

## De sorte ekvipager

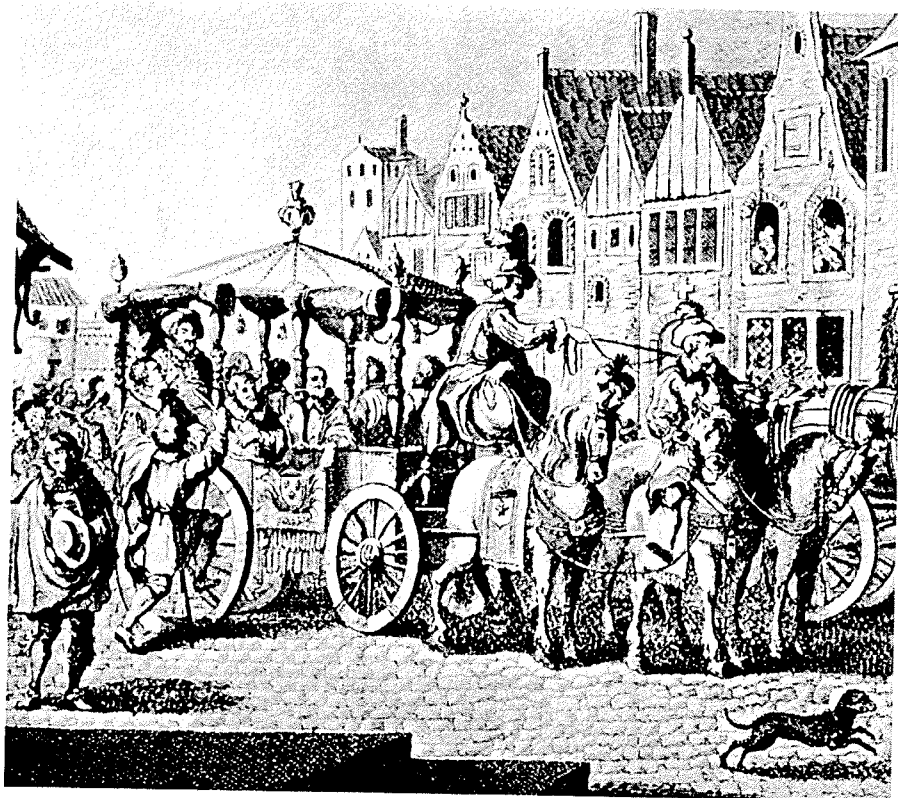
Af ERIK KJERSGAARD

„Jeg husker fra mine drengeår – og langt op i tiden – den bedagede ligvogn –: sort som belagt med sod, når den dukkede ud fra porten i det gamle frønnede bræddeskur, der den gang lå, hvor begge Strandstræderne mødes, og hvor Garnisons Kirkes præstegård nu er. Langsomt rullede den patetiske vogn hen ad St. Annæ Plads. Forspandets hængehovede heste var dækket helt ned til hovene af de sorte skaberrækker, der var kantede med pomponer og uldne klunker. På den høje monumentale buk sad som på en sokkel den gravitetiske kusk i muldsort kørekappe og med den trekantede hat på tværs. Og portiéren om vognens tronhimmel var bordet med frynser og kvaster af det pure sølv.“ Således fortæller officerssønnen Otto Rung i sin erindringsbog „Fra min Klunketid“ om ligvognene fra Garnisons Kirke, og han fortsætter: „Denne pompøse stil var sikkert nok født i den gamle snørklede barok, men tidspræget var firsernes og halvfemsernes meget moderate herskabsstil. Det var en førsteklases begravelse i det gamle kongelige København! Og sørgerækken af kareter var tit hælvtten af Bredgade lang. Men meget oftere end nu i dag var der militær eskorte bagved kisten, med døde trommer og geværet i arm og med kanoner rumlende over gadens brosten.“

*Fig. 1. I hofpræsten Masius' på tryk udgivne ligpræken over den unge, i 1703 afdøde feltmarschallojtnant grev Christian Gyldenløve, findes en række store plancher, som skildrer ligfærdens faser. I dette udsnit ser man ligtoget på vej over Kongens Nytorv. Til venstre ligger Nyhavn, til højre Charlottenborg. – Det kgl. Bibliotek.*

Også en anden gammel københavner – grosserer F. Zachariae, der skildrede sin barndoms by i det topografiske værk „Før og Nu“, havde et stærkt indtryk af ligvognene fra Garnisonen: „Vi finder anledning til

Fig. 2. Under kørsel gennem Paris blev kong Henrik IV af Frankrig i 1610 overfaldet og myrdet. Begivenheden er her gengivet efter et samtidigt stik. Den afbildede vogntype er den også her i landet anvendte såkaldte fruervogn. Gardinerne, der ellers skal hænge løst ned, er her rullet op. Slægtskabet med de senere ligvogne fremgår klart ved en sammenligning med billedet på modstående side. – Deutsches Museum, München.



