet og lys som del af det viktorianske borgerskabs strategi for at regere den liberale borger. Historikeren Patrick Joyce studerer i *The Rule of Freedom* også det liberale perspektiv gennem empiriske felter som kortlægning, byplanlægning osv. Endelig er der Richard Dennis' *Cities in Modernity*, som inddrager begge de to andre i en bredere analyse af det moderne Londons rytme, byplan og rum.⁴⁹

Foucaults dispositiv forstået som et sæt af muligheder for, hvordan idéer, genstande og praksisser kan relateres i styrende sammensætninger, åbner for forskellige perspektiver i undersøgelsen af byrummet. Med det underordnede begreb om mekanismer kan man videre belyse, hvordan dispositivet fungerer mere lokalt. Idéen om governmentalitet kobler dette til idéen om at regere en befolkning gennem at "kende den", altså at producere viden omkring den. Stadig er det svært med disse to begreber at undersøge, hvordan de forskellige elementer påvirker hinanden konkret, hvilket er vigtigt i denne sammenhæng. Jeg vil derfor gå videre i diskussionen af de relationelle figurer.

Byen som sammenføjning

Filosoffen Gilles Deleuze har udviklet en relationel figur sideløbende med og inspireret af Foucault. Det løst definerede *agencement* (på engelsk *assemblage*) introducerer Deleuze som "A multiplicity made up of many heterogeneous terms and which establishes liaisons, relations between them across ages, sexes and reigns", eller som "an intermingling of bodies reacting to one another ... of acts and statements".⁵⁰ Begrebet har været indflydelsesrigt i socialvidenskaber og kulturstudier siden 1980'erne, og kan i denne sammenhæng ses som en "bro" mellem Foucaults dispositiv-forestilling, der er eksplicit historisk men har et løst defineret aktørbegreb, og et andet aktørbegreb fra Bruno Latour, som jeg skal introducere nedenfor. Jeg skal i det følgende oversætte det med *sammenføjning*.⁵¹

Et andet forhold, der i denne sammenhæng er relevant ved sammenføjningsbegrebet er, at relationerne betragtes som produktive og aktive i deres gensidige påvirkning af hinanden, og det har en åbenhed, der kan bruges i undersøgelser af urban kompleksitet. Begrebet er da også blevet taget op i nyere byforskning, særligt blandt dem, der har tilknytning til feltet omkring *Science and Technology Studies*, eller STS (se nedenfor).⁵² Her giver sammenføjningen mulighed for at fokusere på bl.a. den neoliberalistiske bys påvirkning af bysamfundenes sammenhængskraft som hos Graham & Marvin, eller forhærdningen af offentlig transport gennem materielle strategier, som hos

⁴⁹ Patrick Joyce, *The Rule of Freedom. Liberalism and the Modern City* (London: Verso, 2003); Chris Otter, *Victorian Eye: A Political History of Light and Vision in Britain, 1800-1910* (Chicago, IL, USA: University of Chicago Press, 2008); Richard Dennis, *Cities in modernity representations and productions of metropolitan space, 1840-1930* (New York, NY: Cambridge University Press, 2008).

⁵⁰ Gilles Deleuze, *Dialogues II* (New York: Columbia University Press, 2002), 69.

⁵¹ Den danske oversætter af Deleuze/Guattari, Niels Lyngsø, kalder det "montage", men nævner en række andre muligheder, hvoraf jeg har valgt det danske "sammenføjning", se Gilles Deleuze and Félix Guattari, *Tusind Plateauer. Kapitalisme og Skizofreni* (København: Det Kongelige Danske Kunstakademis Billedkunstskoler, 2005), 6.

⁵² Graham og Marvin, *Splintering urbanism*; Ignacio Farias and Thomas Bender, *Urban assemblages: how actor-network theory changes urban studies*, (London; New York: Routledge, 2010).

Farias & Bender. Denne tilgang nærmer sig byen som et rum, der konstant skabes mellem intentioner, genstande og praksisser, og dette tilslutter også humangeografen Doreen Massey sig, bl.a. ved at bygge videre på Amin og Thrifts udgave af sammenføjnngen, "togetherness":

What is special about place is precisely that throwntogetherness, the unavoidable challenge of negotiating a here-and-now (itself drawing on a history and a geography of thens and theres); and a negotiation which must take place within and between both human and nonhuman.⁵³

Her understreges en sammenhæng mellem sammenføjnning (*assemblage*) og forhandling mellem mennesker og ikke-mennesker. Dette er centralt i en analyse af byrum, og hvor der i dele af den foucauldianske tradition har været et "vertikalt" fokus på regulerende systemers anatomi, spiller subjektet her en medskabende rolle i denne mere "horisontale" forhandling, som sammenføjnngen understreger. Det lægger jeg vægt på i afhandlingen, hvor Rådhuspladsens praksisser spiller en vigtig rolle, især i Del 3. I Danmark har bysociologen Kristine Samson bl.a. arbejdet med den nutidige by ud fra dette perspektiv, og hun har en jordnær formulering af byen rum set som sammenføjnning: "[by]rummet er de relative egenskabers sammenhænge, hvorfor rummet må bestemmes i forhold til de kræfter, der løber igennem det".⁵⁴ Det relationelle tages et skridt videre med den amerikanske filosof Donna Haraways formulering:

Beings do not pre-exist their relating. Prehensions have consequences ... there are no pre-constituted subjects and objects and no single sources, unitary actors or final ends...The world is a knot of motion.⁵⁵

Den mexicansk-amerikanske filosof Manuel de Landa forsøger at udvikle sammenføjnngen som grundlag for en ny socialvidenskabelig metode.⁵⁶ Han kritiserer i bogen *A New Philosophy of Society* dele af den klassiske og nyere socialteori for enten at fokusere på mikro- eller makroniveau og dermed reducere den kompleksitet, der er det centrale i analysen af det sociale. Han efterlyser et begreb til at belyse det mellemniveau, hvor organisationer, grupper og urbane sammenføjnninger opererer, som eksempelvis byrum, og foreslår sammenføjnngen som et sådant.⁵⁷ Sammen med kroppen og staten anfører han byen som et rum, der er egnet til at blive analyseret som sammenføjnning: "Cities are assemblages of people, networks, organizations as well as a variety of infrastructural components, from buildings and streets to conduits for matter and energy flows".⁵⁸ Her præciserer han altså en form for hierarki eller skalaskift, der er uklart hos Deleuze, og som giver mulighed for at anvende sammenføjnningensbegrebet konkret. Som eksempel på skalaskift over tid henviser han til historikeren Fernand

⁵³ Doreen Massey, *For space* (London: SAGE, 2005), 140; Ash Amin and Nigel Thrift, *Cities. Reimagining the urban* (Cambridge: Polity, 2002), 27.

⁵⁴ Kristine Samson, "Den performative by - design, planlægning og oplevelser," in *Byen i bevægelse. Mobilitet - Politik - Performativitet*, ed. John Andersen et al. (Roskilde: Roskilde Universitetsforlag, 2012), 227.

⁵⁵ Donna Haraway, *The Companion Species Manifesto* (Chicago: Prickly Paradigm Press, 2003), 6.

⁵⁶ Manuel de Landa, *A new philosophy of society. Assemblage theory and social complexity* (London: Continuum, 2007).

⁵⁷ De Landa fremhæver Max Weber og Erving Goffman som analytikere af dette felt.

⁵⁸ Ibid, 5 ff.

Braudel og hans belysning af skift fra lokale urbane sammenføjninger, centreret omkring et lokalt marked og baseret på transport med trækdyr, over regionale netværk til nationale markeder som centre for damp- eller oliedrevne transportsystemer. Som metafor bruger de Landa økosystemet for at pege på de typer af kausalitet og mekanismer, der aktiveres ved introduktionen af et nyt element, eller art, i byen. Komponenterne i den allerede etablerede sammenføjning, i vores tilfælde byrummet, er "holdt på plads" af "territorialiserende" dynamikker, der kan sættes ud af kraft af de modsatte, "deterritoraliserende". Videre foreslår de Landa fødekæden som en territorialiserende metafor, og nye, invasive arter som en deterritoraliserende.

De Landa ofrer en del opmærksomhed på at diskutere forholdet mellem del og helhed i sammenføjningen. Diskussionen er mere filosofisk end historiografisk, men den har konsekvenser for begrebets historiske anvendelighed, og skal derfor kort nævnes. Disse relationer er, siger de Landa, *external*, udvendige⁵⁹. Det betyder, at sammenføjningens komponenter har en selvstændig identitet og altså kan eksistere som del af andre sammenføjninger i tid og rum. En cyklist er en cyklist uanset om hun er del af et trafikuheld eller en pendlerkultur. Han fremhæver dette som en forskel til andre modeller for social kompleksitet, hvor det sociale system konstituerer sine komponenter, der altså ikke kan have en selvstændig identitet.⁶⁰ Denne skelnen er vigtig i en historisk undersøgelse som denne. Hvis en model for social kompleksitet skaber sine egne komponenter, giver det problemer med at forklare, hvordan disse komponenter, og dermed deres relationer, udvikler og forandrer sig over tid, og dermed også, hvordan de kan "arves" fra een sammenføjning til en anden.

Et sidste forhold, jeg vil fremhæve er sammenføjningens bevægelige karakter i forhold til strukturbegrebet. Som seksualitetshistorikeren Peter Edelberg formulerer det i sin kontrastering af Foucaults dispositiv med sociologen Pierre Bourdieus idé om *habitus*: "En struktur er stabil og konstant, selv når den støder sammen med andre strukturer; et netværk er mere mobilt og skifter karakter efter hvad det træder i sammenhæng med".⁶¹

Hvad gør genstanden? Netværk som kulturhistorisk greb

Opmærksomheden omkring det relationelle, byens rum og det moderne trækker således på en bredere analytisk horisont, der spænder over humaniora og socialvidenskab. Denne horisont er ikke ny, men oplever måske en voksende intensitet og spredning i de senere år. Den kommer særligt til udtryk hos positioner indenfor teknologi-, kultur- og byhistorie, der har det urbane som en overlappende interesse, og dermed skaber et felt for konceptualisering af relationel, urban kulturhistorie. Nogle af disse studier forholder sig ikke til sammenføjningsbegrebet som det er præsenteret her, og er måske også lavet før dette begrebs udbredelse, men bygger deres undersøgelser på samme måde.⁶² Senere er der

⁵⁹ Han bruger udtrykket "relations of exteriority"

⁶⁰ Ibid. P. 9ff. Blandt de teoretiske modeller, der involverer sådanne "indvendige" relationer nævner de Landa bl.a. Latours netværksbegreb og Anthony Giddens' strukturationsteori.

⁶¹ Peter Edelberg, "Byen Trækker. Homoseksualitet, prostitution og pornografi i Danmark 1945 - 1976" (Københavns Universitet, 2012), 54.

⁶² Schorske, *Fin-de-siècle Vienna*; Carl E Schorske, *Thinking with history*: explorations in the passage to modernism (Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1998); Wolfgang Schivelbusch, *Disenchanted Night. The*

kommet en lang række både empiriske og mere teoretiske, relationelle undersøgelser, som mere direkte forholder sig til begrebet om sammenføjning.⁶³

Et produktivt felt for sådanne studier er det tværdisciplinære felt kaldet STS (Science, Technology and Society), som dækker forskellige klynger af forskere indenfor feltet omkring teknologiens og videnskabens socialitet og historie. En af disse klynger kaldes SCOT (Social Construction of Technology), som den hollandske teknologihistoriker Wiebe Bijker har drevet frem sammen med den britiske sociolog Trevor Pinch. SCOT lægger vægt på sociale grupperes kulturer på den ene side, teknologiske systemer og objekter på den anden, og den gensidige konstruktion mellem disse to. Her skal særligt fremhæves Bijker og Aibars artikel *Constructing a City*, der benytter dette greb på Barcelonas udvidelse i 1857.⁶⁴ Artiklen betragter byen som en teknologisk genstand, og argumenterer for, at der gennem en række stabiliseringer (*stabilisations*) mobiliseres støtte omkring tre konkurrerende rumlige politikker (*frames*) hvorigennem aktører som byrådet, den spanske stat og Barcelonas arbejderklasse, arbejder. I artiklen bliver det statens interesse, samlet om ingeniøren Ildefons Cerdas plan, som vinder konflikten og kan definere udvidelsen. Artiklen fremhæver to relevante pointer omkring byens udvikling og design: de teknologisk-rumlige politikker, i dette tilfælde den spanske stats rationelle forestilling om den gode (og lydige) by, sker gennem mobiliseringer af forskellige intentioner, der ofte foregår når byrummet stabiliseres og forskellige betydninger samles, eksempelvis ved politiske beslutninger.

En anden klynge indenfor STS er ANT (Aktør-Netværk-Teori), der bl.a. forbindes med franskmændene, videnskabssociolog Bruno Latour og sociolog Michel Callon og den britiske sociolog John Law.⁶⁵ De ofte empirisk fokuserede studier i dette felt understreger objekters og subjekters sammenvævning, og man taler om en "agency-effekt", hvor genstande og mennesker fungerer som humane og ikke-humane aktører. Netop spørgsmålet omkring ikke-humane aktører, som jeg vil kalde genstande, er vigtigt her. Jeg vil i denne afhandling som sagt gerne forsøge at integrere genstande i analysen af menneskelige intentioner og praktikker. Jeg vil gerne respondere på det problem, ANT opstiller, og som jeg vil formulere således: Har vi tilstrækkelige metodiske redskaber til at undersøge genstandes rolle i den måde, rum bliver til på? I denne sammenhæng vil jeg fremhæve genstandenes rolle i byrummets moderne kulturhistorie, for så vidt som at det, rummet, gennemtrænges og delvist

Industrialization of Light in the Nineteenth Century (Los Angeles: UCLA Press, 1995); Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the 19th Century* (Berkeley: University of California Press, 1986); Stephen Kern, *The Culture of Time & Space*, 2nd ed. (Illinois: Harvard University Press, 2003).

⁶³ se f.eks. Wiebe E Bijker and T J Pinch, "The social construction of facts and artifacts: Or how the sociology of science and technology might benefit each other," *Social Studies of Science* 14 (1984); Farias and Bender, *Urban assemblages*; Graham and Marvin, *Splintering urbanism*; Otter, *Victorian Eye*; Mimi Sheller and John Urry, *Mobile technologies of the city, The networked cities series* (London; New York: Routledge, 2006); Mimi Sheller, "Mobility," *Sociopedia.isa* (International Sociological Association, 2010), <http://www.isa-sociology.org/publ/sociopedia-isa/>.

⁶⁴ Wiebe E Bijker and Eduardo Aibar, "Constructing a City: The Cerda Plan for the Extension of Barcelona," *Science, Technology and Human Values* 22, no. 1 (1997): 3–30.

⁶⁵ se f.eks. Bruno Latour, *Reassembling the social: an introduction to actor-network-theory* (Oxford; New York: Oxford University Press, 2005); Bruno Latour, "Paris - Ville Invisible" (Latour, Bruno, 2006); Michel Callon, "Techno-economic Networks and Irreversibility," ed. John Law (London: Routledge, 1991); Michel Callon, "Some elements of a sociology of translation: domestication of the scallops and the fishermen of St Brieuc Bay" (London: Routledge, 1986), 196–223; John Law, "Objects and Spaces," *Theory, Culture and Society* 19, no. 5–6 (2002): 91–105; J Law and J Urry, "Enacting the social," *Economy and Society* 33, no. 3 (2004): 390–410; Wiebe E Bijker and John Law, *Shaping technology/building society: studies in sociotechnical change*, vol. Inside tec (Cambridge, Mass: MIT Press, 1992).

betinges af de mange, forbundne og isolerede, genstande, der findes her. Så et indledende spørgsmål i al denne tale om heterogene netværk må være: Er der overhovedet forskel på mennesker og ikke-mennesker i deres gøren? Den amerikanske byhistoriker Thomas Bender, der har inddraget ANT i et byhistorisk perspektiv, svarer klart ja og stiller spørgsmålet således, henvendt til Bruno Latour: "Latour acknowledges that human actors are different from non-human ones; intention (and thus responsibility) is presumably part of that difference. What is the relation of causality and responsibility?".⁶⁶

Når ANT således tilskriver *agency* til genstande er det altså ikke det samme som at genstande kan handle, intenderet og bevidst, med ansvar. Denne handlen foregår, ligesom "det sociale" mellem mennesker.⁶⁷ Men genstande *gør* noget, idet de sammenføjes med andre genstande eller mennesker, og det, de *gør*, bør man være mere opmærksom på. Forskellen på handlen og *gøren* er grundlæggende, når jeg i afhandlingen bruger begrebet rumliggørelse. Der er i ANT en tendens til at beskæftige sig med empirisk afgrænsede studieobjekter og geografen Nigel Thrift har betvivlet, om metoden overhovedet har en relevans for analyser "which ... don't have bounded spaces".⁶⁸ Der findes dog studier af byer, endda før ANT, som har arbejdet relationelt, som f.eks. William Cronons historie om Chicago, *Nature's Metropolis*, der inddrager naturen som grundbetingelse for storbyens historie, og i forlængelse af dette argumenterer Thomas Bender for storbyen som "especially fitting" for studier inspireret af heterogene netværk. Han siger:

The strong empiricist commitment to what I would call ethnographies of causation avoids the formalism of preestablished social categories of action so common in the social science literature.⁶⁹

Benders version af ANT er altså en "årsags-etnografi", hvor arrangementet af idéer, genstande og praksisser kan studeres på forskellige skalaer. I ANT-perspektivet forhandles relationerne i heterogene netværk *i konkrete situationer* – der altså kan bestå af både subjekter, objekter, begreber og diskurser.⁷⁰ Her er den mest eksplicite formulering af genstandens aktive rolle i sociale og kulturelle processer. Opmærksomheden omkring heterogene netværk har også affødt en del kritik hvoraf her skal anføres en relevant pointe i forhold til en historisk undersøgelse. Gary Allan Fine har i en artikel fra 1993 rettet en kritik mod det, han kalder en "situationel analyse" indenfor socialteorien. Han understreger her risikoen for gennem et fokus på situationens produktion af sociale mønstre at miste det historiske perspektiv, hvis styrke bla. er at belyse, hvordan relationer kan overleveres mellem forskellige netværk over tid.⁷¹ Det er en kritik, man også kunne rette mod ANT og denne metodes situationelle fokus. Jeg vil argumentere for, at kernen i "det sociale" foregår mellem mennesker, men at det ikke er det samme som at sige, at det, der foregår mellem genstande og mennesker, eller blot

⁶⁶ Farias og Bender, *Urban assemblages*, 305.

⁶⁷ Dette er min udlægning af aktørperspektivet. Som Bender er jeg ikke sikker på den præcise skelnen hos Latour, og går derfor videre i afhandlingen med denne udlægning.

⁶⁸ Ibid, 306.

⁶⁹ Ibid, 305.. Bender har selv tidligere forsøgt at diskutere afgrænsningen af byens offentlige rum fra dette perspektiv, se Thomas Bender, "The New Metropolitanism and the Plurality of Publics," *Harvard Design Magazine* Winter/Spr (2001): 6–17.

⁷⁰ Latour, *Reassembling the social*: an introduction to actor-network-theory.

⁷¹ se Gary Allan Fine, "The Sad Demise, Mysterious Disappearance, and Glorious Triumph of Symbolic Interactionism," *Annual Review of Sociology* 19 (1993): 61–87.

mellem genstande, ikke er relevant. Genstandene i det offentlige rum kan have en *effekt* på hinanden eller på de "humane aktører", og det er undersøgelsen af denne effekt og dens konsekvenser og relationer, som ANT åbner gennem nye spørgsmål.

Der findes altså en tværdisciplinær opmærksomhed omkring teoretiske modeller, der giver muligheder for en analyse af det offentlige rums kompleksitet. Jeg har ovenfor prøvet at vise, at positionerne omkring denne opmærksomhed er forbundne, og at sammenstillingen af dem har en intern sammenhæng og relevans for en historisk undersøgelse. Med baggrund i de tre relationelle figurer ovenfor vil jeg prøve at udfolde det indledende spørgsmål videre: Hvis relationerne mellem intentionaliter, fysiske strukturer/objekter og praksis forstås som sammenføjninger, hvilke af disse er det så, der i denne særlige periode af Københavns modernisering, gør sig gældende og hvilket offentligt rum skabes af disse sammenføjningers dynamik?

De ovenstående argumenter og relationelle figurer har fungeret som en understregning af rumliggørelsen som en sammenføjning af forskellige elementer. Man kunne indvende, at disse figurer – *agencement, assemblage, throwntogetherness* – er problematiske i en historisk undersøgelse. I hvert fald er det uklart, hvordan historisk udvikling påvirker en konstant og porøs "tilblivelse" (*becoming*), der inkorporerer lige så porøse, heterogene komponenter i forskellige situationer. Et relationelt perspektiv behøver imidlertid ikke at betyde, at alting bestemmes i situationen eller begivenheden, men at det netop kan sætte fokus på de forskellige tidslige lag, der virker sammen i konkrete perioder og på konkrete betingelser, og som kan overleveres eller arves fra en sammenføjning til en anden. Det relationelle bør netop belyse og fremhæve det temporale. Derfor bruger jeg forhærdningsbegrebet som en beskrivelse af den måde, sammenføjninger udvikler sig over tid. Hvis vi ser Rådhuspladsen som en sammenføjning, er der nemlig nogle af dens komponenter, der udviser en langt større stabilitet eller træghed end andre. Det kan virke banalt, men netop gennem koblingen af sammenføjning og forhærdning kan vi, mener jeg, se, hvordan pladsen udvikler sig som "a knot in motion". Det engelske "knot" kan oversættes med både knude og knast, og hvis man vælger den sidste, kan man se en sammenføjning som et snit af en træstamme med grupper af knaster, der vokser og påvirker hinanden; her får man måske et billede af, hvordan denne sammenføjning over tid er både uforudsigelig og samtidig netop kan beskrives gennem sine mekanismer.

Forhandling, handling og forhærdning. Afhandlingens metode

Jeg har valgt termen "forhandlinger" som betegnelse for de processer, der over tid skaber det offentlige rum. Ordet bruges her i den almindelige betydning af "forsøg på at opnå en afgørelse".⁷² Der er altså tale om en "for-handling", noget der skal til for at muliggøre en efterfølgende handling (*action*) – for at der kan ske noget, må der forhandles først. Der er forskellige parter involveret i dette, og de påvirker hinanden. Termen *negotiation* og *negotiating* bruges ofte i den teoretiske litteratur om det offentlige rum, og ofte om interaktionen mellem mennesker, genstande og eksempelvis landskaber. Termen er også her løst defineret, men understreger det aktive i den gensidige påvirkning mellem parterne i rumliggørelsen. Den løse definition hænger sammen med, at man, hvis man konkretiserer, støder på det, der også ligger i forhandlingen: intentioner, regler, aftaler osv., som en problematik i en forhandling, hvor både subjekter og ikke-subjekter er indblandet.

⁷² ODS, "Forhandling"

Definitionen begrænser sig altså til en gensidig påvirkning over tid med en "afgørelse" som produkt. Denne afgørelse kan være en politisk beslutning, om kommunalisering af sporvejene, valg af en borgmester eller bygningen af rådhuset. Da termen afgørelse i mange sammenhænge konnoterer netop ovenstående intentionalitet, bruges de bredere termer "forhærdning" eller "stabilisering".

En undersøgelse af en forhandling mellem idéer, genstande og praksis bør præcisere sin sprogbrug og struktur. Det kan forekomme uklart, som for eksempel når jeg skriver i afhandlingens Del 2, at sporvognsstoppstederne på Rådhuspladsen var med til at skabe en ventekultur. I andre, historiske analyser ville man måske anføre, at det var ledelsen i Københavns Sporveje, der ved at anlægge stoppestederne kunne skabe ventekultur – at stoppestedet ikke var et subjekt og derfor ikke kunne skabe noget. Subjektløse aktører er ikke et ukendt fænomen i historieforskningen: politiske bevægelser, klimatiske forhold eller materielle strukturer (som fængsler eller våbentyper) inddrages tit som aktører eller i hvert fald årsager til historisk forandring eller kontinuitet. Men genstande? Som vi så i præsentationen af de relationelle figurer ovenfor, vil afhandlingen argumentere for det frugtbare i at se på sammenføjninger, og at der måske ikke er nogen "sidste" aktør bag specifikke begivenheder – særligt når analysen kommer ned i mere mikroskopiske redegørelser. Denne mangel på en sidste aktør kan give en uklarhed i den klassiske, socialteoretiske problematik omkring aktør og struktur.

Denne uklarhed kan sætte sig i sproget, og jeg vil derfor prøve at lægge en sproglig retning. I afhandlingen bruges ord som "gøren", "bliven", lang tillægsform og lignende passivformer, som på dansk virker konstruerede. Formen virker bedre i det engelske præsens participium (som i "doing", "becoming", osv.). Omskrivninger, f.eks. i infinitiv, "gørende" virker også lidt tillempede og afføder en nysgerrighed omkring subjektet – hvem gør det? Det overordnede "rumliggørelse" er et eksempel på denne form, der kan virke slørende for dem, der vil frem til hvem der egentlig gjorde hvad. Som jeg har været inde på, er det ofte ikke entydigt. For at forklare hvordan dette problem angribes i afhandlingen, kan billedet med prismet bruges. For hver gang, den drejes, belyses aktørperspektivet på en ny måde. I Del 1 er der primært tale om grupper af mennesker – politikere, arkitekter, ingeniører – der især gennem deres faglige eller politiske grupperinger påvirker processen. Der fremhæves enkelte personer som Ferdinand Meldahl, Martin Nyrop og Charles Ambt, og de betragtes som vigtige i sig selv – som i et traditionelt aktørperspektiv, hvor f.eks. den individuelle innovator er ophav til forandring – men de betragtes også som indgange til de overlappende fagkulturer, de repræsenterer. Desuden inddrages i det kontekstuelle afsnit institutionelle aktører som kongen, staten, militæret osv.

I Del 2 optræder der også enkelte personer med indflydelse, men "væsener" som De Københavnske Sporveje og Københavns Politi m.fl. kommer i forgrunden, sammen med de materielle, teknologiske netværk og offentlige genstande og installationer.⁷³ Som sagt ovenfor tilskrives sidstnævnte ikke at kunne "handle" som subjekter – hvilket er en udbredt tolkning af ANT's perspektiv – men at have en effekt, at gøre noget. Det ville i mange historiske analyser kaldes et funktionelt perspektiv eller forklaringsmodel. Men det, genstandene gør, er her ikke kun knyttet til en funktionel forklaring, som f.eks. at støjsvage teknologier blev indført, fordi sporvognene larmede for meget. Denne

⁷³ Om tilblivelsen og forandringen af et kommunalt væsen, se Niels Jul Nielsen, *Fra væsen til virksomhed Københavns Belysningsvæsen - en kommunal arbejdsplads før, nu og i fremtiden* (København: Københavns Bymuseum, 2001).

forklaringsform findes også i dele af teknologihistorien, og den er en vigtig del af forklaringen. Der kan dog være flere i situationen, som gør noget, som det elektriske netværk, sporvejsselskabet, asfalteringen på gaden, og gadebelysningen. Hvis man betragter flere aktører kan man – som jeg forsøger i Del 2 – indikere, at netop disse teknologier fungerede i samspil i opbygningen af et kulturelt fænomen, jeg kalder den "flydende" sporvogn. Her bidrager funktionen til forståelsen af fænomenet, men ikke helt, idet der tillige er en række utilsigtede måder, hvorpå den glidende sporvogn skaber rum og bevægelse.

I Del 3 er menneskene i forgrunden igen som aktører, men nu i kraft af deres fælles praksisser. Det vil sige, at enkelte, navngivne aktører, som f.eks. Emma Gad, stadig optræder, men for at sige noget mere generelt om acceptable eller uacceptable, offentlige praksisser. Det er altså her en række mere generelle måder at bruge det offentlige rum på, der her får ting til at ske og rum til at opstå. Derfor er der også i denne del brugt en del plads på at udvikle disse "måder" eller kategorier af praksisser.

Således forhandling og aktører. I forklaringen af disse forlod vi dog forhandlingens afgørelser eller produkter, som nu skal diskuteres kort. Hvis rumliggørelsen er en fortsat proces, så må vi forstå disse produkter som trin på vejen, der, når de er etablerede, bliver del af den næste forhandling. Som Manuel de Landa formulerer det, så kan byrummet set som sammenføjning "have components working to stabilize its identity as well as components forcing it to change, or even transforming it into a different assemblage".⁷⁴ Her underforstår de Landa en samtidighed, som er problematisk i en historisk sammenhæng. Jeg forstår disse to mekanismer, den stabiliserende og transformerende (hos de Landa/Deleuze kaldet territorialisering/deterritorialisering), som afløsende hinanden, og hvor vi har set på den transformerende ovenfor som forhandling, vil vi her se på den anden. For at beskrive den vil jeg starte i det fysiske bymiljø. Som den marxistiske geograf David Harvey konstaterer: "We know that the built environment is long-lived, difficult to alter, spatially immobile and often absorbent of large, lumpy investments".⁷⁵

Den moderne storby frembyder som sted og rum en tilsyneladende selvmodsigelse. På den ene side består den af et fysisk miljø, hvis bebyggelsestæthed vokser. Fjernelse eller omlægning af bygninger og særligt infrastrukturer er bekosteligt, og ændringer i den interdependens, byen ofte fremviser, kan få komplicerede konsekvenser. Hvis så endelig en katastrofal begivenhed, en brand eller et militært angreb skulle ødelægge hele områder af urban bebyggelse, vil man ofte se at de bygges op over samme mønster som før for at imødekomme ejerforhold, traditionel praksis eller symbolsk handling.⁷⁶ Der er altså en "træghed" i byens rum. På den anden side er et grundlæggende træk ved den industrialiserede, kapitalistiske by dens konstante transformation og kreative destruktion. Jo længere vi kommer frem i tid, des mere normalt er det, at byer er mål for konstante transformationsprojekter: Maskiner, udgravninger og stilladser er normale elementer i det moderne byrum, hvor de efterhånden har fået en ikonisk status som udtryk for den urbane dynamik og hastighed.

⁷⁴ De Landa, *A new philosophy of society*, 12.. Thomas Bender citerer netop denne passage i sin overvejelse over sammenføjningens potentiale i en historieskrivning om metropolen, se Farias og Bender, *Urban assemblages*, 316.

⁷⁵ Cit. i Anique Hommels, *Unbuilding Cities. Obduracy in urban socio-technical change* (Massachusetts: MIT Press, 2005).

⁷⁶ Farias and Bender, *Urban assemblages*.

Dette forhold mellem det faste og det bevægelige, det statiske og det transformative er et centralt aspekt af storbyens materielle kulturhistorie. Indenfor den valgte ramme i denne analyse kan man endda udpege dette forhold som et centralt element i definitionen af byen.⁷⁷ Problemet overført i en historisk sammenhæng understreger det forhold, at byens udvikling – næsten – altid forholder sig til spor af den fortidige. Nybygning, ombygning og praksis er i høj grad underlagt en kontekst, der i et andet tidsperspektiv også er i konstant forandring men erfares som permanens, som en sejhed eller modstand i tilpasningen af byen til nye processer, det være sig ideologier, teknologier og praksisser.

Jeg vil forsøge at angribe problemet som "forhærdninger".⁷⁸ Begrebet er udviklet i et samtidsperspektiv men giver mening i en historisk analyse forstået som den mekanisme, der omsætter en proces til et statisk element og dermed tvinger den videre bevægelse til at danne sig omkring dette element, lidt som årringe omkring en knast. Forhærdning kan foregå på aktørplan, i det materielle rum eller strukturelt-økonomisk og i den forstand som aktørers eller grupperes forestillinger, intentioner eller ideologi. Det er teknologihistorikeren Anique Hommels, der har udviklet begrebet i prospektive studier af byer, hvor store anlæg som motorveje og lignende skaber udfordringer for planlægning og byudvikling. Hommels arbejder indenfor STS-feltet, men kritiserer bl.a. Wiebe Bijkers socialkonstruktivisme for at overse de konsekvenser, teknologiens forhærdning fører med sig. Hun peger i sin afhandling *Unbuilding Cities* på tre grundlæggende figurer: *dominant frames, persistent traditions* og *embeddedness*.⁷⁹ Førstnævnte er typisk den forklaringsmodel, der bruges i den konstruktivistiske del af feltet og henviser til en etablering af den rumlige politik, der har "vundet" i en stabilisering.⁸⁰ Den næste kategori peger på mere overordnede, ikke-lokale traditioners betydning for et byrums kontinuitet, som hvis en statslig jernbane anlægges gennem en by som del af en national satsning. Indkapslingsfiguren, *embeddedness*, understreger den fysiske forhærdning af rummet, der opstår gennem bygningers og netværks "tyngde" og gensidige afhængighed. Hommels anlægger et perspektiv på forhærdning, hvor det primært er planlæggerne der er aktører, men man kan med fordel brede begrebet ud i denne undersøgelse. Umiddelbart kan det virke banalt at konstatere, at store anlæg er svære at fjerne, men det centrale hos Hommels er hendes fokus på de *mekanismer*, der er i spil i og især efter, forhærdningen. Man kan anskue Rådhuspladsen som en forhærdning, både af en række intentioner omkring den moderne by, af de teknologiske netværk og (måske mere flygtigt) af en mængde praksisser knyttet til pladsen.

Nogle af disse forhærdninger, som eksempelvis mønstret af sporvejs- (nu bus-) linier og transportlinien på tværs af pladsen, har fortsat hen over to verdenskrige og til i dag, mens andre er nedrevet og glemt. Hvis vi forsøger at betragte detaljerne i de forskellige elementers forhærdningsprocesser – hvordan-spørgsmålet – kan vi få en platform for at diskutere, hvilken karakter, disse elementer egentlig har. Er de moderne? Er de hensigtsmæssige? Funktionelle? Disse spørgsmål – som kan stilles med hvad og hvorfor – kan ikke besvares i denne afhandling. Derimod kan der foreslås en metode til at kvalificere denne diskussion, at skabe førnævnte platform.

⁷⁷ For en diskussion af bydefinitioner, se Søren Bitsch Christensen og Mette Thøgersens introduktion i Søren Bitsch Christensen et al., *Den Moderne By*.

⁷⁸ Anique Hommels, "Studying Obduracy in the City: Toward a Productive Fusion between Technology Studies and Urban Studies," *Science, Technology and Human Values* 30, no. 3 (2005): 323–351.

⁷⁹ Hommels, *Unbuilding Cities*, 21.

⁸⁰ Bijker og Aibar, "Constructing a City"

Arbejdsbegreber

Afhandlingens empiriske materiale er mangfoldigt og belyser meget forskellige aspekter af den rumliggørelse, jeg vil undersøge. Hele projektet omkring rådhuset, Rådhuspladsen og det kvarter, der senere skulle kaldes Indre by, betragtes som en sammenføjning, der etableres og i processen omdefineres af en række rumlige kulturer hos de sociale grupper, der deltager. Hver af disse kulturer indeholder en særlig læsning eller "filtrering" af sammenføjningen. Processen foregår gennem faser, hvor der opnås konsensus omkring dele af sammenføjningens karakter, afløst af faser, hvor den er åben og adskilt. Elementer, der var åbne, lukkes og forandres til redskaber for den videre udvikling af hele sammenføjningen. Når det sker, bliver disse "lukkede" elementer taget for givne og "ses" ikke af aktørerne.⁸¹

I en periode i rådhusprojektet diskuterer man eksempelvis skinneføringen til sporvejene over pladsen. Længe er denne struktur meget i fokus og blokerer for en række andre processer, men da man har accepteret en bestemt linieføring, ophører sporvognsskinnerne med at være et emne. Det kan læses som almindelig, pragmatisk politik i bystyret, men fortæller også om, hvordan skinnelegemet i byen er sunket ind i opfattelsen af byrummet. Når elementer således er samlet og fungerer, får de en anden, mere ordinær status, medmindre de bryder sammen og bliver eksponerede som ikke-fungerende. Det er det, der sker, når vi i Del 3 ser, hvordan sporvognene afkobles under nytårsoptøjerne og dermed bliver helt centrale og problematiske. I undersøgelsen lægger jeg som sagt et fokus på mekanismerne. Her er de overordnede begreber om forhærdning og forhandling ofte ikke specifikke nok, og for at kunne præcisere, hvad der sker i de forskellige forløb, bruger jeg nogle konkrete begreber.

Stabilisering bruger jeg som betegnelse for en mere underordnet eller lokal forhærdning – altså en politisk beslutning, en alliance eller lignende, som sammen med andre stabiliseringer fører en proces videre.⁸² Stabilisering kan vi se konkret i Del 1 som beslutningerne, der fører til den nye rådhusplads, eller i Del 2, når en teknologi ændres uden at skifte karakter, som i tilfældet omkring "mikroteknologier". De uklare forhandlinger, f.eks. af sporvognen som offentligt rum, stabiliseres også gennem skilte, håndtag, billetter og andre genstande, der fastslår rummets konventioner. Særligt i Del 3 bruges begrebet "stabil" også om de mere faste funktioner i det tidligmoderne København, hvor en f.eks. en markedsplads på Gammeltorv kunne fungere i flere århundreder.

Et andet vigtigt arbejdsbegreb i undersøgelsen er *filtrering*, som betegner den udvikling, der sker, når en eller flere stabiliseringer er under forhandling i konkrete forløb. Således ser vi i Del 1, hvordan europæiske idéer om byen filtreres ind i de københavnske arkitekters intentioner, og hvordan disse intentioner igen filtreres til konkrete, lokale bygninger på Rådhuspladsen. Helt konkret viser arkitektkonkurrencen om rådhuset, hvordan de enkelte deltagere filtrerer deres opfattelser af det fremtidige rådhus gennem beskrivelser og tegninger. I Del 2 indikeres det, hvordan en teknologisk genstand som sporvognen bliver filtreret, fra beslutningen i Borgerrepræsentationen til materialevalget hos producenten.

⁸¹ Denne dynamik blev beskrevet som "blackboxing" af Thomas P. Hughes og blev grundlæggende i teorifeltet omkring *Large Technological Systems (LTS)*, se Thomas Parke Hughes, *Networks of Power. Electrification in Western society 1880-1930* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1983).

⁸² Det tilsvarende er en "mekanisme" i Foucaults dispositiv, se denne, men mere konkret. Bijker bruger betegnelsen *closure* se Bijker og Aibar, "Constructing a City"

Begrebet "Afford", der på dansk kan oversættes med "befordre" eller "disponere for", kan være en indgang til at tale om forholdet mellem materielt rum og praksis.⁸³ Begrebet er udviklet af psykologen James Gibson og er siden blevet brugt mere bredt, bl.a. i antropologisk teori, hvor det her især er Tim Ingolds tænkning af begrebet, der trækkes på. Ifølge Gibson og Ingold er perception forankret i praksis, forstået således at en aktør forstår omverdenen gennem de praktiske handlinger, hun foretager i et givent miljø. Men denne perception, eller disponering, er i en stadig forhandling mellem de aktører, der bruger og producerer rummet. Det vil sige, at der findes i omverdenens materialitet et afgrænset potentiale for at disponere praksis, men selve disponeringen, "the affordance" muliggøres af de grupper, der praktiserer rummet. Således gør begrebet det muligt at tænke materialitet, rum og magt sammen.

Begrebet kan også knyttes til den måde, genstande, rum og mennesker interagerer. Genstanden har blandt andet den funktion, at den fastholder og "dokumenterer" viden, som forskellige grupper i det offentlige rum kan bruge og dele. Hvad enten genstanden selv vandrer gennem forskellige sociale grupper, som et bykort, eller er fast og passerer af ditto, som et stoppested, har den et potentiale for at påvirke eller *befordre* visse reaktioner. De aktører, der deltager i den offentlige rumliggørelse, forholder sig på alle niveauer til genstande: politikeren og planlæggeren betragter og manipulerer måske en plantegning, der igen giver dem svar på spørgsmål, de ikke ville kunne besvare selv.⁸⁴ Begrebet bruges særligt i Del 3 til at forstå gensidigheden mellem rum, genstande og praksis på Rådhuspladsen, og bliver defineret mere specifikt i den sammenhæng.

Det moderne byrums subjekt

Byens mennesker – politibetjente, prostituerede, turister, drivere, vildfarne børn og tyveknægte – fejer hen over Rådhuspladsen i store tal, i dag som for hundrede år siden. På sin vis samles al den kompleksitet, der er forsøgt beskrevet ovenfor, i disse subjekter. Ved at inkorporere det offentlige rums sammenføjninger i deres praksis udvikler byens brugere et nyt, moderne sæt af kompetencer.⁸⁵ Når vi bevæger os i byen til hverdag, overvejer vi ikke de komplicerede sæt af operationer, vi foretager. Vi har integreret dem i vores krop gennem utallige møder med andre, der har disciplineret og subjektiveret os. Når vi, som tidligere brugere af byen har gjort det, bevæger os rundt, mobiliserer vi hele tiden byen som sammenføjning, og en læsning af denne mobilisering er også en læsning af byen. Dette særlige,

⁸³ Mimi Sheller, J Urry, and Kevin Hannam, "Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings," *Mobilities* 1, no. 1 (2006): 1–22; Tim Ingold, *The Perception of the Environment. Essays on Livelihood, Dwelling and Skill* (New York: Routledge, 2011), 166ff; James Gibson, "The Theory of Affordances," in *Perceiving, Acting and Knowing. Towards an ecological psychology*, ed. Robert et al. Shaw (New York: Hillsdale, 1977).

⁸⁴ Ewenstein og Whyte, "Knowledge Practices in Design", 22.

⁸⁵ Disse kompetencer har været genstand for en række studier af etnolog Orvar Löfgren gennem en tilgang delvis inspireret af Norbert Elias, se f.eks. Nils-Arvid Bringéus, Jonas Frykman, and Orvar Löfgren, *Force of habit. Exploring everyday culture* (Lund: Lund University Press, 1996); Orvar Löfgren and Billy Ehn, *The Secret World of Doing Nothing* (Berkeley: University of California Press, 2010); Orvar Löfgren and Regina Bendix, *Sense of community* (København: Museum Tusulanum Press, 2009); Orvar Löfgren, "Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveller," *Mobilities* 3, no. 3 (2008): 331–351; Orvar Löfgren, "The Atmospheres of Railway Stations: On the Ethnography of Moods," *Irregular Ethnographies* (Lund Universitet, 2010)..

moderne sæt af kompetencer blev første gang relevant i det byrum, der blev forhærdet omkring 1900 på Rådhuspladsen.

Sammenføjningerne bliver altså internaliseret i subjektet, men hvordan? Hos Michel Foucault er denne proces begrebsliggjort med panopticismen. Her internaliserer den indsatte det regulerende blik og disciplinerer sin praksis. Med idéen om dispositiv og governmentalitet udfolder Foucault denne idé i regi af relationen mellem stat og borger, der bryder det panoptiske billede op i en mangfoldighed af situationer og miljøer, hvor regeringen af populationen og af selvet interagerer.⁸⁶ Interessant i denne sammenhæng er begrebet *heterotopi*, som Foucault udvikler tidligere og i relation til topografien. I den korte tekst *Des Espace Autres* opstiller Foucault en række betingelser for det heterotopiske rum, som er knyttet til forskellige kulturelle kategorier. Han taler om rum knyttet til, ophobet og indkapslet i tid (bibliotek, museum), kriser (den menstruerende kvindes isolation, hospitalet), overgange (kirkegårde), illusion (teatret, bordellet) og til afgrænsning og social distinktion (parken). Til sidst i teksten konkluderer han omkring heterotopien (knyttet til transit):

Brothels and colonies are two extreme types of heterotopia, and if we think, after all, that the boat is a floating piece of space, a space without a place, that exists by itself, that is closed in on itself and at the same time is given over to the infinity of the sea.⁸⁷

I afhandlingens Del 2, hvor jeg kommer ind på sporvognens kupé som bevægeligt, offentligt rum, er dette citat interessant. Men mere generelt er heterotopien et frugtbart begreb til at se på byens mange, offentlige rum og deres gensidige relationer. Netop denne gensidighed kan også bruges til at vende tilbage til byrummets subjekt. Jeg følger Foucault derhen, at subjektivering foregår gennem en internalisering af byens konventioner og regulerende systemer. Men i det empiriske materiale, jeg bruger, særligt i Del 2 og 3 (om teknologier og praksisser), finder jeg ikke individer, der internaliserer regulerende systemer. Jeg ser snarere systemer, eller sammenføjninger, der opstår som følge af mange, gensidige disciplinerende individer, grupper og genstande; en mangfoldighed af genstande og særligt praksisser, som påvirker og justerer hinanden. Den moderne "sammenkastethed" betyder, at flere mennesker deler rum og skaber deres egne heterotoper: stoppestedet, kupeen, bordellet, haven, kantstenen. Men disse områder er ikke isolerede som museet eller kirkegården. De er sammenføjede og overlappende, og man skal lære at navigere gennem flere sådanne rumligheder, hvis man vil bruge byen hensigtsmæssigt. Det moderne byrums subjekter samler som sagt dette rum i deres praksis, og med heterotopen som afsæt skaber de en gensidig disciplinering. For eksempel: Politibetjenten og den prostituerede balancerer hinandens muligheder, dels gennem udveksling af information og tjenester, dels ved at forhandle hinandens synlighed og bevægelighed. Roller som informant, korrump, mægler osv. indgår i denne forhandling. Når betjenten dukker op på bordellet, eller den prostituerede på stationen, er der forskellige regler, nogle formelle, nogle ikke. På gaden er der andre regler, og her er Farvergade og Frederiksberggade ganske forskellige.

Rum, subjekt og regulering knyttes sammen i konkrete situationer. Den moderne bys subjekt er således i stand til at deltage i sin egen subjektivering – ved at tilegne sig et rum som sit eget eller at navigere i de rum, der ikke er det.

⁸⁶ Foucault, *Discipline and punish the birth of the prison*; Michel Foucault, *Security, Territory, Population: Lectures at the Collège de France 1977-1978* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2007).

⁸⁷ Michel Foucault, "Des Espace Autres," *Architectura /Mouvement/ Continuité*, no. 5 (1984): 46–49.

Del 1. Positioner og processer i Rådhusprojektet

Introduktion

I denne del sammensættes en række dele, der sammen belyser, hvordan intentionerne med byen blev omsat i Rådhuspladsens bygninger og plan. Jeg fokuserer på det forløb, der udspiller sig omkring Borgerrepræsentationens opbrud fra det tidligere rådhus på Nytorv, der begynder midt i 1880'erne, og etableringen af det nye rådhus og Rådhuspladsen, der var etableret tyve år senere. Det skal undersøges som et forløb, hvor intentioner blev dannet og stabiliseret indenfor rammerne af Borgerrepræsentationen, og integreret med andre, mere overordnede intentioner, der også rettedes mod området, hvor det nye rådhus skulle anlægges.

Der skiftes mellem de forskellige skalaer, idet jeg først ser på den interne diskussion omkring forskydningen af byens offentlige hus og tyngdepunkt. De intentioner, der kommer til syne her, sættes derefter i forbindelse med en kontekst, forstået som intentioner med en videre geografisk og kronologisk udstrækning, knyttet til udviklingen fra 1848 og frem. Derefter belyses to sæt af intentioner, der er særligt knyttet til Rådhuspladsen, men ikke defineres indenfor rammerne af BR, nemlig det liberalistiske, københavnske borgerskab og citydannelsen, hvilket giver afsæt for, gennem biografiske skitser, at se på personer i processen, der samler centrale intentioner i deres virke og alliancer. Til sidst zoomes tilbage til BR og arkitektkonkurrencen omkring rådhuset, der ses som en stabilisering af nogle, og afvisning af andre, af de intentioner, der blev vist i de foregående kapitler. Således følges intentionerne hen over forskellige analytiske skalaer, der til sammen giver et indtryk af, hvordan Rådhuspladsen som sammenføjning udvikler sig i perioden.

Valget af *forløb* som perspektiv giver et fokus på de mekanismer, der sætter de forskellige intentioner i forbindelse på tværs af skala, og jeg håber gennem dette perspektiv at kunne vise, hvordan disse mekanismer tilsammen skaber Rådhuspladsen som forhærdning.

At dokumentere intentioner. Kildesituationen

Ud af afhandlingens tre hoveddele er denne den mindste. Samtidig er det tematisk det afsnit af de tre, der er forsket mest i herhjemme. Forskningen i Københavns fysiske udvikling og intentionerne med den omkring 1900 er omfattende i bredde og dybde, og jeg har i dette kapitel gjort brug af en del af den. Denne forskning behandles overordnet i kapitlet *Den tvetydige orden* ovenfor, og mere specifikt i *Forskningen i det moderne København* nedenfor. I denne del er det overordnede perspektiv, hvordan intentioner på forskellige skalaer blev samet og konkretiseret i forløbet fra Nytorv til Rådhuspladsen. Det har også været vejledende for min indgang til den eksisterende forskning og de områder af den, jeg har valgt.

En vigtig kildegruppe er Borgerrepræsentationens forhandlinger. Jeg inddrager afgrænsede emner og diskussioner fra møderne, som jeg har opsøgt bl.a. gennem de trykte referaters indeks og referencer fra sekundærlitteratur. Forhandlingerne er altså ikke læst

ekstensivt men intensivt og i udvalg, og de, der er læst, er sat i forhold til rådhusagen og byens forandring som kontekst. Mere bredt har jeg forsøgt at se referaterne og BR som del af den ændring, der sker med København efter 1848, hvilket jeg beskriver i kapitlet *Åbningen af byen. Kontekst for den nye rådhusplads*. Tilgangen til aviser og skønlitterære kilder har været den samme. De artikler, jeg har søgt aktivt, er søgt i Det Kongelige Biblioteks kartotek over *Politiken* og *Berlingske Tidende* i denne periode. Kartoteket, som er bygget op over avisernes stofområder, har i denne del bidraget med kilder til den måde, rådhusprocessen og byens fysiske og æstetiske forandring blev modtaget. Af hensyn til en fælles standard henvises der til avis og dato for artikler og ikke til det konkrete kartotek. Alle artikler kan genfindes i KB's samling af mikrofilm.

Visse steder er enkelte skriftlige kilder blevet trukket frem og behandlet nærmere, som f.eks. forvaltningsdokumenter, rejsenotater og breve. De beskrives tættere end andre i den udstrækning, man kan se dem som relateret til de rumlige forhandlinger, der er beskrevet ovenfor, og er valgt for at følge disse forhandlinger ned i detaljer, der ellers kan virke ubetydelige. Der benyttes også tegninger og planer, primært af rådhuspladsområdet. De er taget ud af en mængde tegningsmateriale, primært i Københavns Stadsarkiv, og de inddrages for at vise særlige forhold eller pointer, og benyttes i denne del af afhandlingen enkeltstående som udtryk for specifikke intentioner, bortset fra rådhus tegningerne, der også betragtes som et sæt af kilder med relation til hinanden.

Disse kildenedslag bruges blandt andet i de nævnte, biografiske skitser. Disse skitser, som typisk forbindes med et klassisk, historisk aktørperspektiv, er medtaget af flere grunde. Dels for at inddrage individer, der faktisk påvirkede processen, men også for at se, hvordan de gjorde det gennem filtrering af og alliancer med andre intentioner. Der bruges også fotos i denne del, om end i mindre omfang end i det øvrige. Brugen begrænser sig hovedsageligt til identifikation og orientering, som f.eks. i afslutningen af denne del. De fungerer som synkrone snit, hvor de processer, der undersøges i hoveddelene, kan låses fast og betragtes i et rumligt overblik.

Denne del handler om intentioner, og kildematerialet kunne lægge op til at blive undersøgt som diskurs. Diskursanalyse, forstået som undersøgelsen af måder at tale om verden på, er dog ikke bragt i forgrunden i undersøgelsen. Jeg forsøger at belyse en rumlighed, som *decentrerer* diskursbegrebet, ud fra en idé om at diskursanalyse har været dominerende i en årrække, og derfor måske har indtaget en plads i kulturhistorisk metode, som skygger for andre perspektiver.⁸⁸ Når der således her betragtes diskurser om byens rum, er dette rum der er i centrum, ikke dynamikkerne i den måde, det diskursiveres. Dette decentrerer selvsagt også diskursens rolle i rumliggørelsen, men der tages højde for det, mener jeg, i begrebet om rumlige politikker, der er et forsøg på at samle rumlige diskurser og intentioner i et begreb. En central rolle spilles af særlige begreber, der trækkes frem og belyses i deres samspil med praksis og byrum, for at forstå relationer mellem det diskursive, materielle og praktiserede rum.

Forskningen i det moderne København

Der er forsket en del i intentionerne med den moderne bys udvikling, både i dansk og københavnsk sammenhæng. Et vigtigt felt er forskningen i den tidlige, danske byplanlægning. Byplanlægningen som fag opstod, eller blev i hvert fald professionaliseret, omkring 1900,

⁸⁸ Se f.eks. Burke, *What is Cultural History?*.

eksplicit rettet mod byens rum og intentionerne med det. Feltet var på dette tidspunkt ramme om diskussioner – forhandlinger, i den brede definition - med arkitekterne og ingeniørerne som de centrale aktører. Derfor skal dette felt skitses først.⁸⁹ At den moderne byplanlægning gennemgik en formativ periode i København i de to årtier omkring 1900, understreges af markante forskere i dansk byplanhistorie.

Tim Knudsens *Storbyen støbes* står centralt i denne argumentation. Knudsen knytter den moderne planlægnings opkomst til Charles Ambt og stadsingeniørembedet i hans periode. Han viser, hvordan man frem til 1870 opbyggede visse infrastrukturer som vand, kloak og gas, men samtidig ud fra en liberalistisk grundholdning afstod fra en større kommunal involvering. Efter 1870 lykkedes det i højere grad planlæggere fra forskellige fagtraditioner at gribe ind i udviklingen, og med Ambts tiltræden accelererede denne udvikling. De første planredskaber var byggestyring, grundopkøb og indlemmelserne i 1901-02. I Knudsens argument bliver den styrkelse af bystyret, der sker i denne periode accepteret af de nationalliberale politikere på grund af de potentielle indtjeningsmuligheder i en byggemodning af den ekspanderende by. Knudsen anfører, at det før 1860 var arkitekter, der dominerede planlægningen, hvor det herefter blev polyteknikere med undtagelse af Ferdinand Meldahl.⁹⁰ Arkitekterne kommer ind igen i 1908 ifm. den internationale byplankonkurrence for København. I denne professionskamp var arkitekterne inspirerede af havebybevægelsen i England og ingeniørerne af tysk planlægning.

En anden indgang til Københavns planlægning har arkitekten Poul Tuxen, der med begrebet "planlægningsakt" prøver at belyse den planmæssige bevidsthed i en vekselvirkning mellem centralmagt og lokalsamfund. Med eksempler i en række købstæder og stationsbyer. Denne tilgang har inspireret arkitekt og byplanhistoriker Hans Helge Madsens store planlægningshistorie *Skæv og National. Dansk Byplanlægning 1830 til 1938*. Titlen henviser til den ubalance, som "københavneriet" har skabt i den danske planlægning, og Madsen peger generelt på spændingen mellem økonomiske, statslige og kommunale interesser som definerende for byens plan eller mangel på samme i tiden omkring århundredeskiftet.⁹¹ Etnologen Peter Dragsbo relaterer også de forskellige planlægningsformater i sin forstadshistorie *Hvem opfandt parcelhuset?*, hvor han bl.a. understreger planlægningens betydning for de københavnske brokvarterer, men også ser på planlæggerne og understreger inspirationen fra bl.a. Camillo Sitte. Dragsbo tilføjer hermed et vigtigt element til den danske, urbane kulturhistorie med blik for relationen mellem det centrale og decentrale.⁹² Et tiltrængt fokus på planlægningen i provinsbyerne findes hos Jens

⁸⁹ For forskningsoversigter, se f.eks. Stokholm, "Den moderne byplanlægnings fødsel i Danmark 1860 til 1920," 3–22; Søren Bitsch Christensen and Mette Thøgersen, "Bysystem og urbanisme ca. 1840-2000 - historie og historiografi," in *Den Moderne By*; Ole Thomassen and Bo Larsson, "Urban Planning in Denmark," in *Planning and Urban Growth in the Nordic Countries*, ed. Thomas Hall (London: Taylor & Francis, Ltd., 1991).

⁹⁰ Knudsens fokus på Ambt er også en fortælling om ingeniørernes nye indflydelse, og Knudsen bryder med en tidligere fokusering på arkitekter i planlægningshistorien, se f.eks. Knud Bidstrup, *Ebenezers disciple. Dansk byplanlægnings pionertid* (København: Dansk Byplanlaboratorium, 1971).

⁹¹ Poul Tuxen, *Dansk byplanlægningsakt 1860-1920* (København: Kunstakademiets Arkitektskole, 1991). Hans Helge Madsen er central i denne sammenhæng, hvor han både i Meldahls karriere, lanlægningen omkring 1900 og byens nutidige form understreger det fragmenterede og relationelle, se Hans Helge Madsen, *Skæv og national. Dansk byplanlægning 1830 til 1938* ([S.l.]: Bogværket, 2009); Hans Helge Madsen, *Meldahls rædselsprogram F. Meldahl, arkitekt og politiker 1827-1908* ([Kbh.]: Nyt Nordisk Forlag, 1983); Hans Helge Madsen, *Snit i Storbyen* (København: Kunstakademiets Arkitektskole, 2007).

⁹² Peter Dragsbo, *Hvem opfandt parcelhuskvarteret? Forstaden har en historie. Plan- og boligbyggeri i danske forstadskvarterer 1900-1960*, ed. Peter Dragsbo (Odense: Syddansk Universitetsforlag, 2008).

Toftgaard Jensen og Jeppe Norskov Stokholm i forskellige arbejder, der bl.a. også peger på Ambt som en forbindelse mellem hovedstad og provinsbyer.⁹³ Generelt er der i forskningen også en opmærksomhed omkring de private interesser i planlægning og den rumlige politik knyttet til boligspekulationen i perioden. Dette påpeges også bl.a. af Hans Helge Madsen i *Skæv og National* og af Henning Bro i sidstnævntes undersøgelse af periodens boligpolitik, *Boligen mellem natvægterstat og velfærdsstat*.⁹⁴

Et spor, der særligt vikler sig ind i den moderne planlægnings historie, er ingeniørens. Som en særlig aktør, hvis indflydelse accelererer omkring 1900, spiller ingeniøren en rolle, der skal fokuseres på i kapitel 1, og jeg vil derfor forsøge at indkredse denne rolle gennem et blik på den danske forskning. Ingeniøren er dog også en meget central aktør i kapitel 2, så mens jeg vil introducere den overordnede forskning her, vil jeg genintroducere ingeniøren igen i det følgende. Med Tim Knudsens nævnte studier i 1980'erne blev ingeniøren bragt på scenen i forskningen som et vigtigt supplement til aktørbilledet i den moderne byhistorie. I løbet af 1990'erne kom en række studier der yderligere understregede et generelt fokus på den polytekniske betydning i dansk moderne historie. Dels undersøgte Ulla Tofte i flere omgange også Ambts betydning, og dels kom to afhandlinger om ingeniørernes historie i en dansk kontekst, som etablerer ingeniøren som uomgængelig aktør i det moderne Danmarks og Københavns historie. Det drejer sig om industrihistorikeren Henrik Harnows PhD-afhandling, *Den Danske Ingeniørs Historie 1850-1920*, der ser fagfeltets professionaliserings betydning for industrialiseringen, og teknologihistoriker Michael Wagners disputats *Det Polytekniske Gennembrud*, som undersøger etableringen af den polytekniske videnskab fra slutningen af 1700-tallet til 1850 med fokus på etableringen af Polyteknisk Læreanstalt 1829.⁹⁵

Sidstnævnte understreger i sin disputats og særligt i senere arbejder den polytekniske videns symbolske position i dansk kulturhistorie. Den kulturelle prestige, Wagner peger på, kan ses som et element i den række af roller, vi ser ingeniører indtage i den københavnske "strategiske" elite. Harnows vurdering af ingeniørens rolle er bl.a. baseret på grundig statistik over polytekniske kandidater og deres videre karrierer, og han kommer også til resultater, der er centrale her. Han konkluderer bl.a., at det særligt er indenfor undervisning, byggeri og infrastruktur, polyteknikerne gør sig gældende i perioden frem til 1914. Udover de offentlige funktionærers og embedsmænds betydning understreger Harnow også de private ingeniørvirksomheder og rådgivende ingeniørers betydning for indenfor disse felter, samt deres organisering i indflydelsesrige foreninger omkring 1900. Endelig peger han på uddannelsen af elektroingeniører fra 1903 som en nyskabelse indenfor faget.⁹⁶

Harnows resultater indikerer altså, at netop de felter, der er del af det nye byrum – bygningsteknologi og infrastruktur – er et vækstområde hos ingeniørerne. Desuden siger han, at undervisningen er i vækst, og med opførslen af den Polyteknisk Læreanstalt (PL) i København med en direktør, Julius Thomsen, der sidder i BR, er der flere forbindelser til

⁹³ Toftgaard, "Citydannelse, butiksstrøg og byidealer"; Jens Toftgaard og Jeppe Norskov, *Købstadens Metamorfose. Byudvikling og byplanlægning i Århus 1800-1920*, ed. Søren Bitsch Christensen, (Århus: Aarhus Universitetsforlag, 2005); Stokholm, "Den moderne byplanlægnings fødsel."

⁹⁴ Hans Helge Madsen, *Skæv og national. Dansk byplanlægning 1830 til 1938*; Henning Bro, *Boligen mellem natvægterstat og velfærdsstat. Bygge- og boligpolitik i København 1850-1930* (Kbh.: Multivers, 2008).

⁹⁵ Michael Wagner, "Det polytekniske gennembrud. Romantikens teknologiske konstruktion 1780-1850" (Aarhus Universitet, 1999); Henrik Harnow, *Den danske ingeniørs historie 1850-1920*, vol. 1 (Århus: System, 2005).

⁹⁶ Dansk Ingeniørforening blev stiftet 1892, Foreningen af Rådgivende Ingeniører i 1904.

byudviklingen i perioden. Med elektrificeringen kommer elektroingeniørerne, støttet af Thomsens afløser i direktørstolen, G. A. Hagemann, der også sidder i BR og er aktiv deltager i rådhusprocessen. Endelig kan vi se, at ingeniørernes organisering som gruppe falder sammen med Rådhuspladsens etablering. Der er altså en række berøringspunkter mellem ingeniørernes og pladsens tilblivelse, og det indikerer, at Rådhuspladsens rumliggørelse har ingeniørerne som en vigtig aktør. I sin anmeldelse af Michael Wagners disputats formulerer Jan Pedersen disputatsens grundargument således, at polyteknikken var "opstået som den moderne borgerlige offentligheds reaktion på laugstidens monopolisering af teknisk viden".⁹⁷ Således bliver ingeniørerne – både i forskningen og i samtiden – tæt knyttet til "moderniseringen" af samfundet og løsningen af de problemer, der optræder som forhindringer for dette – eller, som hos Wagner, den problematiske rolle, dette syn afføder for ingeniørerne. En anden gruppe, hvis intentioner med byen trækkes frem, er arkitekterne.

Som vi så i den indledende historie om Otto Wagner og Camillo Sitte, var tiden og rummet sammenfiltret i reaktionen på det moderne. Det blev også her indikeret, at man i København måske var mest påvirket af den sammenfiltring, Sitte fremførte. Men er det sådan, at de arkitekter, vi møder i denne afhandling, i modsætning til ingeniørerne, modsatte sig en modernitet, der bevægede sig fremad?. Var Rådhuspladsens rumliggørelse en kamp mellem retrospektive arkitekter og prospektive polyteknikere? I overvejselsen af det vil jeg nu se på arkitekten som aktør.

Et begreb der om noget betegner Københavns arkitektur omkring 1900 er historicisme. Den modernistiske eftertid har i vidt omfang dømt denne stil ude - som historiker Christian Hvidt formulerer det i sit forsøg på at tilegne sig byens facader fra perioden i *Pynt på gesimsen*: "Historicismens overdekorerede formsprog kan forekomme nutiden komisk og tarvelig."⁹⁸ Det komiske og tarvelige, eller u-moderne, som vi ser med mellemkrigstiden som mellemposition, skal jeg her prøve at belyse som en forhandling af fortiden og fremtiden i byrummet. Historicismen blev ret klart defineret og periodiseret af Knud Millech og Kay Fisker i 1950'erne.⁹⁹ Ifølge dem kom i perioden 1855-70 en "fri historicisme", knyttet til J. D. Herholdt, mens man 1870 - 90 ser en "akademisk historicisme" med Meldahl som eksempel. I 1890-1902 kommer nationalromantikken med Martin Nyrop som vartegn. Et interessant forhold ved denne opstilling er, at alle de nævnte har påvirket rådhuspladsområdet. Herholdt tegnede den anden banegård, hvor Paladsbiografen ligger nu, tæt ved pladsen. Meldahl var involveret i planlægningen af området og Nyrop tegnede Rådhuset og forpladsen. Desuden er en lang række af arkitekter, knyttet til den ene eller anden af disse "skoler", involveret i pladsen.¹⁰⁰ Med dette udgangspunkt kan vi se nærmere på begrebet.

I sin gennemgang af Meldahls historicisme undersøger kunsthistorikeren Mette Bligaard hans stil som del af den mere omfattende historisme, der præger slutningen af 1800-tallets filosofi, kunst og arkitektur. I sin rekonstruktion af det nedbrændte Frederiksborg Slot

⁹⁷ Jan Pedersen, "Det Polytekniske gennembrud," *Jyske Samlinger* 1 (2001): 153.

⁹⁸ Kristian Hvidt, *Pynt på gesimsen. Facader på københavnsk etagebyggeri 1860-1920* (København: GAD, 1983), 7.. Det skal siges, at Hvidt her forsøger at nuancere dette blik.

⁹⁹ Knud Millech og Kay Fisker, *Danske arkitekturstrømninger 1850-1950 en arkitekturhistorisk undersøgelse* (Århus: Fonden til udgivelse af arkitekturværker, 1985).. Opsumeringen er fra Mette Bligaard, *Frederiksborgs genrejsning. Historicisme i teori og praksis Bd. I-II* (København: Vandkunsten, 2008), 36. Der er en knap så skarp periodisering hos Harald Langberg, se Harald Langberg, *Danmarks bygningskultur. En historisk oversigt* (København: Gyldendal, 1955).

¹⁰⁰ Se i øvrigt kapitlet "Rådhuspladsen 1900. Det faste rum"

samlede Meldahl de rester, ilden havde efterladt som forbilleder for sit arbejde. Han fandt dem dog ikke forbilledlige, men "rå og grove i sammenligning med sine egne forbedrede versioner af de samme motiver" som Bligaard skriver.¹⁰¹ Meldahl fulgte i arbejdet med rekonstruktionen et renæssancebegreb, hvor nye store bygningsopgaver kun kunne løses ved at sammensætte elementer fra forskellige stilkategorier inden for den almene renæssance, og kunstnerens opgave var således at rekonstruere og forbedre den historiske stil, hvis samtidig ikke havde haft det samme overblik eller teknologi. Således skrev kulturhistorikeren R. Mejborg i 1890, at stilen burde tilpasses de nye behov: arkitektens "Kendskab maa være saa indgaaende, at han frit og naturligt kan combinere de arkitektoniske Led, der er optagne fra andre Stilarter..".¹⁰² Blandt historicister var der både fastholdere og videreudviklere, og Meldahl var det sidste. Jeg vil vende tilbage til Meldahl senere, men her understrege rekonstruktionen og den teknologiske fremskridtstanke som del af historicismen.

Meldahls historicisme, i København kaldet "europæisk" for dens reference til de europæiske metropoler, fik stor indflydelse.¹⁰³ Overfor den stod en bevægelse, der, inspireret af Johan Herholdt, havde gjort murstenen, blankmuren og det nordiske bygningshåndværk til deres forbilleder. Derfor kaldtes denne gruppe, hvor også Nyrop hørte til, "skandinaverne". Denne gruppe adskiller sig fra europæerne, men ikke ved at afsvære eklekticismen. Nyrop samlede elementer og symboler fra italiensk renæssance, tysk middelalder og den sjællandske vestegns hedebykultur blandt meget andet.¹⁰⁴ Snarere var der nogle sociale og geografiske referencer, der adskilte de to, samt materialerne. Skandinavernes henvisning til det nationale var ikke et spørgsmål om dekoration eller konstruktion. Stilen kunne være italiensk som Herholdts universitetsbibliotek eller byzantinsk som Christian Hansens kommunehospital når bare materialet var dansk, altså upudsede mursten.¹⁰⁵ I det nationalromatiske lå også en kobling til grundtvigianismen og højskolebevægelsen, som repræsenterede nogle bud på en modernitet, der ikke nødvendigvis var urban.¹⁰⁶

En samtidig bevægelse, der var beslægtet med nationalromantikken men mere i opposition til industriproduktet og den funktionsløse dekoration var Skønvirke. Med Thorvald Bindesbøll som den mest markante kunstner, var Anton Rosens Palace Hotel på Rådhuspladsen nok det mest spektakulære monument over Skønvirkens inspiration i arkitekturen.¹⁰⁷ En af de ting, der gør Palace Hotel spektakulært er, at det er det, man i dag ville kalde gennemdesignet – eller som arkitekt Carsten Thau siger, et *gesamtkunstwerk*. Begrebet udvikles af Richard Wagner i hans festspil - hvor dans, musik og digtekunst skal forenes i een opførelse - og løftes frem med bl.a. secessionisternes udstillingsbygning. Camillo Sitte er, som vi har set, inspireret af idéen, og Anton Rosen eksekverer det i Palace Hotel. Idéen er at de adskilte dele af kunstværket skal relatere sig

¹⁰¹ Bligaard, *Frederiksborgs genrejsning*, 328.

¹⁰² Ibid, 329.

¹⁰³ Man kan få indblik i udbredelse og variation hos Ida Haugsted, *Nye Tider. Historicisme i København* (Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck, 2003); Hvidt, *Pynt på gesimsen. Facader på københavnsk etagebyggeri 1860-1920*.

¹⁰⁴ Lise Funder, *Arkitekten Martin Nyrop* (Kbh.: Foreningen til gamle Bygningers Bevaring, 1979), 84ff.

¹⁰⁵ Bligaard, *Frederiksborgs genrejsning*, 86.

¹⁰⁶ Faktisk var disse bevægelser i modsætning til "københavnriet", se Hans Helge Madsen, *Skæv og national*.

¹⁰⁷ Se f.eks Carsten Thau, *Rosenhuset* (København: Realea, 2010); Viggo Sten Møller, *Arkitekten Anton Rosens arbejder* (København: Rhodos, 1980).

til hinanden, men er også, i Thaus som i Schorskes tolkning – et forsøg på at samle en splittet verden. Det eneste andet *gesamtkunstwerk* i kvarteret er rådhuset selv.¹⁰⁸

Så en bygning som *gesamtkunstwerk* kunne være en løsning på den fragmenterede, uoverskuelige by. En anden kunne være det, Martin Zerlang kalder "skalareduktioner".¹⁰⁹ Han ser disse reduktioner eller "byer-i-byen" som en insisteren på den menneskelige skala, som bliver truet som følge af Københavns – såvel som mange andre storbyers – sprængning af bymurene og ukontrollerede ekspansion. Selv om det lidt er en forskydning bringer Zerlang Tivoli frem som eksempel sammen med Zoologisk Have, Panorama, Panoptikon, Cirkus og ikke mindst byens udstillinger, både inden- og udendørs. Industriudstillingen 1888 og Landsudstillingen 1909 i Århus er nok dem, der mest nærmer sig egentlige, midlertidige byer.¹¹⁰ Disse skalareduktioner er både præget af denne lille skala, som giver landsbyens tryghed, men er også en introduktion af de nyeste teknologiske fremskridt, apparater eller fænomener.¹¹¹

Nytorv. Den første rådhusplads

Hovedstadens styreform har haft særstatus i Danmark siden byen i 1400-tallet overgik fra kirkens eje til kongeby. Den kongestyrede by ændredes gennem Frederik III's privilegier for modstanden mod den svenske hær, og man indførte magistratsstyret, der med væsentlige ændringer har fortsat til ind i 1990'erne. Den første magistrat bestod af 3-4 borgmestre og en række rådmænd, der var kongevalgte. De 32 mænd, et byråd nedsat ved enevældens indførelse, var valgbart blandt prominente københavnere, men var i realiteten selvsupplerende og havde begrænset indflydelse. I 1840 kom Christian VIII byens borgere i møde med oprettelsen af en egentlig borgerrepræsentation (BR) på 36 borgere.¹¹² Borgerrepræsentationen delte indflydelsen med magistraten, men i 1857 ændrede man byens forvaltning i forlængelse af det kommunale selvstyre, så BR fik flere opgaver og mere indflydelse.

Gammeltorv er Københavns ældste eksisterende torv og var centrum for middelalderbyens torvehandel, retshandlinger, optog, ridderspil, turneringer og forestillinger, ligesom rummet var ramme om renæssancens spektakulære afstrafninger som halshugninger, piskning osv. Byens første, middelalderlige rådhus har ligget på Gammeltorv, men der er ikke kilder til dets nøjagtige placering eller udseende. Det andet rådhus blev bygget sidst i 1300-tallet overfor domkirken på hjørnet af Nørregade og Studiestræde, og gav relativt hurtigt plads for det tredje, som i 1479 kom til at danne grænse mellem Gammeltorv og det, der senere skulle blive Nytorv.¹¹³ Hele torveområdet

¹⁰⁸ Om *gesamtkunstwerk* i Wien og på Rådhuspladsen, se Thau, *Rosenhuset*, 38; Ulla Tofte oa. *Drømmetid. Fortællinger fra det sjælelige gennembruds København*, (København: Gad, 2004), 214; Schorske, *Fin-de-siècle Vienna*, 66.

¹⁰⁹ Martin Zerlang, *Bylivets kunst. København som metropol og miniature* (København: Spring, 2002).

¹¹⁰ *Ibid*, 96–183.

¹¹¹ Den engelske byhistoriker Richard Dennis har samme konklusion i sin analyse af det moderne Londons rum, se Dennis, *Cities in modernity*, 113.

¹¹² Sigurd Jensen og Claus M Schmidt, *Rammerne Sprænges. Københavns Historie bd. 4, 1830-1900* (København: Gyldendal, 1982), 62.

¹¹³ Oluf Nielsen, *Kjøbenhavns Historie og Beskrivelse* (Kbh., 1877); Aa Andersen, "Københavns torvehandel gennem tiderne," *Fra Kvarngård til Humlekule. Meddelelser fra Havebrugshistorisk Selskab* 14 (1984): 7–19;

var omkranset af boliger og beværtninger, som efter branden 1728 blev genopført i diskret renæssancestil, og igen efter 1795 i klassicisme. De to pladser var også mødested for prominente borgere og intellektuelle, der som de øvrige aktører brugte rummet til midlertidige ophold i og omkring rådhuset.¹¹⁴

I begyndelsen af 1600-tallet blev rådhuset bygget om og i den forbindelse blev rummet omkring det ændret. Det tidligere anlagte Caritas-springvand, som forsynede kvarteret med vand, blev ændret og flyttet hen foran rådhuset. Vandet blev ledt fra Emdrup Sø gennem rør af træ som en af byens tidlige underjordiske vandledninger. Området syd for rådhuset, hvor der bl.a. havde været stalde, blev ryddet. Hermed opstod Nytorv, og rådhuset blev grænsedragningen, ikke kun mellem de to pladser, men også i en akse, der om end kroget var en central forbindelse, dannet af et forløb af middelaldergader fra Vesterport til det daværende Østerport. Både Gammeltorv og Nytorv fungerede i denne periode som markedspladser. Varerne blev primært solgt fra Gammeltorv, mens slagterne holdt til med deres boder på Nytorv, indtil der blev etableret en samlet ordning for byens slagterboder i 1860'erne.¹¹⁵ Sidstnævnte var også skueplads for henrettelser indtil 1758, og i længere tid også for kagstrykning. Ved branden i 1728 udbrændte det tredje rådhus og et nyt blev opført samme sted. Da det udbrændte ved den næste brand i 1795, åbnede man rummet, bl.a. for at hindre at rådhuset kunne lede en eventuel brand fra den ene ende af området til den anden. Dermed blev gedeforløbet fra Vesterport til Kongens Nytorv åbnet og åbningen forbandt en akse mellem byens vestlige og østlige grænser.¹¹⁶

I den østlige ende af denne akse havde "Kongens København" i mellemtiden etableret sig. Med dannelsen af Nykøbenhavn og flytningen af befæstningens østre port midt i 1600-tallet opstod en åben plads i den østlige ende af middelalderbyen. Her foregik militære exercits og henrettelser, man begyndte at foretage parader, og grundejerne fik kongelig tilladelse til at opføre eksklusive palæer, der kom til at afgrænse området som en plads. Med navnet Kongens Nytorv blev der her et centrum for byens borgerlige overklasse, for militæret og for adelen, da der senere blev dannet forbindelse med det barokke Frederiksstaden mod nord. Kongens Nytorv kom til at blive forbindelsespunkt til både denne barokke bydel, Nykøbenhavns renæssanceby og middelalderbyen, og blev også via Nyhavn forbundet med byens havn.

Spændingspunktet og den offentlige aktivitet var således spændt ud i et nærmest socialt-hierarkisk felt med Kongens Nytorv, Gammeltorv/Nytorv og Vesterportområdet.¹¹⁷ Gammeltorv/Nytorv lå også i den middelalderlige nord-syd-akse der konstituerede en af de ældste linietrækninger i byens historie.¹¹⁸

Gerhard L. Grove, "Skafottet og Kaget paa Nytorv ved Midten af det attende Aarhundrede," *Fra Arkiv og Museum* 2 (1905): 160-176.

¹¹⁴ Se bl.a. Peter Tudvad, *Kierkegaards København* ([Kbh.]: Politiken, 2005).

¹¹⁵ Aa Andersen, "Københavns torvehandel gennem tiderne."

¹¹⁶ Bi Skaarup, "Arkæologiske undersøgelser i København," *Københavns Kronik* 43 (1988): 6. Frederiksberggade dannedes efter branden 1728, efter dekret fra en nedsat kommission for omordning af gaderne, se Otto Mackeprang, *Omkring Rådhuspladsen. Et tilbageblik* (København: Palace Hotel, 1950), 20ff.

¹¹⁷ Peter Madsen et al., *The Urban Lifeworld*, 115ff.

¹¹⁸ Jørgen Elsøe Jensen, *Danmarks middelalderlige byplaner*, Odense Universitetsforlag, 1992.

C. F. Hansens rådhus

Da væsentlige dele af byens ældre kvarterer nedbrændte i 1795 nedsattes efter branden en komité til opbygning af et nyt Råd- og Domhus. Man diskuterede forskellige placeringer, men formentlig kun to seriøse, nemlig Nikolaj Plads, hvor tårnet stadig stod efter branden, eller på Nytorv, hvor det tidligere Vaisenhus havde stået.

Bygningsinspektør C. F. Harsdorff havde foreslået Vajsenhus-pladsen, og da C. F. Hansen kom til København fra Altona for at besigtige placeringsforslag, var han enig. Han anførte bl.a. at et rådhus ved Nikolaj ville være omgivet af ubetydelige bygninger.¹¹⁹

Råd- og domhusets bygning skyder sig ind i Nytorv med seks ioniske søjler, der virker voldsomme i forhold til torvets øvrige bebyggelse.¹²⁰ Herigennem har man har adgang til en vestibule båret af fire doriske søjler markeret af en statue af Absalon. Omkring denne sal er placeret lokaler til de forskellige funktioner i en labyrintisk konstruktion af trapper og gange.¹²¹ Bygningens facade mod torvet er symmetrisk, mens den mod syd bliver nødt til at presse sig ind i det tætte byrum, hvor den med broen til arresten skaber et helt gedeforløb, Slutterigade, inden i bygningskroppen. Imidlertid var der en friktion mellem den tilstræbte renhed i det arkitektoniske rum og det kaotiske, praktiserede rum, der konstant må være blevet reproduceret af arbejdet i bygningen. Ifølge Hakon Lunds biografi over Hansen skulle det indeholde "Hof- og Stadsret, alle kontorer og arkiver, politiretten, inkvisitionsdomstolen, kommissioner og magistrat, de 32 mænds lokaler samt justerkammeret".¹²² Staten og byen var uadskilleligt sammenflettede.¹²³

Det klassicistiske, femte rådhus på Nytorv reflekterede på flere måder et offentligt rum under pres. H. C. Hansens strenge bygning var repræsentativ og monumental, men presset ind i Nytorvs lille skala, omgivet af smalle, enkle facader med butikker eller værtshuse i stuen og boliger eller enkelte kontorer op gennem bygningen. Rådhuspladsen var som sagt markeds- og afrettelsesplads og havde siden middelalderen været et sted, hvor man opholdt sig, i samtale, transaktion eller arbejde. Som administrationshus afspejlede rådhuset København som kongeby: domsmyndighed, politi og juridiske embedsmænd delte bygningen med borgerrepræsentationen. Byens styre og administration var filtret ind i statens, som indtil 1848 var kongemagten.

Mod et nyt offentligt tyngdepunkt: diskussionen af det ny rådhus

Det blev en mindre detalje, der begyndte processen. Hansens rådhus skulle fra begyndelsen have haft en frontispice over de store søjler ud til torvet, og Thorvaldsen havde allerede haft skitser liggende til denne udsmykning, men projektet var aldrig blevet udført i praksis.

¹¹⁹ Hakon Lund, *C.F.Hansen* (København: Arkitektens Forlag, 1995), 392–416.

¹²⁰ Denne fremskudte serie søjler fik C. F. Hansen selv presset ind i projektet ved at bede kommissionen udvide bygningen med 5 1/2 alen ud i torvet og således skabe det område mellem et offentligt "indenfor" og "udenfor".

¹²¹ Tine Bro, "Rådhuset under enevælden" (Center for Byhistorie, 2002), <http://dendigitalebyport.byhistorie.dk/raadhus/>.

¹²² Lund, *C.F.Hansen*, 405.

¹²³ For en oversigt over byens og statens sammenfletning i denne periode, se Axel Holm and Kjeld Johansen, *København 1840-1940 det københavnske Bysamfund og Kommunens Økonomi Udg. af Københavns Borgerrepræsentation* (Kbh.: Nyt Nordisk Forlag, 1941).

Ferdinand Meldahl foreslog i BR, at kommunen betalte hele arbejdet, men det blev afvist, og sagen henlagdes i 1873. Der nedsattes et udvalg, hvis arbejde mundede ud i en henvendelse til Indenrigsministeriet om fælles finansiering af frontispicen, som ministeriet dog afviste. Borgerrepræsentant Bille tog på ny sagen op, men nu var fokus skiftet til problemstillingen omkring et helt nyt rådhus, som løsning på en række problemer knyttet til den ny by. Da man i 1880'erne i BR vendte tilbage til spørgsmålet om et nyt rådhus, var der også sket en mængde konkrete forandringer som måtte tages ind i diskussionen.¹²⁴

Der nedsattes endnu et udvalg, og det første emne, der blev taget op var placeringen. Valget kom relativt hurtigt til at stå mellem en grund i Ørstedsparken mellem Ahlefeldtsgade og Vendersgade, eller på en plads syd for Vesterbros Passage.¹²⁵ De to placeringer fulgtes af praktiske argumenter, men var også udpegninger af to områder i byen, hvor sløjfningen af voldene havde skabt ret forskellige områder: Ørstedsparken, udført af boulevardområdet landskabsgartner H. A. Flindt i 1870'erne var den mest centrale af parkerne på voldområdet, bortset fra den lille Aborreparken. Parkens 6,5 hektar store promenadeareal var en omdannelse af voldgraven fra Ahlenfeldts til Helmers bastion. Som del af voldterrænets nye "Ringstrasse" og tæt ved middelalderbyen ville parken give rådhuset en identitet knyttet til det ny borgerskabs store institutioner, der var opført eller planlagt her. Den anden mulighed, ved den nedrevne Vesterport og det daværende halmtorv, var et mere udefineret rum. Stedet havde længe været indgangen til byen for tilrejsende vestfra, bl.a. fra Vestsjællands skov- og hedeboegn. Området omkring byporten var et travlt sted, som i 1842 beskrives således:

Naar man ser de Strømme af Mennesker som, Tusinder efter Tusinder, ofte bølger over Broerne ved Vesterport medens de mægtige Omnibusser og Postvogne foruden Mangfoldigheden af mindre Befordringsmidler bane sig vej gennem den levende Masse, der ængsteligt maa trykke sig til Siderne for ikke at blive trykket eller knust under Hjulene eller trådt af Hestenes Hove... hvorledes de da i vild Tummel, med truende Hestetrav bag sig, vælte igennem det dunkle Rum.¹²⁶

Vesterport var en flaskehals, med åbningstid der fulgte dagslyset, og en lang kø for at betale konsumtion.¹²⁷ Lige indenfor porten mødtes man af et åbent område med spredt bebyggelse: til venstre en vagtbygning og et sprøjtehus, til højre en vejerbod og Halmtorvet; brolægningen var spredt, og klager over søle, stank og trængsel knyttede sig til stedet.¹²⁸ Med portenes og voldenes fald var her opstået et "delta", hvor folk strømmede ind, fra Valby Bakke, havnen og det åbne opland.

Denne udvikling var man opmærksom på i BR. Med den voksende gennemstrømning og de begyndende forlystelser der havde etableret sig som følge heraf, havde området også fået status som omdrejningspunkt for byens forandringspotentiale.

¹²⁴ F Hendriksen and Francis Beckett, *Københavns Raadhus, opført 1893-1905* (København: August Bangs Boghandels Forlag, 1908), 13ff.

¹²⁵ BR, forhandlinger 6.juni 1887. Fællesudvalgets sammensætning reflekterer sagens høje prioritet og de interesser der var knyttet til den, se Ibid, 206.

¹²⁶ *Dansk Folkeblad* 1842, citeret i Caspar Jørgensen, *København før og nu - og aldrig*, vol. 9 (København: Fogtdal, 1990), 40.

¹²⁷ Mackeprang, *Omkring Rådhuspladsen*, 58.

¹²⁸ Ibid, 48; Nina Søndergård Larsen, "Mephitiske dunster og møddinger om lugten i København, set gennem bladet Politivennen 1798-1845" (København: Københavns Universitet, 2008). Halmtorvet blev afviklet d. 1. Januar 1888 og flyttet til Vesterbro.

Det formuleredes bl.a. af BR-medlem Hans Fussing: "Kjøbenhavn var nu paa et uheldigt Overgangsstadium til at blive en Storstad".¹²⁹ Den uafgjorte karakter og bevægelse på kryds og tværs fremhævedes i BR's diskussioner som argument både for og imod placeringen ved Vestervold.¹³⁰ I det hele taget samlede diskussionen sig om tre problemer: plads, socialt hierarki og fremtiden. Pladsproblemet var blevet klart efter at de forskellige afdelinger havde meldt deres behov tilbage. Særligt Teknisk Afdeling var vokset, og det ville kræve en omfattende bygning at samle administrationen. For Fussing, som følge af hans betragtning om byens vokseværk, var den eneste meningsfulde måde at håndtere vækst på en decentralisering. Meldahl svarede, at millionbyer som Paris og Berlin netop havde centraladministration, og at dette var den moderne storbyes svar på problemet med at styre byen.

Hurtigt blev også den sociale distribution i et kommende rådhus et emne i diskussionen. Fussings ovenstående argument førte ham til en anbefaling af en placering ved Ørstedsparken, men med det forbehold, at der så ikke ville blive plads til fattigvæsenet, "da det ikke hørte hjemme under saa smukke omgivelser".¹³¹ Rådhuset skulle være et monument over byens borgerskabs selvbevidsthed, men samtidig have adgang for fattigfolk. Det var for mange BR-medlemmer en selvmodsigelse.¹³² Stedet ved Ørstedsparken kunne ikke rumme de fattige eller administrationen af byens fattigvæsen, simpelthen fordi parken og det langstrakte "smukke" rum, fæstningsterrænet, den var del af, allerede var tilskrevet et lag af betydning hvori borgerskabet spillede en dominerende rolle. Ved Vestervold kunne rådhuset placeres fritliggende og indgangene bedre distribueres i forhold til socialt problematiske grupper.

En tredje diskussion var om fremtiden. Det handlede om, hvorvidt rådhuset kunne opsuge eller rumme den forandring, byen var inde i. Flere medlemmer forudså problemer med en stadig voksende by og administration, bl.a. med en mulig indlemmelse af Frederiksberg forude, og flere lagde vægt på, at byen var i en midlertidig fase på grænsen til noget nyt: en "storby", "metropol" eller "millionby", alt efter hvem der talte. Endelig var bystyrets nye rolle en del af disse intentioner om forandring. Der blev taget nogle emner op i denne del af diskussionen, som skulle vende tilbage senere i processen: repræsentation, administration og teknologi.

Førstnævnte kommer til syne bl.a. ved det udtrykte ønske om at rådhuset skulle være en "pragtbygning".¹³³ Termen på tysk, *prachtbau*, er knyttet til Wiens Ringstrasse og de monumentale bygninger der, og der var enighed om at rådhuset burde være den nye administrations højborg, der bl.a. skulle indeholde en stor, glasoverdækket gård til fest og forsamling, som i Paris' rådhus.¹³⁴ Det var en rumlig satsning, da dette

¹²⁹ Se BR, forhandlinger 6.juni 1887, p.158-62

¹³⁰ Samlingen af sporvejene blev besluttet midt i 1880'erne samtidig med at sporvejene blev samlet i et firma. Hovedbanegården lå allerede i området, og man diskuterede en ny, tredje banegård, placeret lige bag Tivoli. Se Del 2

¹³¹ Se BR, forhandlinger 6.juni 1887, p.162

¹³² Et andet BR-medlem ytrede under samme møde, at man ikke havde brug for en parade af ladegårdslemmer på Rådhuspladsen. Få dage senere blev man i kommunalbestyrelsens Fællesudvalg for Rådhusagen (FU) enige om at 3.afdeling sammen med andre skulle placeres i en "tarveligere bygning" bag hovedbygningen, se SA, FU's arkiv 9.juli, protokol 9.

¹³³ BR, forhandlinger d. 11. juni 1888

¹³⁴ Kassal-Mikula oa., *Das ungebauete Wien*, p. 115. Schorske viser også, hvordan wienerarkitekterne økonomiserer for at opnå maksimal pragt, se Schorske, *Fin-de-siècle Vienna*, 54.

store, repræsentative gårdrum måtte blive styrende for det arkitektoniske program, og blev et vigtigt argument for placeringen ved Vestervold. Meldahl var bevidst om det, da han pegede på denne placering ud fra det argument, at rådhuset så kunne få den lange facade, det kræver at have en overdækket, repræsentativ gård.¹³⁵ Selve begrebet "repræsentation" er centralt i flere betydninger end den strengt rumlige: Med grundloven, det kommunale selvstyre og revisionen af bystyret i 1857 havde nye betydninger knyttet sig til termen, der faktisk først etableres som del af det demokratiske vokabularium i Danmark omkring 1900. Ikke desto mindre blev det ofte brugt i forhandlingerne i BR.¹³⁶

Byens og bystyrets fremtid var fremtrædende i diskussionen. Som forarbejde havde man bedt samtlige borgmestre undersøge de eksisterende behov i deres respektive afdelinger, og det viste sig hurtigt, at pladskravene oversteg forventningerne.¹³⁷ Særligt var bogmester Øllgaards 4. Afdeling, der beskæftigede sig med byens teknologiske netværk, vokset en del og man så det som en logisk konsekvens af byens vækst.¹³⁸

Åbning af byen. Kontekst for den nye Rådhusplads

Denne interne historie om intentioner med rådhuset forholder sig til en anden, bredere historie om byens ændring i den sidste halvdel af det nittende århundrede. Efter Grundloven fulgte en række udviklingsspor, der fra 1860'erne begyndte at få konkret betydning.

Bladet *Fædrelandet*, redigeret af den kendte journalist Carl Ploug, havde siden 1840'erne kritiseret den indeklemte by. Et af argumenterne var, at hele den forsvarsmæssige filosofi bag en demarkationslinje og et glacis var anakronistisk. Ligesom Wiens lignende forsvarsværker havde vist sig utilstrækkelige som værn mod den franske hær i 1806, blev København ved englændernes bombardement 1807 gjort opmærksom på, at den militære angrebsteknologi havde overhalet befæstningen som forsvar. Men der var også ideologisk pres på bymurene. En central interesse for de nationalliberale var den fri handel og virksomhed, en frihed, der blev hæmmet af byportenes kontrol og flaskehalsfunktion. I 1852 førte *Fædrelandet* en debat med den konservative *Flyveposten* om emnet, og her viser sig et andet tema:

Det konservative Blad spaaede, at Voldenes Fald vilde være »Gravhymnen over København som Hovedstad«; det truede med, at Regering, Marine, Arsenaler, Kunstskatte o. s. v. da vilde blive flyttede bort til Fredericia (!) og København »fra en betydningsfuld Hovedstad synke ned til en simpel Provinsby«.¹³⁹

¹³⁵ SA, BR, forhandlinger d. 6. juli 1887, p. 158.

¹³⁶ ODS, "Repræsentation" og "repræsentere" bruges af bl.a. Georg Brandes lige efter 1900.

¹³⁷ 1885 besluttede FU at forespørge, januar 1888 nedsattes underudvalg af FU omkring lokalesagen, som i februar s.å. fremlagde lokaleplan.

¹³⁸ For 4. Afdeling var fra 1880'erne en voldsom vækst i arbejdsopgaver, budget, personale og udgifter, knyttet til Charles Ambts udvikling af afdelingen.

¹³⁹ Villads Christensen, *København i Kristian den Ottendes og Frederik den Syvendes tid 1840-1857* (København, 1912), 523.

Byens rolle som garnisonsby blev på dette tidspunkt fra nogle positioner set som den primære hovedstadsfunktion og som argument for opretholdelse af den indeklemte fæstningsby. *Flyvepostens* holdning deltes af Krigsministeriet, der stadig fastholdt voldene trods pres fra både grundejere og offentlighed. Det "sikkerhedsdispositiv", der blev etableret ved 30-årskrigen havde gennem 200 år domineret rummet i de europæiske byer. Men presset steg, og flere påpegede det uretfærdige i at staten skulle disponere over grundene på demarkationsterrænet, som var privat ejendom. Presset fra den borgerlige offentlighed fik til sidst som konsekvens, at en plan blev lagt for voldenes nedlæggelse.

En anden vigtig intentionalitet var den hygiejniske. Efter koleraepidemien i 1853 og lignende begivenheder i hovedstæder over Europa blev det accepteret, at hygiejniske foranstaltninger gjorde en mærkbar entré i byens rum. Jes Fabricius Møller peger i sin PhD-afhandling *Biologismer* på, at en afgørende grund til de store udlæggelser af parkområder på voldterrænet skyldes den miasmatiske sygdomsopfattelse.¹⁴⁰ Han viser, hvordan hygiejne blev til som begreb fra 1840'erne gennem en videnskabeliggørelse af folkesundheden, og hvordan denne udvikling skete i relation til et skifte i den offentlige kultur: "en omvendning, således at det moralske eller det socialt ønskelige nu måtte begrunde sig i hygiejnen".¹⁴¹ Møller viser, hvordan den offentlige hygiejne er knyttet til den kemiske videnskab, og hvordan miasmateorien opstod ud af denne relation, og skabte et fokus på lugtesansen som den primære hygiejniske sans. Den "skidne lugt", som også går igen hos flere kulturhistorikere, var altså i samtiden et troværdigt parameter for sundheden.¹⁴²

Denne forhærdning af den hygiejniske intention gjorde luften til det afgørende medium for smitte. Opmærksomheden omkring luften fører i England fra 1820'erne til oprettelsen af offentlige parker som hygiejniske installationer forbundet til forestillingen om "byens lunger", der midt i århundredet overførtes til Danmark. Møller identificerer lungemetaforen, som får en stor rolle i planlægningen af voldterrænet, resulterende i et park- og boulevardbælte fra Tivoli til Langelinie på Østerbro. Han tolker den store udlægning af parkareal som udtryk for den miasmatiske metafor, måske i højere grad end den monumentale "Ringstrasse"-intention, man kunne læse ind i konstruktionen. Man kan anføre til støtte for dette argument, at det i Wien er boulevarden og ikke parkerne, der dominerer rent pladsmæssigt. Dog anfører Møller, at slaget om hygiejnens rum i København netop stod mellem parken og gaden, hvor læger som f.eks. Emil Hornemann klart mente, at gadeudvidelser skulle hjælpe byen med åndedrættet.¹⁴³ I denne proces spillede arkitekten Ferdinand Meldahl ifølge Møller en stor rolle, der dog var forgrenet og svær at præcisere. Meldahls tentakler var overalt i planlægningen, men hans mange platforme gør det svært af udrede de punkter, gennem hvilke han påvirkede.¹⁴⁴ Som eksempel er Ørstedsparken del af Meldahls plan, og bliver ramme om både den disciplinerende promenade og rekreative formål

¹⁴⁰ Jes Fabricius Møller, "Biologismer. Naturvidenskab og Politik ca. 1850 - 1930," *Historisk Institut* (Københavns Universitet, 2002), 119ff.

¹⁴¹ Ibid, 117.