... at mindes ligvognskusk Frederiksen, som i et par menneskealdre tro-  
nede på den høje buk, som var anbragt på disse ligvogne ... Han var  
„marchalsk“ med hvidt hår og hvidt skæg og rød næse. Han var ab-  
solut en seværdighed ...“.

Det er kun få år siden, de sidste hestetrukne ligvogne sås i Køben-  
havns gader, og mange vil endnu erindre disse fornemme ekvipager,  
der i modsætning til nutidens mere beskedne rustvogne næsten lammede  
trafikken ved deres blotte tilstedeværelse. Alene deres arkaiske udse-  
ende og lave hastighed fremtvang nogle minutters andagt. Skønt de  
sidst brugte ligvogne med den søjlebårne himmel nærmest var klassi-  
cistiske, havde Otto Rung, som vi skal få at se, ganske ret, når han  
karakteriserede „denne pompøse stil“ som barok.

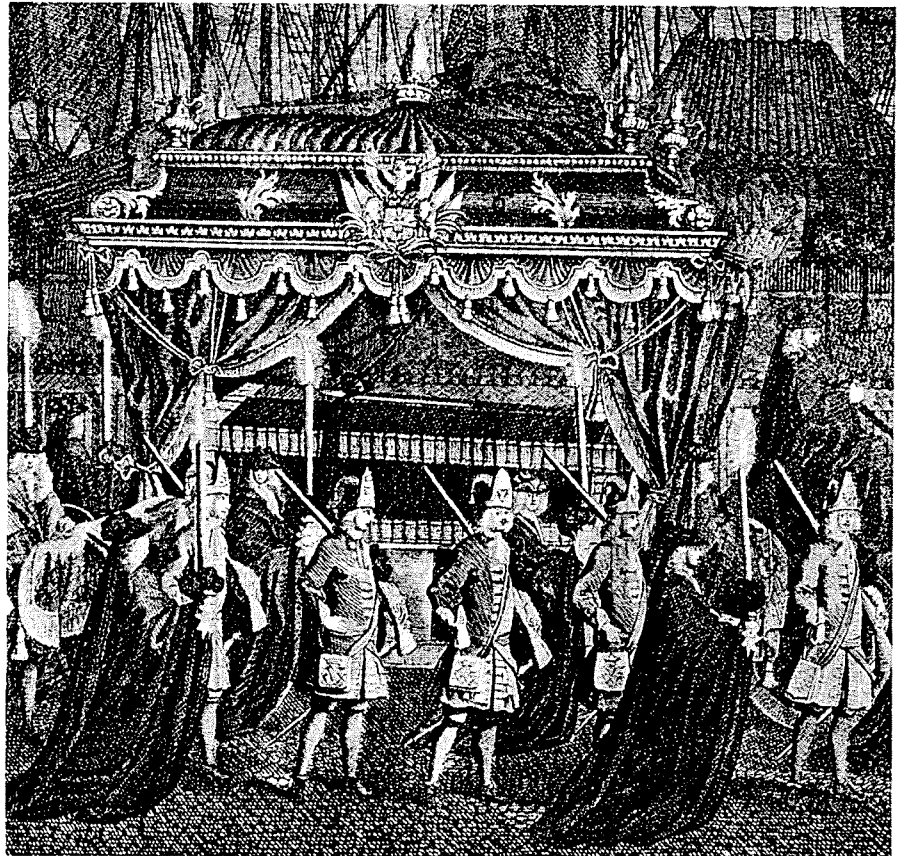
Den skik at føre en afdød til kirken eller til graven i en sortdra-  
peret vogn var dog noget ældre end barokken. I middelalderen var det  
almindeligt at *bære* de døde, og denne form har kunnet holde sig op  
til den nyere tid, hvor afstandene var små. Givetvis har man tidligt  
brugt vogne til transport af afdøde, når den gik over lange strækninger;  
men tanken om ligefrem at indlægge kørselen som et led i ceremonierne  
omkring begravelsen synes ret ny. Første gang, vi sporer fænomenet i  
Danmark, er i marts måned 1566, da Sidsel Bille – enke efter Niels  
Parsbjerg – blev begravet i København. Adelsmanden Kristoffer Gøje  
refererer begivenheden med megen anerkendelse: „Og blev salig Sidsel

Niels Parsbjergs lig begravet her i byen i dag og fik en herlig begravelse, og gik der fire heste for vognen, som liget stod i, og var de alle fire brune, og var hestene klædt med sort engelsk (klæde) hardt ad ned til jorden, og gik der peblinge, som bar atten par store lys for liget, foruden de andre peblinge, der gik foran dem.“

At pragten ved Sidsel Billes ligfærd ikke var noget enestående, fremgår af den ti år yngre „kalundborgske reces“, hvor regeringen tog adelene i skole og bandlyste al unødigt luksus: „Sammeledes forfære vi og, at når nogen deres lige føres fra deres gårde til deres sognekirker, overhænges de heste, der fører liget, med sort engelsk klæde, og efterdi alt jo til intet andet end forgængelig overflødighed kunne være nyttigt . . . da skal det og herefter være aldeles afskaffet . . .“.