¹⁴² Om den skidne lugt, se f.eks. Lützen, *Byen tæmmes*, 79-103; Søndergård Larsen, *Mephitiske dunster og møddinger*; Mette Tapdrup Mortensen, "Et skjul for al slags elendighed. Peder Madsens Gang i 1870'erne," *Historiske meddelelser om København* 97 (2004): 52-76.

¹⁴³ Som Jes Fabricius Møller skriver: "I Paris og Wien havde man valgt at anlægge boulevarder, i England og Amerika var parkløsningen mest fremtrædende, men i København blev resultatet en blanding af begge", p. 133

¹⁴⁴ Jeg er meget enig i denne vurdering, som også støttes af Madsen i hans Meldahl-biografi, se Madsen, *Meldahls rædselsprogram*, 89ff.

som motion og gymnastik. På tidspunktet for planlægningen var Vestre Boulevard også knyttet til en hygiejnisk intentionalitet. Den var, som Møller påviser, "uden direkte forbindelse til Langebro, der først fik sin nuværende placering i 1903, og den var i den anden ende afsluttet af Aborrepareren indtil ca. 1912. Derefter var der i den ende, hvor nu Jarmers Plads findes, et mindre grønt anlæg og Kreditforeningen Danmarks hovedkvarter som *point de vue*"¹⁴⁵ Gennemførelsen til Gyldenløvesgade, der danner en hovedfærdselsåre, sker først i efterkrigstiden, og boulevarden som gennemskærende trafikåre var ikke planlagt.

Miasmateorien udhuledes efterhånden som Robert Kochs opdagelse af kolerabakterien i 1883 spredtes til Danmark. Herefter var argumentet om luften som omdrejningspunkt for den sunde by med Møllers ord "tomt", og hygiejnikerne vendte sig nu mod renlighed og vandhygiejne i stedet for luften som smittens medium.¹⁴⁶ Men det ændrer ikke ved praksis, understreger Møller. Man fortsatte med at understrege parkernes og luftens betydning, nu knyttet til nye intentioner omkring friluftsliv og aktiv kropskultur. Man kan sige, at parkerne overlevede deres oprindelige funktion som lunger, og blev forhærdede som en bredere kropsudfoldelse. Man kan, som Møller er inde på, sige, at miasmatiske gjorde det "rigtige", om end af de "forkerte" årsager. Møller præciserer dog, at miasmatiske bagvendte succes kun gør sig gældende for det offentlige rum. I sygeplejen derimod var den en katastrofe.¹⁴⁷

Det sociale og det hygiejniske kobledes sammen hos en gruppe af borgerlige filantroper, primært læger, med en mere social strategi for byen. Lægen Emil Hornemann, der fra 1840'erne havde en stærk position som hygiejnisk reformator, allierede sig med andre hygiejniske kræfter i sit angreb på husvildheden i København: "Hellere end at fylde Stadens Indre med nye Kvarterer kunde der være Tale om at bygge endnu længere ude til Fordel for den arbejdende Klasse, f.eks. ved Valby og sørge for Skillingstog med Jernbanen".¹⁴⁸ Her udpeges en del redskaber til at udvikle den moderne by: zoning, offentlig transport, prispolitik - alt sammen noget, der skulle blive helt centralt 50 år senere.

Et afgørende spørgsmål i forskningen er betydningen af koleraepidemien i 1853 for hygiejnen og for kloakeringen og vandforsyningen af byen. En klassisk holdning er Villads Christensens om at "først den store Koleraepidemi formaaede at ruske Myndighederne og Befolkningen op".¹⁴⁹ Medicinhistorikeren Gerda Bonderup når i sin grundige, komparative undersøgelse af det nittende århundredes koleraepidemier til en lignende konklusion. Der er dog også tolkninger som den af Hans Peter Hilden, der tilskriver den hygiejniske reform øgede økonomiske ressourcer og teknologisk know-how.¹⁵⁰ Lützen peger i sin behandling af hygiejnen, i enighed med Fabricius Møller, på Emil Hornemann som en vigtig aktør og

¹⁴⁵ Møller, "Biologismer", 133.

¹⁴⁶ Miasmatiske og contagionister stod dog i praksis ikke så fjernt fra hinanden, jf. Gerda Bonderup, "Cholera-Morbro'er og Danmark. Billeder til det 19. århundredes samfunds- og kulturhistorie" (Århus: Århus Universitet, 1994).

¹⁴⁷ Møller, "Biologismer." 120.

¹⁴⁸ Emil Hornemann, "Den nuværende Husvildhed" (København, 1857).

¹⁴⁹ Se Christensen, *København i Kristian den Ottendes og Frederik den Syvendes tid 1840-1857*, 136.

¹⁵⁰ Bonderup, "Cholera-Morbro'er og Danmark. Billeder til det 19. århundredes samfunds- og kulturhistorie"; Hans Peter Hilden, *Skrald, storby og miljø* (København, 1973). Der findes yderligere diskussion af forskningen i hygiejnen kulturhistorie i forskningsoversigter hos bl.a. Ulrik Okkels Iversen, "Byens Plan. Hygiejnebevægelsen og Byplanlægningen i København 1844-1865" (Københavns Universitet, 2004), 7ff; Søndergård Larsen, *Mephitiske dunster og møddinger*, 5ff.

omdrejningspunkt for det hygiejniske miljø. Hornemanns fokus på renere gader, gode offentlige toiletter og bedre renovation bringer Lützens tilgang til hygiejnen ind i et mere praksisorienteret perspektiv.¹⁵¹ Hun fremhæver, hvordan hygiejnen mobiliserede to intentioner mod hinanden, den liberalistiske, individuelle frihed på den ene side og almenvellet på den anden. Hun peger særligt på en række socialt indstillede læger som bærere af den sidste, og gennem 1800-tallet styrkes deres sag overfor de liberalistiske BR-medlemmer med den reglementerede prostitution som en kulmination og sejr for lægernes "almene" intention.¹⁵² Lützen peger som Møller på miasmatikerne som ophav til byens hygiejne i modsætning til dem, der tildeler bakteriologien den afgørende indflydelse.¹⁵³ Jeg tilslutter mig den opfattelse, at det ved voldenes fald stadig er den miasmatiske forestilling, der dominerer og får en stor indflydelse på den rumlige forandring.

Det formelle initiativ til åbningen af voldene kom fra staten. Rigsdagsmand og professor ved Polyteknisk Læreanstalt J. Wilkens foreslog i 1854 en omorganisering med et kompromis mellem en ydre og indre befæstning. På Wilkens' plan var udnyttelsen af arealet høj, og der indgik et smalt parkbælte lige udenfor Søerne.¹⁵⁴ Da militæret året efter kom med planer om en sammenhængende befæstning udenfor byen, affødte det en række forslag til benyttelse af befæstningsterrænet, der alle var stærkt påvirket Paris og Wien med boulevarder flankeret af prestigøse offentlige byggerier og parkanlæg. Et eksempel på dette er arkitekten Conrad Seidelin. I diskussionen om byens åndedrætsorganer betragtede Seidelin på linie med Hornemann gaden som primær kilde til luftgennemstrømning i modsætning til parken, som Meldahl fremhævede.¹⁵⁵

¹⁵¹ Lützen, *Byen tæmmes*, 80ff.

¹⁵² Ibid, 101.

¹⁵³ Lützen, *Byen tæmmes*.

¹⁵⁴ Holm and Kjeld Johansen, *København 1840-1940 det københavnske Bysamfund og Kommunens Økonomi Udg. af Københavns Borgerrepræsentation*, 2ff.

¹⁵⁵ Jes Fabricius Møller behandler Seidelins hygiejnesyn, og Tofte omtaler hans konkrete plan, Møller, "Biologismer" 128; Ulla Tofte, "Charles Ambts bidrag til dansk byplanlægning 1875-1902" (København: Københavns Universitet, 1998), 16.



Figur 1 Conrad Seidelins plan 1857.¹⁵⁶

Her ses Haussmanns indflydelse med de lange boulevarder, der mødes i store torve med offentlige monumenter. Ved hhv. Vester- og Østerport er placeret små lystanlæg, og der er åbent omkring det kommunale hospital. Ellers er der også tæt bebygget. Der er ikke tænkt på adgangsveje og cirkulation.

Krigsministeriet nedsatte den såkaldte Sløjfningskommission, og i dennes plan fra 1865 kommer det samme til udtryk i en høj koncentration af boliger indenfor Søerne.¹⁵⁷ Planen modtages mere end skeptisk. Januar 1866 publicerede Kunstakademiet en opponerende plan i *Illustreret Tidende*.¹⁵⁸ I denne plan er store dele af voldene udlagt til parkarealer samt boulevarder og industrigrunde ved Kalvebod Strand. Vi kan se, hvordan grundplanen for Christian Hansens kommunehospital er kommet med, samt parkanlæggene nogenlunde som de kom til at blive. Spredningen af byen er på dagsordenen, og arkitekternes, hygiejnikernes og liberalisternes intentioner så ud til at have store overlap, som skubbede statens og militærets til side.

¹⁵⁶ SA, Tegningsarkivet, Kort over København

¹⁵⁷ Man håbede at holde befolkningen på dette område indtil i hvert fald 1900, se Steen Eiler Rasmussen, *København*, 1962.

¹⁵⁸ Kommissionens plan blev kritiseret allerede i november 1865, publiceret d. 16. november i *Berlingske Tidende*



Figur 2 Kommunens forslag, 1872, SA, tegningsarkivet

Næringsfrihed, citydannelse og grundværdi. Borgerlige intentioner

Grundloven, der betød en afvikling af kongen og hoffets rolle ift. byens styre, betød også en styrkelse af den nationalliberale bevægelse, som havde været ledende i processen. De nationalliberale havde også en stærk position i BR, der som nævnt var blevet mere handlekraftig som følge af reformen i 1857.

Det skulle således blive en platform af positioner omkring de nationalliberale værdier, der dannede rammen for de første diskussioner af et eventuelt fremtidigt rådhus, og det i en situation, hvor liberale værdier på et mere overordnet plan havde en stor indflydelse. Med næringsfriheden vedtaget 1857 og gennemført 1862 markeredes således en succes for de nationalliberales andet, økonomiske spor, nemlig en omstilling af handel, produktion og sociale strata, der med tiden fik en gennemgribende betydning for byrummets udvikling. Det dobbelte gennembrud for liberalismen, yderligere støttet af den samtidige ophævelse af øresundstolden 1857, formede på flere niveauer den rumligt-sociale udvikling af Københavns Indre By, og liberalismen blev omvendt påvirket og båret af den nye bys rumlige potentiale for forbrug, cirkulation og mobilitet. Denne nye politisk-økonomiske orientering hos det urbane borgerskab prægede også modellerne for ejerskab og drift af byens anlæg og etablerede, eller forhærdede, dermed denne gruppes mønster af intentioner og forestillinger til byen.

Netop i 1890'erne, hvor vigtige dele af rådhusprojektet udspillede sig, skete der et skift i den liberalistiske kultur i København. Den "gamle" liberalisme, centreret omkring partiet Højre og godsejerne, tabte indflydelse til en mere kapitalintensiv, "ny" liberalisme, der hvilede på større korporationer og finansielle modeller. Et eksempel på dette blev anlæggelsen af Frihavnen, der skulle trække skibsfart til den gamle havneby, og hvor Tietgen, Privatbanken og DFDS tabte terræn til Isak Glückstadt og hans netværk omkring Landmandsbanken og Østasiatisk Kompagni.¹⁵⁹ David Harvey påviser en lignende konflikt i Paris i det Andet Kejserdømme, hvor Rothschilds guldbårne økonomiske politik taber til brødrene Pereires låne- og spekulationsøkonomi i finansieringen af Hausmanns kolossale planer.¹⁶⁰ Kapitalmarkedet blev et centralt parameter i den urbane rumlige politik. Denne udvikling havde som konsekvens, at byen gik fra at være en ramme om handel og investering til selv at være et formligt objekt for samme. Samtidig fik de investeringer, der ikke havde byen som direkte genstand, store konsekvenser for befolkningens bosættelse og mobilitet, som citydannelsen er et eksempel på. Et aspekt af byens transformation i relation til industrialiseringen var den funktionsopdeling af byrummet og demografien, som foregik fra 1850 til Første Verdenskrig. Det hænger sammen med citydannelsen omkring Rådhuspladsområdet, men også med udviklingen af særlige bygningstyper, teknologier og mobiliteter.¹⁶¹

De industrielle, københavnske virksomheder lå midt i 1800-tallet, og stadig ved industritællingen 1873, stort set alle i bykernen som mere eller mindre mekaniserede værksteder med tilhørende kontor- og boligfunktion. Ved tællingen i 1916 fandtes koncentrationer på ydre Nørrebro og Frederiksberg samt i Valby. Fra midt i 1870'erne begyndte der en større samling af industri udenfor byen, særligt i Valby og senere på Islands Brygge. En tælling fra 1916 viser, at kun en fjerdedel af industriarbejderne på det tidspunkt var beskæftiget i bykernen.¹⁶² De nye produktionsanlæg uden for byen som f.eks. Carlsberg, krævede gods og arbejdskraft transporteret gennem bykernen, ligesom de nye arbejderbeboelser i brokvartererne voksede uden særlig regulering. I bykernen skete en affolkning, og nye forretnings-, forbrugs- og kontorbygninger skød op.¹⁶³

Som bl.a. historikerne Ole Hyldtoft, Caspar Jørgensen og Tim Knudsen viser, skete der en dobbelt udvikling i Københavns demografi, særligt i perioden 1870-1890. Mens byens befolkning næsten fordobles, faldt beboelsesprocenten drastisk i den indre by og særligt omkring Rådhuspladsen, Strøget og Kongens Nytorv.¹⁶⁴ Allerede beslutningen om

¹⁵⁹ Ole Hyldtoft, *Københavns industrialisering 1840-1914* (Herning, 1984), 372; Tofte oa., *Drømmetid*. Hyldtoft telar om "Liberalismen i defensiven".

¹⁶⁰ David Harvey, *Paris, capital of modernity* (New York: Routledge, 2003).

¹⁶¹ Christensen og Thøgersen, "Bysystem og urbanisme," 73; Caspar Jørgensen, "Aspekter af citydannelsen i København. En analyse af samspillet mellem funktions-skift og kommercielle bygninger i det indre København ca. 1870-1914" (København: Københavns Universitet, Amager, 1986).

¹⁶² Ole Hyldtoft, "From Fortified Town to Modern Metropolis. Copenhagen 1840-1911," (Stockholm, 1979).

¹⁶³ Se Tim Knudsen, "Charles Ambt og gadeplanlægningen i Vestervold kvarter," *Historiske meddelelser om København* 37 (1989); Jensen og Schmidt, *Rammerne Sprænges*; Jørgensen, "Aspekter af citydannelsen i København" 4ff.

¹⁶⁴ Ole Hyldtoft, "København. Fra fæstning til moderne storby" (København: Skippershoved, 1996); Knudsen, "Charles Ambt og gadeplanlægningen i Vestervold kvarter". Caspar Jørgensen påpeger, at kvarteret omkring Vestervold ikke har haft tæt beboelse før voldenes fald, Caspar Jørgensen, *København før og nu - og aldrig*, 7.

placering af rådhuset ved Vester Boulevard accelererede transformationen og gjorde området omkring Rådhuspladsen til et cityområde.¹⁶⁵

Jens Toftgaard giver i sin PhD-afhandling et udmærket overblik over begrebet "city" som omdrejningspunkt for sin analyse af cityudviklingen i større, danske provinsbyer.¹⁶⁶ Toftgaard bygger et interessant perspektiv op i kontrasten af den europæiske *citydannelse*, med henvisning til City of Londons affolkning knyttet til finanssektorens indtagelse, og det amerikanske *Central Business District*, der også integrerer funktioner som detailhandel, hovedsæder og forlystelser. Citydannelse i bredere forstand, som Toftgaard identificerer i bl.a. nordeuropæisk forskning, integrerer funktioner fra begge begreber i analyser af moderne byers centrumdannelse. Toftgaard peger rigtigt på, at dette begreb ikke er udforsket meget i dansk byhistorie, med Caspar Jørgensen som en undtagelse.

Jørgensen fastslår i sin undersøgelse, at citydannelsens ændringer i demografi, funktion og bebyggelse var voldsomme, selv i sammenligning med tiden efter de store brande.¹⁶⁷ Ligeledes viser han, hvordan udviklingen i København havde et dobbelt epicenter: finanskvarteret og eksklusive stormagasiner etablerede sig ved Kongens Nytorv, mens industriens hovedsæder, forlystelser, kontorbygninger, presse og hoteller koncentreredes på Rådhuspladsen. Mellem de to blev Strøget også del af citydannelsen med en næsten total omlægning til detailhandel. Interessant her er, at den struktur, Jørgensen påviser, kan genfindes næsten uændret i geografen Christian Wichmann Matthiessens gennemgang af Københavns centrum i 1970'erne.¹⁶⁸ Det bestyrker antagelsen om områdets grundlæggende forhærdning, som jeg fremsatte ovenfor.

¹⁶⁵ I 1855 boede 68.000 mennesker i den middelalderlige bydel. I 1916 var dette tal mere end halveret, se Tim Knudsen, "Charles Ambt og gadeplanlægningen i Vestervold kvarter"; Henning Valeur Larsen, *En tur på Strøget* ([Kbh.]: G.E.C. Gad, 1955), 5. Knudsen viser udviklingen for Vestervold Kvarter, mens Larsen indikerer det samme for Strøget.

¹⁶⁶ Toftgaard, "Citydannelse, butiksstrøg og byidealer," 6–24.

¹⁶⁷ Jørgensen, "Aspekter af citydannelsen i København", 3.

¹⁶⁸ Ibid, 33ff; Christian Wichmann Matthiesen, "Københavns bykerne, indhold og aktivitet" (København: Københavns Universitet, 1975), 153ff. Det er Jens Toftgaard, der peger på denne sammenhæng, Toftgaard, "Citydannelse, butiksstrøg og byidealer," 15.



Figur 3 Grundværdier 1924.¹⁶⁹

Jens Toftgaard har i sin PhD givet en grundig beskrivelse af baggrunden og den økonomisk-historiske baggrund for overgangen fra hartkorn til en moderne grundskyld, så for en sådan henvises hertil.¹⁷⁰ Den nye grundværdi blev markedsafhængig, dvs. grunde i byen blev værdisat i forhold til deres offentlige eksponering overfor potentielle kunder. Der udviklede sig særlige økonomiske betragtninger omkring dette, den såkaldte beliggenhedslære.¹⁷¹

Et konkret eksempel på, hvordan denne gadeeksponering fik betydning, er spørgsmålet om facademål og "hjørneindflydelse". Grunde blev vurderet meget nøjagtigt i forhold til den flade, der grænsede op til det offentlige rum, altså facademålet. Man kan få et indtryk af, hvor vigtig præcision var i denne vurdering ved at følge den videre vurdering af hjørnet. Hjørneindflydelse er den tilskrivning af værdi, der gives for beliggenhed på et hjørne og den deraf afledte øgede cirkulation og synlighed – "erfaringsmæssigt" vurderet. Hjørneindflydelsen falder indad i dybden, hvilket modregnes:

Ved større grunde regnes kun med hjørneindflydelse 30 meter... [derefter] behandles som facadegrund... det er en Selvfølge at Hjørnegrunde ved to skærende Hovedgader maa behandles på en særlig Maade.¹⁷²

¹⁶⁹ Kortet er baseret på Overskyldrådet, *Grundværdier i København og Frederiksberg* (København, 1928), fig. 32.

¹⁷⁰ Toftgaard, "Citydannelse, butiksstrøg og byidealer," 17-24.

¹⁷¹ Hirsch, "Handelens Beliggenhedslære"; Toftgaard, "Citydannelse, butiksstrøg og byidealer," 8.

¹⁷² Overskyldrådet 1927, p.7

Som man kan se, er den nye grundværdi meget nøje afhængig af lokaliseering, cirkulation og eksponering i modsætning til tidligere. I det hele taget bliver den nye grundværdi både redskab og medium for de overvejelser og intentioner, der sættes i gang med rådhusprocessen, og vi vil derfor møde det gennem afhandlingen. Som vi har set, bliver selve voldenes fald samt rådhusets placering og omfang et spørgsmål om grundværdi, ligesom etableringen af Statistisk Kontor i 1883 også handlede om at danne et stabilt grundlag for at beregne byens grundværdier. I forbindelse med indlemmelsen af de ydre distrikter Valby, Brønshøj og Sundbyerne i 1901-2 fik begrebet en aktiv indflydelse, bl.a. ved, at finansborgmester Borup tog initiativ til at opkøbe jord i de pågældende kommuner, både som redskab til indtjening og for at sikre en fremtidig planlægning. I Del 2 vil vi se, hvordan overvejelser om grundværdien blev del af sporvejsnettets udvikling. Grundværdien bliver i perioden et effektivt redskab til at omsætte den liberalistiske idé om markedsdannelse til en konkret, rumlig politik.¹⁷³

Jens Toftgaard følger i sin analyse, hvordan grundværdien i købstaden ændres ved at følge hovedgaden og vigtigste sidegader. Gennem en værdistigningskurve viser han, hvordan værdispringet omkring centrum er brat, hvilket viser centralitetens ændrede betydning i den moderne by. De parametre, som Toftgaard peger på, er også gældende for København. Dog, hvis man betragter værdispringene i Københavns nye centrum omkring 1900 grund for grund, bliver billedet mere kompliceret (se figur 2). Vi ser det dyreste (blålilla) bælte mod nordøst fra Rådhuspladsen, og (orangerøde) koncentrationer rundt om Rådhuspladsen, ved Gammeltorv/Nytorv, Højbro Plads og Kongens Nytorv. Linien (orangerød) øverst i billedet går fra Dronning Louises Bro mod sydøst ind mod byen, og har formentlig set en værdistigning som følge af det eksklusive Søtorvet og Nørreport Station, der dog først blev anlagt 1918. Derudover er der forskellige lokale værdispring. Det kan se ud som om der i Indre By er flere centrumdannelse, hvilket peger på et sæt af mindre centre i spændet mellem Rådhuspladsen og Kongens Nytorv. Der skal refereres til kortet i det nedenstående, men vi kan her konstatere, at Strøget beskriver en værdikoncentration med en værdi, der er op til otte gange værdien af de omgivende grunde. Kombinationen af, at gaden forbinder de to, supplerende dele af citydannelsen, og at den befordrer bevægelse og eksponering skabte tilsyneladende grundlag for denne store værditilskrivning. Hvis vi regner med den forhærdning af cityområdet, som Toftgaard påpeger, kan mønstret på det her tidspunkt ses som et godt billede af den værdifordeling, der kom ud af Rådhuspladsens forhærdning.¹⁷⁴

Tilbage til Rådhuspladsen. I løbet af 1880'erne var området vest for den tidligere byport blevet til det underholdningslandskab vi møder i bl.a. Herman Bangs roman *Stuk*, med de store etableringer for den almindelige befolkning: Dagmar-teatret tilbød et folkeligt modstykke til Det Kongelige Teater på Kongens Nytorv og National, der sammen med vokskabinetet Skandinavisk Panoptikon forbandt bæltet af bygninger til Tivoli.¹⁷⁵ Cirkusbygningen var også en ambitiøs bygning der husede større, omrejsende cirkusforestillinger. Dermed blev Vesterbrogade og Jernbanegade kanaler for besøgende fra det fremvoksende Vesterbro og tilrejsende fra Hovedbanegården ind mod det, der skulle blive Rådhuspladsen.

¹⁷³ Om jordopkøbene som rumlig politik i periodens byhistorie, se bl.a. Christensen et al., *Den Moderne By*, 80ff; Rasmussen, *København*, 75ff.

¹⁷⁴ I denne sammenhæng er værdifordelingen på Kgs Nytorv dog ikke undersøgt nærmere.

¹⁷⁵ Madsen et al., *The Urban Lifeworld*, 120.

Industriforeningens bygning mod vest voksede ud af den offentlige udstillingspraksis, der blev knyttet til rådhuspladsområdet. De to store industriudstillinger i 1872 og 1888 fik stor succes, og resultatet af den første blev Vilhelm Kleins store udstillingsbygning, der afgrænsede pladsen mod sydvest, og hvor Industriforeningen etablerede sig og gennemførte en række udstillinger, og sammen med Forum på Frederiksberg blev centrale rum for lokale industriudstillinger i større skala.¹⁷⁶ Med den første udstilling steg ambitionerne, og den store nordiske industriudstilling i 1888 spredte sig over den senere rådhusplads og Tivoli. Den gav anledning til opførelsen af byens første kunstindustrimuseum opført som et lille Rosenborg tegnet af Vilhelm Klein i 1894 i udkanten af Tivoli, og ligesom Industribygningen med front mod den nye Vestre Boulevard.

Som den modsatte afgrænsning af området – altså mod øst og middelalderbyen skød en række kommercielle bygninger frem, primært hoteller, caféer og butikker, men også senere de store bladhuse, der flyttede til den nye plads. Caspar Jørgensen kalder det gennembruddet for forretningsbygningen som type i Danmark.¹⁷⁷ Også særlige elementer i bygningerne præger rumligheden, eksempelvis en butiksbygning i Frederiksberggade 25, der som en af de første trækker selve indgangen ind i bygningen for at udvide udstillingsvinduerne areal og skabe et gennemsigtigt rum, hvor forbrugeren kan være tæt på varerne og beskyttet mod vejret. Metropolbygningen i samme gade introducerer den modsatte brug af udstillingsvinduer, de såkaldte *bay windows*, en slags karnapper, hvor selve vinduerne skyder sig frem og kan betragtes fra tre sider. Kulturhistorikeren Wolfgang Schivelbusch påpeger, hvordan modelleringen af pladeglas og elektrisk lys i butiksvinduet bl.a. betød en forhandling af "indendørs" og "udendørs", en forhandling, Walter Benjamin havde knyttet til Paris' passager 40 år tidligere.¹⁷⁸

Den østlige grænse kom som sagt også til at lægge grund til bladhuse *Politiken* og *Berlingske Tidende* samt senere *B.T.* Mod nord etableredes det parisisk inspirerede Helmerhus og nord herfor flere karéer med eksklusive lejligheder og forretninger i stueetagen. Underholdningsområdet vest for pladsen, hotel- og presseområdet på den østlige grænse og butiksområdet ved udmundingen af Frederiksberggade samt et lejlighedsområde mod nord dannede i første omgang rammen om pladsen, der således fik en helt anden karakter end Gammeltorv/Nytorvs sammensætning. Dertil kommer, at Rådhuspladsen sammen med området omkring Kongens Nytorv blev omdrejningspunkt for citydannelsen i København, som begyndte omkring 1870 og accelererede omkring 1900. Udover den ovennævnte fremvækst af kommercielle bygninger betød citydannelsen en bevægelse af boliger og arbejdspladser fra Indre By til brokvartererne i perioden 1870 til omkring Første Verdenskrig.¹⁷⁹ Stigninger i grundværdier, funktionsskift og etablering af transportknudepunkter hørte også til billedet af citydannelsen, som var motor i den adskillelse af bolig og arbejde, og senere yderligere funktionsopsplitning, man traditionelt forbinder med den moderne by.

¹⁷⁶ Birgitte Darger, *Ser I denne mægtige Arena af blank Asfalt* (København: Kunstakademiets Arkitektskole 2000); Peter Madsen et al., *The Urban Lifeworld*.

¹⁷⁷ Jørgensen, "Aspekter af citydannelsen i København"; Susanne Mørch Flagstad og Susse Laustsen, "Kontormiljøets historiske udvikling" (København: Statens Byggeforskningsinstitut, 1983).

¹⁷⁸ Tofte oa, *Drømmetid*, 136.. Schivelbusch, *Disenchanted Night*, 150; Walther Benjamin, *Passageværket 1-2*, (København: politisk revy, 2007), 1003-1070.

¹⁷⁹ Jørgensen, "Aspekter af citydannelsen i København", 4, samt Tim Knudsen, "Charles Ambt og gadeplanlægningen i Vestervold kvarter." Citydannelsen i København begyndte før 1900 og er således relativt tidlig i dansk og europæisk sammenhæng, jf Søren Bitsch Christensen et al., *Den Moderne By*, 75.

Grundværdien spillede allerede en rolle i diskussionen af rådhusbyggeriet, da grundpriserne på det tidspunkt (formentlig bl.a. pga. beslutningen om et rådhusbyggeri) var høje. Da man diskuterede placeringen af bygningen i 1888, og Nyrop – i øvrigt støttet af Meldahl – foreslog en udvidelse af grundplanen mod Løngangsstræde, blev dette afvist af finansborgmester Borup med henvisning til grundens værdi.¹⁸⁰ Læsningen af byen som værdigenerator, som Borup i høj grad var repræsentant for, voksede frem i denne periode og viser sig også i diskussionen af sporvejene. Den kan både knyttes til den liberalistiske grundtone i perioden men viser sig måske også som en frugtbar læsning for et bystyre, som havde forladt kongehusets økonomiske sikkerhed og stod overfor opgaver af hidtil uset størrelse. Citydannelsen skal ses på baggrund af 1890'ernes materielle vækst, som styrkede industrialisternes position. Tilvandring, stigende vækstrater og en omrokering i de økonomiske sektorer mod industri og handel skabte en økonomisk dynamik, hvis omdrejningspunkt var hovedstaden.¹⁸¹

Komplekset omkring Tietgen og Privatbanken dominerede erhvervsøkonomisk indtil midt i årtiet, hvorefter et kompleks omkring Isak Glückstadt, H. N. Andersen, Landmandsbanken og senere Frihavnen og ØK blev de drivende kræfter. Tietgens Gründeraktivitet stoppede med hans tilbagetrækning i 1896.¹⁸² Gruppen omkring Tietgen var i opposition til idéen om en frihavn, men skiftet begyndte, og skabte en længerevarende bevægelse i byens forhold til havnen og den internationale handel. I det konkrete rum betød det en aftagende aktivitet i den del af havnen, der ligger bag Rådhusområdet. Det ændrede forbindelsen til vandet og også havneområdets funktion som helhed. Med gründer-kulturen var fulgt ændringer i selve Indre Bys struktur ud fra tanken om en national styrkelse af markedsforholdene.

Et udtryk for citydannelsen og for industrialisternes position var introduktionen af arkitekter som Anton Rosen i området.¹⁸³ Rosen blev hurtigt en eksklusiv arkitekt forbundet med repræsentative og private bygninger for entreprenører og industrialister. Hans hovedværk, Palace Hotel, fra 1910 kom til at fremstå som en morfologisk kommentar til rådhuset i jugendstil, hvor elementer som tårnet, den monumentale indgang og centrerede balkon korresponderer med de samme elementer, der egentlig er konstituerende for rådhusbygningen, både den specifikke og som type.¹⁸⁴

Rosens ambitiøse varehus Metropoli i Frederiksberggade introducerede nye elementer i kommercialiseringen af rummet. Med to andre forretningsbygninger i det egentlige område og flere i den nærmeste periferi, er der en relativt stor koncentration af Rosen-bygninger.¹⁸⁵ De prestigøse byggerier kendetegner den voldsomme renovering og omlægning, Frederiksberggadekvarteret gennemgik i perioden. I løbet af rådhusprojektet opstod intentioner fra flere sider i retning af et rum for forbrug i nærheden af det nye centrum, i sikker afstand fra de lavere klasser på Vesterbrogadesiden.¹⁸⁶ Det er bl.a. i det lys, man kan se nedlæggelsen af den berygtede Peter Madsens Gang og andre uacceptable dele af

¹⁸⁰ BR forhandlinger 23. Juni, 2. behandling

¹⁸¹ Se Hyldtoft, *Københavns industrialisering 1840-1914*, 24.

¹⁸² Tofte oa., *Drømmetid*, p.55

¹⁸³ Thau, *Rosenhuset*; Anne Christiansen, *Anton Rosen - arkitekt og kunstner*; Viggo Sten Møller, *Arkitekten Anton Rosens arbejder*.

¹⁸⁴ Gerd Bloxham Zettersten, *Nordiskt perspektiv på arkitektur. Kritisk regionalisering i nordiska stadshus 1900-1955* (Arkitektur Förlag : Stockholm, 2000).

¹⁸⁵ Frederiksberggade 5 og Vestergade 9A, jf Tofte oa., *Drømmetid*, 123

¹⁸⁶ Se Charles Haugbøll, *Frederiksberggade, huse og mennesker* (København: Engelsen & Schrøder, 1964).

den game bydel.¹⁸⁷ Det giver anledning til at belyse et af de redskaber, industrialisternes spatiale kultur brugte for at omskabe byen: byggeselskabet. Gennem konstruktioner som det kom de borgerligt-liberale intentioner til at påvirke Rådhuspladsens rumliggørelse på flere måder.

Intentionen om forhærdning. Meldahl og Ambt

Vi har i det forløbne afsnit set, hvordan Rådhuspladsen blev besluttet, udpeget og defineret, i hvert fald som intention. Et nyt rådhus blev besluttet, og det gav anledning til overvejelser om byens situation som en næsten-storby konstant under forvandling. Hovedparten af de forhold, politikerne skulle tage stilling til, som vejføring, sporvogne og banegård, var stadig kun planlagte og uafgjorte. Politikernes intentioner for administration, repræsentation og teknologi i forbindelse med det nye rådhus skulle realiseres ved Vestervold, og mødte her en række andre intentioner forbundet med hygiejne, militær, liberalisering og forlystelse, som alle var under forhandling.

Jeg introducerede begrebet om forhærdning. Hvilken rolle spiller dette egentlig ifm. rumliggørelsens intentioner? Det rum, der forhærdes gennem bystyrets udpegnings af det som rådhusplads, er det, Anique Hommels kaldte *dominant frames*, altså dominerende rumlige forståelsesrammer. Men før vi går videre, bør vi overveje begrebet igen: er det dækkende for det, vi har set? I Hommels' perspektiv er det, som om den sociale konstruktion af forhærdninger sker uden intention. Både *Dominant Frames* og hendes andre kategorier betegner *konsekvenser* af intentioner: som i eksemplet fra indledningen med Boulevardbanen, der anlægges for at transportere folk gennem byen, og som *konsekvens* ændrer byens plan og rum helt frem til i dag. Men det er, som om begrebet ikke belyser en eventuel *intenderet* forhærdning.

For at forstå de intentionelle mekanismer, der er på spil i dette kapitel, bør begrebet forhærdning altså præciseres. I stedet for kun at belyse, hvordan de dominerende forståelsesrammer skaber Rådhuspladsen som (ikke-intenderet) rum, vil jeg derfor se på, hvordan forhærdningen af dette rum i høj grad er del af intentionen. Det kan vi få belyst ved at se på tre af de individer, der påvirkede pladsen og byen: Martin Nyrop, Ferdinand Meldahl og Charles Ambt.

Ferdinand Meldahl. Den monumentale intention

I 1899 verserede en debat i Københavns aviser. Det drejede sig om bygningskonservering. En række nationalromantiske arkitekter foretog et angreb på den måde, man restaurerede slotte og kirker i Danmark. 1890'erne havde været et godt årti for danske og svenske godsejere, og slotte og herregårde var blevet genopbygget i stor stil. Men det havde været ukontrollabelt, sagde arkitekterne. Noget måtte gøres, og et uvildigt organ for tilsyn med landets kulturskat oprettes. Genstanden for dette udfald var Ferdinand

¹⁸⁷ Se bl.a. Mortensen, "Et skjul for al slags elendighed."

Meldahl, og tidspunktet var kort før hans mulige genvalg som direktør for arkitektskolen.¹⁸⁸ Arkitekt Hans Helge Madsen ser i sin Meldahl-biografi debatten som en af mange forsøg på at stække eller stoppe Meldahl. Det er svært at definere præcist, hvilke mekanismer, Meldahl påvirkede i hans lange virke i København, fordi han arbejdede gennem så mange roller, institutioner og personlige netværk. Men hvis man ikke kan se hans indflydelse præcist, så kan man til gengæld se den *overalt*. I perioden fra 1870 til 1900 er han en af Københavns mest indflydelsesrige personer, og har kontakter i regering, ministerier, borgerrepræsentation og kunstakademi. Han virkede gennem alle de systemer, han kunne få adgang til, med det arkitektoniske og politiske som omdrejningspunkt.

For Meldahl handlede arkitektur om magt, og han udmærkede sig ved eksplicit at italesætte det offentlige rum som en scene for magt. Arkitekturens og byplanlægningens rolle var for Meldahl bl.a. gennem historicismens iscenesættelse af relevante, historiske stilarter at "kue" individet så det "tvinges til at føle sig som et underordnet led af det hele".¹⁸⁹ Dette hele tænkes for Meldahls vedkommende ind i et aristokratisk hierarki, hvor en vigtig funktion for det offentlige rum er at opretholde en balance mellem positionerne. For at holde samfundet i den rette balance, siger Meldahl:

må det man byder mængden være således at det indgyder respekt; og her må altså alt fælles, alt helt og halvt offentligt iklæde sig en til stillingen svarende ydre, værdig dragt.¹⁹⁰

Respekten og disciplinen er for Meldahl tæt knyttet til byens civilisation, der fungerer bl.a. gennem offentlige bygninger. Som Meldahl siger andetsteds:

Se på den, der træder ind i skønne kirker og gravkapeller eller i slottenes og paladsernes pragtlokaler, i festligt smykkede teatre, i alvorsfulde råduse eller kloster gange eller i vor tids museer. Selv det råeste, mindst udviklede menneske, den kåde dreng, bliver beskeden, ophører med at tale højt, søger at gå lydløst på tæerne, undlader at spytte og skændes.¹⁹¹

Meldahl var københavner, og fik sin første oplæring i faderens jernstøberi på Vesterbrogade og kom i lære som murer. Uden borgerlig dannelse blev hans vej ind i det københavnske borgerskab gjort gennem talent, personlige netværk og en manisk flid¹⁹² Han rejste gennem hele livet, og formentlig var rejserne i hans formative år betydningsfulde.¹⁹³ Meget af hans materiale til inspiration, både som arkitekt og planlægger fik han fra disse rejser, og særligt er hans fascination af Paris og tilnavnet "Københavns Haussmann" fremhævet i litteraturen om ham.¹⁹⁴ Mellemøsten var dog også en inspiration. Et enkelt empirisk nedslag fra hans rejse noter kan give et indtryk af hans mange forskellige observationer. I Paris, formentlig

¹⁸⁸ Madsen, *Meldahls rædselsprogram*, 85.

¹⁸⁹ Cit. i *Ibid*, 94.

¹⁹⁰ *Hygiejniske Meddelelser*, ny Rk., 2. Bd. 1877

¹⁹¹ Cit. i Knudsen, *Storbyen støbes*, 106.

¹⁹² Se Madsen, *Meldahls rædselsprogram*; Helga Stemann, *F. Meldahl og hans venner* (København, 1962).

¹⁹³ Madsen, *Meldahls rædselsprogram*, 31ff; Stemann, *F. Meldahl og hans venner*, I, p. 193ff; II, p. 1ff.

¹⁹⁴ Bl.a. Hvidt, *Pynt på gesimsen*, 105ff; Bligaard, *Frederiksborgs genrejsning*, 94; Funder, *Arkitekten Martin Nyrop*, 6.

omkring 1900, har han tegnet skitser: studier af konstruktioner, jernbjælker i etageadskillelser, "Maskiner og Constructioner", "en kran", "et købmandshus", "et bevægeligt stillads", "et glastag". Herudover besøgte han fængslerne i Paris og tegnede deres panoptiske konstruktioner, bl.a. et børnefængsel, hvis dårlige isolation han beklagede. Efter at have set "Den store Boutik ved Hotel Sauvre", reflekterede han over udsmykning og forførelse i de store butiksvinduer, sofistikeret afdækning af gasledninger ("liljer blandt varerne med hvide porcelænsklokker"). Han lavede en komplet tegning af *Gare de Lyons* grundplan og opregnede her sine tanker om passagerstrømmene gennem banegården. På vej hjem gennemgik han "Hannovers banegård, herunder lokomotiverne, fængslet i Liege, gasblus, trappekonstruktion og ledningsnet samt straffeanstalten i Ghent.¹⁹⁵ Man kan her se den mangfoldighed, der er i Meldahls offentlige "rumliggørelsesredskaber".

Tilbage i København udfoldede Meldahl en mangeartet aktivitet med stort fokus på det offentlige rum. Han blev kongelig bygningsinspektør fra 1860; professor i bygningskunst ved Akademiet fra 1864, direktør sammesteds 1873-90; medlem af borgerrepræsentationen fra 1866-1892 – blandt meget andet. Han byggede en større tegnestue op, som udnyttede hans voksende netværk af personlige kontakter til en voksende ordrebog. Det nye bystyre, voldenes fald, overbefolkningen og koleraepidemien 1853, og de deraf følgende rumlige konsekvenser skabte en mængde nye, store opgaver. Herudover blev Meldahl involveret i en mængde komitéer og udvalg, der behandlede den moderne bys nye, rumlige tiltag.¹⁹⁶

Omkring en tredjedel af Meldahls 80 værker er opført indenfor Københavns kommune. Det giver dog kun en vag indikation af hans indflydelse på byrummet.¹⁹⁷ Hans gennemtrængende tilstedeværelse i arkitektur, planlægning og politik påvirkede især Rådhuspladsens plan og den måde, pladsen relaterede sig til resten af byen gennem gadeforløb, jernbane og ringgade, men også ved at skabe andre centre, der bidrog til at definere Rådhuspladsen: Kongens Nytorv/Ny Østergade, Sørtorvet og Gammelholm var alle grundlæggende påvirket af Meldahl og centrale i deres positive og negative afgrænsning af Rådhuspladsområdet, dets betydning og befordring (*affordance*). Ikke mindst var Meldahl betydningsfuld for en særlig intention med byen. Disciplinering, social distinktion og monumentalitet var en eksplicit del af af den "storhed" han planlagde for København. Kompositionen af stilarter i hans – og hans ligesindedes – projekter havde et moralsk og dannende sigte, knyttet til en bekymring for opløsning af den herskende orden, både hygiejnisk, æstetisk og socialt, som vi ser i det ovenstående citat. Som Patrick Joyce og Chris Otter viser, bruger det viktorianske borgerskab byens materialitet og struktur til at opretholde en liberal orden, mere eller mindre subtilt støttet af det offentlige rums "forbedring", som det også hed i Haussmanns Paris.¹⁹⁸ Det er i denne sammenhæng, man skal se samtidens positive fokus på monumentalitet, koblet til en

¹⁹⁵ RA, Meldahl, Ferdinand. Sager vedr. Meldahls rejser, pakke 05963

¹⁹⁶ Meldahl påvirkede bl.a. også byggelovgivningen mod højere bebyggelsesprocent, se Hvidt, *Pynt på gesimsen*, 112ff.

¹⁹⁷ Voldterrænet, Marmorkirken, Christiansborg, Frihavnen, Statens Museum for Kunst, hovedbanekomplekset, Gammelholm, Holmen, d'Angleterre, Sørtorvet og Kastellet er blandt de dele af byen, der var projekterede af Meldahl, se Madsen, *Meldahls rædselsprogram*, 152–186.

¹⁹⁸ Otter, *Victorian Eye*, 1ff; Joyce, *The Rule of Freedom*, 147ff; Toftgaard, "Citydannelse, butiksstrøg og byidealer," 147ff; Rosalind Williams, *Notes from the Underground. An Essay on Technology, Society, and the Imagination* (MIT Press, 2008), 71.

intention om cirkulation af værdi.¹⁹⁹ Således kan vi altså se Meldahl som et ekstraordinært eksempel på en tendens i den historicistiske arkitektur og planlægning: intentionen om at forhærdede industriborgerskabets værdier som del af Rådhuspladsens og Københavns rumliggørelse.

Charles Ambt. Den funktionelle intention

Ligesom Meldahl fik ingeniøren Charles Ambt en gennemtrængende indflydelse på byens fysiske udvikling. Som viceinspektør i vejvæsenet 1869-86, stadsingeniør 1886-1902 og generaldirektør for DSB fra 1902, spillede han en central rolle i udviklingen af byen og særligt de offentlige infrastrukturer. Stadsingeniørembedet i denne periode er den enkelte mest ekspansive funktion i det kommunale apparat både i København og andre danske købstæder.²⁰⁰ Da Ambt tiltrådte i embedet, udtalte man sig i 65 sager omkring byens infrastruktur. I 1900 var det steget til 220 sager og i 1902 kommenteredes 696 sager.²⁰¹ Han overtog et embede med én embedsmand, og forlod et direktorat med omkring 40 stillinger i mange forskellige typer ansættelser.²⁰² Der ligger her en dynamik, hvor Ambt havde navigeret gennem "forhandlingsperioden" i byens historie og udnyttet den til en ekspansion. Det er et aspekt af Ambts arbejdsform, som er anderledes en Meldahl, der indtager mange platforme: brugen af ingeniørembedet som én platform for ekspansion til mange forskellige opgaver i en løs organisation. Ambt arbejdede uformelt under en relativt åben lovgivning, og han arbejdede helst uden indblanding fra politikerne. Han rejste – som Meldahl – ekstensivt og hans observationer blev direkte grundlag for hans planlægning.²⁰³

Hvis man tager en stikprøve fra Ambts rejsenoter, kan man som hos Meldahl se en bred interesse, om end mere rettet mod specifikke løsninger og konkrete former for administration. I 1870'erne, hvor Ambt var hos vejvæsenet, tog han til Hamburg og Berlin, der var langt fremme med bl.a. vejbelægning. Han undersøgte den nye asfalt på Under den Linden, lavede skitser over bl.a. asfaltlokomobiler og undersøgte priser, afløb og pumpestationer. Men han så også på affalds- og toiletteknologier.²⁰⁴ I 1879 var han i London og Paris og studere hegn, riste og "pissoirskaale af porcelain". Fire år senere var han tilbage i Berlin og se på offentlige toiletter og sporvejsorganisation.²⁰⁵ I 1886 og 87 foretog han to mere omfattende rejser; først til tyske byer, primært Köln, hvor hans forbillede, Joseph Stübgen havde planlagt en omfattende ringgade forbundet med monumentale pladser. Disse opmålte og blev

¹⁹⁹ Harvey, *Paris, capital of modernity*, 88–287; Jens Toftgaard Jensen, "Borgerskabets byideal og monumentsætning," in *Den Moderne By*, 121–152.

²⁰⁰ I købstæderne sker denne udvikling fra 1910 og frem, se Stokholm, "Den moderne byplanlægnings fødsel i Danmark 1860 til 1920.", se f.eks. p. 70ff. Stadsingeniørembedet og Ambt behandles i Knudsen, *Storbyen støbes*; Tim Knudsen, "Charles Ambt og gadeplanlægningen i Vestervold kvarter"; Tofte, "Charles Ambts bidrag til dansk byplanlægning 1875-1902."

²⁰¹ Knudsen, "Charles Ambt og gadeplanlægningen i Vestervold kvarter," 87.

²⁰² Knudsen, *Storbyen støbes*, 121.

²⁰³ Ulla Tofte, "Charles Ambt og dansk byplanlægning 1875-1902," in *Den Moderne By*, 153–173. giver overblik over rejseaktivitetens betydning for Ambts planlægning

²⁰⁴ RA, Ambt, Charles, generaldirektør, optegnelser fra forelæsninger mm., ks. 05023

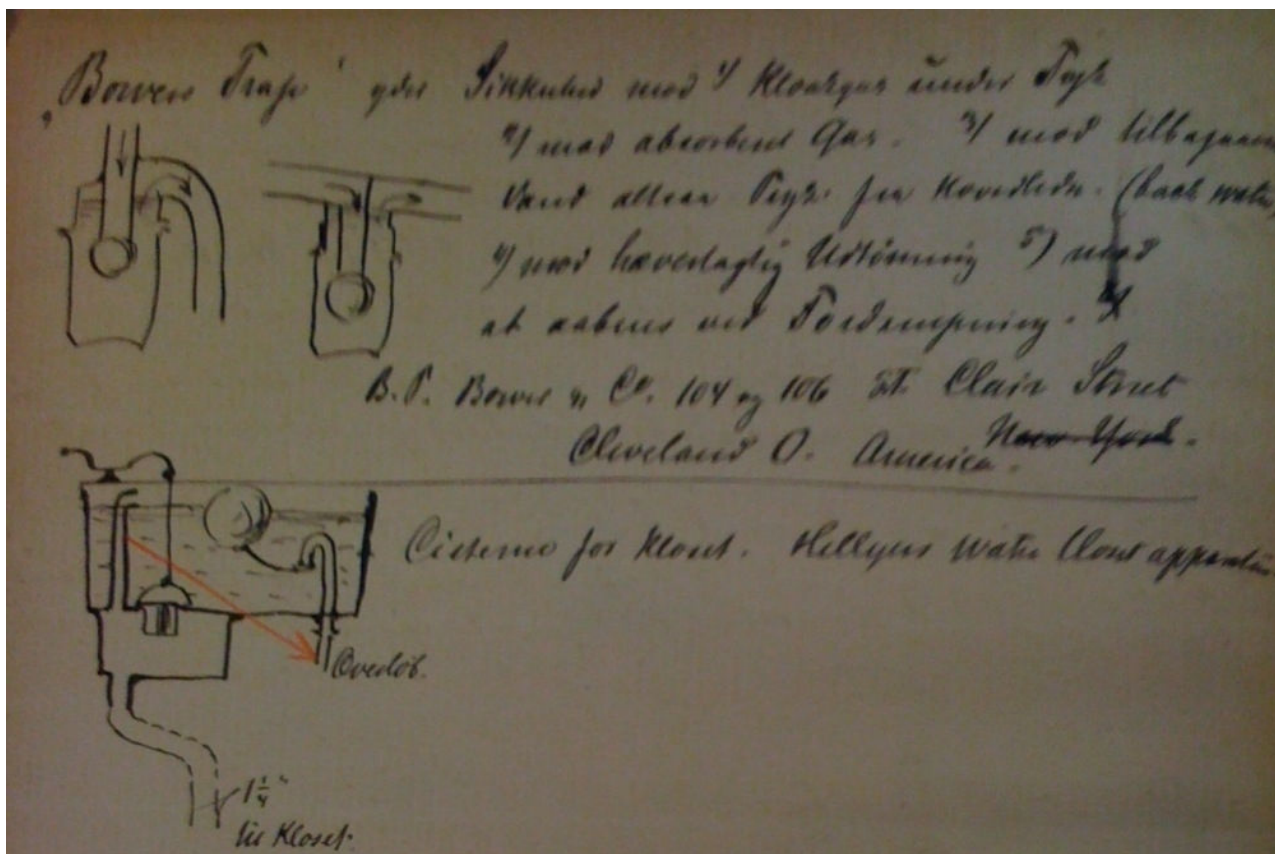
²⁰⁵ RA, Ambt, Charles, generaldirektør, 1879-1919, notesbøger., ks. 05023, mrk. "London. Paris 1879" og "Berlin 1883"

studeret for sporføring, kantstene, belægning, beplantningstyper oa. Ellers fokuserede Ambt her på vandledning og latrinsystemer i Mainz, Frankfurt og Essen. Året efter til Wien, Budapest, München og Berlin for at se på elektrificeringens netværk, telefon, sporveje og belysning. Her tog han supplerende noter om netværkenes administration: koncessioner, reguleringsmuligheder og statsinteresser. Lige omkring 1900 er noteret fem rejser med nogenlunde samme indhold.²⁰⁶

Der er tre perspektiver, vi kan følge fra disse rejsenoter: For det første Ambts bredde i fagligheden. Som Meldahl spændte han fra beplantning til ringgadesystemer, dog med et mere teknisk-administrativt fokus. Men det er tydeligvis både en ingeniør, forvalter og tekno-kosmopolitisk strategiker, der her beskrev sine observationer.²⁰⁷ For det andet kan vi se Ambt følge politikken i Københavns styre. Længe før man offentligt diskuterer kommunalisering af sporvejene undersøger han koncessionsforhold i Tyskland og op til anlægget af det store underjordiske toilet på Amagertorv i 1896 ser han på lignende installationer. Han sætter sig ind i de problemer, der kan tænkes at opstå, så mulige løsninger er forberedt. For det tredje kan vi se en tydelig forskel til Meldahl, nemlig store skalaskift i de forhold, der studeres på rejserne. Ambt undersøgte med samme engagement udstrakte sporsystemer, lovgivning og sammenføjninger i blyrør. Hans rumliggørelsesredskaber spredte sig over mange kategorier, hvor Meldahl, i hvert fald i rejsenoterne, holdt sig til bygninger, køretøjer o lign. Ambts hovedværk som stadsingeniør havde også skalaskift som omdrejningspunkt: hans store modernisering af byens kloakering i 1906 byggede dels på indsigt i det store system, der skulle til, men også til en særlig mekanisme, som han bringer med hjem i sine noter: vandlåsen (se figur 3). Den havde været brugt til køkkenafløb siden 1870'erne, og blev grundprincippet i vandklosettet, som var kernen i Ambts kloakering.

²⁰⁶ Ibid. "Frankfurt, Köln, Essen, Wiesbaden November 1886", "Wien, München, Pesth, Berlin 1887" samt notesbøger fra 1901/02.

²⁰⁷ Ulla Tofte peger netop på, hvordan Ambt kombinerer elementer fra tyske og engelske systemer i implementeringen af Københavns kloakering, og samtidig former den efter de lokale forhold Ibid, 160ff.



Figur 4 Ambts skalaskift: vandlåse i toiletter (nederst), fra rejsenoter i Tyskland²⁰⁸

Ambt arbejdede også gennem personlige kontakter, bl.a. den handlekraftige finansborgmester Borup, men hans omverden var et offentligt system. Mange af hans medarbejdere blev ansat løst og tjente deres indkomme som konsulenter for de private bygmestre som kommunen arbejdede sammen med.²⁰⁹

Ambt koordinerede selv de store projekter: Københavns kloakanlæg, jernbanens betjening af byen, sporvejsnettet og udstrakt vejplanlægning i hovedstaden afholdt ham ikke fra også at lave helhedsplanlægning i Århus (Marselisborg jorde med Hack Kampmann sidst i 1890'erne) og Nakskov (bl.a. første kloakplan med vandklosetter i Danmark) samt undervise på Polyteknisk Læreanstalt.²¹⁰ I 1889 vandt han konkurrencen om ordningen af Københavns jernbaneforhold, og den blev afsæt for hans ansættelse som DSB's generaldirektør i 1902, hvor han frem til 1915 var meget involveret i bybaneanlægget. Han var også overingeniør for de københavnske stationsanlæg, en stilling, der lignede den, Otto Wagner indtog i Wien.

Ambt arbejdede gerne uden om sin chef, teknikborgmester Øllgaard. De to var rivaler til både posten som havneinspektør i 1872 og teknikborgmester i 1885, hvor

²⁰⁸ RA, Ambt, Charles, generaldirektør, 1879-1919, notesbøger., ks. 05023

²⁰⁹ Tim Knudsen, "Københavns stadsingeniørinstitution 1858-1950: et eksempel på bureaukratisering af den planlæggende forvaltning", no. 1985/5 (1985).

²¹⁰ Stokholm, "Den moderne byplanlægnings fødsel i Danmark 1860 til 1920," 6; Knudsen, *Storbyen støbes*, 120.. Ifølge Tofte var Ambt også med til at revidere undervisningen i flere fag på Polyteknisk Læreanstalt.

Øllgaard vandt begge gange.²¹¹ Han fremtræder dog som en lidt vag borgmester, der ikke havde kontrol over stadsingeniørens entreprenante stil. Der optræder i kilderne gentagne beklagelser fra Øllgaard over, at Ambt disponerede uden hans vidende. Tilsyneladende betød Ambts ændring af embedet også, at driftige borgmestre fra andre afdelinger – ofte finansborgmester L.C.Borup – kunne se perspektiver i at samarbejde med den driftige ingeniør. Eksempelvis overtog Ambt ved sin tiltræden sporvejsplanlægningen i byen, som havde været uden koordination tidligere. Allerede her klager Øllgaard over ikke at være informeret.²¹² Projekter af denne størrelse havde altså mulighed for at udvikle sig uafhængigt af de formelle strukturer, og Ambt gjorde det til en dyd at holde komplicerede sager ude fra afdelingens mødereferater, så politikerne i BR ikke behøvede at bekymre sig om dem.²¹³ Ambts praksis gjorde 4. afdeling handlekraftig, særlig fordi der ikke faldt sanktioner fra Øllgaard, og et væld af projekter fandt deres løsning hos stadsingeniøren, samtidig med at projekter "af teknisk karakter" andre steder i administrationen i stigende grad blev kommenteret.

Den gruppe af ingeniører, der arbejdede under Ambt i afdelingen, var del af et større netværk, hvis indflydelse voksede. Knudsen nævner ingeniøren Holger Hammerich, Fritz Johannsen og Alexander Voss. Flere kan nævnes, bl.a. G. A. Hagemann og Harald Kayser som begge havde den for gruppen typiske konstellation af at være industrialister, polyteknikere og borgerrepræsentanter. Netværkets sammenhængskraft var betinget af den generelle vækst, en art "høj viskositet", der gav en stor gennemslagskraft, bl.a. gennem dannelsen af Ingeniørforeningen, for hvilken Ambt blev formand i 1901.

I modsætning til Meldahl var Ambt ikke eksplicit omkring sine intentioner med byen, så vi må søge efter indikationer af hans forestilling om den Gode By. Hans intention og strategi var at løse konkrete problemer rationelt, og fra hvad vi ved gennem spredte udsagn så han den moderne by som et sæt af sådanne problemer, skabt af en industrialisering, der var taget for givet. Men vi ved, at han var højremand, og vi kan se i hans foredrag, at han havde holdninger til forskellige af tidens spørgsmål. Han havde en miasmatiske hygiejneopfattelse i 1880'erne.²¹⁴ Vi kan også følge hans indstilling til den moderne bys opdeling, hvor han i 1880'erne udtaler sig imod store arbejderkvarterer.²¹⁵ I hans egentlige programklæring, foredraget *Om Planer til byers udvidelse og bebyggelse* fra 1888 understreger han vigtigheden af langsigtet lovgivning og byplanlægning af hensyn til balancen mellem sociale problemer og den industri, der skulle bære væksten videre. Her er han meget inspireret af Stübber og den tyske arkitektplanlægger Reinhardt Baumeister.²¹⁶

²¹¹ RA, Ambt, Charles, generaldirektør 1879-1919 notesbøger Dagbog, ufuldstændig 1870-72, Pakke 05023

²¹² BR forhandlinger, 1886-87, p. 477ff

²¹³ Knudsen finder en mængde projekter, der er nævnt i kommunens budget men ikke i BR-referaterne.

²¹⁴ I en pjece skriver han i 1881: "jorbunden inficerer af raadnende organiske stoffer og derved en af de vigtigste Betingelser for Udbredelsen af ødelæggende Epidemier skabes...", se *Beskrivelse af de i Kjøbenhavn og nogle fremede Hovedstæder udførte kloakanlæg*, særtryk af Teknisk Forenings Tidsskrift, 1881, Håndskriftsamlingen, KB

²¹⁵ Tofte, "Charles Ambts bidrag til dansk byplanlægning 1875-1902," 29.

²¹⁶ Tofte, "Charles Ambt og dansk byplanlægning 1875-1902," 155. Ulla Tofte indikerer også s.53, hvordan den tyske planlæggertradition, der kommer til Danmark i 1880'erne er præget af en idé om social ingeniørkunst, i modsætning til den franske, der havde indflydelse på København i den ældre Meldahls unge år, og som var mere aristokratisk eller "enevældig".

Vi kan altså se, hvordan Charles Ambt gennemløb en ekstraordinær karriere som systembygger, og dog afspejlede nogle generelle træk for sin generation af ingeniører. Gennem at udnytte positionen som stadsingeniør transformerede han embedet til en katalysator for kommunens involvering i netværksudviklingen og den tekniske planlægning af den underjordiske by samt en række andre områder. De systemer, Ambt opbyggede, var tænkt som langtidholdbare, og kloakeringen og sporvejssystemet, som jeg vender tilbage til i Del 2, dannede dybe spor i byens plan. Således var kloaksystemet dimensioneret til den voksende befolkning i en grad så dele af det stadig fungerer i dag.

Det var netop en af de centrale kompetencer hos ham at kunne fremskrive byens udvikling og dermed kunne forhærde de netværk, der skulle betjene den i fremtiden. Som Meldahl fremskrev administrationens vækst i rådhusplanlægningen, fremskriver Ambt således også for at kunne sikre en forhærdning. Hans intention er ikke disciplinering og autoritet, men måske til en vis grad opretholdelse af samfundets sociale sammensætning, som netop er under forandring i hans tid. Men Ambts intention om forhærdning er ikke knyttet så tæt til disse spørgsmål. Det er nærmere et spørgsmål om at sikre, at byen stadig kan vokse, underforstået at den industrielle modernitet kan fortsætte. Det er altså en funktionel forhærdning, Ambt muliggør.

Arkitektkonkurrencen. Anden stabilisering

Jeg vil nu gennem en belysning af den sidste del af arkitektkonkurrencen prøve at følge de rumlige intentioner, der fortsatte ind i bygningens og pladsens form. BR havde deres intentioner, specificerede som rumlige krav i konkurrencen; de deltagende arkitekter på deres side skulle kombinere disse intentioner med deres egne i besvarelsen. Vi kan derfor forvente, at konkurrencebidragene fortæller om omsætningen af intentioner i rum. Efter BR's beslutning om at placere det nye rådhus ved Vestervold, blev Ludvig Fenger, der var blevet stadsarkitekt i 1886, bedt om et udkast. Hans design var inspireret af tysk gotik, men sat sammen i en hybrid med bl.a. fremhævede jernkonstruktioner i den overdækkede gård.²¹⁷ Udvalget afviste udkastet, som dog blev lagt ind i argumentationen for placeringen. Fenger trak sig og deltog ikke siden i konkurrencen udover i udvalgsarbejde.²¹⁸

I 1889 var der et voksende pres på beslutningstagerne. Lokaliseringen af et potentielt rådhuspladsområde og artikulationen af centrale krav til bygningen voldte stadig kvaler. I årevis havde man nu diskuteret de grundlæggende elementer og budgettet var steget, mens det stod klart at der var en mængde dagsordner. Man udskrev en konkurrence med krav om en detaljeret ordning af administrationen, repræsentative funktioner og servicefunktioner for borgerne. Tegningerne skulle indeholde angivelse af ventilerings- og opvarmingsystemer

²¹⁷ Mette Bligaard peger på dette sammen med Herholdts universitetsbibliotek i Fiolstræde som eksempler på den fritlagte jernkonstruktions indtog i historicismen, Bligaard, *Frederiksborgs genrejsning*, 283.

²¹⁸ Sandsynligvis bruger Fenger udkastet, da han tegner Hovedbrandstationen lige bag rådhusets placering.

og opføres i blankmur.²¹⁹ Da tidsfristen udløb 1.marts 1889, var der indkommet 15 skitseforslag.

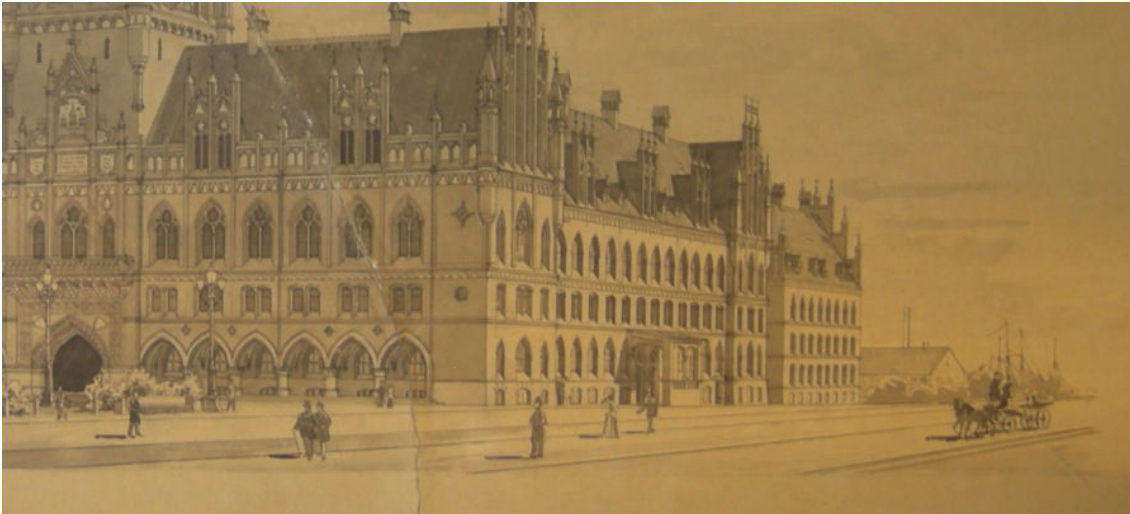


Figur 5 Ludvig Clausen, 1890, udsnit (Vestre Boulevard) ²²⁰

Fællesudvalget var splittet. Nyrop vandt førstepræmie i skitsekonkurrencen, men efter et angreb fra Meldahl måtte han dele den med Valdemar Koch. Ellers var forslagene en bred vifte af arkitektoniske referencer, fra fransk og nederlandsk renæssance over nordtysk gotik til barok. Udover de detaljerede lokalefordelinger i konkurrencespecifikationerne, var der krav om at disponere det offentlige rum omkring rådhuset. Hvor flere af arkitekterne efterlod en tom plads, havde andre iscenesat et offentligt liv. Blandt dem er bl.a. Ludvig Fengers elev og assistent, Ludvig Clausen, der var udset til stadsarkitektposten efter Fenger. Hans rådhusplads var åben og grøn, et kraftigt perspektivforskudt rum, hvor figurer i det fjerne næsten forsvinder på den store plads. Her er promenerende par med spadserestok og paraply, en børnefamilie og en krumbøjlet, pjaltet figur med kort stok i forgrunden. Fra højre bevæger en hestesporvogn sig ind i billedet. Et livligt og socialt blandet offentligt liv, jævnt spredt på en grusfarvet overflade, der ikke brydes af skilte, lygter eller andre installationer.

²¹⁹ *Indbydelse til en Skitsekonkurrence om Tilvejebringelsen af Tegninger og Overslag for et nyt Raadhus for Staden Kjøbenhavn, 1888, SA, Fællesudvalgets arkiv*

²²⁰ Denne og de følgende tegninger er fra SA, Fællesudvalgene vedr. Rådhusets opførelse (1885-1923), korrespondance, diverse.

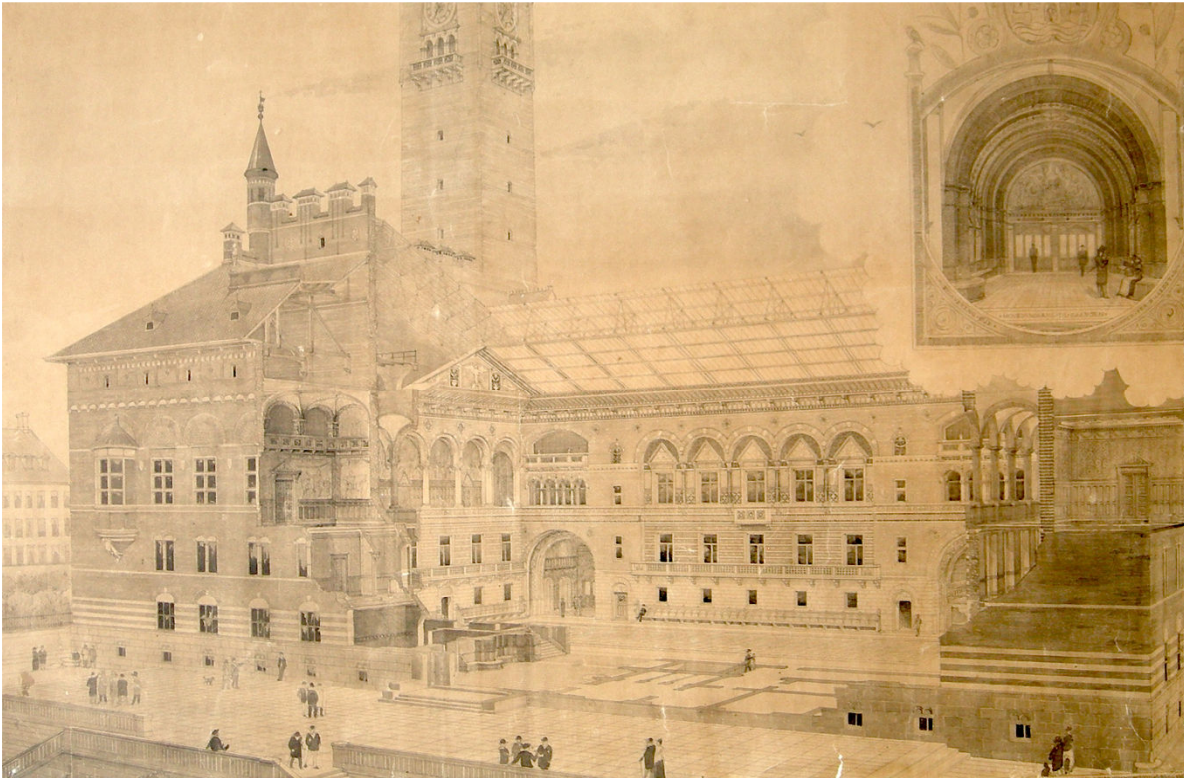


Figur 6 Valdemar Koch, 1890, udsnit (Vestre Boulevard)

Valdemar Kochs projekt lå indenfor rammerne af den "europæiske" historicisme og lignede mange rådhus i Europa, bl.a. Friedrich von Schmidts *Neue Rathaus* på Wiens Ringstrasse.²²¹ Hos Valdemar Koch er pladsen mere rolig, badet i en klar, lav sol og med en enkelt hestevogn på baggrund af vajende vimpler fra havnen, men ellers er trafik fraværende. Umiddelbart bag rådhuset ligger en lav bygning som fremhæver det store kompleks.²²² Som hos Clausen er her promenerende par spredt over pladsen, og hvis man ser nøje efter, kan man se en enlig figur i stillestående beskuelse af det spektakulære rådhus, samt en ordensbetjent. Det er svært at vurdere figurerens sociale tilhørsforhold, men hvis man forstørrer, kan man se at alle er klædt pænt på. Der er altså ikke visuelt lagt op til et socialt sammensat rum. Koch har inddraget lidt byinventar som en lygtepæl og en kantsten. Rådhusets front minder om Hamburgs rådhus, der blev opført i denne periode, og pladsen foran er brudt af buske, træer, bænke og en stor statue, måske af en søhelt (soklen dannes af skibsstævne som Niels Juel-monumentet ved Kongens Nytorv). Det massive rådhusårn er inspireret af det tyske *Uengler Tor* fra 1400-tallet. Foran rådhuset står to høje faner med dannebrog, der også vejer fra tårnet.

²²¹ Kassal-Mikula and Holzbauer, *Das ungebauete Wien*; Schorske, *Fin-de-siècle Vienna*.

²²² Den symbolske udsigt til havnen er en visuel fiktion, som hvis den overhovedet har eksisteret i 1890 hurtigt forsvandt med byggeriet af hovedbrandstationen og resten af Vestervold kvarter.



Figur 7 Martin Nyrop, 1890, udsnit

Også Nyrop har en gengivelse af det offentlige rum, men han har valgt at indstille objektivet på den hævede forplads lige foran bygningen.²²³ Her er rådhusets facade fjernet i en rumlig forening af uden- og indendørs, og talende og gestikulerende grupper er placeret foran, mens enlige figurer sidder, går og står indenfor. Der er en vis social spredning at dømme efter påklædning, om end samfundets bund ikke er at finde. Det er borgernes plads, der her er vist. Der er fokus på selve bygningens offentlige rum: den hævede forplads, den overdækkede gård og til højre (uden for udsnittet) er et møde- eller repræsentationslokale tegnet. Der fremtræder altså en serie af forskellige rum, hvor møder, diskussion og cirkulation foregår. Dette blik på tværs af indenfor og udenfor, og fremstillingen af offentlig aktivitet i selve bygningskroppen findes kun i Nyrops tegninger.

²²³ I helhedstegningen er Vestre Boulevard tom, bortset fra Rådhushaven, som man kan se med Industriforeningens bygning i forgrunden.



Figur 8 Theophil von Hansen, udsnit

Theophil von Hansen, der deltog med et bidrag inden konkurrencen egentlig kom i gang, har som den eneste inddraget en egentlig forestilling om pladsens trafik og placerer en række forskellige køretøjer, herunder sporvogne på kryds og tværs af pladsen . Her er også legende børn, hunde og grupper af mennesker spredt over hele fladen, som også gennemskæres af sporvognsskinner. I von Hansens univers er Frederiksberggade også udvidet lidt og flankeret af to enkle, hvide bygninger som bringer Wien ind i København. Også her er der grusfarvet overflade og ingen anden teknologi end sporvejsspor. Her synes folk at være af forskellig social profil, og i bevægelse, selv om det er i en linie langs bygningens mur, hvor der - måske - er skitseret et fortov.



Figur 9 Ludvig Clausen, 1. fase, udsnit (Vester Voldgade)



Figur 10 Clausen, 2. fase, samme sted

I arkitektkonkurrencen kan elementer skiftes ud, eksempelvis mellem de forskellige faser i processen. Hvis vi således vender tilbage til Ludvig Clausen og sammenligner forslag til første og anden fase af konkurrencen, vil vi se to umiddelbart helt forskellige forslag. Det ene har elementer af symmetrisk renaissance- og barokarkitektur mens det andet forslag har en slående reference til det nygotiske *Houses of Parliament* i London, der var bygget færdig ti år tidligere – i øvrigt med et højt, assymetrisk tårn som på Nyrops projekt. De to tegninger er stilmæssigt forskellige, men det rumlige program er nøjagtig det samme.

Grundplanen er stort set ens, og ser man på visualiseringen af det ydre, vil man se en nøjagtig kopi, dog kun farvelagt i det ene tilfælde. Figurerne på pladsen, bygningerne, statuen og proportionerne er nøjagtig ens. Der kan selvfølgelig argumenteres praktisk for at genbruge tegninger, men det viser også, som anført ovenfor, at bygningens relation til byen og forbindelsen mellem indre og ydre, offentlige rum ikke ses som del af projektet, undtagen i Nyrops tilfælde.

De indre offentlige rum. Konkurrencens grundplaner

Den 16. juli 1889 begyndte anden fase af konkurrencen, hvor de 15 arkitekter bag skitseprojekterne inviteredes igen. Der kom 6 bidrag, hvoraf 2 blev forkastet af formelle grunde. Skitserne havde været udstillet, og konkurrenterne derfor haft mulighed for at se hinanden over skulderen.²²⁴ Nyrops konkurrenter havde i mellemtiden forsøgt at nærme sig hans forslag, mens Nyrop havde bearbejdet det videre. Udover den indre rumlige plan var alle forslag nu med facaden på "den korte led" mod nordvest, med to indvendige gårde, heraf den ene overdækket, og med en opdeling i en repræsentativ del og arbejdsbygningen bagved.

Et interessant forhold ved konkurrencen er spørgsmålet om den indre rumlighed. Som nævnt bruges meget energi på at skaffe et overblik over behovet for plads i de forskellige kommunale afdelinger og senere på lokaliseringen af disse i bygningen. Efter at have fået placeret rådhuset i byens rum begyndte man at diskutere de indre rums distribution og hierarki. Med den voksende administration og opgavemængde – og som støtte for bystyrets nye identitet - skulle der opbygges en relativt kompleks struktur. Kommunen havde siden reformen i 1857 involveret sig i stigende grad i byrummet: man byggede i stigende tempo skoler og hospitaler, patruljerede gaderne, anlagde omfattende infrastrukturer og førte grundkøbspolitik.²²⁵ Alle disse aktiviteter affødte rumlige problemer, og det viser sig både i udvalgsarbejdet og i BR-møderne, at problemernes kompleksitet stiger gennem processen.

Administrationsbygningernes historie i Danmark var ikke tæt besat med eksempler til efterfølgelse. Kancellibygningen på Slotsholmen, "Den Røde Bygning" fra 1721, anføres i litteraturen sammen med Asiatisk Kompagni som nogle af de første strukturer målrettet kontorarbejde, hvilket særligt kommer til udtryk i lokalesekvenserne: "Det er først omkring opførelsen af Den Røde Bygning, at en systematisk bearbejdelse af det verdslige byggeris planer kan noteres".²²⁶ Først med storindustri, finanssektor og offentlig vækst sidst i 1800-tallet ser vi administrationsbygningen blive udviklet og diversificeret.²²⁷ Man arbejder således i rådhusets strukturering uden en egentlig dansk tradition for større administrationsbyggeri, men må indhente internationale erfaringer og tilpasse dem til egne behov.²²⁸

Det er eksplicit i den detaljerede specifikation af administrationslokalerne, at BR ønsker en funktionel organisering af rummet, både tematisk og hierarkisk. Man vil have klynget lokalerne sammen efter afdeling og intern relevans, med borgmestrene placeret

²²⁴ Eneste kilde til dette er umiddelbart Funder, *Arkitekten Martin Nyrop*, 37.

²²⁵ Se f.eks. Jensen og Schmidt, *Rammerne Sprænges*; Knudsen, *Storbyen støbes*; Henrik Stevnsborg, *Politi 1628-2007* (København: Samfundslitteratur, 2010); Rasmussen, *København*.

²²⁶ Flagstad og Laustsen, "Kontormiljøets historiske udvikling," 9.

²²⁷ Zettersten, *Nordiskt perspektiv på arkitektur*; Flagstad og Laustsen, "Kontormiljøets historiske udvikling."

²²⁸ Jørgen Sestoft, *Arbejdets bygninger* (København: Gyldendal, 1979); Caspar Jørgensen, *København før og nu - og aldrig*.

centralt blandt deres ansatte og lige under deres bogholdere. De spektakulære festlokaler, Magistraten og BR's mødelokaler skulle altså så vidt muligt samles nærmest Vesterbrogade – undtagen Tredje Afdeling med Fattigvæsenet (i mellemtiden kaldet Forsørgelsesvæsenet), der skulle længst muligt væk. Spørgsmålet om usynliggørelse var således stabiliseret, mens problemet omkring centralisering, som vi husker Fussing diskutere med Meldahl, stadig var delvist åbent.²²⁹

Hver afdeling tildeltes rum efter generelle og særlige behov. Jeg fremdrager her 4. afdeling, der som område havde det fysiske byrum. Som de andre afdelinger har man her standardiserede kontormoduler – en funktionær, ingeniør eller arkitekt f.eks. tildeles således 70 kvadratalen pr person; Stadsingeniørembedet, for eksempel, skal have et kontor til Ambt, et kontor til to ingeniører, en tegnestue, et ekspeditionskontor til 8 pulte og et arkiv.

Det ønskes også, at rådhusets teknologiske netværk skal tages med i løsningen af bygningens struktur fra start. Igen kan vi se på Stadsingeniøren: 14 vandklosetter til omkring 45 medarbejdere og elektrisk lys i alle rum må betegnes som et stort skift fra Nytorv. Det blev specificeret i konkurrencematerialet, at der i de repræsentative rum, f.eks. restaurationen i kælderen, skulle installeres elektrisk lys. Lamper eller lygter er ellers næsten fraværende i konkurrencebidragene. Ellers kommer den slags genstande først til i en senere fase og bliver for en stor del tegnet på Nyrops tegnestue under selve byggeprojektet. Der bliver også i planen gjort plads til "lysmaskiner" i kælderen. Men ellers er det dagslyset, der optager de fleste overvejelser. Nyrop har i en kommentar til sit første udkast en række konkrete kommentarer – hvorvidt facaden bliver "flatterende" belyst af solen om sommeren, om dybden i kontorerne kontra lysindfaldet, og om gårdenes potentiale for at samle lys ind i strukturen. Rådhusets funktionærer distribueres efter så vidt muligt at få lys enten udefra eller fra den overdækkede gård, og lokalernes proportioner gøres så lette at oplyse som muligt – et forhold Nyrop senere blev anerkendt for af funktionalisten Poul Henningsen.²³⁰ Vi ser altså her, hvordan en problematik omkring bygningen som en sammensætning eller –filtrering af forskellige elementer etablerer sig. Indenfor er teknologi og funktion ved at blive vigtige, men i det ydre beholdes en materialitet og æstetik, der peger tilbage til førmoderne håndværkskultur.

Det er her også interessant at se på den måde, bygningens cirkulationsbehov bragtes i spil i konkurrencematerialet: Der blev præsenteret beregninger over den ønskede temperatur i arbejdslokaler hhv. transport- og repræsentationslokaler, og der anførtes det rumfang luft, der ønskedes udskiftet i de større rum, angivet i kubikfod pr time. Andetsteds anføres at man ønsker centralvarme. Endelig kommer så den egentlige fordring, nemlig at:

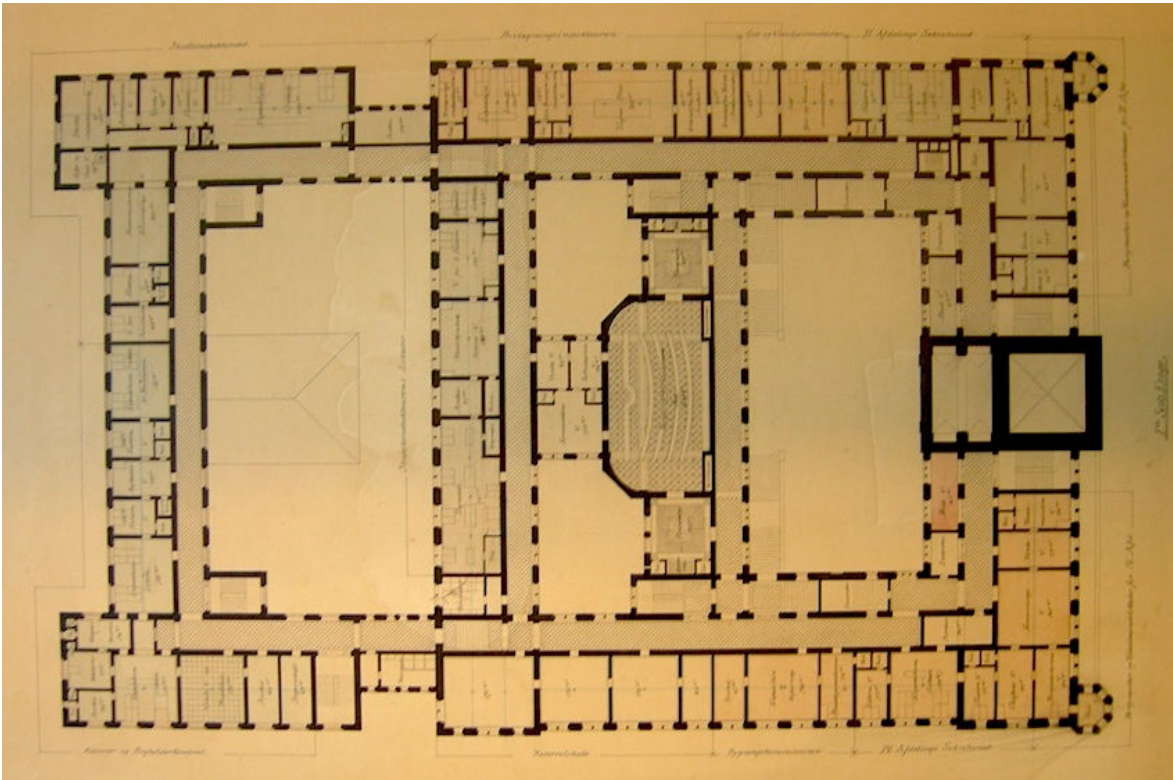
Ved udarbejdelsen af Projektet maa der tages Hensyn til Opvarmnings- og Ventilationsapparaters Installation for saa vidt at der skaffes den fornødne Plads saavel til selve Apparaterne som til Luftkanaler, Skorstensledninger osv., deriblandt en Dampskorsten.²³¹

²²⁹ Det var afgjort, at alle funktioner skulle samles i dette område, men det var op til arkitekten, om administration og drift skulle være samlet eller spredt.

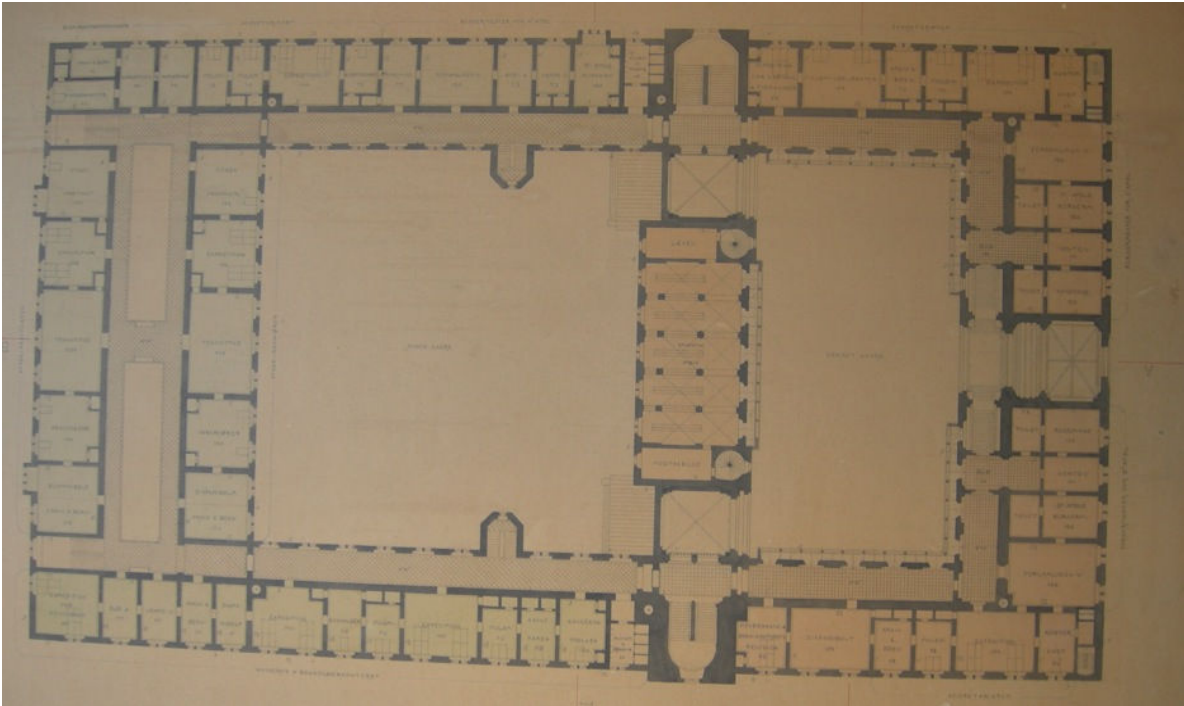
²³⁰ Poul Henningsen, *Hvad med kulturen?* (København, 1933). Se Nyrops kommentar efter skitsefasen, 1890, SA

²³¹ *Indbydelse til en Skitsekonkurrence...* p.3

Der specificeres altså et lokalebehov fordelt på 13 forskellige kategorier af rum. De skal forbindes med hinanden i forhold til samarbejdsrelationer, hierarki og funktion. Alt dette forsøger arkitekterne i konkurrencebidragene at løse på trods af den ovennævnte sparsomme tradition for rationelt-administrative bygninger at arbejde ud fra. Vi kan prøve at se på grundplanerne, hvordan arkitekterne løste dette problem. Jeg har valgt de to der var længst i konkurrencen, Martin Nyrop og Valdemar Koch. Som vi kan se, ligner de overordnede rumforløb hinanden, i rækker langs ydermuren og forbundet med en korridor eller som gennemgangsrum. Denne lighed skyldes dels kravene fra BR (bl.a. den overdækkede gård), dels at Nyrops plan sandsynligvis allerede har øvet indflydelse på Kochs.



Figur 11 Valdemar Koch, grundplan 1. etage



Figur 12 Martin Nyrop, plan af 1. Etage

Sidstnævnte er den mest massive konstruktion. Koch har disponeret med næsten det dobbelte gangareal af Nyrop, med svære mure i indgangen til at bære tårnet samt flere lokaler på bekostning af areal til de to gårde. Kochs løsning af klyngeopgaven er svær at gennemskue. Hvis vi stadig følger 4. afdeling (orange), kan vi se, der er to klynger på denne etage: i nederste højre hjørne af planen holder afdelingens sekretariat til sammen med Bygningskommissionen, og øverst i midten er Brolægningsinspektøren samt ekspedition for gas- og vandmeldelser. Resten af afdelingen holder til på næste etage, hvor arkitekt- og ingeniørkontorer ligger mod et hjørne med de ledende kontorer fjernet fra hinanden.

Nyrops plan prioriterer de store rum. Det lille røde kvadrat i midten er BR's mødesal, der ligger symbolsk oven på arkivet, byens erindring. Nyrop har organiseret 4. afdeling i de to fløje, der mødes øverst th. (blå). Her ligger Stadsarkitekten og Stadsingeniøren på hver sin side af vandrehallen, hvor kontorer og tegnestuer spejler hinanden, også for cheferne (øverst), der lige over gangen har Stadsbygmesteren og Bygningskommissionens arkiv til rådighed. I nabolokalerne findes teknikborgmesteren og hans stab. Her er arbejdsgangene tænkt ind, og man kan se, hvordan adgangen til vigtige samarbejdspartnere er søgt faciliteret.

Konkurrencen som fugleperspektiv. Opsamling

Nyrop vandt som bekendt arkitektkonkurrencen. Sagen blev af eftertiden betragtet som ikke kun Nyrops, men nationalromantikens sejr og en symbolsk befrielse fra den dominans, Meldahl havde udøvet. Dette narrativ gør rådhusprocessen til en kamp mellem to arkitektoniske stilarter, hver med sin kulturelle omverden. Meldahl havde forsøgt at stoppe det mange gange i processen. Først angreb han Nyrops projekt for at være uakademisk, og sagde, det aldrig ville blive antaget på arkitektskolen. Efter skitsekonkurrencen pressede han forsamlingen til at Nyrop skulle dele førstepremien

med Koch. Da Fællesudvalget endelig ville give Nyrop opgaven, samlede Meldahl en mindretalsgruppe for at lade konkurrencen gå om.²³² Meldahl, der selv havde argumenteret for en åben konkurrence, måtte se sin kandidat, Valdemar Koch, blive slået, og dermed også den historicisme han stod for. Særligt da Koch senere erklærede, at Nyrops projekt var det bedste.²³³

I denne sammenhæng kan man dog spørge, om ikke netop Nyrop vandt fordi han overskred rollen som arkitekt. Lad os prøve at se nærmere på konkurrencen i springet fra første til anden fase. I nogle fremstillinger påpeges, at Nyrop ikke havde foretaget nævneværdige ændringer fra sit første til sit andet forslag.²³⁴ Der kan argumenteres for en kontinuitet i hans forslag, og en funktionel og symbolsk opfattelse af bygningens rumlige hierarki, bygget op om BR's forhandlingssal midt i bygningen.

Omvendt er der i kilderne antydninger af, at der er sket noget for Nyrop fra første til anden fase af konkurrencen. Fra de sidste forslag blev afleveret den 31. januar 1890 gik halvandet år før BR besluttede sig for at give opgaven til Nyrop. I den tid var Nyrop tilsyneladende aktiv og udviklede sit projekt. Man kan bl.a. se, at der i Nyrops overslag over økonomien – som er kommet med andet forslag – figurerer præcise poster til stadsingeniør Amt for infrastrukturen i rådhus og rådhusplads. Der er også en række indvendinger på et BR-møde i 1892, som peger på, at Nyrop har gjort tilføjelser: Hagemann anfører at centralvarme og ventilation i kontorerne ikke var i det oprindelige program, men at ingeniøren har foretrukket det centralt pga. den store mur. Et andet medlem beklager, at "Udvalget har ladet Stadsingenieuren forandre programmet uden at gøre nogen som helst Bemærkning dertil".²³⁵ Julius Thomsen anfører, at lokalerne bliver spredte og kommunikationen i bygningen vanskeliggjort – derfor foreslår arkitekten elevatorer, men de er for dyre; og videre, at hvor man har dampledninger er der altid tendens til at lade lokalerne stå opvarmet længere end nødvendigt. Hammerich undrer sig over, at klosetterne samles i klynger og ventileres dag og nat ved forbindelse til centralvarmeapparat gennem rør i tindemuren. Hertil anføres at "Stadsingeniøren har gjort gældende at besparelsen på lokal opvarmning svinder til intet når man tager hensyn til vedligeholdelse".²³⁶ Disse indvendinger peger på, at Nyrops program nu har taget en vending. Ikke alene er det blevet mere gennemarbejdet, men reflekterer måske også et andet syn på bygningen. Det er cirkulation, forbindelser og energiudnyttelse, der diskuteres snarere end æstetik (hvilket dog også blev tematiseret).

Henvisningerne til "ingenieuren" er abstrakte, som om der henvises til et princip snarere end en person. Man kan formode, at referencen går til stadsingeniør Amt, men da det var en række andre ingeniører, der faktisk arbejdede med sagen, både i og uden for byggeudvalget, kan det også læses som om ingeniørpositionen har vundet territorium her. Og det belyser et forhold, der som nævnt ovenfor ikke rigtigt er blevet foreslået i den eksisterende forskning. Ingeniørerne var som nævnt et voksende fagfelt og social gruppe i samfundet, og det fik forskellige konsekvenser for deres rolle i rumliggørelsen. Dels har den videnskabelige viden etableret sig i det kommunale system,

²³² BR, forhandlinger, 18. juli 1892, 2. Behandling,

²³³ BR, forhandlinger, 11. juli 1892, p. 283

²³⁴ Funder, *Arkitekten Martin Nyrop*; Hendriksen og Beckett, *Københavns Raadhus*; Eigill Skall, "Københavns rådhus 75 år," *Meddelelser om København* (1980).

²³⁵ BR, referat, 11. juli 1892, p. 325

²³⁶ BR forhandlinger 11. juli 1892 p. 330

bl.a. gennem stadsingeniørens kontors hastige ekspansion internt og eksternt – og dels havde ingeniørkulturen spredt sig udover sine formelle grænser, så den for eksempel også var bredt repræsenteret blandt politikerne. Medlemmer som Hagemann og Øllgaard var uddannede ingeniører. Kort sagt var det en udbredt læsning eller filtrering af rådhusprojektet, at teknologiske netværk, cirkulation og energiforsyning var centralt – og det er denne læsning, jeg mener, Nyrop allierer sig med.

Om det var en bevidst alliance, er uvist og heller ikke helt centralt. Vi ved som sagt, at Nyrop som et af sine første projekter tegnede Østre Gasværk og her var i tæt samarbejde med ingeniører. Arkitektkonkurrencen kan altså vise, hvordan Nyrop sikrede sit projekt ved at skabe en forbindelse mellem arkitektens og ingeniørens rumlige politik.

Rådhuspladsen 1900: Det faste rum

Hvad kom der ud af de intentioner om Den Gode By, som byens elite kanaliserede ind i Rådhuspladsen? Ved at se på pladsen lige efter 1900 kan vi få samlet de beskrevne processer og fragmenter til et billede, der samtidig kan fungere som referencepunkt. Det kan være brugbart som et sted i teksten, der skærer synkront igennem og fastholder rummet, så læseren kan forankre de processer og fragmenter, som fremhæves i den øvrige del af afhandlingen. Afhandlingen adskiller som nævnt rummet i dele og forløb, og materielle rådhusplads ændrer sig hele tiden. Det er ikke et "helt" billede, hvis et sådant overhovedet er muligt. Det viser de anlæg, hovedsageligt bygninger, som afgrænser pladsen, og hvis funktion, placering og stil fortæller om intentionernes rolle i dannelsen af rummet. De fungerer derfor også som en opsamling af det foregående kapitel og afsæt for det næste.



Figur 13 Rådhuspladsen omkring 1915, fra sydøst.²³⁷

Mod nord afgrænses pladsen af Helmerhus. Sammen med karréen Ny Rosenborg længere mod nord danner Helmerhus en dobbelt blok, der kiler sig ind mellem Vester Boulevard og Vester Voldgade, forbindelseslinier til hhv. Nørrebro og via Ørstedsparken til parkbæltet mod nordøst. Vester Boulevard bestod på det tidspunkt af en kombineret kørebane og beplantet område med parallelle rækker af træer, der ledte til parkbæltets nordvestligste hjørne, Aborrepareren med bl.a. vandværket og Turist-Hotellet der fra hjørnet til Studiestræde kunne

²³⁷ KBKA, fotosamlingen, sign: dt116310

tilbyde parkudsigt. Dette forløb gav dobbeltblokken en forplads med skygge til promenade og ophold, som gik helt ned til pladsen og hjørnet af Jernbanegade, hvor Café Dagens panoramavinduer og markiser sammen med Helmerhus' hjørnerestoration dannede en civiliseret ind- og udgang til pladsen. Dagmar og Turist-Hotellet dannede med en enkelt smal bygning imellem en lys, men monumental facaderække, der korresponderede med dobbeltblokkens overfor.

Som en af de tidlige bygninger på den nye plads kom Helmerhus til at definere Rådhuspladsen mod nord, og Nyrop beklagede sig over dette ifm. diskussionen om rådhusets omgivelser. Bygningen er den eneste på pladsen i parisisk stil, og som kontorhus med bl.a. restauration i stueplan et tidligt eksempel på den del af citydannelsen. Huset er bygget op over en stålkonstruktion, der blev nøje fulgt af byens bygningskommission under opbygningen.



Figur 14 Fra sydøst over forlystelseskvarteret. Med Axelborg på er billedet fra efter Første Verdenskrig, men selve "forlystelsesblokkene" med Dagmar, Cirkusbygningen, National osv. er de samme som 1900. ²³⁸

Den nordvestlige del af pladsen grænser op til forlystelseskvarteret. Man kan antydningvist se, hvordan Dagmar, Cirkusbygningen, Scala, National og Panoptikon afgrænsede en blok, der sammen med Tivoli blev kernen i den mere organiserede forlystelseskultur på indre Vesterbro. Vesterbrogade var således i den "indre" ende ligesom Jernbanegade flankeret af nogle af byens mest dekorerede og teatraliske bygninger, der med caféernes liv befordrede en oplevelse af intensivering, hvis man bevægede sig mod Rådhuspladsen.

²³⁸ KBKA, fotosamlingen, sign. DT116820

Pladsens vestre "mur" udgjordes af den bygning, nu nedrevet, der indeholdt Pipers Magasiner, samt Centralhotellet og Industriforeningens bygning. Som ved Vestre Boulevard var Vesterbrogades munding afgrænset af hjørnecaféer, med Paraplyen på den ene og Industricaféen på den anden. Sammen med Pipers bygning dannede facaderne en samlet, kompakt og dekoreret flade mod pladsen, mens Industriforeningens bygning og kunstindustrimuseet var fritstående og som sådan stod i modsætning til resten af pladsens bygninger. Dagmar-teatret dækkede hjørnet af Jernbanegade og Vestre Boulevard som en markant blok, der markerede den nordlige grænse af forlystelseskvartret.



Figur 15 Rådhuspladsen omkring 1915, fra nordvest.²³⁹

Det sydøstlige hjørne af pladsen domineres af de tre monumentale murstensbygninger, rådhuset, Paladshotellet og Hotel Bristol. Denne del af pladsen havde stået uændret indtil 1895 med boliger, lager- og staldbygninger opført efter branden 1795.

Hotel Bristol, opført 1901-2, dækker hele fladen mellem Frederiksberggade og Vestergade og strækker sin facade ned ad begge. Ved åbningen var der "efter fremmede mønstre" indrettet butikker i stueplan udover café og restaurant, og "store spejlglasruder" var installeret mod både pladsen og Frederiksberggade. Med sit monumentale ydre og teknologiske indre blev bygningen modtaget som et moderne, teknologisk veludstyret hotel. På det sydlige af de to hjørner til Frederiksberggade lå Hotel Metropol, der adskilte sig fra de

²³⁹ KBKA, fotosamlingen, Det Kongelige Bibliotek, sign: DT116411

Øvrige både i størrelse og stil. Politikens Hus, som anes yderst til højre, er tegnet af Phillip Schmidt 1903-4 og udvidet 1906-7. Bygningen var tegnet som kontorbygning og blev brugt af Arbejdsgivernes Ulykkesforsikring med Landmandsbanken i stueplan. Da Politiken flyttede ind i 1912, blev justeret med globen på taget, og hjørnekarnappen blev som "hjørnekontoret" en københavnermetafor for Politiken og redaktørens blik fra kontoret ud over Rådhuspladsens mylder. Sammen med rådhuset danner Palace Hotel et monumentalt hjørne mod sydøst. Hotellets facade giver ikke indtryk af bygningens egentlige omfang, som den løber på tværs til Mikkell Bryggersgade, indeholdende bl.a. restaurant, bank, koncertsal, vinterhave og cafe. Den komplicerede struktur var båret af armerede betongulve, søjler og dragere, og som i andre af Rosens bygninger var rummene betjent af teknologier som elevator, telefon og centralvarme. Bygningen havde glastag over vinterhaven, ligesom store glastruder gav udsyn til pladsen.

Del 2: De teknologiske netværks rum



Figur 16 Postkort, 1911, "Fremtidsbillede fra København"²⁴⁰

Jeg vil introducere denne del med en genstand, nemlig postkortet "Fremtidsbillede af København" (Figur 16). Kortet er sendt i 1911 som et lykønskingskort til Jyderup, og dets forside er en collage af billeder på baggrund af Rådhuset. Luftrummet beflyves af en luftballon, en faldskærm og en sporvogns-svævebane. I kortets forgrund yderst til højre er en politibetjent på cykel med sin hund. Ved siden af ham står en smilende mand i festtøj med cigar i munden, måske fotograferet i forbindelse med de forestillinger, der foregik i Cirkusbygningen.²⁴¹ Han står side om side med to mænd der falder eller hopper rundt på pladsen, den ene på ryggen og den anden i løb, måske for at undgå det fint klædte par i et automobil, der skærer tværs over pladsen. Tre håndkolorerede sporvogne fylder pladsen ud, to af dem med kørestængerne tegnet op, så de ligner insekters følehorn.

²⁴⁰ KMB, Topografi, Rådhuspladsen

²⁴¹ Manden kan identificeres som Charles Johnson, der optrådte med "Cakewalk" i Cirkusbygningen 1906-7, se Anne Folke Henningsen og Rikke Andreassen, *Menneskeudstilling. Fremvisninger af eksotiske mennesker i Zoologisk Have og Tivoli* (København: Tiderne Skifter, 2011), 94.

Dette myldrende scenarie blev sendt fra indre by. Stemplet på frimærket registrerer dag, klokkeslæt og sted for tømning af postkassen med et kvarters nøjagtighed. Postkortet blev altså lokaliseret i tid og rum, ligesom den eksploderende mængde af kort, der flyttede sig rundt i, til og fra byen.²⁴² Fra den nye Centralpostbygning tæt på Rådhuspladsen blev de mange breve til og fra byen sorteret og bragt videre. Fra postbygningen gik tunneller og elevatorer direkte til og fra særlige, overdækkede postperroner på banelegemet gennem sorteringslokaler i bygningens grundplan ud i byen eller landet.²⁴³

Vi kan med den lille postkorthistorie se, hvordan der med Rådhuspladsen som knudepunkt sker en udveksling og cirkulation i byen i nye skalaer, og ved sammenkobling af mennesker, genstande og netværk. Denne kobling er central i denne næste del af analysen. Her vil jeg fokusere på, hvilken rolle teknologien kom til at spille for rumliggørelsen af Københavns nye centrum. Der er udbredt konsensus i forskningen om, at teknologi spillede en stor rolle i skabelsen af den moderne by. Men hvilken rolle, og hvordan blev den spillet? Hvordan deltog disse urbane teknologier i rumliggørelsen? Hvem og hvad blev sat i spil i disse processer, som vi ved har været omfattende, og gennem hvilke mekanismer foregik de – processerne? Spørgsmålet er særligt rettet mod de "offentlige" teknologier, altså de, som blev vigtige for det offentlige rum i perioden. Det medfører, at der er tale om det, Graham & Marvin definerer som "netværkede" teknologier (*networked technologies*). Det vil ikke kun sige fysiske netværk som kabelfsystemer og lignende, men også teknologiske strukturer og genstande, der "netværker" byen – som for eksempel cyklismen eller turistkulturen. Men det meste af det følgende vil fokusere på netværk, der har en fysisk form – og særligt dem, der er elektriske. Det er nemlig i denne periode, København involveres i den elektrificering, der kommer med den Anden industrielle revolution.

Der er en særlig dynamik mellem byer og netværksteknologier omkring 1900. Som teknologihistorikeren Dieter Schott konkluderer: I en tid hvor nationale regeringer ikke havde interesse i elektricitet, brugte byens magthavere energien som redskab til rumlige og sociale politikker. Perioden 1890-1910 var en periode hvor byerne tiltog sig magten over dette felt, en magt som staterne og regionerne senere skulle generobre.²⁴⁴ Der er altså en særlig vægt på byerne som dem, der tog de første skridt i forhold til offentlige netværk, med jernbanen som en vigtig undtagelse. Men byerne fungerede altså som forgængere for offentlige netværk, og også ifølge nogle forskere som de steder, hvor velfærdsstaten blev prøvet af i mindre eksperimenter.²⁴⁵ Det er særligt relevant for denne analyse, der ser Rådhuspladsen som et laboratorium, der gennem eksperimenter er med til at presse udviklingen og definere netværkenes rolle i byen.

Netværk, mobilitet og teknologi i byen: arbejdsdefinitioner

De intentioner der tegnede sig i første del blev forhærdet i Rådhuspladsens lokalisering, gadeplan og bygninger. Men sammen med denne materialisering af intentionalitet voksede også et andet, sammensat system frem: kloak-, vandlednings-, elektricitets- og kommunikationsnet voksede hastigt i årtierne omkring århundredeskiftet, og selv om

²⁴² Se Poul Thestrup, *Vogn og tog - prik og streg. P & T's historie 1850-1927* (København: Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, 1992), 277, 281.

²⁴³ Ibid, 293; Fritz Olsen, *Det Københavnske Postvæsen 1624-1912* (København, 1912), 184ff.

²⁴⁴ Schott, "Empowering European Cities:", 166ff.

²⁴⁵ Søren Kolstrup påpeger, at en række danske byer fungerede som velfærdsstatens laboratorier, se Kolstrup, *Velfærdsstatens Rødder* (København: SFAH, 1998).

netværkshistorien går længere tilbage, sker der i denne periode en vækst, hvor systemerne vokser sammen, med hinanden og med det intentionelle rum vi har set i Del 1. For at beskrive disse bruger jeg som sagt termen "netværkede teknologier": De ovenfor nævnte systemer deler nogle egenskaber, som adskiller dem fra andre, urbane teknologier. De er forbundne, distribuerede og cirkulerende. De installationer, der optræder i det offentlige rum – gadelygter, afløbsriste og telefonkiosker eksempelvis – blev i perioden i stigende grad punkter i disse systemers kredsløb, og kan ikke mere betragtes som afgrænsede genstande.²⁴⁶ Adjektivet "netværkede" bruges for at understrege den gensidige karakter af Rådhuspladsens offentlige teknologier. De "netværker" pladsen og byen som rum ved at gøre mobilitet, funktionalitet og forbindelse til centrale betingelser for rummet – men de bliver også selv "netværkede".²⁴⁷

Et af de grundlæggende netværksbegreber er skala. Den amerikanske teknologihistoriker Thomas Hughes tog dette spørgsmål op i sin omfattende analyse af elektriske netværk i Berlin, Chicago og London. Her påpeger Hughes, hvordan teknologi og sociale relationer er tæt forbundet i det, han kalder *Large Technological Systems* (LTS).²⁴⁸ Med begrebet er Hughes i stand til at vise, hvordan idéer, genstande og praksisser væves sammen i systemer i stor skala, der gennem en udrulning (*rolling out*) af netværk forbindes fra lokale til regionale, nationale og internationale skalaer. Hughes skaber også her idéen om *blackboxing*, som allerede er nævnt.²⁴⁹

Hughes' syn på netværket som en måde at "indrullere" den socialt-rumlige kultur, har betydet en teknologihistorisk kobling til social- og kulturhistorie, og det perspektiv er underliggende for mit argument om, at de netværkede teknologier er konstituerende for den moderne bys rum. Jeg diskuterer dog også begrebets prægnans, idet jeg i afhandlingens mere "mikroskopiske" kildestudier kan konstatere andre mekanismer omkring den dynamiske forhandling af teknologi og kultur. Jeg prøver at begrebsliggøre det som *mikroteknologier*. Selve diskussionen findes længere fremme, knyttet til empirien, men begrebet skal her kort introduceres: Hughes' netværkssyn risikerer kort sagt en determinisme, hvor systemet bevæger sig mod en større og større perfektion i forhold til en politisk intentionalitet, der, om end foranderlig, angiver et mål for systemet.

Et begreb, der både knytter sig til postkorthistorien og til pladsen er mobilitet.²⁵⁰ Begrebet samler forskning i flere eksisterende felter som teknologihistorie, transportstudier, byplanlægning og ikke mindst kulturstudier. Særligt forskningsmiljøet omkring *New Mobilities Paradigm* har foretaget en teoretisk sammentænkning af disse felter.²⁵¹ Forskere indenfor feltet understreger, hvordan det moderne må ses som nye konfigurationer af bevægelse og fikseringer, grænsedragninger og – overskridelser, frem for en generel

²⁴⁶ Se Schivelbusch, *Disenchanted Night*, 29; Graham and Marvin, *Splintering urbanism*, 12; Farias and Bender, *Urban assemblages*, 15ff.

²⁴⁷ Begrebet er inspireret af Graham and Marvin, *Splintering urbanism*, 10ff., Joel Tarr and Gabriel Dupuy, *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America* (Philadelphia: Temple University Press, 1988)

²⁴⁸ Hughes, *Networks of Power*.

²⁴⁹ Thomas Parke Hughes, "The Evolution of Large Technological Systems," in *The Social Construction of Technological Systems* (Massachusetts: MIT Press, 1987), 51–82.

²⁵⁰ Se Peter Adey, *Mobility, Key ideas in geography* (London; New York: Routledge, 2010).

²⁵¹ Se Sheller og Urry, *Mobile technologies of the city*; Sheller, J Urry, and Hannam, "Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings"; Sheller, "Mobility"; Sheller og Urry, "The new mobilities paradigm," *Environment and Planning A* 38 (2006): 207–226.

acceleration og globalisering, som bl.a. ligger i en del socialteoretiske studier. Denne fokusering på den moderne by som (nye) mønstre af bevægelse og fiksering her inspireret det nedenstående.

I løbet af en relativt kort periode sidst i 1800-tallet accelererede en forestilling i den vestlige verden om byens teknologiske netværk som det, der *par excellence* bandt den moderne by sammen og definerede den. Denne forestilling næres af en eksplosiv byvækst i Europa og USA, hvis problematiske konsekvenser viser sig at kunne imødegås af store, ofte kommunalt kontrollerede netværkssystemer. Udviklingen foregik ofte i spring, hvor enkelte netværk på gadeniveau udvidedes til at dække kvarterer, bydele, hele byer for siden at springe til regionale, nationale eller globale netværk af netværk.²⁵² Man taler om den moderne by som en "netværksby", hvor ideer om rum, tid, kultur, hastighed, subjekt, objekt, teknologi, samfund blev gradvist genforhandlet i denne periode. Overgangen fra fragmenter – øer – af infrastruktur til standardiserede netværk på alle niveauer skete gennem henvisning til idealer om tilgængelighed, modernisering og fremskridt.²⁵³ Fra 1850-1900 blev ideen om byen som kunstigt skabt miljø accepteret bredt blandt europæiske og amerikanske ingeniører, byplanlæggere og hygiejnere.²⁵⁴ Som vi har set i Del 1, fik ingeniørerne i denne udvikling en rolle som problemknusere og reformatorer, en rolle de delvist overtog fra lægerne. Men denne del af analysen, Del 2, skal også fungere som en belysning af de urbane teknologier som en grænseflade mellem de forestillinger og *intentionaliteter* – det strategiske niveau – der blev undersøgt i første kapitel, og den *praksis* – det taktiske – der foregik blandt grupper og individer på og omkring Rådhuspladsen, og som skal undersøges i Del 3.

Københavns rådhus og rådhusplads blev enten del af eller knudepunkt for de urbane netværk, der kom til at præge byen i perioden 1850-1914: De planlagte gade- og boulevardforløb, kloakeringens modernisering, jævnstrømsnettet, den elektriske gade-, butiks- og bygningsbelysning, telefonnettet, (brand)telegrafene og ikke mindst de københavnske sporveje. De samledes og fortættedes på eller passerede den afgrænsede plads med en brat stigende intensitet omkring 1900. Valget af netop Rådhuspladsen som fikspunkt giver et billede af disse netværks samlinger og passager frem for at levere en kortlægning. Jeg vil dog fra tid til anden følge dem udover pladsens grænser.

Nedenstående vil have en tyngde i udviklingen af De Københavnske Sporveje. Med deres hastige ekspansion, dominerende materialitet og mobilitet, deres økonomiske og politiske tyngde er de centrale i en diskussion af netværksteknologiernes betydning for rummet. Rumligt virker sporvejene på mindst to måder, idet systemet både ændrer det "store" offentlige rum, men også introducerer et nyt, "lille" offentligt rum eller heterotopi med kupéen.²⁵⁵ Mindst lige så vigtigt er, at sporvejene trækker stort set alle andre af byens netværk "ind i sig", bruger, påvirker og udvikler dem, både som parasit og værtsorganisme. Gennem den store grænseflade til bybefolkningens hverdagsliv bliver sporvejene også i høj grad sammenvævet med dette liv, hvilket giver os muligheden for analytisk at kunne følge sammenføringen af teknologiske og sociale netværk.

²⁵² Se Hughes, *Networks of Power.*; Hughes, "The Evolution of Large Technological Systems."

²⁵³ Graham and Marvin, *Splintering urbanism*, 41ff.

²⁵⁴ Rabinow, "On the Archeology of Late Modernity."

²⁵⁵ Om heterotopi, se omtale i introduktionen. Se også Foucault, "Des Espace Autres."

At dokumentere teknologi: Kildesituationen

De teknologiske netværks fletværk begyndte at brede sig under byen længe før denne afhandlings periode. Når netop netværksteknologierne er i fokus, er det bl.a. fordi de vokser og forhærdes til en dominerende del af byrummet. Denne udvikling foregår særligt i København, og særligt på, ved og under Rådhuspladsen. Rumliggørelsen af det moderne, offentlige København foregår på nogle særlige præmisser, og disse er i høj grad, vil jeg sige, påvirket af netværksteknologierne. Nogle af præmisserne, som vi har mødt i 1. Del, som cirkulation, hygiejne, og synlighed, er meget direkte knyttet til specifikke netværk som sporveje, kloakering og gadelys, mens andre er mere indirekte forbundet med netværkenes mekanismer.

For at følge netværkene i deres teknologiske og materielle udvikling har jeg undersøgt de teknisk-administrative arkiver i Københavns Stadsarkiv, særligt Københavns Sporvejes Arkiv de tegninger, prospekter, planer og kort, der indeholdes her. De tekniske kilder har bl.a. betydet en mulighed for at betragte netværksteknologierne på et mikroskopisk plan. Kilderne herfra har jeg suppleret med andre tekniske arkiver fra Stadsarkivet og bl.a. Erhvervsarkivet. Jeg har også brugt teknisk litteratur: populærvidenskabelige pjecer, foredrag og forelæsninger fra f.eks. Polyteknisk Lærestanstalt. Videre har jeg gennemgået kortmateriale i forskellige arkiver, hvoraf enkelte har fundet vej ind i teksten. Kortlægning som rumliggørelse er ikke taget med ind, hovedsageligt af hensyn til afhandlingens omfang.²⁵⁶

Jeg har været opmærksom på, at de tekniske dokumenter ofte er del af forskellige processer, og det behov, man har for at vide, om de repræsenterer en løs idé eller et færdigt projekt, ofte ikke kan tilfredsstilles; for det meste vil deres status være et sted imellem, en hybrid af idé og resultat, taget ud af en administrativ praksis. De er behandlet som sådan, og når det var nødvendigt er deres information holdt op mod andre kilder, primære og sekundære. Udover de nævnte er også inddraget cirkulærer, reglementer, lovttekster og andre formelle behandlinger af byen. Der er i denne del også inddraget en del avismateriale og erindringer, som vil blive beskrevet nærmere i Del 3.

De tekniske kilder har affødt en ændring i undersøgelsen. Den opmærksomhed, der var omkring særlige detaljer ved sporvognenes konstruktion og bevægelsesmønstre, gik på tværs af de begreber, jeg bragte til materialet. Det gav anledning til at spørge, hvilke mekanismer, der var centrale i udviklingen af det store, offentlige rum på pladser og gader, og det lille i sporvejskupéen. Det affødte mere grundlæggende spørgsmål omkring rumliggørelsens karakter. Det blev nødvendigt at begrebsliggøre den udvikling, jeg kunne følge i det mikroskopiske teknologiunivers, hvilket har været frugtbar.

Københavns netværk

Allerede fra det 16. århundrede har fysiske netværk gennemskåret det område, der blev til Rådhuspladsen. Således viser f.eks. metroudgravningerne på Rådhuspladsen glimt af den fortættede underjordiske geografi af efterladte og fungerende netværk.²⁵⁷ Ved Helmerhus kan man se, hvordan vandrør af træ stadig leder vand gennem Rådhuspladsen og ane sporene af en stor buegang, formodentlig Valkendorffs Kanal fra sidste halvdel af 1500-tallet. Ved det

²⁵⁶ Det standardkort, der bruges som standardkort her er Stadskonduktørens matrikelkort fra 1906-8, som findes på Stadsarkivets tegningsarkiv.

²⁵⁷ Metroudgravningerne på Rådhuspladsen blev besøgt d. 11. marts og 11. juli 2011

tidligere Hotel Bristol viser der sig en række ældre og nyere rør, tæt klinet op ad hinanden i forskellige retninger. Stedet hvor Rådhuspladsen senere blev til, var altså fra førmoderne tid et forbundet sted, men blev i løbet af 1800-tallet i stigende grad medium for de strømme af mennesker, varer, energi, affald og kommunikation, der spredte sig på, under og over jordoverfladen. På kortet fra 1902 ser vi linjer af kloak, vand, gas, el, telegraf, telefon, belysning og sporvejsskinner og –ledninger i sammenfiltrede klynger, delvist struktureret efter gademønstret (se figur 17).²⁵⁸

Linierne på kortet danner knudepunkter i de største og mest komplicerede anlægsarbejder, byen hidtil havde set, udført over en kort årrække. Kortet viser dels det underjordiske rum af netværk, men det viser også, hvor vigtigt det var at sammenholde alle disse netværk i et, visuelt overblik. Kortet er slidt, og der er tilføjelser med en række forskellige blæk- og måske kuglepenne. På udsnittet (figur 18) kan vi se, at kortet er klæbet op på lærred, og at der er "Rettet efter udfærdigelse" i to omgange, formentlig i 1902 og 1923.²⁵⁹ Der er tydelige spor af streger, der er visket ud, og signaturer for mål på rør og ledninger er ændret og tilføjet. Selv om der er en række oprindelige signaturer angivet i røde linier, for gas, vand, elektricitet, brand- og statstelegraf, så er der flere signaturer på selve kortet, for kloak, sporvejsskinner, fodgængerstier og andre. Selve kortet som genstand fortæller en historie om et rum i hastig, lagdelt forandring. Lag på lag af infrastruktur er tilføjet, ændringer foretaget, og kompleksiteten er steget. Det er for hvert år blevet en mere og mere sammenfiltret, underjordisk geografi, der har forsynet livet på overfladen.

²⁵⁸ SA, tegningsarkivet, sign. VI S, 32/1970.

²⁵⁹ Se udsnittets højre side.



Figur 17 Den underjordiske by. Rådhuspladsens netværk 1902.²⁶⁰

²⁶⁰ SA, tegningsarkivet, sporvejskort, VI, S 32/1970



Figur 18 Netværk ved Frederiksberggade, udsnit

Industrihistorisk forskning inddeler industrialiseringen i forskellige faser. Hvor den første fra begyndelsen af 1800-tallet er præget af dampkraft, jern og engelsk dominans, kommer der fra 1870 og frem en fase, hvor særligt stålindustrien, den kemiske industri og elektriciteten bliver de vigtige felter for udviklingen, og hvor særligt USA og Tyskland er drivende. Det bliver kaldt den "Anden industrielle revolution",²⁶¹ Udover disse mere specifikke udviklingsområder får udviklingen, som i de sidste to årtier af 1800-tallet når København, en stor indflydelse på

²⁶¹ Termen "Second industrial revolution" blev først brugt i 1915 af den skotske byplantænker Patrick Geddes, og blev et standardbegreb i industrihistorien sidst i 1960'erne, se Geddes, *Cities in Evolution. An Introduction to the Town Planning Movement and to the Study of Civics*; Landes, *The Unbound Prometheus*. Ole Hyldtoft har opsummeret begrebet ift. dansk industrihistorie, se Hyldtoft, "Den Anden industrielle revolution: I forskningen og i Danmark."

byudviklingen og særligt de urbane netværk.²⁶² Jeg vil i det følgende undersøge byens teknologiske netværk før og efter elektrificeringen.

Den 9. august 1859 blev Københavns første vandværk taget i brug. Vandværket med sine 9 oprindelige bygninger, der indeholdt boliger, kontorbygning, maskin-, kul- og kedelhus var *state of the art* indenfor vandværksbygninger, med den største maskinhal i samtidigt byggeri, innovativt materialebrug og en nøgtern arkitektur.²⁶³ Planen var udarbejdet af den konstituerede vandinspektør L. A. Colding i 1851-52 og gik ud på at forsyne byen med overfladevand fra Damhussøen, der blev ledt ud i byens ledningsnet under tryk fra cisterner, der var lagt ind i Valby Bakke, og med tyngdekraften ført ud i ledningssystemet. Med få ændringer blev Coldings plan udført af et engelsk firma, og vandværket blev opført efter tegninger af N. S. Nebelong som et funktionelt, monumentalt byggeri.²⁶⁴ Værket, hvis bygninger afgrænser Rådhusområdet mod sydvest, blev knudepunkt for et nyt ledningsnet, der voksede eksplosivt. Fra 1500-tallet havde man brugt trærør til at transportere vand til springvand og større hushold i byen, men med koleraepidemien som afsæt havde denne model udspillet sin rolle, og i de første par år efter vandværkets etablering nedlagde man 100 km jernrør i byen.²⁶⁵

I vinteren 1900 åbnedes Kløvermarkens pumpestation. Den store, rektangulære bygning med dampdrevne pumper og facade ud mod Kløvermarksvej få kilometer syd for Rådhuspladsen var, som vandværket, ambitiøs både i sin æstetik og funktionalitet. Den var tegnet af stadsarkitekt Ludvig Fenger, men planlagt og designet efter Julius Thomsens forslag samt de planer for byens kloakering, som Charles Ambt havde sat sit store fingeraftryk på gennem 1890'erne. Bygningen afløste en tidligere, mindre gasdrevne station, byens første, i Vermlandsgade, og var placeret på det afsides terræn på Vestamager, hvor den ikke ville genere beboere med lugt, larm osv.²⁶⁶ Kort efter at selve stationen blev færdig, forsinket af konflikten før Septemberforliget i 1899, blev den udvidet med en latrinstation, der således omkring 1901 udgjorde et større, industrielt pumpeanlæg med egne funktionærboliger, egen smedje, stalde, kørehal, tjæreri, og et transportbånd hvor latrintønderne blev transporteret gennem bygningen.²⁶⁷

I modsætning til vandværket inde i byens center, der blev drevet af tyngdekraft, var pumpestationen flyttet ud af de bebyggede kvarterer og baseret på et dampdrevet system, hvor affaldsvand og latrin blev kørt eller pumpet herud. Den del af latrinen, der skulle til landbruget, blev pumpet til en særlig brønd og derfra kørt med jernbane til levering i bl.a. Hedehusene.²⁶⁸ Det, der skulle skaffes væk, blev pumpet direkte ud i Øresund.

²⁶² For den forgrenede udvikling i Danmark, se f.eks. Michael Wagner et al., *Danmark under den 2. industrielle revolution - teknologi, videnskab og moderniseringsprocesser i internationalt perspektiv*, Temanummer. (Århus: Den Jyske Historiker, 2003).

²⁶³ Sestoft, *Arbejdets bygninger*, 77ff.

²⁶⁴ Allan Tønnesen, "Københavns Vandforsynings bygninger og anlæg," (København: Skov- og Naturstyrelsen, 2000), 5.

²⁶⁵ Se f.eks. Skaarup, "Arkæologiske undersøgelser i København."

²⁶⁶ Demarkationsterrænet blev først nedlagt på amagersiden i 1909, og der var derfor spredt bebyggelse.

²⁶⁷ Om stationen, se Hanne Lindegaard, "Ud af røret? Planer, processer og paradokser omkring det københavnske kloaksystem 1840-2001" (København: Danmarks Tekniske Universitet, 2001), 241; Jacob Bjerring-Hansen et al., *Industrisamfundets kulturarv*. (København, 2003), 127-131; Joh. Funck, "Behandlingen af Kloakvand i Pumpestationer og Rensningsanlæg i København," *Ingeniøren* (1928): 523-34.

²⁶⁸ Amagerbanen blev anlagt 1907 og forbandt pumpestationen med bl.a. landbrugsområdet på Københavns Vestegn.

Pumpestationen var knudepunkt i det nye netværk for vandets cirkulation under byen, hvor ledningerne var blevet afskåret fra deres tidligere afløb i havnen og ledt via Kløvermarken ud i havet. Kloakeringen af byen – der var et *bortskaffelsesnetværk* – hang tæt sammen med vandforsyningen, som var et *forsynings- og distributionsnetværk*.

Vandværket og pumpestationen. De to bygningskomplekser, hver for sig del af det samme cirkulationsnet, spændte København ind i netværk, der udvekslede og sammenfiltredes under byen. Som knudepunkter på hver sin side af Rådhuspladsen er de ikke direkte knyttede til pladsens særlige funktion, men betinger pladsens afvanding, de offentlige toiletter, vand- og brandhaner osv. Pladsen blev et maskineri, der krævede driftsmekanismer, og disse forbandt store dele af byen i deres udrulning. Samtidig er vandværket og pumpestationen, med et halvt århundredes forskydning, to nedslag i udviklingen af byens infrastrukturer, hvor vandværkets netværk var enkeltstående, afhængigt af landskabet, og pumpestationens synkroniserer mindst fire netværk (vand- og kloakledninger, togbane, vejssystem, elektricitet) med forskellige energiformer. Det er mellem dem, i tid og rum, at Københavns vandcirkulation forhærdes.

Kloakeringen er blandt de tidligste tiltag i de vestlige storbyer for at håndtere væksten. Frem til den Anden industrielle revolution var kloakering og vandledning de mest omfattende, urbane netværk. London opbyggede i flere tempi en stor organisation omkring kloakering, der vækker genlyd i Danmark.²⁶⁹ Paris under Haussmann er også et eksempel, og Joseph Stübbens grundige netværksstudier, udført i praksis i Köln ligeså. Etnologen Hanne Lindegaard har analyseret Københavns kloakering ud fra et socioteknologisk synspunkt, men med et historisk perspektiv.²⁷⁰ Hun peger på året 1844 som det tidspunkt, kloakering første gang formuleres som en samlet netværk. Her tilbyder cand. polyt. F. C. Kabell Borgerrepræsentationen at foretage en undersøgelse af vand-, gaslys- og kloaksystemerne i Hamborg, der her som i flere andre sammenhænge vælges som den nærmest sammenlignelige men mere moderne by.²⁷¹ Kabell kobler teknologiske systemer og civilisation sammen og tager udgangspunkt i Londons kloakering:

London har under fine Gader et over hele Staden udstrakt Kloak-System, og et dermed i Forbindelse staaende velberegnet Vandforsyningsanlæg; dette tilfører det rene, hiint bortfører det smudsige Vand. Saaledes er det muligt, at alt bliver usynligt, som hos os saa ofte saarer Øiet og Næsen²⁷²

Her påpeger Lindegaard gennem Kabell en grundlæggende pointe, som er central for den underjordiske by af ledningsnetværk: usynlighed. De materielle kanaler, knudepunkter, omformere, filtre, ledninger osv., som leverede netværkenes effekter måtte i videst muligt omfang fjernes fra overfladens miljø, så de ikke forstyrrede sanserne. Med kloakeringen blev usynligheden udtalt som et formål.

Et stort skridt i muliggørelsen af denne usynlighed blev taget, da Charles Ambt i 1881 som viceinspektør i Brolægnings- og Vejvæsenet publicerede et skrift om emnet.²⁷³ Her

²⁶⁹ Frank Mort and Miles Ogborn, "Transforming Metropolitan London, 1750-1960," *The Journal of British Studies* 43, no. 1 (2004): 1-14; Joyce, *The Rule of Freedom*, 106ff.

²⁷⁰ Lindegaard, "Ud af røret?"

²⁷¹ F. C. Kabell var Cand.polyt i Mekanik og blandt de første kandidater fra Polyteknisk Lærestanstalt.

²⁷² Fr Chr Kabell, *Forslag til en forbedret Vandforsyning og Gadeskylning for Kjøbenhavn* (Oldesloe, 1844), 30ff.

²⁷³ Charles Ambt, "Kloakanlæggene i København og nogle fremmede Hovedstæder," *Den Tekniske Forenings Tidsskrift* (1880): 115-138.

samledes nogle af de elementer, der senere skulle blive del af den toiletkultur, der blev etableret i byen omkring 1900.²⁷⁴ Ambts plan indeholdt bl.a. idéen om at føre latrin, regnvand og spildevand i samme rør og lede det længere væk fra byen ved pumpestationer, så man fjernede de hygiejniske og bekvemmelighedsmæssige problemer. Relevant her er, at Ambts system var rettet mod installation af W.C.'er i potentielt alle husholdninger, noget der blev muliggjort med den kloakplan, som BR vedtog i 1894. Lindegaard påpeger at toiletkulturens forhærdning handler om både materialitet, diskurs og praksis, og bl.a. viser sin sejhed i 1970'erne diskussion af latringenbrug.²⁷⁵

Selv om denne overgang var en langsom proces, så begyndte københavnernes hen mod århundredeskiftet at tage vandklosetterne til sig, med den konsekvens at byen blev mindre stinkende og smitsom, og vandforbruget steg eksponentielt. Denne ændring flyttede også så at sige toiletkulturen fra semi-offentlige rum – baggårde, gyder pladser – til det mest private rum i den moderne by: badeværelset.²⁷⁶ Lindegaard beskriver, hvordan en gruppe politikere og meningsdannere på nationalliberal platform midt i 1800-tallet modsatte sig W.C.'et som princip: Det materielle ledningsnet passerede private grunde, privat ejendomsret og vævede sig dermed ind i den rumlighed, som de nyligt sejrige, liberale frihedsidealere havde etableret. Det nye system, der endte med at komme som en opdatering af 1865-anlægget, var dimensioneret til *tout-a-l'égoût*, dvs. både regnvand, spildevand og latrin, og indeholdt pumpestationer fordelt på fem distrikter, der førte kloakvandet til udledning ved Svanemøllen. Når nu der var udledning i Øresund, blev W.C.'er straks mindre besværlige, og BR satte i 1900 afgiften på installation ned til en tiendedel af den tidligere, nemlig fra 100 til 10 kroner. Kloakeringen som cirkulationsanlæg introducerede en måde af se byen på:

Urban space was seen and treated as a totality in which different quarters of the city and different functions were brought into relation to each other to form a working whole.²⁷⁷

Geografen David Harveys formulering er her møntet på Hausmanns transformation af Paris, og også hos Hausmann var kloakeringen grundlæggende og definerede betingelser for vejplanlægningen, dræningen, belysningen og en række andre parametre.²⁷⁸ På samme måde var kloaksystemet i København et af de centrale, urbane netværk, der sammen med gademønstret blev styrende for den rumlige udrulning af andre systemer.

Kloaksystemet fra 1865 og dets store udvidelse omkring 1900 skabte således en sammenføjning af materielle strukturer over og under jorden, offentlig kultur og hygiejneopfattelse, der varede næsten 100 år frem i tid. Kloakken var et af de tidlige systemer til at forbinde byens forskellige områder gennem en automatiseret cirkulation. Kloakeringen betjente livet på overfladen gennem en stadig mere kompleks sammenvævning under gadeplan, usynligt for byens individer undtagen ved nedbrud eller ulykker. Sammen med gasnettet udgjorde kloakken det første lag i byens underjordiske geografi, et usynligt, offentligt rum, der er en multiplikation af Kabells ønske om usynlighed midt i 1800-tallet.

²⁷⁴ Lindegaard, "Ud af røret?", 11.

²⁷⁵ Se bl.a. Knudsen, *Storbyen Støbes*, 111. Se også *Illustreret Tidende* d. 21. oktober 1900

²⁷⁶ Juristen Otto Rung viser netop denne udvikling i sine erindringer om at være blandt de første familier i København, der får vandkloset, se Otto Rung, *Fra min Klunketid* (København: Gyldendalske Boghandel, Nyt Nordisk Forlag, 1965), 49ff.

²⁷⁷ Harvey, *Paris, capital of modernity*, 111.

²⁷⁸ Sutcliffe, *The Autumn of Central Paris*.

Gassens indførelse i København var som vand og kloakering et netværk, der opbyggedes lige før voldenes fald og dermed også før Rådhuspladsen. Rådhuspladsområdet var dog oplyst med gas både før og efter rådhuset og det elektriske lys. Byens første gasværk lå ikke langt fra den senere Rådhusplads, nemlig ved havnen, hvor den Hvide Kødby ligger nu. Bygget i 1850'ernes midte på et strandområde, oven på brokkerne fra 1807-bombardementet, blev dette værk forsynet direkte fra gasværkshavnen, hvor kul blev sejlet ind. Værket forsynede byen, indtil det i 1870'erne måtte suppleres med Østre Gasværk og efter 1900 af Sundby og Valby gasværker.



Figur 19 Gaslygte ved Frederiksberggades udmunding i Halmtorvet, senere Rådhuspladsen, i 1890'erne

Internationalt var København den første hovedstad der etablerede og drev sin gasproduktion kommunalt, og større, danske byer var i det hele taget hurtige til at gøre produktionen kommunal. I den første periode af systemets udvikling og spredning var der tale om en teknologiimport hvor alle dele af systemet: anlæg, maskiner, arbejdskraft, investeringer, ledelse, kul, tekniske systemer – kom fra England, hvorefter driften kunne komme på danske hænder. Efterhånden blev systemet tilpasset danske forhold, og anlæg, ledelse, drift og design af systemerne blev varetaget af kommunens ingeniører. Det var lederen af Vandforsyningen, polyteknikeren Colding, der projekterede Københavns Gasværk i 1858 med sin assistent,

Howitz, der blev dets første bestyrer, da Colding selv skulle tiltræde som byens første stadsingeniør.²⁷⁹

Den gasteknologi, der blev indført i Danmark, med retortovne, filtrering og afledt produktion af koks ændrede sig ikke grundlæggende i den periode, der var gaslys i byen. Der blev kun foretaget mindre ændringer – den omtalte ”fordanskning” – af systemet indtil verdenskrigen, hvor elektriciteten vandt indpas som en billigere, lysere og sikrere form for belysning. I den sociotekniske litteratur vil man tale om en ”path-dependent” udvikling, hvor kun kortsigtede justeringer blev implementerede. Det kan også ses som en særlig form for forhærdningsproces, hvor gasbelysningen etableredes pludseligt og gennemgribende, og erstattede en tidligere meget synlig, offentlig kultur – vægterkulturen.

Elektrisk lys udviklede sig parallelt med gasbelysningen, men mere perifert. Kulbuelampen fandtes i 1800 men fik først bred anvendelse i København omkring 1870erne, dels pga. udgifterne til anlæg og drift, dels grundet lovgivning og gasinteresser. Mange steder supplerede de to systemer hinanden, elektricitet til prestige-belysning, og gas til husholdningsbrug og hverdagsbelysning. Dette gør sig også gældende i København. Også trafikalt og rytmisk dækkede de to systemer forskellige områder. Gassystemet blev med sit svagere lys henvist til fodgængere og langsom trafik, mens de elektriske kulbuelys efterhånden overtog knudepunkter og centrale trafikårer.²⁸⁰

Elektrificerede netværk

I januar 1900 talte major L. Ernst til den Tekniske Forenings møde under titlen ”Forskellige Fremskridt og Nyheder paa Elektricitetens område”.²⁸¹ Her fremhævede han den nye udvikling hen imod en trådløs telegraf og den elektriske belysning. Ernst fremhævede dr. Auer, der eksperimenterede med det sjældne metal Osmium, der ophedet i vakuum giver et kraftigt lys. En anden vigtig udvikling for tidens nye teknologi var overgangen fra 110 til 220 volts standard i de elektriske systemer.

Det næste vigtige fremskridt, Ernst nævnte, var de elektriske sporveje. Der fandtes i de danske byer to forskellige slags, både akkumulator- og overledningssystemer. Overledningssystemet gjorde sporvognen til del af et elektrisk kredsløb, hvor strømmen går ned gennem kørestangen, passerer elektromotoren i vognen, og går gennem hjulene og skinnerne tilbage til stationen. Ernst advarede mod den ”vagabonderende strøm” som forstyrrede fintmålede apparater i nærheden og eroderede det metal den måtte finde som leder undervejs.

Den udvikling, hvis seneste nyheder Ernst her refererede, var den omfattende elektrificering af det københavnske bysamfund. Elektriciteten havde spredt sig i byerne, og de teknologier, der var afledt af den, som kommunikation, lys og offentlig transport, var tidens store netværksprojekter, både i den private og offentlige sektor. I de sidste to årtier af 1800-tallet skulle den forandre de danske byer, og særligt hovedstaden. I 1891 anlagdes landets første elværk i Køge, og et par måneder senere i større omfang i Odense.²⁸² Året efter kom

²⁷⁹ Hyldtoft, *Den Lysende Gas*, 43.

²⁸⁰ Carl V H Dahl oa., *Elektricitetens Historie* (Kbh., 1939); Schott, ”Empowering European Cities.”. Se kort s. 115

²⁸¹ *Den Tekniske Forenings Tidsskrift*, 1900, p. 29ff

²⁸² Jørgen Rode red., *Københavns Elektricitetsværker* (København: Københavns Belysningsvæsen, 1942), 42; V Faaborg-Andersen, ”Elektrificeringen,” i *Danmarks Kultur ved år 1940, bd. 4* (København, 1942), 39.

stationen i Gothersgade, der forsynede kvarteret ved Kongens Nytorv. Omkring 1900 var der der fire elektricitetsværker i København og syv i købstæderne udover de private værker, der forsynede fabrikker og større gårde. Udviklingen tog fart i perioden fra 1900 og de følgende år.

Ligesom i de vestlige storbyer blev elektriciteten også i København knyttet til det moderne og til en omkalfatring af det offentlige rum. Hovedstaden var ikke først med at bruge ny teknologi, men var størst og fik rollen som landets "teknopolis" i perioden. Her kunne anlægges netværk, som havde en kritisk masse af brugere, og som gensidigt kunne styrke hinanden. Her var også det, teknolgihistorikeren Hans Buhl kalder et "teknologisk støttenetværk" – ingeniører, elektroteknikere og teknokrater - som kunne håndtere mere specialiserede systemer.²⁸³ Ifølge Buhl var det elektrotekniske miljø i Danmark omkring 1900 ikke specielt innovativt og ikke præget af større udviklingsafdelinger eller -institutioner. Der var ikke en udviklet uddannelse af elektroingeniører, og det meste teknologi blev importeret. Dog var der en del håndværksproducerede apparater, og teknologien spredtes hurtigt i landet når den først var nået hertil. På den baggrund skiller København sig ud. Der var grøde i den elektrotekniske industri, bl.a. pga den generelle industrialiserings vækst, og en række større elektriske virksomheder lå i København. Enkelte opfindere som Valdemar Poulsen tog relativt store skridt, og det københavnske "strategiske" miljø var mere teknologisk indstillet. Desuden blev elektriciteten en vigtig politisk sag for byens styre.

Et afgørende projekt for København i perioden var udrulningen af et elektrisk jævnstrømsnetværk. 1890'erne var årtiet for den såkaldte "systemkrig" i Europa og USA, og her valgte bystyret Edisons jævnstrøm som en pragmatisk løsning.²⁸⁴ I Danmark indskrev systemkrigen sig i en ny kulturel udvikling, idet jævnstrømmen var ideel til brug for den voksende andelsbevægelses elværker, der havde et mindre opland, men kunne drives med færre anlægsudgifter. Omkring 1900 var der således omkring 400 små jævnstrømsværker fordelt i landdistrikterne. Systemkrigen og det nationale format løfter diskussionen op på statsniveau. I Danmark nedsattes Elektricitetskommissionen i 1904 for at diskutere eventuelle anlæg af stærkstrømsanlæg. Kommissionen barslede med en betænkning i 1906, der mandede ud i en lov i 1907. En konsekvens af denne er anlægget af H. C. Ørstedsværket i den vestlige del af havnen.

Men som sagt gik København først ind på jævnstrøm. I BR var man først forsigtig i forhold til elektriciteten. Man diskuterede elektrisk gadelys allerede i 1870'erne, men diskussionen blev lukket og åbnet flere gange i løbet af 80'erne.²⁸⁵ Ingeniør Georg Howitz var den ledende figur i etableringsfasen af gasværkssystemet. Han modtager idéen om elektricitet ambivalent, da BR i 1884 får andragende om drift af et elektricitetsværk i byen. Byen var netop i gang med opbygningen af et bekosteligt gassystem, og man mente ikke, der var plads til to energisystemer side om side i byen. Indtil 1891 fandtes en række private elværker, typisk til fabrikker, og i perioden 1891 - 1905 blev opført ca. 30 private værker i byen.²⁸⁶ De forsynede enkelte karéer eller blokke – de såkaldte blokstationer – og pressede processen ved at udfordre BR's mulighed for et sammenhængende netværk. Rode nævner, at der omkring 1890 fandtes blokstationer flere steder i byen, bl.a. på Nørrebrogade og Købmagergade, men særligt i rådhuspladsområdet, som f.eks. på Nørregade, Vestergade samt det store Dagmar-

²⁸³ Buhl, *Buesenderen. Valdemar Poulsens Radiosystem*; Buhl and Nielsen, "Made in Denmark?", 62. Sten Böcher, "Danmarks elektrificering," *Geografisk Tidsskrift* (1945).

²⁸⁴ Se Wistoft et al., *Elektricitetens Århundrede*.

²⁸⁵ Hyldtoft, *Den Lysende Gas*, 31ff.

²⁸⁶ Wistoft et al., *Elektricitetens Århundrede*, 11.

anlæg, der forsynede 150 glødelamper med strøm.²⁸⁷ Det elektriske netværk var desuden en mere kompliceret opgave for byen end gasnetværket havde været. Julius Thomsen formulerer det på følgende måde i Borgerrepræsentationen:

Den der staaer i Spidsen for eet elektrisk Belysningsanlæg maa nemlig være udrustet med specielle Kundskaber i matematisk og fysisk Retning, da den elektriske Belysning hviler paa et fuldstændigt videnskabeligt Grundlag, og forudætter Beregninger, der maa udføres med den største Sikkerhed, medens Gasværksdriften væsentlig er en Industri, hvis Ledelse i al Fald ikke i samme Grad gør Krav på matematiske kundskaber²⁸⁸

Der er altså en anden netværksteknologi, og en anden form for viden, der er på spil, og dermed også en anden opgave for bystyret. Den nye stadsingeniør Charles Ambt sendtes til England og kommunens elektriske ingeniør Ib Windfeldt-Hansen rejste rundt på kontinentet i begyndelsen af 1889 på studierejser. Som vi så omkring Ambts rejser i Del 1, er den teknologiske viden, der opsøges, både rettet mod elektriske spørgsmål som spændingstype, ledningsnet osv., men i lige så høj grad mod organisationen af netværket, dvs. koncessioner, selskabstyper, driftsansvar osv. Det gælder også for Windfeldts rejser, og han vendte hjem med en stærk anbefaling af et jævnstrømssystem.

Man tænkte strategisk i at få Det Kongelige Teater som en stor kunde, der kunne sikre en del af finansieringen, men teatret vaklede mellem at knytte sig til byen eller staten. Borgmester Øllgaard fremlægger et projekt til 14.000 lamper og 1,4 mio kr, og d. 23. september 1889 tog man beslutningen om oprettelse af en station. I marts 1890 udsendtes indbydelser til abonnementstegning og den første succes var overvældende. Allerede inden det første spadestik udvidede man således til 20.000 lampers kapacitet.²⁸⁹ Men det skulle vise sig at blive sporvejene, der blev den afgørende kunde for byens elværker.

Man valgte at anlægge byens første station nær Kgs. Nytorv efter råd fra Windfeldt-Hansen. I december 1890 blev det foreslået at ansætte særlige funktionærer og ingeniører til at drive elværket, og i februar 1891 besluttedes det at ansætte en teknisk direktør for belysningsvæsenet. Men behovet for et teknisk støttesystem blev først belyst en årrække senere. Natten mellem d. 4. og 5. december 1899 skete der en kabelbrand på værket i Gothersgade. Uheldet lagde mere eller mindre kvarterets forretningskvarter ned i 4-5 dage, og forbrugerne var rystede. Nedbruddet problematiserede systemets sikkerhed og udpegede for alle aktører, hvor afhængige man på den korte tid var blevet af forsyningsikkerhed.

I oktober 1900 vedtog BR at oprette Elektricitetsværkernes Ingeniørkontor.²⁹⁰ Kontoret tog sig af al drift af ledningsnet, gadebelysning, stik og målerledninger, tilsyn samt den elektriske del af sporvejene. Hermed blev byens første netværksteknologiske specialenhed oprettet. I 1894 begyndte man projekteringen af værk nummer to, Vestre Elværk, da Gothersgadeværket ikke kunne føde Vesterbro og den nye Rådhusplads. Man placerede det på det nuværende Tietgensgade, nær de store forbrugere som havnen (der også bragte kølevand), Tivoli og Rådhuspladsen. Det var i konstruktionen ligesom Gothersgade, og kørte på koks og kokssmuld. I år 1900 begyndte man opførelsen af Østre Elværk på Østerbro, og disse tre værkers kapacitet klarede dækkede byens behov indtil 1917.²⁹¹

²⁸⁷ Rode red., *Københavns Elektricitetsværker*, 44ff.,

²⁸⁸ Citeret i *Ibid*, 39.

²⁸⁹ *Ibid*, 39ff.

²⁹⁰ *Ibid*, 56.

²⁹¹ Børge S Hansen, *De Københavnske Elværker* (København: Københavns Belysningsvæsen, 1992), 59.

Ilden og udrykningen. Byens brandtelegraf

Det første elektriske netværk, telegrafene, var faktisk i udgangspunktet ikke afhængigt af elværksstrøm. Jeg vil i dette afsnit se på telegrafene og særligt brandtelegrafene, der havde knudepunkt ved Rådhuspladsen, og se hvilken rolle dette netværk spillede i konfigurationen af det offentlige rum.

Vi har set, hvordan den moderne by ofte knytter tid og rum tæt sammen, og netop de voldsomme erfaringer, byen havde haft med ild satte dette forhold på spidsen. I løbet af 17- og 1800-tallet hærgede en række større brande i København og affødte hver gang krise og forandring: de to store brande i 1728 og 1794, Christiansborgs brande 1795 og 1884 og bombardementet i 1807 havde alle betydet store ødelæggelser og grundlæggende ændringer i de berørte kvarterer. Det, der angives som brandvæsenets første, større brand kan bruges til at anskueliggøre, hvilke problemer der lå i en udrykning i den større by: en brand brød ud i Frederiks Hospital ved Amaliegade, og "himlen farvedes rød".²⁹² En brandmand på Kongens Nytorv opdagede ildskæret, begav sig til Nikolaj Tårn, hvor brandstationen var, og anmeldte det til vagthavende, der sendte en mand op i tårnet for at lokalisere branden, hvorefter sprøjterne kunne sendes ud.

Der blev hurtigt stillet krav til brandvæsenets hastighed.²⁹³ Det var ikke kun brandvæsenet, der var underlagt dette krav – politiet havde f.eks. også et udrykningskrav – men brandtruslen var alvorlig, og det var sekunder, der gjorde en forskel. Desuden var branden ofte et meget offentligt spektakel, og den dramatiske forskel på succes og fiasko var offentligt eksponeret. I løbet af 1800-tallets sidste halvdel gav telegrafene mulighed for at imødekomme dette krav.

Brandvæsenet opbyggede allerede fra 1870'erne telegrafiske forbindelser på tværs af byen, og 1879-81 nedlagdes brandtelegrafkabler i støbte rør under byen.²⁹⁴ I 1871 fik brandinspektøren en linie til privatboligen, året efter blev der trukket en til vandværket, og i begyndelsen af 1880'erne blev der ført linier til betydningsfulde, offentlige og private bygninger som Nationalbanken, Hovedpostkontoret og Nationalmuseet.²⁹⁵ Omkring 1900 var systemet udvidet og udviklet, og alarmer gik dels til den lokale brandstation, men samtidig til en samlemorse på hovedstationen. Der var altså en dobbelt sikring i systemet, og når ilden var opdaget og lokaliseret, var udrykningen hurtig. I 1891 holdt brandchefen Sextus Meyer et foredrag i Industriforeningen, hvor han på forespørgsel fra foreningens formand og til publikums jubel tilkaldte sprøjtevojnene med kort varsel.²⁹⁶

Udrykningen var altså forbedret. Men det var stadig et problem for brandfolkene at få lokaliseret ilden hurtigt nok. Samtidig kunne man se en fordel i at centralisere brandvæsenet. Mindre stationer nedlagdes, og brandtelegrafene omlagdes. Der opstilledes brandskabe i den indre by, hvor almindelige forbigående kunne slå alarm ved at trykke på en knap.²⁹⁷ Derefter gik det hurtigt:

²⁹² Arthur G Hassø, *Københavns Brandvæsens Historie* (København: Københavns Brandforsikring, 1931), 403.

²⁹³ Richard Dennis viser også, hvordan Londons politi og brandvæsen investerer i evnen til at reagere "on the beat", Dennis, *Cities in modernity*, 330ff.

²⁹⁴ Hassø, *Københavns Brandvæsens Historie*, 402.

²⁹⁵ Ibid, 401.

²⁹⁶ *Salmonsens Konversationsleksikon*, "Brandtelegraf" (København: J. H. Schultz, 1930), 860.

²⁹⁷ Hassø, *Københavns Brandvæsens Historie*, 483.

...øjeblikkeligt sætter et Telegrafapparat på den nærmeste Brandstation sig i Bevægelse, der gives signal til Mandskabet at det skal rykke ud, og ... højst 10 minutter efter Ildens Opdagelse er Sprøjter og Stiger og Officerer paa Stedet...Naturligvis ere de moderne Opfindelser, Telegraf og Telefon, benyttede efter den størst mulige Maalestok. Paa Hovedbrandstationen findes saaledes et helt, stort Værelse udelukkende optaget af elektriske Apparater.²⁹⁸

Det nye system var færdigt i august 1892 og opbygningen blev ledet af cand. polyt. Valdemar Liisberg. Han havde foretaget studierejser omkring brandtelegrafene i 1891, og blev nu formelt udnævnt til ansvarlig for dette område under brandvæsenet. Da Liisberg senere overtog efter Meyer, skete der som i mange andre netværksorganisationer, et skift fra en militær til en civilingeniør som leder.

Nye forbindelser og konflikter: Telefonnettet

Telefonnettes tidlige historie i København er en fortælling om stærke skift i vækst med følgende skift i fordelingen af indflydelse mellem stat, by, brugere og industri. Det er også et eksempel på et teknologisk netværk, hvor København og Danmark var førende i Europa.²⁹⁹ Men lad os først prøve at se på Rådhuspladsen.

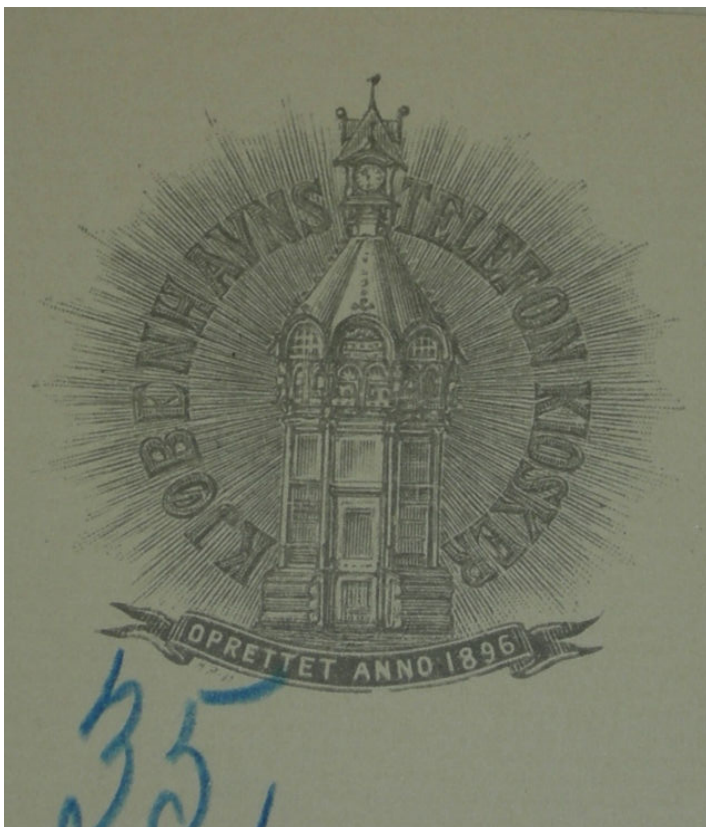
Fra midt i 1890'erne blev de københavnske telefonkiosker del af bybilledet, og rådhuspladsområdet. Kioskerne blev drevet af aktieselskabet *Københavns Telefon-Kiosker* (KTK), der havde indgået koncession med Magistraten for 10 år. Magistratens krav til kioskerne var bl.a. at byens borgere skulle kunne telefonere for 10 øre pr 3 minutter, dog gratis for politibetjente og andre kommunalt ansatte i uniform. Desuden skulle kioskerne have "Ur med 3 eller 4 transparente Urskiver, der viser Tiden nøjagtigt, og som er elektrisk belyste".³⁰⁰ Kioskerne skulle være attraktive og blev tegnet af arkitekten Fritz Koch. Kioskerne var betjente, og man kunne på lang afstand se deres slanke spir med de lysende urskiver og høje, buede vinduer dekorerede med udskårne trærelieffer. Først oplystes de med gaslys, men fra 1898 blev de elektrificerede. Kioskbygningens og lysstrålernes ikoniske karakter fandt vej ind i selskabets logo.³⁰¹

²⁹⁸ *Illustreret Tidende* nr. 44, 1903

²⁹⁹ Mellem 1900 og 1930 blev Danmark bl.a. et af de lande med den tætteste telefondækning, se Ole Hyldtoft and Hans Chr Johansen, *Teknologiske forandringer i dansk industri 1896-1972* (Odense: Syddansk Universitetsforlag, 2005), 53.

³⁰⁰ SA, A/S, Københavns Telefonkiosker, Diverse sager, 1895-1978 Koncession og årsopgørelser

³⁰¹ SA, A/S Københavns Telefonkiosker, samlepakke 1895-1954, 1895-1924 Stiftelsen af Kjøbenhavns Telefonkiosker



Telefonkioskerne udviklede sig og fik hurtigt karakter af kommunikationsknudepunkter i byen: dels kunne man ringe fra (men ikke til) kioskerne, og få år senere kunne man bestille telegrammer, købe aviser og illustrerede blade og ophænge plakater. Sidst i 1890'erne udviklede KTK en model med annoncer og reklamer på udskiftelige glasruder i siderne. Der kom også budtjeneste fra kioskerne, og bestyrelsen bestilte omkring 1900 fem cykler i højeste kvalitet fra London, leveret i en "af selskabet bestemt iøjenfaldende maling af skiltet".³⁰² Selskabet indgik aftaler med *Casino*, *Dagmar-teatret* og *Folketeatret* om bestilling af teaterbilletter, og i 1897 indledtes et samarbejde med Københavns Bypost om ekspedition af pakker samt modtagelse af annoncebilletter til *Nationaltidende*.

Lige omkring 1900 forhandlede firmaet med KTAS om overtagelse af deres telegramafdeling, så man kunne afhente sine telegrammer i kioskerne. Alle disse tiltag, rettet mod at gøre kioskerne til en forretning, samlede år for år flere og flere offentlige

netværksfunktioner i de små bygninger. I deres konstruktion repræsenterede KTK en fælles interesse i den offentlige kommunikation og denne gjorde længe kioskerne til offentlige knudepunkter.³⁰³ Også plakatsøjlerne, hvoraf een længe stod midt på Rådhuspladsen, og spørvejsreklamerne var administreret af samme selskab, som fik en form for monopol på offentlig reklameplads i København i perioden.³⁰⁴

Der var også andre muligheder for at telefonere offentligt på Rådhuspladsen. Hotellernes forretningsmodel blev at stille nye, elektriske kommunikationsformer til rådighed for deres gæster, og de store kontorbygninger omkring pladsen var også nogle af de tidlige abonnenter i telefonbogen. Da rådhuset blev færdigt, var der tænkt telefonnet ind i bygningen, men til arbejdsbrug. Den private telefon i hjemmet blev først udbredt i slutningen af perioden, altså frem mod 1914.³⁰⁵ Det vil sige, at for langt størstedelen af københavnere var de offentlige kiosker eller hotellerne i denne periode den primære erfaring med telefoni. For at forstå denne erfaring, og rumliggørelsen forbundet med den, må vi kort se på nettets udvikling.

³⁰² SA, A/S, Københavns Telefonkiosker, Samlepakke, Bestyrelsesreferater 1895- 1921, p. 6.

³⁰³ Da hver kiosk gav 100 kr. i årlig afgift, faldt BR's interesse delvist sammen med KTK's

³⁰⁴ Selskabernes arkiver er samlet i SA, A/S Københavns Telefonkioskers Arkiv

³⁰⁵ Den private telefonis historie beskrives bl.a. i Birgitte Wistoft, *Tyrannisk, men uundværlig. Telefonen i Danmark før 1920* (København: Post- og telemuseet, 2007); Bodil Olesen and Jytte Thorndahl, *Da danske hjem blev elektriske 1900-2000* (Århus: Kvindemuseets Forlag, 2004).

Efter at telefonen var blevet præsenteret første gang på verdensudstillingen i Philadelphia i 1876 kom den relativt hurtigt til Danmark.³⁰⁶ Året efter eksperimenterede danske, statsansatte ingeniører med telefonering på de eksisterende telegraflinier, og enkelte projekter med telefoni blev sat i gang ud fra nationale interesser.³⁰⁷ Men mens staten gik langsomt i gang på nationalt plan, blev den nye teknologi hurtigt taget op af Københavns private ingeniør-industrialister. I 1879 oprettedes *Kjøbenhavns By- og Hustelegraf* (KBHT), der opererede med en række stationer spredt i byen, hvor man kunne sende telegrammer og breve, bestille bude osv. Telegrammerne blev indtalt over telefon til den nærmeste station og derefter bragt ud med bud. Desuden etablerede selskabet private telefonforbindelser via tråd gennem loftskamre i byens bygninger. Selskabet havde tidligere henvendt sig til Tietgen med projektet, der dog afviste idéen om at kunne blive "ringet op af hvilken som helst urtekræmmerdreng".³⁰⁸

Telefonnettet kom dog til at fylde meget, både i byen og på Rådhuspladsen. Telefontråde kørte på kryds og tværs, først over så under jorden.³⁰⁹ Ophedede diskussioner om abonnementspriser og teknologi kørte i aviser og tidsskrifter. Et matematisk kalkuleret system blev bygget op med knudepunkter tæt på Rådhuspladsen. Telefonnettet var del af byens funktionsopdeling, samtidig med at telefonkioskerne forbandt mere usynlige netværk af telefonsamtaler, udbringning, telegrammer osv. Samtidig betød den offentlige telefoni en ny fordeling af det sociale landskab: man lukkede sig inde i et lille rum – under telefondamens opsyn – for at komme i kontakt med andre. Der opstod et på flere måder usynligt kommunikationsnetværk, isoleret fra den flimrende mængde på pladsen, men som alligevel påvirkede rummet. Man kan sige, det blev tilføjet til det fysiske byrum som et parallelt, offentligt rum.

Det københavnske belysningssystem

I 1881 ophængtes en buelampe i foran *National Scala* for at lokke publikum til. Det skarpe hvide lys faldt på pladsen ved forlystelseskomplekset et par hundrede meter vest for Rådhuspladsen, og satte dermed en scene for lyset som en spektakulær nyhed i byens rum.³¹⁰ Igen året efter holdt samme etablissement en fest for elektrisk lys, med forskellige typer belysning, både inde og ude.³¹¹ Den offentlige belysning blev som netværk i perioden del af det større, elektriske netværkskompleks og befordrede nye, offentlige kulturer for forbrug, forlystelse, sikkerhed og cirkulation.

³⁰⁶ Poul Borgberg, "Kjøbenhavns Telefon," in *Elektricitetens Historie og dens Mænd*, red. Th Gelardi (København: Alfred Jørgensens Forlag, 1940), 36.

³⁰⁷ Bl.a. oprettes i 1880'erne en række telefonstationer langs kysten til brug for bl.a. fiskeriet, og militæret se f.eks. Gelardi, ed., *Elektricitetens historie og dens Mænd*, 17; Madsen, *Skæv og national*, 39.

³⁰⁸ Se f.eks. Borgberg, "Kjøbenhavns Telefon," 35ff; Olesen og Thorndahl, *Da danske hjem blev elektriske 1900-2000*; Vagn Jarløv, *Københavns telefon i 75 år 1881-1956* (Kbh: KTAS, 1956); Fritz Johannsen, *Københavns Telefon* (Kbh, 1910); Buhl and Henry Nielsen, "Made in Denmark?."

³⁰⁹ Borgberg på peger, hvordan indre by allerede omkring 1890 fyldtes så meget af telefontråde, at man indførte systematiske samletråde, Borgberg, "Kjøbenhavns Telefon," 39.

³¹⁰ Dahl oa., *Elektricitetens Historie*, 482.

³¹¹ Se f.eks. Wistoft, "Elektrificeringen Af Danmark" 163. Kulbuelampen havde været forevist offentligt i 1857 på Christiansborg Ridebane.



Elektrisk Belysning i Etablissementet National.

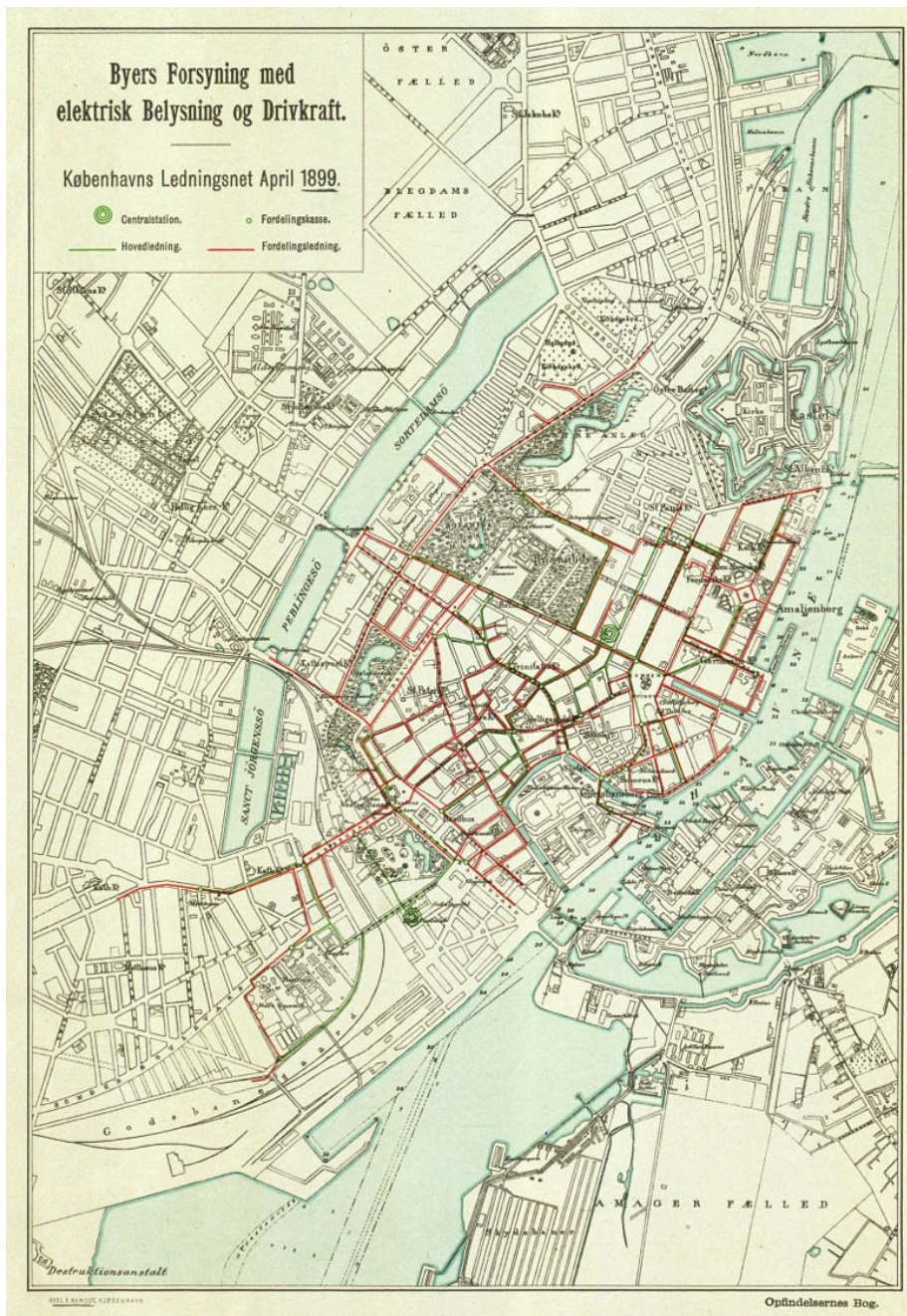
Figur 21 Illustreret Tidende, 30. Juni 1882

Med det elektriske lys skete en rumliggørelse, som i høj grad senere er blevet forhærdet og taget for givet: "This history of ever-expanding landscape of light which we now take for granted cannot be ignored".³¹² Nigel Thrift peger på en række ændringer i rumligheden omkring det elektriske lys: Dels en "kolonisering af natten", hvor nye praksisser rykker ind i byen efter solnedgang. Byen havde længe været ramme om natlige aktiviteter, men med det elektriske lys blev de flere, og mindre lyssky. Natten blev ramme om underholdning, offentlige fester og særlige forbrugsformer, mens tidligere tiders bekymring for sikkerheden i mørket mindskes. Det elektriske lys gav også momentum til konstruktionen af "drømmerum" - stormagasiner, hoteller, caféer – hvor lyset inviterer til konsumtion og selvforglemmelse. Som teknologihistoriker David Nye skriver: "spectacular lighting ... quickly became a central cultural practice".³¹³ Lyset medførte også nye overvågningsmuligheder i fabrikker, fængsler og på offentlige gader og pladser. Dette er ikke for alle en positiv ting, og skodder, spejlglasser og afvisningen af belysning i danserestauranter fortæller om lysets gennemtrængning og disciplinering.

I 1870'erne begyndte man at diskutere elektrisk belysning i de københavnske gader. Et af de første temaer var sikkerhed mod overfald og trafikulykker, som de stærkere kulbuelamper ydede i forhold til gaslamperne. På det tidspunkt var det elektriske lys dog ikke et realistisk alternativ til gassystemet. Man havde i 1885 i BR afvist en henvendelse fra et

³¹² Nigel Thrift, *Spatial formations* (London: SAGE Publications, 1996), 268.

³¹³ Nye, *Electrifying America*, 383; Williams, *Dream Worlds*.



Figur 22 Elektricitetsnetværket 1899. Opfindelsernes Bog 1900

privat firma om drift af en elektrisk station.³¹⁴ Med anlæggelsen af Gothersgadestationen i 1892 kunne belysningsnettet tage sit første skridt. Det første gadelys tændtes på Kgs. Nytorv d. 26. maj 1892 i anledning af Chr IX's guldbryllup.³¹⁵ I de følgende år fulgte i nævnte rækkefølge Østergade, Amagertorv, Købmagergade, Frederiksberggade, Frederiksborggade, Rådhuspladsen og Vesterbros Passage. Således bevægede systemet sig skridt for skridt fra Kgs. Nytorv mod vest og understregede denne linie i byen som den centrale.³¹⁶ Herfra spredtes systemet til andre centrale dele af byen.

De byrum, der først betjentes af det kostbare system, havde altså en særlig betydning: det kan være tætheden af mennesker, forstået som frekvensen af gående eller kørende trafik, eller det kan være

repræsentativ prestige, som eksempelvis ved vigtige pladser og institutioner.³¹⁷ Således vokser det elektriske net frem som et mønster over byens sociale, mobilitets- og

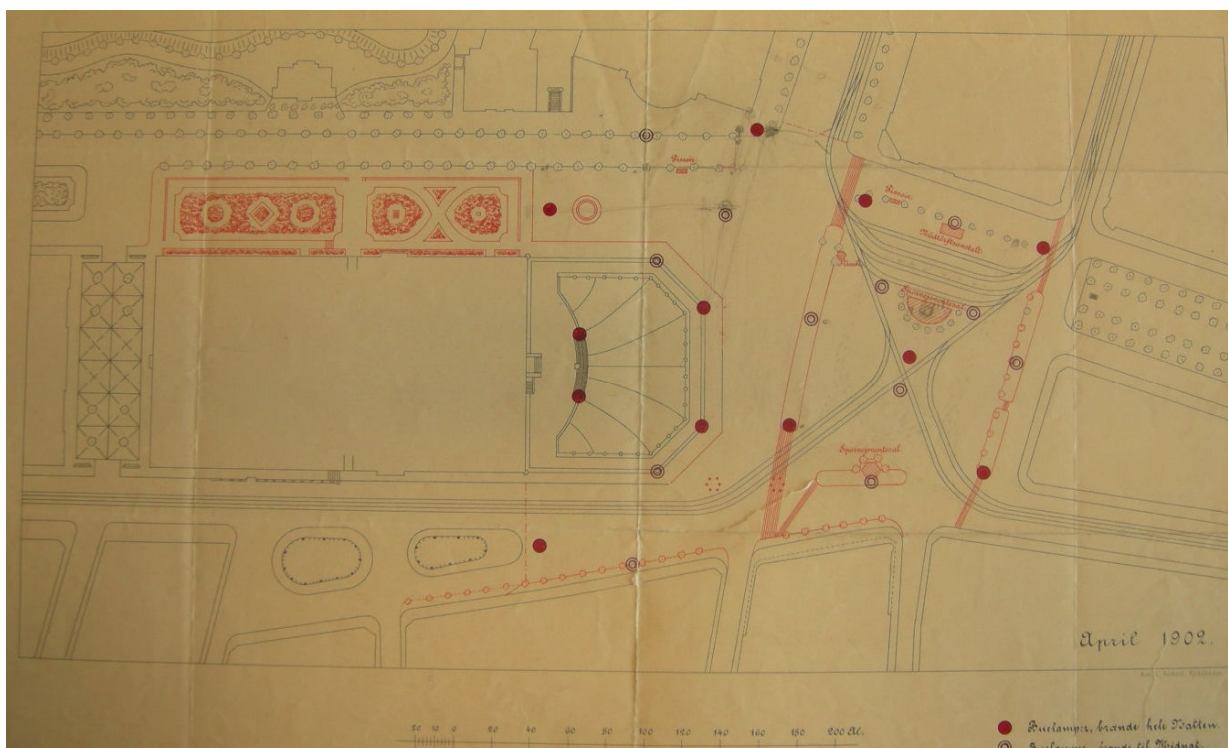
³¹⁴ Wistoft, "Elektrificeringen af Danmark", 164.

³¹⁵ Carl V H Dahl oa., *Elektricitetens Historie*, 458.

³¹⁶ Ibid, 461.

³¹⁷ Det eksklusive ved det tidlige elektriske lys fremhæves også hos københavnere som Valborg Nielsen, der fortæller, hvordan hun med sin mor opsøger det nye lys i Jorcks Passage, se SA, Erindringer, nr. 1237, Nielsen, Valborg, HA 33, p. 4

forbindelsemæssige hierarki. Det forsynede belysningen, kommunikationen, transporten, underholdningen og forbrugsrummene, og det ekspanderede fra begyndelsen.



Figur 23 Belysning af Rådhuspladsen 1902. De røde prikker hhv de linierede betegner de lygter, der lyser hele døgnet og dem, der slukkes ved midnat.³¹⁸

Indtil Edisons glødelampe vandt indpas, oplyste kulbuelysen byen. Kullenes levetid var 10-18 timer hvilket fik konsekvenser for hverdagsrytmen i de elbelyste gader.³¹⁹ Således måtte personale mindst en gang i døgnet tilgå lygtepælene eller -trådene. I det hele taget har den elektriske belysning frem til 1900 haft karakter af et prestigeprojekt, hvor lamperne dominerede meget, ikke mindst pga. besværet med at håndtere dem. Hver anden lampe måtte slukkes om natten ved ringe trafik (se figur 23).

Den teknologiske udvikling stimuleredes løbende af krav fra trafikudviklingen og den stigende hastighed i gaderne.³²⁰ Eksempelvis undersøgte man ved asfaltering af de første gader hvor meget lys asfalten reflekterede og dermed blændede trafikanterne. I den tekniske litteratur understregedes også, at gaslampernes lys var beregnet for fodgængere og langsom trafik, mens den øgede hastighed stillede krav om den stærkere elbelysning.³²¹ Kulbuelysen fik også en selvstændig rolle udover oplysningen af pladser og gader. Dansesalonen *Figaro* fik i 1884 kulbuelys men måtte tage det ned igen efter klager fra det kvindelige klientel, der ikke holdt af den skarpe belysning.³²² Denne detalje fortæller om den balancerende af lyset, der

³¹⁸ SA, Magistratens 5. Afdeling, Københavns Belysningsvæsen

³¹⁹ Ibid, 462.

³²⁰ Holm og Johansen, *København 1840-1940*, 169.

³²¹ Carl V H Dahl oa., *Elektricitetens Historie*, 464.

³²² Børge S Hansen, *De Københavnske Elværker*, 11; Gelardi oa., *Elektricitetens Historie*, 481.

foregår i den praktiske brug af det, og den kobling af lyset og de urbane "drømmelandskaber", som forhandles på dette tidspunkt.³²³ Fra starten blev det hvide buelys modtaget ambivalent, som noget spektakulært, men ikke nødvendigvis noget, der passede ind i dagligdagen (eller – natten).³²⁴

I 1889 fik etableringerne Wivel og Arena egentlige elektriske lysanlæg, mens Tivoli i 1898 kom først med at tilkoble strøm fra offentligt forsyningsnet.³²⁵ Byen var nu kablet, opkablet og lysende. Strømmen forlenede det urbane landskab med en ny, pulserende sensitivitet. Selve elektriciteten og dens netværk blev objekt for fascination, men også for uro og ulykker, som jeg skal vende tilbage til. En vigtig aktør på dette tidspunkt var de private anlæg, der truede med at overhale kommunen, som sagt med konsekvenser for økonomi og systemdannelse. De første civile anlæg anlagdes på B. & W. i 1879, og på virksomheder som Gl. Carlsberg og Nakskov Sukkerfabrik umiddelbart efter.³²⁶ Ejere af forlystelseskomplekset ved Rådhuspladsen havde allerede i 1887 forhandlet direkte med det tyske Edisonkompagni om installation af lys.³²⁷ I 1889 under BR's forhandlinger om anlæg af en elektrisk centralstation opridsede Politiken følgende:

Det drejer sig her om en Sag, der utvivlsomt ligger Københavnerne stærkt paa Hjærte; i Udlandets Byer har den elektriske Belysning i de sidste Aar gjort saa enorme Fremskridt, i den Grad taget Têten, at vi næsten maa skamme os, naar vi ser, at en Handskebutik paa Østergade, en Guldsmedebutik på Købmagergade, National og et par Lamper i Tivoli snart sagt er ene om at repræsentere Gadernes højeste Oplysning³²⁸

Kritikken gik også på, at de centrale aktører i den tekniske diskussion, som borgmester Øllgaard, belysningschef Howitz og stadsingeniør Amtb, ifølge Politiken ikke så elektrisk lys som et potentiale i det offentlige, men kun det private rum. Institutioner, butikker og virksomheder var de primære kunder. Det første omdrejningspunkt for elbelysningen var delvist baseret på en rumlig politisk strategi omkring at understrege byens magtforhold med en tyngde omkring Frederiksstaden og det finansielle kvarter omkring Gammelholm samt centrene for eksklusivt forbrug og kultur, *Magasin du Nord* og Det Kongelige Teater.³²⁹

Opsamling: Den underjordiske by

Vi har her set på en række af byens teknologiske netværk og skal nu fokusere på et enkelt, der kobler en række af de centrale argumenter i denne del af afhandlingen. Men lad os inden da prøve kort at samle op på vandledningen, kloakeringen, telegraf- og telefonnettet og den offentlige belysning. Vi har indtil nu set deres indflydelse på rumligørelsen og livet på Rådhuspladsen, men ikke på det faktum, at de tilsammen skaber et andet rum, som også er offentligt, selv om det ikke er tilgængeligt for alle. Et fuldstændigt kunstigt rum, udgjort af

³²³ Dahl oa., *Elektricitetens Historie*; Dennis, *Cities in Modernity*; Otter, *Victorian Eye*; Otter, "Making Liberalism Durable"

³²⁴ Schivelbusch, *Disenchanted Night*, 96; Highmore, *Cityscapes*, 53.

³²⁵ Carl V H Dahl, Faaborg-Andersen, and Gelardi, *Elektricitetens Historie*, 485ff.

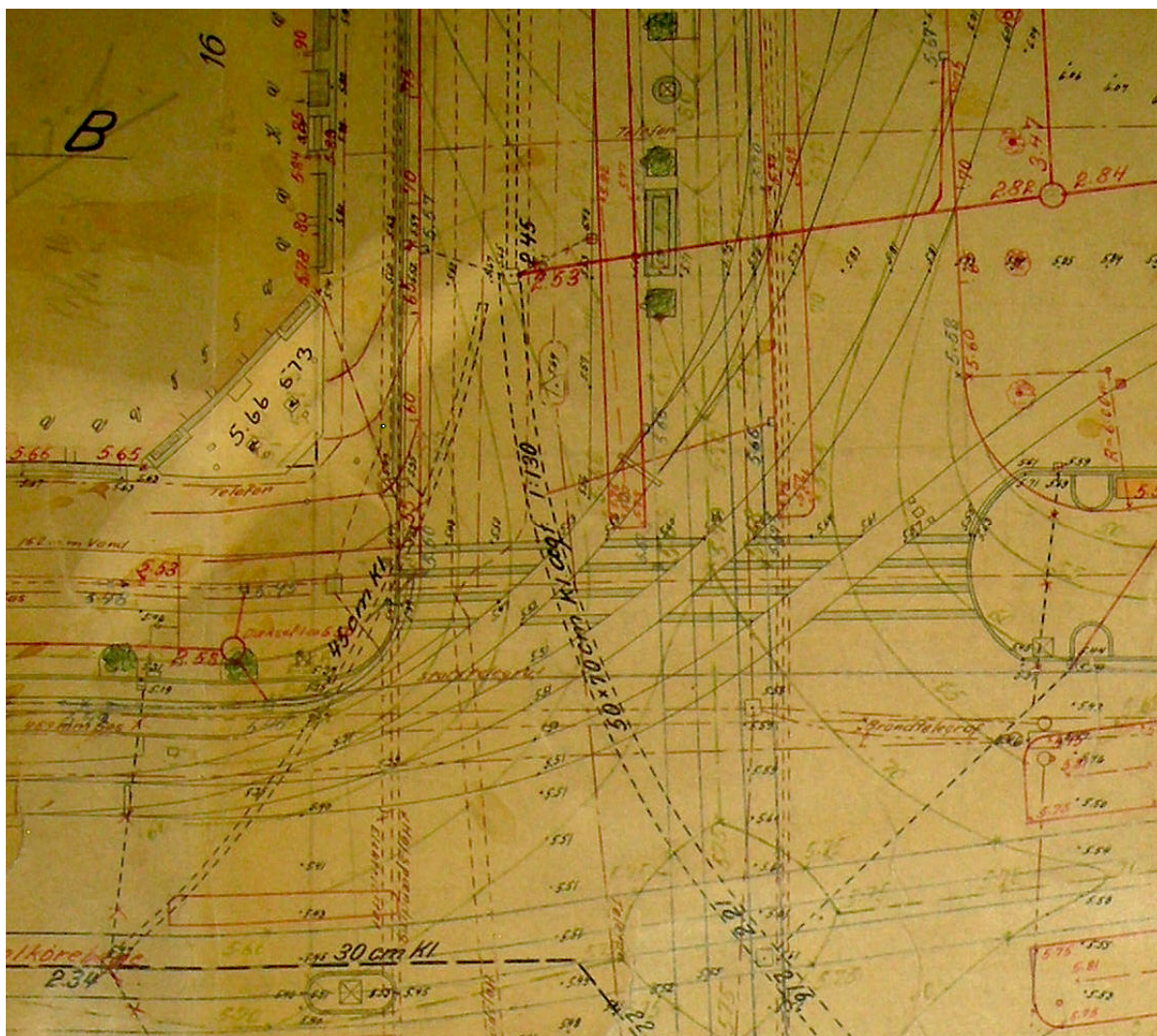
³²⁶ Wistoft et al., *Elektricitetens Århundrede*, 16.

³²⁷ *Politiken* 3. oktober 1887

³²⁸ *Politiken* 13. september 1889

³²⁹ Teatret er en af de første bygninger, der bliver genstand for overvejelser omkring belysning.

netværk; en driftscentral for livet på overfladen. Tim Knudsen omtaler det som industriborgerskabets største monument.³³⁰ Vi kan kalde det den underjordiske by.



Figur 24 Den underjordiske by. Frederiksberggades udmundning 1931. SA, VI S, 32/1970

Hvordan kan vi forstå dette rum indenfor rammerne af denne afhandlings spørgsmål? Den moderne bys undergrund har i sig selv været en blomstrende metafor i samtidens litteratur.³³¹ Et særligt perspektiv, som jeg vil følge her, er den underjordiske by som et "teknologisk miljø", i teknologihistorikeren Rosalind Williams' ord.³³² Hun tegner et billede, hvor industrialiseringens by havde et tekno-miljø som sit udgangspunkt: minedrift skabte dampmaskinen, toget og elevatoren, og var samtidig i litteraturen en metafor for fremtidens absolut teknologiske miljø:

The subterranean basis of modern industry was to be built in the late 1700 and 1800s in the form of a transportation network of canals and railroads. This was the distributive system that supported the new productive system. The second step came in the second

³³⁰ Tim Knudsen, *Storbyen støbes*, 35.

³³¹ Se f.eks. Pike, *Metropolis on the Styx*.

³³² Williams, *Notes from the Underground*, 51.

half of the nineteenth century with the creation of networks to support the metropolis of the industrial era ...³³³

Den underjordiske by er således blevet forberedt og opbygget gennem to århundreder som en støttefunktion for den industrialiserede storby. Den moderne bys triumf hviler med andre ord på undergrundsbyen. Når sidstnævnte vokser, gør førstnævnte det også. Vi så på det indledende netværkskort over Rådhuspladsen, hvordan undergrunden var præget af netværk i 1902. Hvis vi tager et kort 25 år senere over det samme område, kan vi se hvordan den underjordiske by nærmest eksploderede i perioden (se figur 24).

Vi kan også gennem den underjordiske by se, hvordan behovet for usynlighed, som vi så i eksemplet med Kabells forslag, skabte en yderligere fortætning af de netværk, der helst ikke skulle ses. For at holde overfladen glat, lægges ledningsnet, brønde og udvekslinger ned under jorden. Men alle de apparater, der er grænseflade til brugerne, kan ikke flyttes: telefoner, sporvogne og toiletter må logisk set befinde sig på overfladen, der således jævnlige gennembrydes af dekorativt udformede installationer. Den underjordiske by er altså en konsekvens af usynliggørelsen, men materialiserer sig hele tiden på overfladen alligevel i en "tåget geografi" af synlig- og usynlighed.³³⁴

Det offentlige rum i bevægelse: Københavns Sporveje

Hvis en dag omkring 1900 en rejsende ankom til København med tog og skulle videre i byen, ville hun med en vis sikkerhed ende ved Rådhuspladsens sporvejsventesal. Anlagt under megen opmærksomhed var den et lille knudepunkt på nordsiden af den store plads. Gennem ruderne kunne man, hvis man stillede sig på tæerne, i den ene ende se den vagthavende trafikmester i sit kontor. Ude fra sporvejsnettet eller fra remiserne kunne man ringe ind i tilfælde af ulykker eller driftsstop. Så kunne en ambulance eller hjælpevogn udkommanderes direkte – det gjorde nettets logistik og reaktionshastighed mere effektiv. Ventesalen opvarmedes ligesom toilettet af en gasovn, men oplystes af elektriske lamper. Tidligere patruljebetjent O. L. Jensen beskriver i sine erindringer, hvordan det blev en fast regel at man tømte ventesalen for "omdrivere, som havde for vane at lægge sig til at sove paa bænkerne", når man i denne periode mødte til vagt på Rådhuspladsen.³³⁵ I den modsatte ende var indgang til de offentlige toiletter, som også fik omtale.³³⁶ Fra det inderste stoppested kunne den rejsende træde op i linie 1 og køre mod Svanemøllen, f.eks. til byens østlige knudepunkt, Trianglen.³³⁷ Herfra tog det omkring et kvarter tilbage til Rådhuspladsen efter endt ophold.³³⁸ Tilbage igen kunne vor rejsende slentre omkring, købe et postkort og en avis, kigge på butiksvinduer og drikke en kop kaffe på *Dagmar Café*, inden toget går tilbage igen, væk fra

³³³ Ibid, 52.

³³⁴ Se Graham and Marvin, *Splintering urbanism*, 59; J. Reiser et al., "The Water Project: foggy geographies," in *City Speculations* (New York: Princeton University Press, 1996), 73–75.

³³⁵ KBHA, politierindringer, Jensen O. L., p. 4

³³⁶ Se *Berlingske Tidende* d. 12. august 1903:

³³⁷ Se De Københavnske Sporvejes arkiv, ventehaller osv., SA, KB B 221

³³⁸ Se f.eks. SA, De Københavnske Sporvejes arkiv, KB 221, køreplan for Linie 1, august 1906,

byen. En rejse som denne blev der foretaget omkring 150.000 af på en tilfældig dag i København omkring 1900.³³⁹

Sporvejsnetværket og de moderne byer

Jeg har set på byens netværk gennem forskellige perspektiver. Nu vil jeg vælge et netværk ud til en yderligere fokusering. I de to årtier op til 1900, der betød den mest omfattende acceleration af byernes vækst i den vestlige verden, var der et netværk, der særligt stod frem som vokset ud af urbaniseringens problemstillinger, nemlig den elektriske sporvogn. Et offentligt transportsystem med stor kapacitet, robust udstyr, høj frekvens og økonomisk tilgængeligt for et stort flertal. Det var et "parasitisk" netværk i den forstand at det brugte stort set alle de andre netværk, der eksisterede på det tidspunkt, som del af sin drift. Og endelig: med det elektriske sporvognssystem kom et nyt, bevægeligt, offentligt byrum - et flydende stykke rum uden sted. Tillige havde det sit knudepunkt på Råduspladsen.

Den tidlige sporvejsudvikling skete relativt pludseligt. Ved elektricitetsudstillingen i Berlin 1879, som vi har set, udviklede Siemens det første lokomotiv med en elektrisk motor. To år senere præsenterede firmaet en egentlig sporvogn ved Verdensudstillingen i Paris, som blev den type, der senere igen skulle etablere sig, med overledning, dvs. strømføring fra kabler ophængt over gaden. Historikeren John McKay der har skrevet en indflydelsesrig teknologihistorie over sporvejene i Europa og USA anfører, at teknologien kom fra vogne brugt til minedrift, men jeg vil holde fast i, at sporvognen som urban teknologi bliver grundlagt mellem de to tidspunkter.³⁴⁰ Ingeniøren Frank Sprague, der havde arbejdet for Thomas Edison i Menlo Park, tog denne teknologi til sig og videreudviklede den. Spragues system kørte dobbelt så hurtigt som en hestesporvogn til den halve pris, og systemet spredte sig hastigt i USA's storbyer.³⁴¹ I Europa gik det langsommere, af grunde, der debatteres i forskningen i disse år. Man har siden McKays i 1970'erne analyse ment, at det var æstetiske problemer, der gjorde den europæiske proces langsommere, men nyeste forskning har bl.a. fremhævet de kommunale bureaukratier som hovedårsag.³⁴² Således kom elektrificeringen af Europas sporveje lige omkring 1900, med schweiziske, tyske og franske byer som de første. Den typiske udvikling var, at små private virksomheder startede med at drive hestesporveje på enkelte linier, og at disse senere blev elektrificeret, samlet og - i Europa - gjort kommunale.³⁴³ De amerikanske byer, hvor teknologien spredtes først, var mest udbredt frem mod 1900, men omkring 1910 fulgte de europæiske efter. Således blev sporvejene i langt de fleste større, vestlige byer i perioden et vigtigt offentligt transportsystem og symbol på byens modernitet. Med den elektriske sporvogn kom højere hastighed, længere rejser, og ikke mindst en billetpris, der gjorde det muligt for et bredt udsnit af befolkningen at få adgang til sporveje.³⁴⁴ Fra 1890 blev antallet af sporvejspassagerer i europæiske byer

³³⁹ Tallet er sat på baggrund af, at der i 1903 var registreret 52 mio. sporvejsrejser årligt i København, se KBSA, Topografi, Byerne, Københavns Sporveje, pjece, *Københavns Sporvejs linie-Net*, 1914.

³⁴⁰ McKay, *Tramways and Trolleys*.

³⁴¹ Ruud Filarski, "A giant spider web, hanging full of dead flies? The rise of the Tram," in *Mobility in History. Themes in Transport*, ed. Gijs Mom et al. (Neuchâtel: Éditions Alphil presses, 2011), 53.

³⁴² Se bl.a. Schmucki, "The Machine in the City."

³⁴³ McShane, "The Ignored Urban Species".

³⁴⁴ Elfi Bendikat, *Öffentliche Nahverkehrspolitik in Berlin Und Paris 1890-1914* (Berlin: Walther de Gruyter, 1999), 464-477.

firedoblet.³⁴⁵ Lad os prøve at se på udviklingen i København og på de københavnske sporveje som sammenføje.

Udviklingen i København skete samtidig med og påvirket af den, der er antydnet ovenfor, men fandt en egen udvikling og rumliggørelse. Med den elektriske sporvogn blev det årlige passagertal mere end firedoblet fra godt 23 millioner årligt i 1895 til godt 105 millioner i 1913.³⁴⁶ Det var et stort system i en by på omkring en halv million indbyggere. Den første sporvogn kørte ad Vesterbrogade i 1863 og den sidste mod Amager i 1972, så samlivet mellem byen og sporvejen har været et lille århundrede. Men på trods af sporvejsnettets varige, dominerende tilstedeværelse i byen, er der ikke mange historiske undersøgelser af dette netværks udvikling.³⁴⁷ For at kunne vurdere sporvejenes funktion som grænseflade mellem det strategiske og taktiske niveau, må det opløses i en række delspørgsmål: Hvordan, hvor hurtigt og hvorhen udviklede sporvejsnettet sig? Hvilken betydning fik sporvejsnettet for byens brugere, i særlig grad rådhuspladsområdet? Hvordan var forholdet mellem sporvejene og Rådhuspladsen? Hvordan medierede sporvejen som netværk det offentlige kontra det private?

Sporvejsnettets udvikling i København – en oversigt

Udviklingen af de københavnske sporveje følger i perioden fra voldenes fald til Første Verdenskrig overordnet set fire faser, afløst af samlinger, hvor nye elementer i netværket bliver integreret og forhærdet. Samlingerne falder sammen med skift i økonomisk-teknologisk organisering, men er ikke alene betinget heraf. Når man går ned i udviklingen af det materielle netværk vil man se, at de bevægelser, der foregår i sporvejsnettet ikke nødvendigvis følger et økonomisk-teknologisk rationale, men udvikler sig i udveksling med rum, brugere af byen og forestillinger om det moderne. Det vil jeg gøre i de efterfølgende afsnit.

Den første, korte fase af sporvejsnettet kan betegnes som *testfasen*. Den indledtes med den første egentlige sporvognsrute, der anlægges fra Frederiksberg Runddel til Trommesalen i 1863. København var tidligt på færde blandt de kontinentaleuropæiske byer, der i de næste årtier skulle følge efter med accelererende hast frem mod 1914.³⁴⁸ Den kommunale og statslige involvering i Europa tog tid, og derfor spredte hestesporvognene sig langsommere end i USA. Typisk åbnede man en hovedlinie fra jernbanestationen gennem den gamle bydel til et industrielt eller rekreativt område. Denne linie krydsedes så af andre til landsbyer og forstæder.³⁴⁹ Dresden er et eksempel på denne struktur, som ofte skabte et mønster for byens offentlige befordring, der fortsatte langt frem i tid, selv ved overgange til nye systemer som bogievogne, motorbusser eller højbaner.

I København var dette mønster ikke direkte tilfældet. Den første rute blev anlagt mellem Frederiksberg og Trommesalen på Vesterbro, der godt nok lå tæt ved den daværende hovedbanegård. Men der blev ikke udvidet fra denne linie på tværs. Den forlængedes senere nordpå mod Strandvejen, og var som mange andre tidlige sporvejslinier rettet mod

³⁴⁵ Filarski, "A Giant Spider Web, Hanging Full of Dead Flies?", 63.

³⁴⁶ Hyltdoft, *Københavns industrialisering 1840-1914*, 367.

³⁴⁷ Se Københavns sporveje, *100 år sporveje i København* (Kbh, 1963); Sven Røgind, "Københavns Sporveje gennem 50 Aar," *Nationaløkonomisk Tidsskrift* 21, no. 3 (1913).

³⁴⁸ Tilsyneladende har kun Paris (1854) og Genève (1862) sporvogne før København, se John Kåre Bjørnson, *Linie 1. Hovedstaden får trafikselskab* (København: Sporvejshistorisk Selskab, 1988), 9.