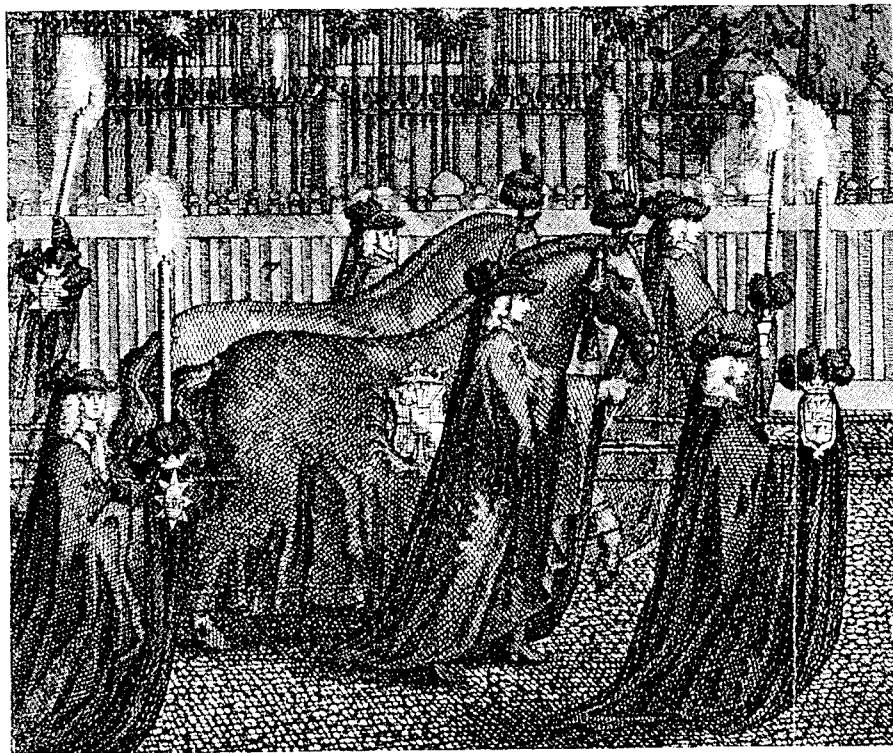
Hestene var altså iført sorte skaberakker; men hvorledes ekvipagen i øvrigt så ud, må man slutte sig til. Dette er næppe vanskeligt. Rime­ligvis er den egentlige ligvogn nemlig opstået som en variant af re­næssancens „fruervogn“ – d.v.s. en enkel, kasselignende vogn overdækket med en baldakin, der blev båret af fire eller otte søjler (fig. 2). Fruervognene havde løst omhæng, som hurtigt lod sig udskifte, og de har derfor også kunnet indrettes til begravelser, når de blev „draget“ med sort klæde.

Specialbyggede ligvogne fik man vistnok først i anden halvdel af



*Fig. 3. Detalje af kobberstikket forestil­lende Christian Gyldenløves ligfærd. Vognen har adskillige træk fælles både med den overfor afbildede fruervogn og den ældste bevarede danske ligvogn (fig. 9). Det gælder således anbringelsen af dekorationer på den hvælvede him­mel.*

Fig. 4. Detalje af kobberstikket forestillende Gyldenløves ligfærd. Af de afbildede genstande er intet i behold fra 1700-tallet; men et tilsvarende udstyr har været i brug flere steder helt ned mod vor tid. Det gælder således de skjolde, der er fæstnet til de tændte lys. Som gave fra vognmand Thomsen i Aabenraa modtog Nationalmuseet for få år siden ikke blot en ligvogn, men også sorte skaberakker, pomponer til at skrue fast i hestenes hovedlag, en sort kuskekappe og en trekantet hat med sørgeflor – alt sammen svarende til billedet.



1600-årene – altså netop i barokken. I 1682 udstedte Christian V en forordning om begravelser i København, der blev normgivende langt ned i tiden. Her forudsattes det, at ligbæring stadig var det almindeligste; men – tilføjede man med tanke på fremtiden – „hvis nogen kunne tilsinds vorde, ligene til kirken at lade age, da skal det stå enhver kirkes værger frit for . . . at lade forfærdige bekvemme ligvogne . . ., hvilke med baj (d.v.s. tæt uldent klæde) må være betrukket, og med behørig hestetøj til seks heste, og så betrukket, samt sorte hatte og kjorteler og to kuske . . .“ Forbudet mod skaberakker er altså opgivet. I stedet fordeler man den „forgængelige overflødighed“ og udlodder den i større og mindre portioner bestemt af rang og stand.