³⁴⁹ McKay, *Tramways and Trolleys*, 16.

velstående borgere på udflugt til den indre by eller den nordsjællandske natur. Sporvejens karakter af "lystlinie" for borgerskabet understreges af at der senere indsattes teaterlinier på en del af ruten - to vogne, der kørte i rutefart til og fra Det Kongelige Teaters forestillinger. Disse linier kørte på abonnement og var tilsyneladende meget populære blandt Frederiksbergs borgere - for da man forsøgte at nedlægge dem i 1880'erne, blev det opgivet efter protester fra indflydelsesrige personer. De kørte frem til 1894.³⁵⁰

Den første linie var privat og hvilede på en koncession mellem Københavns Kommune og selskabet *Copenhagen Railway Company* (CRC), som var stiftet med samme formål kort tid forinden. Koncessionsformen var blevet en almindelig organisationsform siden den administrative reform af BR i 1857, og man havde på dette tidspunkt allerede givet koncession til sporvejsdrift i byen. Den blev så udnyttet af CRC, et firma oprettet af C. F. Tietgen med hans svoger og en engelsk ingeniør som ledelse. Det fik dog en kort levetid på trods af en brugsmæssig succes - i 1864 kørte omkring 1 mio mennesker med linien - grundet problemer med at få investorerne til at betale. Den 1. januar 1866 blev selskabet overtaget af et nyt selskab, denne gang med Tietgen som ejer, *Kjøbenhavns Sporvei-Selskab* (KSS). Selskabet blev et af Tietgens første aktieselskaber.³⁵¹

Hermed gik sporvejene ind i den *anden fase*, perioden 1866-1902, hvor driften organiseredes, der ekspanderedes og man ser opbygningen af et egentligt, offentligt transportsystem. KSS giver trods ledelsesmæssige knuder et godt afkast, og det bliver slået fast, at sporvejsdrift er efterspurgt og rentabel i København. Så tydeligt bliver det, at der i løbet af få år blomstrer en underskov af private sporvejs- og omnibuslinier op i byen med vidt forskelligt omfang, rækkevidde og frekvens. I løbet af 1870'erne, mens sporvognene introduceredes rundt om på kontinentet, blev der således anlagt 6 sporvognslinier og 2 omnibuslinier i den danske hovedstad, og ansøgningerne om anlæg af flere linier strømmede ind. Da BR midt i 1880'erne fik taget første skridt i sagen og meldt samlet ud, lå der mange ansøgninger om private linieføringer og ventede.³⁵²

I 1881 nedsatte BR et fællesudvalg om sporvejssagen. Det er blevet anført, at dette udelukkende skete som reaktion på de kaotiske tilstande med de mange private aktører, og ud fra et ønske om en "ensartet" betjening af borgerne.³⁵³ Det skal dog også ses i sammenhæng med BR's erkendelse af, at sporvejene kunne give et betydeligt afkast. Udvalget afgav betænkning i 1886 og her samledes elementer af sporvejene som netværk, og også af den senere Rådhuapladsen. En af de grundlæggende beslutninger her var nemlig, at det kommende sporvejsnet skulle være et radialnet med knudepunkt ved Vesterbro Passage, hvor der få år senere skulle planlægges en samling af byens styre og administration.³⁵⁴

Desuden fokuserede sporvejsudvalget i betænkningen på et væsentligt element mht. den rumlige organisering, nemlig korrespondance. Der måtte ske en koordination af de forskellige linier for at passagererne komme hurtigere frem via omstigninger. Endelig foreslog udvalget en enhedspris på billetter, som dog ikke blev indført i første omgang.³⁵⁵ Efter udvalgsbetænkningen fandtes altså en række private, koncessionerede selskaber med KSS

³⁵⁰ Bjørnson, *Linie 1. Hovedstaden får trafikelskab*, 29.

³⁵¹ Ibid, 14; Pedersen, "C.F.Tietgen Som Bygherre"

³⁵² SA, Kontorchef Georg Beckers samling, "Manuskript til en sporvejshistorie", p. 10ff, AR 3 3115. Herefter kaldt Georg Beckers manuskript.

³⁵³ Se Georg Beckers manuskript, samme afsnit.

³⁵⁴ Darger, *Ser I denne mægtige Arena af blank Asfalt*; Jensen og Schmidt, *Rammerne Sprænges*, 4:232.

³⁵⁵ Københavns sporveje, *100 år sporveje i København*, 11.

som det største. Situationen gav anledning til vækst, og de 9 selskaber havde i løbet af 1890'ernes første halvdel fået en vognpark på 300 sporvogne.³⁵⁶ Det var et for danske forhold meget omfattende, urbant transportsystem, der i denne periode udvikledes med en accelererende hastighed.

Efter den første systematiske regulering skete der altså en vækst, og nettet af spor begyndte at sprede sig og forbindes i et knudepunkt ved Vestre Passage. Flere linier blev grundlagt og udvidet, og passagertallet øget og konsolideret. Endnu havde man ikke egentlige stoppesteder, men vigespor, hvor vogne kunne omrangeres eller vente på andre, forbikørende, vogne. Således gjorde selskaberne også i denne periode de første erfaringer med storbytrafik som man kendte den fra andre europæiske metropoler. De nu mange vogne føjede sig ind i det eksisterende mønster af trafikanter – drosker, omnibusser, cykler, fodgængere, kærre, postvogne, latrinvogne blandt andet. Som sagt skete der en relativt samtidig elektrificering af de europæiske sporveje. Hamburg var i spidsen og ville elektrificere sit system totalt inden udgangen af 1896. Eldrift var behageligere og mere civiliseret, man kunne oplyse vognene fra den samme energikilde, og det kostede ca. en tredjedel af dampsporvognene. Særligt var det besparende med luftledninger.³⁵⁷

I 1896 var der længere diskussioner i BR omkring sporvejssystemet. Et politisk udvalg havde arbejdet med sagen uden at komme til enighed, men flertallet fremlagde et forslag, hvor sporvejsdriften elektrificeredes og lagdes i koncession til *Det Kjøbenhavnske Sporvejselskab* (DKS). I forslaget lå, at kommunen overtog driften af den allerede eksisterende Nørrebro Sporvej, samt alle af DKS's linier samt en forbindelseslinie fra Østerbrogade over voldgaderne til Rådhuspladsen. Kommunen skulle herefter bortforpagte driften til DKS, der forpligtede sig til at elektrificere driften med overledning. Kommunen skulle levere elektriciteten og selv anlægge ledningsnettet.³⁵⁸ DKS på sin side skulle selv bekoste omlægning i spornettet som følge af omlægninger af de andre netværk - gader, vand, gas, el og kloak, og firmaet skulle acceptere forskellige forhold som f.eks. jernbaner der krydsede sporene og kommunens brug af spornettet til natrenovation fra 12-6.³⁵⁹

I løbet af fire år omkring 1900 blev sporvejene elektrificerede og med afslutningen af denne operation begyndte en ny, tredje fase fra omkring 1902, *det elektriske regime*.³⁶⁰ Sporvejsudvalget knyttede beslutningen til boulevardbanekomplekset og anbefalede elektrificering som fremtidens teknologi: der var som sagt eksperimenteret med damp, og også med en gasdrevet vogn, men elektricitet var det hensigtsmæssige og burde bruges hvor det var muligt trods større anlægsudgifter. Som et medlem af udvalget udtalte, havde det "fra begyndelsen ... kun været tanken at benytte elektricitet på Nørrebro linien, men efter at Boulevardbanen er kommen til, er der bleven rejst spørgsmål om strax også at etablere elektrisk Drift ogsaa på den eventuelle Ringbane".³⁶¹ Som platform for og knyttet til elektrificeringen lå loven af 1895 om sporvejskørsel, der gav BR myndighed over sporvejene, og som bandede vej for fusionen af de private sporvejselskaber.³⁶² Ud af denne opstod *De*

³⁵⁶ Ibid, 10ff.

³⁵⁷ BR forhandlinger juni 1896, Borup p. 228.

³⁵⁸ KBSA, Topografi, Byerne, Sporveje og Bybude, Forslag af 11. Oktober 1897 til BR.

³⁵⁹ BR forhandlinger 1. juni 1896.

³⁶⁰ Alle centrale linier var elektriske fra november 1902.

³⁶¹ BR forhandlinger 1. juni 1896.

³⁶² Lov nr. 96 af 10. april 1895 om Eneret til Anlæg og Drift af Sporveje i offentlige Gader og Veje. Se Rigsdagstidende 1906-07, tillæg A II, sp. 3627-28.

Kjøbenhavnske Sporveje a/s, som fik monopol, og som ekspanderede hurtigt i de kommende år. Et centralt emne, der også blev knyttet til elektrificeringen og den kommunale overtagelse, var cirkulation, først udtrykt gennem idéen om en ringbane. Det fik en meget direkte indflydelse på byens og Rådhuspladsens rum. Som det hedder i udvalgsbetænkningen:

Udvalget havde lagt stor Vægt paa at faa en Ringbane i Stand, da man havde ment derved bedst at kunne afhjælpe mange nu tilstedeværende Ulemper, som for en stor Del hidrører fra Længdedriften. De overordentlig lange Linier fra Slukefter til Frederiksberg og fra Frederiksberg til Sundbyerne medføre en meget langsom Kørsel. Paa en Ringbane kan køres langt hyppigere og hurtigere.³⁶³

BR-medlemmer som Hagemann, hvis indflydelse var baseret på et stort teknisk-politisk netværk, støttede ringbanen. Men cirkulationen stak dybere, og kobledede sig til sociale og økonomiske spørgsmål. Sporvejsudvalget fremlagde overvejelser omkring den frekvens, hastighed og korrespondance, man burde skrive ind i det planlagte system, bl.a. gennem installationen af køreplaner:

Byens stærke udvikling vil sandsynligvis medføre stigende Fordringer med Hensyn til Varigheden og Hyppigheden ligesom der jo ogsaa i ethvert Fald paa enkelte Sporveie vil kunne blive Spørgsmaal om særlig Hensyntagen til Arbejderne.³⁶⁴

Diskussionen blev knyttet til sociale hensyn gennem distinktionen mellem offentlig transport og rekreationstrafik. Disse to begreber havde stabiliseret sig som mønstre af mobilitet, der kobledede økonomi og velfærdspolitik. Man udtalte:

...Udvalget har .. først og fremmest haft Øje for at udvikle en Ordning...hurtigere, behageligere og billigere end hidtil...udvalget tror dog, at det vil vise sig, at indtægten for Kommunen ikke bliver ganske ubetydelig...³⁶⁵

Mindretallet, herunder den senere finansborgmester, socialdemokraten Jens Jensen var imod at binde sig til en bestemt driftsform 20 år ud i fremtiden og dermed give "...et Selskab af Kapitalister ret til at drive en monopoliseret Udbytning af Byens borgere...".³⁶⁶

Selv om den teknologiske model nu var forhærdet, gik systemet i 1911 ind i en *fjerde fase*, hvor kommunen overtog sporvejene.³⁶⁷ Der var på det tidspunkt godt 600 vogne i vognparken, som betjente København og Frederiksberg kommuner samt en rute nordpå. Det giver et indtryk af, hvilket omfang systemet havde. Hermed kom indførelse af linienumre i stedet for de tidligere rutenavne, hvilket skete i november 1902. Dengang omfattede det otte elektriske sporvejslinier (1-4 og 6-9), tre hestesporvejslinier (10, 11 og 13) og en hesteomnibuslinie (12), i alt tolv linjer.³⁶⁸

³⁶³ BR forhandlinger 1. juni 1896, p. 227

³⁶⁴ Ibid.

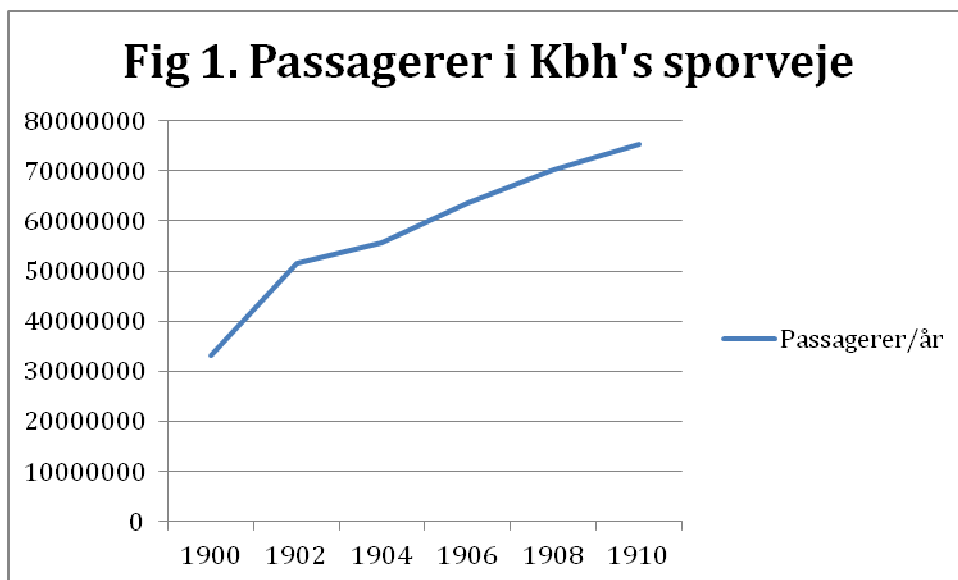
³⁶⁵ BR forhandlinger 1. juni 1896, p. 212

³⁶⁶ Ibid. P. 219

³⁶⁷ Det kommunale selskab overtager 1919 også Frederiksbergs Sporveje.

³⁶⁸ Se figur 28. I dag er kun linje 10 tilbage af de oprindelige tolv linjer.

Netværkets omfang og gennemtrængning



Figur 25 Passagerudvikling 1900 - 1910

Det blev nævnt ovenfor, at Sporvejssystemet var stort efter danske forhold. Som det ses af fig. 25 stiger passagertallet fra godt 30 mio. til små 80 mio. over et tiår, med den største stigning under elektrificeringen. Udgangspunktet var en start i 1870'erne på ca 10 mio. passagerer årligt. Til sammenligning fik Odense Sporveje, der drev sporvejene i samarbejde med svenske ASEA, ved sin oprettelse omkring 1910 godt 700.000 passagerer, der ti år senere lå omkring 3 mio.³⁶⁹ Disse tal fortæller, hvordan Københavns byrum måtte danne ramme om mange menneskers interaktion med netværket, som f.eks. i de to pinsedage i 1903, hvor en halv million mennesker blev bevæget rundt i byen. Der var altså etableret et netværk, der kunne cirkulere en kvart mio. kroppe om dagen rundt i en by på 400.000 beboere, og man må forestille sig at koncentrationen af passagerer i det radiale netværk er koncentrisk stigende, det vil sige, at Rådhuspladsen i denne cirkulation var rum for en ganske stor del af disse kroppe.

Selve byrummet gennemtrængtes altså af en stigende trafik. Var den omfangsrig efter international målestok? En nøgle til at få indtryk af netværkenes gennemtrængning, som bruges af bl.a. McKay, er frekvensen af kørsler pr. capita (KPC). Netop denne stiger i Europa voldsomt frem mod 1900. F.eks. stiger tallet i Glasgow fra 61 KPC i 1887 til 271 i 1913. Nu var Glasgow også sporvognsby nr. 1 i verden på det her tidspunkt, så hvis man ser bredere, var f.eks. et gennemsnit i otte større engelske byer i 1913 på 189 KPC. mod 50 i 1887, altså en stigning på 300 %.³⁷⁰ Det var typisk, at kørsler pr capita steg med byernes størrelse, så mens f.eks. tyske byer over 200.000 i gennemsnit havde 137 KPC i 1910, så havde byer over 400.000 gennemsnitligt 185 KPC. Store byer stimulerer altså den relative brug af netværket.

³⁶⁹ Iskov, *Odense Sporvej* (Sporvejshistorisk Selskab, 1986), 162.

³⁷⁰ McKay, *Tramways and Trolleys*, 193ff.

Fra 1890 til 1910 vandt Europa ind på USA i kvantitativ udvikling med 300 procents stigning i KPC mod USAs 50 - og Europa bliver også ledende mht. offentlighedsstrategier i denne periode.³⁷¹ Hvordan ligger København i billedet? Hvis vi kigger på 1910, har byen en KPC på 129, og i 1900 ligger det på 137.³⁷² Så mens København er stærkt gennemtrængt ift skandinaviske byer, og byer på dens størrelse, er den ikke blandt Europas ledende byer, hvilket formentlig hænger sammen med dens størrelse.

Oprettelsen af linieføringen kom i væsentligst to bølger, hvoraf den første 1897-1902 er den, der skal belyses her. Linierne opstod ikke af ingenting, men var en justering og udvidelse af det netværk, der havde eksisteret siden første ekspansion i 1866.³⁷³ Nettet strakte sig radiale med de længste linier udstrakt til Amager, Valby, Brønshøj og Hellerup, og med forbindelseslinier på hver side af Søerne. Således tegnede der sig et mønster, der blev retningsgivende for by- og trafikplanlægning i København fremover.³⁷⁴ Sporvognsskinnerne og de forbindelser og afskæringer, de muliggjorde i byrummet, forhærdedes i et mønster, som senere tiders lokal-, regional- og landsplanlægning ikke kunne se bort fra. Nettet blev således på dette tidspunkt en uadskillelig del af Københavns morfologi frem til i dag. Hvis vi vender tilbage til forhæringsmodellerne fra Del 1, vil vi se at der er forskellige processer i spil sideløbende: Selve nedlægningen af skinnerne udgjorde et kolossalt anlægsarbejde, og de fysiske skinner havde konsekvenser for vejenes plan, udstyr og belægning.³⁷⁵ Denne fysiske tyngde gav en form for indkapslingsproces, hvor rummets udvikling skete organisk omkring netværkets form. Derfor er der eksempelvis en stor afstand mellem "fingrene" nord og syd for Frederiksberg – det, der senere gav anledning til den berømte navngivning af Fingerplanen i 1947. Udspringet var, at DKS på det tidspunkt ikke betjente Frederiksberg Kommune. Da det kommunale selskab senere overtog området, var forhærningen allerede sket, og havde medført ændringer, der ikke kunne "rulles tilbage".³⁷⁶

På Rådhuspladsen skete denne indkapsling også, og gav momentum til et allerede eksisterende mønster, nemlig bevægelseslinien fra vest ind i byen, som formentlig har været på dette sted tilbage fra middelalderen.³⁷⁷ Navnet til denne del af pladsen var også betegnende nok Vestre Passage, indtil man kaldte den Vestebrogade. Dette transitområde har været ændret flere gange end måske nogen anden plads i byen, men den tværgående trafik er fortsat og definerer Rådhuspladsen i frem til dag. Omkring 1900 skar linien Rådhuspladsen over i to halvdele (se figur 26).

³⁷¹ Ibid, 193.

³⁷² Beregninger af folketal er gjort fra *Statistisk Årbog* 1900 og 1910, passagertal fra DKS's årsrapporter 1900-1910, SA.

³⁷³ Bjørnson, *Linie 1. Hovedstaden får trafikselskab.*

³⁷⁴ Se Mikkel Thelle, "Røræg eller spejlæg - byplaner og hverdagsliv ved Køge Bugt ca. 1945-1990," ed. Søren Bitsch Christensen, vol. 1 (Århus: Århus Universitetsforlag, 2006), 332.

³⁷⁵ Gadernes bredde, forløb etc. var afgørende, se bl.a. A R Christensen, *Byplaner og Sporveje* (København: G. E. C. Gads Forlag, 1925).

³⁷⁶ Se Københavns sporveje, *100 År Sporveje i København*, 16; Bro og Mohr, *Frederiksberg Kommunes Historie 1858-2008*, 241.

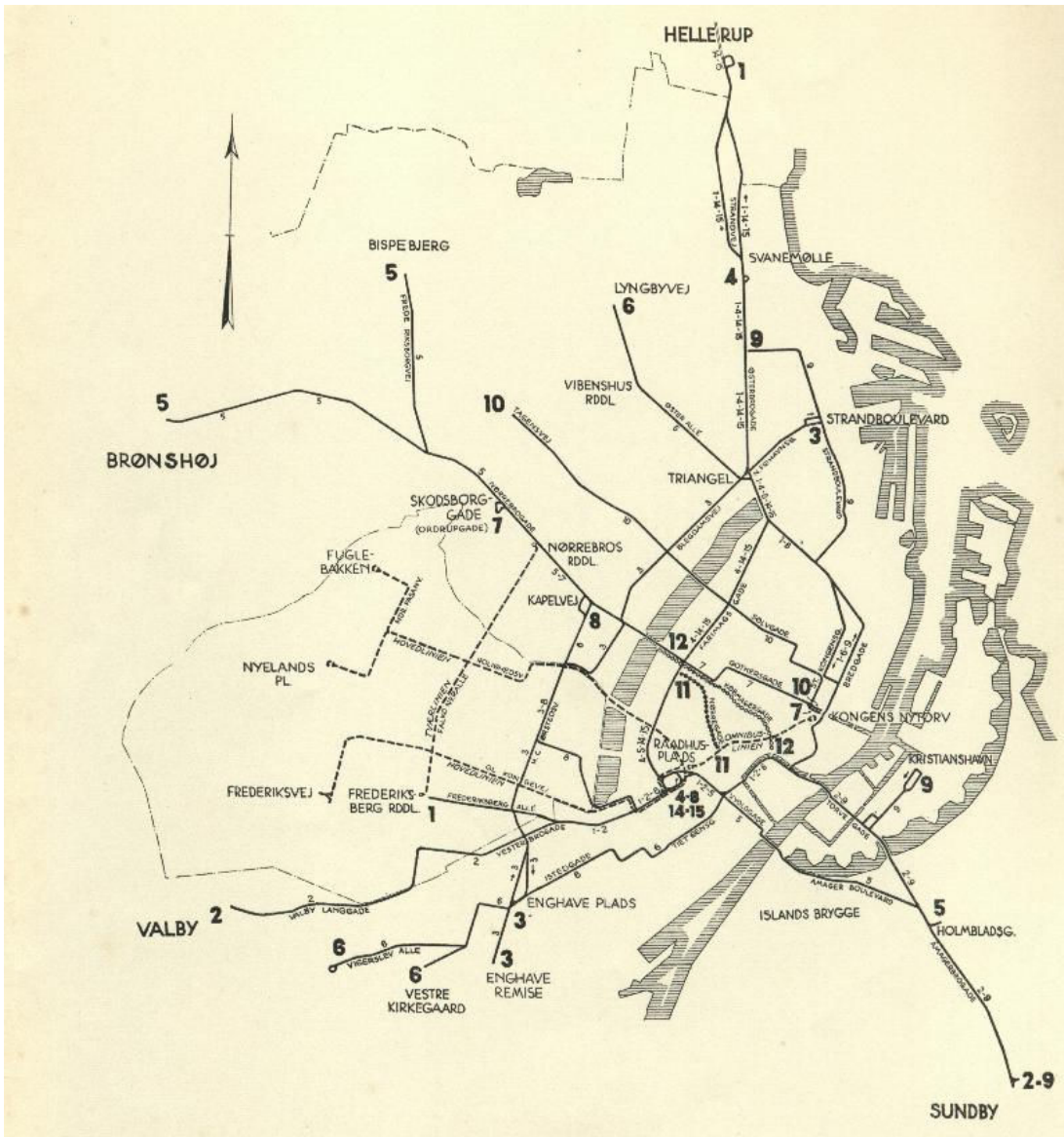
³⁷⁷ Se Jørgen Elsøe Jensen, *Danmarks middelalderlige byplaner* [Odense: Odense Universitetsforlag, 1992].



Figur 26 Rådhuspladsen ca 1914.³⁷⁸

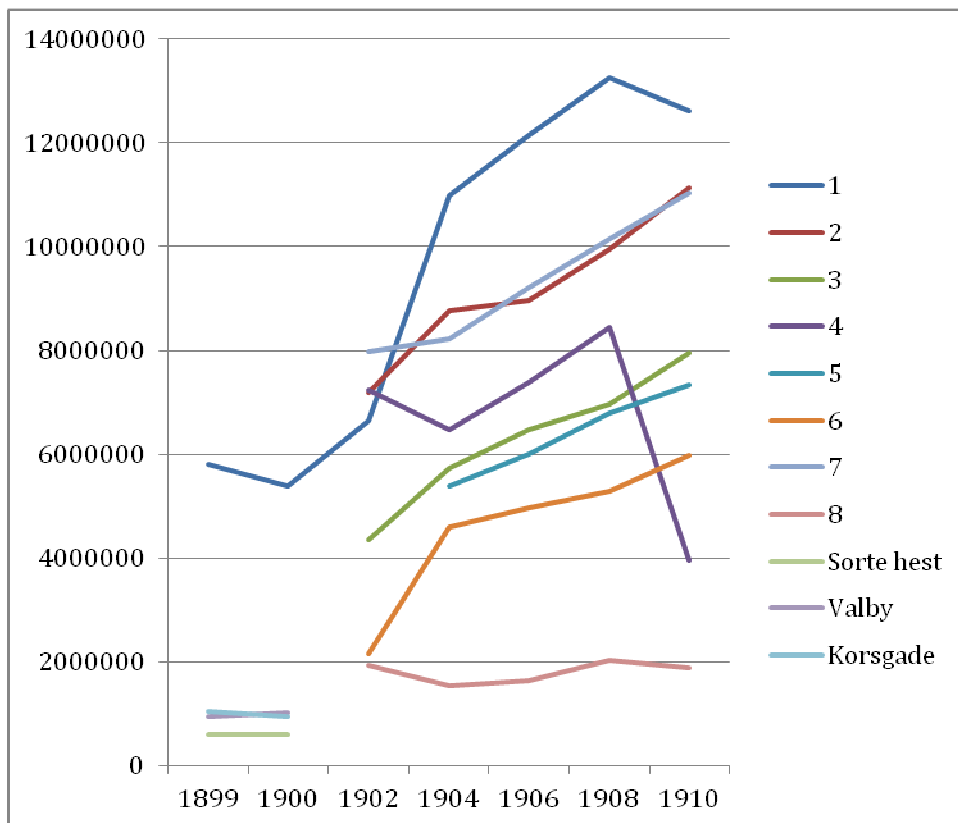
Med sporvejsliniernes nummerering skete en anden form for forhærdning. De oprindelige linier havde haft navn efter kvarter eller endestation, men disse navne blev forældede når ruten ændredes; så dannelsen af en fælles forestilling om det mere abstrakte og fleksible "linie 1", "linie 5" osv. havde en udstrækning i tid, som gjorde at linierne fik en klar identitet i hverdagslivet, en faktor der måske netop har medvirket til disse liniers overlevelse.

³⁷⁸ KBKA, sign. DT116412



Figur 27 Liniekort 1911³⁷⁹

³⁷⁹ SA, tegningsarkivet, sporvejskort



Figur 28 Liniernes udvikling 1899 - 1910.³⁸⁰

Sporvejenes store rum

Den måde, sporvejene fungerede på i byrummet, påvirkede det på forskellig vis. Der opstod nye mønstre af mobilitet, som forbandt Rådhuspladsen med den øvrige by og gjorde den til et centralt rum for omstigning mellem byens interne og eksterne trafikårer. Men sporvejene påvirkede også byens rums kategorier: afgrænsningen af byens indre og ydre områder blev bragt i lyset af liniernes rækkevidde, og spørgsmålet om at blive koblet på systemet blev et spørgsmål om at være mere eller mindre i byen; sporvejene blev men andre ord et centralt medium for forhandlingen af byens rum. Det rum, som jeg først vil se på, er netop det rum; det faste byrum, som sporvejene bevægede sig rundt i, fordelt mellem knudepunkter som Trianglen, Kongens Nytorv og især Rådhuspladsen. Gader, pladser, facader, remiser, stoppesteder og broer var dele af dette faste rum. Herudover var sporvognens mobile rum også et lille rum. Det andet rum, både i betydningen Københavns og Rådhuspladsens rum, er udover at være fast, også vidtstrakt og uoverskueligt. Det er "det store rum".

Undersøgelsen af dette kan passende begynde med Linie 1. Den kørte nordpå fra Rådhuspladsen og i første omgang til Østerbro, Svanemøllen og siden videre til Hellerup.³⁸¹ Under navnet "Strandvejslinien" blev den efter takstreformen en udflugtsrute for en voksende

³⁸⁰ SA, De Københavnske Sporvejes Arkiv, Årsberetninger 1898 - 1911

³⁸¹ Denne linie, der var den mest benyttede frem mod 1900, behandles særskilt i Bjørnson, *Linie 1. Hovedstaden får trafikselskab*.

gruppe københavnere, og dermed genstand for livlig diskussion. Et af temaerne i denne er liniens langsomme videreførsel – men da den så førtes videre blev der også protesteret. Endestationen havde udviklet sig til et lille marked for restaurationer, der spejlede en almindelig praksis blandt udflugtsgæster, nemlig at stige på sporvognen og tage den til endestationen – og så afholde sin udflugt der. Da endestationen blev flyttet længere ud skete der en opløsning af dette liv. Komplexiteten udtrykkes meget klart i et indlæg i Grundejerbladet:

...det staar nu mere og mere klart at de elektriske Sporvogne har fremkaldt en Revolution noget lignende den anden [industrielle] og i Virkeligheden af mindst lige så voldsom Betydning. ...Nogle Forretninger sygne hen, fordi "de elektriske" løbe med deres Kunder, andre Forretninger blomstre fordi Sporvognene bringer dem nye Kunder, for hvem Vejen hidtil var for lang. Forretningsbesøget i den indre By er absolut i tiltagende. For dem, der vil købe i bestemte, ansete Forretninger på Strøget, er det nu langt lettere at få dere Ønske opfyldt, selv om de bo langt borte, hvor de tidligere gjorde de fleste Indkjøb i Forretninger, som laa i nærheden, men i og for sig ikke tilfredsstillede. Omvendt miste Ejendomsbesidderne i den indre By Lejere, fordi disse nu kunne faa Lejligheder længere ude og alligevel være i hurtig Forbindelse med Centrum. At det stærke Byggeri ikke ophører, og at Antallet af ledige Lejligheder stadig stiger, maa i Virkeligheden i nogen Grad føres tilbage til den elektriske Sporvognsdrifts Indførelse. Bygherrerne i de ydre Kvarterer gøre Regning paa, at de nok skal faa Lejere ... trafikken med de elektriske Vogne stiger Maaned for Maaned og stiger enormt, det kørende og købende og lejende Publikum er saare tilfreds, men adskillige af de Handlende og af Husejerne føler sig paa gyngende Grund. Det samme gælder adskillige Restaurationer. Næsten paa alle linier lægges det yderste Holdsted stedse længere ud, men ved det gamle Holdsted blomstrede som regel Restaurationer. Folk kørte helt ud og blev der. Saa snart Holdstedet er flyttet, fare de forbi, længere ud. Et par Restaurationer ved Strandvejen er f.ex. bleven halvt ødelagte ved denne Forholdenes Forrykning.³⁸²

Artiklen viser et sæt af forbindelser mellem sporvognenes bevægelse og linienet på den ene side, og på den anden side citydannelsen og den ny grundværdi, som blev belyst i Del 1. Men en ny mekanisme introduceres her, gennem historien om udflytningen af endestationerne. I den voksende by var mekanismen centrifugal: hvis man bekvemt kunne komme længere ud, så gjorde man det. Både hvad angår den rekreative trafik og arbejdsstrafikken søgte folk i denne periode ud, så længe der stadig var nem adgang til de forbrugs- og "drømmerum", som voksede frem i centrum.³⁸³ Lad os se på et eksempel: Da man i 1906 oprettede linie 5 i pendulfart mellem det nyligt indlemmede Brønshøj over Rådhuspladsen til Frelser Kirke, var Brønshøj kun et landsbysamfund. Her var i 1899 blevet grundlagt arbejderkolonien *Enigheden*, beboet af arbejdere på mejeriet af samme navn. Efter pres fra bl.a. disse beboere oprettedes linien, som en af de første pendlerlinier med det resultat at byen blev en af de hurtigst voksende københavnske forstæder. *Aftenposten* skrev om Brønshøjs udvikling:

...Hvor Byen løber ud i Nordvest mødes gammelt og nyt i en mere intens Grad end paa nogen af Hovedstadens andre Udkanter. Det nye er en Form for Sø i oprør, der

³⁸² *Grundejerbladet* 14. November 1903

³⁸³ Drrømmerum er bl.a. introduceret i Williams, *Dream Worlds*.

uopholdeligt slikker ind mod en høj, sandet Kyst og ved hvert Bølgeslag tager et stykke med sig og ikke falder til hvile før alt er bortskyllet³⁸⁴

Mekanismen var en voksende bosættelse omkring sporvejslinien, og dermed basis for en yderligere betjening af området. Den kreative destruktion som understreges i citatet, tematiseres i øvrigt jævnlige i periodens observationer af sporvejsystemets ekspansion og den transformation, der løb i dets spor.

Stoppesteder og køreplaner. Sporvejenes cirkulation

Ligesom sporvejenes udvidelse skabte opmærksomhed omkring byens grænser, havde deres bevægelse indenfor disse grænser også indflydelse på rummet. Med elektrificeringen og det deraf følgende mylder af sporvogne, særligt i rådhuspladsområdet, opstod en løbende cirkulation af mennesker mellem en stigende mængde af punkter i byen. Som togstationer forbandt byerne, blev sporvejsstoppesteder forbindelsespunkter inde i byerne.³⁸⁵ Stationer og stoppesteder blev modtagere og udladninger af mobilitet i det offentlige rum. Der opstod aktivitet omkring disse punkter, og efterhånden blev disse aktiviteter specialiserede og et mål i sig selv for passagererne i transportsystemet. Denne vekselvirkning mellem netværk og punkt var et centralt element i udviklingen af sporvejene og påvirkede den måde, det "store rum" fungerede på. De offentlige gader og pladser blev "punktueret" af bl.a. stoppesteder, der måtte korrespondere i kalkulerbare kombinationer.³⁸⁶

Punktueringen kan ses som et medium for forhandlingen af det offentlige rum i perioden, for gennem den bliver sporvejene mere flydende. I første omgang betyder overgangen til sporvogne og siden elektrificeringen af dem en trinvis forøgelse af frekvensen, eller rytmen, og efter elektrificeringen kører sporvognene så ofte, at man kan stille sig op og vente uden at skulle vide hvornår der kører en vogn.³⁸⁷ Sporvejene udvikler en flydende cirkulation, en konstant bevægelse, man kan koble sig på og af, som den evigt bevægelige elevator (paternosterværket) i rådhuset. En højfrekvent køreplan som betingelsen for dette voksede frem fra 1898 og herigennem rykkede sporvognen sig fra at være et køretøj fra et punkt til et andet, til at blive et system, et mobilitetsnetværk.³⁸⁸ Man skulle nu ikke opsøge punkter i tid, men i rum.

³⁸⁴ *Aftenposten* d. 9. august 1903

³⁸⁵ McKay, *Tramways and trolleys*, 207.

³⁸⁶ For eksempler, se f.eks. A R Christensen, *Byplaner og Sporveje*; J Stübgen, *Om Byggesloves og Bebyggelsesplaners Betydning for Beboelsesforholdene* (Kbh.: J. H. Schultz' Bogtrykkeri, 1902); Amt, "Kloakanlægningerne i København og nogle fremmede Hovedstæder."

³⁸⁷ Der kunne typisk være to afgangene dagligt på de tidlige linier, men 5-minutters-drift efter elektrificeringen på mange linier i dagtiden.

³⁸⁸ Om køreplanen som disciplineringsredskab, se Löfgren and Ehn, *The Secret World of Doing Nothing*, 40; Schott, "Empowering European Cities", 73.

Kjøbenhavns Sporvej-Selskab.

Vinter-Kjørsel.

Frederiksberg — Østerbro (Triangeln).

Fra Frederiksberg Runddel ad Alleen: Kl. 7,10, 7,45, fremdeles c. hv. 20^{de} Min. til Aft. Kl. 10,5, og 10,25.
„ „ ad Sorte Hest: Kl. 7,30 og fremdeles c. hvert 20^{de} Min. til Aft. Kl. 9,50.
(Ved Combination af disse 2 Router sker Kjørselen mellem Jernporten og Østerbro c. hvert 10^{de} Minut).
Fra Østerbro (Triangeln): Kl. 8,5, 8,35 og fremdeles c. hvert 10^{de} Minut til Aften Kl. 11,15,
i Forbindelse med sidste Dampsporvogn.

Frederiksberg — Grønningen.

Fra Frederiksberg Runddel ad Alleen: Kl. 7,10, 7,45 og fremd. c. hv. 20^{de} Min. til Kl. 10,40.
„ „ ad Sorte Hest: Kl. 7,30 og fremdeles c. hvert 20^{de} Min. til Aft. Kl. 10,30.
Fra Grønningen c. Kl. 8,15 og fremdeles c. hvert 10^{de} Minut til Aften Kl. 11,25.

Østerbro — St. Kongensgade — Kongens Nytorv.

Fra Østerbros Triangel: Kl. 7,40, 7,50 og fremdeles c. hvert 10^{de} Minut til Aften Kl. 11,10.
„ Kongens Nytorv: Kl. 8,5, 8,15 og fremdeles c. hvert 10^{de} Minut til Aften Kl. 11,40,
præcis til sidste Dampsporvogn.

Frederiksberg — Tivoli ad „Sorte Hest“.

Fra Frederiksberg Runddel: Kl. 7,40 og fremdeles c. hvert 20^{de} Minut til Kl. Aften. 10.
Fra Tivoli: Kl. 8,30 og fremdeles c. hvert 20^{de} Minut til Aften Kl. 10,30.

Frederiksberg — Tivoli ad Alleen.

Fra Frederiksberg Runddel: fra Kl. 7,10 Formiddag til Kl. 10,45 Aften.

Frederiksberg — Christianshavn — Amager.

Fra Frederiksberg: Kl. 7,20 og fremdeles c. hvert 10^{de} Minut til Aften Kl. 10,10 og 10,45.
Fra Sundbyerne (Kirkevejen): Kl. 8,10 og fremdeles c. hvert 10^{de} Minut til Aften Kl. 11 og 11,30,
endvidere en Extravogn tidlig om Morgenen.
Korrespondance indtil videre ved Kirkevejen med Vogne fra Kastrup, for saa vidt
Sporvognskjørselen ikke er standset af Sne.
Fra Højbro: paa Hverdage c. Kl. 10, 12, 3 og 6 samt Tirsdag og Torsdag c. Kl. 11,10 Aften,
paa Son- og Helligdage c. Kl. 10, 12, 2, 4, 6 og 8 samt c. Kl. 11,10 Aften.

Nørrebro — Kongens Nytorv via Tivoli.

Fra Griffenfeldtsgade: Kl. 7,25 og fremdeles c. hvert 10^{de} Minut til Aften Kl. 10,35.
Fra Kongens Nytorv: Kl. 8 og fremdeles c. hvert 10^{de} Minut til Aften Kl. 11,30.

De sidste Vogne fører en hvid Extralygte.

Theatervogne.

En Theatervogn afgaar Kl. 6,15 fra Frederiksberg Runddel til det Kgl. Theater, efter
Forestillingens Slutning afgaa 2 Theatervogne til Frederiksberg og 1 til Sundbyerne paa Amager;
senere hen tillige 1 ad Bredgade til Østerbro.

Reserverede Pladser betales kontant.

Kjøbenhavn, den 1^{de} Oktober 1891.

Torp,
adm. Direktør.

Figur 29 Køreplan 1891, lige før elektrificeringen. Her er 20-minutters frekvens på de fleste linier.³⁸⁹

Forholdet kan ses ud af et konkret eksempel: i 1903 henvender beboerne fra Nørre Alle grundejerforening sig til DKS i et brev, offentliggjort i *Samfundet* under overskriften *Et kvarter der venter på en Sporvej*.³⁹⁰ Appellen går primært på, at grundværdien i kvarteret falder, når

³⁸⁹ SA, DKS, Diverse tryksager

³⁹⁰ *Samfundet* d. 7. december 1903

der ikke er betjening af transportnetværket. Beboerne i kvarteret ved Søndre Boulevard indsendte en underskriftindsamling i indbinding med guldtryk til DKS' direktion med ordene:

Vi undertegnede Beboere af Kvarteret om Sønder Boulevard, der i højeste Grad føle Gene ved ikke at have nogen sporvejsforbindelse med Byen, tillade os herved indtrængende at anmode om at erholde en saadan Forbindelse etableret ad Sønder Boulevard³⁹¹

Dette var et problem, man konstaterede allerede i 1890'erne i Europa: sporvejene skabte stigninger i grundværdien og dermed en underminering af den sociale udligning, de også skulle skabe med de billige takster.³⁹² Dette blev forsøgt imødegået i årene op til 1. Verdenskrig i flere lande, bl.a. ved tættere samarbejde mellem bystyrer og sporvejselskaber, og var bl.a. et tema for *International Congress of Tramways* i Bruxelles i 1910. De københavnske apeller peger altså på et internationalt anerkendt problem, som yderligere understreger sporvejenes transformative effekt. Hvorfor skal vores byrum blive afkoblet og mindre værd, når de andre kvarterer i byen kobles på?, er spørgsmålet. Men der ligger også en anden dagsorden i indlægget, en tone, som man genfinder hos Brønshøjs arbejdere, strandvejens restauratører og i det hele taget alle, der "kobles på": et behov for at deltage i den nye temporalitet. Beboerne på Nørre Allé klagede over at skulle gå helt til Blegdamsvej for at fange en sporvogn ind til byen, og med et sådant tempo kunne kvarteret "ikke gøre sig gældende", som det hedder i appellen. Men der har aldrig tidligere – så vidt man kan se i kildematerialet - været klager over en følelse af isolation eller manglende adgang til byen. Det, der var sket var, at byen havde fået en ny temporalitet, hvor det var normalt at have et kvarters transport ind til byens tilbud om konsum, handel og kommunikation – og det efterlod Nørre Allé som "afkoblet".

Borgerne ville således gerne tilkobles den fælles cirkulation. Men var det kun for hastighedens skyld?³⁹³ Sporvejenes mobilitet havde tilsyneladende også andre karaktertræk:

Sporveie drives for en stor del for at tilfredsstille en luxustrang..[men]..naar noget Saadant er kommet frem Andetsteds som et led i Civilisationens og Kulturens Fremskridt, maa man følge med.³⁹⁴

Bl.a. udtaler en Bølle fra Fælleden "Ja, se jeg og min Kammerat, der ligger og sover der bag Busken, har nu logeret herude i lang Tid. Men nu kommer Civilisationen ud paa de grønne Enge. Det er skidt er det. For nu kan man ikke være her. Ptøj! Saadan et elektrisk Uhyre."³⁹⁵

Sporvognen var knyttet til en civiliseret modernitet, hvorvidt det nu er positivt ting (første citat) eller engativt (andet citat), både i København og andre europæiske byer, også på grund af hastigheden *såvel som det modsatte*, en civiliseret rumlighed, der også handler om ro og orden. Sideløbende med, at det byrum, sporvejene bevægede sig i, blev tættere befolket og mere kaotisk, blev sporvognen et fristed for det store rums bombardement af indtryk og

³⁹¹ SA, DKS, KB B 221

³⁹² McKay, *Tramways and Trolleys*, 222.

³⁹³ Modernitetsforskningen vender ofte tilbage til den konstant stigende hastighed som det grundlæggende kendetegn ved det moderne, som f.eks. Enda Duffy, *The speed handbook. Velocity, pleasure, modernism* (Durham NC: Duke University Press, 2009).

³⁹⁴ Borgerrepræsentant P. Koch, møde i BR juni 1896, p. 427

³⁹⁵ *Politiken* d. 29. december 1904

sansepåvirkning.³⁹⁶ Som: "nu da Varmen er kommen i Vejret og man nødtigt slæber sig hen ad de steghede Stene, kører man gerne et stykke Vej med Sporvognen..".³⁹⁷ Så sporvejene skaber et civiliseret rum, hvor cirkulation og bevægelse er med til at forhandle byens grænser gennem en *balanceret* hastighed.

Moderne æstetik kommer til byen

Spørgsmålet om sporvejene som civiliserende hænger også sammen med den måde, de fremtræder i byen på, med hele det udstyr, der udviklede sig omkring systemet. Dominerende som de var, blev sporvejene et omdrejningspunkt for diskussioner af byens æstetik og den rolle, denne æstetik spillede i byens modernisering. Æstetik er et omdrejningspunkt for mødet med sporvejene, både i København og i resten af de europæiske storbyer. For McKay er den æstetiske diskussion den helt afgørende grund til at sporvejsteknologien fik senere fat i Europa end i USA, og det argument har som sagt haft en stor indflydelse. De nye, fysiske metalkonstruktioner og køretråde som sporvejene førte med sig, kunne ikke forliges med de europæiske byers historiske hybrider af snævre, middelalderlige gadenet, barokke pladsanlæg og historicistiske facadeskvenser, og store grupper af borgere protesterede mod de voldsomme installationer, fremfører McKay.³⁹⁸ Videre anfører han, at kernepunktet i den æstetiske diskussion er sporvejsstanderne, som i USA er træpæle, men i Europa særligt designede jernstandere.³⁹⁹ Jeg er uenig i McKays ensidige fokusering på det æstetiske argument, og ser denne som et blandt flere temaer i forskydningen mellem USA og Europa. Æstetikken er derimod et interessant felt for sporvejenes indflydelse og integration i byrummet, og i et bredere perspektiv end McKay anlægger. Sporvejene var flettet ind i en mere kompleks visuel forandring af rummet, som vi særligt kan se udfolde sig på Rådhuspladsen.

Vi har set, hvordan overgangsfigurer som Otto Wagner søgte at forene funktionalitet og dekoration i Wien, men i 1890'erne er der ellers ikke mange europæiske byer, hvor man i praksis betragter modernitetens industrielle konstruktioner som forenelige med en urban æstetik.⁴⁰⁰ Omfattende anlægsforsøg sættes i værk for at undgå f.eks. de elektriske overledningssystemer, hvis høje standere 4-5 meter over jorden og hængende ledninger forstyrrede udsigter og nøje planlagte point-de-vues, fyldte åbne pladser og ikke mindst repræsenterede et fremmed og foruroligende formsprog. Således eksperimenterede man i Berlin, Prag, Budapest og Glasgow med tilførsel af elektricitet nedlagt i jorden, i hvert fald i de gamle bydele, og så overledning i periferien – det vil sige, når man kom ud i arbejderkvarterer og forstæderne kunne moderniteten så at sige få lov at "stige op af jorden".⁴⁰¹ Denne type anlæg viser sig dog dyre i anlæg og drift, og de fleste steder gør ledningssystemerne deres indtog i byrummene. Integrationen viser sig på forskellig vis, dels i regulativer for gadeanlæg, hvor byernes styre begyndte at klausulere, at der var mulighed for

³⁹⁶ Et længere indlæg af Eskild Salomon i *Politiken* understreger denne "civiliserende" effekt af sporvognene, *Politiken* 18. November 1902

³⁹⁷ *Politiken*, 3. Juli 1887

³⁹⁸ McKay sætter argumentet på spidsen, McKay, *Tramways and trolleys*, 84., hvilket imødegås af bl.a. Robert C Post, "Tramways and Trolleys: The Rise of Urban Mass Transit in Europe, anm.," *Technology and Culture* 19, no. 4 (1978): 746–747.

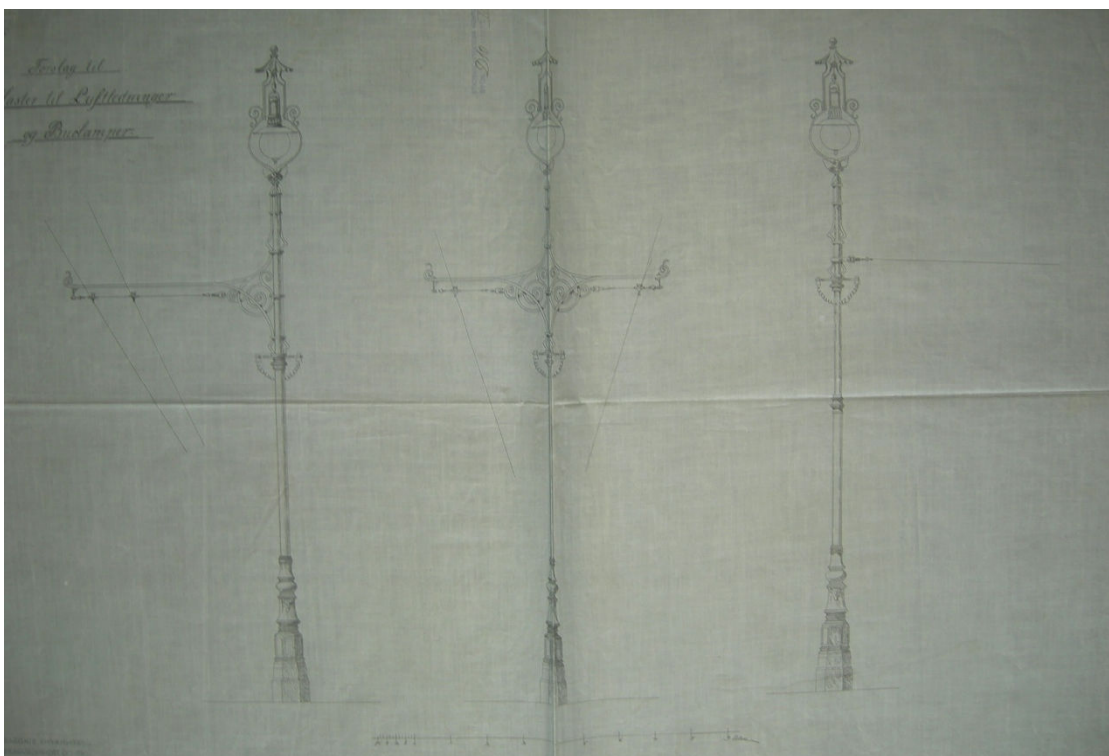
³⁹⁹ McKay, *Tramways and trolleys*, 101ff.

⁴⁰⁰ Berlin, som måske tager dette mest til sig, bliver typisk kritiseret for at være meget industriel og kold i sit bydesign, se f.eks. Levin, "Urban Modernity" 174ff.

⁴⁰¹ McKay, *Tramways and Trolleys*, 100.

fremtidigt sporvejsanlæg, eller at man har en nøje opmærksomhed omkring det nye byinventars udseende.⁴⁰² Særligt sidstnævnte skaber en praksis for formgivning af "udstyret", der i sig selv bliver en europæisk kunstindustri med egne dekorative koder.

Således var noget af det første man gjorde i DKS efter elektrificeringen at udskrive en konkurrence om opstanderne til de nye, elektriske vogne. Ingen af bidragene blev brugt, men gik formentlig ind i den endelige udformning af opstanderne (se fig. 30). Disse lagde sig æstetisk på linie med Nyrops rådhus, Kochs telefonkiosker og Jørgensens ventesal på pladsen, selv om netop standerne har et mere uniformt-europæisk design. I byrummet optræder opstanderne sammen med de højere lygtepæle og telegrafmaster. Fra 1898 og især efter 1902 bliver disse master et uomgængeligt element i bybilledet og på Rådhuspladsen.



Figur 30 Tre forslag til kombineret lygtepæl og sporvejsstander, ca. 1902.⁴⁰³

Men ikke bare standerne var genstand for den æstetiske værdikamp i gaderne. Efter elektrificeringen kom der stoppesteder, og med den voksende trafik kom skilte, hvis funktion ikke kun var at dekorere, men også at være navigationspunkter.

...nu kommer den dårlige Smag: .. jeg sigter til de Opstandere med farvede Nummer- og Ruteangivelser, som i de sidste Dage er blevne indførte. Kunne vi ikke blive forskåned for dem? Sagen er nemlig den, at sjældent er et menneskeligt Øje blevet tvunget til at se på noget grimmere. Storkespringvandet er som Hvile mod de oprivende, skrigende rødt, grønt, gult, blaat etc., lakerede Planker, som Sporvognene og deres Holdsteder pranger

⁴⁰² Ved gadeanlæg skulle bredden passe til opstandere, alternativt skulle husmurene tilpasses til at bære køreledningerne, A R Christensen, *Byplaner og Sporveje*, 73ff.

⁴⁰³ SA, Tegningsarkivet, master til elektr. luftledninger, VI S 1901-23

med. Ude paa Raadhuspladsen er Rædselen gruopvækkende, Hvad hjælper de to prægtige Bygninger, Raadhuset og "Hotel Bristol", naar man slet ikke i Ro kan faa Øje på deres Facade fra de skræmmebilleder af kulørte Stærekasser, som nok skal tiltrække sig ens Opmærksomhed?⁴⁰⁴

Denne bekymrede læser af *Samfundet* peger på en sammenføjning af tre aspekter af netværkenes indtog i byrummet: æstetikken, funktionaliseringen og rytmen. Som nævnt galdt bekymringen den gamle bys smukke ydre, men det hang også sammen med en ængstelse over sammenbruddet af den historisk stabile by til fordel for en anden, hvor cirkulation og navigation spillede en større og større rolle.⁴⁰⁵ Når sporvejenes funktionelle farver og former tiltrak opmærksomhed og provokerede borgerne, indikerer det den visuelle dominans, som det elektriske system medførte.⁴⁰⁶



Figur 31 Stoppested, Rådhuspladsen ca. 1920⁴⁰⁷

Det hænger også sammen med at stoppesteder i det hele taget var en innovation i byen. Hestesporvognene havde i deres tid stoppet på tegn fra passagerer eller folk, der gerne ville med, og de andre hestedrevne transportmidler havde haft enkelte, fælles holdepladser, som f.eks. droskerne havde på Rådhuspladsen foran Helmerhus.⁴⁰⁸ Sporvejsstoppestedet blev formentlig indført af flere grunde, men væsentligst er to forhold: synkronisering og kontrol. I den sidste periode af hestesporvognenes tid oplevede man, at trafiksystemet blev overbelastet. Det første greb til løsning af problemet var som sagt vigespor, så dobbeltspor, og så begyndte man at overveje stoppesteder, da det løbende indtag af passagerer sinkede den

⁴⁰⁴ *Samfundet* d. 14. december 1902

⁴⁰⁵ Se Schorske, *Fin-de-siècle Vienna*, 33ff; Spring, "The Linear City".

⁴⁰⁶ Dahl oa. *Elektricitetens Historie*, 465.

⁴⁰⁷ KBAB, sign. dt116837

⁴⁰⁸ Se KBSA, Topografi, København, Befordringsmidler, Sporveje & Bybude

flydende kørsel, man nu fik behov for. Elektrificeringen blev anledningen til dette skift, der videre førte til åbningen for formgivningen af funktionelt byinventar.⁴⁰⁹

Sporvejenes design og visualitet. Vogne, billetter, reklamer

I 1910 bestilte DKS hos den jyske maskinfabrik Scandia i Randers en række sporvogne, som man besluttede at give et nyt, gennemført, design. Selskabet henvendte sig til Knud V. Engelhardt med spørgsmålet. Han var på det tidspunkt under uddannelse på Arkitektskolen, hvor han bl.a. havde studeret hos Martin Nyrop. Engelhardt er senere blevet betegnet som den første, danske industrielle designer, men i udgangspunktet havde hans metoder og æstetik dog ikke meget med industri at gøre. Han tegnede flere logoer for store virksomheder som bl.a. Hellenes, KTAS, og Berlingske Tidende, hvis store logo på Rådhuspladsen er udført af ham. Inspireret af Thorvald Bindsbølls og Anton Rosens skønvirkestil udviklede han en for sin tid enestående, funktionel formgivning med vægt på undersøgelse af hverdagsgenstandens funktion.⁴¹⁰ Gennem rejser i bl.a. Asien studerede Engelhardt enkle redskaber og genstande, sandaler, høvle, skilte, og registrerede, bl.a. gennem fotografi. Hans interesse lå bl.a. i genstandens ændring og slid under brug, og han integrerede dette i formgivningen.⁴¹¹

Designet af sporvognene fulgte formentlig denne metode. Engelhardt beskæftigede sig på det tidspunkt mest med grafisk formgivning, og havde forfinet en enkel, afrundet typografi, som man også ser i hans genstandsdesign. Dette gik igen i de ikoniske linienumre, der blev forstørret og placeret på vognens hjørner for størst synlighed. Sporvognene blev gennemtænkt, alle håndtag og beslag tilpasset, og der blev gennemført en forenkling af alle detaljer, med tanke på nemmere rengøring, mere bekvemt ophold, læsbarhed i skrift o.m.a. Alle greb og beslag, der udsattes for slid, fik afrundede former, og det fortælles at Engelhardt gik rundt i København og tog slamprøver for at finde den rette farve til understellet, så snavs fra gaden blev integreret i vognens farvetone.⁴¹² Med i hans "gesamtkunstwerk" hørte design af DKS' nye billetserie for omstigning (se figur 33).

⁴⁰⁹ Bjørnson, *Linie 1. Hovedstaden får trafikselskab*, 28ff. Ifølge Bjørnsson overvejer man stoppesteder allerede i 1870'erne

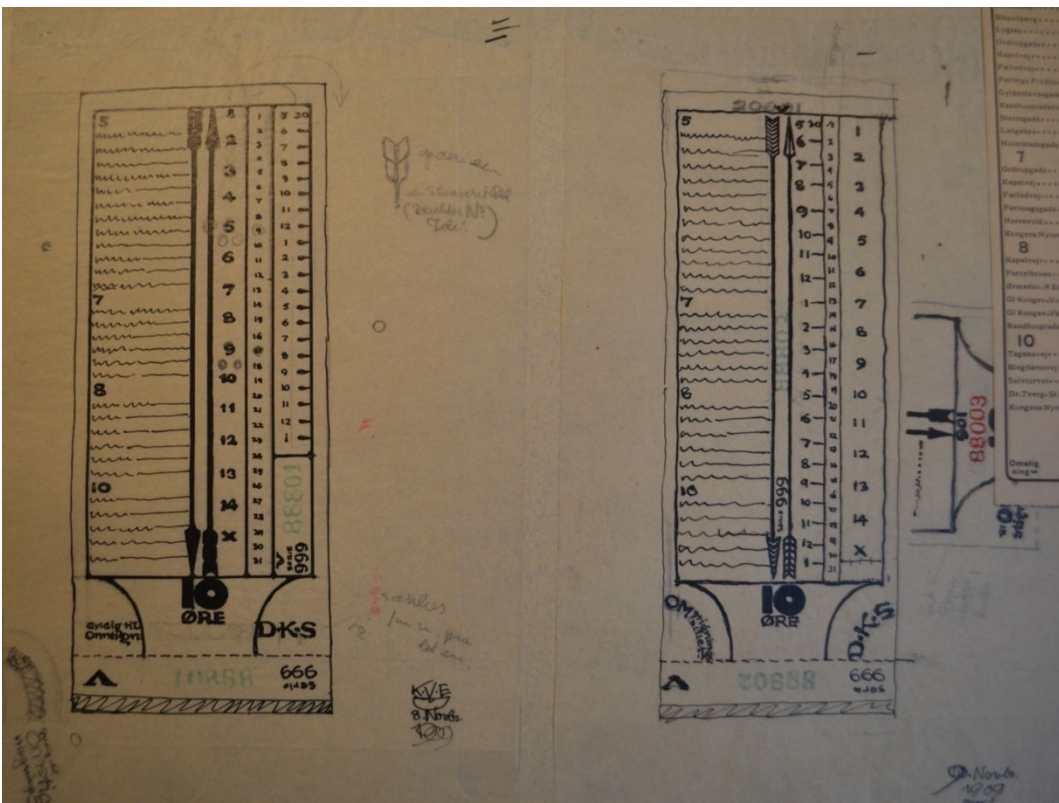
⁴¹⁰ se Ellegaard Frederiksen, *Knud V. Engelhardt*, 10.

⁴¹¹ Ibid, 11ff.

⁴¹² Ibid, 25ff.



Figur 32 Engelhardts sporvogn, skitse 1910 med linienummer og ruteskilte.⁴¹³



Figur 33 Engelhardt, skitser til billetter m ruten visualiseret, 1909.⁴¹⁴

⁴¹³ DMD, sign. Knud V. Engelhardt, 64 – 92, Sporvejene

⁴¹⁴ Ibid.

Det problem, Engelhardt blev stillet overfor med design af spurvognsbilletter, er relevant at se lidt nærmere på. Sporvejsbilletter er en særlig genstand, der diskret, næsten usynligt, vandrer fra hånd til hånd, og hvis information og design afspejler systemets og byrummets stigende kompleksitet. Sporvejsbilletter var oprindeligt et tegn i metal, som udveksledes med kusken under turen. Så kom billetter i papir, der blev nummererede, og på et tidspunkt op mod 1900 var det små sedler, som blev påskrevet af konduktøren. Således klagede en passager:

Altsaa: Den der ikke kan kontrollere de Streger, Konduktøren skriver på Billetten er, som jeg, udsat for Vrøvl og Bekostninger, naar han kører med Sporvognen.⁴¹⁵

Med omstigningssystemet opstod et problem omkring repræsentation: ruter, retninger, klokkeslæt, dato – kort sagt, tid og rum - skulle kunne angives og aflæses hurtigt og effektivt på selve billetter. Systemets relationelle muligheder – korrespondancen mellem linierne - skulle også fremgå, så passageren kunne orientere sig. DKS producerede efter overtagelsen 1911 en billet, hvor tidspunkt, ugedag, løbenummer og påstigning var lagt ud som diagram over billettens flade (se figur 34). Den udvidedes i flere versioner, bl.a. med dato og linienummer. Den ændredes året efter til en mere grafisk, aflang billet, hvor klokkeslæt, dato og linienummer var placeret til højre, og en oversigt over liniernes stop til venstre, mens fladen deltes af to kraftige pile angivende kørselsretningen (Engelhardts design). Hvis man går frem til 1932, ser man en billet, hvor selve liniesystemet er udlagt som kort, og konduktøren ved klip i dette angiver de relevante stop.

Der sker således en udvikling, hvor billetteroverfladen grafisk og funktionelt bliver en repræsentation af sporvejssystemet, et "sporvejsrum", hvor ingeniørens fugleperspektiv bliver passagerens.⁴¹⁶ Hvor byen for fodgængerne var en ulæselig, udstrakt mængde bygninger, der ikke kunne gennemtrænges af øjet, var her for passageren en overskuelig og overvindelig by, der kunne passeres i tid og rum, og hvis grænser er nøje angivne med endestationerne.⁴¹⁷ Billetter skal manipuleres – bl.a. skal man nu rive et hjørne af og klippe huller i den - og kontrolleres for at understøtte systemets flydende karakter.⁴¹⁸ Omvendt kan passageren orientere sig på billetter og kontrollere at konduktørens hulsystem er korrekt.⁴¹⁹

⁴¹⁵ Kl 12 d. 11. oktober 1903

⁴¹⁶ Disse visualiseringer kom i mange former i perioden: kort, forsikringsoversigter osv., se Dennis, *Cities in modernity*, 56ff; Joyce, *The Rule of Freedom*, 41ff.

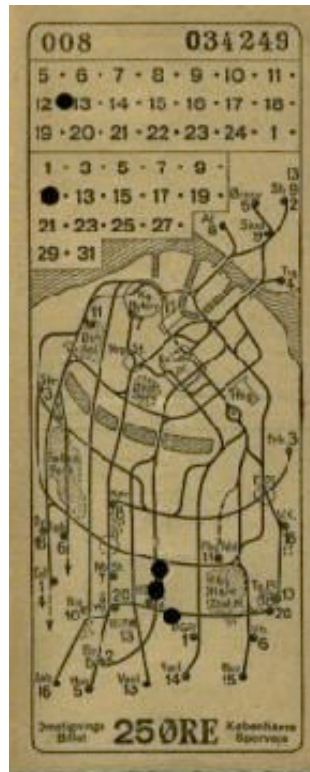
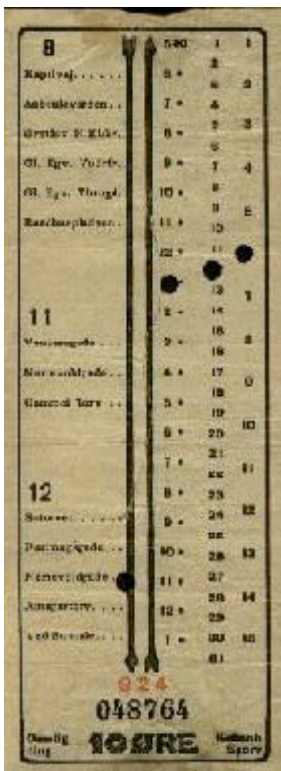
⁴¹⁷ Det store offentlige rum bliver mere uoverskueligt efter voldenes fald, fyldt med både kulturelle og personlige fremmede, se Lofland, *The Public Realm*, 8.,

⁴¹⁸ Ewenstein and Whyte, "Knowledge Practices in Design", 26ff.

⁴¹⁹ Billetter findes samlet i SA, KB B 221, A/S, De Københavnske Sporveje



Figur 34 Omstigningsbillet 1911



Figur 35 Engelhardts design 1912 Figur 36 Omstigningsbillet 1932

I samme periode udkommer de første populære kort i lommeformat, turistførere, vejvisere og andre vejledninger til byens rum, som for manges vedkommende også medbringes ved bevægelse i byrummet. Denne udvikling er generel for de industrialiserede byer, og bl.a. er udviklingen i London symptomatisk. Som et pejlemærke i denne udvikling kan anføres Harry Becks berømte diagram over London Tube.⁴²⁰ Inspireret af et elektrisk kredsløbsdiagram repræsenterer kortet ikke afstande eller nøjagtige retninger, og stationernes relationer er abstrakte. Da man som passager i undergrundsbanen ikke kunne se den passerende by, blev det kortet, der definerede oplevelsen af transporten – en oplevelse, der bl.a. indebar at Londons forstæder oplevedes tættere på byen.⁴²¹ Det er den samme, abstrakte visualisering, der er i spil i den københavnske sporvejsbillets grafik.

⁴²⁰ Joyce, *The Rule of Freedom*, 196.

⁴²¹ Mort and Ogborn, "Transforming Metropolitan London, 1750-1960."

Mens billetterne fyldtes med abstrakt, ordnende grafik, skete der en anden, sideløbende udvikling på sporvognenes overflader. I 1914, kort efter den kommunale overtagelse af sporvognene blev firmaet *Sporvognsreklamen A/S* oprettet og fik koncession på at sælge reklameplads i og på vognene. Disse reklamer blev tidlige eksempler på, hvordan udnyttelse af nye farveteknologier skabte en særlig offentlig visualitet, der i øvrigt også kendetegnede telefonkioskerne og plakatsøjlerne.⁴²² Blandt andet blev den hvælvede hulkel mellem vinduer og loft i sporvognen brugt til reklameplads, men også trin og andre små flader blev udnyttet. De illustratører, der gjorde skiltning og sporvejsreklame til et levebrød, som Thor Bøgelund og Svend Henriksen, introducerede en ny, enkel farvebrug inspireret af bl.a. tysk reklameæstetik og dansk skønvirkestil (se figur 37).⁴²³ Denne farvebrug spillede sammen med de enkle sporvogne og linienumrene, i systematiske signalfarver (se figur 38).



Figur 37 Thor Bøgelund, 1915. Sporvogn, stoppested og ventekultur i samme motiv.⁴²⁴

⁴²² Der var sammenfald i ledelsen mellem firmaet og *Københavns Plakatsøjler* og *Københavns Telefon-Kiosker*, og de blev også samlet senere.

⁴²³ Lars Dybdahl, *Den Danske Plakat* (Valby: Borgen, 1994).

⁴²⁴ DMD, plakatsamling, sign. P-1000:RF0436

1	2	3	4	5	6	7
Vanløse	Brønshøj	Strandboulv.	Svanemøllen	Husum	Alholm Plads	Nørrebro St.
Hellerup	Sundbyv. Pl.	Ke. Enehave	Isl. Brygge	Formosavej	Ryparken	Ke. Nytorv
8	9	10	11	13	14	15
Bellahøj	Holmbladse.	Toftedårds Pl.	Husum	Vanløse	Ålstrupvej	Valby
Christianshavn	Kammasvej	Emdrupvej	Ke. Enehave	Sundby	Charlottentund	Øndrup
16	17	18	19	19x RÅDHUSPL - LYGTEN ST.	20	26
Søbø	Vanløse St.	Toftedårds Pl.	Bispebjerg		Toftedårds Pl.	Strandvejen
Vestre Kirke.	Rådhusplads	Svanemøllen	Øresundsvej		Nørrebro St.	Bernstorffsvej

Figur 38 DKS' linienumre

Et offentligt rum uden sted: Sporvognskupéen

Som vi har set, omorganiserede netop i årene omkring 1900 sporvognene det fysiske byrum gennem at ændre dets mobilitetsmønstre. Byens grænser, cirkulationen og visualiteten påvirkede byens rum og i særlig grad transitrummet omkring Rådhuspladsen, defineret som det store rum. Samtidig skabte transportsystemerne et nyt, "lille", offentligt rum. Inde i sporvognen skete en rumliggørelse langs andre linier end i det "store" rum.⁴²⁵ Den kan introduceres gennem følgende passageroplevelse:

... endnu har man Lejlighed til [i omnibussen] ved et kraftigt Bump at faa en skøn Kvinde dalende ned paa sit Skød eller ved en sagte Duvning mærke en blød Skulder læne sig mod sin... De rigtige [heste]Sporvogne ... havde en egen Evne til at udsprede Kedsommelighedens Gift. Her var man - særlig om Formiddagen - sikker paa at træffe alle Byens gamle og skrøbelige Mennesker ... de vinkende Damers Tyranni er ogsaa definitivt brudt - Der er vinket af. Nu gælder det om at være paa Pletten, naar Uhyret kommer farende ... [i kupeen er] mere Plads, og det tager sig bedre ud, naar hver enkelt har en Mine, som om hele Resten ikke kom Ham ved. I de gamle Sporvogne, hvor man sad trykket op til hinanden kunne det ikke blive til andet end en latterlig gnaven Bidskhed ... [traad]Vognen, der oplyst og straalende glider hen over den mørke Plads ... Føreren stirrer anspændt ud i Mørket - Konduktøren giver Signaler - den glider ind paa Pladsen -

⁴²⁵ Se Schmucki, "On the Trams".

Passagererne strømmer ud og Personalet aander et Øjeblik frit, inden det igen gaar ud i Virvaret.⁴²⁶

Ovenstående kommentar fra *Illustreret Tidende* fra 1901, under signaturen "Gnist", beskriver det hverdagsliv, der foregik inde i den offentlige transport før og under elektrificeringen. Først bemærkes den ujævne bevægelse i omnibusserne, som skabte forvirring og – sommetider behagelig – ufrivillig kontakt mellem passagererne. Hestespurvognen forbindes til en afgrænset, social gruppe, de vinkende damer, der – før stoppestedernes tid – tyranniserede kørslen med deres vinken. Det effektive system, hvor man skal være på pletten, kobles med den store kupé med blaserte passagerer, der til sidst kører ud i natten, lysende af elektrisk lys.

Kupeen som sådan var ikke noget nyt. Postvognen, diligencen, drosken og omnibussen havde også kupéer, og, selv om livet som kupépassager var forbeholdt de bedre stillede, kendte de fleste til fænomenet. I spurvognen var der dog en kommen og gåen som aldrig tidligere, og de mange passagerer betød et blandet miljø:

..herinde stinker der af den Lugt, som Mennesker har afsat fra tidlig Morgen – fra Duft af Fødevarer til Sved i alle Varieteter. Solen har gennemstegt Vognen, Sæderne er brændende og Luften saa tyk, at man kan skære i den med Knive, og saa kvalm at enhver Nyankommen øjeblikkelig styrter om og giver sig til at svede af Forskrækkelse.⁴²⁷

Et par år senere klages der over dampspurvognen som kører nordpå via Østerbro. Heller ikke den er bekvem:

...Vinduerne meget sjældent er rene og aldrig i Dagens løb befris for den stærke Dug. At Hynderne paa Sæderne ofte hverken børstes eller befris fra Konduktørernes Smørrebrødsrester...at Gangbrædderne paa de aabne Vogne er forsynede med opstående Skruer, i hvilke Damekjoler let bliver hængende.⁴²⁸

Her er vognens offentlige rum både farligt og beskidt. Det er som ethvert andet offentligt rum, hvor mange mennesker afsætter deres spor. Men det er et rum, der er tæt forbundet med konduktøren og vognføreren. Konduktøren kommer i tæt kontakt med passageren og bliver del af den fælles sensibilitet som rummet konstituerer. Her er en passager bekymret for sommervarmen:

... for Konduktørerne, der maa være snart inde i Vognen, snart bagpaa, op ad Trapperne og ned ad Trapperne i Hast, og nu og da af Vognen i Løb for at komme hen og flytte "Tungen" ved Skiftesporene – for dem er den tykke Uniformsfrakke og tilsvarende Benklæder i disse Dage selvfølgelig en Plage...⁴²⁹

Det lille rum består altså af kupéen – og de steder i vognkassen der ellers kan være passagerer – og den mængde af mennesker, der dagligt strømmer gennem den. Men også af det personale, der betragtes som del af dette miljø.

⁴²⁶ *Illustreret Tidende*, 1901. Udklip fundet i SA, DKS, scrapbøger, 1901

⁴²⁷ *Politiken* d. 3. juli 1887

⁴²⁸ *Politiken* d. 5. februar 1889

⁴²⁹ *Politiken* d. 27. juni 1889

Vi er altså i et rum, der deles af mange. For at diskutere det som et offentligt, socialt rum vil jeg sammenligne det med et beslægtet rum, der er mere beskrevet end sporvejens kupé, nemlig togets. Jeg vil tage udgangspunkt i to tekster, der ser kulturhistorisk på kupéen som en sammenføjning af teknologi, rum og bevægelse, nemlig kulturhistorikerne Wolfgang Schivelbusch' og Michel de Certeaus analyser af togrejsen. Begge perspektiver er fænomenologiske og betoner forholdet mellem bevægelse og fiksering som konstituerende for oplevelsen af rummet.

De Certeau sammenligner i sit essay togrejsen og tilfangetagelsen og understreger, hvordan forholdet mellem stilstand og bevægelse er dialektisk – deltagelsen i togets bevægelse langs de uendelige skinner forudsætter en stilstand bundet til passagersædet og til illusionen af en omverden i bevægelse uden for vinduesglasset.⁴³⁰ Udspændt mellem disse to grundfigurer er tilværelsen i kupéen et isoleret miljø, fri for hverdagslivets komplikationer. Passagerens isolerede afstand til omverden producerer en drømmelignende eftetænksomhed, som de Certeau sammenligner med kombinationen af isolation og forbundethed i stemmeboksen. For Schivelbusch, hvis tekst er en egentlig kulturhistorie over kupéen, er udgangspunktet det samme, men der er flere komponenter i sammenføjningen. Togets hastighed skaber en visuel oplevelse af, at den umiddelbare for- og mellemgrund forsvinder, og togpassageren ser baggrund og horisonter glide forbi som et panorama. Den panoramiske visualitet skaber en forbindelse mellem passageren og en fjernere omverden, hvilket Schivelbusch kobler til en psykologisk distancering.⁴³¹

Synligheden knyttes til det, Schivelbusch kalder det *the machine ensemble*. Jernbanen låser to elementer sammen, der i tidligere transportsystemer som kanaler og veje var adskilt, nemlig ruten og køretøjet. I et togsystem kan skinnerne ikke bruges af forskellige aktører; man kan ikke passere hinanden med deraf følgende regler om forskørselsret osv.; togskinneerne kan ikke benyttes af andre end togselskabet. Jernbanens maskinelle ensemble indtager også landskabet på nye betingelser. Skinnerne gennemskærer store afstande fra by til by og skinnenettet forhærdes som del af landskabet, der eksklusivt er togets område, hvor den uhindrede bevægelse sikres gennem tunneller, viadukter og udjævninger af det eksisterende landskab. Ved kryds med andre transportruter sørger klokker og bomme for, at andre, fleksible transportmidler respekterer togets territorium.⁴³²

Schivelbusch viser, hvordan togets *ensemble* først i 1800-tallet var en demokratiserende kraft, men op gennem dette århundrede, særligt i de europæiske jernbaner blev påvirket af en modsatrettet bevægelse i togekupéens rumlighed. Arrangeret som små celler i vognkroppen med eneste indgang direkte fra perronen blev kupéerne isolerede, utrygge og fra 1860'erne direkte forbundet med fare og kriminalitet.⁴³³ Det affødte en omorganisering af kupérummet i retning af den mere åbne, amerikanske model, og man endte i et kompromis, der stadig fungerer i dag, med en smal gang, der fungerer som fødevej for og kommunikation mellem kupéerne. Denne rumlige ændring skete samtidig med en diskursiv forskydning i retning af at tale om passagerens ret til at være privat, "the right to be left alone".⁴³⁴ Togkupéen var således et mere hjemligt rum, der fastholdt en privat karakter.

⁴³⁰ Certeau, *The practice of everyday life*, 112.

⁴³¹ Schivelbusch, *The Railway Journey*, 52.

⁴³² Ibid, 16ff.

⁴³³ I 1860 og 1864 var der to mordsager i jernbanekupéer, som Schivelbusch mener afføder en "kollektiv psykose" omkring togekupéen, Ibid, 83ff.

⁴³⁴ Ibid, 88.

Det fremhæves i kulturhistoriske behandlinger af togkupéen, som hos Schivelbusch, kulturhistorikeren Amy Richter og etnologen Orvar Löfgren, hvordan den i sin indretning og materialitet inkorporerer træk fra det private hjem samt en social opdeling, samtidig med at den nye sociale situation skabte patologiske angsttilstande.⁴³⁵

Hvis vi på denne baggrund vender tilbage til sporvejskupéen, viser der sig nogle forskelle. Den isolerede ikke sine passagerer i afsondrede kupéer. Den producerede en panoramisk perception, men anderledes end jernbanens. Dens sociotekniske sammenføjning var også anderledes. Som maskinelt *ensemble* eller bredere forstået, som sammenføjning, var sporvognen i høj grad et produkt af dens interaktion med byen: Gennem stoppesteder, køreplaner, planlægning, gadebredder, overfladebelægning, andre netværk og socialitet påvirkede sporvognen byen. Omvendt manipulerede byen sporvognen bl.a. gennem selve sin tætte fysiske struktur, hvor linier, logistik og bevægelse må underordne sig gaderne, pladserne og de andre trafikanter. Visualitet skulle både være fængende og enkel, farten både både høj nok og lav nok. Det er i dette komplekse rum, at sporvognskupéen bevæger sig rundt, som et offentligt rum uden sted.

Lad os først prøve at se på udviklingen af den materielle side. De første københavnske hestesporvogne var produceret i England.⁴³⁶ Vognene havde plads til 18 personer inde i vognkroppen, det samme på taget og kaldtes i pressen "Sporvejsomnibusser". Mens selve vognenes ydre udseende blev kritiseret i pressen, blev det indre anerkendt som "ret elegant", med god plads og "smukt oplyst", formentlig med olielamper.⁴³⁷ Som i de tidlige parisiske sporvogne var der jalousipersienner, man kunne trække for vinduerne og lukke omverden ude. Mens passagererne på taget sad på langs i to rækker med ryggen til hinanden, sad man indendørs formentlig i rækker på tværsæder. Vognen var en mellemting mellem tog- og hestevogn, og ligeså med kupéen, hvor passagerens var fikseret i sædet, adskilt og fokuseret på vinduet og det forbipasserende byrum.⁴³⁸ Der har tilsyneladende ikke været store ændringer i denne konstruktion indtil elektrificeringen i 1890'erne, men i den ekspansive periode op mod Første Verdenskrig skete en udvikling af sporvognens indre, ligesom oplevelsen af sporvognsrejsen for den stigende mængde passagerer både ændredes og forankredes grundlæggende i hverdagslivet.

Her ændredes kupéen som del af den større omorganisering af netværket. Med motoren og det øvrige elektriske udstyr bygget ind i selve vognkroppen og den følgende større vægt og hastighed ændredes opbygning og design af vogne og udstyr. De bedste hestesporvogne blev bygget om, men de nye typer, bygget til el, var mere solide og udviklede sig i højere grad til "netværksmaskiner". Man nedsatte, som vi har set, for første gang i byens historie en kommission for den offentlige transport i byen. Dens kommissorium var at komme med anbefalinger omkring elektrificeringens konsekvenser og angive løsninger, dels på transmissionssystemet, dels driftsspændingen. Men også vogntyperne skulle bestemmes, og her lagde man sig op ad den model, der kørte i Frankfurt – de skulle senere kendes

⁴³⁵ Schivelbusch, *The Railway Journey*; Löfgren, "Motion and Emotion"; Amy G Richter, *Home on the rails: women, the railroad, and the rise of public domesticity, Gender and American culture* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2005).

⁴³⁶ Angiveligt var vognene produceret i Birkenhead ved Liverpool, se *Illustreret Tidende* d.1. november 1863. se Bjørnson, *Linie 1. Hovedstaden får trafikkselskab*, 32.

⁴³⁷ *Flyveposten* d. 23. oktober 1863

⁴³⁸ EA, Vognfabrikken Scandia A/S, Avisudklip mv. vedr. Scandias leveringer af jernbane- og sporvejsmateriel 1883 – 1959. Deres tidlige sporvogne er bygget op nogenlunde som de første engelske.

som "frankfurterne".⁴³⁹ De havde 20 siddepladser og 14 ståpladser og var dermed de hidtil største passagerkøretøjer. Som noget nyt indførtes bivogne, der var lettere og som tilførte det voksende system en fleksibilitet, idet man kunne koble dem af og på efter døgnets og sæsonens rytme. Vognkroppen blev organiseret omkring døråbninger og ventilationsindtag i hver ende for at optimere både kontrol og cirkulation af luft og kroppe. Selve spurvognen blev rettet mod et masse transportsystem, hvor mennesker og genstande skulle cirkuleres. I frankfurterne såvel som Engelhardtvognene var orienteringen af rummet forskelligt fra model til model, men der er to grundformer, nemlig tvær- og længdesæder, begge dog med en gang midt gennem vognen.⁴⁴⁰ Som Schivelbusch bemærker er organisationen af passagererne i kupéen udtryk for et socialt landskab såvel som et funktionelt, og spurvognskupéen var altså fra og med elektrificeringen organiseret som et gennemstrømningsrum uden klasseinddeling.

Sporvognskupéen blev heller aldrig et hjemligt rum, hvis man med dette forstår den private dagligstue. Vi har allerede hørt om hjemliggørelsen, og man kan videre gennem svensk etnologisk forskning se, hvordan togkupéen og andre pendlerum blev hjemliggjort og tilegnet gennem bl.a. arrangementer af genstande.⁴⁴¹ Dette er formentlig også foregået i spurvognskupéen, men begrænset af rummets befordring af mobilitet. Spurvognskupéen var beslægtet med jernbanen men var samtidig et nyt, offentligt rum.



Figur 39 Norsk kupé omkring 1900.⁴⁴²

⁴³⁹ Gelardi oa., *Elektricitetens Historie*, 503.

⁴⁴⁰ Tegninger i Scandias arkiv viser, at bivogne oftest havde tværsæder og hovedvogne længdesæder. Det knyttes til luft- og varmecirkulationen.

⁴⁴¹ Tom O'Dell, "Commute (ke-myoot)," *ETN. Etnologisk Skriftserie 2* (2006): 87–96; Löfgren, "Motion and Emotion", 340.

⁴⁴² SA, A/S, De Københavnske Sporveje, Diverse, Scrapbøger 1902 - 1911



Figur 40 Engelhardtvoignens kupetyper.⁴⁴³

Den manglende hjemlighed skyldtes forskellige forhold. Dels var der som sagt ikke i sporvognene social opdeling, med enkelte undtagelser. Selv om pris- og liniepolitikken i begyndelsen var socialt afgrænsende, var der ikke en rumlig adskillelse i første, anden og tredje klasse, hvilket på toget blev anledning til at sælge stigende grader af "hjemlighed".⁴⁴⁴ En passager erindrer: "[skovturstogene] havde mange små kupeer med træsæder på tværs af køreretningen og dør i begge sider, trinbræt i hele vognens længde som konduktøren brugte når han billetterede..".⁴⁴⁵ Sammesteds fortælles, at der på nogle strækninger var tre klasser: 1. klasse med rødt plyds, 2. klasse med brunt læder og 3. klasse med lyst og mørkt træsæde. Selve eksklusiviteten og den sociale opdeling var i toget oversat til polstring og farve. Præcis sædepolstringen anføres hos etnologen Orvar Löfgren som den centrale markør af social adskillelse på togrejsen:

One of the most important markers of difference was the degree of upholstery – none in third class and a voluptuousness of stuffing, tassels and drapes in first, where you could travel in a sea of textiles. On trains the idea of systematically expressing class difference in design details was developed ...A new railway nation of time-keepers, crowd handlers and class analysts emerged, and so much of their knowledge was acquired by moving through very distinct materialities, from the awesomeness of the railway cathedral to the softness of the upholstery in the rail compartment.⁴⁴⁶

⁴⁴³ DMD, sign. Knud V. Engelhardt, 64 – 92, Sporvejene

⁴⁴⁴ Se Richter, *Home on the rails*.

⁴⁴⁵ SA, Pensionisterindringer, Thyra Giese, erindring nr. 1237.

⁴⁴⁶ Löfgren, "Motion and Emotion", 344, 349.

Relationen mellem socialitet og materialitet i sporvognskupéen var anderledes. I eet rum sad og stod mellem 15 og 25 personer. Regnes ståpladserne på perronerne med, var det flere. I København i perioden omkring 1900 var sæderne af lakerede trælist, sommetider dækket med uldhynder i vinterperioden. Nogle skandinaviske sporveje, som den norske afbildet ovenfor, havde polstring, men ens for alle passagerer.⁴⁴⁷ Igen: Sporvognens kupé var altså i høj grad et offentligt og ikke som i toget et isoleret, domesticeret rum.

Det næste karakteristika ved togvognen, vi kan se hos både Schivelbusch og de Certeau, er den panoramiske perception af omverden. Den panoramiske visualitet er ofte forbundet med toget.⁴⁴⁸ Også med den moderne by, og særligt i forbindelse med de visuelle apparater og miljøer, forbundet med forlystelse, som byen stillede til rådighed.⁴⁴⁹ Men det er et tredje panorama, der her er tale om, som kan ses af denne køretur på Frederiksberggade:

[vi] ruller ind mellem Husbjergene i Frederiksberggade, nu tager Byen os for Alvor mellem sine Kæber! Filmsteatrenes brogede, sensationsmældende Plakater svirrer forbi, de store, blanke Udstillingsvinduer er kun et Par Armlængder borte, og mens man kører, er det som om et mægtigt, modgaaende Glasbaand drager forbi Eens Blik. Inde i Glasgrotterne svæver vekselvis Bolde, Ketschere, Delikatesser, Cigarer, Antikviteter, Legetøj, Bøger, Herre- og Damedragter - det er Strøgbutikkerne, Storbyens strålende Vandretæppe, der ruller forbi! / Mellem Husene og Kørebanens lange Slange af Biler trænges Folk paa de ganske smalle Fortove, Blikket løber hen over en Skov af stadigt hoppende Hoveder og Hatte ... Strækningen Raadhuspladsen-Kongens Nytorv er Byens lange Foyer eller Promenadegang, her er Borgerskabet paa Hat med sig selv.⁴⁵⁰

Først kan man se, at alt foregår lige uden for vinduet i dette panorama: der er ikke nogen baggrund eller horisont, som den, togpassageren fokuserer på. Byen er hele tiden tæt på, i armslængde og tilgængelig for øjet på grund af sporvognens lave hastighed og husfacadernes afgrænsning af gaden. Sporvognspassageren ser en mængde af detaljer glide forbi vinduet, nogle opfanges præcist mens andre bliver til visuelle former og rytmer. Sporvognens panorama er intimt forbundet med byrummet, og passageren kan sidde som en anden voyeur bag spejlglasruderne og betragte bylivet drive forbi. Man kan indvende at andre steder, særligt på Rådhuspladsen, er der mere åbent, men sporvognens lave hastighed gør stadig, at både for- og mellemgrund er tilgængelige for passagerens øje, for at følge Schivelbuschs terminologi.

I forhold til toget var sporvognen således langsommere, men også hurtigere. Hastigheden gennem det fysiske rum var lavere end togets, hvorfor oplevelsen af bevægelse og rummet udenfor var anderledes, som vi ser i citatet. Men sporvognens rytme var langt hurtigere: på- og afstigning foregik med en frekvens på få minutter, og kupéen skulle derfor kunne håndtere en rytmisk gennemstrømning af passagerer. Det "løsner" både den

⁴⁴⁷ De københavnske akkumulatorvogne havde tilsyneladende også plydspolstring, se Rung, *Fra min Klunketid*, 166.

⁴⁴⁸ Om panorama, togrejse og historicisme, se Mari Hvattum, "Panoramas of Style," *Journal of the Society of Architectural Historians* 70, no. 2 (2011): 190–209.

⁴⁴⁹ Kulturhistorikeren Jonathan Crary undersøger disse visuelle teknologier i byen, mens Richard Dennis sågar taler om den moderne by som en *Panoramic City*, se Jonathan Crary, *Techniques of the Observer* (Cambridge, MA: MIT Press, 1999); Dennis, *Cities in modernity*, 53ff.

⁴⁵⁰ Fredrik Nygaard, *Kend København en Vandring gennem Byen* (Kbh., 1928), 17.

panoramiske perception, men også de sociale konventioner for rummet, som det er foreslået i kulturhistoriske undersøgelser af tyske og amerikanske sporgvogne.⁴⁵¹

En af konsekvenserne af sporgvognskupéens åbne design er også, at man ikke som ved toget forbinder sporgvognen med egentlig kriminalitet, udover trængsel, fuldskab osv., som i følgende, hvor "passagerer ... lavede ballade, bl.a. lavede pigerne svalereder i stropperne og en pige hang i stropperne og slyngede benene rundt om halsen på konduktøren".⁴⁵² Derimod har sporgvognskupéen et andet karakteristika, nemlig overbelægning. Der var således tilsyneladende, indtil man indførte lukkede vogne, et kronisk problem med for mange passagerer, særligt i myldretiden. Som en konduktør udtalte i 1903 i forbindelse med problemer omkring billetteringen:

Det er umuligt for os at overholde det Reglement som Politiet foreskriver. Vi maa jo kun medtage et bestemt Antal Passagerer, men det er vanskeligt at efterkomme; thi naar vi er inde i Vognen for at billete, saa springer Folk under Farten op paa Perronerne, og naar vi derefter kommer tilbage paa vor Plads, faar vi intet Resultat af at holde Forhør over det kriminelle Overtal. Ingen er kommet sidst og ingen vil forlade Vognen. Og der er saa intet andet at gøre end at lade Vognen køre videre.⁴⁵³

Vi har altså fået et indtryk af et særligt rum, der bevæger folk rundt i byen, men samtidig konstituerer egne sociale konventioner og kategorier, kort sagt en egen "lille" rumliggørelse, i udveksling med den store ditto. Hvis vi bliver i niveauet omkring selve sporgvognene og deres rumlighed, kan vi tage undersøgelsen et skridt videre.

Sporvognens mikroteknologier

Jeg talte indledningsvist om sammenføjninger og deres mekanismer, så et ubesvaret spørgsmål i denne del må være: Hvilke mekanismer er i spil i disse netværks udviklingsforløb? Kan vi, med sporvejene som optik, se, hvordan et stort netværk opbygges og opretholdes i det stadigt forandrende miljø, som byen udgør? Det særlige fokus med at spørge til kompleksiteten er i denne afhandling er som sagt at undersøge, hvilke roller genstande og mennesker indtager, og særligt spørgehorisonten i det nedenstående er inspireret af materialitets- og teknologistudier, som bl.a. Chris Otter og Sophie Watson har foretaget af byens offentlige rum.⁴⁵⁴ For at vende disse spørgsmål mod sporvejene og Rådhuspladsen, vil jeg prøve at vende undersøgelsen om: I afsnittet ovenfor om elektrificeringen af sporvejene konstateres det, at netværket fungerede i omkring 100 år. Jeg vil her følge afhandlingens fokus på proces og undersøge, *hvordan* denne opretholdelse faktisk foregik, i et omgivende miljø, der forandrede sig på mange måder. Jeg vil således følge sporgvognen videre fra et

⁴⁵¹ Barbara Schmucki anfører kupéens karakter af "transit space" i tyske og engelske byer, Schmucki, "The Machine in the City," 9ff. Hun understreger, hvordan de sociale normer er mindre kontrollerede i sporgvognene end i togvognene, hvilket understøttes af andre forskere i feltet, se Richter, *Home on the rails*; Barbara Young Welke, *Recasting American Liberty: Gender, Race, Law and the Railroad Revolution 1865-1920* (Cambridge: Cambridge University Press, 2001).

⁴⁵² KBHA, politierindringer, Christensen, Eiler, p. 2; Schivelbusch, *The Railway Journey*, 81ff.

⁴⁵³ *Social-Demokraten* d. 24. oktober 1903

⁴⁵⁴ Otter, "Making liberalism durable"; Otter, *Victorian Eye*; Sophie Watson et al., "Thinking Cities Through Objects" (Centre for Research on Socio-Cultural Change, 2011); Sophie Watson, *City publics: the (dis)enchantments of urban encounters* (Abingdon: Routledge, 2006).

socialt og sansemæssigt rum til et teknologisk rum, og undersøge, hvordan den bliver produceret og opretholdt, og jeg vil gå ind i undersøgelsen på et mere mikroskopisk plan.

De københavnske sporvogne blev efter den kommunale overtagelse produceret i Jylland hos den Randersbaserede fabrik *Scandia* og den mindre *Vulcan* i Maribo, som kort efter 1900 blev opkøbt af førstnævnte. Begge, men især *Scandia* havde leveret togvogne til både statsbanerne og en del af de jyske privatbaner, men også vogne af alle typer til landbruget.⁴⁵⁵ Allerede før 1911 havde en del af de mindre sporvejselskaber i både Århus og København fået leverancer fra begge, samt fra mindre vognfabrikker, men med de relativt store ordrer, der kom fra Københavns Kommune efter overtagelsen, blev produktionen omorganiseret. Hvis man ser på de håndværk, der indgik i produktionen, var det en blanding af moderne fabriksarbejdere og ældre fag: sadelmagere, vognmagere, smede fra togproduktionen osv.⁴⁵⁶

For at håndtere leverancerne udfærdigede Magistratens nye afdeling for sporveje i 1910 et sæt kravspecifikationer. DKS levede på det tidspunkt midlertidigt i Magistratens 4. Afdeling, indtil den i 1917 skulle flytte til 5. afdeling, der oprettedes det år. Der er altså tale om en aktør på scenen, som er ved at blive integreret i det kommunale bureaukrati. Specifikationerne fastlagde betingelser for produktionen af sporvogne som tillæg til de generelle betingelser, kommunen generelt stillede for leverancer. Det er et detaljeret materiale, for leverancerne var mere sammensatte en sædvanligt i byen administration: betingelserne for eksempelvis vognkasser fylder 15 trykte sider på dansk og tysk.⁴⁵⁷ Med denne formalisering af sporvognsproduktionen brugtes en praksis, som man må gå ud fra er ny i byens administration: et standardiserende dokument, der samler og oversætter viden fra de forskellige intentionelle niveauer – det politiske, bureaukratiske og teknologiske niveau, men også håndværkerens og fabriksarbejderens viden - der må kodes i en fælles ramme for at kunne realisere Sporvejene. Som storkunde og monopolindehaver i København kunne DKS stille nøje betingelser for, hvordan sporvognen som produkt og artefakt skulle konstrueres, og når man læser disse, er det et detaljeret univers, der træder frem. Her et eksempel vedrørende behandlingen af en bivogns yderflade:

Pladebeklædningen slibes med Pimpsten og Vand og aftørres godt med Tvistaffald forinden den første Paastrygning, der bestaar af Blyhvidt reven i Fernis uden anden Tilsætning end Tørrelse. Naar denne Grundfarve er tør, paaføres den anden Strygning, der bestaar af Blyhvidt reven i Fernis og tilsat Tørrelse fortyndet i Terpentin...⁴⁵⁸

Eller om vognkassens konstruktion:

Samtlige skruegænger maa være rene og skæres efter Whitworths Lære, og Møtrikkerne til hver Sort Skrue maa stemme saaledes overens i Størrelsen, at de kunne tages med samme Skruenøgle...⁴⁵⁹

⁴⁵⁵ EA, Vognfabrikken *Scandia* A/S, Avisudklip mv. vedr. Scandias leveringer af jernbane- og sporvejsmateriel 1883 - 1959

⁴⁵⁶ Der findes pjecer med overenskomster for de pågældende fag, se f.eks. KBSA, Topografi, Sporvejene, Overenskomster.

⁴⁵⁷ EA, Vognfabrikken *Scandia* A/S, Avisudklip mv. vedr. Scandias leveringer af jernbane- og sporvejsmateriel 1883 - 1959. Herefter Scandias arkiv

⁴⁵⁸ EA, Scandias arkiv, Specielle Betingelser for Bivogne 1914 p. 11.

⁴⁵⁹ EA, Scandias arkiv Specielle Betingelser for Vognkasser 1914 p. 2.

Der skulle leveres en stor mængde produkter fra Scandia, som DKS skulle drive i en helt anden geografisk og institutionel sammenhæng. Leverancen skulle forventeligt gentages med jævne mellemrum. Kunden, DKS, havde det ovennævnte behov for en løbende leverance, der kunne kontrolleres i detaljer. En problemstilling, der 20-30 år senere var helt almindelig for industrielle leverancer til det offentlige system, var her et relativt nyt fænomen.⁴⁶⁰ Det er her, i disse styringsdokumenter, man kan studere mikroteknologierne. Lad os prøve at se på nogle temaer i specifikationernes mange detaljer.

Glathed og modstandsdygtighed var fremtrædende i specifikationerne. Alle yderflader skulle være permanent vandtætte, rensede, ensartede og farvekontrollerede med en række nærmere definerede lag maling og beskyttelse. De synlige træsorter var bestemt for hver funktion i vognen, således at der feks veksledes mellem Nordeuropæisk Eg, Ask, Pitchpine, Fyr og forskellige caraibiske mahognisorter, alle med særlige overfladeegenskaber. Særlig opmærksomhed fik det træ, der skulle lakeres med gennemsigtig lak: det skulle udvælges og skæres, så der ikke var farvespil, men et "roligt udseende". Alle trædele skulle samles nøjagtigt, så træet ikke kunne slå sig og fremvise revner. Kabler skulle enten indlejres i de bærende dele eller skjules af lister, der matchede resten af interiøret. Tagdækningen skulle, efter mange lag bemaling, bukkes ind under bemalede lister, der samtidig dannede støtte for en zinkrende, der ledte regnvand væk fra vognkroppen.

Sporvognskassen blev i denne periode bygget op af et træskelet med trægulv og metalriste som gulv på for- og bagperron. Kassen stod på en undervogn med aksler, hjul, lejer, fjedre, bremses og ophæng konstrueret af enten smedjern eller stål. Derudover bestod vognens synlige udstyr af diverse bænke, skilte, lamper, ruders, lygter, vinduesrammer, instrumenter, alle i forskellige materialer, hovedsagelig metal og glas. Taget beklædtes med lærred og siderne under vinduesfrisen med metalblik, så sporvognen ligesom togvognen havde en særlig rumlig fremtræden: stort set alle de mekaniske funktioner var dækket af en række overflader, der udgjorde en samlet, plan overflade.⁴⁶¹ Tagets lærred skulle have en række forskellige lag særligt beskrevet maling, hvor farvetonen på det sidste lag ville blive kontrolleret. Ved overgang mellem tag og vinduer skulle tagbeklædningen nøje føres i niveau med den tilstødende flade; metalfladerne skulle renses nøje, males i en særlig gul tone og påføres bogstaver og nummer. De mest benyttede farvetyper var rød blymønnie, hvis forbindelse af bly og ilt gav en særlig farvetone og i forbindelse med olie producerede en "stenhård" overflade.⁴⁶² Også malingen Blyhvidt optræder som grundmaling på vognens yderflader, men ikke indenfor:

Blyhvidt egner sig som bekendt ikke til hvide Anstrøg indvendigt... da menneskelige Uddunstninger ... i forholdsvis kort tid sværter Anstrøget idet en del af Farven omdannes til Svovlbly...⁴⁶³

Del af de mikroteknologiske problemer var altså også de kemiske forbindelser mellem passagerer og materialer. Blyhvidt fremstilles af blyoxid, kulsyre og vand gennem en proces, der i de samtidige lærebøger beskrives over flere sider og bl.a. involverer særligt formede blyplader, lerpotter, eddike, mel, klid, hestegødning. Der findes flere opskrifter af bl.a.

⁴⁶⁰ Se Specifikationer i Scandias arkiv

⁴⁶¹ Se f.eks. EA, Scandias arkiv, Specielle Betingelser for Motorvognkasser 1914, p. 5, 7, 13.

⁴⁶² Jensen, *Kortfattet Vejledning i Kendskabet Til Farvekemien*, 23.

⁴⁶³ EA, Scandias arkiv, Specielle Betingelser for Motorvognkasser 1914, p. 6.

hollandsk og tysk oprindelse, men uanset hvilken proces man vælger, skal den følges nøje så ikke temperaturer og kemiske reaktioner løber løbsk.⁴⁶⁴ Man kan derfor forestille sig hvad det har betydet for sporvejsarbejderne, da de første industrielle, syntetiske malingformer kom på markedet. En af de første af disse typer, der kom til Danmark, var *Ripolin*. Malingen blev produceret i Frankrig i 1890'erne og havde en særlig, skinnende, farveægte karakter. Den fik en hurtig udbredelse i det industrialiserede Europa, og navnet Ripolin blev frem mod 1900 en generisk betegnelse for alle typer skinnende, ensartede og farveægte lak.

I specifikationerne på sporvognene fra 1914 er alle de steder, der er anført "lak" streget over, og Ripolin er anført i håndskrift.⁴⁶⁵ Primært er det til de store bogstaver på siden af vognene, linienumre og til kantmaling. Farveægthed blev vigtigt med de elektriske sporvejes transformation til et stort, teknologisk system: Selve vognenes gule farvetone måtte være ens på tværs af de mange hundrede vogne i drift, og særligt skulle linienumrenes farvekoder, der sikrede genkendelsen, være præcise og måtte ikke falme i vind og vejr.

Ripolin blev i perioden et symbolsk produkt med tæt tilknytning til den modernitet, der blev defineret gennem og efter Første Verdenskrig. Dels blev den sprøjtemalet som camouflagemaling på de tidlige kampfly som f.eks. det franske biplan 1916 Nieuports, og var dermed del af det nye, modernistiske billedrum, som bl.a. den amerikanske kulturhistoriker Stephen Kern belyser gennem forbindelser mellem kubismen og opfindelsen af *camouflage* omkring slaget ved Verdun.⁴⁶⁶ Ripolin blev også diskuteret til hospitalsformål under krigen.⁴⁶⁷ Den farveægte lak blev ligeledes brugt som billigt alternativ til oliemaling af modernistiske malere som Picasso, og farven fik rollen som en af de nye, industrielle teknologier, der udfordrede den moderne kunstners selvforståelse. Som farve i boliger blev Ripolin populær som hvid og "ren" vægbemaling, og det er i denne betydning, arkitekten Le Corbusier brugte malingen, da han i 1925 formulerede "*Loi de Ripoline*", Ripolinens Lov: I det moderne design skal al unødvendig pynt og farve udslettes og rummet frigøres af rene, skinnende flader.⁴⁶⁸ Også hos Marcel Proust spiller den skinnende maling en rolle, som del af metaforen omkring et moderne badehotel.⁴⁶⁹

Ripolin kaldes også på engelsk for "enamel colour", eller emaljefarve, på grund af de ovennævnte effekter. Den skinnende farveintensitet fandtes også i de emajleteknikker, som indførtes samtidig på Københavns Sporvejes stoppesteder og skilte i og udenfor sporvognene. Emajlen er en teknik, der giver anledning til en forskydning af hele den grafiske formgivning, som vi så ovenfor omkring reklameplakaterne, hvor signalfarver, geometriske former og nye typografier blev fremtrædende. Dette ses også i brugen af nye trykmetoder indenfor f.eks. plakattrykket, der bl.a. benyttes på de plakatsøjler, der etableres bl.a. på Rådhuspladsen i perioden, og som fik en stor effekt i mellemkrigstidens grafiske kunst og design. Alle disse "æstetiske mikroteknologier" producerede en kobling af skarpe grænser i grafikken med en ensartet, glat overflade.

I sporvejsmaterialet træder også en anden tendens frem, som er mere fragmenteret og implicit, men ikke mindre interessant. Vi så ovenfor, hvordan sporvognen

⁴⁶⁴ Ibid, 6ff.

⁴⁶⁵ De første trykte specifikationer er fra 1910, og rettelserne er dateret 1914. Ændringen må derfor være sket i mellemtiden

⁴⁶⁶ Kern, *The Culture of Time & Space*, 302ff.

⁴⁶⁷ se bl.a. G H Colt, "A Motor Operating Theatre," *The British Medical Journal* 1 (1915): 132.

⁴⁶⁸ Corbusier, *L'Art Décoratif D'aujourd'hui*.

⁴⁶⁹ Marcel Proust, *À la recherche du temps perdu*, vol. 1 (Paris: Editions Gallimard, 1919), 223.

blev et særligt sansemiljø, og vi kan følge dette perspektiv i det teknologiske rum, der fremtræder af specifikationerne fra Scandia. Det nævnes således gennemgående, at *alt bevægeligt skal glide*: ingen vinduer må kunne klapre, skydedøre skal forsynes med smurte glideskinner og børster på indersiden. Smøring og indfedtning af bevægelige dele er detaljeret beskrevet, og det blev understreget, at løsdele og udstyr skulle fæstnes eller lægges i tætsluttende rammer. Eksempelvis skulle der lægges lemme i motorvognenes gulve som adgang til at reparere motoren. Disse skulle nedlægges i præcise rammer og flugte nøjagtigt med vogn gulvet, og der er en række overvejelser omkring dette. Vinduesrammerne skulle indlægges i gummirammer så rystelser ikke forplantede sig.⁴⁷⁰ Hvad betyder alle disse detaljer?

Jeg vil begynde svaret med en sidste observation af sporvognens materialitet. Et sted i specifikationerne præciseres det, at taget på indersiden skal belægges med linoleum.⁴⁷¹ Vi kender i dag linoleum som en billig, slidstærk gulvbeklædning, men da materialet kom frem i 1890'erne efter en længere udviklingsproces, fremhævede man andre egenskaber. Det var varmt for fødderne, nemt at rengøre og blev endda markedsført for sine antiseptiske dampe, der skulle gøre materialet egnet til anvendelse i hospitaler og offentlige bygninger. Desuden kunne man med en blanding af granulatet efterligne marmoreringer og dermed give udtryk for sin gode smag.⁴⁷² Men en af de stærkeste kort for linoleumsproducenterne var materialets lyddæmpende effekt. En udstiller på verdensudstillingen i Paris 1900 udstillede en 2,5 centimeter tyk linoleumsbelægning og udtalte, at han forhandlede med den franske regering om belægning af Champs-Elysees med linoleum grundet dets store succes - både mht. holdbarhed og støj dæmpning.⁴⁷³

Hvis vi derfor antager, at linoleum blev valgt som et nyt produkt til belægning på grund af sin støj dæmpende effekt, kan vi se det i sammenhæng med de andre ovenstående detaljer som en generel tendens til at indbygge støj dæmpning i vognens konstruktion. Hvorfor? Støj dæmpningen kunne have en funktionel forklaring med henvisning til den intensiverede trafiklarm i byrummet. Måske er der også en mere indirekte grund: Den elektriske sporvogn var jo mere støjsvag end hestesporvognen, så det kan også ses i forlængelse af denne ændring: når man ikke blev døvet af hestehove, kunne man pludselig høre klaprende vinduer flaprende tagdække og knirkende gulve. Hele sanseniveauet blev flyttet og dermed opstod en række justeringer i miljøet.

Sporvognen var betinget af systemet, sporvejene, og dette igen af et andet system, vejene. Vi har allerede set, hvordan vejene og sporvejsskinnernes koordination krævede kompliceret planlægning i BR, og nedsænkningen af skinner var et større anlægsarbejde. Endelig så vi gennem diskussionen af jernbanen, hvordan sporvejene var underlagt et langt mere komplekst miljø end togsystemet. En materiel teknologi, der er blandet ind i alt dette er asfalten. Vi har mødt den tidligere i afhandlingen, og her skal vi se på den som en af sporvognens mikroteknologier.

Med den store gasproduktion i Danmark opstod et biprodukt som skulle vise sig centralt i vejteknologien, nemlig tjære. I England viste tjære sig som et godt materiale til befæstelse af de hårde makadam-belægnings, der havde været udbredt i de europæiske byer

⁴⁷⁰ EA, Scandias arkiv, Specielle Betingelser for Motorvognkasser 1914, p. 6

⁴⁷¹ Ibid. P. 7

⁴⁷² Se Simpson, *Cheap, Quick and Easy*.

⁴⁷³ Ibid. p. 96. Se også Clive Edwards, "Floorcloth, linoleum and vinyl; the changing technologies of hard flooring materials and their impact on domestic space 1850-1950.," conference paper, *City and Society* (Ghent, 2010).

siden 1700-tallet. Idéen blev overført til Danmark og spredtes i København såvel som mange andre byer i 1890'erne, indtil en ny type blandet med sten blev udviklet og brugt omkring 1910.⁴⁷⁴ Østergade og Købmagergade var de første københavnske gader, der blev belagt med asfalt i 1890. I forhold til tidligere vejbelægninger som makadam og chaussé kom asfalten også til at vinde indpas i Københavns gamle bydel med forsøgsvisse blandingsbelægninger. Belægningen af de københavnske veje var et stort diskussionsemne i perioden, ligesom det havde været i London tidligere.⁴⁷⁵ Man begyndte at anlægge den første asfaltering ved Kongens Nytorv, Bredgade og Rådhuspladsen omkring 1900, og der opstod en friktion i forhold til sporvejsprojektet, da man ikke først ville anlægge asfalt og derefter bryde det op for at nedlægge skinner. Derfor kom de to teknologier til at følges ad i moderniseringen af byrummet, og man kan f.eks. se i BR's forhandlinger, at der i 1896 efterlyses handling på sporvejsområdet, fordi Rådhus sagen skulle videre og der skulle asfalteres på Vesterbrogade.⁴⁷⁶ Reaktionen var blandede. Med asfalten kom en glattere, elastisk overflade ind i byrummet, og Østergade oplevedes "glat som et stuegulv". Men efter den første regn fremstod gaden med "Hul ved Hul, smaa og større Ujævnheder og smalle Render". Asfaltens vitale, plane overflade gennemhulledes og materialet blev en fiasko.⁴⁷⁷ Hurtigt bevægede asfalteringen sig ad Strøget til Rådhuspladsen, hvor den blev besunget henrykt af Emil Bønnelycke:

Ser i denne mægtige arena af blank asfalt, hvor spurvognene drejer, bilerne manøvrerer i strømmen, ekvipagernes seletøj ringer, og det nationale tog af cykler synger sødt og symfonisk? Jeg vil høre jeres ubegribelige sprog bekende, at I glade gæster en smuk by. Det er Nordens unge hovedstad, vor by, vor by.⁴⁷⁸

Lige omkring 1900 spredte asfalten sig som et symbol på den nye by. Andre digtere var mere ambivalente end Bønnelycke, som f.eks. Sophus Claussen i 1904: "Naar Byen en Søndag var Død overalt/ Sol paa Asfalt og Sol paa Asfalt".⁴⁷⁹ Asfaltens materialitet var også et modernitetsparameter for de ingeniører, der tog på tekniske dannelsesrejser. På Charles Ambts tidligere nævnte rejse i 1877 til Hamburg og Berlin, registrerede han gentagne gange asfaltbelægning, skitserede en asfaltlokomobil og noterede bl.a. at "asfalt Under den Linden og wienerbrolægning i parallelgader så lastvogne kan køre der og ikke på asfalten".⁴⁸⁰

Hvordan blev asfalten en mikroteknologi for spurvognen? Også her er overfladen et tema: Spurvognene havde det problem ift. jernbanen, at skinnerne skulle flugte med den plane overflade for at spurvognstrafikken kunne blandes med anden trafik. Denne nedlægning var teknisk kompliceret.

⁴⁷⁴ Jørgensen, *Fra Chaussé Til Motorvej*, 188.

⁴⁷⁵ I slutningen af 1890 var der jævnlige klummer i *Politiken* under overskriften "Paa Asfalten".

⁴⁷⁶ BR forhandlinger, juni 1896

⁴⁷⁷ *Politiken* d. 13. august 1890

⁴⁷⁸ Emil Bønnelycke, *Asfaltens Sange Prosafragmenter* (Kbh., 1918), 63.

⁴⁷⁹ Sophus Claussen, *Djævlerier* (København, 1904).

⁴⁸⁰ RA, Ambt, Charles, kasse 05023

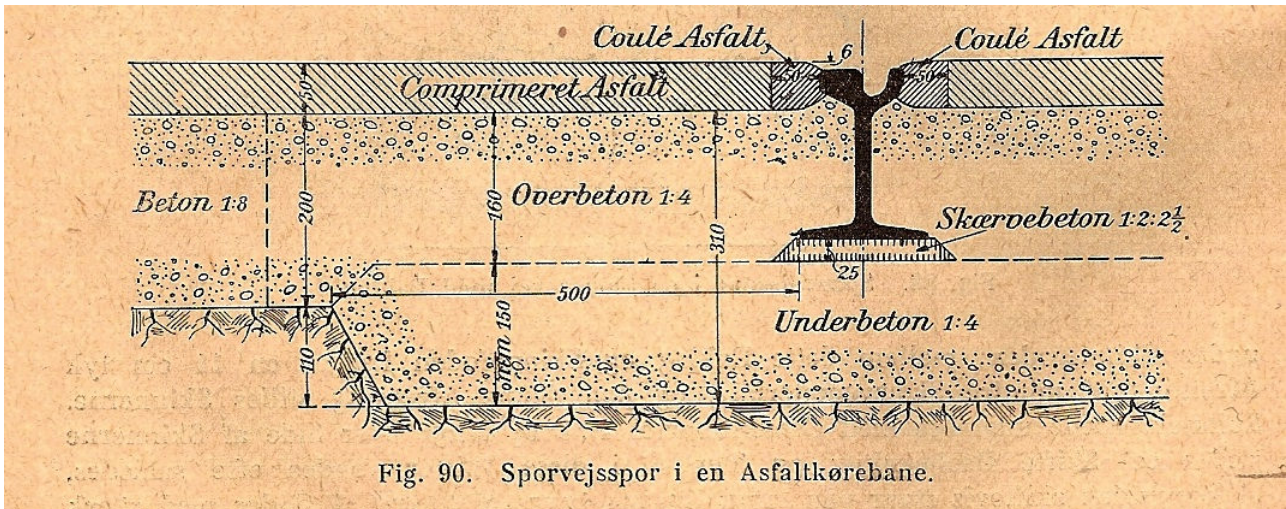


Fig. 90. Sporvejsspor i en Asfaltkørebane.

Figur 41 Den særlige teknik med hård og blød asfalt, der tilskrives DKS.⁴⁸¹

I København brugte man en særlig teknik til at skabe stabilitet og elasticitet samtidig. Gadens overflade blev dækket af komprimeret asfalt eller "stampeasfalt", og herunder lå grus og beton. De sidste centimeter ind mod skinnen fyldte man i overfladen ud med en anden type, "støbeasfalt", som var mere elastisk, mens skinnen nedad havde et hårdt betonfundament. På billedet ses, hvordan kravet til en holdbar, glidende spurvogn således var betinget af et landskab under overfladen, sammensat af i hvert fald 6 forskellige materialer.

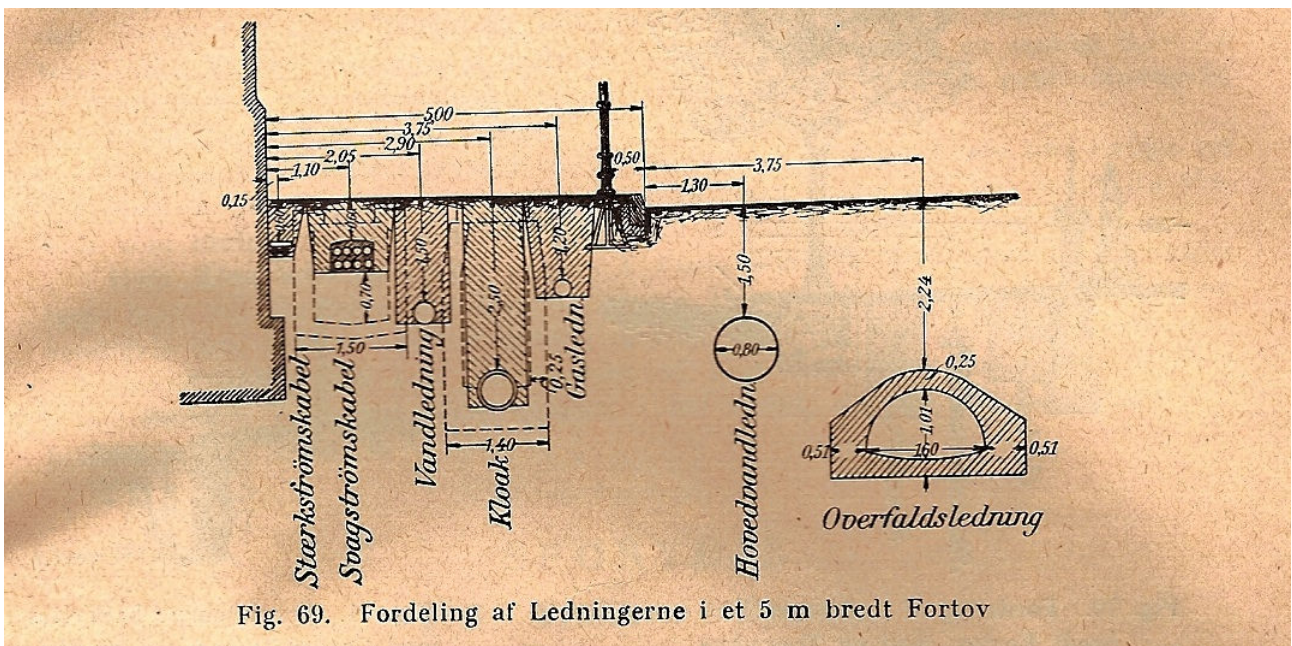


Fig. 69. Fordeling af Ledningerne i et 5 m bredt Fortov

Figur 42 Standardiseret fordeling af ledninger i fortovet, 1924.⁴⁸²

Ligesom den asfalterede gade betød en kompliceret befæstning under overfladen, lagde den

⁴⁸¹ A R Christensen, *Byplaner og Sporveje*, 98.

⁴⁸² *Ibid*, 69.

også andre grænser ud. Asfalt har tjære eller bitumen som bindemiddel, hvilket giver nogle særlige egenskaber, bl.a. den robuste elasticitet, som har givet den asfalterede vej sin særlige kinæstetiske karakter og store udbredelse. De nævnte tjæretyper er også vandtætte og kunne dermed lette afledning af regnvand. Men de fungerede dermed også som en tætsluttende hinde mellem det overjordiske og underjordiske byrum, hvilket hindrede udveksling mellem niveauerne. Endelig er en asfalteret vej, og særligt med nedlagte sporvognsskiner, bekostelig at brække op.⁴⁸³

Alle disse ting fik betydning for netværkene, som ingeniøren A. R. Christensen var opmærksom på i sine forelæsninger på Polyteknisk Lærestanstalt. Der var forskellige specifikke problemer: Asfaltens hinde gjorde det umuligt for eventuelle lækager fra gasrør at finde op gennem overfladen, så den spredtes og gjorde skade på træer osv. Den elastiske asfalt gjorde, at netværk lige under overfladen blev presset og rystet, som vi så med skinneproblemerne. Endelig, og vigtigst for Christensen, var fortovet langt billigere og nemmere at åbne og lukke.⁴⁸⁴ Derfor burde alle ledninger og rør, undtagen de største, lægges under fortovsfliserne. Det betød, at pladsen måtte blive trang, og man måtte nøje overveje fordelingen af de forskellige netværk: Elkabler skulle være tættest på bygningerne (for at få så korte stikledninger som muligt), men særligt stærkstrømskabler skulle være langt fra alt jern pga. den vagabonderende strøm, hvilket passer med at lygtepæle og elmastere kunne placeres i en "strimmel" tæt på kantstenen. Gasledninger skulle kunne lække opad, men adskilles fra vejtræer, og så videre.

Disse overvejelser samledes i en standardiseret udlægning af den ideelle, "netværkede" gade, hvor den mest hensigtsmæssige balance mellem materialer, ledning, overflade og støttende lag kunne balancere relationerne (se figur 42). Her blev kalkuleret den bedste grænse mellem den overjordiske og underjordiske by, og samtidig mellem gaden og de andre netværk. Det var overvejelser som disse, som også Joseph Stübgen og før ham Hausmanns kloakinengører havde gjort sig over netværkenes miljø under overfladen. Det, der var sket i mellemtiden var, at københavnske ingeniører havde "versioneret" de mere universalistiske tanker om byens moderne netværk til en lokal kontekst gennem mikroteknologiske justeringer.

En anden vigtig flade og mikroteknologi i sporvognenes konstruktion, som vi kan se den gennem DKS' specifikationer, var glas. I vognens to ender, der i den symmetriske konstruktion kunne fungere som både for- og bagperron, skulle isættes "franske tavleglas", mens de relativt store ruder i siderne skulle bestå af spejlglas. Vinduesindfatningerne var særlige gummilister, og ruderne måtte ikke kittes. Vinduerne skulle som sagt have den særlige spejloverflade, der var relativt ny som industriprodukt. Vigtigheden af spejloverfladen på sporvognene fremgår af, at Scandia kort efter 1.verdenskrig meddeler kommunen, at en række vogne må leveres med dobbeltglas i stedet for spejlglas pga. varemanglen, men at dette hurtigst muligt vil blive efterleveret.⁴⁸⁵

Glas er nævnt flere gange som en mikroteknologi, og som sådan spiller det en rolle flere forskellige steder hos både Sporvejene, i rådhuset og byrummet. Glassets rolle i det offentlige rum ændrede sig sidst i 1700-tallet med tavleglassets fremkomst. Det tilvirkedes som store glasbobler, formet til cylindre, der blev skåret og rullet ud til flader. Dermed blev vinduesfladerne større og glas begyndte i det hele taget at indtage en mere central plads i

⁴⁸³ Opslag, "Asfalt", "Salmonsens Konversationsleksikon," 204.

⁴⁸⁴ A R Christensen, *Byplaner og Sporveje*, 68ff.

⁴⁸⁵ EA, Scandias arkiv, brev af 29. december 1919.

arkitekturen.⁴⁸⁶ Det platinbeklædte spejlglas nævnes allerede i 1870'erne i engelske tidsskrifter.⁴⁸⁷ I København havde de første eksperimenter med større glaspartier set dagens lys i Dahlerups nye, kongelige teater og *Hotel d'Angleterre*, og det var i den periode, Nyrop var assistent for Dahlerup, så det kan tænkes, at hans plan for glasoverdækningen af rådhusets indre gård har haft støtte i erfaringer derfra. I hvert fald er den større end de hidtidige, og også en af de første, der er projekteret af civile ingeniører.⁴⁸⁸

Nyrops brug af glas i rådhuset dækkede et bredt spektrum fra de næsten middelalderlige mosaikker af Emanuel Wigeland til de spejlglasruder, som senere bliver bemærket af funktionalisterne.⁴⁸⁹ Området omkring Rådhuspladsen var som sagt også scene for nye glaseksperimenter, både i de udendørs og indendørs, offentlige rum. Karakteristisk for glasset som en udvidelse af grænsefladen til det forbrugende publikum er handelsarkaden eller passagen, hvor kunderne bevæger sig langs en sekvens af butikker, oplyst enten af glastage eller elektrisk lys i butiksvinduerne.

Glasset i arkitekturen såvel som i sporvognene kunne ses retrospektivt som en begyndende opmærksomhed omkring den lethed og transparence, som funktionalismen senere gjorde til et varemærke. Men den blev udviklet sideløbende i sporvognene, og i den eklektiske arkitektur, som modernismen senere distancerede sig fra. I sporvognen var vinduesruderne blevet større, sikrere, lydløse og med spejlglasset både beskyttende mod sollyset og mod blikke udefra – en række mikroskopiske ændringer siden den første hestesporvogn. Det befordrede en mere bekvem rejse og mere frit udsyn til den panoramiske by, og byggede også videre på sporvognens civiliserede modernitet gennem en kobling til den driven eller glathed, vi har konstateret i de andre eksempler ovenfor.

Bremser, skærme, støddæmpere: Sikkerhedssporvognen

Fra tiden omkring 1900 blev sikkerhed et afgørende krav til alle køretøjer, der indgik i byens trafik. Bilens karriere var i høj grad afhængig af sikkerhedsteknologier, og cyklens udbredelse var betinget af "sikkerhedscyklen", der afløste den farlige væltepeter.⁴⁹⁰ Således også med sporvejene: I og omkring vognene blev over tid installeret tekniske anordninger som reaktion på de konflikter, det voksende, elektriske sporvejssystem havde med byens brugere. De støddæmpende puffere, man kender fra jernbanen, blev inkorporeret i sporvognskroppen i en lettere version i årtiet efter 1900. Bremseteknologien blev udviklet mod mere systematiske løsninger som solenoidebremsen og affjedringen blev også differentieret mellem blødt og hårdt i relation til vognens bevægelsesmønster.

Mange af disse sikkerhedsteknologier var DKS' reaktion på ulykker og klager, men var også i høj grad tiltag, der understøttede sporvognens glidende bevægelse, som blev introduceret med skinnerne.

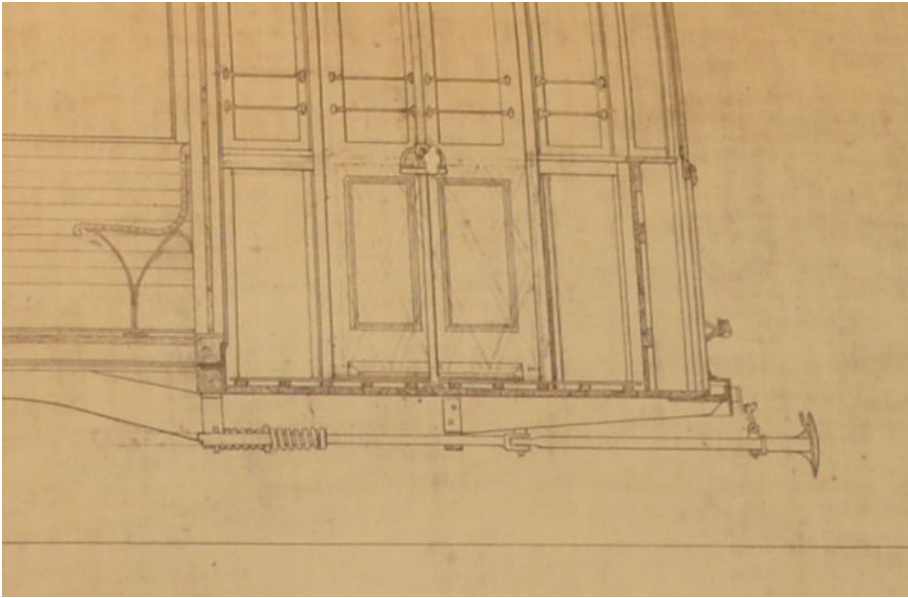
⁴⁸⁶ Kunsthistoriker Mette Bligaard kobler f.eks. den danske glasindustri til den historicistiske arkitektur, se Bligaard, *Frederiksborgs genrejsning*, 296.

⁴⁸⁷ Otter, "Making liberalism durable", 11ff.

⁴⁸⁸ Funder, *Arkitekten Martin Nyrop*, 18ff. Glaspartierne i Dahlerups byggerier havde været projekteret af militære ingeniører.

⁴⁸⁹ Henningsen, *Hvad med kulturen?*, "[i Rådhuset]...var en rationalitet med spejlglasvinduer, asymmetri, planlægning indefra osv., som blev en forløber for funktionalismen..."

⁴⁹⁰ Duffy, *The speed handbook*, 199ff; Wiebe E Bijker, *Of bicycles, bakelites, and bulbs: toward a theory of sociotechnical change* (MIT Press, 1995), 19ff.



Figur 43, puffer, DKS, ca. 1914.⁴⁹¹

Selve sporvognene introducerede allerede fra begyndelsen en mere flydende og støjsvag bevægelse i byrummet. Med skinnekørslen kom en grundlæggende, glidende bevægelsesform, som med tiden og elektrificeringen understøttedes af hele vognens konstruktion. Vognkasserne udførtes som nævnt af hårdt træ og beklædtes med blik på ydersiden, men jernkonstruktion brugtes mere og mere frem mod 1914. Den forstærkedes i hjørnerne mod vrid og knirken ved start og stop.⁴⁹² Den hårde vognkasse skulle affjedres, og man kombinerede tre mekanismer: skrue- og spiralfjedre gav en blød men urolig kørsel, mens bladfjedre, som kendtes fra hestekøretøjerne, gav hårdere og roligere kørsel men krævede mere plads. Fjedertyperne supplerede ofte hinanden, så de hårde bladfjedre støttede enderne, mens de andre affjedrede akslerne, tilsammen et system optimeret til at absorbere ujævnheder ved sporskift, start, stop osv.⁴⁹³

De elektriske sporvogne var for perioden sikkerhedsmæssigt komplicerede. De hestedrevne vogne var relativt lette, hestene larmede, og reagerede selv på byens lyde, hvilket gav en vis sikkerhed mod sammenstød. Hvis man ikke ville standse vognen, var den med en hastighed omkring almindeligt løb let og relativt ufarlig at stige på og af mens den var i fart. De hestedrevne vognes frekvens var desuden lavere, og deres køretid begrænsede sig til "almindelig borgerlig sengetid". De elektriske vogne var større, tungere – 3 til 7 tons - og dermed sværere at standse, og de kørte cirka dobbelt så hurtigt – mellem 10 og 15 kilometer i timen i bykørsel. Medmindre man var i nærheden af et stoppested og kunne høre klokken, kunne en sporvogn således pludselig komme glidende om et hjørne og overraske en på kørebanen.⁴⁹⁴ Således bidrog sporvognens støjsvaghed til at gøre kørebanen til en transportkorridor i byrummet.

⁴⁹¹ SA, Tegningsarkivet, DKS, vogne, 1914

⁴⁹² A R Christensen, *Byplaner og Sporveje*, 102. Se også specifikationer for motorvogne og vognkasser, Skandias arkiv

⁴⁹³ Ibid, 104.

⁴⁹⁴ Se Dennis, *Cities in modernity*, 128.

Selve det at bremse blev med elektrificeringen en egen teknologi.⁴⁹⁵ Den elektriske sporvogn var fra start – dvs. i Spragues og Westinghouses oprindelige designs og patenter fra 1880'erne – opbygget med forskellige bremsesystemer, flere af dem elektriske. På dette tidspunkt, 60 år efter Ørsteds opdagelse af elektromagnetismen, var så mange elektriske teknologier blevet udviklet, at man fra start kunne udvikle sporvognen som en "elektrificeret" artefakt. Døre, lys og mekaniske funktioner var ligesom drivkraften elektrisk, og hermed også bremserne. I de københavnske sporveje var den elektriske *solenoidbremse* udbredt som en type af elektrisk bremse, som var i direkte forbindelse med motorsystemet og supplerede de mekaniske bremsetyper. Dels kunne den mekaniske bremse ikke stoppe vognen helt, hvorfor man tilsluttede solenoidbremsen ved fuldt stop, og dels kunne den bremse vognen ved strømnedbrud.⁴⁹⁶

Elektrificeringen betød en opmærksomhed omkring ulykker med sporvejene. Lad os prøve at se på et par uger i begyndelsen af elektrificeringen som de blev rapporteret i pressen: d. 23. august 1902 var der et sammenstød på Enghavevej med en hestevogn, dog uden dræbte. Tre dage senere påkørtes en svensk grosserer i Nørre Farmagsgade og dræbtes. Endnu to dage senere påkørtes og dræbtes en snedkermester ved Dronning Louises Bro. Den 17. september kvæstedes en kvinde ved at springe af en sporvogn i fart på Østerbrogade. Elleve dage efter påkørtes og kvæstedes en kvinde på Nørrebrogade, da hun blev trukket ind under vognens skærm. D. 10. oktober påkørtes en doktor på Rådhuspladsen foran Hotel Metropol.⁴⁹⁷ Det beroligede ikke folk, at mængden af ulykker formentlig ikke var voldsomt høj i forhold til omfanget at transporterede mennesker. Hvad der til gengæld gjorde indtryk var de voldsomme scener, de tunge vogne kunne give anledning til. *Politiken* skrev i 1902 om et uheld:

Det syntes som om Skærmen paa Vognen havde rullet ham og hoppet over ham, og at han derpaa var bleven fanget af aksens og vredets halvt omkring. Denne vridning havde ikke blot deformeret hans legeme, men havde vredet Ansigtet, saa Kraniet syntes splintret indenfor den halvt opadvendte næse og halvt omdrejede mund. I dette frygtelige Skue var der kun et eneste Lyspunkt: Manden var død en øjeblikkelig død.⁴⁹⁸

Dyrkelsen af disse ulykker fik en betydning for opinionen, og ledelsen af DKS blev nødt til at reagere. Man så til udlandet. Netop i 1902 var bl.a. Dresden i samme situation og havde udskrevet en konkurrence til design af en sikkerhedsskærm, som blev fulgt i København af både presse og sporvejsselskab, og man åbnede for forslag til forskellige forbedringer fra offentligheden.⁴⁹⁹ Selskabets direktør Johannsen udtalte sig også i pressen om dilemmaet ved drift af det store system:

Uden Tvivl bestaaer en væsentlig Fordel ved den moderne Sporveis-Trafik i hyppig og hurtig Drift med kortvarige Standsninger. Disse Hastigheds- og Tidsgrænser kan ændres lidt, men store Forandringer er umulige uden Angreb paa hele Systemet ... Adskillige

⁴⁹⁵ A R Christensen, *Byplaner og Sporveje*, 105.; SA, DKS' arkiv indeholder også instruktionsbøger med særlige kapitler om bremseteknologi.

⁴⁹⁶ SA, A/S, De Københavnske Sporveje, Driftsoversigt 1898 - 1911

⁴⁹⁷ SA, A/S, De Københavnske Sporveje, Diverse, Scrapbøger 1902 - 1911

⁴⁹⁸ *Politiken* d. 26. august 1902

⁴⁹⁹ *Adresseavisen* d. 29. august 1902

sørgelige Hændelser, måske de fleste, skyldes imidlertid ikke Overkørsel men Passagerernes Letsindighed med at springe af og paa.⁵⁰⁰

Forhærdelsen fremgår af citatet. Det, der efterlyses var et "technological fix" – måske mikroteknologisk: noget, der kunne opretholde systemet med en dæmpet bivirkning, så at sige. Man diskuterede forskellige sikringer imod at folk trækkes ind under vognen, og der blev foreslået koste, ribber og nedhængende materialer, men man valgte i første omgang en form for skærm.⁵⁰¹

Den flydende sporvogn. Opsamling på mikroteknologierne

Vi har i disse nedslag set, hvordan mikroteknologierne hver for sig fungerede som justeringer og mutationer på sporvejssystemet og sporvognen. Hver for sig kan de ses som årsager til eller konsekvenser af særlige, funktionelle behov. Gennemstrømningen af passagerer og den udendørs kørsel i al slags vejr har vel betydet en særlig opmærksomhed omkring bestandighed og et gnidningsfrit rum, ligesom spejlglassets mulighed for at reflektere sollys kan være bekvemt for passagererne, og så videre. Hvis vi til gengæld ser samlet på de mikroskopiske ændringer i systemet, bliver ændringer synlige, som ikke nødvendigvis er intenderede eller entydigt funktionelle. En sådan tendens, jeg vil pege på, er sporvognens udvikling mod at blive mere og mere flydende, i sin bevægelse, funktion og interaktion med det omgivende byrum. Forfatteren Ernesto Dalgas giver et billede på dette i 1903:

...Sporvognene gled op og ned, og Salomon opdagede senere, at de gik paa Hjul; men den Augustaften tog det sig ud, som om de gled eller flød paa Skinnerne; thi Sideklædningen gik saa langt ned, at man ikke kunde se Hjulene, saa de havde en lignende aparte Gang som et Pindsvin, der løber rask væk, uden at man kan se, hvor det har sine Ben⁵⁰²

Denne glidende bevægelse kan genfindes i sporvejssystemets mere overordnede udvikling. Elektrificeringen af sporvejskørslen betød en ændring af sporvognenes materialitet og bevægelse i retning af mere standardiseret og støjsvag bevægelse i bybilledet, som vi har set. Start og stop blev synkroniseret, så kørselens rytme blev beregnelig. Men der skete også andre ændringer i systemet. Dels blev sporvejene med elektrificeringen og takstændringerne lige før og efter 1900 et masse transportsystem:

1ste Januar 1899 træder 10-Øres Enhedstaksten i Kraft i Forbindelse med Omstigningssystemet, og dermed indledes i vore Sporvejes Historie en hel ny Æra, hvis Betydning med et fra Værdilæren hentet Billede i kort Begreb kan karakteriseres derhen, at Sporvognskørsel fra Luksusvare bliver daglig og almindelig Fornødenhed.⁵⁰³

Systemet blev en del af hverdagskulturen, og både den absolutte kørsel og systemets gennemtrængning (kørsel pr capita) steg voldsomt mellem 1898 og 1903, ligesom

⁵⁰⁰ *Nationaltidende* d. 27. september 1902

⁵⁰¹ DKS registrerede sikkerhedsskærmens effekt omkring 1900, SA, De Københavnske Sporvejes arkiv, KB B 221 DKS-158.

⁵⁰² Dalgas, *Lidelsens Vej*, 54.

⁵⁰³ Røgind, "Københavns Sporveje gennem 50 Aar," 609.

udstrækningen af afgange over døgnet øgedes år for år i hele perioden.⁵⁰⁴ Denne vækst var bl.a. en konsekvens af enhedstaksten på 10 øre, men skyldtes i mindst lige så høj grad det i citatet nævnte omstigningssystem, hvor man med en billet kunne køre med alle linier i et tidsinterval, typisk en time. Man steg nu på "Sporvejene" frem for den konkrete vogn, og "Sporvejene" tog sine passagerer til det stoppested nærmest deres destination. Andre teknologier blev sat i værk for at få linierne til at korrespondere med hinanden, frekvensen blev øget, og med disse tiltag kom sporvejstrafikken til at blive oplevet som en kontinuert strøm af mobilitet, man kunne koble sig på og af igen – hvis man på den anden side indskrev sig i den standardiserede praksis med at finde et stoppested, vente, betale, underordne sig regler og konventioner for sporvognens rum osv.

Mikroteknologiernes mekanismer havde også en videre betydning i forhold til teknologihistorikeren Thomas Hughes' nu klassiske forklaringsmodel, som blev introduceret i begyndelsen af afhandlingen. Denne del af afhandlingen beskæftiger sig med de netværkede teknologier, og herunder med sporvognen som en sammenføjning af de øvrige eksisterende netværk. Alle disse offentlige netværk, og særligt de elektriske, er med teknologihistorikeren Hughes' ord *Large Technological Networks* (LTS). Som vi har set, rulles de ud og forbindes til større netværk der på hidtil uset vis gennemtrænger byen og Rådhuspladsen.

I den del af teknologihistorien, som arbejder med store teknologiske systemer, og dermed forholder sig til LTS, er der en tendens til determinisme. Hughes' store fortjeneste var bl.a. at påpege teknologiske systemer som komplekse samspil af aktører og strukturer med faser, systembyggere, deltagere osv. Det er som sagt også hos ham, begreber som *blackboxing* er blevet søsat, som har inspireret forhærdningsbegrebet i denne afhandling. LTS-teorien belyser gensidigheden mellem systemer og social sammenvævning, kort sagt.⁵⁰⁵ Hughes fastholder dog et direkte forhold mellem intention og teknologisk retning, hvilket kan ses gennem hans forestilling om *reverse salients*.⁵⁰⁶

Begrebet er hentet fra militær terminologi og betegner en forsinkende del af fronten, der gennem sin forsinkelse gør hele fremrykningen skrøbelig og udsat for angreb og nedbrud. Det, begrebet peger på, er en forestilling om at store teknologiske systemer har en retning, forbundet til dets intentioner. Det kan og bør nuanceres. De store systemer som f.eks. sporvejene, udviser logisk nok en relation de intentioner, vi kan se i kilderne, men de udviser også andre mekanismer, f.eks. den inert, der opstår gennem forhærdning af et stort system, social differentiering osv. Disse mekanismer er påvirket af en række andre påvirkninger, og hvis man anskuer de store systemer som sammenføjninger, der rykker rationelt frem mod et bestemt mål, risikerer man at overse de komplekse måder, de fungerer på.

I denne analyse er materialer som glas, maling og asfalt trukket i forgrunden ved deres karakter af at befordre, at store teknologiske systemer kan ændre sig og samtidig forblive de samme. Mikroteknologierne producerer forhold, som understøtter, forlænger, svækker, justerer eller præciserer de intenderede effekter, og som ved disse tilpasninger gør de store systemer holdbare over tid. Vi kan nedenfor se på sådanne støtteeffekter som f.eks. sømløshed, korrespondance, støjsvagthed, transparence. Men forholdet mellem de store systemer og mikroteknologierne spejler et andet forhold, nemlig filtreringen af intentioner til teknologier. Da eksempelvis det elektriske sporvejsnetværk blev besluttet, var det resultatet af en politisk proces. På dette niveau forhandlede, som vi har set i kapitel 1, en række

⁵⁰⁴ Ibid, 614–17.

⁵⁰⁵ Graham and Marvin, *Splintering urbanism*, 180ff.

⁵⁰⁶ Hughes, *Networks of Power*; Hughes, "The Evolution of Large Technological Systems."

forestillinger om systemets betydning for Den Gode By. Dette gik videre til Magistraten og dermed til et andet intentionelt niveau. De overordnede positioner hos Magistraten – borgmestrene, stadsingeniøren, stadsarkitekten osv. – skulle, efter at have påvirket den politiske forhandling med f.eks. tekniske og juridiske kommentarer, implementere beslutningen. Men dermed skete også en tolkning og filtrering af den teknologi, der var besluttet. På dette niveau skulle der tages andre strategiske og faglige hensyn, man konkurrerer måske med andre afdelinger eller byer, eller man tager hensyn til de eksisterende forhold i byen osv.⁵⁰⁷

Fra dette niveau gives den nu filtrerede teknologi videre til det niveau der skal forvalte, drive og eksekvere teknologien i sin konkrete og materielle form. Her findes en gruppe, der forøges voldsomt i netop denne periode, af ingeniører, jurister, inspektører, kontorister, håndværkere, designere og andre, som i deres udfoldelse af systemet foretager endnu en filtrering, der ikke er mindre grundlæggende end de tidligere. Det er på dette niveau, mikroteknologierne udvikles og tages i brug.

⁵⁰⁷ Det er sådanne processer, mener jeg, Tim Knudsen studerer i forholdet mellem bureaukrati og handlekraft, se Knudsen, "Paradigmer og Professionskampe i den tidlige danske Byplanlægning"; Knudsen, "Københavns Stadsingeniørinstitution 1858-1950"

Del 3: Det praktiserede rum

Denne afhandling undersøger offentlig rumliggørelse gennem tre analytiske niveauer: det intentionelle, det teknologiske og det praktiserede. Denne tredje del beskæftiger sig med praksis. Jeg vil indledningsvist prøve at definere begrebet ved at se på forholdet mellem by, rum og praksis.

Vi så i tidligere afsnit, hvordan idéerne om den gode by inkorporerede forestillinger om cirkulation, distribution og funktionsopdeling, blandt andet gennem filtreringer af europæiske strømninger. Hvordan komplekset af bygninger, gader og pladser i byen blev formet på ny for at tillade visibilitet, bevægelse og udveksling; og hvordan de teknologiske netværk skabte nye mønstre af hastighed og fiksering, udvidede byen og skabte nye rytmer, visualiteter og materielle regimer. Hvad vil vi se, hvis vi skifter perspektiv og ser byens rum gennem de praksisser, menneskerne i byen udøver? Den moderne rumliggørelse kan ikke kun ses som et produkt af intentioner, netværk og materialitet. En vigtig del af det offentlige rum som sammensætning er den måde, rummet indtages, bruges, manipuleres og tilegnes af dem, der befolker byen. Michel de Certeau formulerer det således:

A space exists when one takes into consideration vectors of direction, velocities and time variables. Thus space is composed of intersections of mobile elements. It is in a sense actuated by the ensemble of movements deployed within it... space is like the word when it is spoken. In short, space is a practiced place.⁵⁰⁸

Et centralt element er altså de mønstre af menneskers bevægelser og sociale relationer, hvorigennem der rumliggøres – rummet praktiseres, i de Certeaus formulering. Disse mønstre ændrede sig i den moderne by omkring 1900. Der sker noget i spændingen mellem på den ene side mere og mere funktionsopdelte og regulerede rum, og mere og mere socialt, geografisk og socialt mobile befolkningsgrupper på den anden side, der overskrider disse grænser.⁵⁰⁹ Betingelserne for social mobilitet skiftede, formelt med bl.a. grundloven og næringsfriheden, og uformelt med bl.a. byvækst, urbanisering, industrialisering og bonde- og arbejderbevægelse. Til ændringen hører også, at sociale grupper ændredes, opstod og bevægede sig i tid og rum. Byens offentlige kultur blev en mere kompleks sammensætning, der blandt "nye" grupper bl.a. talte ufaglærte arbejdere, småborgere, industriborgerskab, funktionærer osv. Disse grupper supplerede ikke kun de eksisterende, men indgik i en gensidig påvirkning og mutation, og rådhuspladsområdet blev en af de scener, hvor denne proces særligt udspillede sig.

Et overordnet spørgsmål i undersøgelsen af byens praksisser som del af den offentlige rumliggørelse er altså, hvordan sociale grupper påvirker og afgrænser hinanden gennem praksis. Hvis vi tager udgangspunkt i, at det relativt stabile rum fra middelalderbyen var under opbrud, kan man videre spørge, hvilke redskaber der blev udviklet for i praksis at kunne navigere i byrummet. Dernæst skal disse praksisser lokaliseres. Hvor sker det henne? En lokalisering kan videre give indblik i, hvordan de nye grupper indtager og territorialiserer rummet.

⁵⁰⁸ Certeau, *The practice of everyday life*, 117.

⁵⁰⁹ Richard Dennis, *Cities in modernity*, 3ff.

Praksis som relationelt begreb

Hvad er en praksis? Begrebet handler her om mønstre af aktivitet eller handlen, som udtrykker rumlige politikker, meget bredt forstået. I det ligger både det performative, altså at kropsliggøre eller udspille noget, eller, i det offentlige rum, at offentliggøre noget; men også at skabe normer, regler eller sociale relationer gennem fælles gentagelse. Hverdagslivet er en "bufferzone", hvor de store begivenheder og forandringer forhandles og dermed omsættes til levet liv. Den engelske kulturteoretiker Ben Highmore formulerer det således i en diskussion af hverdagslivet:

In modernity, the everyday becomes the setting for a dynamic process: for making the unfamiliar familiar; for getting accustomed to the disruption of custom; for struggling to incorporate the new; for adjusting to different ways of living.⁵¹⁰

Praksis – eller hverdagsliv – er, siger Highmore, en måde at tilegne sig samfundsmæssige forandringer ved at gøre dem til noget sædvanligt og hjemligt, og særligt en gennemgribende forandring som moderniteten aktualiserer denne omsætning af uvanligt til vanligt. Dermed peger Highmore på, hvordan tilegnelsen af rummet gennem praksis er en konstant forhærdning af det nye. Det giver os et afsæt for at se på Rådhuspladsen omkring 1900 som praktiseret rum. Nu taler Highmore om "hverdagsliv", og det giver anledning til et spørgsmål, som også kan rettes mere bredt til afhandlingen. Er praksis og hverdagsliv det samme?

Hverdagsliv er brugt i de øvrige kapitler i en lidt åben betydning. Nogle gange er endda henvist til "hverdagslivets praksis". Begrebet har peget på de aktiviteter, der foregik i det offentlige rum med en eller anden form for rytme og gentagelse, og i konsekvens heraf en forhærdning.⁵¹¹ Så langt kan man sige, praksis og hverdagsliv overlapper begrebsmæssigt, men der opstår en væsentlig forskel, når man går videre og ser på konteksten for denne rytme. Hverdagsliv, som i øvrigt ofte er bredt defineret, implicerer det hverdagslige.⁵¹² Hvad er det? Nogle bruger det ensbetydende med det ordinære, andre mere konkret som det daglige, altså med en rytmisk frekvens der foregår hver dag, arbejdsdag el lign.⁵¹³ Meget af det, der bliver praktiseret på Rådhuspladsen, som f.eks. turisme, demonstration, prostitution og valghandlinger er ikke hverdagsliv i betydningen af det, der foregår hver dag. Jeg vil derfor i det følgende bruge begrebet praksis, men tage hensyn til at begrebet overlapper med hverdagslivsbegrebet.

Mens det rytmiske og forhandlingen således fastholdes i praksisbegrebet – en handling, der står alene socialt, temporalt og spatialt er ikke en praksis – skal begrebet her præciseres i forhold til de overordnede perspektiver i afhandlingen: sammensætning,

⁵¹⁰ Highmore, *Everyday Life and Cultural Theory*, 2.

⁵¹¹ Den proces, de Landa kalder territorialisering gennem *habitual repetition*, se kap 2.

⁵¹² Highmore kobler det moderne hverdagsliv til gentagelsen, f.eks. i industriarbejdet, men også til det "offentlige", som bl.a. i Kafkas frustrerende møder med bureaukratiet, se *Ibid*, 9ff; E P Thompson, "Time, Work-discipline and Industrial Capitalism," *Past & Present* 38 (1962): 56–97.

⁵¹³ Sociologer som Goffman og Lefebvre, der arbejder med byens liv, undersøger det urbane hverdagsliv som rytme eller gentagne skuespil, se H Lefebvre, *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life* (Continuum International Publishing Group, 2004); Erving Goffman, *The Presentation of the Self in Everyday Life* (New York: Anchor, 1952).

forhærdning og rum. Rådhuspladsen undersøges som en sammenføjning, hvis udvikling over tid jeg kalder rumliggørelse. Altså forstås praksis som en komponent i rumliggørelsen. Higmores billede af praksis som en "bufferzone" er én måde at se denne indflydelse på: som en del af det lokale rums tilblivelse, hvor konsekvenserne af det strategiske – f.eks. politikken i BR - etablerer sig i det mikroskopiske og bliver til taktisk virkelighed for brugerne af rummet. Dette er et syn på praksis, som man møder flere steder i kulturstudier, og Michel de Certeau arbejder også med en variant af denne når han udpeger sit magtspil mellem fugle- og fodgængerperspektivet. Når de bringes ind her er det for at fastholde det frugtbare i deres perspektiv, nemlig at praksis skaber rum gennem en forhandling af relationer. Når vi siger at noget er anderledes "i praksis", (end "i teorien") henviser det til dette område, der justerer og muterer intentionaliteten og teknologiens fysiske miljø. Disse relationer forhandles "tavst", altså uden en eksplicit italesættelse af handlingerne, der omsættes til praksis gennem gentagelse. Praksisserne kan studeres historisk gennem en italesættelse fra andre aktører – pressen, myndighederne osv.

Det materielle rum, som vi har set det blive til gennem intentioner og teknologier, og brugen af det er i konstante, gensidige relationer, og en for en undersøgelse af rumliggørelse er netop disse relationer afgørende. Michel de Certeau omtaler dem som en "sekundær" produktion af rum, som er trængt af de dominerende operationer fra det strategiske niveau og skjult i rummets brugsmønstre.⁵¹⁴ Hvis vi fortsætter med at følge de Certeaus sproglige analogi, er praksis en ytring, *enunciation*, der baserer sig på selve systemet, det vil sige de strategiske, intentionelle, operationer. Brugeren af rummet forbinder i ytringen fire forhold: ytringen opererer indenfor (sprog-)systemets felt; som sådan er den en *tilegnelse* af systemet; den er også en *samtidiggørelse* af systemet, dvs. at det mere statiske system sættes i spil i ytringen situeret i tid og rum; og endelig skabes der i ytringen en *relation* til den anden eller de andre, (samtale)partnerne.⁵¹⁵

Dermed forbinder de Certeau to begreber, *kompetence* og *performance*, som begge aktiveres i tilegnelsen af systemet. Spørgsmålet omkring det moderne individs kompetencer er centralt i dette kapitels syn på praksis, bl.a. som den fremsættes af Löfgren: Aflæringen af det førmoderne samfunds praksisser som f.eks. håndværk, sker samtidig med en tillæring af nye, moderne praksisser, knyttet til bl.a. infrastruktur og urbanisering.⁵¹⁶ Det performative er også centralt, og her skal knyttes en kort kommentar til dette begreb. I de Certeaus sproglige analogi er praksis som sagt en ytring, eller, som han også formulerer det, en "talehandling". Hans forståelse af tale som handling kommer fra den strukturalistiske lingvist Emile Benveniste, men begrebet knyttes ofte også til J. L. Austins lingvistiske fænomenologi, der har haft stor betydning for det bredere teoretiske felt omkring performativitet.⁵¹⁷ Den sproglige metafor skaber et elegant billede på forholdet mellem system og tilegnelse, men vi må samtidig sige, at et byrum er forskelligt fra et sprogsystem. Det er en grundlæggende antagelse i denne afhandling, at byrummets udvikling er kendetegnet ved at være sammenføjet af mange, meget forskellige systemer og aktører, hvoraf nogle kan ændres eller tilføjes pludseligt. Jeg vil derfor tage forbehold for den begrænsning, der ligger i de Certeaus dualistiske metafor.

⁵¹⁴ Certeau, *The practice of everyday life*, xiii.

⁵¹⁵ Ibid.

⁵¹⁶ Se f.eks. Löfgren og Ehn, *The Secret World of Doing Nothing*; Bringéus, Frykman, and Löfgren, *Force of Habit. Exploring Everyday Culture*; Löfgren, "Motion and Emotion: Learning to Be a Railway Traveller."

⁵¹⁷ J L Austin, *How to do things with words, The William James lectures*, (Oxford, Clarendon Press, 1962).

I forlængelse af ovenstående kan vi sige, at praksis er en særlig måde at operere på. Den blev introduceret i begyndelsen af afhandlingen som det "taktiske" felt, og lad os prøve at præcisere det: "A tactic insinuates itself into the other's place, fragmentarily, without taking it over in its entirety, without being able to keep it at a distance", skriver de Certeau.⁵¹⁸ Det praktiserede rum kan forstås i forlængelse af dette, altså at byens brugere gennem deres fragmenterede, midlertidige praksisser medskaber det offentlige rum, og dermed sætter sig spor af mere eller mindre midlertidig karakter.

Rådhuspladsen var i høj grad ramme om midlertidige praksisser. Der var selvfølgelig mennesker, der arbejdede og havde en hverdag her, men mange aktiviteter var (og er) flygtige og ramme om folk på vej videre. Som et af byens, og til dels landets, symbolske, offentlige centre var pladsen et ekstraordinært sted, og som trafikknudepunkt placeret mellem andre knudepunkter fyldtes rummet af midlertidige ophold. Mange af disse var netop kommet til byen, nogle på vej videre, andre for at blive boende. Pladsen kan således ses som arena for bl.a. de store dele af byens befolkning, der var ved at lære at blive urbane, ligesom dem, hvis arbejde det var at regulere, servicere eller administrere denne befolkning. Den store tilvandring fra landet og den nye, strategiske situation for bystyret betød, at der forhandlede på flere områder samtidig. Mange aktører var ved at lære at være dele af en storby, og denne læringsproces virkede tilbage og producerede storbyen.

Relationer i tid. Forhærdning af praksis

I et forsøg på at forstå hvordan praksis udfolder sig over tid tager de Certeau afstand fra sin samtids statistiske vidensform og introducerer i stedet en forestilling om den rumlige praksis som en bane eller *trajectory*. Med denne figur fokuserer han på praksis som noget, der udfolder sig som en rækkefølge af handlinger.⁵¹⁹ Forestillingen om "banen" forlader den sproglige analogi, men giver mulighed for at belyse praksis som et fænomen i et specifikt rum over temporale skalaer. Dels kan vi se hver enkelt praktisk handling som en konkret "bane", en bevægelse gennem det helt specifikke rum, rådhuspladsområdet. Men vi kan også se praksisser på et mere overordnet plan have en kortere eller længere "bane". Nogle praksisser har en længere, historisk bane, andre en kortere, og på den måde knytter begrebet sig til den overordnede idé om forhærdning, som er gennemgående i afhandlingen.

Når noget bliver forhærdet som en praksis, har det potentialet til at forandre sig gennem små justeringer, på samme måde som vi så det med mikroteknologierne. Når eksempelvis en praksis som "familieudflugt" er blevet etableret, kan der indenfor denne kategori ske en ret stor forandring, mens kategorien stadig beholder sin identitet som familieudflugt. Hvor den rekreative udflugt med sporvognene i 1870'erne var en eksklusiv praksis, kan vi se hvordan folk tyve år senere flokkedes om udflugtsruterne i weekenden. Stranden ved stoppestedet i Charlottenlund var plastret til med mennesker og denne udflugtspraksis var ekspanderet, havde fuldstændigt ændret sig som sammensætning, men var stadig en "familieudflugt". Denne samtidige forhærdning og forandring har betydning for rummet som mulighed for en "oppositionel" praksis der kan tilegne sig en kategori og ændre den. De Certeau anfører muligheden af en oppositionel praksis i en kritik af Foucault som han

⁵¹⁸ Certeau, *The Practice of Everyday Life*, ixv

⁵¹⁹ "...the unity of a diachronic succession of points through which it passes, and not the figure that these points form on a space that is supposed to be synchronic or achronic", *Ibid*, 35.

mener overser individets mulighed for modstand. Dette kritiseres dog senere, og relevant, mener jeg, af geografen Doreen Massey, der mener, de Certeau har en forsimplet forestilling om magtens fordeling hos entydigt stærke og svage, hvor begrebet om modstand bliver udhulet. Jeg tilslutter mig tildels denne kritik, men mener stadig, at de Certeau peger på en vigtig forskel mellem strategi og taktik – og en forskel, der er produktiv for at skelne mellem de operationer, der konfigurerer byrummet og de, som bruger det.⁵²⁰

Forhærtningsprocesserne er som tidligere vist mangfoldige, men de har bl.a. det til fælles, at de gør praksisser historisk tilgængelige og relevante. Gennem forhærdning sætter praksis sig spor, og det er disse, der giver mening i en historisk undersøgelse som denne. Praksis er dog et flygtigt fænomen, og den indflydelse, praksisser har, kan ikke forventes at fremstå på samme måder som bygninger og infrastruktur. Derfor er denne del også lagt anderledes an end de forrige, og diskussionen af teori, kilder og fremgangsmåde kommer måske til at fylde mere.

Relationer i rum. Territorialisering og social navigation

De forskellige kategorier og typer af praksis er distribueret over byen, og endda kan vi se, at indenfor det meget begrænsede område som Rådhuspladsområdet er der en fordeling. Visse steder er der høj hastighed, andre lav; nogle områder er for familien, andre for den passerende. Hvordan foregår denne distribution af praksisser? Mønstret vil ikke gå op som et puslespil: der vil være overlap, fragmenteringer og friktioner. Hvordan forhærdes og forandres den? Og: hvordan forholder delene sig til helheden? Mønstret vil ikke gå op som et puslespil: der vil være overlap, fragmenteringer og friktioner. Som del af belysningen af disse spørgsmål vil praksisser og praksisfelter blive kortlagt. Kortlægningen er en del af selve analysen, og er derfor ikke illustrationer af resultater. De skal betragtes som spørgsmål, og de fremlægges i teksten, så læseren har en mulighed for at kritisere dem.⁵²¹

Videre vil jeg undersøge, gennem hvilke processer, praksisfelterne dannes, opretholdes og nedbrydes. Man kunne stille spørgsmålet således: Hvem tilegner sig rummet hvordan? Kan vi se grupper af mennesker, der gennem at praktisere særlige felter gør dem til deres? Til denne del af analysen introduceres begrebet "territorialisering", forstået som det, der foregår når et rum gennem praksis afgrænses fra andre grupper.⁵²² De territoriale processer udspiller sig forskelligt og kan på den ene side enten skabe forandring og bevægelse, eller de kan fiksere og bevare.⁵²³ Udfoldelsen af bestemte praksisser kan altså skabe forhærdning eller opløsning. Men territorialitet gælder også genstande. Placeringen af personlige ting på en bænk, i en kupe eller på en græsplæne, distributionen af netværk over eller under jorden, eller køretøjers bevægelser kan alle være del af tilegnelsen af felter i byrummet, som vi har set i Del 2. Disse arrangementer er også involveret, når byens mennesker praktiserer rummet. Det sætter de omtalte kompetencer i spil, og vi kan udfolde disse med idéen om "social navigation". Som antropologen Henrik Vigh formulerer det:

⁵²⁰ Certeau, "On the oppositional Practices of Everyday Life"; Massey, *For space*, 45ff.

⁵²¹ Litteraturhistorikeren Franco Moretti arbejder bl.a. med kortlægning som kulturhistorisk metode, se Franco Moretti, *Atlas of the European novel, 1800-1900* (London: Verso, 1999).

⁵²² Kärrholm, "The Materiality of Territorial Production"; Tonboe, *Territorialitet*.

⁵²³ Det er det, Gilles Deleuze betegner "territorialisering" og "deterritorialisering". Begreberne bliver operationaliseret hos de Landa, *A new philosophy of society*, 12ff.

Coupling the idea of navigation with a conceptual dichotomy from De Certeau, we can say that strategy is the process of demarcating and constituting space and tactics the process of navigating it.⁵²⁴

Man kan knytte forskellige praksisser til forskellige grupper af mennesker. De kan være ret præcist afgrænsede, som eksempelvis patrulbetjente, eller mere bredt "vælgerne", der bliver aktiverede indenfor valgdagenes rytme. Praksisgrupperne identificerer sig rumligt og socialt i forhold til hinanden og befolker rummet i en gensidig disciplinering, man kan kalde "det offentlige blik".⁵²⁵ Her er altså tale om et rum, hvor den borgerlige families pæne påklædning og bevægelse så vel som arbejderen, der venter på sin tur til at stemme, udspiller sin praksis som del af den offentlige synlighed.

Ovenfor blev det nævnt at forhærdelsen af praksis skaber konvention. Denne konvention har en normativ side, der giver en praksis autoritet *gennem* forhærdelsen – en form for kulturel hævd, som Karin Lützen formulerer det.⁵²⁶ Etableringen af en praksis kan forårsage en norm, som andre må forholde sig til. Disse normer udgør et stadig skiftende mønster af offentlige blikke og rum, og navigation i byen hviler på en afkodning af dette mønster. I et sammensat og flydende rum som Rådhuspladsen kræver denne afkodning visse, lokale og mere generelle, kompetencer.

Henrik Vigh præciserer med diskussionen et allerede eksisterende begreb i socialvidenskaberne – og knytter det til idéen om det taktiske niveau hos de Certeau, blot med et stærkere fokus på det sociale rums bevægelse og bevægelighed. Vigh taler, i en analyse af vestafrikanske migrantarbejderes sociale rumlighed, om *motion squared*, om "bevægelse i anden potens", hvor både subjektet og det sociale rum er i bevægelse samtidig. For Vighs informanter hviler deres overlevelse på at kunne bevæge sig rigtigt i forhold til et globalt, socialt rum i konstant fluktuation, dvs. at mestre den sociale navigation. Denne videre udbyggelse af begrebet om social praksis i bevægelse kan overføres på det moderne byrum. I denne afhandlings historiske perspektiv kan den sociale navigation netop betegne de sociale kompetencer, der bliver sat i spil i den moderne bys praksis. Her er det sociale terræn mere at ligne med et hav end et fastland: En multiplicitet af rytmer, der påvirker rummet med forskellige frekvenser. I dette rum udvikler det moderne subjekt sine kompetencer og praksisser, samtidig med at disse praksisser udvikler rummet.⁵²⁷

⁵²⁴ Vigh, "Motion Squared", 424.

⁵²⁵ Otter, "Making liberalism durable", 4.

⁵²⁶ Lützen, *Byen tæmmes*, 261.

⁵²⁷ Se også Löfgren and Ehn, *The Secret World of Doing Nothing*; Löfgren, "Motion and Emotion"; Löfgren, "The Atmospheres of Railway Stations"

Fremgangsmåde

Praksis betragtes altså som en måde at omsætte de strukturelle forandringer gennem tilegnelse. Med udgangspunkt i det kan vi gå fra de teoretiske overvejelser til de mere konkrete spørgsmål. Hvordan er den gensidige påvirkning eller produktion mellem praksisserne og det offentlige rum? Hvordan er relationen mellem dem og den moderne by, vi har belyst i det foregående? Gennem hvilke mekanismer organiseres mængden af forskellige mennesker i og omkring Rådhuspladsen?

Jeg vil strukturere det følgende over tre hovedspørgsmål, der danner en rækkefølge. Først: Hvad sker der på stedet? Eller: Hvad kan vi med de tilgængelige kilder sige om, hvad individer og grupper har foretaget sig? Med skyldigt hensyn til kildesituationen samles empirien omkring en række kategorier. Disse styres af spørgsmålet: hvordan gør de det? Det er selvfølgelig ikke et uskyldigt "hvordan": Afhandlingens spørgsmål styrer, altså med udgangspunkt i det intentionelle og teknologiske rum, der er belyst i de to foregående analyser, altså: hvordan forholder praksis sig til det eksisterende rum og hvad sker der med det når det bliver praktiseret?

For at kunne holde fokus på den "mikroskopiske" praktisering af rummet benyttes kilderne i denne del af afsnittet til en vis grad eksemplarisk. Enkelte tilfælde trækkes frem og relateres til det praktiserede rum og den moderne rumliggørelse på et mere overordnet niveau. Denne fremgangsmåde giver en slags katalog over praksisser, der henviser frem og tilbage i afsnittet. Hermed belyses bedst den særlige type af taktisk eller navigatorisk praksis, som er nævnt i begrebsdiskussionen.

For at specificere, hvad det er der sker i praktiseringen af rummet, begynder jeg med en konkret, gentaget begivenhed. Den første del af analysen er således en gennemgang af nytårsoptøjerne på Rådhuspladsen fra 1901 til 1919. Hvordan kan man indarbejde dette i en analyse, som ikke sigter på lokale, særlige praksisser, men som vil belyse mere generelle aspekter af disse og deres forhold til byens modernitet? Optøjerne udspiller, mener jeg, netop den rutinisering eller ritualisering af det ekstraordinære, som kendetegnede praktiseringen af det moderne rum. De er et særligt fænomen, men analysen af dem hviler på den antagelse, at det ekstraordinære kaster lys på elementer af det ordinære, der ellers ville være usynlige. Jeg argumenterer for, at der i og med optøjerne foregår praksisser, der forholder sig til byens forandrende offentlige rum generelt, enten som ekstrapolering, opposition eller udveksling. Disse koncentrerede begivenheder giver en "mikroskopisk" indgang til spørgsmålet om hvad der sker og hvordan.

At dokumentere praksis: Kildesituationen

For at kunne belyse de særlige mekanismer vil jeg et stykke ad vejen undersøge praksis på et mikroskopisk niveau. Dette medfører to metodiske greb: Dels inddrages som sagt en særlig begivenhedsrække, nytårsoptøjerne, som bliver brugt som en længere indgang til kapitlet. Det er hensigten her at udpege særlige områder, hvor praksis rumliggør Rådhuspladsen. De

kategorier, som kommer til syne gennem optøjerne, belyses videre i mere ordinære sammenhænge i det følgende afsnit, og her kommer det næste mikroskopiske greb i spil. De ordinære praksisser belyses gennem en række forskelligartede kilder, hvilket dels er tilsigtet, dels tvungent. Den tilsigtede bredde er nævnt tidligere, men der er også en "tvungen bredde", som er en konsekvens af beslutningen om at kigge efter det mikroskopiske niveau. I denne sammenhæng bevæger afhandlingen sig metodisk væk fra den mere traditionelle, mikrohistoriske analyse, hvor en afgrænset begivenhed, person eller gruppe bliver omdrejningspunkt for en kontekstualisering.⁵²⁸

Erindringer

I dette afsnit spiller erindringsmaterialet en central rolle. Jeg er i arbejdet stødt på særlige samlinger, der i høj grad har bidraget til og påvirket undersøgelsen.

Politierindringerne, inspektør Einar Mellerups samling på Det Kongelige Bibliotek, kaster et lys på dele af det praktiserede rum, som ikke belyses i andre kilder.⁵²⁹

Politiinspektør Einar Mellerup begyndte indsamlingen af erindringer i 1930'erne og der ligger flere hundrede erindringer over 4 årtier. Politierindringerne er ordnet primært efter forfatterens efternavn, de er ikke nummererede og i nogle tilfælde heller ikke daterede. Ofte er der ikke sidenumre at henviser til. Flere forfattere har indsendt supplerende materiale, som i arkivet er lagt ind i den oprindelige mappe som bilag. Særligt i den sidste del af indsamlingen, efter Mellerup formentlig har overgivet arbejdet til andre, optræder nye serier af erindringer, alfabetisk ordnet for sig. De politifolk, der arbejdede i det offentlige rum skulle håndtere reguleringen af det i alle mulige praktiske situationer og overfor en række forskellige grupper af mennesker. Betjentene skulle kort sagt *praktisere* reguleringen, i en periode hvor den blev forhandlet. Erindringerne kan således fortælle om de afvigelser, fortolkninger og justeringer som foregik på det praktiske niveau i forhold til netop den regulering som skabes på det intentionelt-strategiske niveau. Dermed taler de ind i perspektivet omkring praksis som opposition og social navigation, der er centralt i afsnittet.

Københavnserindringerne, Stadsarkivets store indsamling fra 1969, hvor omkring 2000 erindringer blev indsamlet fra københavnske pensionister, har bl.a. den fordel som kilder, at de belyser, hvordan det intentionelle og teknologiske perspektiv indgår i praktiske sammenhænge.⁵³⁰ De er som samling lang mere forskelligartede i format og stemmeføring end politierindringerne, og inddrages mere bredt i undersøgelsen. Samlingerne af *industriarbejdererindringer* og *etnologiske undersøgelser* på Nationalmuseet er også konsulteret.⁵³¹ *Publicerede erindringer* er valgt i enkelte tilfælde, hvor de særligt belyste relevante temaer eller dele af rådhuspladsområdet. Knud Knudsen og Lars K. Christensen har

⁵²⁸ Carlo Ginzburg, *Clues, myths, and the historical method* (Baltimore, Md: Johns Hopkins University Press, 1989).

⁵²⁹ KBHA, Einar Mellerups samling, sign "Utilgængelig 305". Anføres herefter som "politierindringer" i noterne. Der henvises i noterne til forfatterens navn og sidetal, og i det tilfælde der er flere bilag, har jeg forsøgt at præcisere hvilke der henvises til.

⁵³⁰ SA, pensionisterindringer, HA 33. Findes digitaliseret på www.erindringer.dk. Der henvises til navn, løbenr og side, og de kan findes både digitalt og analogt gennem disse referencer.

⁵³¹ Nationalmuseets Industri-, Haandværker- og Arbejdererindringer (NIHA) er indsamlet som industriarbejderes faglige levnedbeskrivelse. Nationalmuseets Etnologiske Undersøgelse, (NEU) er indsamlet løbende siden 1939, og belyser primært hverdags- og arbejdsliv i landbokulturen. Begge samlinger findes på Nationalmuseet, Danmarks Nyere Tid.

bl.a. forholdt sig til de metodiske problemer ved at benytte erindringskilder, særligt problemet omkring repræsentativitet og fortolkning som centralt, og det tages der også hensyn til i denne sammenhæng. Erindringerne bruges i høj grad som kilder til *oplevelser* af byrummet og den praksis, der kan ses derigennem.⁵³²

Politidokumenter

De formelle kilder til Københavns Politi belyser et andet perspektiv end politierindringerne. I rapporter, dagsbefalinger, noter og sagsfremstillinger træder den taktiske og oppositionelle praksis frem som problemer, der enten kalder på beslutninger, eller blot registreres som usædvanlige. Kilderne til nytårsoptøjerne er nærmere beskrevet i selve afsnittet om disse. Her er selve optøjerne blevet til en sag hos politidirektøren, hvilket har betydet, at rapporter og korrespondance er blevet flyttet fra det almindelige arkiv og dermed reddet fra en omfattende kassation af politiets arkiver. Der er også gennemgået et års dagsrapporter fra Station 1 for at se på ordenspraksisser.⁵³³

Visuelle kilder

I tiden omkring 1900 blev fotografiet et væsentligt medie i byens offentlighed fra flere perspektiver. Som scene for moderne, offentlige spektakler blev rådhuspladsområdet et meget benyttet motiv for de nye genrer, særlig reportagefotoet. Man kan sige, at fotografiet netop i denne periode etablerede sig både som kilde til offentlige praksisser og som offentlig praksis i sig selv, og denne dobbelthed påvirker forudsætningerne for at benytte det. Fotos vil optræde i afsnittet som selvstændige praksisser, men skal her belyses som kilder.⁵³⁴ Som del af den overordnede analyse betragtes de visuelle kilder, og her er fotografierne dominerende, ud fra det relationelle perspektiv i afhandlingen. Man kan, som Louise Wolthers gør det i sin PhD-afhandling om fotomediet omkring 1900, tale om dem som forskellige typer af blikke, (*gazes*), der vokser frem i en kombineret subjekt- og objektproduktion i perioden.⁵³⁵ Disse blikke eller fotopraksisser producerer billeder, der er kilder til såvel sig selv som til Rådhuspladsens øvrige praksisser, og det er derfor nødvendigt at kunne skelne mellem disse to former for kildefunktion. Rådhuspladsen og dens historie som del af byens sammensætning *befordrer* bestemte typer af blikke. Wolthers peger på det nationalromantiske som en væsentlig motivation bag fotografiet omkring 1900, og henviser bl.a. til Kultorvet og voldene som relikvieprægede motiver, der producerede nostalgiske rum og fortællinger.⁵³⁶ Vi kan se dette i bl.a. produktionen af fotos til de populære billedblade og postkort, men der er også en dobbelthed i forhold til netop Rådhuspladsen, i den forstand, at fotos af selve pladsen ikke indeholder elementer, bortset fra f.eks. Tivoli og Vartov, der er ældre end mands minde, og for langt størstedelens vedkommende var højst fem-ti år gamle. Fotografierne af pladsen anno 1900 havde altså svært ved at producere nostalgi, selv om den nationalromantiske og historicistiske arkitektur måske befordrede en slags nostalgisk æstetik. Der er valgt et

⁵³² Lars K Christensen, "Mål og midler i arbejdslivshistorien," *Arbejderhistorie* 1, no. 1 (1995): 5; Knud Knudsen, *Dansk Fagbevægelses Historie frem til 1950, SFAH's skriftserie*, vol. 1 (Kbh: SFAH, 2011), 33ff.

⁵³³ RA, Københavns Politi, 1. Politiinspektorat, Dagsbefalinger 1863 – 1971. Der er gennemgået opslag for december og juli 1901 og 1910.

⁵³⁴ Se bl.a. *Dansk Fotografihistorie*, ed. Mette Sandbye (København: Gyldendal, 2004), 66–126.

⁵³⁵ Wolthers, "Blik Og Begivenhed".

⁵³⁶ *Ibid.* p. 95

hovedmateriale af fotografier fra Det Kongelige Biblioteks Kort- og Billedsamling, der har digitaliseret en mængde fotos fra Rådhuspladsen i perioden, som er lettere tilgængelig for læsere, der vil gå videre med materialet.⁵³⁷

Reportage

Der er i udstrakt grad brugt avisartikler, kommentarer og læserbreve om byens liv og rum. Pressereportagen er en genre, der knytter sig til både de nye avismedier, der kommer frem med systemskiftets partipresse og ændringen af journalistikken med Henrik Cavling, men også til en særlig tilstedeværelse i byen. Den reporterende journalist udøver en praksis, der som hos fotografen, opdagelsesbetjenten og flanøren handler om at registrere og genkende detaljer i byens hverdagsliv. Reportagen fokuserer og forstørrer særlige temaer og kan som sådan forsyne os med en indgang til koblinger mellem praksis og rum. Udover særlige reportager og øvrige pressekilder, der er kommet frem i undersøgelsen, er de mere systematiske søgninger foretaget i Det Kongelige Biblioteks kartotek over *Politiken* og *Berlingske Tidende*. Af hensyn til en fælles standard henvises der til avis og dato for artikler, og ikke til det konkrete kartotek. Alle artikler kan genfindes i KB's samling af mikrofilm.⁵³⁸

Rumlig praksis i de københavnske nytårsoptøjer

Nytårsnat 1903

"Udtagne sager vedr. Nytårsaften". Denne titel ledsager en samling dokumenter i Rigsarkivets politiarkiv, samlet under tidligere politidirektør Eugen Petersen. De handler om en række af uroligheder, der fandt sted hver nytårsaften på Rådhuspladsen mellem 1900 til 1920. Gennem disse konkrete begivenheder bliver det praktiserede rum præsenteret og foldet ud over Rådhuspladsen i de første to årtier af det tyvende århundrede.⁵³⁹ Vi springer ind i begivenhederne, som de udspiller sig natten mellem 1903 og 1904.

I løbet af aftenen var menneskemængder i en hidtil uset mængde strømmede til Rådhuspladsen. Tusindvis fra byens opland var kommet ind med toget, i bølger til Hovedbanegården og ad Jernbanegade til pladsen, og drysset ud af de hundreder af sporvogne, der i aftenens løb havde passeret pladsen fra byens forskellige kvarterer. Familier var spadseret ad Vesterbrogade og boulevarderne og fra byens "fest-brændpunkter" var større skarer trukket ind mod det nye centrum. Hvert kvarter i byen havde sin "nytårsgade" hvor stemningen blev slået an: På Vesterbro var det i disse år Saxogade, på Christianshavn

⁵³⁷ Se <http://rex.kb.dk/>. Fra denne samling er valgt ca. 500 fotos som hovedmateriale. Der henvises til specifikke fotos med deres signatur i KB's system, og man kan søge billedet direkte over nettet i REX. Denne funktionalitet fungerede ved tjek d. 9. august 2012

⁵³⁸ Kartotek, registrant og mikrofilm findes på KB's avislæsesal.

⁵³⁹ LA, Udtagne sager vedr. Nytårsaften DG-001.

Dronningensgade, på Nørrebro var det Nordvestvej (nu Rantzausgade) og på Østerbro Viborggade.⁵⁴⁰ Der var i løbet af aftenen blevet holdt fest rundt om i byen, en del fyrværkeri var blevet fyret af, og på beværgninger i brokvartererne og den gamle by havde der været drukket tæt. Allerede dagen før var enkelte kanonslag blevet fyret af undt om i byen, og det havde taget til fra om formiddagen. Det var særligt de typer af fyrværkeri, man kaster langs jorden, som kinesere eller "kineserpistoler" eller skruptudser, der var oppe i tiden og solgtes over hele den indre by, især fra tobakshandlere.⁵⁴¹

Pladsen var blevet fyldt over nogle timer. Omkring klokken ti var der meldinger om, at dem, der affyrede fyrværkeri havde sat sig i bevægelse rundt omkring og nærmede sig pladsen. På Vesterbrogade havde trafikken aftenen igennem været så dæmpet at folk havde haft mulighed for at spadsere mod Rådhuspladsen, og denne tilstrømning tog nu til. I sidegaderne på bl.a. Vesterbro begyndte festlighederne at vokse frem med tiltagende mængder af fyrværkeri i gaderne – i Saxogade steg stemningen som sædvanligt hurtigst, og politiet var på pletten hvor de mødtes af forskellig ballade. Tønder med papir og krudt rullede ud på gaden, og fyrværkeri blev kastet fra vinduerne.⁵⁴²

Det var denne aften det nye, elektriske tårn på Rådhusårnet skulle i drift for første gang. Det var et af de tidligste elektriske rådhusure i Europa, og sammen med det nye elektriske lys på de store hoteller gav det elektrificeringen en effektiv tilstedeværelse. Man får indtryk af dramatikken i presseomtalen to dage senere:

... over en bølgende Folkehob, som kunde tælles i Tusinder, hævede Raadhuset sin mørke Silhuet, paa hvilken Uhrskiverne i Taarnet sprang frem som lysende Øjne.. Metropol og Bristol illuminerede..funklende af Ild og Lys.⁵⁴³

Ved gadernes udmunding i pladsen var der ved ellevetiden særlig aktivitet: "Ved indgangen til Frederiksberggade var Larmen ubeskrivelig, der blev kæmpet, hylet, skreget, galet, tudet og hvinet i vilden sky under en uafbrudt Regn af Kinesere, Kanonslag og hvad alle disse krudtsammensætninger hedder".⁵⁴⁴

Omkring midnat udløstes energien og begivenhederne tog fart. Flere aviser var i dagene efter enige om, at det startede med det første klokkeslag fra det nye ur. Men præcis *hvad* der startede, var mere usikkert. Det, der skulle have været overværet i højtidelig respekt og derefter fejret, blev overdøvet af en udladning fra mængderne af mennesker:

Det første slag fra Raadhusuret var Signalet til et øredøvende Bombardement...Røgen i tætte Taager bølgede hen over denne Narreplads. De elektriske Opstandere saavel som Træerne vare tæt besatte med Folk der hang fast og udstødte krampagtige Hyl.⁵⁴⁵

Det elektriske klokkespil, som havde samlet menneskemængden, druknede fuldstændigt i larmen. Lige efter kl. 12 vendte aktiviteterne sig mod sporvognene. Folk kastede fyrværkeri ind under vognene, hvis førere prøvede at passere henover den fyldte

⁵⁴⁰ Se f.eks. *Berlingske Tidende* d. 28. december 1902.

⁵⁴¹ LA, Udtagne sager vedr. Nytårsaften, 1903, rapport fra Station 1, samt breve fra Eugen Petersen, sign. 6487/1903, 6487/1903

⁵⁴² Alle byens større aviser beskrev begivenheden enten 1. eller 2. januar.

⁵⁴³ *Berlingske Tidende* d. 2. januar 1904

⁵⁴⁴ *København* d. 1. januar 1904

⁵⁴⁵ Ibid.

rådhusplads, og vognstyrerne blev angrebet. Flere vogne blev omringet, og konduktørerne prøvede at slå om sig og hælde sand fra sporvognene ud over de indtrængende. Folk fra menneskemængden besteg vognene ...

...omsider lykkedes det en Gadeunge at faa Tag i den Snor, som holder fast i Ledningsstangen, han halede løs og hans Kammerater hjalp ham af fuld Kraft. De fik ved forenede Anstrengelser Stangen bøjet i Knæ, det nyttede ikke at Konduktøren slog fra sig med de bare Næver eller med en Lygte i sin højre Haand, han blev overmandet og Vognen stod mørk og urokkelig fast.⁵⁴⁶

Otte eller ni sporvogne blev paralyserede og stod mørke og ubevægelige hen med passagererne låst inde bag de elektriske døre, som nu var blokeret af afkoblingen. Ruder smadredes og fyrværkeri blev smidt ind gennem vindueshullerne. De mennesker, der havde taget ophold på de udendørs pladser i sporvognene fik deres tøj brændt af gnister. En bivogn blev frakoblet og skubbet hen mod Vartov i det sydøstlige hjørne af pladsen.

På det tidspunkt blev sporvognenes tage scene for forskellige optrin. Folk fra sporvejsselskabet kravlede op for at tilkoble vognene igen, og kæmpede om pladsen med folk, der allerede havde indtaget området. Nogen rev dele af vognene - skærme, lygter og andet - for at smide dem på skinnerne sammen med træstykker og en "gnistregn" af skruptuder og kinesere. Flere beskriver vognene som "invalidere" eller "lammede" som de stod der, blokerede midt i folkemængden.⁵⁴⁷ Uroen spredte sig over pladsen. Kvinder blev skubbet hid og did, og mænd kom i slagsmål - "blodige næser, blaa Øjne og løse Tænder blev slaet allevegne; Kvindfolk besvimed og Mandfolk blev hysteriske og kæmpede vildt for Livet med Stokkeslag".⁵⁴⁸

Omkring klokken et var pladsen tilsyneladende fuldstændig invaderet af urolighederne. Indtil dette tidspunkt strømmede der - ifølge nogle kilder - stadig uromagere ind fra sidegaderne, folkemængden var på grænsen til panik, folk blev trampet på og aktiviteterne omkring sporvognene var på sit højeste. Når der blev grebet ind, var det af civile. Politiet var fraværende, trods sit høje beredskab, som en journalist indigneret udtrykker det: "Under alle disse optrin havde Raadhuspladsen været kemisk rensed for Politi".⁵⁴⁹ Rådhuspladsen henlå i "totalt anarki", indtil der ret pludseligt skete en afmatning.⁵⁵⁰ Omkring klokken to faldt intensiteten, mængden blev for lille til at fylde den store plads, og de grupper, der tidligere virkede i kaotisk Kooperation, spredtes nu i kvarteret. En af dem fortsatte mod Amagertorv, der også i de tidligere år havde været scene for uroligheder, mens gadelygter og butiksruder blev smadret. Gruppen forskansede sig - bl.a. med et stakit fra Nikolaj Kirke - ved Storkespringvandet, hvor de sloges med politiet indtil omkring kl. 4 om morgenen.⁵⁵¹ En mærkelig, uigennemsigtig begivenhed havde pludselig fundet sted og var sluttet med samme pludselighed.

⁵⁴⁶ *Politiken* d. 1. januar 1904

⁵⁴⁷ *København* d. 1. januar og *Berlingske Tidende* d. 2. januar 1904

⁵⁴⁸ *Ibid.*

⁵⁴⁹ *København* d.1. januar 1904

⁵⁵⁰ *Ibid.* En mand, der giver en anden kraniebrud, bliver civilt anholdt, og det er civile, der igen tilkobler sporvognene, så de kan blive bortransporteret.

⁵⁵¹ LA, Udtagne sager vedr. Nytårsaften, 1903/04, Eugen Petersens rapport af 9. Juni 1904, sign 6487/1903.

Indersiden ud: Iscenesættelse og synlighed i optøjerne

Mange ting skete denne nytårsaften. Også flere end man umiddelbart kan læse ud af pressedækningen. Urolighederne var en foreløbig kulmination på en række lignende begivenheder efter, at Rådhuspladsen var blevet samlingspunkt for københavnernes nytårsfejring. Efter at være begyndt ved nytåret 1900/1901 var intensiteten og omfanget vokset. Et hidtil uset tal på over 600 mennesker havde fået bøder for offentlig uorden og lignende anklager.⁵⁵² Selv om det ikke var første gang, var det endnu ikke klart for politi eller offentlighed, hvilken type af begivenhed der var tale om. Man kaldte det, også i de følgende år, for "nytårsoptøjerne", "københavnballaden", eller simpelthen "begivenhederne". Det var også svært præcist at bestemme, hvilke grupper af mennesker, der deltog i optøjerne. Det er sandsynligt, at mængden har været meget sammensat, men i den samtidige pressedækning var man uenige. Journalister og politi kunne heller ikke pege på en dominerende gruppe, men der optræder forskellige steder dog nogen, som virker mere målrettede end de øvrige. Det er "bøllerne", eller "ballademagerne".

Der var sandsynligvis en gruppe, der var mere målrettede end resten. Ved titiden den aften var der således passeret en flok unge mænd henover Kongens Nytorv. Ved Charlottenborg begyndte de at angribe sporvognene på pladsen og afbrød kørslen ved at demontere vognenes kørestænger. De overfaldt forbipasserende i en grad, der gjorde, at politiet blev tilkaldt. Betjentene på stedet fik med stavene truet gruppen til at forlade pladsen, hvorefter den bevægede sig mod Rådhuspladsen. Det bemærkedes, at flere af de unge mænd havde deres frakker vendt på vrangen. Flokken nåede sandsynligvis Rådhuspladsen kort efter. I hvert fald beskrives det, hvordan, omkring en time senere, "Bøllerne var i uniform: de havde vendt frakkerne naar de ikke var i Skjorteærmer. Huerne bag i nakken. De snavsede Kravebryst flagrende udenpaa Vesten!". De vakte opmærksomhed, både negativt og positivt. For eksempel var de nået Rådhuspladsen ved at køre hinanden i en stjålet trillebør, et sceneri, der "gør utrolig lykke".⁵⁵³

Hvem disse mennesker var, vides ikke, men at dømme efter presseomtalen var det unge arbejder- eller middelklasse-mænd. Deres rolle i optøjerne handler tilsyneladende blandt andet om synlighed. Det virker som om de benytter pladsen som scene og den store, hektiske mængde som publikum:

Endelig slog klokken 12 ... En mand sprang op paa en Søjle foran Rådhuset og gav den som Deklamator. En anden, der havde vendt Vrangen ud på både Frakken og Hatten, optrådte som Komiker.⁵⁵⁴

De identificerede sig, i hvert fald på dette tidspunkt, gennem deres omvendte frakker og hatte, og der, hvor de optræder i kilderne, fik de underholdning og opbakning blandt de andre deltagere. Men som vi har set, blev de "omvendte frakker" ikke kun set som et festligt indslag:

Oppe paa Sporvognene stod fire, fem, otte, ja op til ti Lømler med vendte Frakker og skreg hurra, omstimlet af Menneskemassen, der tilhylede dem med vanvittigt Bifald... Senere blev det endnu vildere. Bøllerne slog sig sammen i store, brølende Flokke. Forrest gik en

⁵⁵² LA, Udtagne sager vedr. Nytårsaften, 1903/04, samlet rapport fra de involverede stationer.

⁵⁵³ *København* d. 1. januar 1904

⁵⁵⁴ *Social-Demokraten* d. 1. januar 1904.

laset Fyr med en Karklud hejst paa en halv Flagstang! Man nøjedes nu ikke længere med at spærre Sporvognene, men slog nu ogsaa deres Ruder itu, og hver gang en Rude klirrede, steg Jublen højt mod Sky.⁵⁵⁵

Fanen giver mindelser om politiske demonstrationer og måske det syndikalistiske miljø, der fandtes i København på dette tidspunkt, men det er ikke til at få underbygget. Som nævnt indledningsvist er optøjerne 1903/04 ikke de første eller sidste, men de største, og det er her vi støder på det omvendte tøj første gang. Man kan følge fænomenet gennem de følgende års optøjer, og i processen skifter det karakter: Hvor det i begyndelsen var et særligt kendetegn for en gruppe af ikke nærmere definerede "bøller", spredte det sig tilsyneladende år for år. Det at vende sit tøj på vrangen blev mere og mere en praksis knyttet til selve optøjerne. Et par år senere møder vi f.eks. det omvendte tøj, her i en erindring:

Da jeg var konfirmeret fik jeg lov af mine forældre til at gå på Rådhuspladsen nytårsaften 1908-1909. Jeg var kommet i god tid for at få en god plads ved den store lygte på balustraden foran rådhusets hovedindgang. Som mange andre vendte jeg vrangen ud på frakken for at den ikke skulle blive ødelagt af brændende fyrværkeri.⁵⁵⁶

Her er der "mange" af deltagerne, der vender deres tøj, og her har det en praktisk funktion, nemlig at beskytte mod regnen af fyrværkeri. Hvordan skal vi så forstå denne praksis? Optøjerne kan sammenlignes med tidligere, urbane praksisser som *Charivari* eller *Rough Music*, med sine iscenesættelser, støj, taler, udklædning og "venden indersiden ud", og den årligt gentagede rytme kan minde om karnevallets tilbagevendende forvrængning af hverdagens roller.⁵⁵⁷ De omvendte jakker er både scenisk rekvisit og beskyttelse, men kobles i pressens omtale til den kaotiske karnevalsstemning, som også bliver knyttet til optøjerne. Det omvendte tøj får efterhånden som det bliver en etableret praksis funktionen at identificere folk som deltagere i optøjerne mere generelt.⁵⁵⁸

Sværmen. Undergravende bevægelser

Rådhuspladsen er Brændpunktet. Her er plads til mægtige Sværme...⁵⁵⁹

Disse var ordene hos en af de journalister, der i dagene efter nytårsaften forsøgte at forstå, hvad der var foregået på Rådhuspladsen nytårsnat. Omtrent på det samme tidspunkt udtalte en besøgende i København, uvant med storbyens liv, sig i lignende termer om menneskenes bevægelser i rummet. Adspurgt af en journalist om hans indtryk fra den danske hovedstad sammenlignede han byens vrimmel med sværme af myg.⁵⁶⁰ Figuren "sværm" kommer frem

⁵⁵⁵ *København*, samme dato.

⁵⁵⁶ SA, erindringer, HA 33, Rybo, J., Erindring nr 1823, p. 22ff

⁵⁵⁷ E P Thompson, "Rough Music: le Charivari anglais," *Annales* 27, no. 2 (1972): 285-312; M M Bakhtin, *Rabelais and his world* (Bloomington: Indiana University Press, 1984).

⁵⁵⁸ KB, politierindringer, Heerup, Carl, p. 16ff, Drosthede, Ernst P., p. 1ff

⁵⁵⁹ *Vort Land*, d. 3. januar 1904

⁵⁶⁰ Niels Barfoed, *Manden bag helten Knud Rasmussen på nært hold* (Kbh.: Gyldendal, 2011, 70

jævnligt i kildematerialet omkring optøjerne på Rådhuspladsen. Jeg vil prøve at følge den empirisk for at belyse nogle relationer mellem optøjerne og byrummet, der kan fungere som indgang til at diskutere det praktiserede rum mere overordnet. Først bør begrebet dog introduceres i en bredere kontekst.