Det er en vogn af den type, der må have foresvævet Christian V, man ser på billedet af den unge feltmarschalløjtnant grev Christian Gyldenløves ligfærd i 1703 (Fig 1, 3 og 4). Kongens Nytorv er svøbt i nattemørke. Forbi „Hesten“ – statuen af grevens fader Christian V – bevæger ligtoget sig langsomt afsted. Kisten står på en vogn forspændt med seks heste, der alle er iført lange sorte skaberakker. De føres ved hovedtøjet af mænd i ensartede sorte kapper. Også det øvrige følge, der bærer brændende lys, er iklædt kapper. Kun soldaternes røde uniformer skaber lidt afveksling omkring vognen.

Sådanne natlige begravelser blev af udlændinge opfattet som noget specielt københavnsk. Det vides bl. a., at den fra den svenske belejring kendte stadshauptmand Frederik Thuresen og Griffenfeldts unge hustru blev bisat under så dramatiske omstændigheder, og endnu i be-

gyndelsen af det følgende århundrede ansøgte rangspersoner om tilladelse til at arrangere begravelser om aftenen. Mørket var naturens bidrag til iscenesættelsen. Selve himmelen skulle bære sorg, når den høje, sorte ekvipage majestætisk vraltede over brolægningen trukket af heste, hvis skaberakker duvede i takt – ledsaget af et kappeklædt følge med fakler eller lygter i hænderne. Når facaderne langs ligtogets rute ydermere blev oplyst af det ulmende skær fra illuminerede vinduer, var virkningen af denne Sankt Hansorme-procession fuldkommen. Sandelig – *det* var barok!

For at opnå en storslået begravelse måtte man selvfølgelig tilhøre de højere samfundsklasser, og på dette område var rangforordningens fader Christian V meget nøjeregnende. Når vognene blev indrettet med henblik på seks heste, som man ser på billedet af Gyldenløves ligfærd, var dette alene af hensyn til „geheime-råder, grever, friherrer, riddere og ober-charger.“ Til gengæld måtte der beregnes en udgift af tolv rigsdaler. „De næstfølgende i rangen må bruge fire heste, og når kirken hestene forskaffer derfor betale otte rigsdaler . . . Alle andre må alene bruge to heste og derfor betale . . . fem rigsdaler.“ – Feltmarschal-løjtnant Christian Gyldenløves begravelse var altså absolut „førsteklasses“ – både efter Christian Vs og Otto Rungs målestok.

Opfordringen til at bygge ligvogne blev fulgt. Det kan næppe skyldes rent praktiske forhold, for transporten var ikke vanskeligere nu, end den altid havde været. De to eneste udenbys kirkegårde – Holmens' og Garnisons' – var anlagt med henblik på flådens og hærens menige mandskab og ikke af hensyn til folk, der kunne betale fem, otte eller tolv rigsdaler for en ligvogn. Når der var brug for dem, er grunden formentlig, at de velhavende befolkningslag i det hele taget blev kørende. „Nu kan man ikke gå . . . en gade igennem, uden at man skal age,“ siger Jeronimus i „Maskerade“. Køretøjer hørte sig til, og moden dikterede, at også den sidste rejse skulle foregå på hjul.

I begyndelsen af 1700-årene var der flere ligvogne i København; men de tilhørte ikke – som forudset i Christian Vs forordning – kirkerne. Ejeren var en bedemand – Hans Hansen, der udlejede sine vogne og kørte for kirkerne. Hans Hansen gik imidlertid konkurs, og af hans økonomiske sammenbrud opstod en højst ejendommelig situation, en veritabel „ligvognsfejde“.

En af kreditorerne – en kancelliråd – fik af boet udlagt ligvognene til dækning af sine krav, og indtil han var i stand til at afhænde dem, stod de hos en tapetmager Peter Magnus Funck i Gothersgade. Som en midlertidig foranstaltning ordnede tapetmageren udlejningen af vognene, indtil kancelliråden solgte dem til kirkeværgerne ved Holmens Kirke.

Hvis værgerne har troet, at udlejning af ligvogne skulle blive en problemfri forretning for kirken, blev de skuffet. Tapetmager Funck ville nødigt acceptere tingenes tilstand. Han havde nemlig i sin korte

Fig. 5. De overdådige billedskærerarbejder på Garnisons Kirkes ligvogn fra 1727 taler i et kraftigt sprog om forgængelighed og sorg; men de dystre symboler indrammes af muntert slyngede rocailler, og fra vognhimmels top skyder viltre, sølvforgylde – man fristes til at sige: festlige – opsatser i vejret. Barokkens højtid og selvhøjtidelighed undermineres af rokokkoens lidt frivole *savoir vivre*.



funktionstid fået „lyst til at profitere af sådanne vognes holdelse, så at man havde stor fortræd af samme mand, når man . . . skulle have vognene ud til et eller andet lig, thi ligklæder og gardinerne af fløjel havde han fået til sig fra én, som Hans Hansen havde udsat dem hos, og man var ikke capabel at få dem enten for penge eller gode ord.“ Ja, han gik videre endnu og lod „gøre en ny vogn, den han med mange spotske ord sagde, han ville leje ud og skulle vel finde råd dertil.“

Funck *måtte* have en aftale med i det mindste én kirke for at kunne bruge sin vogn, og konkurrencen var hård. Også en skrædder, der hed Johan Andresen, havde nemlig ladet vogne bygge og havde „anvendt store bekostninger til disse vognes indrettelse.“ Han opnåede hos Københavns bystyre eneret på at køre for Helligånds', St. Nikolaj og Vor Frelsers kirker i hele tyve år mod at svare to slet-daler af hver kørsel til de respektive kirker. Det var i maj 1710 – midt under den Store nordiske Krig.

Ved Holmens Kirke må man have været foruroliget over Johan Andresens foretagsomhed. I hvert fald skyndte man sig hos regeringen at opnå eneret på kørsel for „hof-, samt land- og sø-etaten“ – altså alle personer, der henhørte under hof, hær og flåde. Dette privilegium løb dog kun i fem år, og allerede samme dag indgik Johan Andresen endnu en tyve-års aftale – nemlig med menigheden ved Reformert Kirke. En uge senere udvidede han sit virkefelt til St. Petri Kirke. Herefter var kun Vor Frue og Trinitatis tilbage. De blev erobret af Holmens Kirke i slutningen af august.

Medens Holmens Kirke og Johan Andresen delte byen imellem sig, fik også Garnisons Kirke en ligvogn. Hvordan det egentlig gik til, herskede der delte meninger om. Kirkens høje foresatte, Københavns kommandant Charles Damas de Cormaillon hævdede siden, at man bare havde benyttet sig af sin ganske selvfølgeligelige ret til at anskaffe en vogn. Værgerne ved Holmens Kirke var af en anden opfattelse. Den vogn tilhørte aldeles ikke Garnisons Kirke, påstod de. Det var i virkeligheden deres gamle avindsmand tapetmager Funck, der gjorde alvor af sine trusler og smuglede sin egen vogn ud på det allerede hårdt belastede marked – så at sige under falsk flag. Og vognene fra Holmens Kirke havde eneret også på hærens begravelser i fem år. Der måtte sættes en stopper for denne piratvirksomhed! – Sagen blev meldt til politiet.

En dag i juni, da vognen fra Garnisons' kom fra en begravelse, blev den – i allerbøgstaveligste forstand – arresteret midt på gaden og som en gemen forbryder trukket til arresthuset – „som om der ikke havde været noget andet sted i byen,“ fnøs generalløjtnant Cormaillon. Der gik ydermere rygter om, at vognen led under vanrøgt i arresten og snart ville blive „ødelagt og gå til grunde.“

Kommandanten skrev til kongen og forlangte vognen frigivet, idet han samtidigt ønskede Garnisons Kirkes ret til at bruge sin vogn stad-

Fig. 6. En af de fire kvindelige hermer, der draperet i overdådige klædebon bærer himmelen på ligvognen fra 1727 – mere en repræsentant for kødet end for støvet.





Fig. 7. Garnisons Kirke og Sankt Annæ plads – akvarel af C. W. Eckersberg fra 1806. Bagest ses Kvæsthusbroen – bag kirken udmundningen af Store og Lille Strandstræde. Her – men skjult af kirken – lå det i teksten omtalte ligvognshus. Man bemærker, at kirken dengang havde en anselig træbevokset kirkegård. – Den Kongelige Kobberstiksamling.

fæstet. Han udmaledede de fordele, regeringen havde af arrangementet idet alle kirkens reparationsudgifter ellers skulle betales af kongens kasse, men nu kunne de delvis dækkes af indtægterne ved ligvognskørsel.

Værgerne ved Holmens Kirke svarede, at de vanskeligt kunne tro, at en mand som Københavns kommandant ville dække over et lyssky foretagende som tapetmager Funcks ligvognskørsel, der tilmed stred mod kongens eget påbud. Desuden havde Garnisons Kirke ikke større udgifter til reparationer end Holmens', som også måtte hente penge hos regeringen. Efter således på en fiks måde at have sat et spørgsmålstegn ved kommandantens hæderlighed og svækket en appel til regeringens økonomiske sans, der i et krigsåar som 1710 var lysvågen, tilstod man gerne, at man „af hjertet“ ønskede Garnisons Kirke alt godt – undtagen netop ligvognskørsel de første fem år.

Desværre for Holmens Kirke var det ikke lykkedes politiet at bevise, at ligvognen – som påstået – tilhørte tapetmager Funck. Da et par betjente opsøgte ham, nægtede han at give møde på politikammeret. Var det en ligvogn, det drejede sig om? *Hans* ligvogn? Det kendte han ikke noget til. Den vogn, man skændtes om, var ham bekendt bygget på foranledning af kirkens egne folk.

Det korte af det lange var, at Holmens Kirke tabte. Straks efter nytår blev det kundgjort, „at Garnisons Kirke må bruge sin indrettede ligvogn til de lig, som dér til kirken bliver begravede.“ Det blev ikke det sidste ord i den sag, for konflikten mellem de to kirker fortsatte med spredte fægtninger gennem et par menneskealdre; men Garnisons Kirke bevarede sine rettigheder ubeskåret.