I nyere social teori bliver sværmen ofte studeret som eksempel på selvorganisering og decentral problemløsning, ofte knyttet til begrebet *emergence* eller *emergent systems*.⁵⁶¹ I dette felt er sværmen både et fænomen – gruppen af f.eks. insekter – men også processen eller dynamikken, der adskiller denne gruppe fra andre grupper. Hos eksempelvis socialteoretikerne Michael Hardt og Antonio Negri bliver sværmen brugt til at definere særlige former for urbane konflikter og politiske aktionsformer i de sidste årtier, som f.eks. i demonstrationerne mod World Trade Organisation i Seattle i 1999, *Occupy*-bevægelsen osv. I en sammenvævning af den biologiske, politiske og teknologiske sværm peger disse teoretikere på sværmen som en vigtig manifestation af "modmagt": Den taktiske kamp mod de etablerede systemer.⁵⁶² Lad os her holde fast i definitionen af sværmen som en rumlig politik eller taktik forbundet til den urbane konflikt. En forudsætning for denne teoretiske forhåbning om en slags bevægelse, der i sig selv er en modmagt, er således fremkomsten af tilsyneladende nye praksisser knyttet til det 21. århundredes politiske konflikter i byrummet. Man kan diskutere, hvorvidt sådanne praksisser faktisk er nye, eller om de kan knyttes til (disse) konkrete begivenheder hundrede år tidligere. Men først skal vi forsøge at placere begrebet i forhold til begivenhederne på Rådhuspladsen.

Ordet "Sværm" kan på dansk føres tilbage til det 17. århundrede, hvor det blev brugt om grupper af insekter, der fløj omkring støjende og uordentligt. I begyndelsen af det 18. århundrede spredtes betydningen til menneskelige grupper, bl.a. i beskrivelsen af værtshusliv, sultne mennesker omkring bordet eller unge mennesker i dans.⁵⁶³ Herfra åbnedes det: snefygning, asteroideflokke, myrer og andre, mere "kulturelle" fænomener som onde ånder ("Helvedes-Sværm"), forvirrede tanker oa. Personlighedstypen "sværmeren", der paralyseres af sine ustyrlige forestillinger kommer også til i denne periode. Frem mod 1900 er begrebet "krystalliseret" omkring en dominerende betydning, nemlig den uforudsigelige, støjende gruppe af væsener, der bevæger sig uden et identificérbart mål. Det er i denne betydning, ordet "sværm" blev benyttet af autoriteter og beskuere i deres forsøg på at definere nytårsoptøjerne på Rådhuspladsen.

Hvert år begyndte nytårsaften som mange andre massebegivenheder i København. Gennem 1800-tallets sidste halvdel var demonstrationer, strejker og offentlige fester blevet mere og mere udbredte, og eksempelvis fejringen af Grundlovsdag eller 1. Maj blev spektakulære, årlige begivenheder. Demonstrerende folkemængder var blevet en mere central del af byens liv fra 1880'erne og frem, både i Danmark og Europa.⁵⁶⁴ Men hvert år skete det også, at nytårsfejringen i løbet af aftenen forandrede sig. Noget, der ikke havde et genkendeligt formål, noget uforudsigeligt og undergravende, om end det ikke var direkte farligt for byens eller statens sikkerhed. De fleste tidligere massebegivenheder havde været drevet af et mål: politiske krav, højtidslighedelse eller jagten på en person, som i de

⁵⁶¹ For et overblik, se Eugene Thacker, "Swarming: Number versus Animal?," in *Deleuze and New Technology*, ed. Mark Poster and David Savat (Edinburgh: Edinburgh University Press, 2010), 161–184.

⁵⁶² Antonio Negri og Michael Hardt, *Multitude* (London: Hamish Hamilton, 2004).

⁵⁶³ Se ODS, opslag "Sværm"

⁵⁶⁴ Se f.eks. Toftgaard, *Kampen Om København*; Klausen et al., *Protest Og Oprør*.

tidligmoderne sultoprør, hvor man kunne opsøge og jage bagerne, der solgte det dyre brød.⁵⁶⁵ I forhold til disse var nytårsoptøjerne anderledes.

Politiet som sværmens spejl

Som nævnt optræder "sværme" jævnligt i kilderne, både som substantiv og verbum. En betjent erindrer at have optrådt under optøjerne således:

... optøjerne ved Storkepringvandet, hvor jeg i civil Paaklædning maatte være tilstede for at opnotere Urostiftere. Særlig gjorde vi civile god Nytte ved Anholdelserne, hvor Sværme forsøgte at fravriste Betjentene de Anholdte.⁵⁶⁶

De civilklædte betjente udbredes med det nye politi sidst i 1800-tallet, og blev bl.a. benyttet til at udpege særligt aktive "urostiftere", som så kunne arresteres af de uniformerede betjente. Civilbetjentene kan ses som en reaktion på det nye repertoire af aktivisme i byrummet, som nytårsoptøjerne var en del af. Se indledte en art "usynlig", offentlig tilstedeværelse som ellers grundlæggende stred mod intentionerne i politiloven af 1863, hvor uniformering og nummerering skulle sikre betjentens synlighed og identifikation. Men nye former for konflikt krævede en ny reaktion.

Politiet tog også sværmen ind som figur i deres sproglige beredskab for at beskrive denne store menneskemængde sammensat af mindre, ustyrlige grupper som opløstes for at samles igen nye steder. Der fremhæves "sværme af stenkastende unge mennesker", "en sværm 100 mand stærk", "Sværm standser sporvogn", og så videre.⁵⁶⁷ Det er særligt i den første del af optøjernes periode, dvs. årene lige efter 1900, at begrebet bruges i interne dokumenter hos politi og embedsværk. Det er også i netop denne periode, at politiet udvikler deres taktik i forhold til optøjerne. Hvert år udstedte politidirektøren en instruks der understregede at "Magtanvendelse maa undgaas, saavidt det paa nogen Maade er muligt".⁵⁶⁸ På samme tid var antallet af udkommanderede betjente det højeste til nogen offentlig begivenhed, alle byens stationer var involveret og al ferie inddraget.

Det overordnede mål for politiets manøvre er visualiseret i en tegning fra 1904, der angiver optøjernes afsluttende scene, Amagertorv.⁵⁶⁹ Her vises de linier, indenfor hvilke optøjerne skal inddæmmes. Udenfor gælder nogenlunde normale regler for offentlig opførsel, mens området indenfor de stiplede linier er ureguleret. Således bliver tegningen en kortlægning af det "tilegnede rum", som optøjerne skabte hvert år, og i særlig grad på Rådhuspladsen. Politiets to forholdsregler, fravalget af konfrontation og den massive indsatsstyrke, indrammer meget godt den form for taktik, som blev reaktionen på optøjerne, og som vi skal undersøge nærmere nedenfor – en gennemtrængende, men diskret

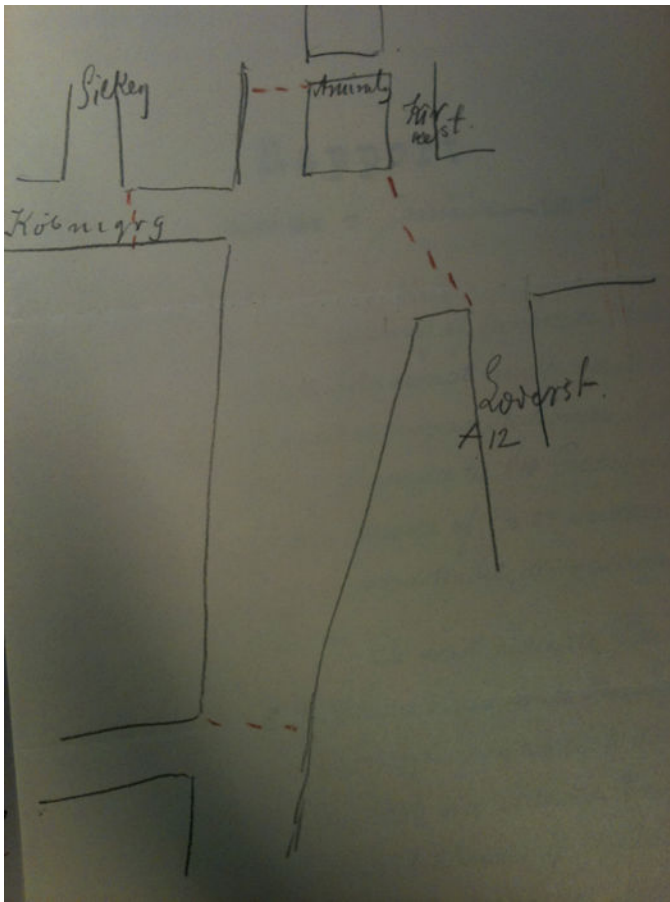
⁵⁶⁵ Ibid, 47ff.

⁵⁶⁶ KB, politierindringer, Heerup, Carl, p. 10

⁵⁶⁷ LA, Udtagne sager vedr. Nytårssaften DG-001. Se særligt politirapport fra Station 2 d.4.1. 1902; St 3 d.1.1. 1902; St. 1 d.3. og 27. januar 1906; St. 2 d.5.1. 1906

⁵⁶⁸ Disse instrukser findes enslydende for hvert år i arkivet SA, Udtagne sager vedr. Nytårssaften..

⁵⁶⁹ Se illustration Fig 44. Tegningen findes i politirapport fra Station 2, i filen for 1903, "Udtagne sager vedr...". Tegningen viser Amagertorv, men den inddæmning, man kan se, praktiseres også på Rådhuspladsen.



Figur 44 Politiets inddæmning, Amagertorv, 1904, RA, Udtagne sager

tilstedeværelse og inddæmning af de undergravende bevægelser.⁵⁷⁰ Jeg skal i det følgende prøve at belyse, hvordan denne omfattende indsats var organiseret.

En del af denne organisation var brugen af kommunikationsnetværk. I løbet af de tyve år, hvor nytårsoptøjerne er dokumenterede, gjorde telefonen som vi har set sin entré i det offentlige rum, og i politiarbejdet. Fra midtfirserne begynder telefonen at indfinde sig på politistationerne.⁵⁷¹ Hvor brandvæsenet først arbejdede med telegrafene, forsøgte politiet at udnytte de muligheder for bl.a. udrykningshastighed og fleksibilitet, man kunne se i telefonen.⁵⁷² Afprøvningen af den elektriske kommunikation hos politiet involverede også nye praksisser i håndtering af gadeuorden, og udviklingen af disse blev knyttet til nytårsoptøjerne. Under de første, større optøjer omkring 1903 begyndte politiet at leje eller låne kontor- eller butikslokaler rundt om pladsen til brug for midlertidige hovedkvarterer. De blev forbundet via telefoner, hvorfra politistyrkens bevægelser kunne styres. Således var der

f.eks. i 1907 skaffet lokaler ved Amager Torv, *Casino*, Jernbanegade og *Stalden*.⁵⁷³

Nytårsdag mødte styrken ind og deltes op i mindre grupper på omkring 4 betjente, der blev tildelt aktionszoner. Grupperne rapporterede til hovedkvartererne, der brugte informationen til at omgruppere, og tilsyneladende også til at dele oplysninger i løbet af aftenen. Om systemet var en succes er svært at sige, men der er over flere år kommentarer i rapporterne om, hvordan telefonlinierne bryder ned eller er for langsomme på grund af omstillingen osv., hvilket peger på at systemet i hvert fald er blevet forsøgt over en årrække.⁵⁷⁴ Sammen med de civile betjente var det hensigten at politistyrken kunne reagere på pludselige ændringer, forsamlinger, der pludselig voksede eller overtrådte den uformelle inddæmningslinie om pladsen.

⁵⁷⁰ Af korrespondancen i arkivet over optøjerne fremgår det, at man fra politisk og juridisk side pressede for en hårdere kurs, men at politidirektøren fastholdt inddæmningsstrategien.

⁵⁷¹ KBHA, politierindringer, Christiansen, Anders, p. 22.

⁵⁷² Man kan se en lignende eksperimenteren hos Londons Politi i 1880'erne, se Dennis, *Cities in modernity*, 330. Han sammenligner politi- og brandvæsenet med et voksende urbant nervesystem.

⁵⁷³ Eugen Petersen, note 9. maj 1907, "Udtagne sager vedr..."

⁵⁷⁴ Eugen Pedersen nævner jævnligt telefonforbindelsen i sine noter, f.eks. efter optøjerne 1902: "Vagt paa Amagertorv bør skaffes næste Gang; den var/ er af meget større Nytte og ligeledes Telefonforbindelsen" eller i 1907 hvor oprettelsen af telefonforbindelse var et punkt på hans liste over forberedelser til optøjerne.

Ovenstående indikerer et interessant aspekt af de rumlige praksisser i den moderne by: Politiet adopterede sværmens bevægelser i et forsøg på at kontrollere og inddæmme den selvsamme sværm. Man kan yderligere med udgangspunkt i diskussionen af sværmfiguren antage, at der har været en interaktion mellem optøjerne, politiets taktik og selve sværmen som begreb. De tre fænomener udvikler sig sideløbende fra 1900 og i hvert fald ti år frem, og man kan konstatere, at der ret hurtigt – dvs. i løbet af et par år – sker en forandring i politiets adaptation. Begrebet ”sværm” synes således at have påvirket politiets praksis efterhånden som det også gled ind i sprogbrugen. Ved at forstå optøjerne – og andre lignende aktioner i det offentlige rum – som sværme med de implikationer der ligger i det, har politiet kunne planlægge deres egen modreaktion i termer af mobilitet, uforudsigelighed og decentral styring. Denne reaktion har været påvirket af selve optøjernes sværmen, og af pladsens størrelse, af ressourcer osv., men det kan give et nyt perspektiv på udviklingen af praksis at se den i et dialektisk forhold til sproglige komponenter, som her ordet ”sværm”.

Åben plads og lukket vogn: Rummets befordring af praksis

Hvordan kan vi forstå relationerne mellem optøjernes iscenesættelse, det sværmende mønster og selve pladsen med dens genstande, strukturer og installationer? For at diskutere det, vil jeg introducere et andet bystudie. Den engelske antropolog Caroline Humphrey analyserer i en artikel nogle optøjer i Odessa, der i omfang, tidspunkt og perspektiv meget ligner nytårsoptøjerne.⁵⁷⁵

Humphrey beskriver, hvordan der omkring 1904 opstod en række uroligheder i den kosmopolitiske, russiske havneby Odessa. Antisemitisme, modstand mod den russiske kejser, plyndringer og ildspåsættelse faldt sammen og skabte en politisk krise. På et tidspunkt ankom panserkrydseren Potemkin og ankrede op ud for byen. Her stod det klart for folk i byen, at besætningen havde begået mytteri og sluttet sig til bolshevikerne, og i dagevis vidste man ikke, om krydseren vil beskyde byen eller ej. Skibet lå ud for en monumental trappe, der fører fra en central plads ned til havnekanten, ”The Odessa Steps”. Hvad der fulgte var en eskalering af konflikten i forskellige tempi, som endte med at den russiske hær angreb og tusinder af mennesker omkom mellem brændende havnebygninger og geværild. Trappen, som tidligere havde været knyttet til byens åbenhed som en styrke, ændrede nu karakter gennem urolighederne, siger Humphrey. Den skiftede *affordance*. Efter Potemkins truende tilstedeværelse og massakren omkring trappen kom trappen i stedet til at være en rumlig skrøbelighed og sårbarhed overfor en aggressiv og uforudsigelig omverden.

Begrebet *afford* er allerede introduceret, men kan konkretiseres her. Humphrey forsøger med begrebet at forstå ændringen af Odessas trappe som noget *andet* end en forandring af betydning eller oplevelse i semiotisk eller fænomenologisk forstand, men som et skift i den måde, trappen påvirker praksis. Da optøjerne begyndte på pladsen, var det kun få år efter, at den formelt (bl.a. med det officielle navn ”Rådhuspladsen” i 1893) havde skiftet funktion fra halmtorv og befæstningsterræn til offentlig plads. Konsekvenserne af denne transformation var ikke entydige og de forskellige muligheder for brugen af det nye sted var ikke klare, selv om der forelå nogle intentioner og teknologier, som vi har set i Del 1 og 2. Hvad var Rådhuspladsen? Ingen praksisser havde nået at forhærde sig som dominerende siden centrumdannelsen begyndte, og mønstre af rytme og betydning var stadig relativt åbne. Pladsens store udstrækning havde været et diskussionsemne i BR, som vi har set, og

⁵⁷⁵ Caroline Humphrey, ”Violence and Urban Architecture: Events at the ensemble of the Odessa Steps 1904-5” (University of Cambridge: kommende, 2011).

åbenheden kan her ses som del af den liberale synlighed og borgerlige grandeur som prægede andre europæiske metropoler.⁵⁷⁶ Denne befordring ændredes dog med nytårsoptøjerne og inddæmningstaktikken. Pladsen blev omdefinert som uigennemtrængelig for myndighedernes blik eller fysiske tilstedeværelse, som et frirum, der for enhver pris måtte afgrænses, men ikke kunne kontrolleres i det døgn, hvor optøjerne fandt sted – og netop på grund af sin størrelse. Pladsens udstrækning disponerede nu også for at blive et territorium for undergravende bevægelse.

På samme måde indgik sporvognene i en ny disponering af praksis. De var, som vi har set, udviklet som transportmidler for den moderne bruger af byen og netværket gennemtrængte byens offentlige rum. Som bekvemmeligheds- og civilisationsmaskiner forsynede de københavnere med komfort og mobilitet, når man lige ser bort fra trafikulykkernes disciplinering. Tilsyneladende ubesværede gled de rundt i bybilledet, i et design mere og mere gennemført til at producere en flydende mobilitet uadskilleligt forbundet med det moderne. For at opnå dette havde sporvejsingeniørerne forladt sig på elektrificeringen og havde integreret det elektriske netværk i sporvognen så grundigt, at man beskriver den som et kørende, elektrisk kredsløb, i sig selv en udvidelse af det netværk, som også gadelamperne og telefonen var del af. Belysning, bremses, døre, og selvfølgelig drivkraften i sporvognen var alle afhængige af strømmen fra køreledningen. Gennem skjulte paneler gennemtrængtes vognene selv af elektriske kabler, der leverede al bekvemmeligheden, men for eksempel samtidig gjorde denne bekvemmelighed fuldstændig afhængig af strømtilførsel.⁵⁷⁷ Det var som elektriske sammensætninger, at sporvognene kom til at dominere og producere byens rum. Men det var netop også som sådan at de blev mål for de sværmende grupper under optøjerne. Ved blot at få frakoblet kørestængerne blev vognene fikserede, mørke og blokerede, forkrøblede og frataget deres moderne potens. Passagererne blev immobile ofre for fyrværkeri, mens vognene selv fik brækket dele af og skubbet rundt af sværmene. Fra at disponere for en moderne, bekvem mobilitet blev de sårbare genstande, hvis størrelse og synlighed kun forstærkede denne sårbarhed.

Bøller, angrebne kvinder, anarkister og familiefædre. Optøjernes deltagere

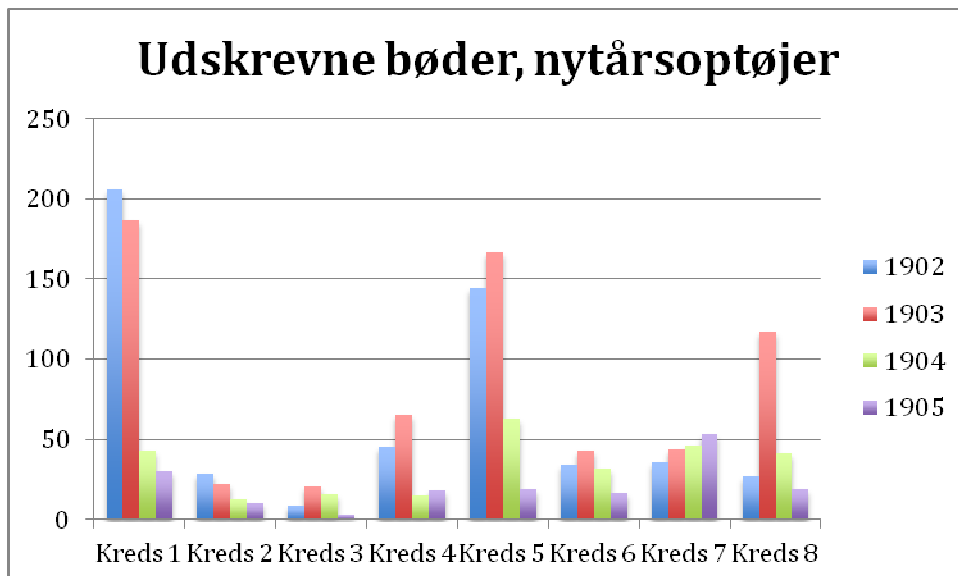
Hvad ved vi om menneskene i optøjerne? Hvem var det, der år for år producerede et andet, kaotisk, offentligt rum på Rådhuspladsen? Af pressematerialet får man det indtryk, at det var et bredt spektrum af sociale klasser der deltog. Fra domhuset rapporteredes, at der mødte alle typer af mennesker op for at betale de mange bøder, der blev udskrevet for gadeuorden. En god del af betaljerne var fra det bedre borgerskab eller højere middelklasse, som funktionærer, læger og købmænd, og eksempelvis inviterede en af forbryderne, en direktør, nogle af sine "medkriminelle" på en fashionabel cafe i nærheden efter betaling af bøderne.⁵⁷⁸ Andre kilder nævner familier, tjenestefolk, arbejdere og anarkister som deltagere, og for et overfladisk blik ser det således ud som om der ikke var nogen afgrænset socialt profil. Hvis det er tilfældet, er det et særsyn i byens historie som ramme om offentlige konflikter.

⁵⁷⁶ Dette er en hovedpointe hos både Chris Otter og Patrick Joyce, se Otter, *Victorian Eye*; Joyce, *The Rule of Freedom*.

⁵⁷⁷ Se Del 2 for en gennemgang af dette

⁵⁷⁸ *Social-Demokraten* d. 28. december 1905. Efter at have betalt bøderne, "inviterede etatsråden på kaffe på d'Angleterre.."

En anden måde at se på sammensætningen er gennem den sociale topografi. De udskrevne bøder blev registreret under den politistation, betaleren tilhørte, og disse data eksisterer for de første 5 år (se figur 37).⁵⁷⁹



Figur 45 Bøder i de første optøjer

Man ser en overrepræsentation af folk fra Vesterbro og fra Indre By, og i nogle år fra ydre Nørrebro, som netop blev indlemmet i kommunen i disse år og dermed blev betjent af sporvejene. Kvartererne omkring Kongens Nytorv og Frederiksstaden er svagt tilstede, men Østerbro - måske drevet af folk fra kvarteret omkring Viborggade - er middelstærkt repræsenteret. Amager og Indre Nørrebro ligger også i midten. Således er industriarbejdernes kvarterer forskelligt tilstede, og middelklassens territorier på Østerbro og middelalderbyen er skiftende, men med en stærk deltagelse f.eks. i kulminationen i 1903. Højborgerskabets kvarterer er svagt repræsenterede, dog uden at være helt fraværende.⁵⁸⁰ Det indikerer to ting: Dels at der var bred deltagelse, med vægt på arbejder- og middelklassegrupperne, dels at placeringen i forhold til pladsen og infrastrukturen kan have betydning. Vi kan altså sige, at der sandsynligvis er tale om en sjældent bred sammensætning, vidt spredt over byen og forbundet til Rådhuspladsen gennem sporvejene. Vi kan også tilføje, med den viden vi har fra den øvrige undersøgelse, at deltagerne har spillet forskellige roller i optøjerne, som initiativtagere, medløbere, tilskuere eller som gidsler, fanget midt i sværmen.

Ritualisering og politisering – optøjernes kobling til samfundslivet

Nytårsoptøjerne var et gentaget fænomen over en længere årrække, der dækker en intensiv fase i byens modernisering. Udefinérbare som de var, blev optøjerne over tid en fast del af

⁵⁷⁹ "Udtagne sager vedr.", de første 5 års samlerapporter.

⁵⁸⁰ Kvarterernes sociale profil er karikeret lidt, og der må desuden tages forbehold for, at den sociale distribution i byen blev ændret i disse år.

byens årlige rytme, og nogle af de elementer, der begyndte som overskridelser, forhærdedes og blev til faste dele af det spektakel, man forventede. Optøjerne blev også fortolket ind i forskellige fortællinger om København, Danmark og den internationale omverden. Denne proces skal her undersøges for at belyse, hvordan optøjernes praksis blev ritualiseret og kontekstualiseret i samtiden. Denne kontekstualisering er ikke en uartikuleret praksis i sig selv, men virker tilbage på og flettes ind i optøjerne over tid.

Først kan vi bemærke, at optøjerne skifter intensitet. Efter en voldsom periode omkring 1903 aftog omfanget, med færre bøder og mindre skade på byens inventar. Selve antallet af deltagere er svært at vurdere, og der er uoverensstemmelse mellem kilderne. Men man kan antage, at deltagelsen havde fået et stabilt leje fra omkring 1905, der varede til Første Verdenskrig, og at det stadig hvert år var blandt de største forsamlinger i byen, måske efterhånden udfordret af 1.maj i Fælledparken. Den aftagende intensitet faldt sammen med at optøjerne blev delvist ritualiseret til et karneval, der gentog en mere og mere symbolsk invasion og tilegnelse af bykernen. De kom også mere og mere i overensstemmelse med de topografiske og sociale grænser, der i de første år var blevet "forhandlet" med politiet. De undergravende bevægelser blev til konventioner, som en voksende tilskuerskare forventede år efter år. "Københavnballaden" blev for nogle en fascinerende underholdning, man så frem til. Deltagere erindrere:

I flere år havde jeg måtte nøjes med at læse i avisen nytårsdag om hvad der var sket på Rådhuspladsen nytårsaften. Da jeg var konfirmeret fik jeg lov af mine forældre til at gå på Rådhuspladsen nytårsaften.⁵⁸¹

Far og Mor ville ind på Raadhuspladsen for at se på løjerne vi børn fik lov at gaa med.⁵⁸²

Det var ungdoms proletarerne der kom anstigende og de kom ikke tomhændede.⁵⁸³

Dette antyder en ny funktion for optøjerne, der supplerer den tidligere mere konfliktprægede, som et socialt teater for både unge og familier, hvor man kan vælge sin position enten som tilskuer, deltager eller noget tredje. Citatet omkring konfirmation peger også på en tendens til at knytte ungdom sammen med optøjerne, både fra et deltager- og tilskuerperspektiv. Det var, som om begivenheden tiltrak især unge mænd, måske knyttet til begyndelsen på deres voksenliv. I den sammenhæng havde optøjernes spektakel en særlig tiltrækning ved, at de ikke var uden risiko, for bøder eller skrammer, men på den anden side heller ikke rigtig farlige. I det sidste af de tre citater finder man også et aspekt af denne tiltrækning, som var knyttet til den brede sammensætning af deltagere – mødet med "de andre", som man i den funktionsopdelte by havde mindre kontakt med, end man havde haft tidligere (se kapitel 1).

Som allerede antydet affødte optøjerne en del reaktioner, både før og efter deres ritualisering. I begyndelsen af perioden var der en del forargelse over de usædvanlige excesser, og byens ordentlige borgere blev advaret mod at nærme sig Rådhuspladsen, enten af fare for overfald osv., eller også fordi tilstedeværelsen af tilskuere kun opildnede optøjerne. *Social-Demokraten* citerer således i en artikel en hr. Schwendsen, der har skrevet ind til en anden avis:

⁵⁸¹ SA, erindringer, Rybo, J., erindring nr 1823, p.22

⁵⁸² SA, erindringer, Rasmussen, Martha, erindring nr. 1675 p. 10

⁵⁸³ SA, erindringer, Hansen, Mary C. U., erindring nr. 0449 p. 1ff

mon ikke det havde været rimeligere at overlade Raadhuspladsen, hvor dog intet ordentligt Menneske Nytaarsaften har Ærinde, til det Publikum hvis eneste Øjemed er Slagsmål... [der er] grund til at frygte en Fornyelse af tidligere velkendte Spektakler og Ekcesser, hvis ikke det ordentlige Publikum bidrager sit til at dæmme op derimod;... Tilskuerne bidrager ved deres Nærværelse i høj Grad til at fremme Gadeuordenen.⁵⁸⁴

Her henvises der til netop de to forhold omkring optøjerne, som er nævnt ovenfor. Dels er der tale om et socialt møde (der ikke kan accepteres af denne læserbrevsskribent), og optøjerne er ikke for "ordentlige mennesker", selv om den socialt-geografiske fordeling mere end antyder at ordentlige mennesker deltog, oven i købet aktivt. Denne modsætning er del af en forhandling omkring offentlig opførsel, som står på i en stor del af optøjernes periode, og som handler om, hvilke grupper af samfundet, der forventes at deltage i de undergravende bevægelser.

Det andet aspekt af citatet handler om den sociale mekanisme, der opstår i ritualiseringen af optøjerne. Som et gentaget spektakel blev optøjerne til en forestilling, og en sådan er afhængig af sit publikum. I optøjernes tilfælde var grænsen mellem tilskuere og deltager formentlig flydende, men stadig var tilskuerne en vigtig motor for "Københavnballaden". Problemet omkring hvem der deltog i optøjerne, og burde straffes for det, blev mere og mere centralt i løbet af perioden. Men på et tidspunkt tidligt i processen kommer en kommentar ind i mængden af fordømmende stemmer med en anden fortolkning af forløbet:

... Og nu skete det skandaløse, at Sporvognsdriften fortsattes på dette menneskefyldte Sted, hvor Byens Raad ligefrem ringede Folk sammen til Trængsel. I denne tætpakkede flok forsøgte Sporvognene at mase sig frem. De kimedede som rasende saa Alarm- og Angstraab slet ikke kunne høres. Politiet, som selvfølgelig burde holde Pladsen ryddelig... stod fuldstændig magtesløst... Sporvognskørslen... kunne jo afbrydes det Stykke uden Skade, da Omstigningssystemet tillader en saadan Ordning ... maatte Folk selv tage Affære for at redde Liv og Lemmer. Ledningsstængerne blev revet ned med magt, *men det var ikke Bøller der gjorde det*, det var skikkelige Folk, Familiefædre, der oprørtes over Hensynsløsheden, og ængstedes for Følgerne af den. Konduktører og Vognstyrere fik drøje Knubs, men dem kan de lade gå videre til Direktionen, der for Resten på Valgafner har udvist en lignende Hensynsløshed overfor Publikum. ... De ca. 100 unge Mennesker, der blev taget med på Stationen, havde alle fuppet Kinesere af, mens Betjentene saa derpaa. Men dem, som man burde have haft fat i, var den skare af Urostifere, der benyttede Lejligheden til grovkornede Bøllebedrifter overfor Publikum. De Fyre klarede sig selvfølgelig ... de er jo vant til at slaas med Politiet.⁵⁸⁵

Her placeres ansvaret hos "systemet", repræsenteret ved enten politiet, sporvejene eller myndighederne i mere udefineret forstand. Teksten viser, at der var rum for forskellige fortællinger om optøjerne, og at socialdemokraterne søgte at erobre en del af den. De "bøller" og "familiefædre", der optræder i teksten, er nok ikke opfundet, men findes sikkert som del af fortællingen om optøjerne. At de uskyldige familiefædre beskyldes for at være bøller taler ind i en anden del af diskursen, hvor "bøllen" blev en omstridt figur. "Bøllen" blev en fast

⁵⁸⁴ *Social-Demokraten* d. 28. december 1905.

⁵⁸⁵ *Folkets Avis* d. 2. januar 1904.

betegnelse for den undergravende sværms motor, uromageren. I københavnererindringerne optræder bøllen gerne som en generelt ondsindet figur, der i optøjerne ser sit snit til at udøve vold, som i denne erindring:

[I]1900 aastallet, der var der Bøller til og de samledes altid paa Raadhuspladsen. Jeg sad dengang i Frederiksberggade oppe i Tamlæge Kornbergs Vinduer.. jeg husker en af Sporvognsmændene skulde skifte Stangen op til Ledningen. Idet han tog i Snoren var der en af Bøllerne som tog en Kniv og skar alle fem Fingre af ham.⁵⁸⁶

Det interessante i det ellers dramatiske citat er bøllen som offentlig figur og hans tilknytning til Rådhuspladsen. Bøllen får en politisk betydning, som også antydes i citatet fra Social-Demokraten. Når familiefædrene ikke må beskyldes for at være bøller, hænger det sammen med at bøllen i optøjerne blev del af en diskussion om kriminalitet og straf på nationalt plan, og her var nytårsoptøjerne en god historie at tilegne sig for alle parter i diskussionen. Denne debat skal ikke følges nærmere, men følgende citat kan belyse, hvordan bøllen blev brugbar, her i diskussionen om Albertis Pryglelov:

[man] skal ikke tro Hr Albertis Højre- eller Venstreblade. I Fjor havde de stærkt brug for "Bøllerne" for at faa Prygleloven vedtaget, og derfor råbte de på Politi..."Det grove og skændige Hærværk" som Swendsen paaberaaber sig, indskrænker sig til, at en sindssyg Tjenestekarl affyrede nogle Revolverskud mod Spejlglasruder...vi kan dog ikke postere en Betjent ved hver rude... Hovedsagen ... synes imidlertid at være den, at fremstille Nytaarspublikummet som Bøller i modsætning til de gode Borgere. Det vil da være interessant at se, hvem Bøllerne egentlig er. [Voldsmanden 1904 var en forpagter fra landet] ... denne Agrar har vist ofte talt om de københavnske Bøller uden at vide at de i alt væsentligt kun eksisterede i Højrebladenes Fantasi...⁵⁸⁷

Her blev optøjerne del af en national, politisk debat om vold og straf, hvor også land og by var i spil. Prygleloven blev støttet af Venstre, og det kan derfor have været vigtigt for Social-Demokratens journalist at fremhæve den agrare voldsmand. I hvert fald var bøllen gennem optøjerne blevet et politiseret begreb, der hang sammen med Rådhuspladsen og de praksisser, der udspillede sig her. Senere, helt i slutningen, tages de ind i en anden politisk fortælling. Her er det ikke de undergravende bøller, men forargede borgere, der bliver fremhævet i begivenheden nytårsnat. Her er tale om en praksis, som er foregået i hele perioden, men som omkring Første Verdenskrig får en særlig, specifik reference. Her er kilden ikke pressen, men en erindring fra betjent Drosthede, som har haft en længere karriere som patruljebetjent:

...navnlig en Nytårsaften og -nat var det ikke helt ufarligt for en gullashbaron at vise sig på rådhuspladsen eller at gå ud og ind i de nær Rådhuspladsen værende større restauranter, og navnlig var de høje hatte i farezonen.⁵⁸⁸

Høje hatte havde gennem perioden været særlige mål for optøjerne, for eksempel i begyndelsen, hvor varselsråbet "høj hat" fik folk til at kaste med skyts mod den

⁵⁸⁶ SA, erindringer, Jønsson, Helga, erindring nr. 133, p. 1

⁵⁸⁷ *Social-Demokraten* d. 28. december 1905

⁵⁸⁸ KB, politierindringer, Drosthede, Ernst V., p. 1ff

pågældende.⁵⁸⁹ Da krigen kom, og gullaschbaronerne blev upopulære, sociale figurer, blev denne praksis forbundet med vreden mod dem, der udnyttede krigen. Senere i erindringen fortæller Drosthede, hvordan folk råber "gullasch" før de kaster sten efter hattene og mod deres store biler. Angrebet mod de høje hatte har tidligere været tematiseret som en mere generel social konflikt, men her fik den et konkret tema, der måske også gjorde den forståelig for Drosthede i erindringens efterrationalisering.

Således var optøjerne eksempel på et sæt af praksisser, der forhærdede sig over en kortere årrække i form af bevægelsesmønstre, grupper og individuelle figurer, der igen kobled sig ind og ud ad det omgivende samfunds politiske narrativer. Disse forhærdninger befordrede en særlig brug og perception af Rådhuspladsen, der pegede i andre, nogen gange modsatte retninger af intentioner og teknologier. Som en gentaget begivenhed, der ikke havde nogen fast definition, kunne optøjerne skrives ind i forskellige fortællinger og kampe om byens rum, om vold, straf og magt.⁵⁹⁰ I sin ritualisering fik optøjerne karakter af et spektakel, hvor forskellige positioner kunne indtages eller blive tilskrevet: betragter, initiativtager, medløber, gidsel osv.⁵⁹¹

Det ordinære i det ekstraordinære: Optøjerne som praksislaboratorium

Nytårsoptøjernes deltagere tilegnede sig Rådhuspladsen og gjorde den til et område fri for regulering indenfor grænserne af politiets inddæmning. Det gjorde optøjerne til et særligt rum, hvor man kunne både skjule og eksponere sig, og hvor man kunne afprøve former for praksis, som normalt ikke var mulige. Eller man kunne tage ordinære typer af offentlig praksis et skridt videre uden større konsekvenser. Optøjerne kan således ses som et "praksislaboratorium". Det optøjernes praksisser har til fælles udover sammenfaldet i tid og rum er, at de forholder sig direkte til rumliggørelsen af pladsen, dvs. at de, sådan som de er blevet analyseret ovenfor, har en indflydelse på Rådhuspladsens karakter som offentligt rum.

Vi så således, hvordan pladsen blev gjort til scene, både konkret med udklædning og optræden på sporvognenes tage, ved civilbetjentenes udpegning af bøller, men også i ritualiseringen af optøjerne fra år til år. Videre fik vi gennem sværmen belyst, hvordan tilegnelsen af rummet kunne foregå gennem bevægelse, og særligt på den store, flygtige rådhusplads. Politiets tatiske ordenspraksis viste sig at spejle denne sværmen, både gennem bevægelse og ved at udnytte ny telefonteknologi som mobilisering, og vende den mod sig selv. Optøjerne udnyttede pladsens størrelse og ændrede dermed den befordring, vi så bygget op i de to foregående dele – både den intenderede, monumentale plads og sporvognsnetværkets elektriske mobilitet. Endelig kunne vi konstatere, hvordan folk fra meget forskellige steder, socialt og topografisk, mødtes på pladsen og spillede en række forskellige roller som initiativtager, deltager, gidsel, observatør og tilskuere.

⁵⁸⁹ SA, erindringer, Christensen, Vilhelm; Barfred, Svend; Rasmussen, Martha, og i KB, politierindringer, Drosthede, Ernst V.; Heerup, Carl

⁵⁹⁰ Idéen om et moderne, politisk-aktivistisk repetoire blev introduceret i 1960'erne og 70'erne af bl.a. den amerikanske sociolog Charles Tilly og den britiske historiker Eric Hobsbawm, se Charles Tilly, *The Rebellious Century* (Cambridge, Mass: Harvard University Press, 1975); Eric Hobsbawm, *The Age of Revolution* (London: Weidenfeld & Nicholson, 1962).

⁵⁹¹ En nærmere distinktion mellem de forskellige roller i det moderne, visuelle spektakel findes i Jonathan Crarys undersøgelse af visuelle teknologier, se Crary, *Techniques of the Observer*, 5ff.

Disse mønstre og mekanismer er, vil jeg argumentere for, væsentlige dele af pladsen som praktiseret rum, både i de konkrete optøjer, men også mere generelt. De giver nu grundlag for at spørge til det praktiserede rum på en ny måde eller skala.

Rådhuspladsen som praktiseret sted

De eksempler på praksis, jeg har belyst, udspillede sig indenfor rammerne af en begivenhed, hvis varighed begrænsede sig til nogle timer omkring midnat en gang om året i tyve år. Fordelene ved denne skala var blandt andet, at man kunne være opmærksom på relationer, som ville forsvinde i større undersøgelsesskalaer. Dermed fremstod en bestemt form for kompleksitet, hvor praksisser og deres betydning for rummet blev belyst på et næsten mikroskopisk niveau.

På baggrund af optøjernes praksis fremtræder en række temaer, som nu skal undersøges videre. De fremstår i optøjernes kaos som ekstraordinære, midlertidige og forhærdede over korte perioder. I det følgende skal de fremhæves og undersøges som mere varige og dagligdags kategorier, der forhærdes over længere tid og dermed kan kobles til rumliggørelsen i bredere forstand.

Optøjerne var ikke den eneste, gentagne begivenhed på Rådhuspladsen i perioden. Allerede før rådhuset var bygget færdigt, begyndte man at samles, og højtider som Sankt Hans og jul blev fejret på pladsen, ligesom mere nyopfundne traditioner som Børnehjælpsdag og Rundskuedag. Sportsbegivenheder som cykel- og billøb blev afsluttet på pladsen, og fag- og håndværksforeninger samledes både på pladsen og i rådhusets overdækkede gård. På valgdage var pladsen typisk fuld af mennesker dagen igennem, og talrige demonstrationer fik pladsen som transit eller mål. I stigende grad blev Rådhuspladsen det sted, folkelige massebegivenheder fandt sted. Derudover opstod der med områdets etablering som cityområde, knudepunkt og offentligt centrum et væld af nye, mindre synlige praksisser, som er emnet for de kommende afsnit.

Hvordan kan optøjerne bringes til at tale om alle disse andre af pladsens praksisser? Optøjerne forsynede os med en række pointer eller tendenser omkring det praktiserede rum. Ved at betragte dem i forhold til spørgsmålet om, hvordan rumliggørelsen er knyttet til pladsens særlige, forhandlende karakter i perioden, fremstår nogle bredere, mere repræsentative temaer, som bygger videre på de betragtninger, der kom ud af Del 1 og 2: Dels kan man se, hvordan synlighed, distinktion og identifikation er afgørende. Vi kan se dem kropsliggjort og udspillet i optøjerne, og det er ligeledes belyst i de to foregående dele, hvordan en stor del af pladsens relationelle identitet hviler på disse forhold, samt at både idéerne om det nye rum og dets teknologier forhandles gennem dem. Det vil jeg undersøge i denne ramme som "udpegende praksisser". Desuden er en gennemgående nøgle til rumliggørelsen det, man kan kalde byen som ordensprojekt. At skabe orden i det nye kaos er gennemtrængende, og væver sig sammen med det foregående. Det er dog en helt central indgang til at forstå sammenvævningen mellem de regulerende myndigheder og de regulerede brugere af rummet, og jeg vil angribe nedenfor som "ordenspraksis".

Men først vil jeg undersøge bevægelse. En af konklusionerne på optøjerne var, at rummet forhandles gennem bevægelsesmønstre. Vi har desuden set i alt det foregående, hvordan et helt centralt parameter for rumliggørelsen er mobilitet. Det er gennem bevægelse, at den intenderede rådhusplads forstås, og en af de netværkede teknologiers grundlæggende

effekter er at bevæge – affald, mennesker, varer, meddelelser. Jeg vil derfor nu tage denne konklusion videre i undersøgelsen af det, jeg vil kalde "transitpraksisser".

"I den hedeste Menneskestrøm". Transitpraksisser

Jeg er i min Bys Midte, i den hedeste Menneskestrøm, midt i den mangfoldige Ytring af Liv, hvor jeg aldrig er hjemløs.⁵⁹²

Optøjernes initiativtagere, deltagere og tilskuere var ikke kvarterets lokale beboere. Folk blev tiltrukket fra hele byen, nogle også udenbys fra. Deres fælles optrin på pladsen foregik kun denne nat, for så at blive gentaget næste år. De var i en slags kredsløb, der med årlige mellemrum ramte pladsen for et kort ophold, på vej videre. De var i transit.

I takt med udviklingen af et nyt centrum omkring rådhuspladsområdet opstod der en mere generel transitkultur. Man kan samtidig sige, der generelt udviklede sig en "mobilisering" af København. Med byens vækst kom funktionsopdelingen, hvor bl.a. bolig og arbejde blev adskilt med afstande, der lå ud over fodgængerens kapacitet.⁵⁹³ Byen ekspanderede, og det nye, kommunale areal blev bundet sammen af bl.a. sporvejene. Udover det kommunale territorium skete der også en udvikling i det system af oplandsbyer omkring hovedstaden, som omkring 1900 blev kaldt "Stor-København".⁵⁹⁴ Denne enhed blev forbundet af offentlige og private jernbanenet, hvis knudepunkt var hovedbanegården. Disse forhold skabte en by, der i forskellige skalaer centrerede sig om rådhuspladsområdet og bragte bølger af mennesker ind og ud ad området. Størstedelen af disse mennesker havde ikke direkte ærinde på pladsen. De var der i korte tidsrum for at orientere sig, vente på videre transport, holde pause, købe en avis eller lignende. Pladsen blev ligefrem karakteriseret ved menneskestrømmen som i titlens citat fra Emil Bønnelycke. Hvis man dissekerer denne strøm, finder man særlige typer af praksis, betinget af at være i færd med at komme videre, at være i transit.

At Drive

Voldenes fald og omorganiseringen af Københavns Politi var mere eller mindre sammenfaldende. Med omdannelsen af voldområdet blev det geografiske område for politiets virke udvidet og ansvaret for voldarealerne overtaget fra militæret pr 1. august 1864. For politiets blik, der handlede om offentlig orden, som vi har set, fremstod et foruroligende billede. De åbne arealer ved voldene var blevet et "ukontrolleret tilflugtssted for vagabonder og omdrivere", og "en tumleplads for alle slags uordener".⁵⁹⁵ Hvorfor er omdreven og uorden sammenhængende? En vagabond defineres i samtiden som

⁵⁹² Bønnelycke, *Asfaltens Sange*, digtet "Rådhuspladsen".

⁵⁹³ Se del 1, samt Jørgensen, "Aspekter Af Citydannelsen i København."

⁵⁹⁴ Det var dette område, der i efterkrigstiden blev tænkt ind i det som senere bl.a. kaldes hovedstadsmetropolen, se bl.a. Henning Bro et al., *Hovedstadsmetropolen efter 1945* (Lyngby: Hovedstadsrådets Kulturhistoriske Arkiver, 2011).

⁵⁹⁵ Cit i Rosen, *Månens Kulør*, 435.

en Omstrejfer, der ernærer sig som Betler. V.-Plagen antager særligt i industrilandene ofte et stort omfang, navnlig hvor Forskydninger inden for Industrien, ny Maskiner, Overgang til andre Industrigrene ... har skabt forstyrrelse i Erhvervslivet...⁵⁹⁶

Væksten i vagabondens praksis kan, som her, knyttes til samfundets industrialisering. Med den stigende koncentration af fattige i København, voksede også mængden af hjemløse, betlere og vagabonder, der ledte efter mad, husly eller midlertidigt arbejde. Ifølge *Statistisk Årbog* var der i 1901 i København omkring otte tusind personer under offentlig forsørgelse i København mod små ti tusind i provinsbyerne. Dette tal var steget jævnt gennem 1800-tallet fra små 4.500 i 1821 og 5.500 i 1841.⁵⁹⁷ Ifølge loven kunne en borger, der "streifer arbejdsløs omkring uden at kunne oplyse at Han er i besiddelse af Midler til sit Underhold, eller at Han idetmindste søger lovligt Erhverv" straffes med fængsel eller tvangsarbejde, og med Børneloven af 1905 blev vildfarne børn bragt til de nye Værgeråd.⁵⁹⁸ Fast bopæl og acceptabel offentlig optræden hang sammen, og de fattige som ikke var fikseret et bestemt sted, var farligere end de, som var. Selve betegnelsen "løsgænger" peger på denne sammenvævning, hvor man straffes for at gå "løs" fra både hjem og erhverv.

Opmærksomheden omkring bopæl hang vel sammen med forsørgelsespligten, men viser også en nervøsitet omkring de fattiges mobilitet, som går tilbage til den tidligmoderne by.⁵⁹⁹ Det nye var, at håndteringen af problemet gav anledning til en ny organisation. Drivere kunne også udgøre andre problemer som f.eks. unddragelse af pligter knyttet til hjemegnen. Således nævner Stevnsborg, hvordan midt i 1800-tallet omkring 10 procent af politrettens domme handlede om "værnepligtssager", dvs. folk der opholdt sig uden for den region, hvor de var skrevet i lægdsrulle.⁶⁰⁰ Udnyttelsen af de fattige driveres arbejdskraft blev systematiseret, i København først på Ladegården ved det nuværende Åboulevarden og senere på Sundholmen på Amager. Som vi ser andetsteds i kapitlet gav disse institutioner anledning til særlige praksisser i byrummet, men i denne sammenhæng var deres funktion at fikse de fattiges bevægelse gennem byen uden bopæl, en bevægelse der anfægtede det liberale offentlige rum.

⁵⁹⁶ "Salmonsens Konversationsleksikon.", 1930, Opslaget "Vagabond", p.393

⁵⁹⁷ 1901-tallet er fra *Statistisk Årbog 1905*, mens de ørige er gengivet fra Jørgen Smith, "Kampen mod betleriet," *Politihistorisk Selskabs Årsskrift 1989* (1989): 24.

⁵⁹⁸ Lov af 3.marts 1860 om Straffen for Løsgænger og Betleri § 1, og Lov af 14. 1905 om Behandling af Forbryderiske og Forsømte Børn. Om Børneloven og værgerådene, se Løkke, *Vildfarende Børn*, 101ff.

⁵⁹⁹ Smith, "Kampen mod betleriet," 29. Kontrollen med de fattiges bevægelser og skellet mellem de lokale og globale fattige undersøges hos Tim Cresswell, "The Vagrant/Vagabond. The curious Career of a mobile Subject," in *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*, ed. Tim Cresswell and Peter Merriman (Farnham: Ashgate, 2011), 241.

⁶⁰⁰ Stevnsborg, *Politi 1628-2007*, 37.



**Figur 46 Nattens fangst af løsgængere samles op i rådhusets gård på vej til Sundholmen, 1907
KMB, sign 1937-122x2489**

Løsgængeri blev straffet på samme måde som hasardspil, prostitution, tiggeri og tyveri, og blev man i Indre By pågrebet som løsgænger, blev man taget i varetægt på rådhuset, hvorefter man blev hentet af "salatfadet", en lukket vogn, der havde fast rute mellem rådhusets gård og Ladegården, og senere Sundholmen. En praksis nært knyttet til løsgængerens var betleri. At betle eller tigge var i overvejende grad en levevej, der krævede mobilitet. Lovgivningen mod denne praksis blev strammet gennem perioden. Ved lov af 10. marts 1860 kunne vagbonder og omstrejfende tiggere straffes som løsgængere uden forudgående tilhold. Prygleloven indeholdt også stramninger for betleri og løsgængeri med fængsel indtil 6 md. Pryglestraffen blev taget ud i 1911, men frihedsberøvelsen var gyldig indtil 1933. I 1890 registreredes der 2.100 domfældelser for løsgængeri og betleri, og frem til 1915 var det omkring 2.300 årligt. Derefter faldt tallet, hvilket ret præcist placerer afhandlingens periode som en kulmination på denne praksis⁶⁰¹.

Et af de truende forhold ved betlerne var deres mobile praksis. Allerede fra 1700-tallet straffes færgemænd og skippere for at flytte tiggere og vagabonder fra en landsdel til en anden. Løsgængere, betlere, vagabonder og migrantarbejdere kunne være en belastning for systemet og deres geografiske tilhørsforhold var afgørende for at placere ansvar og udgift. I kildematerialet er transportantrejser en vigtig del af politibetjentenes arbejde – det vil sige eskortering af betlere eller andre straffede til den kommune, hvor man kunne fastslå deres

⁶⁰¹ Tallene er baseret på Smith, "Kampen mod betleriet."

tilhørsforhold.⁶⁰² Netop denne mobile praksis hos betleren og vagabonden fremhæves også som en vigtig trussel hos mobilitetsforskeren Tim Cresswell.⁶⁰³

Den "professionelle" betler beskrives af Einar Mellerup i en erindring som en række taktiske greb, der bedst muligt udnytter det offentlige rum. For at udøve faget må man have visse færdigheder og acceptere en vis arbejdsrisiko, der særligt udgøres af de civile betjente. En måde at afsløre civilbetjente på, var "maskeret tiggeri", hvor man opsøgte en port eller en opgang, og her afsløre eventuelle "skygger", for så at gå rundt om hjørnet og tigge, når banen var fri. Ofte foregik det systematiske betleri i trappeopgangene, og et benyttet trick her var at starte i toppen af opgangen. Dels kunne man overskue gaden for eventuelle betjente, og dels så det pænere ud at gå ned end at gå op, når man havde fået en almisse.⁶⁰⁴

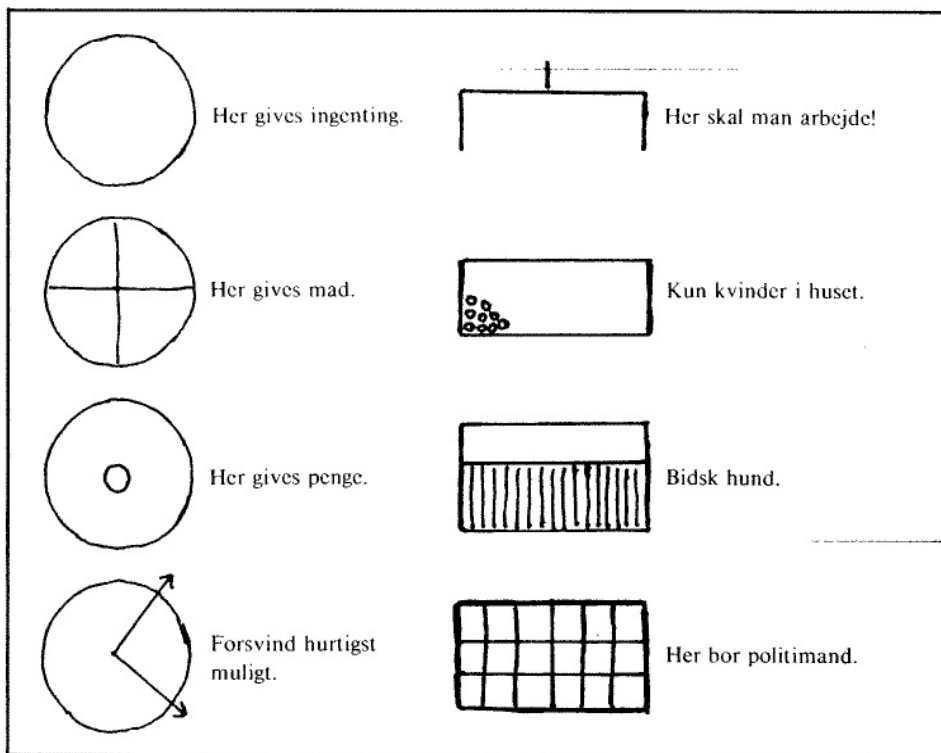
Hvis der var en god giver, kunne man markere stedet, så den næste kunne navigere. Til dette formål udviklede betlerne et tegnsystem for en række relevante informationer: "kun kvinder i huset", "bidsk hund" og "her skal man arbejde" havde hver deres tegn (se figur 39). Sådanne krypterede meddelelser var velkendte i Europa og USA i denne periode, og fandtes altså også i en københavnsk version. Mellerup fortæller også om et logihus, hvor portrætter af samtlige af kvarterets civilbetjente er hængt op til orientering for de lokale betlere. Denne udveksling af krypteret information mellem betlerne kan måske hænge sammen med netop deres mobilitet. Det lokale kvarter var kun eet blandt forskellige revirer i betlernes cirkulation.⁶⁰⁵

⁶⁰² KBHA, politierindringer, bl.a. Frederiksen, N. J., Rueholm, J. Her optræder transportantrejser flere steder.

⁶⁰³ Cresswell, "The Vagrant/Vagabond"

⁶⁰⁴ Einar Mellerups erindring, udgivet i *Nationaltidende* d. 22. maj 1954 under titlen "Betlere".

⁶⁰⁵ Tiggernes mobilitet og lokalisering er centrale emner i den samtidige debat, se f.eks. Aage Schultz, "Fra Københavns Tiggerverden," *Pressens Magasin* 8 (1916): 70-80; Aage Schultz, "Tiggere i Byen. Hvor de samles - og hvor de arbejder," *Pressens Magasin* 9 (1916): 44-52.



Figur 47 Betlertegn, formentlig københavnske.⁶⁰⁶

Bevægeligheden fremtræder også i en anekdote i Mellerups nævnte erindring. Han fortæller, han møder et par børn på Østerbro der tigger med en kurv ilagt et bønnekrift. Han tager dem ind på stationen og finder ud af, at de jævnligt sendes med sporvogn ud på Østerbro for at tigge for deres forældre. Særligt kvarteret omkring Classensgade tiltrak mobile betlere, da der var velhavende beboere og god forbindelse med sporveje. Desuden var der her færre tiggere end i f.eks. brokvartererne, så man kunne forvente en større gavmildhed. Ved at sende børnene ud at tigge med sporvejene kunne den fattige familie også udvide deres indkomstgrundlag.⁶⁰⁷ Kilderne indikerer, at sporvejene i vækstperioden omkring 1900 således ikke sjældent blev brugt til at køre "på røven". En bydreng erindrer om sin pendling mellem Rådhuspladsen og Frederiksberg Slot:

Når så den første Sporvogn kom, løb jeg bagefter. Hver gang Konduktøren gik ind i Vognen for at billettere, sprang jeg på Vognen og sådan gik det lige til ... Rådhuspladsen..⁶⁰⁸

Egentlig var det konduktørens opgave at overse billetteringen, men københavnere var tilsyneladende på det her tidspunkt blevet så vant til den offentlige transports regler, at omgængelsen af dem også var blevet en social praksis. Det kommer frem i en udtalelse fra en opgivende konduktør til Social-Demokraten om sin uoverskuelige opgave:

⁶⁰⁶ Smith, "Kampen mod betleriet."

⁶⁰⁷ Vi antager her at de kører gratis med, men alt efter hvor profitabelt det er at tigge på Østerbro, kan de principielt godt have brugt 5 øre på billetten.

⁶⁰⁸ SA, erindringer, A. E. Andersen, erindring nr 1078, p. 7

... naar vi er inde i Vognen for at billettere, saa springer Folk under Farten op paa Perronerne, og naar vi derefter kommer tilbage paa vor Plads, faar vi intet Resultat af at holde Forhør over det kriminelle Overtal. Ingen er kommet sidst og ingen vil forlade Vognen. Og der er saa intet andet at gøre end at lade Vognen køre videre...⁶⁰⁹

Det virker som om den blinde passager er en almindelig figur i den offentlige transport. Den drivende praksis er således voksende blandt de fattigste, og bragte dem i perioden i stigende grad til eller hen over Rådhuspladsen. Som andre udviklede de også koder til navigation i byrummet, og som andre brugte de byens infrastruktur som del af deres arbejde.

Den ny trafiks praksis

Den blinde passagers taktik er del af et sæt af praksisser, der alle forholder sig til et fænomen, som med en vis ret kan siges at blive til i denne periode, nemlig trafik.⁶¹⁰



Figur 48 Trafikbilledet 1863: droskernes tilladte holdepladser.⁶¹¹

⁶⁰⁹ *Social-Demokraten* d. 24.oktober 1903

⁶¹⁰ Begrebet "trafik" og "trafikanter" bruges relateret til færdsel og logistik ifølge ODS på dansk fra 1880'erne.

⁶¹¹ KBSA, Topografi, Byerne, Befordringsmidler, "Reglement angaaende Holdepladser for Droschker i København ... 1863".

Droskerne var måske den første type af offentlig transport, man meningsfuldt kan kalde et offentligt system. Driften var privat, men mobiliteten var offentligt kontrolleret, ligesom droskernes distribution i byen var det. Man kan se, hvordan den senere rådhusplads, på det tidspunkt halmtorv, allerede var betjent af transport. På dette tidspunkt er det dog Kongens Nytorv, der har den største koncentration af drosker⁶¹².

Sporvejenes ekspansionsperiode omkring 1900 betød en voldsom ændring af rammerne for den almindelige københavners hverdagsliv, hvad enten man var bruger eller ej. Bare de hundreder af sporvogne, der dagligt skulle gennem gaderne, de lange skinnestræk og alt det medfølgende byinventar var i sig selv dominerende. Men der hvor sporvejenes interaktion med praksis kommer mest dramatisk til udtryk, er i trafikulykkerne. Sporvognsulykker hørte til om ikke dagens så dog ugens orden i byen omkring 1900. Hvis man gennemgår en tilfældig sekvens af presseomtale omkring elektrificeringen, fremtræder meget jævnlige ulykker, der når avisernes spalter.⁶¹³ Ofte er det voldsomme scener, der beskrives, som når folk blev revet ind under hjulene, fik kørt lemmer af eller lå livløse på gaden. Det er næsten som om beskuere og journalister dyrker scenarierne, hvor maskiner sønderlemmer kroppe i offentlighed:

Det syntes som om Skærmen paa Vognen havde rullet ham og hoppet over ham, og at han derpaa var bleven fanget af Aksens og vredet halvt omkring. Denne Vridning havde ikke blot deformeret hans Legeme, men havde vredet Ansigtet, saa Kraniet syntes splintret indenfor den halvt opadvendte Næse og halvt omdrejede Mund. I dette frygtelige Skue var der kun et eneste Lyspunkt: Manden var død en øjeblikkelig Død⁶¹⁴

Eller:

[en arbejdsmand] kom under et Forsøg paa at springe paa Sporvognen ind under denne, saa Hjulene gik over ham og i en Brøkdæl af et Minut afskar begge hans Ben, saa de kun hang fast ved nogle Kødtrævler... Flere Kvinder blandt dem, der overværede det, besvime...⁶¹⁵

Ulykkerne blev ofte i pressen fremstillet som sammentræf af uheldige omstændigheder, uden egentlig ansvarlige parter. Det er som om sporvognene kører rundt i gaderne som selvstændige væsener, bærende på egne regler, der er delvist ukendte af både dem, der er inde i og uden for vognene. Det hænger sammen med de elektriske sporvogne, der med deres usynlige drivkraft optrådte anderledes i byrummet end de hestetrukne, der var i tilbagegang omkring 1900. Sporvejstrafikkens tilstedeværelse fik med ulykkerne en disciplinerende effekt på fodgængernes praksis. Under overskriften "Kunsten at gå på Gaden" beskriver en journalist i Aftenbladet, hvordan folk stadig går på gaden som i 1870: "vi er for langsomme i vendingen til den moderne storstadstrafik".⁶¹⁶ Fodgængere opfører sig stadig som om cykler og sporvogne ikke var opfundne, og det er i den offentlige diskussion denne manglende omstilling af folks praksis, der trækker et blodigt spor efter sporvognene: Folk er ikke klar til

⁶¹² Ibid.

⁶¹³ SA, De Københavnske Sporveje, udklipsbøger. Ved gennemgang af ca. 15 københavnske aviser og dagblade i det sidste halvår af 1902, i udklip samlet af DKS, ser man 5-7 ulykker om måneden, der omtales i pressen.

⁶¹⁴ *Politiken* d. 26. august 1902

⁶¹⁵ *Middagsposten* d. 8. august 1904

⁶¹⁶ *Aftenbladet* d. 15. april 1904

den modernitet, der kommer. Storstadstrafikken var et fænomen, der gennemtrængte det offentlige rum, ændrede og genskabte det ud fra nye parametre:

Vi er jo efterhånden allesammen blevne mere eller mindre hypnotiserede af disse Sporvogne, som vi daglig benytter; som krydser vor Vej utallige gange i Dagens Løb; som vi maa tage os i Agt for ikke at blive kørt ihjel af; som tiltaler vores Hovedstadsforfængelighed, naar de suser afsted gennem Gaderne, og hvis Klokkers Klemten er det sidste, vi hører om Aftenen, som den også er den første Larm fra Byen, der trænger ind os, naar vi vågner om Morgenens.⁶¹⁷

Hvis vi knytter det til den trafikale praksis, er der nogle områder, der er særligt intense i perioden. Det er særligt sporvognene og cyklerne, der tegner trafikens nye praksisser i perioden, og særligt problemerne omkring tilkobling og synkronisering kan vise, hvordan forhandlingen foregik. Sporvejsulykker skete ofte, når folk steg på eller af, eller krydsede kørebanen. Transporthistorikeren Barbara Schmucki har behandlet dette i tysk sammenhæng, hvor man i München gennemførte en regulær kampagne for at undersøge og øge sikkerheden i forbindelse med påstigningen. Schmucki anfører, at problemet omkring at hoppe på og af vognen fortsatte trods forbud omkring 1900. Hun har fundet passageranalyser, der viser en social og kønsmæssig fordeling: to til fire gange så mange mænd som kvinder rejste i sporvognene omkring 1900, og hovedsageligt middelklasse og opefter at dømme efter skadestatistikken. Kvinders indgang til arbejde i sporvogne kom med 1. Verdenskrig, hvilket falder sammen med flere kvindelige passagerer i sporvognen. Schmucki konkluderer, at sporvognens praksisser ikke kan betragtes som offentligt eller privat rumliggørelse, der ellers har været skarpt adskilt i historisk forskning, men som en "tredje" form.⁶¹⁸

Det samme gør sig gældende på fodgængerniveauet. Kunsten at gå på gaden, som vi så, skulle håndtere fremvæksten af en gennemtrængende cirkulation af andre trafikanter: cyklister, sporvogne, omnibusser, drosker, kærre osv.⁶¹⁹ Fra den tidligmoderne gade, der i højere grad var et opholdsrum, hvor fodgængere og hestekøretøjer tilpassede sig, udvikler gaden sig til en transportkorridor, hvor cirkulationen af sporvogne, motordrosker og cykler sætter hastigheden i vejret. Disse forskellige trafikanter fortrængte gennem perioden fodgængerne fra gadearealet, der samtidig blev meget skarpt defineret, som vi har set af bl.a. kantstenen.⁶²⁰ Ligesom ved på- og afstigningen, er der en situation, hvor denne overgang bliver meget synlig, nemlig når den nu mere og mere strømmende gade skal krydses.⁶²¹ Gadekrydsningen er også del af den disciplinering, som "den moderne by" kræver, og bl.a. spørgsmålet om vinkel dominerer diskussionen. Den moderne fodgænger ved, at man krydser en gade vinkelret og ikke skråt, da man så udsætter sig for fare på to niveauer: dels tager det længere tid at nå den anden side, og dels vil fodgængerens vende ryggen til en af retningerne og dermed udsætte sig for en sikkerhedsrisiko fra de "lydløse" sporvogne eller cykler.⁶²²

⁶¹⁷ *Dannebrog* d. 10. december 1903

⁶¹⁸ Schmucki, "On the Trams", 60ff.

⁶¹⁹ Filmen "Den Københavnske Gadefærdsel i slutningen af 1920", Statens Filminstitut, viser disse blandede systemer i den trafikale overgangsperiode.

⁶²⁰ Denne udvikling identificeres ifm. den industrialiserede by på, f.eks. i USA, se McShane, "Distinctive but not Exceptional"; McShane, "The Origins and Globalisation of Traffic Signs"; McShane, "The Ignored Urban Species".

⁶²¹ Forhandlingen mellem fodgængere og motortrafikanter er primært blevet analyseret i relation til bilen, f.eks. Norton, "Street Rivals"

⁶²² Se f.eks. *Amager-Avisen* d. 17. maj 1903; *København* d. 14. juli 1903; *Kl 12* d. 27. juli 1903

Sikkerhedscyklen er tilsyneladende et almindeligt køretøj fra 1890'erne og frem, hvis man ser på fotografier fra området.⁶²³

I fotomaterialet fra Rådhuspladsen ser vi fra tidligt i perioden, hvordan denne proces udvikler sig: Fortove, cykelstier og trafikører rejser sig med granitkantsten, der kommer til at blive en grænseflade mellem de forskellige trafikformater: cyklisten stillede cyklen med pedalen i spænd ved kantstenen; samtaler mellem fodgængere og andre trafikanter foregik hen over kantstenen; de hævede kanter blev grænse for de mennesker, der søgte at overskue transportkorridorerne, enten fra et stoppested eller for at krydse gaden. Lad os prøve at konkretisere disse observationer ved et kort blik på et udvalgt fotomateriale:

Før 1890 er det oftest enkeltpersoner, der ses i trafikken. Kanten af Vesterbrogade mellem frihedsstøtten og Rådhuspladsen er kontaktpunkt for kørende, der stopper, og fodgængere.⁶²⁴ Begyndende sporvejslinier markerer et skel mellem hurtigere og langsommere trafik, men ellers er færdslen på fortov og gadeareal ikke så forskellig. Fodgængere går og står over hele området. Gader og pladser virker åbne og mere affolkede end senere, mens enkelte, ofte kønsopdelte, grupper på 3-4 personer begynder at kunne ses spadserende langs øst-vest-aksen. Der er næsten ingen cykler i billederne frem mod 1900. Hvis vi ser efter fikseringer og standsninger, springer det i øjnene at der er meget få installationer, der disponerer for at standse, sidde eller læne sig. Der er ingen bænke på dette tidspunkt, og de flerfunktionelle installationer som den kombinerede gadelygte og bænk findes heller ikke i bybilledet endnu. Det grønne område midt på pladsen lægger op til at sagtne farten og opholde sig, ligesom senere rådhushaven. Hestesporvognene bryder den etablerede praksis for højrekørsel, da de kører i begge retninger i samme side af f.eks. Vesterbrogade.⁶²⁵

Det næste tiår frem mod 1900 introduceredes en del installationer i rummet: Den første ventesal, droskeholdepladser, bænke o.lign. fungerer som genstande for forsamling. Der opstår øer i pladsens bevægelsesstrømme, bl.a. et plateau foran Bristol og et "fritstående fortov" langs øst-vest-linien overfor muslingeskallen. Cykler får en pludselig prominent plads. Det er primært standardcykler, men forskellige typer kan ses, f.eks. børne- og arbejdsnyttede.⁶²⁶ Der er tendens til, at den funktionsopdeling af trafikområder, der tidligere blev markeret med fortov, passagefliser og opholdsarealer (muslingeskallen f.eks.) begynder at påvirke praksis. Fodgængerne danner kanaler uden om de etablerede knudepunkter som sporvognspladsen.⁶²⁷ Fodgængere ses alene eller i par. Grupper står foran butiksvinduer f.eks. ved hjørnerne til Frederiksberggade.⁶²⁸

Det vi altså kan se her, er hvordan det trafikale rum bliver forhandlet *gennem* praksis. En grundigere undersøgelse af dette felt ville kunne pege på, at de praksisser, der udvikler sig i perioden, og de som videreføres eller udvikles, spiller en afgørende rolle i udviklingen og forhærdningen af fænomener som trafikant, fodgænger, cyklist osv.

⁶²³ Se f.eks. KBKA, fotosamlingen, sign DT116403

⁶²⁴ Se f.eks. KBKA, fotosamlingen, sign dt121956

⁶²⁵ Fra 1700-tallet var højrekørsel lovbehaftet for "offentlige" køretøjer som ølkuske og andre arbejdsvogne, ikke for privat kørsel.

⁶²⁶ Se f.eks. KBKA, fotosamlingen, sign dt116315

⁶²⁷ Se f.eks. KBKA, fotosamlingen, sign dt100989, dt116315, dt116322

⁶²⁸ Se f.eks. KBKA, fotosamlingen, sign dt100989

Pendleren som systemets beboer

En trafikal praksis, som vokser netop i denne periode, er det, vi med et senere begreb har kaldt pendling, en gentagen rejse mellem hjem og arbejde. Pendleren praktiserer en beboelse af systemet, *dwelling in motion*, hvor den gentagne transports rytme konstituerer et opholdsrum. Måske har han – og i stigende grad hun – sin avis klar til den forventede transporttid, eller regner med at løbe ind i en kollega eller bekendt i kupeen. Pendleren ved præcis, hvor meget det blæser i forenden af vognen, foretrækker en særlig vognfører osv. Således tilegner pendlerne sig ventesalen og kupéen, men ikke som i togvognens hjemlighed ved at efterligne den private stue, men gennem bevægelse, aktivitet og arrangement af genstande, kort sagt gennem praksis.⁶²⁹



Figur 49 Sporvejsventesalen ca 1905.⁶³⁰

⁶²⁹ Löfgren, "Motion and Emotion"; Sheller, Urry, and Hannam, "Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings."

⁶³⁰ KBKA, fotosamlingen, sign. Dt117156



Figur 50 Ventende droskekuske, holdeplads ved Helmerhus ca. 1900⁶³¹

Samtidig med, og forbundet til, ekspansionen af transportnetværkene og mængderne af mennesker i bevægelse opstod voksende ventekulturer på Rådhuspladsen. For at kunne komme frem, måtte man følge systemernes synkronisering og korrespondance. Denne ventekultur bliver af bl.a. Orvar Löfgren knyttet til den det nye borgerskab og klunketidens moralkompleks – at vente bliver en kompetence.⁶³² Avislæsning blandt droskekuskene og ved sporvejsventesalen forekommer i fotomaterialet som en fast praksis. I ventesalen er denne kultur nærmest ”bygget ind i” konstruktionen – bænke, toiletter, beskyttelse mod regn. På Rådhuspladsen var der i forvejen en selvstændig kiosk, men ved det østlige knudepunkt, Trianglen, bygges den ind i ventesalen. Ventetiden bliver i ingeniøren A. Christensens forelæsninger kalkuleret som ideelt set en tredjedel af rejsetiden, hvis man medregner ind- og udstigning.⁶³³

En form for venten, som blev udbredt på pladsen lige omkring 1900 – som passager, turist, flygtning, vælger – var køen. Køen importeredes som ord fra fransk sidst i 1700-tallet, men fik betydningen ”en række af ventende” omkring 1900.⁶³⁴ Køen var en betingelse for at kunne være beboer i systemet under ligeværdige vilkår. Men man kunne også bebo systemet som passager. I den nyere forskning i transporthistorie og mobilitet bliver begrebet ”passager” jævnligt brugt som verbum, som i det engelske *passenger*.⁶³⁵ Denne

⁶³¹ KBKA, fotosamlingen, drosker

⁶³² Löfgren and Ehn, *The Secret World of Doing Nothing*, 32.

⁶³³ A R Christensen, *Byplaner og Sporveje*, 46.

⁶³⁴ Löfgren and Ehn, *The Secret World of Doing Nothing*, 40ff.

⁶³⁵ Se f.eks. Nigel Thrift, ”Driving in the City,” *Theory, Culture and Society* 21, no. 4 (2004); Sheller, oa., ”Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings”; Sheller, ”Mobility.”

praksis, "at passagere", bliver på det her tidspunkt en vigtig del af hverdagslivet for tusinder af københavnere, såvel som den gør for byboer i andre europæiske og nordamerikanske, netværkede storbyer.⁶³⁶ Et centralt element i at passagere er at transportmidlet, eller omgivelserne, bliver en social sammenhæng. Selve mediet for transporten, altså cyklen, drosken, toget, eller i denne sammenhæng primært sporvognen, bliver domesticeret. Som i følgende citat:

familien kørte også med 2 etages Sporvogne ad Blågårdsgade når vi skulde lidt ud. Der var ovenpå en væg i midten og sæder på begge sider, og vi børn morede os over at vi kunne sidde og kigge ind ad folks vinduer.⁶³⁷

Her er sporvognen et medium for at komme "lidt ud", hvilket her ikke kun betyder at forlade sin lejlighed, men også at blive underholdt og opleve byen. Underholdningen består i at se ind i folks lejligheder i en glidende bevægelse fra vognens overetage.⁶³⁸ Det er en aktivitet, der opretholder en vis form for diskretion, idet vognens bevægelse gør beskuelen kort og "udvendig", i en næsten kinematografisk oplevelse – men det er også en aktivitet, der er helt betinget af sporvognens, eller rettere, sporvejenes, rum. Familien lader sig transportere, men ikke kun for at nå et mål. I den midlertidige tilstand af at komme "lidt ud", bebor familien sporvognen. De samler den panoramiske oplevelse med deres tilegnelse af systemet i cirkulation. De driver. Vi er her inde på den forhandling af sporvognens position mellem offentligt og privat rum, og inden vi forlader den skal vi se et sidste eksempel. To fulde mænd smides af en bivogn efter klage fra unge kvinde. Ved næste stop overfuses konduktøren af en anden passager for at have smidt dem af.

Hvad er nu det for noget? Sikke en Opførsel! Lad Folk drikke om de har Lyst, det er en privat Sag. Men maa vi bare være fritaget for at blive generet af dem. I en Sporvogn sidder man saa tæt paa Livet af hinanden, at man har lov til at forlange, at berusede Folk formenes Adgang - naar de ikke kan bære deres Rus med Anstand.⁶³⁹

Sporvognen er altså på nogle måder, som vi har set, mere offentligt end togkupéen, men bliver altså på andre områder tilegnet af pendlerne, der gennem deres gentagne praksis føler sig hjemme her. Denne forhandling af det private og offentlige gælder også selve gaderne, som man kan se i en længere udtalelse fra Stadsingeniøren omkring forskellen på offentlige og private gader.⁶⁴⁰

Udflugten som praksis

Barbara Schmucki noterer sig, at en del praksisser fra de hestetrukne sporvogne overføres til det elektrificerede system.⁶⁴¹ Dette gælder for den københavnske families udflugter. Som vi

⁶³⁶ Der er selvfølgelig forgængere, i London, Glasgow og Berlin f.eks., og passageren er ikke nogen distinkt moderne figur, men den første store udvikling i mekaniserede, offentlige transportsystemer, som producerer den moderne passager, sker indenfor måske 20-30 år i denne periode i Europa og USA.

⁶³⁷ SA, pensionisterindringer, Christensen, Marie, erindring nr. 877

⁶³⁸ Den selvsamme bevægelse, vi tidligere så hos sporvejspassageren i Frederiksberggade i indledningen til denne del.

⁶³⁹ *Vort Land* d. 9. august 1904

⁶⁴⁰ Udtalelse til Magistratens 4. Afdeling, KBSA, Topografi, offentlig befordring

⁶⁴¹ Schmucki, "The Machine in the City"

har set, besørgede de første sporvogne det frederiksbergske borgerskabs teaterbesøg, og var i det hele taget rettet mod byens overklasse. Med elektrificeringen, omorganiseringen og nye billettakster blev sporvejene også et system for middelklassen og arbejderne fra brokvartererne samt arbejderkvarterer i de indlemmede områder. Dermed skete der nogle skift i passagerpraksis, men også en tilegnelse.⁶⁴² Sporvognen som fritidstransport blev udbredt blandt dem, der tidligere ikke havde haft tid eller råd til at tage på udflugt. Nordsjælland og særligt Dyrehaven blev de store udflugtsmål. En københavner erindrer, hvordan turen til Dyrehaven på Grundlovsdag blev markeringen af en forskel ift. fagforeningerne, der brugte deres Grundlovsdag i Fælledparken⁶⁴³. En anden husker:

En større Tur var vel, naar vi fra Linie 3 fik Omstigning til 14 med Sommersporvognen der havde aaben Bivogn og kørte ad Strandvejen helt til Klampenborg, hvor Linie 14 havde Endestation, helt nede ved Vandet paa en stor aaben Plads, men ofte kom vi kun til Charlottenlund og nød "fluepapiret" ... Linie 3 var en festlig Sporvogn, op ad Vindeltrappen, her var en Skillevæg paa Midten, vi sad paa den ene Side ud og den anden Side hjem, saa fik vi alt at se.⁶⁴⁴

Dels kan man her få et indtryk af, hvordan rejsen som passager væves ind i oplevelsen af udflugten, hvor de enkelte stoppesteder får særlige navne og udsigten fra vognen er del af helheden. Men man kan også se, hvordan man som passager kobler bydelene sammen; i sæsonen var der særlige transportlinier tilgængelige, og muligheden for omstigning gjorde, at turen kunne skaleres, i dette tilfælde er der tale om en "stor tur" ved omstigning til Linie 14, som dog kunne have været endnu større, hvis man ikke havde stået af ved "fluepapiret" i Charlottenlund. Mange udflugter nordpå fra Christianshavn, Vesterbro og de indlemmede områder involverede en omstigning på Rådhuspladsen, der trods anlægget af ringvejen stadig gav den tætteste frekvens af vogne og korteste ventetid. Ved Trianglen var der også knudepunkt, og igen ved Charlottenlund, og disse knudepunkter blev del af "udflugten" for mange mennesker ligesom selve udflugtsmålet blev det.

Også cyklister passerede i stigende grad området på vej på udflugt eller andre rekreative adspredelser. Rådhuspladsen blev efter 1900 valgt som start og mål for større cykelløb og - og senere automobiløb, og indledte dermed en tradition for at være "vært" for sportsbegivenheder og andre folkelige begivenheder som Børnehjælpsdag og Rundskuedag. Vesterbrogade, der løb gennem selve pladsen, kunne nemt transformeres til en opløbsstrækning eller startområde, der gav den fornødne tilskuerkapacitet til store arrangementer, og bekvemt nok var flere større avisredaktioner på de nærmeste hjørner.

⁶⁴² Willy Christensen og John Lundgren, *Farvel sporvogn* (Sporvejshistorisk Selskab, 1972).

⁶⁴³ SA, pensionisterindringer, Nielsen, Valborg, erindring nr 999, p. 3. Jens Toftgaard påpeger, at Socialdemokratiets skift fra Dyrehaven til Fælleden omkring 1886 var praktisk og ikke ideologisk betinget, men målet for de store optog fik alligevel, jf erindringen, funktion af en ideologisk markering, se Toftgaard, *Kampen Om København*, 72.

⁶⁴⁴ SA, pensionisterindringer, Andresen, Sigrid, erindring nr. 489, p. 6ff



Figur 51 Cykelløb, Rådhuspladsen ca. 1915⁶⁴⁵

Identifikation og social differentiering: udpegende praksisser

Det nye byrum omkring Rådhuspladsen skabte, som vi har set, et behov for orienteringspunkter. Trafikken, forbrugs- og forlystelseskvartererne ændrede betingelserne for at navigere. Praksisser, der var socialt adskilt, var rumligt forbundne, som f.eks. forbrugs- og promenaden på Frederiksberggade og prostitutionen i Farvergadekvarteret. For at kunne håndtere rummet ud fra sit eget perspektiv, eller territorium, måtte man kunne forholde sig til de andre og deres territorier. Denne orientering, eller navigation, er en måde at "samle" den del af byen, der er relevant. På den anden side er der også et behov for at skelne. I en sammensætning med mange grupper og praksisser i samme rum blev det også vigtigt at kunne skille sig ud og samtidig at identificere sig selv og de andre.

Som sagt er der anledning til at tro, at identifikation, lokalisering og genkendelse er vigtig i forandringen og forhandlingen af Rådhuspladsen som rum. Det er også et centralt perspektiv på byens kulturhistorie. Således efterlyser kulturteoretikeren Ben Highmore en undersøgelse af disse "masseindividualiserende" mekanismer, som en overførsel af begrebet om *interpellation*, eller udpegning, på det moderne byrum omkring 1900.⁶⁴⁶

Vi så ovenfor, hvordan nogle af deltagerne i nytårsoptøjerne, måske særligt initiativtagerne men senere også andre, vendte deres tøj og dermed identificerede sig, hvilket blev tolket som uniformering og som beskyttelse. Denne form for synlighed blev med tiden knyttet til optøjerne og senere ritualiseret – "mange andre" blandt deltagerne gjorde det. Nogle besteg sporgvognene og lavede forestillinger for publikum på taget af vognene, der stod

⁶⁴⁵ KBKA, fotosamlingen, sign. Dt116910

⁶⁴⁶ Highmore, *Cityscapes*, 50ff

udstillet i deres lammede stilstand. Disse praksisser havde til funktion at synliggøre individer og genstande – og at identificere dem. Hvordan opererede disse udpegende praksisser, der var både nødvendige og komplicerede i det offentlige rum?

At promenerere og flanere

Promenaden og flaneringen er blevet emblematiske figurer for det moderne individs bevægelse gennem storbyen. Gennem et blik på empiriske eksempler skal de to figurer her bruges til dels at bestemme en særlig form for rumliggørelse, den borgerlige driver, og forbinde denne til Rådhuspladsen, og herunder vurdere deres betydning for den sociale differentiering og forbruget af rum. I stedet for at diskutere den brede litteratur, der involverer de to figurer, tager jeg udgangspunkt i den tyske filosof Walter Benjamin, der er en af de tidlige fokuseringer på netop denne urbane praksis. Benjamin efterlod sig en stor samling noter, senere kendt som *Passageværket*, der beskæftiger sig med det moderne Paris' byrum i 1800-tallet:

... en rapport fra en hemmelig agent fra det parisiske politi: det er næsten umuligt at opretholde og mane til gode sæder med en befolkningstæthed, hvor hvert individ så at sige ukendt for alle andre skjuler sig i mængden og ikke rødmer for nogens blik.⁶⁴⁷

Flaneriets dialektik: på den ene side manden, der føler sig betragtet af alle og enhver, indbegrebet af den mistænkte, på den anden side den helt uopsporlige, skjulte..⁶⁴⁸

I 1838 var det elegant at have en skilpadde med sig når man promenerede. Det giver et begreb om flaneriets tempo i passagerne.⁶⁴⁹

Citaterne er fra det kapitel "M" i *Passageværket*, hvis løsrevne noter tematiserer flanøren. Hvis vi tager udgangspunkt i disse tre fragmenter, kan vi se flanøren som en sammensat figur: Drivende gennem byen uden mål, betragtede menneskemængden omkring sig, usynlig, men også udpegende. Flanøren er individuel, men betinget af mængden. Eksponeret for alles blikke men samtidig anonym. Ofte knyttet til særlige kvarterer, men uden mål med sin bevægelse er den flanerende perception – ifølge Benjamin – en hybrid mellem drøm, rus og opdagelsesrejse. Netop denne rejse giver flanøren en kompetence til at udpege, og som kunstner eller reporter udtrykke, den flimrende mængde af mennesker og genstande, der udgør det moderne, offentlige rum.

Der findes en anden, drivende praksis, der ligner flanørens, nemlig at promenerere. Promenaden knytter sig til en ældre tradition for at spadserere eller vandre i det fri med selve vandringsen som formål. Naturvandringen, f.eks. i de schweiziske bjerge, var knyttet til den klassiske dannelsesrejse, og spadsereturen, f.eks. i den romantiske have var også en etableret form for rekreativ og dannende oplevelse, der fandtes før 1880'ernes moderne by. Således viser den tyske historiker Ulrike Spring, hvordan vandring på voldene var en udbredt praksis i Wien fra begyndelsen af 1800-tallet, en praksis som blev savnet ved nedrivningen af voldene

⁶⁴⁷ Benjamin, *Passageværket 1-2*, p. 512

⁶⁴⁸ Ibid, 515.

⁶⁴⁹ Ibid, 518.

og byens begyndende omkalfatring i 1860'erne.⁶⁵⁰ Nogenlunde det samme var tilfældet ved Københavns befæstning, hvor borgerne kunne spadserer særlige steder på volden, bl.a. Kirsebærstien og Filosofgangen (senere Vester Voldgade).⁶⁵¹ Men hvor man i Wien anlagde *Ringstrasse*, beholdt man i København dele af veldområdet som promenadeparker, eksempelvis Ørstedsparken, hvor det kuperede landskab befordrede den promenerende praksis.⁶⁵² Promenaden er en form "poseren-i-bevægelse", hvor man eksponerer sine borgerlige dyder offentligt, en form for eksposition, som tidens dannelsesvejledere, f.eks. Emma Gad, ofrede en del opmærksomhed.⁶⁵³ Dels er blikket vigtigt, og her understreges en forskel til flanøren: Man bliver betragtet, ikke betragter:

Man skal aldrig se stift («glo») på nogen eller le ad en mulig Ejendommelighed i en andens Bevægelser og Dragt.

Man skal aldrig pege på noget Menneske eller nogen Genstand.

Man skal aldrig vende sig om for at se efter En.⁶⁵⁴

Men Gad gør også opmærksom på det centrale i at være i bevægelse. Her retter opmærksomheden sig mod kvinder, som ikke bør blokeres i deres promenaden:

Man skal aldrig standse en Dame, man kender, for at samtale med hende på Gaden; man må vende om og følge hende videre, indtil man har sagt, hvad man ville. Så fjerner man sig hilsende.⁶⁵⁵

Indledningsvist ser det altså ud, som om der er en selvmodsigelse på spil her: Gads opskrift på god, offentlig praksis forbyder udpegning, betragtning og bevægelse, hvilket netop er det, der tilsyneladende er *forudsætningen* for den drivende praksis. Hvordan kan det hænge sammen? For flanøren er det mængden, der vises frem, ikke flanøren selv. Således forskellene mellem de to. Der er klare fællestræk også: nedsættelsen af hastigheden og den sociale distinktion der foregår gennem denne deceleration. Journalist og forfatter Vilhelm Topsøe kobledede Strøget, flanøren og Metropolen i Tidsskriftet *Sværmeren*:

Driverne er en ejendommelig Menneskerace, der kun forefindes i Kjøbenhavn, London, Paris og andre store Stæder, - en driver i Roeskilde, Middelfart eller Nibe er ikke alene utænkeligt, men en komplet Umulighed, - og selv i Byen som Kjøbenhavn er deres Forekomst indskrænket ikke alene til visse Steder, men endogsaa til bestemte Tider. Driverne trives kun fra Gammeltorv til Esplanaden og fra Klokken to til Klokken fire.⁶⁵⁶

⁶⁵⁰ Spring, "The Linear City", 33.

⁶⁵¹ Jensen og Schmidt, *Rammerne Sprænges*, 162.

⁶⁵² Om parkvandringen som promenade, se Orvar Löfgren, "Parkvandring," in *Den Nordiske Verden*, ed. Kirsten Hastrup (København: Gyldendal, 1992), 140ff.

⁶⁵³ Gad, *Takt Og Tone. Hvordan Vi Omgaas*, kapitlet "Paa Offentlige Steder"

⁶⁵⁴ Ibid.

⁶⁵⁵ Ibid.

⁶⁵⁶ Valeur Larsen, *En tur på Strøget*, 25ff.

En særlig kategori af den borgerlige driven kan her lokaliseres præcist i tid og rum, nemlig på Østergade i to eftermiddagstimer. Der skal citeres et indlæg i Politiken her af signaturen "*flaneur*", om denne driven, eller slentren:

Lad os slentre om til Fods, studerende [Østergades] hver Times vekslende Fysiognomi. Tidligt om Formiddagen vrimler det over Asfalten med Børsmænd og Grosserere, der før de hellige sig Forretningen føler Trang til en lille Sladder og lidt frisk Luft. Paa Østergade bagtales Tietgen hver Formiddag mellem 10 og 12. En halv Times Tid står Gaden næsten tom, kun hist og her slentrer en Turist omkring. Men da pludselig begynder Damerne at vrimle frem fra alle Sidegaderne ... Dernæst kommer Promenaden, Tiden mellem 2 og 4, det par Timer, Østergade virkelig har et evropæisk Præg. Københavns Beaumonde har vel altid haft for Skik at vise sig paa Strøget førend Middag, men denne gode Skik synes først nu i dette Efterår at være bleven sat i Stil ... [man ser] Skinnet af et elegant Mylr, som man kun ser det i en stor Stad ... Etatsrådinden, der paa fransk Manér gaar til fods og lader Ekvipagen følge bag. Grossererfruen, fulgt af fire blege Døtre og en Sports-Søn, Fin-de-Bicycle ... den rundryggede Kontorchef med den lidt forfaldne, høje Hat ... den dybsindige Student, der kopierer Kierkegaard med altfor korte Bukser ... Lapsen med en lidt forlorne Elegance.⁶⁵⁷

Her bliver vi placeret midt i det københavnske borgerskabs offentlige, drivende rytme. Men denne form for driven er ikke flanerende, tværtimod. Det er en udpræget promenade, som på dette tidspunkt dominerer såvel i Rådhushaven som på Routen (Strøget). Vi kan se to former for bevægelse, flanering og promenade, der ligner hinanden, men som i deres sociale differentiering er helt forskellige. Mens flanørens bevægelse opponerede mod den travle, kapitalistiske bykultur ved at drive langsomt og ubeskæftiget rundt (med eller uden skilpadde), fremviste klunketidens borger sit økonomiske overskud (her vekslet til fritid) ved at gøre det samme. Vi kan således her, og i kilderne i øvrigt, se, at enden af Strøget ved Kongens Nytorv udvikler sig som en modsætning til Rådhuspladsen. Ligesom omdannelsen af Peder Madsens Gang til Ny Østergade, forstærker kvarterets promenadep praksis en adskillelse mellem den nye middelklasse og industriborgerskabet i den ene ende (ved Rådhuspladsen), og det "ældre" eller mere eksklusive borgerskab i den anden. Det er eliten, i Østergadeenden, der eksponerer sig og sine sociale koder, der nu ikke kun skal adskille dem fra bærmene og proletarerne, men også fra en ny, stor gruppe, middelklassen, som efterligner dem og invaderer deres territorium, og som flokkes ved Rådhuspladsen. Således er Østergade væsentlig for at definere, hvad Rådhuspladsen er og, ikke mindst, ikke er.

Den anden årsag, som er i forlængelse af dette, er risikoen for ikke at blive udpeget, eller at blive udpeget *forkert*. Det var f.eks. beskæmmende for et ungt par, der gik ad Farvergade, at en lokal præst skælder manden ud for at gå med prostituerede, da han antog, at kvinden var prostitueret.⁶⁵⁸ På Rådhuspladsen var praksisserne så forskellige, fortættede og mangfoldige, at chancen for at genkende og anerkende koder, som Østergadeborgerskabet brugte i *deres* offentlige rum, var lille: Skellet mellem etatsrådinde og grossererfrue, den studerendes bukselængde og en "forloren elegance" peger på distinktioner fra en anden tid end den voksende industriby. De dyrkes i et socialt "drivhus" som Østergade, hvor de kan genkendes og anerkendes. På Rådhuspladsen var der en risiko for det farligste scenarie, nemlig at blive udpeget forkert. Man kunne modtage henvendelser fra alle mulige mennesker,

⁶⁵⁷ *Politiken* d. 15. September 1890

⁶⁵⁸ KBHA, politierindringer, Frederiksen, N. J., p. 2

eller blive taget for en potentiel prostitutionskunde, uanset hvilken bukselængde man udviste. Den rumlighed, der knyttede forlystelseskomplekset ved Vesterbrogade, Rådhushaven og Routen sammen, var ikke for de halvgale flanører, men for det nye borgerskabs og middelklassens promenade.

Der er dog også antydninger af andre typer driven. En af disse knytter sig til en materialitet, der blev belyst i Del 2, nemlig asfaltens. Sammenhængen mellem asfalt, flanering og den europæiske metropol blev jævnligt understreget i den samtidige presse, eksempelvis i en serie af klummer i *Politiken* i efteråret 1890 med overskriften "Paa Asfalten". Under signaturen *Flaneur* beskrev journalisten det daglige liv blandt Københavns bedre borgerskab og kulturelle elite på den asfalterede del af Østergade, som vi har set. Gadens asfaltering betragtedes som et modtræk mod tendensen til at trække det offentlige tyngdepunkt mod vest og Rådhuspladsen gennem etableringen af en scene for promenade og udveksling af byens sladder: "Med sit evropæiske Toilette vil Østergade holde alle andre Gader stangen for en Række Aar".⁶⁵⁹

Forestillingen om asfalten som en moderne materialitet foregreb dens udbredelse i København. De grupper af unge mænd, der drev rundt på Strøget - studerende, journalister og sønner af det bedre borgerskab forbindes i kilderne med den kulturen omkring byens caféer, f.eks. Café Bernina. Denne gruppe, der bl.a. kendtes på deres dandystil, "de lilla herrer" kaldet, blev i 1890'erne, hvor asfalten højst fandtes i fragmenter, kaldt *Les asfaltiers*, et begreb, der genfindes til et leksikon over gadesprog fra 1908:

Asfaltier** = Herre, som til Stadighed driver op og ned ad Asfalten, paa „Strøget“;
Modeherre.⁶⁶⁰

Her knyttedes asfalten altså til den flanerende praksis og til Strøget, der blev defineret som rum af denne "driven op og ned". Kendte "professionelle" drivere som Herman Bang eller Andreas Vinding har fyldt meget på den københavnske scene, og de moderne reportere og fotografer, men det har formentlig ikke været en dominerende praksis, måske også fordi København trods alt ikke havde et omfang, man kunne drive langt i. Det kan altså konkluderes, at kilderne peger på promenaden som rådhuspladsområdet dominerende praksis for det drivende borgerskab.

Promenadens poserende aspekt genfindes mange steder på Rådhuspladsen. Der er således flere eksempler i fotomaterialet på, hvordan folk stillede sig an for kanon- og reportagefotograferne, særligt fra 1900 og frem, både fint klædt og i hverdagstøj. Denne poseren virker ubesværet, som om folk i det offentlige rum var vant til og forberedt på at være eksponeret for iscenesættelse, at være motiv. Der er også situationer, hvor en mere forberedt opstilling af f.eks. børn tilsyneladende får forbipasserende til også at posere.⁶⁶¹

⁶⁵⁹ F.eks. *Politiken* 15. September, 13. Oktober og 27. oktober 1890

⁶⁶⁰ V Kristiansen, *Ordbog over Gadesproget og saakaldt daglig Tale* (København: H. Hagerup, 1908), 13. se også Tofte oa. *Drømmetid*, 47.

⁶⁶¹ KBKA, fotosamlingen, sign. dt116300, dt000992

I det hele taget blev pladsens roligere områder – øerne – et mønster af gående og stående. Flere og flere områder gav anledning til at stoppe op eller sidde: Kanonfotograferne, dragespringvandet, hotellerne og cafeernes forpladser, butiksvinduerne, bænke og ventesal blandt andre. Ligesom folk blev udpeget af kanonfotograferne, blev også reportagefotograferne jævnlige gæster på Rådhuspladsen og gjorde forbigående til motiver. Fotografer som Holger Damgaard og Peter Elfelt gjorde det til deres levebrød bl.a.