Næste gang, vi træffer vognen, er i januar 1720. Da stod den i kirkens „materialhus“ – sortmalet med sit sorte overtræk af baj, sine sorte gardiner samt kjortel og kappe – begge af sort baj – til kusken. Bortset fra at gardinerne ved en bestemt lejlighed blev stjålet, synes Garnisons Kirkes første ligvogn at have haft en fredelig tilværelse efter den omtumlede debut. Farcen var forbi; som rekvisit udførte den nu en agtværdig hovedrolle i vel tilrettelagte sørgespil.

I 1720erne blev kirken underkastet en omfattende istandsættelse. Den fik orgel, nyt alter m. v., og da kirkeværgerne i 1727 synede inventaret, endte de ude i materialkammeret, hvor de ydermere forefandt „en ny ligvogn“. Både himmel og søjler var udført i „billedhuggerarbejde“ – sortmalet og forsølvet. Indvendig var fadingen betrukket med sort baj og prydet med et hvidt atlaskes kors. Omhænget bestod af otte gardiner fæstnet til stænger. Også bukken var betrukket med sort. Til vognen hørte kuskekappe og -frakke samt sørgeflor foruden et par nye og et par gamle skaberakker til hestene.

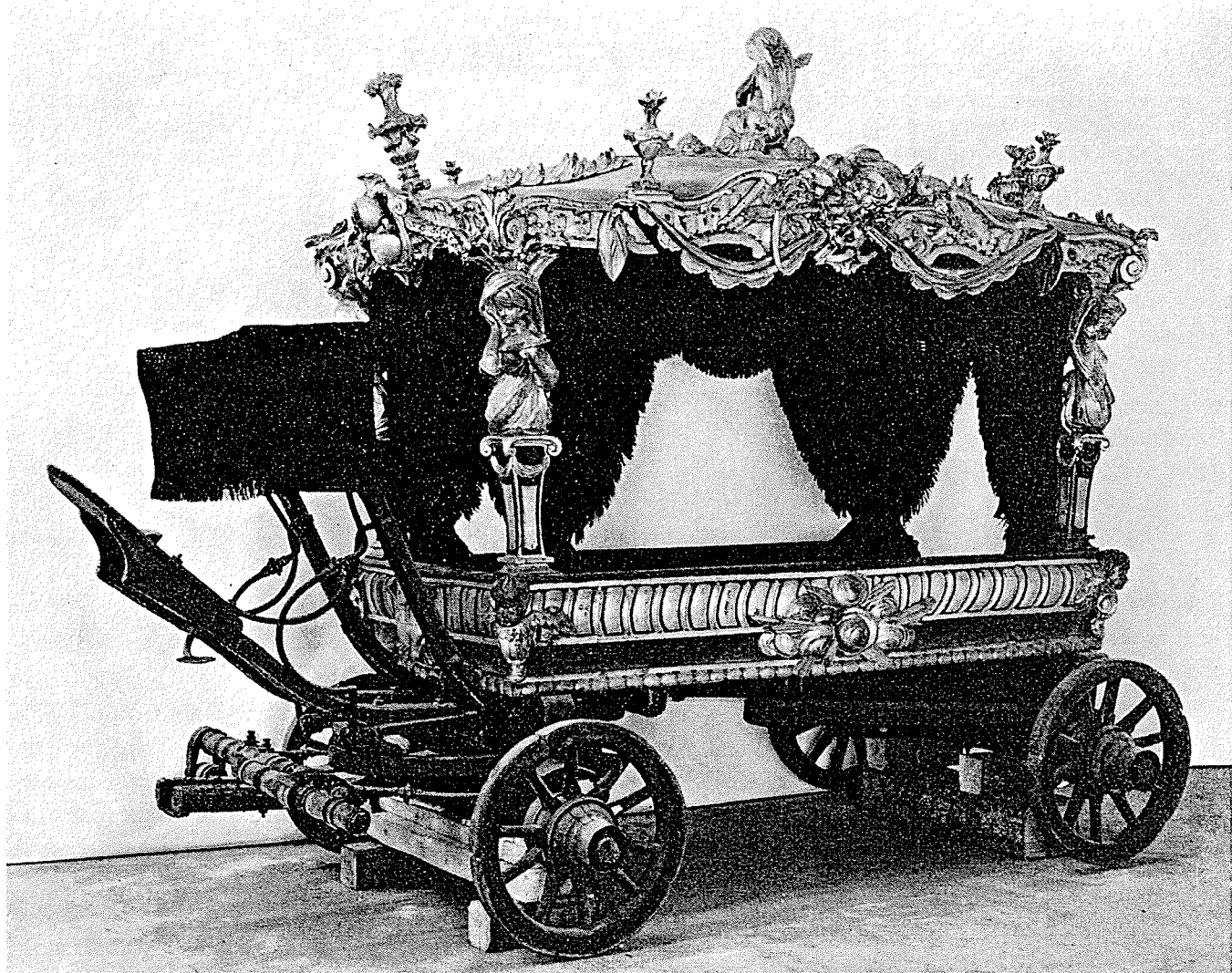
Der herskede mystik om den måde, hvorpå Garnisons Kirke fik sin første vogn. Var det tapetmager Funcks eller var det kirkens egen? Der hersker også nogen mystik omkring den vogn, som i 1727 kaldes „ny“. Den figurerer nemlig ikke i kirkens regnskaber, skønt disse ellers vrimer med oplysninger om alter, tårnur, stolestader m. v. Hvem der har bygget den, og hvorledes den kom til kirken kan næppe oplyses; men den har sin særlige interesse derved, at den eksisterer endnu, og at den – næst efter de helt enestående Dejbjerg-vogne fra jernalderen – må være det ældste bevarede køretøj i Danmark.

Tillige med en anden, men tydeligvis yngre vogn, blev den mere end éthundrede og halvtredsårige ligvogn fra Garnisons Kirke i 1883 skænket til det daværende Folkemuseum, nu Nationalmuseets tredje afdeling, af Københavns Begravelsesvæsen. Pladsmangel hindrede museet i at hente dem gennem mange år. Fra 1907 var de dog udstillet på Frilandsmuseet – først i en primitiv udstillingsbygning, siden i en hal ved den nuværende hovedindgang. Nye pladsproblemer har imidlertid atter forvist dem til magasinerne. Deres bortgemte tilværelse er formentlig grunden til, at de ikke hidtil har været gjort til genstand for nærmere undersøgelser. Man har ladet sig nøje med at drage slutninger alene på grundlag af vognenes udseende. Den ældste synes med sine overdådige dekorationer at stå på overgangen mellem barok og rokoko; men et årstal skåret indvendig i himmelen – 1767 – angiver en påfaldende sen datering, som man hidtil har bøjet sig for (fig. 9). Den

*Fig. 8. Topfiguren fra ligvognen fra 1727 – en grædende pulto. Figuren er løs og lige til at løfte af – en praktisk foranstaltning, idet vognen herved kunne blive det meste af en halv meter lavere, når der var behov for det. Den ene af vognene ved Holmens Kirke var så høj, at hele himmelen skulle skrues af, når man passerede Østerport.*





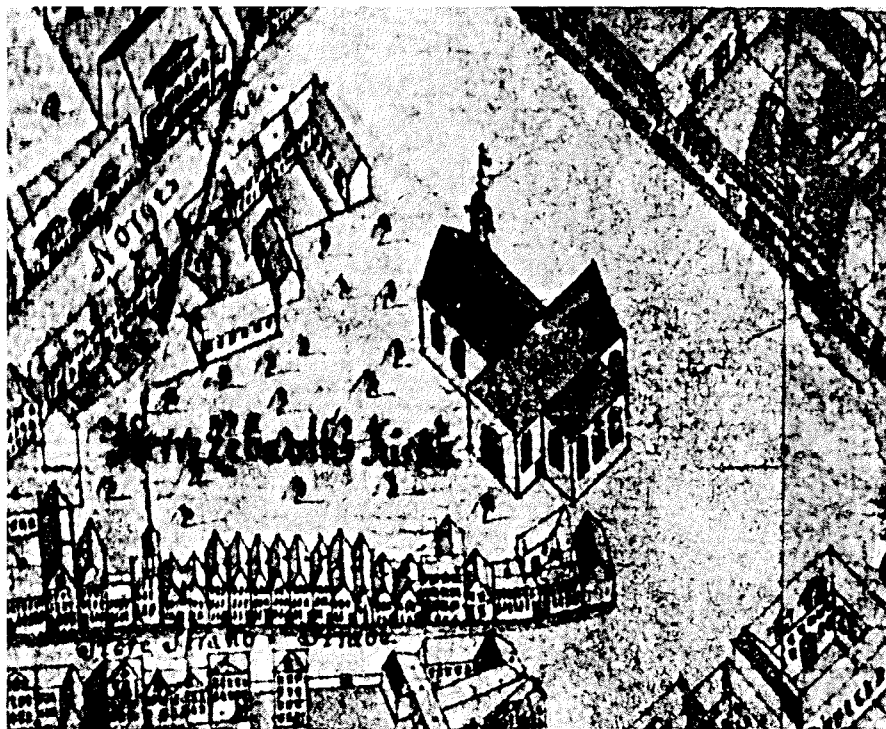


*Fig. 9. Garnisons Kirkes ligvogn fra 1727. Vognen er desværre nu noget brøstfældig og har måttet klodses op, medens den venter på en tiltrængt istandsættelse. Gardinerne er ikke de oprindelige. Disse var ophængt på løse stænger; de nuværende er sømmet fast. Vognen har ikke den ringeste affjedring og må have skrumpet kolossalt på sine små, jernbeslåede hjul.*

nyngste, der med sine fire statuariske hjørnefigurer har en vis lighed med Wiedewelts Frihedsstøtte, har man dateret til ca. 1790 – altså samtidigt med Frihedsstøtten (fig. 14).