Figur 52 Kanonfotograf, konfirmander og tilskuere, Foto: Holger Damgaard ca. 1915⁶⁶²

at registrere det offentlige liv, og kom jævnligt på pladsen. Både som scenerier og beretninger om folkelivet udviklede det tidlige dokumentariske fotografi et "offentligt blik", som både producerede en mængde billeder, men som også påvirkede rummet og bevægelsen gennem det.

⁶⁶² KBKA, fotosamlingen, sign. DT117082

Vi har netop set et foto, hvor kanonfotografen, hans motiv (konfirmanderne) og tilskuere selv bliver til motiv for Holger Damgaard (figur 52). Hvis vi prøver at se med Peter Elfeldts blik på samme område af Rådhuspladsen, nogle år tidligere, fremtræder et andet aspekt af fotografiets registrering (figur 53). Her kan vi se en gruppe af mennesker i forskellige grader af fokus og bevægelse. Nogen poserer eller betragter fotografen i arbejde. Nogen er hastigt på vej over fodgængerstien. Kærrer, en droske, nogle arbejdsvogne og en hestesporvogn er spredt over pladsen, og en næsten usynlig cykel kommer ind fra højre. En gruppe står i samtale. Forskellige slags gaslamper står skarpt i aftensolen foran rådhusets tårnløse bygningskrop. Elfeldts billede registrerer de rytmer, mennesker og genstande, der karakteriserede Rådhuspladsen før elektrificeringen.



Figur 53 Rådhuset 1896, Peter Elfeldt, KMB, sign. KBM001910x1

At klæde sig

I nytårsoptøjerne ser vi beklædningsgenstande blive del af rummets forhandling. De omvendte jakker og kasketter er allerede nævnt; kvinders kjoler blev revet itu; kravebryster flagrede; betjente optræder med og uden uniform; de høje hatte bliver mål for kasteskyts. Uden for optøjerne var beklædning også ved at blive et mere kommunikativt og fluktuerende fænomen. Tøjmoden fra særligt Paris havde indtaget København omkring 1900, og mode som fænomen kan knyttes kulturhistorisk til byens moderne, offentlige rum. Flanørens bevægelse, dandyens æstetiske bevidsthed og det flygtige, offentlige liv sammenkædes f.eks. hos kulturhistorikeren Ulrich Lehmann som et kompleks, hvor de franske begreber *mode* og

modernité gensidigt definerer hinanden.⁶⁶³ Med modernitetens fokus på progression blev moden i de europæiske metropoler, og særligt Paris, et spørgsmål om at skille sig ud ved at bære den nyeste kode. Flanøren og dandyen blev katalysatorer for dette ved at inkorporere deres registrering af den moderne offentlige rums koder i deres beklædning, som blev eksponeret på deres drivende ture gennem gaderne.

Otto Rung erindrer, hvordan gruppen af unge mænd omkring *Café Bernina* blev kaldt "De lilla drenge" efter farven på deres slips.⁶⁶⁴ Udover *Bernina* havde de samlingssted på hjørnet i *d'Angleterres cafe, Guldkuren*, hvor de gik hen efter at have promeneret på Strøget. "De lilla"s beklædning var genstand for meget opmærksomhed, og knyttet af Rung til den dekadente *Fin-de-Siècle*-mode, der kom til byen fra Paris lige omkring 1900.⁶⁶⁵ Også "bredgadekredsens kavalierer promenerede nu i strøgtiden med høje silkehatte og sorte halsbind... de gik langsomt og ulykkessvangert". Rung antyder i forlængelse af dette, at de sociale konventioner kunne være lidt mere konservative omkring Rådhuspladsen. Hvor en dame f.eks. godt kunne komme alene på *Bernina* og læse avis, ville det vække opsigt på *Café Dagmar*, særligt hvis hun røg en cigaret.⁶⁶⁶ Er det måske sådan, at når man nærmer sig rådhuspladsområdet, bliver industriborgerskabets og den ny middelklasses victorianske værdier holdt mere i hævd? Eller kan man argumentere for, at mangfoldigheden på Rådhuspladsen befordrede nogle andre typer af koder for at blive gen- og anerkendt, jf. diskussionen om den borgerlige promeneren på Østergade?

Vi så tidligere, hvordan folk blev mistænkt for cykeltyveri på grundlag af deres påklædning. Således er moderigtig beklædning også et emne i de kriminelle kredse. I årene efter århundredeskiftet holdt opdagelsesbetjentene f.eks. øje med alfonsen "Den Hvide Neger", en meget velklædt herre, der opererede på dansesalonerne iført "høj silkehat og sølvbeslået stok", mens de andre alfonsere kun gik i kludesko.⁶⁶⁷ Påklædningen og tøjmoden var også en del af betjentenes taktiske viden. Den moderigtige påklædning kunne også være et adgangstegn til visse områder, og seksualitetshistoriker Vilhelm Von Rosen pointerer således, hvordan velklædthed var en forudsætning for at promenerer ubemærket i Ørstedsparken, en camouflagede.⁶⁶⁸

⁶⁶³ Lehmann, "L'homme Des Foules, Dandy, Flâneur."

⁶⁶⁴ Caféen, der lå på Vimmelskaftet lige ved Jorcks Passage, var i årtierne op til 1900 samlingssted for københavnske og nordiske intellektuelle og kunstnere.

⁶⁶⁵ Rung, *Fra min Klunketid*, 194.

⁶⁶⁶ Ibid, 189ff.

⁶⁶⁷ KBHA, politierindringer, Lund, F. V., p.1ff

⁶⁶⁸ Rosen, *Månens Kulør*, 443.



Figur 54 Klædt på til offentlig driven, ca 1910⁶⁶⁹

Det visuelle materiale for Rådhuspladsen viser hvordan man promenerer i pæn påklædning, mens en masse andre praksisser foregår, og forgår, og opstår, samtidig:

Om eftermiddagen promenerede man op og ned ad "Strøget". Mænd med agtelse for sig selv var iført høj hat og diplomatfrakker, og de fine damer, der havde eneret på titlen "Frue" bar store hatte med strudsefjer og lange kjoler med slæb som måtte løftes med venstre hånd for ikke at gå gadefejeren i næringen.⁶⁷⁰

Efter 1900 begyndte der tilsyneladende at ske en ændring. På billedmaterialet kan man se flere og flere pænt klædte mennesker, men udvisende andre slags "pænhed": sixpence eller bowlerhatter, kortere jakker evt. i bomuld, skjorteærmer osv. tegner en mere afslappet påklædning, og måske også tilstedeværelsen af andre sociale grupper i rummet.

Hvis vi ser på påklædningen er der, særligt når vi passerer 1900, en voksende mængde uniformerede mennesker, der har deres daglige arbejde bl.a. på Rådhuspladsen. De tidlige, dvs. 1880'erne, er bybude, håndværkere – særligt murere og måske malere i hvidt er genkendelige – og soldater. Senere kommer sporvognspersonale, tjenere, politifolk og forskellige funktionærer – måske værkførere, kontorister etc., hvis "uniform" kan være mere uformel, men alligevel genkendelig. De kan også være stående ved en bod, et fotografstativ eller en skopudsekasse.

⁶⁶⁹ KBKA, fotosamlingen, sign. dt116404

⁶⁷⁰ SA, erindringer, Cock-Clausen, Harald, nr. 144, p. 7



Figur 55 Københavnsk bybud ca. 1900.⁶⁷¹

Byens offentlige udbringningsinstitution er et eksempel på uniformering. Bybudene hørte under veterinærpolitiet, og i den forbindelse findes en beskrivelse i politierindringerne, der giver et blik ind i forholdet mellem uniform og praksis. Indtil slutningen af 1896 var der 500 bybude i København. Institutionen opdeltes i 4 forretninger - A, B, C, D - hver med en formand, der stod for forsikring mod f.eks. bortkommet bagage. Bybude skulle optages i forretningerne for at få tilladelse. Uniformen var en hvid skjorte og kasket med læderskygge og et bånd i den farve, der tilhørte den pågældende forretning. På trøjens venstre side var et skjold med et nummer, der hørte til deres afdeling. Af betjenten fik de et skilt "bybud" som skulle bæres på kasketten som synlig identifikation, ligesom betjentene selv.⁶⁷²

⁶⁷¹ KMB, Niels Mariboers Samling. Sign. 5553

⁶⁷² KB, politierindringer, Lund, F. V., p. 11ff

Den demokratiske offentlighed praktiseres



Figur 56 "Jensen er valgt", *Blæksprutten* 1903

I det satiriske blad *Blæksprutten* havde den populære tegner Alfred Schmidt i marts 1903 en tegning, der fangede situationen efter at socialdemokraten Jens Jensen var blevet valgt til den vigtige finansborgmesterpost. Tegningen forestiller den socialdemokratiske taler Frederik Borgbjerg, der kommer til syne på rådhusets balkon og offentliggør, at "Jensen er valgt!". Borgbjerg nærmest blæser ud af døren fra festsalen som en kolossal ånd, og med sit i samtiden kendte tveskæg blæsende i en stormsky kundgjorde, at det, som det borgerlige København havde frygtet, nu var sket. Selv absalonstatuen bag Borgbjerg trykker sig ængsteligt i sin niche. Med den oppustede overkrop, det store skæg og en slagskygge mod rådhusets facade der gør Borgbjergs hårtot til en spids hat, ligner han en trolld fra et folkeeventyr. Bag hans troldeskikkelse blæser en vind, der puster skyer ud over en myrelignende folkemængde, der tilsyneladende løber i sværme langt nede på Rådhuspladsen, enten i begejstring over arbejdernes nye magtbase, eller i borgerlig rædsel over samme.

Hvis der var noget, der kendetegnede dansk politik fra systemskiftet til grundlovsrevisionen 1915, var det forhandling. Mange sager, der begyndte som konflikter på forskellige niveauer, blev sluset ind i det nye, politiske system, udvalgsbehandlet, forhandlet i rigsdagen og afgjort ved et kompromis mellem to eller flere af de fire store partier, som nu havde fordelt Rigsdagen, BR og pressen mellem sig.⁶⁷³ Denne forhandlingskultur kom til at inkludere nye grupper af borgere, som langsomt men sikkert fik mere indflydelse i forskellige politiske rum. I 1908 fik kvinder valgbarhed og -ret til kommunalvalg. En anden tendens var, at kvindernes repræsentation koncentrerede sig om hovedstaden. I sognerådene var den næsten fraværende, i købstæderne nogle få procent, mens de opstillede kvinder i København

⁶⁷³ Niels Finn Christiansen, *Danmarkshistorien 1900-1925*, ed. Olaf Olsen, 2nd ed. (København: Gyldendalske Boghandel, Nyt Nordisk Forlag, 2004), 77.

ved valget 1909 fik 18 procent og 1913 23 procent.⁶⁷⁴ Det danske foreningsliv var et andet, nyt rum for kulturpolitik. Foreningsdanmark var vævet sammen med firepartisystemet, men repræsenterede et mere fintmasket mønster af interesser, der kunne artikulere de religiøse, kønslige, kropslige, filantropiske og andre dagsordner, der ikke var plads til i partipolitikken. Forhandlingskulturen efter forfatningskampen faldt sammen med disse nye, politiske gruppers indtog i den demokratiske offentlighed og i byrummet. Kvinderne fandt vej til rådhuset, enten som vælgere på valgdagen, eller på vej på arbejde for dem, der blev valgt ind i BR fra 1909. Mange af de folkelige foreninger målrettede deres aktiviteter mod Rådhuspladsen som endemål for optog, scene for demonstrationer eller base for socialt arbejde – ligesom de nu etablerede, politiske partier havde gjort det andre steder i byen under forfatningskampen.

De praksisser, der knyttede sig til valghandlingen efter 1901, var således forbundet med de politiske optog i gaderne, der var foregået gennem 1880'erne og 90'erne. I optogene synliggjorde man sin politiske identitet samtidig med at man viste sin volumen som parti og ideologisk fællesskab. De store, organiserede optog og demonstrationer var under forfatningskampen knyttet til symbolske anledninger som Grundlovsdag, 1. maj, stavnsbåndets ophævelse, royale mærkedage og lignende, men i sammenhæng med valgkampen var tilstedeværelsen i byrummet også en vigtig faktor, og både store og små demonstrationer blev iværksat for at varme op til valgene.⁶⁷⁵ Selve ruterne for de store optog gennem byen var centrale og blev genstand for hårde forhandlinger med politiet. Steder som Fælled, Christiansborg Slotsplads og Kongens Have blev udset som punkter på ruter, der, alt efter politisk tilhørsforhold, bedst kunne danne ramme om den politiske sag. Jens Toftgaard har kortlagt ruterne i løbet af forfatningskampen, og flere af disse, om end ikke de fleste, passerer over rådhuspladsområdet. Pladsens tiltrækningskraft i denne periode skal nok mest forstås som knudepunkt for tilstrømning fra Vesterbro og Frederiksberg samt som et åbent rum, der befordrede den rette eksponering af en stor demonstration. Fra 1894 havde Socialdemokratiet overtaget dominansen af gadeoptogene, bl.a. fordi Højre tabte terræn, og hen mod 1901 var det arbejderne, der fik mere og mere monopol på de offentlige, politiske optog.⁶⁷⁶

Ved valget 1903, hvor Jensen blev finansborgmester, markerede Socialdemokratiet sin magtposition i byens styre som forlængelse af partiets indtagelse af gaderne årtiet før. Partiets store profiler, Jensen, Borgbjerg og Stauning fokuserede på hovedstaden med den voksende arbejderbefolkning – og voksende sociale skel – som brohoved for strategien om socialisme gennem erobring af byerne.⁶⁷⁷ Jensen blev valgt af Borgerrepræsentationen gennem en alliance med de liberale, der undlod at stemme. Der blev lagt afstand til Venstre, mens socialdemokraternes idéer om en stærk kommune kunne appellere til dele af Højres politiske program. Det politiske firepartisystem begyndte at forhærde sig som et kompleks, der også indbefattede den politiske presse. Parlamentarismen var netop indført to år forinden som kulmination på den lange forfatningskamp. Det politiske system var under opbrud.

⁶⁷⁴ Ibid, 59.

⁶⁷⁵ SA, erindringer, nr. 1457, p. 7, hvor Eiler Christoffersen erindrer: " Når Højre kørte forbi på valgpropaganda i hestevogn med hornmusik, opfordrede fædrene deres børn til at bombardere vognen med sten, hvilket de gjorde af hjertens lyst"

⁶⁷⁶ Toftgaard, *Kampen Om København*, 98.

⁶⁷⁷ Kolstrup, *Velfærdsstatens Rødder*, 55ff.

Rådhuset og pladsen kom til at blive et centralt sted for praktiseringen af dette opbrud og dets konsekvenser. Rådhuset blev, som det var intenderet, en tilbagevendende ramme om både folketings- og kommunalvalg, og disse begivenheder mobiliserede med jævne mellemrum hele valgdistriktet og byen. Pladsen blev i egen ret en scene for de "demokratiske praksisser", der foregik omkring valgdagene. Man samlede ved Frederiksberggades munding eller opsamlede i forbifarten de sidste nyheder fra valget. *Politikens* facade blev til en stor, grafisk opdatering af valgets udvikling, telegrammer fra landdistrikterne blev refereret i udhængsskabene hos *Berlingske Tidende*, og omkring disse nyhedspunkter opstod mere eller mindre konstante koncentrationer af tilskuere. Ved trappen til rådhuset stod folk med kampagneskilte.

Rådhuset indeholdt mindst tre rumlige niveauer: "inde", i alle de regulære lokaler, "ude", i den inkorporerede gård med bjørnespringvandet, og en hybrid af de to, som i den overdækkede gård i bygningens front. Hertil kommer rådhusen langs Vestre Boulevard. Den overdækkede gård var konstrueret både sprogligt og fysisk – som vi har set tidligere – som en del af "det store rum", og rummets karakter mellem inde og ude blev understreget af tagets glaskonstruktion. Rummet var intenderet som en generisk ramme om offentlige handlinger, og det blev også straks efter sin konstruktion ramme om en række særlige praksisser. Store officielle middage, koncerter, folkedans, udstillinger og møder for håndværkerlaug og regionale institutioner blev afholdt med jævnlige mellemrum. Det var også her, de offentlige valghandlinger blev afholdt. Med systemskiftet 1901 indførtes hemmelig afstemning for at sikre den enkelte vælger mod påvirkning udefra.⁶⁷⁸ Denne praksis, der i høj grad var rumligt organiseret, blev brugt første gang ved borgerrepræsentationsvalg i 1909. Som Crook & Crook viser, udviklede den hemmelige afstemning i Europa sig som afslutningen på en lang række valgmetoder med forskellige grader af offentlighed.⁶⁷⁹ England fik således hemmelig afstemning i 1872, Frankrig i 1913, og Danmark er dermed midt i denne udvikling. Hemmelighedskravet på den ene side og den offentlige iscenesættelse på den anden fik som sin rumlige konsekvens en særlig rumlig kontrast. Først kom man ind i det store, fælles rum, hvor listerne blev udleveret af menige borgere, der som tilforordnede var repræsentanter for det politiske demokrati. Inde i dette placeredes en række celler, adskilt fra det store rum med forhæng, og forsynet med vælgerens redskaber, et bord og en blyant. Stemmesedlerne skulle foldes og for at sikre hemmeligheden lægges i særlige bokse, der kunne plomberes.

Efter vedtagelsen af den ny valglov var det Indenrigsministeriet, der skulle udforme dette rumlige program, der blev etableret som et standardiseret krav til alle valglokaler i landet, og dermed også rådhusen (figur 58). Som del af denne standard kom også en opskrift på vælgerens bevægelse gennem rummet. Først indtrædelsen i det fælles rum, hvor vælgeren bevæger sig forbi valgbordet. Stemmesedlen modtages på baggrund af borgerens identifikation på valglisten, som fra 1924 blev jævnført med folkeregistret. Herfra fortsættes bevægelsen til de aflukkede celler hvor valget foretages i ensomhed. Endelig træder vælgeren tilbage i det officielle og iscenesatte rum, defineret som et udgangsrum ved sin adskillelse fra ankomstrummet. Her bliver den usynlige stemme, til tider under stor opmærksomhed, lagt i stemmeboksen.⁶⁸⁰

⁶⁷⁸ Elklit, *Fra Åben Til Hemmelig Afstemning*.

⁶⁷⁹ Crook og Crook, "The Advent of the Secret Ballot in Britain and France, 1789-1914: From Public Assembly to Private Compartment."

⁶⁸⁰ Jørgen Elklits disputats om den hemmelige afstemning i Danmark peger på, at den generelt betød en større valgdeltagelse, særligt fra arbejdervælgere. Se Elklit, *Fra Åben Til Hemmelig Afstemning*; Damgaard, "Fra Åben Til



Figur 57 Valg i rådhuset 1909⁶⁸¹

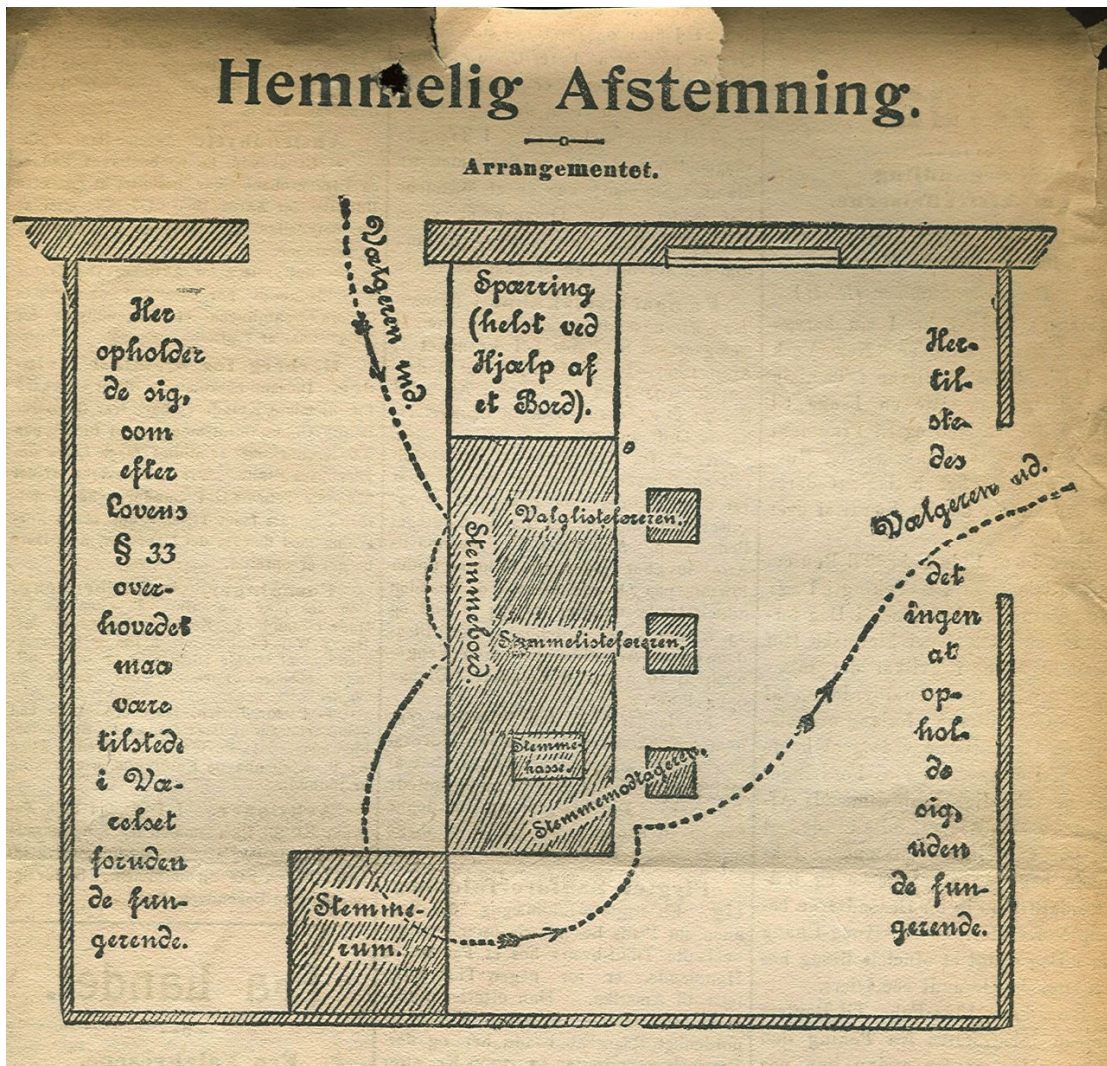
Programmet blev som sagt i visualiseret form sendt rundt til valgsteder over hele landet. Tegningen havde undertitlen "Arrangementet". Før den hemmelige afstemning blev indført havde "arrangementet" været en offentlig handling i den forstand at *alt* foregik i offentlighed. Borgerne mødte op og hørte kandidaternes tale, hvorefter de samme kandidater kunne "interpelleres", dvs. blive stillet spørgsmål fra de forsamlede.⁶⁸² Herefter foretoges håndsoprækning og hvis der var klart flertal var valget færdigt. Hvis der var usikkerhed, samledes alle vælgere i et valglokale, hvor deres stemme blev ført ind i en valgbog. Derefter var der fintælling. Denne valghandling havde fungeret gennem hele forfatningskampen og havde afledt en del uro, bl.a. pga. de spændinger, de provisoriske regeringer skabte. Vælgerne grupperede sig, ruder blev smadret og folk forulempet. Det førte til, at "arrangementet" i København før den hemmelige afstemning blandt andet indeholdt et massivt politiopbud, som kan ses af planen for afstemningen i Rosenborgdistriktet.⁶⁸³

Hemmelig Afstemning"; Worre, "Jørgen Elklit: Fra Åben Til Hemmelig Afstemning. Aspekter Af Et Partisystems Udvikling. Anmeldelse."

⁶⁸¹ *Illustreret Tidende* d. 25. maj 1909

⁶⁸² Se Jensen og Schmidt, *Rammerne Sprænges*.

⁶⁸³ SA, Valgsager 1834 – 1938, Borgerrepræsentantvalg, materiale til valglister.



Figur 58 Instruktion i hemmelig afstemning, 1901⁶⁸⁴

Det nye "arrangement" indeholdt udover vælgerens bevægelse to områder for udenforstående i henholdsvis ankomstzonen for tilskuere og et i udlusningen for personale. Linien mellem det store valglokale og den isolerede stemmeboks var definerende for handlingen, idet vælgeren efter modtagelse af sin stemmeseddel skulle bevæge sig så direkte ind i boksen som muligt, samtidig med at de to zoner ikke måtte overlappe. Så boksen var placeret klos op ad valgbordet, men samtidig afgrænset fra dette med en midlertidig tærskel eller lignende. Denne tilsyneladende styrede proces var ramme om de politiske spændinger, der udløstes på valgdagene:

En bevæget Dag, fuld af Liv og Begejstring og Skuffelse ... i København, hvor Spændingen mellem Masserne vokser sig stærkest. Livet i Gaderne udfolder sig heftigst, og alle Resultaterne samler sig som i et Brændpunkt.⁶⁸⁵

⁶⁸⁴ SA, Valgsager 1834 – 1938, Borgerrepræsentantvalg, materiale til valglister 1901-1902.

⁶⁸⁵ *Illustreret Tidende* d. 25. Maj 1909

Sådan skrev *Illustreret Tidende* i en omtale af det vigtige valg 1909, hvor Socialdemokratiet fik formelt flertal og de første kvinder blev valgt ind i Borgerrepræsentationen. Et medfølgende foto viser valgbehandlingen i rådhushallen, hvor vælgere fra forskellige sociale grupper er fordelt i lokalet. Lige inden for porten står folk i grupper, samtalende og betragende valgbehandlingen, alle pænt klædt. Længere inde i rummet splittes grupperne op i køer til valgbordene for at ende i midlertidigt sammenflikkede stemmebokse ind mod muren til BR's mødesal (figur 57). Der findes en række fotos af valgene fra 1920'erne af Holger Damgaard, der viser den demokratiske praksis forbundet med den nye valgform og dens udfoldelse i rådhuspladsområdet.⁶⁸⁶ Der dannes i billederne tilsyneladende en række motiver for valgdagen, som fotoreporteren arbejder igennem: det store afstemningslokale med sin myldren i nærbillede eller total; den enkelte vælger med stemmeurnen; trappen foran rådhuset med valgskilte og vælgere; propaganderen i byrummet. Pladsen udenfor rådhuset, på platformen og trappen blev et rum for opmarch og diskussion. Her stod kandidater med skilte, folk diskuterede og passerede hinanden før og efter den offentlige handling. Ovre ved munden til Frederiksberggade opstod et andet nationalt knudepunkt sidst i perioden. *Politiken* og *Berlingske Tidende*, og senere *B.T.*, sloges om at være først med de sidste nyheder om valgresultater, og den telegrafiske kommunikation blev vist time for time i udhængsskabe og på skilte.⁶⁸⁷

Udover således at være aktør på selve valgdagen deltog pressen også i pladsens liv på anden vis. Det nye, politiske landskab havde som sagt fået som konsekvens, at den trykte presse blev delt efter de fire partier.⁶⁸⁸ Pladsens dynamik som central plads, transitområde og begivenhedsproducent havde tiltrukket to af firebladssystemets landsdækkende københavneraviser placeret næsten side om side i det nordøstlige hjørne af pladsen. Det betød dels, at en del af de mennesker, der faktisk havde deres faste gang på pladsen var journalister og andre medarbejdere, som kom og gik i takt med pressens 24-timers produktionscirkel. For Politikens vedkommende omfattede det hele produktionen af den fysiske avis også, idet man anlagde trykkeri med rotationspresse i kælderen under redaktionen. Udover dem, der arbejdede inde i de efterhånden tre bladhus – B.T. kom til i 1914 – havde aviserne tentakler ude i byrummet, der befordrede bevægelse af nyheder, indtægter og identiteter mellem "husene", bredt forstået, og det nye offentlige rum.

Blandt disse tentakler var avissælgerne, der havde deres egen rumlige taktik. Betingelserne var til stede for de mobile bladsælgere med den massive transit af mennesker, som revet ud af deres lokale sammenhænge var på vej, ventede, sad på café, holdt frokostpause og andre gøremål, hvor avislæsning var et oplagt supplement. Nærværet af selve redaktionerne har formentlig også haft en betydning. Hvilke relationer bragte de ind i mylderet på pladsen? For at få et indtryk skal her citeres en betragtning af en avissælger fra årene omkring 1900:

på hjørnet løb en avismand, en rigtig festlig fyr, han hed Nathan, han bar en mægtig høj, rød kasket og med avisskilt paa, dengang gik folk meget saa han fik også solgt meget, han var inde hos os flere gange daglig for at veksle penge og faa en lille en, han råbte jo ustandselig, det kan man god blive tørstig af, et glas pilsner eller porter kostede dengang

⁶⁸⁶ KBKA, fotosamlingen, DH007607, DH007402, DH007605, DH007606, DH007609, DH007592, DH007608

⁶⁸⁷ I 1920 opslog *Politiken* sågar store skilte på facaden, der opdaterede valgresultatet løbende, se KB's billedsamling DH007609

⁶⁸⁸ Niels Finn Christiansen, *Danmarkshistorien 1900-1925*, 77ff.

10 øre, jeg tror restauratøren havde meget at takke ham for, han ligefrem trak folk over på det hjørne, og saa var det saa ligetil at gaa ind og væde ganen.⁶⁸⁹

Det første vi støder på i citatet er kasketten, der udover sin synlige, røde farve, gennem skiltet fortæller om avissælgerne som en privat, men reguleret institution i byen, formentlig som bybudene. Dernæst kobler sælgeren sin afsætning med fodgængernes bevægelse. Her kan man se avissælgerens foretrukne marked for sig, som ligner det, visekællingerne og andre mobile sælgere havde i den tidligmoderne by: en rute med base på et hjørne, hvor der er en vis strøm af fodgængere. Han kan samtidig, ved at vælge et fast distrikt hvor han er synlig hver dag, tilbyde folk at være deres "faste" sælger. Et sidste aspekt er den gensidige relation mellem restauratøren og sælgeren, der begge profiterer af en stor gennemstrømning. Alle disse mekanismer, reguleringen, synligheden, menneskestrømmen og fodgængerens tempo kan overføres på Rådhuspladsen. Vi kan genkende avissælgere på Rådhuspladsen på fotografiske kilder, og her er de suppleret af både telefonkioskerne og mere mobile avisstandere, hvor der sælges populære blade og billeder sammen med aviser.

Politikens omdannelse med Henrik Cavling i 1905 markerede et skift væk fra den politiske presse, der havde præget tiden siden 1849 og i retning af en mere hverdagsorienteret avis efter amerikansk forbillede.⁶⁹⁰ I stedet for et fokus på politik og nyheder fra telegrafbureauerne, kom der mere stof om byen og dens voksende massekultur. Flere aviser fulgte "pressereformen", og dermed blev nye rum udpeget som dele af offentligheden og dermed også det offentlige rum.

⁶⁸⁹ SA, erindringer, Hoelsgaard, Marie, Erindring nr 581, p. 3ff.

⁶⁹⁰ Se Klaus Bruhn Jensen, "Dansk Mediehistorie" (København: Samfundslitteratur, 2001).



Figur 59 Valget visualiseres på Politikens Hus, 1920, Foto: Holger Damgaard⁶⁹¹

At genkende og opspore – tjenere og betjente

I København sker der en udvikling omkring det nye politi, som kan være en indgang til at tale om, hvordan behovet for identifikation i det nye centrum praktiseredes. Vi kan se dette behov gøre sig gældende eksempelvis i nytårsoptøjerne, og som noget nyt havde politiet indført civilbetjente, hvis opgave det bl.a. var at blande sig med opløb, sværme osv. og udpege urostifere på fersk gerning, eksempelvis i 1894:

optøjerne ved Storkepringvandet, hvor jeg i civil Paaklædning maatte være tilstede for at opnotere Urostifere. Særlig gjorde vi civile god Nytte ved Anholdelserne, hvor Sværme forsøgte at fravryste Betjentene de Anholdte.⁶⁹²

⁶⁹¹ KBKA, fotosamlingen, sign. DH007609

⁶⁹² KBHA, politierindringer, Heerup, Carl, p.10

Vi kan også følge civilbetjentene i nytårsoptøjerne, uden ret til at anholde, men som rene "udpegere": bevægende sig omkring inde i sværmen og i kontakt med de uniformerede, "synlige" betjente. Fra denne position, flydende i mængden, kunne de anråbe eller udpege initiativtagere oa., og dermed dirigere de uniformeredes bevægelser. Hvis de uniformerede betjente, som vi har set, ikke angreb men inddæmmede sværmene, kunne civilbetjentenes udpegninger gøre det muligt at pågribe centrale personer ved flugt eller tilbagetrækning.⁶⁹³ For eksempel fortæller betjent Ernst Drosthede i sin erindring, hvordan han havde post ved optøjerne på Rådhuspladsen og skulle udpege potentielle arrestanter:

Alle, der groft forulemper folk, enten med stokke, henkastning af fyrværkerisager imod personer, stenkastning e. l., skal så vidt muligt mærkes med en kridtstreg på ryggen, armen eller hat. Det uniformerede politi er underrettet herom, og det er ordenspolitiet, der anholder således mærkede personer og bringer dem til afhøring.⁶⁹⁴

Denne mærkning af mistænkte har sandsynligvis ikke været nogen succes, da den ikke optræder andre steder i materialet. Men den viser meget tydeligt, hvordan politiets dobbelte synlighedsstrategi praktiseres. Mærkningen var én type udpegning, men der fandtes også andre, mere planlagte former for opsporing og identifikation. Sidst i 1800-tallet opbyggedes således en "kriminell geografi" hos ordens- og opdagelsespolitiet, til at finde sandsynlige tilholdssteder for kriminelle. Da f.eks. en tigger stak af på Frederiksberggade, begyndte en betjent fra Opdagelsespolitiet at lede efter ham i de "sædvanlige" logihuse i kvarteret, på Frelsens Hær og Herberg for Hjemløse, men uden held. Betjenten udvidede feltet og fandt ham på Refshaleøen, hvor de arbejdsløse stod hver morgen og ventede på arbejde på B & W.⁶⁹⁵ Som et sandsynligt sted at finde løsgængere var Refshaleøen ét i en række af "varme steder". Et eksempel på et varmt sted i rådhuspladsområdet var logihuset *Holger Danske* (senere *Blodhunden*) i Farvergade, hvor man kunne sove billigt i sovesal på loftet. Hvis man ikke kunne finde selve forbryderen her, var stedet også centrum for udveksling af information i det kriminelle miljø, som vi så med betlerne, og der var således god mulighed for at komme videre i et spor for betjentene. På *Holger Danske* var der ikke lys i sovesalen, så eftersøgningen foregik ved at føle sig frem fra seng til seng, i lugten af gammelt rugbrød og spiritus, vække en mand, tænde en tændstik.⁶⁹⁶

Her er altså en koncentration af løsgængere og dermed nyttig information, men det er også en krog af rådhuspladsområdet, hvor den borgerlige synlighedsstrategi, som Otter og Joyce taler om, ikke nåede ned, og selve udpegningen foregik i blinde. Når betjentene opererede i disse heterotope miljøer, var der andre mekanismer, man kunne have gavn af. De "gamle kendinger" blandt de kriminelle kunne f.eks. ofte identificeres via deres øgenavne, som var de eneste navne, der ville vække genkendelse i deres eget miljø. Øgenavne udveksledes mellem betjente og lokale beboere og blev bl.a. brugt til at kunne udpege prominente kriminelle og prostituerede. Bordelmutteren Madam Tusindpik og alfonserne Søren Ludderkarl og Sengehandler Larsen var eksempelvis kendte i Brøndstrædekvarteret i

⁶⁹³ KBHA, politierindringer Schou, p. 5ff. Civilbetjentene håndterede også "interne affærer" og oplyste om kolleger, der f.eks. gik på beværtning i arbejdstiden, eller de infiltrerede lokale foreninger, der holdt fester uden tilladelse, ved at købe billet og så "knalde" foreningen bagefter.

⁶⁹⁴ KBHA, politierindringer, Drosthede, Ernst V., "Oplevelser i sædelighedspolitiet", p.1

⁶⁹⁵ KBHA, politierindringer, Brøbeck, , p. 19

⁶⁹⁶ Grønholt, politierindringer, p. 1

perioden.⁶⁹⁷ Der findes i politierindringerne flere lange lister med øgenavne, samlet ind til opsporing.⁶⁹⁸ Her er altså en sammenknytning mellem lokalisering og navngivning, som særligt opdagelsesbetjentene kunne gribe til for at navigere på tværs af byens kvarterer. Varme steder som *Holger Danske* i Farvergade, der lå kun 200 meter fra den prominente Frederiksberggade, var altså del af den viden, politiet opbyggede til at genkende kriminelle gennem deres bevægelsesmønstre.

De varme steder – løsgængermiljøer, billige opholdssteder og arbejdspladser for ufaglært arbejdskraft – var oplagte navigationspunkter. Det krævede ikke komplicerede metoder og offentlige registre at kortlægge de varme steder, men snarere uformel viden om konventioner og taktikker hos de kriminelle, en viden som ofte kunne findes gennem informanter i miljøet. Til gengæld for oplysningerne kunne disse informanter få privilegier som f.eks. strafnedsættelse eller større bevægelsesfrihed i byrummet.⁶⁹⁹ Men der opstod også en anden form for mønstergenkendelse, som var begyndelsen til de omfattende registre, der blev det moderne politis arbejdsredskaber. En historie om dette fortælles af tidligere overbetjent H. C. Schou. Omkring 1912 kunne man konstatere, at en tredjedel af alle anmeldte tyverier var cykeltyverier, blandt andet som følge af den store vækst i cyklisme. Der blev derfor oprettet en særlig afdeling under Opdagelsespolitiet for dette område. Cykler, der var "lavet om" kunne genkendes af særligt trænede opdagere, der det samme år arresterede over 100 cykeltyve. Cykelhandlere fik pligt til at informere om mistænkelige salg/køb af cykler.

En anden metode til genkendelse af cykeltyve havde at gøre med cykelkulturen, som allerede omkring 1900 var socialt opdelt. Der fandtes cykler i forskellige prisklasser, så en god tommelfingerregel for de nye betjente var: Hvis cyklisten er ikke fin nok til cyklen, så anholdes han. Det er bl.a. pga. disse metoder, mener Schou i sin erindring, at man i internationale forbryderkredse frarådes at tage til Danmark.⁷⁰⁰ En tredje metode til udpegning er at skygge mistænkte. Vi kan ikke sige, at skygning opstår med det moderne politi, men instrumentaliseringen af "usynlighedpraksisser" som skygning og overvågning, jf. også afsnittene om civilbetjente, blev mere systematiske i det københavnske politi omkring 1900.⁷⁰¹ Betjent Brøbeck fra Opdagelsespolitiet erindrer, hvordan en pige stjal tøj ved at bestille det og flygte mens buddet venter på betalingen. Betjenten opsporede hende gennem familien og genkendte hende promenerende ved cirkusbygningen. Han skyggede hende til *Hotel Dagmar* på Rådhuspladsen, hvor hun satte sig ved et bord på fortovet ud for hotellet. Betjenten pågreb hende på vej op på værelset med sin partner, en svensker.⁷⁰² Det viste sig, hun var prostitueret, og svenskeren var en kunde.

Det var almindeligt for bedrestillede mænd at frekventere caféer i rådhuspladsområdet i selskab med pæne prostituerede, der kunne ligne deres forlovede. Personalet på cafeerne, som *Paraplyen*, *Industrikaféen* og *Dagmar*, der kendte de daglige rytmer, kendte også disse "regelmæssige kvinder", der kom i selskab med forskellige mænd. Disse maskerede prostituerede blev accepteret på caféerne i modsætning til de "synlige"

⁶⁹⁷ KBHA, politierindringer, Andersen, Valdemar, p. 9.

⁶⁹⁸ Disse er indsamlet af f.eks. betjentene Viggo Andersen og P. Christiansen i deres erindringer, hvor navne og gader er knyttet sammen i listerne, KBHA, politierindringer.

⁶⁹⁹ Flere betjente erindrer således, hvordan prostituerede, der hjalp betjentene, fik lov at arbejde på værtshusene i aftentimerne, på trods af forbud.

⁷⁰⁰ KBHA, politierindringer, Schou, H.C., p. 107ff. , Røntoft, p. 18ff

⁷⁰¹ Stevnsborg, *Politi 1628-2007*, 45. Det enevældige politi havde haft politispioner til at infiltrere farlige miljøer, så princippet var ikke ukendt.

⁷⁰² KB, politierindringer, Brøbeck, A., p. 25

prostituerede, der blev bortvist ligesom mænd i arbejdstøj blev.⁷⁰³ I restaurationens og caféens halvoffentlige rum var det således synligheden, der var det primære objekt for forhandlingen. På caféen *Paraplyen* kan vi gennem en tjeners erindringer følge, hvordan sociale grupper blev præcist udpeget. For at kunne navigere efter caféens profil og målgruppe, eksisterede en klar, om end uformel mission: "... at værne stedet imod Gadens løse Fugles Invasion og tagen stedet i besiddelse".⁷⁰⁴ Det betød ikke kun at afvise de forkerte ved døren, men at være konstant opmærksom, i bevægelse, overvågende hjørnecaféens territorium mod indtrængende, der også var mobile.⁷⁰⁵ Udpegningen krævede erfaring og intuition:

at genkende offentlige Fruentimmere ... i tvivlstilfælde skarpt at iagttage vedkommendes adfærd. Sædvanligvis varer det ikke længe inden de kompromitterer sig ... En svensk prostitueret prøver sågar at forklæde sig som sygeplejerske, men bliver hurtigt afsløret og bortvist.⁷⁰⁶

Tjernerne praktiserede en kompetence til at skelne mellem mere subtile forskelle i sociale grupper. Der fandtes en bredere social skala for prostituerede, med "holdte kvinder" og "offentlige fruentimmere" som to blandt flere typer. Evnen til genkendelse var koblet med tjernerne – måske særligt overtjernerne – myndighed til at henvise de uacceptable kategorier til de dele af det offentlige rum, hvor de er under andres myndighed. Denne myndighed kunne udøves, fordi de private caféer var i en gråzone mht. offentlighed, og fordi de formentlig kunne skaffe enhver prostitueret problemer på halsen hvis de ønskede det.

Genkendelsen af mere subtile, sociale kategorier bringer os tilbage til politiet. Med oprettelsen af det prioriterede elitekorps Opdagelsespolitiet bragte stat og kommune sammen en professionaliseret genkendelsespraksis i spil.⁷⁰⁷ Årtierne omkring 1900 er ifølge politierindringerne en periode, hvor moderne efterforskningsmetoder og genkendelse blev etableret. Allerede fra begyndelsen benyttede man de nyeste teknologier i arbejdet som telegraf og senere telefon, men også genkendelsesteknologier som fotografiet blev brugt fra oprettelsen i 1863. Her tog man fotos til forbryderalbums, som blev brugt som reference på tværs af tid og rum. Fotoet fandt vej ind i opdagerens dagligdags praksis, hvor man ofte skaffede et foto af den mistænkte og gik rundt i kvarteret med det til brug for genkendelse.⁷⁰⁸ Herfra opbyggedes politiets system af visuelle teknologier, forbryderfotos, fingeraftryk osv., der grundlæggende ændrede arbejdspraksis, primært for Opdagelsespolitiet, men også for almindelige betjente.⁷⁰⁹

Den franske politiinspektør Alphonse Bertillons genkendelsesmetode, "antropometrien" introducerede fotografiet som (rets)gyldigt bevis- og efterforskningsmateriale, og gjorde et vægtigt indtog i det københavnske politis praksis med oprettelsen af det Antropometriske Bureau d. 1.marts 1900. En anden genkendelsesteknik,

⁷⁰³ En sådan kvinde gik på Paraplyen blandt personalet under navnet "fællesmejeriet", men blev ikke antastet, P. Arnild, *Paraplyen. Den Gamle Tjener fortæller* (København: J. A. Hansens Bogtrykkeri, 1928), 120.

⁷⁰⁴ Ibid, 80.

⁷⁰⁵ Arnild nævner f.eks. hvordan "Betlere... gensidigt advarer eller giver hinanden fiduser", Ibid.

⁷⁰⁶ Ibid, 81.

⁷⁰⁷ Frederik Strand, "Københavns Opdagelsespoliti: den moderne efterforsknings tilblivelse," *Politihistorisk Selskabs Årsskrift* 2008 (2008): 5–48.

⁷⁰⁸ Det er ifm pågribelsen af migrantarbejderen Johan Bulotti for mord, dvs. 1908, Røntoft, politierindringer, p. 36

⁷⁰⁹ KBHA, politierindringer, Bugge, Jens p. 4ff, Hedegaard p. 7ff, Schou, H. C., p. 63ff

fingeraftrykssystemet, indførtes 1.april 1904 som del af byens politiarbejde.⁷¹⁰ Der blev oprettet et kontor for identifikation af forbrydere, der bl.a. indeholdt et fotoatelier til forbryderfotos, gerningsstedsanalyse og et særligt register med fotos af guldtænder, tatoveringer, ar, amputationer og andre kropslige detaljer til genkendelse. Ifølge flere vurderinger i erindringsmaterialet var det københavnske politi langt fremme med identifikation af forbrydere i international sammenhæng, hvilket bl.a. kan have været medvirkende til det store antal københavnske opklaringer ift. eksempelvis Tyskland.⁷¹¹ De udpegende metoder udvidedes til det nationale politiarbejde i 1906.

Disse teknikker og "genkendelsesoperationer" gik altså på tværs. De kendetegnede både den kriminaltekniske professionalisering af en eliteenhed, og tjenerens fornemmelse for problemer. Kildematerialet indikerer, at de kan genfindes i alle ender af pladsens offentlige liv. Men gennem sammenstillingen af politiets og café tjenerens praksis kan vi få et indtryk af, hvordan disse to praksisser var med til både at forbinde og adskille byrummet i nye konstellationer og territorier. På trods af caféernes åbenhed mod pladsen var der klare grænser for den offentlige adgang. Det er usynlige grænser, uformelle, men konsekvente, og hvis man ikke lige brød dem, som den udklædte prostituerede gjorde, ville man formodentlig aldrig tænke over at de fandtes.

Opdagelsespolitiets praksis handler i høj grad om at danne forbindelser: Gennem de "usynlige" elementer – civilbetjente, informanter, allierede – skaffer betjentene information, der kan knytte mennesker, kvarterer og genstande sammen ud fra den arbejdsløses behov eller øgenavnes lokale tilknytning. Sociale grupper knyttes til typer af cykler. Perioden omkring 1900 ser som sagt en brat stigende professionalisering af efterforskningen, men der arbejdes stadig i hybride former, som når cyklernes registreringsnumre – et system – kobles med cykelhandlerens semi-formelle rolle som meddeler. Overordnet kan man sige om denne form for rumlig praksis – eller de eksempler, der er trukket frem – at genkendelsen bygger på sammenstilling af enkelte, sigende detaljer – en manglende ledsager, en beklædningsgenstand – der med en vis sikkerhed, og ikke mindst en vis *hastighed*, kan fokusere udpegningen udover rimelig tvivl. Udpegningen er altså en kompetence, som alle der bevæger sig i rådhuspladsområdet, må beherske på den ene eller anden måde. Den borgerlige kvinde skal kunne identificere den rette restauration, den kriminelle skal kunne genkende folk der kan snydes, den prostituerede skal udse sig potentielle kunder og så videre.

Kønnede praksisser. Kvinder, krop og rum på Rådhuspladsen

Der er gennem behandlingen, og særligt i denne sidste del, spredte henvisninger til, hvordan kønsforskelle gjorde sig gældende i den offentlige rumliggørelse. Forholdet mellem kvinder og mænd var ulige, men var også under forandring. Jeg vil her undersøge, om et kønsperspektiv ikke også er nærværende i de københavnske sporveje som sammenføjning. Da jeg har understreget sporvognen som en heterotop, der på nogle områder trækker det store, offentlige rums problematikker ind i sig, vil det være relevant at stille spørgsmålet, om den forskel og forandring, vi har set i øvrigt i behandlingen, kan genfindes og måske endda udfoldes analytisk i det lille sporvognsrum.

I dampsporvognene, som kørte langs Strandvejen nordpå sidst i 1880'erne, fandtes der en særlig kupé for rygende mænd. Hvis man skal tro et læserindlæg i *Politiken*, var

⁷¹⁰ KBHA, politierindringer, Schou, H. C., p. 36ff; Bugge, Jens N., p. 7ff. Se også Wolthers, "Blik Og Begivenhed", 55.

⁷¹¹ KBHA, politierindringer, Hedegaard, p. 9ff

det ekspliciteret med skiltet "Røgekupé for Herrer". Indlægget var skrevet af en indigneret herre, under overskriften *Hensynsløse Damer*:

ikke desmindre har Damerne, der med den Ugenerthed, der er dette forkælede og forvante Køn eget, uden videre fordrevet Herrerne af Herrekupéen og selv bemægtiget sig den.⁷¹²

Hvis tonen antyder et skred i kønsroller, forstærkes denne fornemmelse af replikken fra en kvinde, under signaturen *Røgerinde* ugen efter:

... nu puffes [kvinder] og angribes vi paa alle tænkelige Maader bare fordi vi er blevne lidt mere værd end vi engang var...Vi maa... dog være uendelig farlige for Mandens Færd, siden han gør alt for at haane og standse vore rosværdige Bestræbelser.⁷¹³

Denne opmærksomhed omkring en større ligestilling deltes af officersfruen og vejlederen i balanceret, god opførsel, Emma Gad, der understregede, at man nu ikke længere kunne regne med de gamle kønsrollemønstre:

Det er altid høfligt og kønt, naar Herrer rejser sig [i spurvognen] for at afgive deres Plads til en Dame, særlig en ældre Dame. Men da Damer og Herrer efterhaanden færdes paa helt ligeberettiget Fod, kan denne Høflighed ikke mere kræves og forventes, men maa modtages af en Dame med en erkendtlig Tak.⁷¹⁴

En af konsekvenserne af dette skred, er, som vi har set i forbindelse med caféerne, blandt andet at kvinder begynder at ryge i offentlighed. Nogle år senere er der en lignende klage i *Adresseavisen* over kvinder, der jager mænd ud af rygerkupéerne, men her er løsningsforslaget interessant nok, at man forbyder ikke-rygere i disse kupéer, altså implicit at rygere er lig mænd.⁷¹⁵ Der foregår altså noget omkring rygning i det semi-offentlige rum, som spurvognen tilbyder, og som involverer en forhandling af det kønnede rum.

Denne forhandling har også et andet tema, hvor krop, teknologi og køn flettes sammen. I løbet af hele perioden, men mest karakteristisk i årene omkring 1902, hvor sporvejene blev elektriske, var der en opmærksomhed omkring forholdet mellem kvinder og de ulykker, de nye sporveje afstedkom, og som er beskrevet ovenfor. Dels fremstillede ulykkesnarrativet ofte kvindeligt publikum som dem, der blev påvirkede – besvimed, græd osv. - og mændene som dem der handlede. Her har vi altså ukampdygtige kvinder, på hvem den nye teknologis nye, dramatiske ulykker udøvede en voldsom, fysisk effekt. Hvis vi ser bredere på spurvognen som sammenføjning, ser vi kvinderne fremstillet i et problematisk forhold til den på flere måder. Problemet antydes af følgende indlæg i dagspressen:

Hvis du er ung og Mandfolk klavrer du derop [på overetagen]...men hvis du er en Dame, eller ældre, eller ifølge med Damer eller Børn, eller af anden grund ikke gider gaa til vejrs.⁷¹⁶

⁷¹² *Politiken* d. 9. juli 1889

⁷¹³ *Politiken* d. 15. juli 1889

⁷¹⁴ Gad, *Takt og Tone. Hvordan vi Omgaaes.* "Livet udenfor Hjemmet"

⁷¹⁵ *Adresseavisen* d. 12. marts 1903

⁷¹⁶ *Politiken* d. 3. juli 1887

En ung dame, Frøken Lange fra Enghavevej, ville i aftes springe paa en Sporvogn paa Fælledvej midt imellem to Stoppesteder. Det er næsten unødvendigt at fortælle Resten. Hun faldt ned fra Vogntrinet, beholdt sit Tag i Vognen og blev slæbt med et godt Stykke. Da man samlede hende op havde hun et dybt Saar i Hovedet, en Skulder kvæstet, Næsen knust og Kjolen flaaet fra øverst til nederst. Blot fordi hun ikke gad gaa de tyve Skridt til næste stoppested.⁷¹⁷

Endskønt jeg tror, at Damer og Sporvogne er inkommensurable Størrelser, så vil jeg dog tillade mig at fremsætte en Regel for Afspringningen ... altid Ansigtet fremad ... af de ved Afspring tilskadekommende er der ti Damer for hver Herre. Og dette Forhold er det samme hele Europa rundt. Jeg har set det fra yderste Nord til yderste Syd, fra Øst til Vest. Ja, tyskerne har endog lavet Vers over denne Damernes Afspringen. Det lyder således: Die Moderne Frau/ Sie Weiss den Doctorhut sich zu erringen,/Treibt Flott juristereij, Philosophie/ Doch von der Strassenbahn recht/ abzuspringen/ d a s l e h r t s i e n i e.⁷¹⁸

Det er i disse formuleringer, som om de passive kvinder, når de endelig skal handle – som f.eks. at stige på sporvognen - handler forkert. I det moderne maskineri er der ikke plads til at springe af i forkert retning, eller springe på i kjole, bare fordi man ikke gider gå tyve skridt til næste stop. Man kan heller ikke i kjole klatre op på sporvejens overetage. I denne fortælling er kvinderne ikke klar til den modernitet, der ruller sig ud foran dem, de forstår den ikke, og det er i sidste ende dødsensfarligt for dem. En arbejdsmand fra DKS foreslår den tekniske løsning på problemet, at man opsætter spejle i vognens sider, så kvinderne vil spejle sig og derfor hoppe i den rigtige retning. Spejle er da noget, kvinder kender til fra deres hverdag i de private rum.⁷¹⁹

Hvis man tager en stikprøve i politiprotokollerne for den indre by, er ulykker ved på- og afstigning jævnlige forekommende, men ikke kønsspecifikke. Der optræder faktisk flere ulykker med mænd end kvinder af den slags, men et forsigtigt gæt kunne være, at der ikke var nogen egentlig forskel mellem kønnenes brug af sporvognen.⁷²⁰ Men der er altså noget på færde i forbindelse med sporvejene, som giver anledning til denne opmærksomhed og de skarpe markeringer i pressen af et maskulint rum, både lille og stort. Måske er denne arena netop et vigtigt rum for forhandling af kvindernes rolle i det nye, offentlige rum, efter stemmeret, sædelighedsfejde og filantropi havde udpeget offentlige områder for en ny, kvindelig tilstedeværelse og indflydelse.

Der er også andre af de mindre, offentlige rum, der blev scene for den kvindelige adgang til det offentlige rum. Som vi så omkring anlæggelsen af den lille ventesal, blev der udfoldet en vis energi og opmærksomhed omkring blufærdighed og nødtørft, som særligt var knyttet til offentlige toiletter. Samtidig med at der omkring kloakering og vandklosetter skete en privatisering af toiletkulturen, som vi også har set, skete der også en udvikling af de offentlige toiletforhold. Det første underjordiske toilet i byen blev anlagt ved Storkespringvandet i 1896. Den Underjordiske, som det blev kaldt, blev genstand en vis diskussion. I diskussionen af den underjordiske placering bemærkes det i BR, at:

⁷¹⁷ *København*, d. 14. juli 1903

⁷¹⁸ *Vort Land*, d. 12. juni 1903

⁷¹⁹ *Kl. 12*, d. 27. juli 1903

⁷²⁰ RA, protokol, Københavns Politi, Station 1, 1900-1901.

slige Bygninger... ikke hører hjemme paa vores smukke Torve eller Pladser, som de kun vil misklade... det er dernæst Flertallets Overbevisning, at en stor Mængde Kvinder vil føle sig afskaarne fra at benytte de ny Anstalter, hvis de lægges udsatte for alles Blikke paa de store Færdselsrouter ... Hver Tidsalder har sin art af Blufærdighed, en Følelse der til Tider udarter til Snerperi.. til andre Tider slaaer over i Raahed.⁷²¹

Tidligere i byens historie havde der været forskellige typer af offentlige pissoirer, mens lokummer havde været i gårdene. Det betød, at kvinder havde været henvist til at forrette deres nødtørft i private hjem, hvilket begrænsede deres bevægelser i det offentlige rum. I 1887 modtog Magistraten en skrivelse om kvindelig aftrædelse fra "Kvindelig Fremskridtsforening", der klagede over problematikken. Kort tid senere lå tegninger fra bygningstegner A. Larsen til offentlige toilethuse med dame- og herreafdeling, 1., 2., 3. klasse med priser fra 10,5 til 2 øre.⁷²² Snart lå også Stadsingeniørens redegørelse om nødtørftshusene klar: kommunen skulle selv opføre og drive toiletter, da man så havde æstetisk og geografisk kontrol. Der udarbejdedes en plan over fordeling af 20 nødtørftshuse. Stadsarkitekten var enig men beklagede, at de pissoirer, der allerede fandtes på "Hovedrouterne... ikke vil kunne antages at harmonere med hvad man kunde anbringe i deres umiddelbare Nærhed".⁷²³ Problemet var, at man havde at gøre med installationer, der skulle være både synlige og usynlige på samme tid: folk med behov skulle kunne få øje på og adgang til dem hurtigt og nemt, men de skulle samtidig være så diskrete som muligt, så klunketidens blufærdighed kunne tilgodeses samtidigt.

Industriudstillingens virvar af besøgende i 1888 satte gang i diskussionen, og man talte om anlæg af 3 tysk-producerede toiletter placeret i byens tyngdepunkter. Herfra voksede en diskussion om synligheden, toiletterne og deres praksis, som involverede Hovedstadens Forskønnelse, kommunale ingeniører, kvinderetsforeninger og politikere. Udviklingen førte bl.a. til, at der kom "Den Underjordiske" med adgang for begge køn, og senere at alle de kommunale sporvejsventesale blev anlagt med samme faciliteter. Her blev den kvindelige adgang til rummet anledning til mere omfattende overvejelser omkring offentlig service, æstetik, blufærdighed og synlighedens selvmodsigelser.

Afkodningen af byen og den sociale navigation

Udover de gæster, der passerede pladsen som del af lokale, regionale eller nationale stævner, udflugter eller lignende, kom også i stigende grad danske og udenlandske tilrejsende. I 1909 åbnede DSB sit første turistbureau i Berlin, og på Rådhuspladsen åbnedes i flere omgange turistkontorer eller – pavilloner. Rådhuspladsområdet kom med sine forlystelser, seværdigheder og infrastruktur til at udgøre et marked for tilrejsende, der igen skabte grobund for hoteller, caféer og restauranter. Men de besøgende var ikke kun ude i rekreativt ærinde. Byens gæster var en meget forskelligartet gruppe. Immigranter, flygtninge og tilrejsende arbejdere blandede sig med forretningsfolk og turister, alle med det til fælles at de benyttede pladsen til midlertidige ophold. Nogle ankom her fordi strømmen fra

⁷²¹ Citeret i Malling, *Forargelsens Huse*, 1964.

⁷²² Ibid, 15.

⁷²³ Ibid, 22ff.

hovedbanegården simpelthen førte til pladsen som det første stop efter ankomsten til byen, og andre boede på et af pladsens hoteller i korte perioder.⁷²⁴

De bragte en mængde praksisser med sig, hvoraf nogle på en eller anden måde etablerede sig og blev del af rummet for en kortere eller længere periode. Men de mødte også byens og pladsens praksisser og konventioner. Man kan sige, at der opstod en række "afkodende" praksisser, som kredsedede om at lære disse koder. Turisterne bragte også en ny rumlighed med sig, knyttet til den rastløse oplevelse af byen indenfor rammerne af den moderne rejsekultur.



Figur 60 Større hoteller ved Rådhuspladsen omkring 1900

Ved ankomsten var den besøgende i en situation, hvor det var vigtigt at kende grundlæggende konventioner. Der var selvfølgelig de formelle, som trafikregler osv., som galdt byer mere generelt, men der var også uformelle, mere specifikke koder. Lad os prøve at se på nogle eksempler.

En betjent erindrer at deltage i eftersøgningen af bestemte typer kriminelle, som arbejdede gennem den moderne bys koder som f.eks. "hotelrotten". Det har formentlig været en typologi internt i politiet, der peger på en bestemt praksis. Forbryderen udgav sig for at være en hotelgæst, måske ved at skrive sig ind som gæst under falsk navn. Han overvågede

⁷²⁴ En særligt stor bølge af immigranter omkring 1900 var de østeuropæiske jøder, hvoraf mange tusind passerede København på vej videre, og en del blev i byen, se Morten Thing, *De russiske jøder i København 1882-1943* (København: Gyldendal, 2008).

gæsternes kommen og gåen, og når nogen var ude, åbnede hotelrotten værelsets dør med en tang der griber om nøglen udefra.⁷²⁵ Denne taktik gør afsløring og bevisførelse besværligt. Efterforskningen af denne type forbrydelse, som bl.a. indebærer indsamling af information på tværs af hotellerne, er et eksempel på en metodeudvikling i det nye Opdagelsespoliti, der bl.a. foregik ved at reagere på nye praksisser, nogenlunde som Ordenspolitiet gjorde det ved nytårsoptøjerne.⁷²⁶

I den samme erindring kommer en anden betragtning omkring afkodning, til udtryk. Lommetyve er ifølge den pågældende betjent altid udlændinge - "det kan danskere ikke finde ud af". Denne type fingerfærdighed finder man til gengæld ofte hos italienere. Eksempelvis får en turist i en sporvogn skåret vestelommen op nedefra, hvorefter tyvene, som er italienere, stod af. De blev dog pågrebet og afsløret, da de ikke, som de ellers ofte gjorde, havde rullet sedlerne sammen, puttet dem i en metalbeholder og op i anus. Udover at udnytte kroppen som gemmested, så udpeger de italienske lommetyve også et felt hvor koderne opererer: tyvene, der i øvrigt ifølge kilden medbringer deres kriminelle praksis udefra, stjæler fra turister, ikke fra hvem som helst. Turisterne er et egnet bytte, måske fordi de netop ikke kender byens konventioner for nærhed, kropskontakt osv. I mangel af denne "kropskoreografi" reagerer turisten ikke med det samme.⁷²⁷

En anden udpegende praksis på grænsen af det lovlige er bondefangernes.⁷²⁸ I årene omkring 1900 blev de et fast fænomen mellem Hovedbanegården og Rådhuspladsen, og de var del af politiets faste opgaver.⁷²⁹ Det var afgørende for bondefangeren at identificere sit offer sikkert og hurtigt, og han spurgte derfor folk om vej. Hvis den nytilkomne ikke kendte svaret, gik bondefangeren videre til næste trin og inviterede på en beværtning. Ofret blev ledt til et sådant semi-offentligt sted med et diskret hjørne el lign., - isoleret men ikke mistænkeligt. Her kunne vente en partner til bondefangeren. På værtshuset kunne ske forskellige ting, men typisk involveredes ofret i et spil om penge og tabte hvad han havde.⁷³⁰

En historie der placerer denne praksis i netop rådhuspladsområdet fortælles af betjent Laugesen i 1895: Netop som han var ankommet på Hovedbanegården mødte han en ung mand, der præsenterede sig som ny i byen og bød på øl i *Café Dagmar*. Det var dog et sted, hvor "der ikke er plads til Experimenter", så den unge mand inviterede derfor videre over på *Ny Rosenborg*, hvor han tabte en cigar til Laugesen i spil. Da han inviterede til mere hasard, afviste Laugesen det, og bondefangerens partner, der havde sluttet sig til dem, tilbød at slå halv skade om indsatsen. Da Laugesen stadig nægtede, fulgte de to efter ham til Gyldenløvesgade, hvor der var "temmelig lyst" fra gadelamper, og trak sig så tilbage. År senere møder Laugesen på sin rute bondefangeren igen med et jysk offer, som han anråber, hvorefter bondefangeren gør sig usynlig.⁷³¹

Omkring, og særligt efter, 1900, blev turismen en forretning for byen. At dømme efter samtidige, internationale turistbøger, var København og Danmark i disse år en mindre

⁷²⁵ KBHA, Politierindringer, Schou, H. C., p. 76

⁷²⁶ Overvågning, registrering og dokumentation er alle områder, der ser en begyndende professionalisering på dette tidspunkt

⁷²⁷ KB, Politierindringer, H. C. Schou, p. 76ff

⁷²⁸ Søgninger i ODS og ADL placerer ordet "bondefanger" i dansk brug lige efter 1900, og første gang hos moderne forfattere som Nexø, Wied og Johs V. Jensen.

⁷²⁹ Carl Heerup fortæller, hvordan han har haft den faste opgave i 1895 at jage bondefangere der "tiltaler landbefolkningen med veltalenhed", se Heerup, Carl, politierindringer, p. 10

⁷³⁰ Proceduren beskrives af gadebetjent Chr. Hansen, politierindringer, p. 7

⁷³¹ KBHA, politierindringer, Laugesen, J., p. 4ff

turistdestination end Oslo og Stockholm.⁷³² Men der kom internationale turister, der med udgangspunkt i Rådhuspladsen bevægede sig ud i byen efter forberedte ruter. De introducerede det, den tyske historiker Ulrike Spring kalder "den lineære by". Lad os kaste et kort blik på hendes argument, som tager sit udgangspunkt i Wien. I 1868 kom den første af de senere kendte turistførere *Baedeker* over byen, og hermed den nye praksis med at angive ruter. "the more distances diminish, the more restless becomes the tourist ... the travel book has to draw the routes within the big city for him..." (Allerede her kan vi notere os, at Strøget på det her tidspunkt kaldes "Routen" i københavnerjargon). Noget, der fylder meget i de nye guidebøger er cirkulation og transport til og i byen. Spring bemærker, hvordan Wiens trafiklovgivning fra 1880 skulle sikre cirkulation for især de tilrejsende, hvoraf amerikanere blev en voksende del.⁷³³

Wiens sporveje blev offentlige og elektrificerede fra 1897. Sporvognene havde skilte uden på med ruten i modsætning til droskerne og omnibusserne, men i lighed med jernbanen og diligencen. Stoppesteder begyndte med drosker til udenbys destinationer i begyndelsen af 1800-tallet, og senere også indenbys offentlig transport. I 1903 kom omstigningsbillet, og Otto Wagners ideal var at alle punkter i systemet skulle kunne nås med højst een omstigning, nøjagtig som i København. Husnumre var også, ifølge Spring, del af den lineære by. Husnummerering begynder i Wien i 1500-tallet, men bliver først systematisk i 1770 pga. værnepligt, og fra 1860 for orientering i byrummet. I 1862 blev byen visuelt dechifrerbar med forskellige typer skilte på ring- og radialgader.⁷³⁴ Alt dette ser Spring forbundet med den voksende turisme, der oplever byen lineært og ud fra punkter, der skal kunne nås og kombineres indenfor en meget begrænset periode.

Der opstod som vi har set en række sammenføjede, udpegende praksisser. Opsporing, genkendelse, distinktion, identifikation var alle konkrete aspekter af den navigation, der kendetegnede rådhuspladsområdet tilblivelse som rum. Hvis man ser overordnet på disse aspekter, viser det sig, at denne udpegning både var ny i sin gennemtrængende form, men også var nødvendig, både for at regulere og bruge byens rum.

⁷³² I turistførere som *Baedeker's* og *Cook's* fra omkring 1900 er København typisk et kapitel i bøger der handler om Sverige og Norge

⁷³³ Spring, "The Linear City", 23.

⁷³⁴ *Ibid*, 31.



Figur 61 Forlystelsessteder omkring 1900

Byens drift. Ordenspraksis

Jeg har gennem afhandlingen beskæftiget mig en del med det nye politi som en vigtig aktør. Intentionen med politiet fra 1863 var en nyt perspektiv på byens orden. Betjente, opdagere og funktionærer var alle på forskellig vis involveret i dette ordensprojekt, og det vil være interessant at se nærmere på de praksisser, der blev involveret i denne side af rumliggørelsen. Som vi så i begyndelsen, er byen som ordensprojekt et centralt perspektiv i dansk urban kulturhistorie, og det er også meget tilstedeværende i resten af afhandlingen. Så hvilke relationer er blandet ind i den ordnende praktisering af rummet?

Det er som sagt tydeligt i kilderne, at politibetjenten havde en stærk rumliggørende praksis gennem sin tilstedeværelse og visibilitetsstrategi. Eksempelvis skabte politidistrikter og -poster særlige ruter og rytmer som blev observeret af dem, der ikke ville være synlige: tiggere og forbrydere kendte tid og sted for betjentenes bevægelser og indrettede sig derefter. Omvendt udviklede betjentene og særligt i Opdagelsespolitiet nye kompetencer ved at opspore og synliggøre mistænkte gennem kendskab til byens rum – kendskab til opholdssteder, kontaktpunkter, netværk og begærsstrategier var blandt sådanne kompetencer.

Betjentenes praksisser manipulerer også de regulativer, der skal sikre offentlig orden, bl.a. ved at bruge kriminelle informanter og give dem frit lejde samt indføre "pragmatiske praksisser" gennem at definere særlige rum, f.eks. værtshuse, som "frirum" for kriminelle. Der er også andre politipraksisser, der ligger "under" reguleringerne. For eksempel gensidigheden mellem betjenten og den kriminelle: en betjent har taget hårdt fat på en alfons, der klager over ham. Herefter følger en proces, hvor betjenten

skal "troværdiggøre" sig ved at behandle alfonsen professionelt, mens alfonsen for sin part prøver at fremprovokere nye overgreb. Der er mange eksempler på sådanne forhandlinger af ret og uret, som foregår uden for regler og som har sine konventioner defineret af det lokale rum.⁷³⁵ Den nye styrke, Veterinærpolitiet, viser også aspekter af dette: nye opgaver, som tilfalder politiet, men som man ikke kan placere noget meningsfyldt sted, ender i denne afdeling, der så selv definerer og løser dem. Det er så forskellige opgaver som byens slagteprocedurer, veneriske sygdomme, eftersyn af stilladser og meget andet, hvor metoder og autoritet måtte opfindes hen ad vejen. Sædelighedspolitiets arbejde peger på, hvordan tilsyneladende panoptiske institutioner så at sige kobler sig ind i den kaotiske modernitet for at løse de problemer, den kaster af sig i tilfældige mønstre. Der er et par særlige erindringer, der gennemgår dette i detaljer.⁷³⁶

En anden del af det nye politi hedder simpelthen Ordenspolitiet. Det er ordensbetjentene, der patruljerer byrummet fra deres poster og producerer orden gennem deres tilstedeværelse eller aktive deltagelse i det offentlige liv. Den moderne ordensbetjent skal være eksemplarisk både formelt og i praksis.⁷³⁷ I dagsbefalingerne fra Eugen Petersen er det et gennemgående punkt, hvilke bøder, betjentene har fået, og gennem disse kan vi se den idelle betjent som et eksempel på både faglig og offentlig god opførsel. Der gives relativt høje bøder på mellem 3 og 10 kroner, som i en månedsløn på 66 kroner gør en forskel.⁷³⁸ Der er en længere række af forseelser, som alle kredser om den offentlige opførsel som et meget prioriteret område, f.eks. at drikke kaffe hos private, at gå på beværtning, at møde uden den rette påklædning osv. Betjentenes fremtræden bliver som del af dette overvejet og justeret løbende. Vi har allerede set på nummereringen og den nye knippel, der afløste den lange stav. På det praktiske plan kan vi se de mere løbende reguleringer på mikroskopisk plan, som f.eks. når politidirektøren befaler, at "Fra januar 1902 knappes uniformsfrakke og overkjole til højre".⁷³⁹ De bedst udseende bliver "frontbetjente" på Frederiksberggade.⁷⁴⁰ Eugen Petersen regulerede tilsyneladende styrken gennem sådanne små justeringer, hvor betjentens offentlige fremtræden og praksis var lige så vigtig som hans indgriben overfor lovbrud.

Ordenspolitiet kommer således til at befordre en offentlig ordenspraksis, både indadtil i styrken og udadtil i byrummet. Denne praksis udspiller sig både i særlige situationer som ved optøjerne, hvor mere organiserede taktikker tages i brug, men også i den mere ordinære dagligdag, hvor den offentlige orden skal opretholdes, eller snarere vedligeholdes, reproduceres og finjusteres. Dette sker gennem den "sædvanlige gentagelse", som Manuel de Landa peger på som del af forhærdningen. Når et indgreb eller en handling er forhærdet til en praksis, er den også i høj grad retfærdiggjort som del af det offentlige rum. Der er gjort hævde, kan man sige, og den etablerede praksis kan nu justeres indtil den problematiseres eller muterer til noget andet.

Hvilke ordnende praksisser kan vi med sikkerhed placere på Rådhuspladsen? Gennem de stikprøver i politiets dagsrapporter, som er nævnt indledningsvist, har jeg trukket

⁷³⁵ KBHA, Politierindringer, Andersen, Valdemar, p. 9ff; Boesen, Niels, p. 1ff; Christiansen, P., p. 3ff; Dausgaard, C. M., p. 1ff; Kirkerup, J., p. 8; Slott, p. 52; Lund, F. V., p. 1ff

⁷³⁶ Se bl.a. KBHA, Andersen, Christian og Lund, F. V.

⁷³⁷ Mikkel Jarle Christensen, "Det Evige Politi. Redefinition og ideologi 1863-2007" (Københavns Universitet, 2011).

⁷³⁸ Se f.eks. dagsbefaling nr. 184 fra december 1901, hvor der bl.a. gives bøder på 3 kroner for at nyde forfriskninger i posttiden.

⁷³⁹ Befaling for Hovedstationen nr 197, d. 30 december 1901

⁷⁴⁰ F.eks. KBHA, politierindringer, Schou, p. 6

en række eksempler frem. De tager deres udgangspunkt i hver sin tilsyneladende betydningsløse begivenhed et sted ved eller på pladsen, og undersøges derefter på tværs i kildematerialet. Denne fremgangsmåde bruges her for at udfolde både de mikroskopiske begivenheder i deres situerede eksempel og den kontekst, empirien giver dem som ordenspraksisser.⁷⁴¹

Rådhuspladsen, ulykker: På Rådhuspladsen blev d.27. januar 1900 fundet en fyrbøder i syg tilstand. Han kørtes på Kommunehospitalet.⁷⁴² En kusk kom kort efter til skade ved at stige på en sporvogn, der var begyndt at køre. Han bragtes ligeledes til hospitalet af en betjent. 25. juni 1910 gled en mand på pladsen og forslog ryggen. Han bragtes til KH men indlagdes ikke.

Bevidstløse og syge mennesker i det offentlige rum var tilsyneladende en prioriteret opgave. Typisk stod betjentene for at følge syge mennesker på Kommunehospitalet og ofte observere dem indtil de var blevet behandlet eller udskrevet. Det kan enten betyde, at betjenten faktisk ventede på hospitalet, eller at der kom en status fra hospitalet til stationen samme dag. Den 19. januar 1910 fandtes samme sted en vildfaren dreng på 4 år. Intet videre meddeles om hans skæbne, hvilket er gennemgående for registreringer af vildfarne børn. De optræder meget ofte i betjentenes noter for begge år (1900 og 1910), dvs. i en femtedel af alle opslag. I et tilfælde findes op til 5 forskellige børn på en vagt.⁷⁴³

Frederiksberggade, beruselse, cykler og sygdom: 1. januar 1900 bragtes en mand fra Frederiksberggade ind på station 1 i domhuset og blev beholdt der natten over for beruselse. Da han klagede over smerter i benet, kørtes han næste dags morgen på Kommunehospitalet.⁷⁴⁴ I Juni 1910 fandt betjenten på fortovet en cigarmager i syg tilstand, som også blev bragt til hospitalet.

Der findes i begge stikprøver en mængde af berusede eller omtågede personer, som blev kørt til hospitalet, tilsyneladende uanset om de er mere eller mindre alvorligt kvæstede.⁷⁴⁵ På Frederiksberggade blev der reageret på disse uregelmæssigheder hurtigere end andre steder. Det samme gør sig gældende for uheld med det nye køretøj cyklen. I januar 1910 kvæstedes en bydreng ved at falde på sin cykel på gaden. Han brækkede et ben og blev ved politiets mellemkomst bragt på Kommunehospitalet. Juni samme år kørte en snedkersvend i samme gade ind i "et automobil" på sin cykel. Han blev kørt til ambulans behandling og derefter hjem, også af politiet.⁷⁴⁶ Som vi kan se, var der cykeltrafik på Frederiksberggade gennem hele perioden, også selv om der indførtes forbud allerede fra begyndelsen af perioden netop på Strøget. I det hele taget blev cykeluheld i løbet af perioden en voksende opgave for betjentene.⁷⁴⁷

Vesterbros Passage, anfald: Den 12. juni 1900. En studerende fik stærke krampeanfald, men kom tilsyneladende mere eller mindre til bevidsthed igen, for han kørtes efter eget ønske til

⁷⁴¹ Eksemplerne er stikprøver, men fordelingen af de forskellige typer afspejler den bredere fordeling i dagsrapporterne for perioden. Der henvises til rapportens nr i protokollen.

⁷⁴² LA, Politiprotokoller 1900-1901, 040, 080, og 1910 - 1911 nr. 109, 110.

⁷⁴³ Disse børn er i stor udstrækning blevet overleveret til Københavns Værgeråd i Løngangsstræde, se Løkke, *Vildfarende Børn*.

⁷⁴⁴ LA, Politiprotokoller 1900-1901, 016

⁷⁴⁵ LA, Politiprotokoller 1900- 1901, 036, 059, 086

⁷⁴⁶ LA, Politiprotokoller 1900-1901, 070, 074, 093

⁷⁴⁷ I stikprøven er der ét tilfælde i 1900 men 8 i 1910.

sit hjem på Regensen, da anfaldene ikke standsede. Begivenheden ligner andre i området, som da en 91-årig mand d. 2. juni 1910 faldt om på Skt Peders Stræde – eller d. 29. juni 1910 på Vesterbrogade, hvor man fandt en handelsrejsende liggende på fortovet. De bragtes alle til KH.⁷⁴⁸ Mennesker som lå ubevægelige eller bevidstløse på gaden var en særlig forstyrrelse af den offentlige orden. Tilfældene optræder ofte i kilderne, og deres behandling ofres relativt lange beskrivelser i betjentenes noter.⁷⁴⁹ Ofte beskrives symptomer som kramper, fuldskab, ildebefindende eller lignende, eller betegnelsen ”drankergalskab”, som i stikprøverne fra 1910 formentlig kaldes ”delirium”. Her er altså en opmærksomhed omkring uregelmæssigheder i det forventelige sociale billede, som peger på politiets ansvar for både fysisk hjælp, men også for at opretholde en civiliseret cirkulation. Prioriteringen af denne orden hænger formentlig sammen med pladsens status som centrum.

Kompagnistræde, ildløs: Den 14. juni 1910. Brandvæsenet blev tilkaldt, og ilden slukkedes med en håndsprøjte.⁷⁵⁰ Få dage senere: En ”ubetydelig ildløs” i Nørregade. Brandvæsenet blev tilkaldt og ilden slukket hurtigt.⁷⁵¹ Småbrande findes oftere i 1910 end i 1900. Typisk var det forbipasserende, der alarmerede. Formentlig var gadebetjenten den første myndighed på stedet til at vurdere, om der var grund til at tilkalde brandvæsenet. Politiet havde løbende kontakt med brandvæsenet, der også trådte til i andre situationer, som f.eks. nytårsoptøjerne, hvor folk spredtes med brandslanger. Hovedbrandstationen bag rådhuset og Station 1 i domhuset arbejdede formentlig tæt sammen og var i telegrafisk og senere telefonisk kontakt.

Stormbroen, druknen: 14.juni 1910. En dreng faldt i kanalen ved Stormbroen, og en forbipasserende reddede ham. Han vågnede op på fortovet og bragtes til sin mor af politiet.⁷⁵² Borgernes selvstændige indgriben blev i tilfælde som disse opmuntret, ligesom i tilfælde af brand osv.

Vesterbrogade, trafikulykker: Den 13. juni 1910. Kontorlærling forslog hovedet ved fald på cykel. Bragtes til Kommunehospitalet og gik så selv hjem. Fem dage senere påkørtes en kvinde af en sporvogn og bragtes også på Kommunehospitalet.⁷⁵³

Trafikulykker var et udbredt problem, og jævnlige med dødelig udgang som vi har set tidligere. Der var jævnlige tilfælde, og lidt flere i 1910.⁷⁵⁴ Det virker oplagt, at ulykker med cykler og sporvogne vokser meget i antal frem mod 1914, mens bilulykker nok stiger særligt i mellemkrigstiden. I processen vokser en særlig del af ordenspolitiet frem, trafikbetjentene, som vi kan se på film og fotos. Det vi kan se gennem de kortfattede oplysninger ovenfor, er bl.a. den ændring af rummet, som sker med gadens overgang til transportkorridor. De første egentlige trafikbetjente blev sat ind i byens knudepunkter, og ét af dem var krydset ved Frederiksberggade. Her ses en betjent, forsvindende i mængden, der forsøger at styre cykler, fodgængere og enkelte biler (se figur 62).

⁷⁴⁸ LA, Politiprotokoller 1900-1901, 050, 1910 – 1911, 091, 112

⁷⁴⁹ Hændelserne beskrives typisk med et par linier, men da eksempelvis en ”ubekendt mand” i januar 1900 får et ildebefindende og falder om i en sporvogn på Nørre Voldgade, bruges der 10 linier på at beskrive hans symptomer, betjentens håndtering, transport osv. LA - 018

⁷⁵⁰ LA, Politiprotokoller 1900-1901, 112, 114

⁷⁵¹ LA, Politiprotokoller 1910 – 1911, 107

⁷⁵² LA, Politiprotokoller 1910-1911, 101

⁷⁵³ LA, Politiprotokoller 1910-1911, 100, 107

⁷⁵⁴ LA, Politiprotokoller 1910-1911, 104, 106



Figur 62 Trafikbetjent v Frederiksberggade, Holger Damgaard ca. 1915⁷⁵⁵

Magstræde, udsættelse: Murer Jens Jørgensen blev i sommeren 1901 sat ud af fogeden, og da han ikke havde anden lejlighed blev han og hans familie af politiet sat på husvildeafdelingen.⁷⁵⁶

Dette er eksempel på den rolle, Ordenspolitiet også spiller i denne periode. Her skal selve udsættelsen foretages af fogeden, men de praktiske, sociale konsekvenser varetages af ordensbetjentene, der står med den udsatte familie. Denne sociale konflikt kan også blive politisk. Således husker betjent Heerup, hvordan ”kommunister mødte op ved fogedforretningen og bar folks tøj op igen”.⁷⁵⁷

For at samle op på disse stikprøver gade for gade: Ordenspolitiets opgave var at opretholde ro og orden. Umiddelbart kunne man tolke denne formulering i retning af at sikre det offentlige rum mod kriminel adfærd eller adfærd, der potentielt kunne skade andre. Der træder dog et mere komplekst billede frem her, hvor den største energi bruges på hjælp, forebyggelse og ”civilisering” af byrummet. Der slås ned mod særlige former for offentlig adfærd, som er uacceptabel. Dem, der skal reguleres, er ikke så meget de *kriminelle* som de *mistænkelige* kroppe – dem, der ligger uden grund på fortovet; dem, der er synligt berusede; dem, der ikke har et påviseligt hjem.

⁷⁵⁵ KBKA, fotosamlingen, sign. dt117092

⁷⁵⁶ LA, Politiprotokoller, 1900 – 1901, 062

⁷⁵⁷ KBHA, politierindringer, Heerup, Carl, p. 18

Gadebetjentene er altså regulerende, men på den anden side kan vi også se, at de ikke slår ned på borgernes egne reguleringer. Man tilskyndes til at anmelde brande til politiet. Når folk sættes på gaden, er det også betjentene, der træder til og ordner den uorden, udsættelsen skaber. Det vil altså sige, at ordenspraksis er en position som mellemmand, der handler om at koordinere og skabe forbindelser mellem aktører, som kan skabe og opretholde orden. Denne form for orden er også forbundet med en tryghed, som betjentene skaber i den offentlige mangfoldighed. Netop tryghedsarbejdet er knyttet til den eksemplariske tilstedeværelse, som politiets ledelse er så optaget af, men også til alle disse indgreb, der *forebygger* social uorden frem for at slå ned på den.

Rådhushaven: et ordnende rum

Politiet var et eksempel på en gruppe eller institution, der praktiserede orden. Men ordenspraksisser kan også knyttes til lokaliteter på pladsen- vi kan kalde dem praksisfelter – og jeg vil fremhæve et for at belyse dette perspektiv.

Som en skalareduktion af parkbæltet anlagde Martin Nyrop langs den vestlige side af rådhuset en have, som spillede sammen med den dengang rolige Vestre Boulevard. En omtale af Rådhushaven i *Illustreret Tidende* giver næsten en opskrift på den forventede praksis, allerede før haven er åbnet: „Havens Ydergang tænkes benyttet som Promenade for dem, der vil aflægge Haven et længere besøg..”⁷⁵⁸ Videre beskriver omtalen sammensætningen af beplantning – lindetræer, vin, bøg, roser – der skaber en harmoni hvor ”den naturlige, frie Væxt danner en yndefuld kontrast til den stive, klippede ramme”. Denne kombination skulle sammen med rådhusets murværk danne en æstetisk helhed omkring et besøg i det fri, beskyttet mod jaget på boulevarden og pladsen udenfor af et solidt gitterhegn med massive pavilloner i hver ende.⁷⁵⁹ Bag de ”længere besøg”, som fremhæves i citatet kan vi se promenaden, der som sagt er både en civiliseret driven, en eksponering og en særlig hastighed.⁷⁶⁰

Rådhushaven var et forslag fra Nyrop som mødte en del modstand fra BR og blandt borgere i byen. Som Muslingeskallen var haven heller ikke tænkt ind i mobilitetens udvikling. Allerede året før havens indvielse blev Langebro flyttet, og den stigende trafik fra Amager kom nu gennem Vestre Boulevard i stedet for Vester Voldgade. Nyrop fik projektet gennem BR, og ansatte havearkitekt Edvard Glæsel til opgaven.

Som med de store parker på fæstningsområdet (udover Tivoli), H. C. Ørstedsparken, Botanisk Have og Østre Anlæg, udført af Glæsels kollega H. A. Flindt, var Rådhushaven en kultiveret naturoplevelse. Den er dog et mere arrangeret miljø med større tæthed, symmetri og plant underlag. Til forskel fra den beskrevne tendens til på gader og pladser at tilnærme en glat overflade som underlag for stadig mere komplekse bevægelsesmønstre, er Rådhushaven dog en samling af blokeringer. Som i den romantiske have er rummet designet til at nedsætte hastigheden og tilbyde en mængde rum for forskellige typer ophold eller langsom bevægelse: stående, siddende, i grupper, parvis eller alene, betragtede, promenerende, legende. Bevægelsesmønstrer er knyttet til en ”civiliseret”

⁷⁵⁸ *Illustreret Tidende* nr 29, p. 494

⁷⁵⁹ Da haven diskuteres i 1902 fraråder Wandall pavillonerne der ”opfordrer til dyrkning af den forbudte, hemmelige Eros”. Dette hentyder sikkert til den homoseksuelle praksis forbundet med Ørstedsparken, se nedenfor.

⁷⁶⁰ Møller, ”Biologismer”, 124., ODS, ”Promenere”

form for ophold i den borgerlige havekultur. Underlaget var græs, grusstier eller simpelthen løst sand (se fig 63-64), som dæmpede lyden og skabte det rolige parkmiljø, der skilte sig ud fra den hektiske plads med hårde brosten og asfalt.

Et yderligere element i haven, som interagerede med folks praksisser, var duerne. De er til stede på stort set alle de billeder der er af haven i KB-samlingen, ofte ifm. fodring. Dette element er interessant, da duerne også er en installation. Ikke kun i den forstand, at de "installeres" som konsekvens af adgang til føde, varme osv., men fordi duerne blev indkvarteret, avlet og fodret i rådhusets duetårn, placeret lige over rådhushaven.⁷⁶¹ Duetårnet var også Nyrops idé og det blev i 1898 befolket med en gruppe duer som gave fra duehandler Carl Gram til byens befolkning. I år 1900 flyttede rådhusforvalter Nyrop-Larsen ind og udviklede konceptet. Han trænede duerne, bl.a. ved at affodre dem på grunden hvor Rådhushaven skulle opføres.⁷⁶²



Figur 63 Børn med rådhushavens duer ca. 1910.⁷⁶³

Blandt KB's fotos findes en lille gruppe, der afbilder rådhus haverne.⁷⁶⁴ Her ser man bogstavelig talt ingen andre sociale grupper end velstående borgere, enkelte gange med selskab af en uniformeret herre. Motiverne er slående ens, med opstillinger af familier eller

⁷⁶¹ P V Jensen-Klint, "Københavns Rådhus," *Nordisk Tidskrift för Vetenskap, Konst och Inudstri* (n.d.): 298.

⁷⁶² Ida Haugsted and Hakon Lund, *Københavns Rådhus* (Kbh.: Københavns Rådhus, 1996), 28.

⁷⁶³ KBKA, fotosamlingen, sign. dt001004

⁷⁶⁴ Fund på rex.kb.dk, der ved tilgang på rex.kb.dk d. 20. februar 2012 tilsvarede søgningen "rådhus".

par, ofte også børn, i pænt tøj og enten siddende, stående eller spadserende. Ofte er de legende børn centrum for en mindre tilskuerskare, under opsyn af en kvinde eller fotograferet alene. Haven forhandler også "inde" og "ude" på en anden måde end Rådhuspladsens åbne rum med enkelte "kasser". I haven var man gradvist inde eller ude, om man sad på en bænk op ad en hæk, gik under træernes skygge eller befandt sig i det lukkede rum under en pergola.⁷⁶⁵ Her kom den borgerlige familie, barnepigen med børnene og pæne par, der gerne ville have lidt ro og privatliv. Her bevægede man sig civiliseret, spadserede på stierne, og sad i grupper på de små pladser.⁷⁶⁶



Figur 64 Familien i rådhusparken med sand som underlag.⁷⁶⁷

Truslen fra Ørstedsparken

Hahns Bastion var fra midten af 1850'erne et sted hvor mænd mødtes for at dyrke "unaturlig" sex med hinanden. Efter militærets tilbagetrækning og før politiets overtagelse var voldarealerne et "ingenmandsland", der kun langsomt blev reguleret i takt med byens vækst. Med fremvæksten af bøssekulturen i København blev parken et sted hvor det offentlige rum tilbød usynlighed i et ellers mere og mere gennemsigtigt byrum. Mænd søgte til Hahns bastion fordi de kunne forvente at møde mænd, der kunne identificeres ved deres blotte, natlige tilstedeværelse. At være velklædt var en forudsætning for at promenerer anonymt på volden, og blev derfor en camouflage for de homoseksuelle.⁷⁶⁸ Den usynlighed, parken tilbød, var

⁷⁶⁵ KBKA, fotosamlingen, sign. dt116235, dt000987, dt116671

⁷⁶⁶ Löfgren, "Parkvandringer." Om byparkernes udvikling og indtog i København, se Møller, "Biologismer", 120ff.

⁷⁶⁷ KBKA, fotosamlingen, sign. dt116668

⁷⁶⁸ Rosen, *Månens Kulør*, 443.

forhandlet gennem praktiske erfaringer, således forstået at der også var en slags inddæmningspolitik fra myndighedernes side, der straffede forseelserne på bestemte steder i parken og bestemte tidspunkter. Således anholdtes for eksempel i 1865 to mænd for pæderasti bag Teglgårdsstræde Mølle. Den ene, Peter Hansen, tilstod 5-6 forhold til ham ukendte mænd han havde mødt på volden.

En sag kan give indsigt i det rumlige aspekt: Betjent Hansen skyggede Carl Andreasen og partner mellem Nørreport og Vesterport og forsøgte anholdelse, men de slap væk. Andreasen blev opsporet næste dag og forhørt. Efter undersøgelse af hans fortid tilstod Andreasen både onani og omgang med mænd.⁷⁶⁹ Formentlig var Kongens Have og Gothersgade også i perioder kontaktflade for homoseksuelle, men møderne foregik antageligt mere tilfældigt her. Om sin omgang på volden fortæller Peter Hansen i øvrigt at han spillede kort på *Dannebrog* i Vestergade, og på vejen hjem over volden beruset mødte sin partner. Man kan tage det som en indikation på, at der er en relation mellem værtshusene øst for rådhuspladsen og de natlige møder i Ørstedsparken. Det var regeringens politik at "hindre viden om pæderasti at trænge ind i den samfundsmæssige virkelighed". Den politik blev opgivet i 1830'erne hvor pæderasti blev retsforfulgt. Omkring 1850 var pæderasti et etableret fænomen i den almindelige københavnske bevidsthed.⁷⁷⁰

Farvergade: den prostitueredes praksis

Denne opmærksomhed omkring den kønnede rumliggørelse havde i virkeligheden eksisteret længe uden at være artikuleret som et kønsperspektiv, nemlig i de praksisser, der udspillede sig omkring byens og senere Rådhuspladsens forhold til prostitutionen. Hvor jeg ovenfor har præsenteret en række eksempler, der til sammen fortæller noget repræsentativt om pladsens praksisser i perioden, vil jeg her prøve at koble en social gruppe, de prostituerede, og et praksisfelt, farvergadekvarteret. De prostituerede er ikke repræsentative, men tværtimod en af de mest problematiserede grupper i pladsens historie. Som sådan har de været undersøgt i en del kulturhistorisk forskning.⁷⁷¹ Som et afsluttende afsnit, der samler forskellige perspektiver, bliver dette også lidt længere end de foregående.

Den prostituerede samler den regulerende intentionalitet, den oppositionelle praksis, mobiliteten og den topografiske distribution i sin egen krop, så at sige. Dels skabes der i den reglementerede prostitutions periode fra 1874 til 1906 et "visibilitetsrum" omkring de prostituerede, hvor de isoleres mellem bordellet, hospitalet og fængslet. Dette rum giver samtidig en maksimal gennemsigtighed for de regulerende politifolk, læger og dommere, og beskriver dermed en ekstrem dualitet mellem synlighed og usynlighed: Der skabes en form for parallelt rum, usynligt for den almindelige borger, men gennemlyst af myndighederne. Desuden distribueres de prostituerede i særlige gader, blandt andet Farvergade der løber ud i rådhuspladsområdet ved Vartov. Denne distributionspraksis er både udtryk for et kontrolbehov, men samtidig også for et behov for de prostituerede. Det maskuline begær

⁷⁶⁹ Ibid, 436.

⁷⁷⁰ Ibid, 444.

⁷⁷¹ Se f.eks.. Lützen, *Byen Tæmmes*; Pedersen, *Prostitutionen Og Grundloven*; Pedersen, *Den Reglementerede Prostitution i København Fra 1874 Til 1906*; Jul Nielsen og Astrup Frandsen, *Sex Til Salg i Storbyen*; Hartmann, *Boliger Og Bordeller*; Knudsen, *Storbyen Støbes*.

betrages som et universalie, der er moralsk forkasteligt men samtidigt uomgængeligt, en "dampmaskineseksualitet", der er en nødvendig samfundsmæssig ventil.⁷⁷²

Lützen sammenligner meget præcist ordningen med "et moderne kloaksystem, der også lå skjult for byens borgere, blev passet af kloakmestre og diskret førte byens affald bort".⁷⁷³ Den omhyggelige brug af visibilitet som redskab til regulering af den prostituerede praksis kobler, som Lützen påpeger, det hygiejniske og det panoptiske princip og tilføjer på sin vis en rumlig praksis til komplekset af usynlige rum i byen. Reguleringen af de prostituerede er knyttet til ængstelsen for de veneriske sygdomme, der skaber en rumlighed, et "smitterum", bl.a. italesat som grænsefladen mellem skyld og uskyld, og hvis sociale spredningsmønstre indgår i diskussionen mellem dem, der vil regulere prostitutionen, reglementaristerne og dem, der vil afskaffe den, abolitionisterne. Men lad os gå direkte til Rådhuspladsen, og gennem den udfolde de prostitueredes praksisser som rumliggørende. Indtil videre kan kildematerialet kun i spredte henvisninger placere de prostituerede på specifikke beværetninger, pladser osv., men gennem forbud og erindringer fra politiet kan man se spor af deres tilstedeværelse. Bl.a. er det forbudt at færdes på Strøget, hvilket indikerer en problematisk forbindelse mellem forbrugslandskabet i Frederiksberggade og prostitutionskvarteret omkring Farvergade.⁷⁷⁴ Dette sidstnævnte kvarter, som udgjorde en helt særlig kultur i Rådhuspladsens sydøstlige hjørne, kan være en indgang til problematikken.

⁷⁷² Se Lützen (der vist opfinder begrebet), samt Stephen Legg, "Governing Prostitution in Colonial Delhi: From Cantonmen Regulations to International Hygiene," *Social History* 34 (2009): 447–467.

⁷⁷³ Lützen, *Byen tæmmes. Kernefamilie, sociale reformer og velgørenhed i 1800-tallets København*, 222.

⁷⁷⁴ Om praktiseringen af dette forbud, se KBHA, politierindringer, Slott, p. 52ff



Figur 65 Grænseflader for kontakten til byens prostituerede ca. 1900

Med prostitutionens reglementering i 1874 fulgte en rumlig distribution af København. Der blev i politiets regulativ fra 1877 udpeget en række officielle prostitutionsgader, hvor bordeller og private prostituerede under Magistratens opsyn skulle koncentreres.⁷⁷⁵ Blandt disse gader var Farvergade, der løber ud i Rådhuspladsens sydøstlige hjørne ved Vartov. Det er den gade og det kvarter, der skabtes omkring den, Farvergadekvarteret, vi skal fokusere på her. Nielsen & Frandsen viser i deres undersøgelse af prostitutionens rumlige udvikling, hvordan prostitutionskvartererne voksede frem gennem sidste halvdel af 1800-tallet som koncentrationer omkring de dedikerede prostitutionsgader. De blev udpeget i 1877 på grundlag af de eksisterende prostitutionsområder.⁷⁷⁶ Som Nielsen & Frandsen skriver, var "den rolle og plads, som prostitutionen blev tildelt, ikke kun et spørgsmål om direktiver oppefra, men i ligeså høj grad et spørgsmål om en tillem্পning til en eksisterende praksis".⁷⁷⁷

Processen omkring prostitutionsgaderne sker gennem to rumlige forhærdninger: først en samling af prostitutionen omkring en række områder i byen før reglementeringen, og derefter en yderligere koncentration i de udpegede prostitutionsgader som følge af den. Disse gader forhærdes i sig selv gennem en forslumningsproces, som Nielsen & Frandsen beskriver detaljeret. De primære tendenser i udviklingen af en prostitutionsgade er dels en

⁷⁷⁵ Se Hartmann, *Boliger og bordeller*.

⁷⁷⁶ Redegørelsen fra 1877 er gengivet hos Merete Bøge Pedersen, *Den reglementerede prostitution i København fra 1874 til 1906*, 161.

⁷⁷⁷ Jul Nielsen and Astrup Frandsen, *Sex til salg i storbyen*, 42ff.

koncentration af bordeller og prostituerede, hvis stigning er ligefremt proportionelt med det samtidige fald i antallet af andre beboere i gaden. Processen indebærer desuden et fald i socialklasse blandt beboerne og en materiel nedslidning.⁷⁷⁸ Derudover skabes der omkring dem et egentligt prostitutionskvarter, som man kan se på kortlægningen hos Nielsen og Frandsen.⁷⁷⁹ Det største af disse kvarterer var Farvergadekvarteret.⁷⁸⁰

Ifølge en stikprøve foretaget for året 1900 i politiets registerblade boede der helt overvejende lavtlønsarbejdere i farvergadekvarteret: Tjenestefolk, avis- og bybude, syersker, maskinarbejdere, arbejdsmænd, håndværkssvende, enkelte journalister og "artister".⁷⁸¹ Der er registreret en del under "enke", hvilket kan betyde prostitueret. I selve Farvergade er nogle enkelte registrerede som offentlige fruentimmere. Altså et arbejderkvarter, men med meget få registrerede prostituerede. Det er dog et andet billede der tegner sig i andre kilder. Ifølge Merete Bøge Pedersen var det et meget aktivt prostitutionsområde, der især koncentrerede sig omkring Farvergade og Mikkel Bryggers Gade. Her boede typisk de mere modne prostituerede, og priserne for et samleje lå over gennemsnittet for offentlig prostitution i byen, lige efter Holmensgade, der lå i top. Vesterbros prostituerede var de dårligst betalte.⁷⁸²

Det dannedes som prostitutionskvarter omkring Farvergade og Kompagnistræde og sidegaderne heromkring allerede før lovgivningen og selve Farvergade blev som vist forhærdet gennem udpegningen. Farvergade løber ud i Rådhuspladsen gennem en lille aflang plads, der oprindeligt var del af det tidligere halmtorv, og hænger altså sammen med pladsen som et rumligt forløb. Men der dannedes også en forbindelse mellem pladsen, rådhuset og de prostitueredes praksisser, som er betinget af byens forandring. I året 1900 kom et længere klagebrev fra beboerne i en ejendom i netop denne gade til Borgerrepræsentationen. Der blev peget på forskellige af de problemer, som det gav at bo i en bordelgade. De skriver:

...Vinduerne er indrettede med Trækruder, saaledes at Kvinderne kunne ligge med Overkroppen ud ad Vinduerne og raabe de forbigaaende Herrer an ... Særlig i nr. 12 og 17 vise Fruentimmerne sig [på trods af forbuddet] jevnlig i Gadedørene og patruillerer ugenert paa Gaden ... de gaa jevnlig flere ifølge...⁷⁸³

Kontakten mellem det halvoffentlige rum i bordellet eller den private lejlighed, og gaden foregik, som vi kan se, fra vinduet eller gadedøren. Disse to kontaktpunkter havde været et problem, som vi kan følge i lovgivningen helt tilbage til begyndelsen af 1800-tallet, og særlig vinduet, som vi ser det i citatet ovenfor, var problematisk. Karin Lützen viser, hvordan netop vinduet vakte bekymring op gennem 1800-tallet, og hvordan man forsøger at påbyde forskellige slags tilsløring. De prostituerede fik, som Lützen skriver, "hævd" på at udføre en særlig praksis i forskellige områder i byen, særligt Holmensgade men også Farvergadekvarteret.⁷⁸⁴ Hvad vi altså kan se, lagt sammen med den sociale mekanisme, Nielsen & Frandsen viser, er en meget konsekvent tilegnelse af de kvarterer, de blev henvist

⁷⁷⁸ Ibid, 56ff.

⁷⁷⁹ Ibid, 41ff.

⁷⁸⁰ Ifølge Pedersen, hvis kilder er de prostitueredes sagsprotokoller, er Vesterbro det allerstørste område, Merete Bøge Pedersen, *Den reglementerede prostitution i København fra 1874 til 1906*, 88. Vesterbro er ikke udpeget i regulativet og opræder, måske derfor, heller ikke hos Hartmann eller Frandsen & Nielsen.

⁷⁸¹ www.politietsregisterblade.dk , tilgået juli 2012

⁷⁸² Ibid, 88ff.

⁷⁸³ Se Jul Nielsen og Astrup Frandsen, *Sex til salg i storbyen*, 83.

⁷⁸⁴ Lützen, *Byen tæmmes*, 261.

til. Patruljebetjent N. J. Frederiksen blev omkring 1900 ansat i ordenspolitiet og placeret på Station 1, post 1, hvis rute inkluderede Farvergade. Hans beskrivelse af kvarteret giver et billede af et eget univers:

Fra om aftenen til langt ud paa Natten var der en Strøm som i Strøgtiden paa Østergade. Herrerne kom kørende i drosker til bordellerne, som der var 2 af i Farvergade no 18 og no 23, en i Gaasegade nr 8 foruden alle de private piger, der havde lov til at gaa paa Gaden. Der var ogsaa en Missionær Clausen med stort, hvidt Skæg og en teologisk Student Larsen, der uddelte Traktater til de Herrer der ville op i Bordellerne.⁷⁸⁵

Når Frederiksen siger, at herrerne kom kørende i drosker, stemmer det overens med, hvad Merete Bøge Pedersen kan konkludere ud fra det fyldige arkivmateriale om de prostitueredes kunder. Det, der ifølge Pedersen gjorde forskellen i pris, og som adskilte de almindelige prostituerede fra "Eliten", var selve rammerne for samlejet: De eksklusive kunne tilbyde behagelige omgivelser i en privat lejlighed el lign., mens de billigste, der f.eks. betjente sømændene, arbejdede i egne små boliger, i "kabinetter" eller simpelthen i den nærmeste port – jo billigere, des mere offentligt.⁷⁸⁶ Sidstnævnte kunne dermed opretholde en nogenlunde dagløn gennem en høj frekvens, altså mange hurtige samlejer, selv om prisen måske var under en krone pr samleje, og man i den anden ende af skalaen havde priser på 30 kr.⁷⁸⁷

Samlejerummet "mellem" porten og sengen, kabinettet, var tilsyneladende udbredt i København. I baglokalerne til værtshuse var indrettet små lokaler, hvor man kunne have samleje efter at have indledt kontakten i en mere offentlig sammenhæng. Piger der arbejdede på det pågældende værtshus, kunne have gratis adgang til at bruge et kabinet til gengæld for en lav eller ingen løn, mens prostituerede udefra kunne leje sig ind. Som vi har set omkring bondefangerens eller vælgerens praksis på pladsen, er her en kombination af meget offentligt og meget privat i rummets praktisering. Som det fremgår i citaterne ovenfor, overholdt de prostituerede ofte ikke reglerne, når de var i egen gade. En betjent har en typisk formulering fra politierindringerne om, hvordan "pigerne" ifølge reglementet måtte stå i gadedøren fra mørket faldt på til midnat, og ikke måtte anråbe mænd, men kun overholdt forbudet, når politiet var "i farvandet".⁷⁸⁸ Denne tilsyneladende ligegyldighed er måske knyttet til de områder, de prostituerede havde tilegnet sig, mens de fulgte reglerne, når de var ude af territoriet. Således erindrer en sædelighedsbetjent, hvordan han havde post to gange om ugen ved Rudolph Bergs Hospital, hvor de prostituerede kvinder mødte op til kontrol. Der var pigerne ædru og opførte sig pænt.⁷⁸⁹ Et af de områder, hvor de selv bestemte, var tydeligvis Farvergadekvarteret.

Reglerne var ellers detaljerede og præcise, efter at man i 1877-cirkulæret havde specificeret femten paragraffer kun rettet mod de prostitueredes opførsel. Hertil kom lokale restriktioner, som betjentene kunne sanktionere: Prostituerede omkring Farvergade måtte som sagt kun gå på Strøget på bestemte tidpunkter, sidde på særlige pladser i teatret, komme

⁷⁸⁵ KBHA, politierindringer, N. J. Frederiksen, p. 2

⁷⁸⁶ Se Merete Bøge Pedersen, *Den reglementerede prostitution i København fra 1874 til 1906*, 104ff., hvor hun viser, at kunderne er spredt jævnt over alle sociale klasser.

⁷⁸⁷ Se *Ibid*, 102. I politierindringerne påpeges dog også, at priserne skiftede alt efter pigernes "øjeblikkelige økonomiske behov", alfonsernes pres, bordelværtindernes politik o.a., se f.eks. KBHA, politierindringer, Grønholt, p 1ff

⁷⁸⁸ KB, politierindringer, Søby, p.5

⁷⁸⁹ KB, politierindringer, Grønholt p. 1ff

i Tivoli men ikke i koncertsalen, og i varieteen kun på balkonerne.⁷⁹⁰ En væsentlig forudsætning for prostitutionen var kontakten mellem kunde og prostitueret. De rumlige mønstre, der blev dannet i denne kontakt fortæller om en labyrintisk offentlighed, der fulgte den borgerlige ambivalens omkring at sælge sex. Enkelte "holdte kvinder" og medlemmer af "eliten" havde regelmæssige besøg i deres lejligheder. Deres opførsel og henlæggelsen af samlejet til private rum gjorde dem relativt uproblematisk for politiet, bortset fra smitten.⁷⁹¹ Desuden var kontakten gennem pressen en voksende faktor, der i årtierne efter 1900 skulle blive en væsentlig del af den offentlige grænseflade. Gennem koder annoncerede de prostituerede i pressen og kunne kontaktes gennem redaktionen, hvilket yderligere sikrede diskretion⁷⁹². De holdte kvinders og annoncørernes kontaktstrategi gik uden om det offentligt-materielle rum, vi har fokus på her, men ellers var der en række forskellige muligheder for at gennemføre den kontakt og forhandling, der fulgte den offentlige prostitution.

Lægen Edvard Ehlers inddelte i et skrift fra 1890'erne prostitutionen i en række kategorier, baseret på netop kontaktpunkterne. Han nævner "avertissement-", "beværtnings-", "danse-" og "gadeprostitution".⁷⁹³ Førstnævnte har vi været inde på, og hvor disse – i hvert fald i begyndelsen – repræsenterede en lille gruppe, var beværtningsprostitutionen væsentlig større. Her kunne den prostituerede enten være tilknyttet en beværtning som personale eller gennem en aftale om brug af et kabinet som løn, eller de kunne frekventere beværtningen som gæster og dér samle deres kunder op. Vi kan se i regulativet fra 1877, og i tjenernes praksis, at man forsøger at udgrænse denne form for prostitution fra de pæne borgerlige caféer og restauranter, hvorimod værtshuse som *Holger Danske* i Farvergade havde det som en etableret del af virksomheden. En anden, relativt stor del af de prostituerede, brugte dansesalonerne som kontaktsted. Omkring en tredjedel de prostituerede, Pedersen har undersøgt, havde en fast rytme på en dansesalon, og hun citerer Ehlers: "De to køn samles her under et imaginært påskud, dansen, der vel både er i stand til at trække og hidse".⁷⁹⁴

Vi har tidligere hørt om de forskellige saloner, og ifølge Mellerup var det særligt *Figaro*, *Phønix*, *Aftenstjernen* og *Valkyrien*, der havde en stor cirkulation af prostituerede (se figur 65). Som Ehlers siger, giver dansen altså en anledning for de to køn til at mødes uden at det er mistænkeligt – og dog: politiet patruljerede netop disse steder, og etablerede her en praksis med at udpege de kvinder som mistænkelige, der dansede med mænd som opvartede dem før eller efter dansen.⁷⁹⁵ Dansens "naturlige" møde mellem kønnene, såvel som den anonymitet, dansesalonerne kunne tilbyde, med dæmpet lys osv., var altså delvist en illusion, i hvert fald for de prostituerede. Det interessante i denne sammenhæng er, at de prostituerede, så længe de var på dansesalonerne, havde "helle", dvs. de blev ikke arresterede. Det var først, når de kunne knyttes til en kunde og forlod salonen, at betjentene skred ind. Denne "fredning" er ikke formaliseret, men kunne bygge på en stiltiende overenskomst mellem betjente, prostituerede og salonernes ejere, der havde en interesse i at virksomheden kørte rundt.⁷⁹⁶

⁷⁹⁰ KB, politierindringer, Slott p. 52. Dette svarer ret præcist til regulativets forskrift.

⁷⁹¹ De hygiejniske forhold har formentlig været bedre, og frekvensen af kunder mindre, hvilket har påvirket infektionsrisikoen, se Ibid, 102ff.

⁷⁹² Ibid, 80. Statens Arkiver har et fyldigt arkiv af disse annoncer, som blev klippet ud og gemt af Sædelighedspolitiet, se LA, Udtagne sager. G. Diverse tryksager vedr. prostitutionsspørgsmålet.

⁷⁹³ Ehlers, *Bidrag til Diskussionen af Prostitutionsspørgsmaalet*, 14ff.

⁷⁹⁴ Merete Bøge Pedersen, *Den reglementerede prostitution i København fra 1874 til 1906*, 85.,

⁷⁹⁵ KBHA, politierindringer, se f.eks. Kirkerup, J., p. 8ff, Andersen, Christian, p. 2ff

⁷⁹⁶ KBHA, politierindringer, Andersen, Christian, p. 5

Endelig var der gadeprostitutionen, som var den kvantitativt absolut største praksis ifølge Pedersen.

Årene omkring 1900 så en grundlæggende forandring af den reglementerede prostitution. I 1901 blev bordellerne forbudt, og 1906 blev indskrivningen og dermed den regulerede prostitution, stoppet.⁷⁹⁷ Perioden fra 1874 til 1906 var præget af ambivalens. Efter at have sandsynliggjort, hvordan de prostituerede tilegnede sig Farvergadekvarteret, vil jeg nu belyse, hvordan periodens grundlæggende ambivalens omkring køb af sex blev en medspiller i denne tilegnelse. En præmis for den reglementerede prostitution var, at det mandlige begær var en konstant og given faktor i samfundet, som måtte accepteres, men som ikke kunne rummes indenfor klunketidens moral. Dette mandlige behov voksede som i et trykkammer, der ville blive overbelastet, hvis ikke der blev taget tryk af en gang i mellem, hvis ikke maskinen skulle overophede eller fungere forkert. Det er denne mekanisme, vi har set tidligere som "dampmaskineseksualiteten". Denne seksualitet modsagde klunketidens krav om monogami, hvilket gennem 1880'erne havde været tematiseret i Sædelighedsfejden. Denne modsigelse skabte sammen med ængstelsen for smitte det reglementerede system med den komplekse rumlighed, det medførte. Merete Bøge Pedersen underbygger argumentet omkring ambivalens når hun taler om dobbeltmoral: den prostituerede blev nu – fra slutningen af 1800-tallet – defineret som et "nødvendigt onde".

Den prostituerede kvindes rumlige praksis var således genstand for en stor opmærksomhed fra myndighedernes side. Omfattende viden blev produceret omkring hende, med en sensibilitet for elementer, der ville være petitesseer i enhver anden af byens reguleringsområder: hendes sygdomme, bolig, arbejdsplads og hverdagsrytme. Hendes krops bevægelser, blik, påklædning, stemmeføring. Tider og steder for hendes færden. Dette belyses grundigt i Pedersens gennemgang af lovkomplekset og dets tilblivelse i København og provinsbyerne fra midten af 1800-tallet til 1906. Den detaljerede gennemgang hos Pedersen giver med al ønskelig tydelighed indblik i den komplekse vidensproduktion og reguleringsbestræbelser på nationalt og kommunalpolitisk niveau samt politiets og lægernes rolle i denne.⁷⁹⁸ Lovgivningen gennemførtes som et nationalt projekt med en sundhedsmæssig intention, hvor det var byernes styre der skulle fortolke loven gennem et regulativ. Ifølge Pedersen er sundheden kun et rigtigt problem i hovedstaden, og det er da også kun her, at det vedtagne regulativ faktisk lever op til lovens forskrifter.⁷⁹⁹ Over ikke mindre end 59 paragraffer blev den prostitueredes liv og færden gennemgået, og et panoptisk system udfoldet. Det var også regulativet, der udpegede prostitutionsgaderne. For at komme frem til praksisdiskussionen skal her fokuseres på regulativets § 12:

De offentlige Fruentimmer skulle omhyggelig afholde sig fra al Uorden og fra al Uanstændig Opførsel paa Gader og offentlige Steder ... navnlig skal det være dem forbudt:
At vise sig i usømmelig eller opsigtsvækkende dragt
At vise uanstændig Opførsel
At flokkes, følge efter nogen, at tiltale eller kalde på nogen, enten ved Ord eller Tegn
At vise sig i deres Vinduer eller opholde sig i Gadedøren eller paa Gaden eller Fortovet uden for deres Bolig;

⁷⁹⁷ Se Merete Bøge Pedersen, *Prostitutionen og Grundloven*, 139.

⁷⁹⁸ Merete Bøge Pedersen, *Prostitutionen og Grundloven*.

⁷⁹⁹ *Ibid*, 244.

At gaa flere ifølge, eller opstille sig eller gaa frem og tilbage paa Gader, offentlige Pladser og Spadsereveje

At indtage andre Pladser i Theatrene og paa offentlige Forlystelsessteder end af Politiet tilladt;

At være siddende Gjæster paa Kaféer, Restaurationer og lignende Beværtningssteder;

... De offentlige Fruentimmer ma ingensinde passere Amaliegaderne og Amalienborg Plads, og ... heller ikke Stadens Hovedgader senere paa Dagen end kl. 12 middag ... De offentlige Fruentimmer, der boe i offentlige Huse, må ikke gaae paa Gaden fra Gadelygternes Tænding til deres Slukning ...⁸⁰⁰

De krav, der stilles op i teksten, er ekstreme versioner af de temaer, vi har set i de øvrige praksisser på Rådhuspladsen: Synlighed, bevægelighed og rumlig distribution.

En toneangivende serie af artikler kom i løbet af 1896 af lægen Edvard Ehlers. Han udgav også et skrift der bl.a. beskæftigede sig med betydningen af prostitutionen i en by under modernisering. Cirkulationen, skrev han her, blev ændret som følge af de store transformationer i hovedstaden, og gader som Gothersgade og Farvergade, der tidligere var stillestående, var nu på vej til at blive "Større Pulsaarer" i et voksende, pulserende system. Det er derfor, skrev Ehlers,

paa tide, at den offentlige Prostitution flyttes fra Farvergade, inden vi tage det ny Raadhus i brug; Prostitutionen bør henvises til mere øde Kvarterer.⁸⁰¹

Isoleringen af prostitutionen fra det borgerlige, offentlige rums "gadefred" var således en central del af problemet. Fra begyndelsen var der en uro omkring det forhold, at systemet med indskrivning, bordelgader osv. gav de prostituerede en *de facto* ret til at være del af det offentlige rum – hvis de lod sig indskrive. Dels kunne denne ret gøre de prostituerede "dristige", så de bøjede eller brød reglerne for den borgerlige gadefred, dels var det fra starten eksplicit at de prostituerede levede efter en ret fri fortolkning af reguleringen, som vi har set. I 1880'erne sendes en trykt klage til BR på vegne af mere end fire tusind bekymrede "mænd og kvinder". De er oprørte over

Den Dristighed, hvormed utugtige Kvinder, i kraft af disse Rettigheder, efter Mørkets Frembrud, oversvømme visse Kvarterer ... den Frækhed, hvormed Lasten, med Politiets Tilladelse, stilles til Skue i visse Smaagader...⁸⁰²

Således er det allerede i begyndelsen af den reglementerede periode, og før at diskussionen bliver "praktisk" som antydnet ovenfor, at særligt synligheden er en vigtig forhandling, måske den vigtigste. Et praktisk aspekt, som også gjorde de prostituerede problematiske fra et reguleringssynspunkt, var deres mobilitet. De fleste lejede et værelse, kabinet eller lejlighed på dagsbasis, og hvis de blev fængslet eller indlagt på hospitalet, flyttede en anden ind. Regulativet af 1877 siger, at man højst må flytte hver anden måned, men det er ikke til at sige, om dette påbud blev overholdt, og de prostituerede havde ofte heller ingen indflydelse på dette. Udover fængsling eller hospitalisering kunne de prostituerede blive smidt ud for ikke at

⁸⁰⁰ Pedersen, *Den reglementerede prostitution i København fra 1874 til 1906*, 161.

⁸⁰¹ Ehlers, Bidrag til Diskussionen af Prostitutionsspørgsmaalet, 41ff.

⁸⁰² Klage, pr. Sognepræst Holck til BR d. 12. januar 1884.

betale eller på anden måde gøre sig besværlige. Men de kunne også flytte på grund af social opstigning eller til bedre logi når tiderne var gode. Merete Bøge Pedersen konstaterer, at det dog mest er indenfor deres eget kvarter, de prostituerede flytter rundt.

Konklusion

Afhandlingen tog sit afsæt på Nytorv, hvor bystyret gennem 1800-tallet holdt til i C.F. Hansens Råd- og Domhus sammen med dele af den statslige administration. Afhandlingens Del 1 undersøgte hvilke intentioner der lå bag den nye lokalisering og første forhærdning af rådhusområdet som et nyt offentligt tyngdepunkt i København omkring år 1900. Opbruddet fra Nytorv aktiverede Borgerrepræsentationens nye indflydelse og selvstændighed efter Grundloven, 1857-reformen og byens vækst. Artikulationen af bystyrets nye styrke kom til udtryk i det store budget, og i diskussionerne omkring det nye rådhus som "pragtbygning" og centraladministration, der begge var knyttet til intentionen om at være en europæisk storby.

I 1888 valgte man at lokalisere den nye bygning i det åbne og udefinerede område ved Halmtorvet og Vestervold. En række bredere intentioner omkring den Gode By blev inkorporeret i projektet formet af den hygiejniske bevægelse, militære interesser, den liberalistiske byggesektor og bystyrets intention om infrastruktur med et sporvejsknudepunkt på stedet. Udpegningen af Halmtorv-pladsen betød en acceleration af den citydannelse, der var begyndt med voldenes fald. Som det fremgik af bl.a. kortlægningen af grundværdier, skete der en særlig citydannelse, hvor tyngdepunkter spredtes ud over byen: Financscentret lå mellem Børsen og Kongens Nytorv, forbrugsrummet langs Strøget, underholdningscentret i det indre Vesterbro og kulturinstitutionerne spredt langs boulevarderne. Den begyndende funktionsopdeling af byen formaliserede desuden koncentrationer som Kødbyen og prostitutionsgaderne, som dannede deres egne centre med tilhørende sociale mekanismer. Endelig opstod der et socialt hierarki af "centre", hvor Kongens Nytorv identificerede sig i modsætning til Rådhuspladsen, der afgrænsede sig i modsætning til Vesterbro osv. Sørtorvet og Gammelholm var blandt de dyreste grunde i byen, og omkring palæerne i Frederiksstaden samledes særligt det "gamle" borgerskab og adelen. Således stabiliseredes Rådhuspladsen i denne proces som et center, delvist defineret af relationerne til byens andre centre.

I processen mobiliseredes de københavnske arkitekters og ingeniørers rumlige forståelsesrammer, og i modstillingen af disse to grupper viste afhandlingen, hvordan de begge var under forandring, og hvordan konflikter og alliancer foregik med processen som katalysator. I den overordnede forhærdning af Rådhuspladsen hen mod Første Verdenskrig blev arkitekturen og ingeniørkunsten på pladsen monumental. Det kom til udtryk i arkitektkonkurrencen, der var domineret af den "europæiske" historicismes intention om det offentlige rum. Med arkitektkonkurrencen om rådhuset sætter afhandlingen fokus på en anden konflikt, nemlig mellem den "europæiske" historicisme og den "skandinaviske" nationalromantik. I undersøgelsen af Meldahl og Ambt blev det belyst, hvordan man med en udvidelse af forhærdningsbegrebet kunne belyse en monumental og en funktionel intention. Det, der var fælles for de forskellige arkitektoniske skoler, der var involverede i den nye rådhusplads, var en monumental tilgang til bygninger. Både nationalromantikken og historicismen udtrykte en positiv forståelse af det monumentale som et udsagn om stabilitet og en fastholdelse af værdier. I konkurrencen deltog en lang række af førstnævnte og én, Martin Nyrop, af sidstnævnte. Gennem Eksempler fra konkurrencen viste, hvordan intentionerne om et offentligt rum var fokuseret omkring den borgerlige pragtbygning og promenade bortset fra enkelte undtagelser som Vilhelm Dahlerup og Martin Nyrop, imens undersøgelsen af grundplaner viste, hvordan kravet om en rationel administrationsbygning blev filtreret forskelligt, og hvordan Nyrop havde tænkt forbindelser og bevægelse ind i dispositionen af repræsentationslokaler og kontorer. I valget af Nyrop som arkitekt for

Rådhuset og Rådhuspladsen, har der i forskningslitteraturen været en tendens til at se den som nationalromantikens sejr over en anakronistisk historicisme. Jeg foreslår en anden tolkning, nemlig at Nyrop allierer sig med Ambt og dennes rumlige forståelsesramme, der integrerer teknologiske netværk i projektet.

Afhandlingens Del 2 undersøgte etableringen af Rådhuspladsen med de teknologiske netværk som optik. Det overordnede spørgsmål var her, hvordan netværk som mekanisme – altså ikke kun de fysiske anlæg - påvirkede rumliggørelsen. Der fandtes teknologiske netværk forud i form af vandsystemet fra 1863, der via vandværket ved Rådhuspladsen var det første ekstensive distributionsnetværk. Også kloakeringen blev, særligt med omlægningen 1906, et komplekst system, hvor forskellige netværk blev koblet sammen og latrin blev distribueret over et langt større område. Desuden opdelte kloakeringen det offentlige og det private på ny gennem vandklosetternes indtog i de private hjem.

De nye netværk, der analyseres i denne afhandling, centrerer sig om elektrificeringen og dens konkrete funktion på pladsen. Brandtelegrafens krav til udrykningshastighed afskaffede en visuel udpegning fra Nikolaj Tårn til fordel for kobling af borgernes alarmering med en centraliseret telegrafcentral i hovedbrandstationen bag rådhuset. Brandtelegrafens netværkseffekt forstærkede det labyrintiske rum i den voksende by. Telefonnetværket skabte et relationelt rum: en offentlig erfaring af kontakt i en parallel rumlighed med andre forbindelser og afbrydelser end på den fysiske rådhusplads. Desuden fulgte jeg telefonkioskernes udvikling til kommunikationsknudepunkter i krydsfeltet mellem offentlig og privat interesse og med et gennemtrængende, differentieret telefonnet kunne man hurtigt tilkobles. Denne tilkobling galdt også elevatorer, lys og andre elektriske netværk, som omfattede forlystelsesbygningerne og udviste en kontrast mellem det retrospektive, historicistiske ydre og de nyeste teknologier i det indre. Med fokus på belysningen blev natten koloniseret og nye forbrugslandskaber opstod. Rådhuspladsen blev centrum for begge dele i perioden. Afhandlingen viste også, at overvågning og sikkerhed blev genforhandlet i rådhuspladsområdet som følge af de to lyssystemer, gaslyset og det elektriske.

Sporvejsnettet inkorporerede i særlig grad elektriciteten, men også en række andre urbane netværk, og blev bygget op omkring byrummets særlige sammenføjede karakter. På det grundlag fokuserede resten af netværksundersøgelsen på sporvejenes netværk og rum. Jeg identificerede to rumligheder, det store byrum, som blev påvirket af vognenes mobilitet, og det lille kupérum, der opstod som et nyt, offentligt "rum uden sted". Mht. førstnævnte kunne jeg vise, hvordan sporvejene "netværkede" byen og forhandlede dens grænser gennem endestationer, og dens værdi gennem grundværdistigning. Det førte til en "koblingskultur", hvor meget afhang af, om man var koblet på eller af systemet. Rådhuspladsen blev knudepunkt i en flydende mobilitet, som dog var betinget af "punktueringer" som de nye stoppesteder og omstigningspunkter. Afhandlingen undersøgte også fremvæksten af pladsens nye, funktionelle visualitet gennem skiltning, reklamer og Knud V. Engelhardts helhedsdesign. Sporvejenes lille rum var et sanset miljø præget af den store gennemstrømning af mennesker. Sammenlignet med togkupéens kulturhistorie var sporvognskupéen mere offentlig og rytmisk højfrekvent, men til gengæld mindre socialt adskillende og hjemlig. Undersøgelsen påpegede desuden, hvordan den panoramiske oplevelse, der i forskningslitteraturen ofte knyttes til toget, fandtes i en anden version i sporvognens drivende bevægelse kilet ind i byen.

Gennem en undersøgelse af detaljer i sporvognens materialitet introducerede jeg begrebet mikroteknologier. Metodisk giver begrebet mulighed for at undersøge netværket

uden om den determinisme, der kan være en tendens i Thomas Hughes' LTS-perspektiv. Analysen viste, hvordan sporvognen blev mere sikker og holdbar gennem materialer som maling, glas og asfalt, men også hvordan disse justeringer kobledes den sammen med det store rum i det, jeg kaldte den flydende sporvogn. De teknologiske netværk, der introduceredes i byrummet som "invasive arter", påvirkede bevægelsesmønstre, rytmer og oplevelser af rummet. Overordnet udvikler dette nye sæt af systemer på den ene side, og strømme af grupper og individuelle kroppe på den anden, et mobilitetskompleks.

I Del 3, "Det Praktiserede Rum", blev det undersøgt, hvordan Rådhuspladsens mennesker tilegnede sig rummet gennem deres praksisser. Indledningsvist undersøgte jeg de nytårsoptøjer, der udfoldede sig på Rådhuspladsen 1900-1920. Dette usædvanlige fænomen kontrasterede og fremhævede derved aspekter af den mere sædvanlige praktisering af Rådhuspladsen, der fremtræder i kildematerialet.

Deltagerne i optøjerne iscenesatte sig gennem bl.a. omvendt tøj, optræden og brug af sporvognene som scene. De tilegnede sig rummet gennem en sværmende mobilitet, som blev kopieret af politiet i en inddæmningstaktik, der også involverede ny brug af telefoner. Optøjerne udnyttede pladsens størrelse til at holde politiet ude, og ændrede dermed dens "befordring", dvs. dens egenskab af civiliseret forplads og trafikknudepunkt. I denne proces blev optøjerne ritualiserede til et offentligt spektakel. Sammenholdt med afhandlingens øvrige pointer understøttede optøjerne tre tematiske hovedfelter for Rådhuspladsen som praktiseret rum: transit, udpegning og orden.

Rådhuspladsen både befordrede og ændredes af bevægelses- eller transitpraksisser. Eksemplificeret ved betlerens driven, hvis "løsgænger" på pladsen og i byen var problematisk og ulovligt viste afhandlingen hvordan der skabtes en rumlighed uden base, der betjente sig af "usynlighedsteknikker" for at undgå regulering og straf. Også den ny trafik praksisser blev undersøgt: Trafikulykker og færdselskorridorer disciplinerede fodgængerne der måtte genlære "kunsten at gå på gaden" i dette nye rum. Lige efter 1900 indtog cyklerne pladsen og lagde endnu et lag på koder og transitpraksisser. Den punktuering af rummet, afhandlingen havde vist i Del 2, korresponderede her med de pendler-, kø- og ventepaksisser, som kildematerialet fremviste. Særligt pegede afhandlingens undersøgelse på, hvordan pendlerkulturen voksede med sporvejene og forhandlede privat og offentlig rumlighed ved at praktisere en "beboelse" af den offentlige transport.

Det blev i det følgende afsnit undersøgt, hvordan rummet praktiseredes gennem udpegning og afhandlingen sammenlignede den flanerende og promenerende praksis som to forskellige måder at skabe social forskel idet den borgerlige promenade var mest dominerende på Rådhuspladsen og Strøget. De to praksissers funktion afhang bl.a. af folks påklædning og henviste til hvordan tøjmodens flygtige kommunikation sammenknyttedes med det moderne byrum. Undersøgelsen af de demokratiske, udpegende praksisser viste, hvordan den hemmelige afstemning kobledes det offentlige rum med den personlige stemmeboks i et nøje reguleret rumligt "arrangement", med de afgørende valg 1903 og 1909 som omdrejningspunkter. Valghandlingen involverede hele rådhusets forplads og en mobilisering af "pressevæggen" på pladsens østlige side, og kunne desuden relateres til arbejderbevægelsens synlige indtog i gaderne frem mod 1900. De detektivisk udpegende praksisser kom til syne i politibetjentenes opsporing af kriminelle og tjenernes nøje genkendelse af ønskede og uønskede gæster på pladsens caféer. Undersøgelsen anlagde også et kønsperspektiv, som viste, hvordan kvinderne tiltog sig adgang til nye dele af det

offentlige rum. Figurer som hotelrotten, lommetyven og bondefangeren vendte byens koder mod de besøgende og turisterne, der tilegnede sig et mere "lineært rum" gennem turistbøger og "pakkede" ruter ud fra Rådhuspladsens hoteller.

Rumliggørelsen var også et ordensprojekt, som praktiseredes i forskellige formater. Ordensbetjentenes arbejde blev undersøgt gade for gade som social forebyggelse der var særligt tilpasset rådhuspladsområdet krav om at være et civiliseret rum. Men ordenspraksis kunne også være knyttet til særlige steder, der territorialiseres såsom Rådhushaven ved Vestre Boulevard, der befordrede en fredelig og civiliseret ramme for den borgerlige families promenade. Prostitutionskvarteret omkring Farvergade er et andet eksempel på territorialisering, som afhandlingen undersøger gennem direkte praksisser som at trække og anråbe, men også indirekte gennem "forslumningsmekanismen", der ekskluderede andre brugere. Farvergade var, som de andre prostitutionskvarterer, rumliggørelsen af en hidtil uset detaljering af myndighedernes regulering og kontrol. Det regulerede rum, mellem bordel, fængsel og hospital, var bygget op omkring en maksimal transparens for myndighedernes blik og maksimal usynlighed for borgernes ditto. Lovgivning muliggjorde en detaljeret kontrol med kvindernes bevægelse, blik og krop. De prostitueredes praksis viste dog også et andet billede hvor de dominerede i deres egne gader og fik større bevægelsesfrihed i "mellemrums" som dansesalonen og værtshuset, bl.a. gennem transaktioner med de patruljerende betjente. Disse territorialiseringer blev også vist i pendlernes tilegnelse af sporvejene og tjenernes af caféerne, og for så vidt i politiker-arkitekternes intentioner om at pragtbygninger skulle disciplinere og bringe folk "halvt i knæ", som Meldahl formulerede det. Konkluderende kan man sige, at *alle* grupper praktiserede deres egen rumlige orden gennem konventioner, tegn og tilegnelsesmekanismer – betlerne, betjentene, borgerskabet – og rumliggørelsen foregik gennem disse ordeners møde og interaktion i specifikke situationer. Nogle ordner er selvsagt stærkere end andre, men der er ikke én orden, der "ordner" og konfigurerer de øvrige.

Det sammenføjede rum

Hvis man ser på tværs af de tre dele og dermed sammenføjer det rum, der møjsommeligt blev splittet op i afhandlingen, viser der sig nogle overordnede spor. Jeg vil pege på dem som de centrale felter for rumliggørelsen af Rådhuspladsen i perioden, og jeg vil prøve at samle dem, først i rum og siden i tid.

Dels forhandlede rummet gennem synlighed. Del 1 viste, hvordan åbningen af byen, citydannelsen, forbrugs- og forlystelsesrummene alle involverede en øget synlighed. Den nye grundværdi er et eksempel, på, hvordan synlighed – som centralitet og facademål – blev et parameter for værdisætning, og diskussionen af de fattiges indgang på bagsiden af rådhuset er eksempel på, at distributionen af synlighed havde høj prioritet i planlægningen. Del 2 pegede på, hvordan Kabells ideal om usynlighed fra midten af 1800-tallet multipliceres til de mængder af netværk, der et halvt århundrede senere udgjorde den underjordiske by, mens belysningen på overfladen blev en vigtig del af forlystelses- og forbrugsrummene på hver side af Rådhuspladsen. Sporvejene foranledigede på deres side en ny visualitet i grafik og skiltning, og en ny, drivende, panoramisk perception gennem vognenes spejlglassruder. De netværkede teknologier var hver på sin måde involveret i en forhandling af synligheden. I Del 3 blev det vist, både i optøjerne og senere, hvordan kroppens bevægelse gennem rummet kommunikerede sig selv visuelt, både gennem bevægelse, påklædning og køn og gennem

koreografien af genstande omkring den. Grupper som de homoseksuelle mænd og klunkeborgerskabet, der egentlig udelukkede hinanden, kom til at sameksistere, idet de homoseksuelle benyttede Ørstedsparken og den rette, borgerlige påklædning som visuel camouflasje, samtidig med at de skabte ængstelse helt ind i Borgerrepræsentationen, hvor der advaredes mod den "forbudte Eros". De nye grupper, der fik adgang til det offentlige rum, gjorde det også væsentligst gennem offentlig synlighed på valgdage, i demonstrationer og i rygekupéerne. inspireret af Foucaults forestilling om heterotopi kan vi altså sige, at rummet forhandles gennem gensidig offentlig subjektivering, der i høj grad foregår visuelt. I modsætning til Foucaults idé om panopticisme stammer det offentlige blik disciplinering dog ikke fra en panoptisk position, men fra mangfoldige blikke, man skal forholde sig til. Også politiet internaliserer dette blik, og skal opføre sig disciplineret og eksemplarisk.

Dernæst er *mobilitet* et væsentligt medie for rumliggørelsen. København blev omkring 1900 ramme om en "mobilisering", dvs. at der samtidigt opstod et marked og en række politikker for at bevæge kroppe, materialer og viden rundt i byen. Det ordinære hverdagsliv såvel som ekstraordinære begivenheder, f.eks. nytårsoptøjerne, blev afhængige af og sammenvævet med mobilitetsrelationer. Det nye rum blev befolket af en række grupper, der ikke tidligere have været "sammenkastet" på denne måde.

I forhold til mobilitet viser Del 1, hvordan pladsen intenderes som et knudepunkt med sporvejssamlingen, og bliver koblet til anlægget af Hovedbanegården, boulevardbæltets mobilisering med Langebro og Vesterbrogades fortsættelse af øst-vestlinien gennem byen. Bygningerne i rådhuspladsområdet blev mobilitetsmaskiner ved tilkobling til de teknologiske netværk. Selve Rådhusets grunddisposition handlede om bevægelse rundt om kernen, BR's forsamlingsrum. Distributionen af kontorer og afdelinger producerede den mest hensigtsmæssige faglige cirkulation, understøttet af elevatorer, lysgange, gallerier og cykelparkering inde i bygningskroppen. Forskellige sociale grupper skulle ledes ind og ud ad forskellige åbninger osv. Den åbne plads, boulevarderne og parkbæltet var knyttet til den miasmatiske forestilling om luftens bevægelse og cirkulation. Del 2 viste gadens overgang til transportkorridor, sporvejenes flydende mobilitetssystem betinget af stoppestederne, der fikserede passagererne punktvist i byrummet, men blev introduceret for at øge cirkulation, facilitere funktionsopdelingen af byen og understøtte en forestilling om kosmopolitisk "civilisation". Som nævnt andetsteds indebar sporvognens mobilitet en dialektisk bevægelse af større urban adskillelse i "det store rum" gennem forstads- og citydannelse på den ene side og den sociale "sammenkastethed" i kupeens "lille" rum på den anden. Køreplaner, ventesale og remiser udviste den samme, gensidige betingelse mellem bevægelse og fiksering. Mikroteknologier som bremsen sikrede præcise og bekvemme standsninger af de tunge vognkroppe, der gjorde sporvognens mobilitet stabil og tilregnelig. I Del 3 blev mobilitetens tematiseret som et skift i forholdet mellem praksis og rum, fra en stabil, rumlig fordeling (som på Gammeltorv/Nytorv) til en social navigation, hvor subjekt og rum er i bevægelse samtidig. Der fremhævedes særlige transitpraksisser, knyttet til pladsens karakter af passage, og hvor bevægeligheden var central, både positivt defineret, som hos de promenerende og turisterne, eller negativt, som hos betlerne, løsgængerne og de prostituerede. Gennem demokratiseringen af mobilitet med sporveje, tog og cykler udbredtes mobile praksisser der indtog byens hverdagsliv.

Sammenføjning i tid

Afhandlingen har konceptualiseret rummet som en sammenføjning, hvis udvikling over tid jeg har kaldt rumliggørelse. I undersøgelsen af rumliggørelsen har afhandlingen således beskæftiget sig med forhandlinger, mekanismer, brud og stabiliseringer for at belyse det overordnede forhold mellem forandring og forhærdning i rummets udvikling.

Rådhuspladsen blev forhærdet gennem flere stabiliseringer, hvoraf lokaliseringen og arkitektkonkurrencen har stået i forgrunden. Det blev vist, hvordan denne forhærdningsproces foregik dialektisk og i spring gennem perioden 1880-1914 belyst gennem forhærdningen af de intentionelle, teknologiske eller praktiserede mekanismer der udviklede en københavnsk version af den urbane modernitet. Denne "versionerede" modernitet kommer til udtryk i en række af afhandlingens studier. Hvis vi sammenføjer Rådhuspladsen på tværs af perioden fremtræder en "mudret modernitet". Materialet viser ikke en entydig udvikling mod større rationalitet, hastighed, liberalisering eller funktionalitet, for nu at bruge nogle af de begreber, der ofte knyttes til byens modernisering i den vestlige forskningslitteratur. Hastigheden hæves og sænkes. De nye, teknologiske netværk i byrummet, som sporvejene, udviste ikke en fremadskridende modernitet i termer af øget bevægelse og hastighed. Materialet viste derimod, at mobilitet og immobilitet var tæt forbundne. Større mobilitet kræver større knudepunkter, større elektriske kredsløb flere elværker, kontrolstationer, oplagringsenheder etc. Brandtelegrafens acceleration af udrykningen var baseret på en møjsommelig udviklet centralisering i den borglignende hovedbrandstation. Denne konfiguration af bevægelse og fiksering korresponderer med afhandlingens overordnede begreber om sammenhængen mellem forandring og forhærdning.

Også pladsens prestigøse bygninger, fordelt på de tre dominerende, eklektiske, arkitekturretninger – historicisme, skønvirke og nationalromantik – udviste i deres tilgang til monumentalitet en "vilje til forhærdning", som jeg har kaldt det. Omvendt udviklede bygningernes indre en fremadrettet brug af teknologiske netværk, rationel rumlig organisation og principper om forbindelse og tempo – altså en prospektiv rumlighed. Denne modsætning følger bygningernes investeringsniveau således at der i de store anlæg som f.eks. rådhuset, Paladshotellet og Dagmar var en mere elaboreret retrospektion i det ydre og større satsning på de nyeste teknologier i det indre. Det interessante er her, at dette kunne fremstå som en modsætning for mellem- og efterkrigstidens beskuer, men blev ikke i samtiden betragtet som sådan: de store, prestigøse byggerier var "moderne", både ude og inde.

Et tredje felt for den mudrede modernitet er forholdet mellem private og offentlige aktører i rumliggørelsen. I idéen om kreativ destruktion som blev præsenteret i afhandlingen ligger, at byens stadigt hurtigere omdannelse i moderniteten er knyttet til kapitalismens stadig større indflydelse på det fysiske miljø – en markedsliggørelse. Det viser sig dog ikke entydigt på Rådhuspladsen. Flere af de vigtige initiativer – omkring telegraf, telefon og byggeselskaber – blev taget af private virksomheder, der i perioden faktisk gjorde København til foregangsby på flere felter. Omvendt gik bystyret og staten lige omkring 1900 aktivt og resolut ind i Københavns infrastruktur, grundopkøb og lovgivning på baggrund af en politisk alliance mellem bl.a. Højre og Socialdemokrater. Der var forskellige, politiske intentioner i spil, fra socialkonservatisme til kommunesocialisme, men tilbage står et konsekvent, offentligt engagement i byens fysiske miljø. Heller ikke dette fremstilles i samtiden som en kontrast.

Rådhuspladsens "mudrede modernitet" var således ikke modsigelsesfyldt for de, der intenderede, netværkede og praktiserede rummet.

Gennem at undersøge Rådhuspladsen som sammenføjning og dennes historiske tilblivelse, rumliggørelsen, har afhandlingen forhåbentlig bidraget til en tværdisciplinær, urban kulturhistorie, der forstår det offentlige rum som et væv i bevægelse.

Litteratur

- Adey, Peter. *Mobility. Key Ideas in Geography*. London; New York: Routledge, 2010.
- Agamben, Giorgio. *What Is an Apparatus? and Other Essays Translated by David Kishik and Stefan Pedatella*. Stanford, Calif.: Stanford University Press, 2009.
- Ambt, Charles. "Kloakanlæggene i København og nogle fremmede Hovedstæder." *Den Tekniske Forenings Tidsskrift* (1880): 115–138.
- Amin, Ash, and Nigel Thrift. *Cities Reimagining the Urban*. Cambridge: Polity, 2002.
- Andersen, Aa. "Københavns Torvehandel gennem Tiderne." *Fra Kvarngård Til Humlekule. Meddelelser fra Havebrugshistorisk Selskab* 14 (1984): 7–19.
- Arnild, P. *Paraplyen. Den gamle Tjener fortæller*. København: J. A. Hansens Bogtrykkeri, 1928.
- Austin, J L. *How to Do Things with Words. The William James Lectures*. Oxford: Clarendon Press, 1962.
- Bakhtin, M M. *Rabelais and His World*. Bloomington: Indiana University Press, 1984.
- Barfoed, Niels. *Manden Bag Helten Knud Rasmussen På Nært Hold*. Kbh.: Gyldendal, 2011.
- Batty, M. "The Creative Destruction of Cities." *Environment and Planning B: Planning and Design* 34, no. 1 (2007).
- Bender, Thomas. "The New Metropolitanism and the Plurality of Publics." *Harvard Design Magazine* Winter/Spr (2001): 6–17.
- Bendikat, Elfi. *Offentliche Nahverkehrspolitik in Berlin Und Paris 1890-1914*. Berlin: Walther de Gryuter, 1999.
- Benjamin, Walther. *Passageværket 1-2. Rævens Sorte Bibliotek*. København: politisk revy, 2007.
- Bidstrup, Knud. *Ebenezers Disciple. Dansk Byplanlægnings Pionertid*. København: Dansk Byplanlaboratorium, 1971.
- Bijker, Wiebe E. *Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs: Toward a Theory of Sociotechnical Change*. Cambridge, Mass.; London: MIT Press, 1995.
- Bijker, Wiebe E, and Eduardo Aibar. "Constructing a City: The Cerda Plan for the Extension of Barcelona." *Science, Technology and Human Values* 22, no. 1 (1997): 3–30.
- Bijker, Wiebe E, and John Law. *Shaping Technology/building Society: Studies in Sociotechnical Change*. Vol. Inside tec. Cambridge, Mass: MIT Press, 1992.
- Bijker, Wiebe E, and T J Pinch. "The Social Construction of Facts and Artifacts: Or How the Sociology of Science and Technology Might Benefit Each Other." *Social Studies of Science* 14 (1984).
- Bjerring-Hansen, Jacob et. al.. *Industrisamfundets Kulturarv. Regional Indberetning Af Industriminder i Københavnsregionen*. København, 2003.
- Bjørnson, John Kåre. *Linie 1. Hovedstaden Får Trafikselskab*. København: Sporvejshistorisk Selskab, 1988.
- Bligaard, Mette. *Frederiksborgs Genrejsning. Historicisme i Teori Og Praksis Bd. I-II*. København: Vandkunsten, 2008.
- Bloor, David. "Anti-Latour." *Studies in History and Philosophy of Science* 30, no. 1 (1999): 81–112.
- Bonderup, Gerda. "Cholera-Morbrotter Og Danmark. Billeder Til Det 19. Århundredes Samfunds- Og Kulturhistorie". Århus: Århus Universitet, 1994.
- Borgberg, Poul. "Københavns Telefon." In *Elektricitetens Historie Og Dens Mænd*, edited by Th Gelardi, 35–58. København: Alfred Jørgensens Forlag, 1940.
- Braudel, Fernand. *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. [1st U.S. . New York: Harper & Row, 1972.

- Bringéus, Nils-Arvid, Jonas Frykman, and Orvar Löfgren. *Force of Habit. Exploring Everyday Culture*. Lund: Lund University Press, 1996.
- Bro, Henning. *Boligen mellem natvægterstat og velfærdsstat Bygge- og boligpolitik i København 1850-1930*. Kbh.: Multivers, 2008.
- Bro, Henning, and Helga Mohr. *Frederiksberg Kommunes Historie 1858-2008*. København: Historisk-topografisk Selskab for Frederiksberg, 2008.
- Bro, Henning et. al., *Hovedstadsmetropolen Efter 1945*. Lyngby: Hovedstadsområdets Kulturhistoriske Arkiver, 2011.
- Bro, Tine. "Rådhus Under Enevælden". Center for Byhistorie, 2002.
<http://dendigitalebyport.byhistorie.dk/raadhus/>.
- Buhl, Hans. *Buesenderen. Valdemar Poulsens Radiosystem*. Århus: Århus Universitetsforlag, 2005.
- Buhl, Hans, and Henry Nielsen. "Made in Denmark?: Nye Studier i Dansk Teknologihistorie". Århus: Klim, 1994.
- Burke, Peter. *What Is Cultural History?* London: Polity, 2008.
- Böcher, Sten. "Danmarks Elektrificering." *Geografisk Tidsskrift* (1945).
- Bønnelycke, Emil. *Asfaltens Sange Prosafragmenter*. Kbh., 1918.
- Callon, Michel. "Some Elements of a Sociology of Translation: Domestication of the Scallops and the Fishermen of St Brieuc Bay." 196–223. London: Routledge, 1986.
- . "Techno-economic Networks and Irreversibility." edited by John Law. London: Routledge, 1991.
- Certeau, Michel de. *L'Invention Du Quotidien. Vol 1, Arts De Faire*. Paris: Union générale d'éditions, 1980.
- . "On the Oppositional Practices of Everyday Life." *Social Text* 3 (1980): 3–43.
- . *The Practice of Everyday Life*. Berkeley: University of California Press, 1984.
- Christensen, A R. *Byplaner og Sporveje*. København: G. E. C. Gads Forlag, 1925.
- Christensen, Lars K. "Mål og midler i arbejdslivshistorien." *Arbejderhistorie* 1, no. 1 (1995): 5.
- Christensen, Mikkel Jarle. "Det Evige Politi. Redefinition og ideologi 1863-2007". Københavns Universitet, 2011.
- Christensen, Søren Bitsch, and Mette Thøgersen. "Bysystem og urbanisme ca. 1840-2000 - historie og historiografi." In *Den Moderne By*, edited by Søren Bitsch Christensen. Vol. 1. 1st ed. Århus: Århus Universitetsforlag, 2006.
- Christensen, Søren Bitsch, red, *Den Moderne By. Byhistoriske Studier*. Vol. 2. Århus: Aarhus Universitetsforlag, 2006.
- Christensen, Villads. *København i Kristian den ottendes og Frederik den syvendes tid 1840-1857*. København, 1912.
- Christensen, Willy, and John Lundgren. *Farvel Sporvogn*. Sporvejshistorisk Selskab, 1972.
- Christensen, Søren Bitsch et al. *Den Klassiske Købstad*. Ed. Søren Bitsch Christensen. Aarhus Universitetsforlag, 2005.
- Christiansen, Anne. *Anton Rosen - Arkitekt Og Kunstner, Anton Rosen - Architect and Artist*. Edited by Anne Christiansen f. 1949. Silkeborg: KunstCentret Silkeborg Bad, 2003.
- Christiansen, Niels Finn. *Danmarkshistorien 1900-1925*. Edited by Olaf Olsen. 2nd ed. København: Gyldendalske Boghandel, Nyt Nordisk Forlag, 2004.
- Claussen, Sophus. *Djævlerier*. København, 1904.
- Colt, G H. "A Motor Operating Theatre." *The British Medical Journal* 1 (1915): 3 ST – A Motor Operating Theatre.
- Corbusier, Le. *L'Art Décoratif d'aujourd 'hui*. Paris: Editions Crés, 1925.

- Crary, Jonathan. *Techniques of the Observer*. OCTOBER Books. Cambridge, MA: MIT Press, 1999.
- Cresswell, Tim. "The Vagrant/Vagabond. The Curious Career of a Mobile Subject." In *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*, edited by Tim Cresswell and Peter Merriman. Farnham: Ashgate, 2011.
- Crook, Malcolm, and Tom Crook. "The Advent of the Secret Ballot in Britain and France, 1789-1914: From Public Assembly to Private Compartment." *History* 92, no. 308 (2007): 449-471.
- Dahl, Carl V H, V Faaborg-Andersen, and Th Gelardi. *Elektricitetens Historie*. Kbh., 1939.
- Dalgas, Ernesto. *Lidelsens Vej En Selvbiografi af en Afdød*. Kbh., 1903.
- Damgaard, Erik. "Fra åben til hemmelig afstemning." *Politica* 20, no. 3 (1988): 320-329.
- Darger, Birgitte. *Ser I denne mægtige Arena af blank Asfalt*. København: Kunstakademiets Arkitektskole Center for Tværfaglige Urbane Studier, 2000.
- Deleuze, Gilles. *Dialogues II*. New York: Columbia University Press, 2002.
- Deluze, Gilles, and Félix Guattari. *Tusind Plateauer. Kapitalisme og skizofreni*. København: Det Kongelige Danske Kunstakademis Billedkunstskoler, 2005.
- Dennis, Richard. *Cities in Modernity Representations and Productions of Metropolitan Space, 1840-1930*. New York, NY: Cambridge University Press, 2008.
- Dragsbo, Peter. *Hvem opfandt parcelhuskvarteret? Forstaden har en historie. Plan- Og boligbyggeri i danske forstadskvarterer 1900-1960*. Odense: Syddansk Universitetsforlag, 2008.
- Duffy, Enda. *The Speed Handbook. Velocity, Pleasure, Modernism*. Durham NC: Duke University Press, 2009.
- Dupuy, Gabriel. *L'urbanisme Et Les Reseaux*. Paris: Armand Colin, 1991.
- Dybdahl, Lars. *Den Danske Plakat*. Valby: Borgen, 1994.
- Edelberg, Peter. "Byen Trækker. Homoseksualitet, prostitution og pornografi i Danmark 1945 - 1976". Københavns Universitet, 2012.
- Edwards, Clive. "Floorcloth, Linoleum and Vinyl; the Changing Technologies of Hard Flooring Materials and Their Impact on Domestic Space 1850-1950." *City and Society*. Ghent, 2010.
- Ehlers, Edvard. *Bidrag til Diskussionen af Prostitutionsspørgsmaalet*. København, 1896.
- Elklit, Jørgen. *Fra åben til hemmelig afstemning. Aspekter af et partisystems udvikling*. Politica, 1988.
- Ellegaard Frederiksen, E. *Knud V. Engelhardt: Arkitekt og Bogtrykker, 1882-1931*. København: Arkitektens Forlag, 1965.
- Elsøe Jensen, Jørgen. *Danmarks Middelalderlige Byplaner*. Odense: Odense Universitetsforlag, 1992.
- Ewenstein, Boris, and Jennifer Whyte. "Knowledge Practices in Design: The Role of Visual Representations as 'Epistemic Objects'." *Organization Studies* 30, no. 7 (2009).
- Faaborg-Andersen, V. "Elektrificeringen." In *Danmarks Kultur ved år 1940, Bd. 4*. København, 1942.
- Farias, Ignacio, and Thomas Bender. *Urban Assemblages: How Actor-network Theory Changes Urban Studies*. Edited by Ignacio Farias and Thomas Bender. London; New York: Routledge, 2010.
- Filarski, Ruud. "A Giant Spider Web, Hanging Full of Dead Flies? The Rise of the Tram." In *Mobility in History. Themes in Transport*, ed. Gijs Mom et. al.. Neuchâtel: Éditions Alphil presses Universitaires suisse, 2011.
- Fine, Gary Allan. "The sad demise, mysterious disappearance, and glorious triumph of Symbolic Interactionism." *Annual Review of Sociology* 19 (1993): 61-87.

- Flagstad, Susanne Mørch, and Susse Laustsen. "Kontormiljøets Historiske Udvikling". København: Statens Byggeforskningsinstitut, 1983.
- Foucault, Michel. "Des Espace Autres." *Architectura /Mouvement/ Continuité*, no. 5 (1984): 46–49.
- . *Discipline and Punish the Birth of the Prison Transl. from the French by Alan Sheridan*. London, 1977.
- . *Security, Territory, Population. Lectures at the College Du France 1977-1978*. New York: Palgrave Macmillan, 2007.
- . *Security, Territory, Population: Lectures at the Collège De France 1977-1978*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2007.
- Frisby, David. "The Metropolis as Text: Otto Wagner and Vienna's 'Second Renaissance'." *Culture, Theory and Critique* 40, no. 1 (1997).
- Funck, Joh. "Behandlingen af kloakvand i pumpestationer og Rensningsanlæg i København." *Ingeniøren* (1928): 523–34.
- Funder, Lise. *Arkitekten Martin Nyrop [English Summary Oversat Af David Hohnen]*. Kbh.: Foreningen til gamle Bygningers Bevaring, 1979.
- Gad, Emma. *Takt Og Tone. Hvordan Vi Omgaas*. København, 1918.
- Geddes, Patrick. *Cities in Evolution. An Introduction to the Town Planning Movement and to the Study of Civics*. London: Williams & Norgate, 1915.
- Gelardi, Th, ed. *Elektricitetens Historie Og Dens Mænd*. København: Alfred Jørgensens Forlag, 1940.
- Geretsegger, Heinz, Max Peintner, and Walter Pichler. *Otto Wagner 1841-1918: the Expanding City, the Beginning of Modern Architecture*. English la. New York: Rizzoli, 1979.
- Gibson, James. "The Theory of Affordances." In *Perceiving, Acting and Knowing. Towards an Ecological Psychology*, edited by Robert et al. Shaw. New York: Hillsdale, 1977.
- Gilliland, Jason. "The Creative Destruction of Montreal. Street Widening and Urban (Re)development in the Nineteenth Century." *Urban History Review* 31, no. 1 (2002).
- Ginzburg, Carlo. *Clues, Myths, and the Historical Method*. Baltimore, Md: Johns Hopkins University Press, 1989.
- . *Spor. Om Historie Og Historisk Metode*. Edited by Morten Thing, Gert Sørensen, and Carlo Ginzburg. København: Museum Tusulanum Press, 1999.
- Goffman, Erwing. *The Presentation of the Self in Everyday Life*. New York: Anchor, 1952.
- Graham, Stephen, and Simon Marvin. *Splintering Urbanism. Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London: Routledge, 2001.
- Grove, Gerhard L. "Skafottet og Kaget paa Nytorv ved Midten af det attende Aarhundrede." *Fra Arkiv Og Museum* 2 (1905): 160–176.
- Gårdmand, Arne. *Byplanlægningens Historie 1938-1993*. København: Arkitektens Forlag, 1993.
- Hansen, Børge S. *De Københavnske Elværker*. København: Københavns Belysningsvæsen, 1992.
- Haraway, Donna. *The Companion Species Manifesto*. Chicago: Prickly Paradigm Press, 2003.
- Harnow, Henrik. *Den danske ingeniørs historie 1850-1920*. Vol. 1. Århus: Systime, 2005.
- Hartmann, Grethe. *Boliger og Bordeller. Oversigt over Prostitutionens Former og Tilholdssteder i København til forskellige Tider. Med kortmæssige Undersøgelser af Troels Smith*, 1967.
- Harvey, David. *Paris, Capital of Modernity*. New York: Routledge, 2003.
- Hassø, Arthur G. *Københavns Brandvæsens Historie*. København: Københavns Brandforsikring, 1931.
- Haugbøll, Charles. *Frederiksberggade, huse og mennesker*. København: Engelsen & Schrøder, 1964.

- Haugsted, Ida. *Nye Tider. Historicisme i København*. Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck, 2003.
- Haugsted, Ida, and Hakon Lund. *Københavns Rådhus*. Kbh.: Københavns Rådhus, 1996.
- Hendriksen, F, and Francis Beckett. *Københavns Raadhus, Opført 1893-1905*. København: August Bangs Boghandels Forlag, 1908.
- Henningsen, Poul. *Hvad Med Kulturen?* København, 1933.
- Highmore, Ben. *Cityscapes Cultural Readings in the Material and Symbolic City*. New York: Palgrave Macmillan, 2005.
- . *Everyday Life and Cultural Theory. An Introduction*. 1st ed. London: Routledge, 2002.
- . *Michel De Certeau. Analysing Culture*. New York: Continuum, 2006.
- Hilden, Hans Peter. *Skrald, Storby Og Miljø*. København, 1973.
- Hirsch, Julius. "Handelens Beliggenhedslære." *Handelsvidenskabeligt Tidsskrift* 4 (1940): 69–96.
- Hobsbawn, Eric. *The Age of Revolution*. London: Weidenfeld & Nicholson, 1962.
- Holm, Axel, and Kjeld Johansen. *København 1840-1940 Det københavnske bysamfund og kommunens økonomi Udg. Af Københavns Borgerrepræsentation*. Kbh.: Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck, 1941.
- Hommels, Anique. "Studying Obduracy in the City: Toward a Productive Fusion Between Technology Studies and Urban Studies." *Science, Technology and Human Values* 30, no. 3 (2005): 323–351.
- . *Unbuilding Cities. Obduracy in Urban Socio-technical Change*. Massachusetts: MIT Press, 2005.
- Hornemann, Emil. "Den Nuværende Husvildhed". København, 1857.
- Hughes, Thomas Parke. *Networks of Power. Electrification in Western Society 1880-1930*. Softshell. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1983.
- . "The Evolution of Large Technological Systems." In *The Social Construction of Technological Systems*, 51–82. Massachusetts: MIT Press, 1987.
- Humphrey, Caroline. "Violence and Urban Architecture: Events at the Ensemble of the Odessa Steps 1904-5". University of Cambridge: Forthcoming, 2011.
- Hvattum, Mari. "Panoramas of Style." *Journal of the Society of Architectural Historians* 70, no. 2 (2011): 190–209.
- Hvidt, Kristian. *Pynt på Gesimsen. Facader på københavnsk etagebyggeri 1860-1920*. København: GAD, 1983.
- Hyldtoft, Ole. "Den Anden Industrielle Revolution: I forskningen og i Danmark." *Den Jyske Historiker* 102-3 (2003): 18–46.
- . *Den Lysende Gas. Etableringen af det danske gassystem 1800-1890*. 1. udgave,. Herning: Systime, 1994.
- . "From Fortified Town to Modern Metropolis. Copenhagen 1840-1911." In *Growth and Transformation in the Modern City*, ed. Ingrid Hammarström and Thomas Hall. Stockholm, 1979.
- . "København. Fra fæstning til moderne storby." in *Kongens og folkets København gennem 800 år - brikker til en mosaik*, ed. Karl Erik Fransen. København: Skippershoved, 1996.
- . *Københavns Industrialisering 1840-1914*. Herning, 1984.
- Hyldtoft, Ole, and Per Boje. "Økonomiske, geografiske og demografiske aspekter." In *Urbaniseringsprocessen i Norden, 3. Industrialiseringens Første Fase*. Oslo: Universitetsforlaget Oslo-Bergen-Tromsø, 1977.

- Hyltøft, Ole, and Hans Chr Johansen. *Teknologiske Forandringer i Dansk Industri 1896-1972*. Odense: Syddansk Universitetsforlag, 2005.
- Hård, Mikael, and Thomas J. Misa. "Modernizing European Cities: Technological Uniformity and Cultural Distinction." In *Urban Machinery. Inside Modern European Cities*, 1–22. Massachusetts: MIT Press, 2008.
- Ingold, Tim. *The Perception of the Environment. Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*. New York: Routledge, 2011.
- Iskov, O. *Odense Sporvej*. Sporvejshistorisk Selskab, 1986.
- Iversen, Ulrik Okkels. "Byens Plan. Hygiejnebevægelsen og byplanlægningen i København 1844-1865". Københavns Universitet, 2004.
- Jarløv, Vagn. *Københavns Telefon i 75 År 1881-1956 Udg. af Kjøbenhavns Telefon Aktieselskab i anledning af 75-året for åbningen Af Den Første Telefoncentral i København*. Kbh: KTAS, 1956.
- Jensen, C M. *Kortfattet Vejledning i Kendskabet til Farvekemien med de af Malerne benyttede Materialier og disses Bestanddele*. København: Fællesforeningen af Danmarks Malernestre, 1898.
- Jensen, Jens Toftgaard. "Borgerskabets byideal og monumentsætning ca. 1850-1920." In *Den Moderne By*, 121–152. Aarhus: Aarhus Universitetsforlag, 2006.
- Jensen, Klaus Bruhn. "Dansk Mediehistorie". København: Samfundslitteratur, 2001.
- Jensen, Sigurd, and Claus M Schmidt. *Rammerne Sprænges. Københavns Historie Bd. 4, 1830-1900*. Edited by Erik Kjersgaard. Vol. 4. København: Gyldendal, 1982.
- Jensen-Klint, P V. "Københavns Rådhus." *Nordisk Tidskrift för Vetenskap, Konst och Inudstri*.
- Johannsen, Fritz. *Københavns Telefon*. Kbh, 1910.
- Joyce, Patrick. *The Rule of Freedom. Liberalism and the Modern City*. London: Verso, 2003.
- Jul Nielsen, Niels. *Fra Væsen til Virksomhed Københavns Belysningsvæsen - en kommunal arbejdsplads før, nu og i fremtiden*. København: Københavns Bymuseum, 2001.
- Jul Nielsen, Niels, and Lise Astrup Frandsen. *Sex til salg i Storbyen Prostitution sidst i 1800-tallet og i Nyere Tid*. 1. udgave. Kbh.: Københavns Museum, 2010.
- Jørgensen, Caspar. "Aspekter af citydannelsen i København. En analyse af samspillet mellem funktionsskift og kommercielle bygninger i det indre København Ca. 1870-1914". Københavns Universitet, Amager, 1986.
- . *København Før og nu - og aldrig*. Vol. 9. København: Fogtdal, 1990.
- Jørgensen, Steffen Elmer. *Fra Chaussé Til Motorvej. Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761*. Odense: Dansk Vejhistorisk Selskab, 2001.
- Kabell, Fr Chr. *Forslag Til en Forbedret Vandforsyning og Gadeskyllning for Kjøbenhavn*. Oldesloe, 1844.
- Kassal-Mikula, Renata, Wilhelm Holzbauer. *Das Ungebaute Wien, 1800 Bis 2000*: *Projekte Für Die Metropole*, Wien: Historisches Mus., 1999.
- Kern, Stephen. *The Culture of Time & Space*. 2nd ed. Illinois: Harvard University Press, 2003.
- Klausen, Kurt Klaudi et. al., *Protest og oprør - kollektive aktioner i Danmark 1700-1920*. Aarhus: Modtryk, 1986.
- Knudsen, Knud. *Dansk Fagbevægelses historie frem til 1950. SFAH's Skriftserie*. Vol. 1. Kbh: Selskabet til Forskning i Arbejderbevægelsens Historie, 2011.
- Knudsen, Tim. "Charles Ambt Og Gadeplanlægningen i Vestervold Kvarter." *Historiske Meddelelser Om København* 37 (1989).
- . "Københavns Stadsingeniørinstitution 1858-1950: Et eksempel på bureaukratisering af den planlæggende forvaltning", no. 1985/5 (1985).

- . “Mod det planlagte København - kampen for planlægningen, 1840-1917”. Københavns Universitet, 1985.
- . “Paradigmer og professionskampe i den tidlige danske byplanlægning.” *Fabrik Og Bolig* 1 (1988).
- . *Storbyen Støbes. København mellem kaos og byplan 1840-1917*. [Kbh.]: Akademisk Forlag, 1988.
- Kofoed, Nina et al. *Mikrohistorie*. Edited by Nina Kofoed and Søren Pedersen. Århus: Den Jyske Historiker 85, 1999.
- Kolstrup, Søren. *Velfærdsstatens Rødder. Fra Kommunesocialisme til Folkepension*. København: Selskabet til Forskning i Arbejderbevægelsens Historie, 1998.
- Kristiansen, V. *Ordbog over Gadesproget Og Saakaldt Daglig Tale*. København: H. Hagerup, 1908.
- Kärholm, Mattias. “The Materiality of Territorial Production.” *Space and Culture* 10, no. 4 (2007): 437–453.
- Københavns sporveje. *100 År Sporveje i København*. Kbh, 1963.
- De Landa, Manuel. *A New Philosophy of Society. Assemblage Theory and Social Complexity*. London: Continuum, 2007.
- Landes, David S. *The Unbound Prometheus: Technological Change and Industrial Development in Western Europe from 1750 to the Present*. New York: Cambridge University Press, 1969.
- Langberg, Harald. *Danmarks Bygningskultur. En Historisk Oversigt*. København: Gyldendal, 1955.
- Larsson, Bo. “Byplanhistorisk perspektiv på Københavns udvidelse i 1901/02.” *Historiske Meddelelser Om København* (2001): 23–37.
- Latour, Bruno. “Paris - Ville Invisible”. Latour, Bruno, 2006.
- . *Reassembling the Social: an Introduction to Actor-network-theory*. Vol. Clarendon. Oxford; New York: Oxford University Press, 2005.
- Law, J, and J Urry. “Enacting the Social.” *Economy and Society* 33, no. 3 (2004): 390–410.
- Law, John. “Objects and Spaces.” *Theory, Culture and Society* 19, no. 5–6 (2002): 91–105.
- Lefebvre, H. *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*. Continuum International Publishing Group, 2004.
- Legg, Stephen. “Governing Prostitution in Colonial Delhi: From Cantonmen Regulations to International Hygiene.” *Social History* 34 (2009): 447–467.
- Lehmann, Ulrich. “L’homme des Foules, Dandy, Flâneur. Fashion and the Metropolis 1850-1940.” In *The Fashion History Reader. Global Perspectives*, edited by Giorgio Riello and Peter McNeil. New York: Routledge, 2010.
- Levin, Miriam. “Urban Modernity. Cultural Innovation in the Second Industrial Revolution”. MIT Press, 2010.
- Lindegaard, Hanne. “Ud af røret? Planer, processer og paradokser omkring det københavnske kloaksystem 1840-2001”. Danmarks Tekniske Universitet, 2001.
- Lofland, Lyn H. *The Public Realm. Exploring the City’s Quintessential Social Territory*. 2. print. New York: Aldine de Gruyter, 2007.
- Lund, Hakon. *C.F.Hansen*. København: Arkitektens Forlag, 1995.
- Löfgren, Orvar. “Motion and Emotion: Learning to Be a Railway Traveller.” *Mobilities* 3, no. 3 (2008): 331–351.
- . “Parkvandringer.” In *Den Nordiske Verden*, edited by Kirsten Hastrup, 140ff. København: Gyldendal, 1992.

- . “The Atmospheres of Railway Stations: On the Ethnography of Moods.” *Irregular Ethnographies*. Lund Universitet, 2010.
- Löfgren, Orvar, and Regina Bendix. *Sense of Community*. København: Museum Tusulanum Press, 2009.
- Löfgren, Orvar, and Billy Ehn. *The Secret World of Doing Nothing*. Berkeley: University of California Press, 2010.
- Løkke, Anne. *Vildfarende Børn - om forsømte og kriminelle børn mellem filantropi og stat 1880-1920*. Holte: SocPol, 1990.
- Lützen, Karin. *Byen Tæmmes. Kernefamilie, sociale reformer og velgørenhed i 1800-tallets København*. København: Hans Reitzels Forlag, 1998.
- Mackeprang, Otto. *Omkring Rådhuspladsen. Et Tilbageblik*. København: Palace Hotel, 1950.
- Madsen, Hans Helge. *Meldahls Rædselsprogram F. Meldahl, arkitekt og politiker 1827-1908*. [Kbh.]: Nyt Nordisk Forlag, 1983.
- . *Skæv og National Dansk Byplanlægning 1830 Til 1938*. [S.l.]: Bogværket, 2009.
- . *Snit i Storbyen*. København: Kunstakademiets Arkitektskole, 2007.
- Madsen, Peter. “The Urban Lifeworld”. London: Routledge, 2002.
- Malling, V R N. *Forargelsens Huse*, 1964.
- Massey, Doreen. *For Space*. London: SAGE, 2005.
- Matthiesen, Christian Wichmann. “Københavns bykerne, indhold og aktivitet”. København: Københavns Universitet, 1975.
- McKay, John P. *Tramways and Trolleys: the Rise of Urban Mass Transport in Europe*. Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1976.
- McShane, Clay. “Distinctive but not Exceptional: Innovation in Urban Transport in the United States.” In *Mobility in History: Themes in Transport. T2M Yearbook 2011*, edited by Gijs Mom, Peter D Norton, Georgine Clarsen, and Gordon Pirie, 87–103. Neuchât el:  ditions Alphil, 2011.
- . “The Ignored Urban Species: Horses in Berlin, Paris and New York.” *Informationen Zur Modernen Stadtgeschichte* 2006, no. 2, 2006.
- . “The Origins and Globalisation of Traffic Signs.” *Journal of Urban History*, no. 25, 1999.
- Millech, Knud, and Kay Fisker. *Danske Arkitekturstr mninger 1850-1950 En Arkitekturhistorisk Undersøgelse*. Fotogr. ge. [ rhus]: Fonden til udgivelse af arkitekturv rker, 1985.
- Misa, Thomas J. “Appropriating the International Style: Modernism in East and West.” In *Urban Machinery. Inside Modern European Cities*, 71–98. Massachusetts: MIT Press, 2008.
- Moretti, Franco. *Atlas of the European Novel, 1800-1900*. London: Verso, 1999.
- Mort, Frank, and Miles Ogborn. “Transforming Metropolitan London, 1750-1960.” *The Journal of British Studies* 43, no. 1 (2004): 1–14.
- Mortensen, Mette Tapdrup. “Et Skjul for al slags Elendighed. Peder Madsens Gang i 1870’erne.” *Historiske Meddelelser Om København* 97 (2004): 52–76.
- Møller, Jes Fabricius. “Biologismer. Naturvidenskab og politik ca. 1850 - 1930” *Historisk Institut*. Københavns Universitet, 2002.
- Møller, Viggo Sten. *Arkitekten Anton Rosens Arbejder*. Købehavn: Rhodos, 1980.
- Negri, Antonio, and Michael Hardt. *Multitude*. London: Hamish Hamilton, 2004.
- Nielsen, Oluf. *Kj benhavnns Historie g Beskrivelse*. Kbh., 1877.
- Nissen, Nis. *K benhavnns Bybygning 1500-1856. Visioner, planer, forfald*. København: Arkitektens Forlag, 1989.
- Norton, Peter D. “Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street.” *Technology and Culture* 48, no. 2 (2007): 331–359.

- Nye, David E. *Electrifying America Social Meanings of a New Technology, 1880-1940*. Paperback. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1992.
- Nygaard, Fredrik. *Kend København En vandring gennem byen*. Kbh., 1928.
- Olesen, Bodil, and Jytte Thorndahl. *Da danske hjem blev elektriske 1900-2000*. Århus: Kvindemuseets Forlag, 2004.
- Olsen, Fritz. *Det Københavnske Postvæsen 1624-1912*. København, 1912.
- Otter, Chris. "Making Liberalism Durable: Vision and Civility in the Late Victorian City." *Social History* 27 (2010).
- . *Victorian Eye: A Political History of Light and Vision in Britain, 1800-1910*. Chicago, IL, USA: University of Chicago Press, 2008.
- Overskyldrådet. *Grundværdier i København Og Frederiksberg*. København, 1928.
- O'Dell, Tom. "Commute (ke-myoot')." *ETN. Etnologisk Skriftserie* 2 (2006): 87–96.
- Page, Max. *The Creative Destruction of Manhattan 1900-1940*. Chicago: Chicago University Press, 1999.
- Pedersen, Jan. "Det Polytekniske Gennembrud." *Jyske Samlinger* 1 (2001): 151–156.
- Pedersen, Klaus. "C.F.Tietgen som Bygherre. Foreningen af 1865 for Tilvejebringelse af Billige Arbejderboliger og det Københavnske Byggeselskab." *Historiske Meddelelser om København* (1982).
- Pedersen, Merete Bøge. *Den reglementerede prostitution i København fra 1874 til 1906*. København: Museum Tusulanum Press, 2000.
- . *Prostitutionen og Grundloven*. København: Museum Tusulanum, 2007.
- Pike, David Lawrence. *Metropolis on the Styx. The Underworlds of Modern Urban Culture, 1800-2001*. Ithaca: Cornell University Press, 2007.
- Post, Robert C. "Tramways and Trolleys: The Rise of Urban Mass Transit in Europe, Anm." *Technology and Culture* 19, no. 4 (1978): 746–747.
- Proust, Marcel. *À La Recherche du Temps Perdu*. Vol. 1. Paris: Editions Gallimard, 1919.
- Rabinow, Paul. "On the Archeology of Late Modernity." In *NowHere. Space, Time and Modernity*, edited by Roger Friedland and Deirdre Boden. London: University of California Press, 1994.
- Raffnsøe, Sverre, and Marius Gudmand-Høyer. "Michel Foucaults historiske dispositivanalyse". København, 2004.
- Rasmussen, Steen Eiler. *København*, 1962.
- Reiser, J., S. Allen, P. Apfelbaum, and N Umenoto. "The Water Project: Foggy Geographies." In *City Speculations*, 73–75. New York: Princeton University Press, 1996.
- Richter, Amy G. *Home on the Rails: Women, the Railroad, and the Rise of Public Domesticity. Gender and American Culture*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2005.
- Rode red., Jørgen. *Københavns Elektricitetsværker*. København: Københavns Belysningsvæsen, 1942.
- Rosen, Vilhelm von. *Månens Kulør. Studier i Dansk Børseshistorie 1628-1912*. Vol. 1–2. København: Rhodos, 1993.
- Rung, Otto. *Fra Min Klunketid*. København: Gyldendalske Boghandel, Nyt Nordisk Forlag, 1965.
- Røggind, Sven "Københavns Sporveje Gennem 50 Aar" *Nationaløkonomisk Tidsskrift* 21,3,1913.
- Saabye, Marianne, Ulla Tofte, and Henrik Wivel. *Drømmetid. Fortællinger Fra Det Sjælelige Gennembruds København*. Edited by Henrik Wivel, Ulla Tofte, and Marianne Saabye. 1. udgave. København: Gad, 2004.
- Salmonsens. "Salmonsens Konversationsleksikon." Edited by Johannes Brøndum-Nielsen. *Salmonsens Konversationsleksikon*. København: J. H. Schultz, 1930.

- Samson, Kristine. "Den performative by - design, planlægning og oplevelser." In *Byen i Bevægelse. Mobilitet - Politik - Performativitet*, edited by John Andersen, Malene Freuendal Pedersen, Lasse Kofoed, and Jonas Larsen. Roskilde: Roskilde Universitetsforlag, 2012.
- Sandbye, Mette. *Dansk Fotografihistorie*. Edited by Mette Sandbye. Kbh: Gyldendal, 2004.
- Schivelbusch, Wolfgang. *Disenchanted Night. The Industrialization of Light in the Nineteenth Century*. Los Angeles: UCLA Press, 1995.
- . *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*. Berkeley: University of California Press, 1986.
- Schmucki, Barbara. "On the Trams. Women, Men and Urban Public Transport in Germany." *The Journal of Transport History* 23, no. 1 (2002): 60–72.
- . "The Machine in the City: Public Appropriation of the Tramway in Britain and Germany, 1870-1915." *Journal of Urban History* (April 9, 2012).
- Schorske, Carl E. *Fin-de-siècle Vienna: Politics and Culture*. 1st ed. New York: Knopf: distributed by Random House, 1979.
- . *Thinking with History: Explorations in the Passage to Modernism*. Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1998.
<http://www.loc.gov/catdir/toc/prin031/97044484.html>.
- Schott, Dieter. "Empowering European Cities: Gas and Electricity in the Urban Environment." In *Urban Machinery. Inside Modern European Cities*, edited by Mikael Hård and Thomas J Misa, 165–186. Massachusetts: MIT Press, 2010.
- Schultz, Aage. "Fra Københavns Tiggerverden." *Pressens Magasin* 8 (1916): 70–80.
- . "Tiggere i Byen. Hvor de samles - og hvor de arbejder." *Pressens Magasin* 9 (1916): 44–52.
- Scott, James. *Seing Like a State. How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. New Haven: Yale University Press, 1998.
- Sestoft, Jørgen. *Arbejdets Bygninger*. København: Gyldendal, 1979.
- Sheller, Mimi. "Mobility." *Sociopedia.isa*. International Sociological Association, 2010.
<http://www.isa-sociology.org/publ/sociopedia-isa/>.
- Sheller, Mimi, J Urry, and Kevin Hannam. "Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings." *Mobilities* 1, no. 1 (2006): 1–22.
- Sheller, Mimi, and John Urry. *Mobile Technologies of the City. The Networked Cities Series*. London; New York: Routledge, 2006.
- . "The New Mobilities Paradigm." *Environment and Planning A* 38 (2006): 207–226.
- Simpson, Pamela H. *Cheap, Quick and Easy: Imitative Architectural Materials 1870-1930*. Knoxville: The University of Tennessee Press, 1999.
- Skaarup, Bi. "Arkæologiske Undersøgelser i København." *Københavns Kronik* 43 (1988): 5–8.
- Skall, Eigill. "Københavns Rådhus 75 År." *Meddelser Om København* 1980, no. Særtryk (1980).
- Smith, Jørgen. "Kampen mod Betleriet." *Politihistorisk Selskabs Årsskrift* 1989 (1989): 21–54.
- Spring, Ulrike. "The Linear City: Touring Vienna in the Nineteenth Century." In *Mobile Technologies of the City*, ed. Mimi Sheller and J Urry, 21–43. New York: Routledge, 2006.
- Stemann, Helga. *F. Meldahl Og Hans Venner*. København, 1962.
- Stevnsborg, Henrik. *Politi 1628-2007*. København: Samfundslitteratur, 2010.
- Stjernfelt, Frederik. "Sted, gade, plads - en naiv teori om byen." In *Byens Pladser*, edited by Martin Zerlang. København: Borgen, 1996.
- Stokholm, Jeppe Norskov. "Den Moderne Byplanlægnings Fødsel i Danmark 1860 Til 1920". Århus: Århus Universitet, 2010.

- Strand, Frederik. "Københavns Opdagelsespoliti: Den moderne efterforsknings tilblivelse." *Politihistorisk Selskabs Årsskrift 2008* (2008): 5–48.
- Stübgen, J. *Om Byggeloves Og Bebyggelsesplaners Betydning for Beboelsesforholdene*. Kbh.: J. H. Schultz' Bogtrykkeri, 1902.
- Sutcliffe, Anthony. *The Autumn of Central Paris: The Defeat of Town Planning, 1850-1970*. London,: Edward Arnold, 1970.
- Søndergård Larsen, Nina. *Mephitiske Dunster og Møddinger Om lugten i København, set gennem bladet Politivennen 1798-1845*. København, 2008.
- Tarr, Joel. "The Evolution of Urban Infrastructure in the Nineteenth and Twentieth Centuries." In *Perspectives on Urban Infrastructure*, edited by R. Hanson. Washington: Universit of Pittsburgh Press, 1984.
- Tarr, Joel, and Gabriel Dupuy. *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*. Philadelphia: Temple University Press, 1988.
- Thacker, Eugene. "Swarming: Number Versus Animal?" In *Deleuze and New Technology*, edited by Mark Poster and David Savat, 161–184. Edinburgh: Edinburgh University Press, 2010.
- Thau, Carsten. *Rosenhuset*. København: Realea, 2010.
- Thelle, Mikkel. "Røræg Eller Spejlæg - Byplaner Og Hverdagsliv Ved Køge Bugt Ca. 1945-1990." in *Den Moderne By*, ed. Søren Bitsch Christensen. Vol. 1. 1st ed. Århus: Århus Universitetsforlag, 2006.
- Thestrup, Poul. *Vogn og Tog - Prik Og Streg. P & T's Historie 1850-1927*. København: Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, 1992.
- Thing, Morten. *De Russiske Jøder i København 1882-1943*. København: Gyldendal, 2008.
- Thomassen, Ole, and Bo Larsson. "Urban planning in Denmark." In *Planning and Urban Growth in the Nordic Countries*, edited by Thomas Hall. London: Taylor & Francis, Ltd., 1991.
- Thompson, E P. "Rough Music: Le Charivari Anglais." *Annales* 27, no. 2 (1972): 285–312.
- . "Time, Work-dsicipline and Industrial Capitalism." *Past & Present* 38 (1962): 56–97.
- Thrift, Nigel. "Driving in the City." *Theory, Culture and Society* 21, no. 4 (2004).
- . *Spatial Formations*. London: SAGE Publications, 1996.
- Tilly, Charles. *The Rebellious Century*. Cambridge, Mass: Harvard University Press, 1975.
- Tofte, Ulla. "Charles Ambt og dansk byplanlægning 1875-1902." In *Den Moderne By*, edited by Søren Bitsch Christensen, 153–173. Aarhus: Aarhus Universitetsforlag, 2006.
- . "Charles Ambts bidrag til dansk byplanlægning 1875-1902". Københavns Universitet Amager, 1998.
- Toftgaard, Jens. "Citydannelse, butiksstrøg og byidealer." *Institut for Historie, Kultur Og Samfundsbeskrivelse*. Syddansk Universitet, 2012.
- . *Kampen om København. Magt og demokrati i byens rum 1870-1901*. Vol. 1. Selskabet til Forskning i Arbejderbevægelsens Historie, 2008.
- Toftgaard, Jens, and Jeppe Norskov. *Købstadens Metamorfose. Byudvikling og byplanlægning i Århus 1800-1920*. Århus: Aarhus Universitetsforlag, 2005.
- Tonboe, Jens. *Territorialitet Rumlige, historiske og kulturelle perspektiver*. 1. udgave,. Odense: Odense Universitetsforlag, 1994.
- Tudvad, Peter. *Kierkegaards København Billedredaktion: Mette Thorsen Illustrationer: ... Charlotte Haslund-Christensen*. 2. udgave. [Kbh.]: Politiken, 2005.
- Tuxen, Poul. *Dansk Byplanlægningsakt 1860-1920*. København: Kunstakademiets Arkitektskole, 1991.
- Tønnesen, Allan. "Københavns Vandforsynings Bygninger Og Anlæg." Edited by Skov- og Naturstyrelsen. København: Skov- og Naturstyrelsen, 2000.

- Valeur Larsen, Henning. *En Tur På Strøget* [Kbh.]: G.E.C. Gad, 1955.
- Vigh, Henrik. "Motion Squared. A Second Look at the Concept of Social Navigation." *Anthropological Theory* 9, no. 4 (2009): 419–438.
- Wagner, Michael. "Det Polytekniske Gennembrud. Romantikens Teknologiske Konstruktion 1780-1850". Aarhus Universitet, 1999.
- Wagner, Michael, Ole Hyldtoft, Mikael Hård, and Hanne Lindegaard. *Danmark Under Den 2. Industrielle Revolution - Teknologi, Videnskab Og Moderniseringsprocesser i Internationalt Perspektiv*. Temanummer. Århus: Den Jyske Historiker, 2003.
- Wagner, Otto. *Die Groszstadt. Eine Studie Über Diese*. Wien, 1911.
- Watson, Sophie. *City Publics: the (dis)enchantments of Urban Encounters*. Abingdon, Oxon, England: Routledge, 2006.
- Watson, Sophie, Simon Carter, Francis Dodsworth, and Evelyn Ruppert. "Thinking Cities Through Objects". Centre for Research on Socio-Cultural Change, 2011.
- Welke, Barbara Young. *Recasting American Liberty: Gender, Race, Law and the Railroad Revolution 1865-1920*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001.
- Williams, Rosalind. *Dream Worlds: Mass Consumption in Late Nineteenth-Century France*. Los Angeles: University of California Press, 1982.
- . *Notes from the Underground. An Essay on Technology, Society, and the Imagination*. MIT Press, 2008.
- Wistoft, Birgitte. "Elektrificeringen Af Danmark - Træk Af Dansk Elektricitetsforsynings Historie." In *Made in Denmark? Nye Studier i Dansk Teknologihistorie*, edited by Hans Buhl and Henry Nielsen, 161–194. Århus: Klim, 1994.
- . *Tyrannisk, men uundværlig. Telefonen i Danmark før 1920*. København: Post- og telemuseet, 2007.
- Wistoft, Birgitte, Jytte Thorndal, Flemming Petersen, and Harriet Hansen. *Elektricitetens Århundrede. Dansk Elforsynings Historie*. Vol. 1–2. Danske Elværkers Forening, 1992.
- Wolthers, Louise. "Blik Og Begivenhed. En diskussion af fotografiets historiske potentialer med nedslag i Krig, Koloni og Kommmercialisme 1860-1920." *Institut for Kunst- Og Kulturvidenskab*. Københavns Universitet, 2008.
- Worre, Torben. "Jørgen Elklit: Fra Åben til Hemmelig Afstemning. Aspekter af et Partisystems Udvikling. Anmeldelse." *Historisk Tidsskrift* 15, no. 4 (1989).
- Zerlang, Martin. *Bylivets Kunst. København Som Metropol Og Miniature*. København: Spring, 2002.
- Zettersten, Gerd Bloxham. *Nordiskt Perspektiv På Arkitektur. Kritisk Regionalisering i Nordiska Stadshus 1900-1955*. Arkitektur Förlag : Stockholm, 2000.

Dansk resumé

Afhandlingen undersøger den moderne bys offentlige rum, som det udviklede sig omkring tilblivelsen af Rådhuspladsen 1880-1914. Der stilles spørgsmålet: Hvordan blev pladsen til og fungerede som offentligt rum i perioden? I besvarelsen anskues det offentlige rum som en sammenføjning, der udvikler sig over tid som en rumliggørelse, der analyseres gennem tre perspektiver: intentionerne med den Gode By, byens teknologiske netværk og den urbane praksis.

Tredelingen styrer afhandlingens struktur, hvis *første del* undersøger intentionerne hos politikere, arkitekter og ingeniører i processen frem til etableringen af den nye Rådhusplads. Afhandlingen viser her, hvordan disse intentioner sammenvæves med voldenes fald, knyttet til ny næringsfriheden og militærets opgivelse af befæstningen. Dette åbnede en plads ved Vestervold, som Borgerrepræsentationen valgte til placering for det nye rådhus. Beslutningen skabte en første stabilisering i processen, som samtidig satte gang i en særlig citydannelsesproces. Den næste kom med arkitektkonkurrencen om rådhuset, som satte flere intentioner for det offentlige rum i spil.

Den *anden del* undersøger byens netværksteknologier og deres indflydelse på pladsens rumliggørelse. Efter at introducere det i vand-, gas- og kloaknetværkene fokuserer denne del på det elektrificerede sporvognsnet, der samler en række netværk i sig og samtidig har knudepunkt på Rådhuspladsen. Sporvejene, viser jeg, kom til at forbinde byen og definere grænserne i dens store offentlige rum, mens sporvognskupéens lille rum blev et spejl på byens mobiliserede befolkning, en heterotopi. En nærmere undersøgelse af sporvognens konstruktion over tid viser, at netværket udvikler og forstærker en flydende mobilitet og materialitet gennem en mangfoldighed af justerende teknologier, som jeg kalder "mikroteknologier". Videre vises det, hvordan sporvejene befordrer ændringer i byens visuelle miljø, fremvækst af urban pendling, og introduktion af en gennemtrængende "koblingskultur" i både byens mobilitet og rumlige udvikling.

Den *tredje del* analyserer Rådhuspladsens "praktiserede rum", i to afsnit. Først undersøges nytårsoptøjerne 1900-1920, der hvert år vendte op og ned på pladsen. Ved undersøgelse af denne omvendning fremstår en række temaer for byrummet tilegnes gennem praksis. Disse greb samles til tre felter for en empirisk undersøgelse: transit, udpegning og orden. Transitpraksisser bruger punkter for udveksling og samtale, gennemskåret af den nye, trafikerede gades transportkorridorer. Trafikulykker var en disciplinerende mekanisme, særligt for fodgængerne, hvis "drivende" mobilitet vistes gennem betlernes bevægelser og koder. Denne mobilitet, viser jeg, er vigtig for rumliggørelsen, både som opretholdende og nedbrydende praksis. Udpegende praksisser, fælles for patruljebetjente, flanører og avisdrengene, fungerer som redskab til at forhandle rummet mellem byens nye, sociale grupper. Ordenspraksis udøves også af betjente, men knyttes også til steder som Rådhushaven og territorialiseringen af Farvergades prostitutionskvarter. Konkluderende peger jeg på perioden som en "mudret modernitet", præget af elementer, der fra vores moderne synspunkt virker selvmodsigende, og jeg argumenterer for, hvordan synlighed, mobilitet og rumlig distribution blev de afgørende felter for forhandlingen af Rådhuspladsen som det fremvoksende centrum i det moderne København

English summary

The dissertation investigates the public space of the modern city as it developed around the emergence of Copenhagen's City Hall Square 1880 - 1914. The basic research question is: How did this area emerge and function as a public space in the period? In answering this, the dissertation uses a concept of public space as an assemblage, developing over time as a spacing process, analyzed over three perspectives: intentions of the Good City, networked technologies and urban practice. Building on this concept, the investigation is done through three analytic parts.

In the *first part*, the intentions of politicians, architects and engineers are followed in the process leading to the establishment of the square. In this process, it is shown how these intentions were intertwined in the "opening" of Copenhagen's fortification area following the military's retreat and the Free Trade Act of the mid-19th century. This created a spot for the city council to locate the new City Hall and its square. The localization provided a first stabilization in the process, in turn igniting a center formation around the square. The second came with the architect competition of the City Hall, setting new intentions of public space in motion.

The *second part* addresses the spacing of networked technologies at the square, especially following the electrification of the period. Introducing the water, gas and sewer networks, the analysis' focus is on how the electrified trams, incorporating many other networks, came to define the urban borders as well as stimulating new suburbs while the small space of the tram compartment became a heterotopia of the mobilized urban population. Engaging with the construction of the tram wagon over time, I show how the tram network was enhancing its fluid mobility and materiality through multiple innovations, I call "microtechnologies". Further, changes in the urban visual environment, the creation of commuting spaces and the introduction of a spatial culture of "switching" is shown as afforded by the trams.

The *third part* examines the "practiced space" of the square area, first through the "New Year Riots" 1900-1920. These opaque events turned the square "upside down" each year and by investigating them, crucial themes are found for the role of modern urban practices. The riots provide three fields for further investigation: transit, interpellation and order. The transit practice is defining the space as points of interacting, waiting or enjoying, crosscut by the new transport corridors of road traffic. Here, traffic accidents become a disciplinary mechanism for urban behavior. Beggars are investigated as figures of a "drifting" mode of mobility common for many of these new transit practices that are either socially prestigious or problematic, relating to ways of appearing for the "public eye". Practices of interpellation, shared by police officers and paper boys, flaneurs and, prominently, the bourgeois promenade, function as tools of negotiating the space between emerging social groups in the city. Finally, practices of order, as shown through patrol officers' daily work, the order of the City Hall Garden and the territorialization of the square's prostitution quarter, show what I call an "oligoptical" order: each group and place has its own rules, and the common order stems from the negotiation between these. *In conclusion*, I argue that the spacing of the square was part of a "muddy modernity", containing elements that for us may seem contradictory. Also, I point to visibility, distribution and mobility as the primary media by which the spacing of the City Hall Square was negotiated as the emerging center of modern Copenhagen.