Alligevel kan der ikke herske tvivl om, at den ældste af de to vogne i hvert fald er fyrré år ældre end antaget, og selv om dens oprindelse er ukendt, er dens historie og dens miljø i øvrigt ganske vel belyst. Den ualmindelig høje buk er fremtvunget af kravet om, at kuskén skulle have fuldt udblik over et seksspand; men han fik sjældent – om nogensinde – brug for det. Ganske vist var prisen for ligvognskørsel i 1720'erne 12 rigsdaler – den takst, der af Christian V blev ansat for medlemmer af de højeste rangklasser; men denne betaling faldt hver gang, vognen var i brug – også når det gjaldt borgerlige officerer, land-kadetter og dermed ligestillede. Den forhøjede takst er formentlig et resultat af prisstigningerne under den Store nordiske Krig. Dog – ligvognskørsel var stadig et privilegium. Ved de ca. 100 begravelser,

Fig. 10. Udsnit af ingeniør-kaptajn Christian Geddes kort over København fra ca. 1760 visende Garnisons Kirke – her også kaldt Den Herre Zebaoths Kirke – og omliggende gader. Til højre ligger Sankt Annæ Plads, for oven Norgesgade – den nuværende Bredgade, for neden Store Strandstræde. Det sidste hus til højre i Store Strandstræde er formentlig „materialskuret“, hvor ligvognen stod. Sammenlign med fotografiet af ligvognshuset fig. 15.



Garnisons Kirke havde om året på denne tid, var vognen kun i brug ved en tiendedel – og bemærkelsesværdigt ofte i forbindelse med begravelser inde i kirken. De der blev jordfæstet under åben himmel, havde ikke råd til sådan luksus som at blive kørt – en slags aristokrati for dem, der ellers ikke var aristokrater. Der var to nye skaberakker til hestene, og det rakte til.

Materialkammeret, der omtales som vognens hjemsted, var sikkert et selvstændigt hus ved hjørnet af Store og Lille Strandstræde – samme sted som det senere ligvognshus, hvorom Otto Rung fortæller. Det ses på ingeniør-kaptajn Christian Geddes kort over København fra o. 1760 (fig. 10). I de nyanlagte kvarterer, der skulle blive kendt som Frederiksstaden, henlå området længe som en slags Klondyke, og den nærmeste nabo i Store Strandstræde følte sig stærkt generet af alt det affald – vistnok også latrin, som folk i nattens løb skaffede sig af med på den øde plads. Fugtighed herfra sivede ind i huset og jog lejerne væk. Man besluttede da at brolægge området og benytte det som alarmplads – d.v.s. en plads, hvor soldater kunne træde an. En alarmplads var „især på dette sted ... fornøden, når høje officerers ligbegængelse kunne forefalde.“

I tidens løb blev vognen fra Garnisons' flere gange opmalet og repareret; men først efter fyre års tjeneste blev den underkastet en hovedstandsættelse. Hele undervognen – d.v.s. hjul, aksler og træktøj – blev fornyet af hjulmageren Ole Andersen Busk og forsynet med et væld af nye beslag. Sandsynligvis er det hans undervogn, der bærer

fadingen endnu. Ole Andersen Busk reparerede også fadingen, og det er formentlig ham, der skar årstallet 1767 i himmelen – det tal, der fejlagtigt er opfattet som vognens bygningsår. Det stilmæssige præg ændrede han næppe. Hvad det dekorative angik, nøjedes man med at lade en gørtler og en blikkenslager udføre „zirather“. En sadelmager og en maler fuldførte arbejdet. Herefter skulle ligvognen være så god som ny.

Men kun få år senere – i 1772 – forlød det, at vognen havde en „slet anseelse.“ Disse ord faldt på et møde, hvor kirkens ledelse tog stilling til en gennemgribende istandsættelse af bygningen. Det kan næppe forstås anderledes, end at man nu fandt en vogn af sen-barok karakter fuldstændig forældet.

Efter at have synet vognen vedtog man, at en ny skulle bygges, og denne vogn blev i sin ny-klassicistiske udformning så avanceret, at man siden har bedømt den til at være fra o. 1790. Men den blev udført i sommeren 1773, og alle håndværkerregninger – fra karetmager, smed, sadelmager m. fl. er bevaret. Også denne vogn tilhører nu Nationalmuseet.

Det mest markante bidrag – nemlig hele udsmykningen – blev leveret af „kongelig billedhugger“ Christian Frederik Stanley, og da udsmykningen næppe kan være skabt uafhængigt af vognen som helhed, må man antage, at Stanley i hvert fald har været medbestemmende ved dennes opbygning. Medens billedskærerarbejder og konstruktive led på en udpræget barok måde er smeltet helt sammen i den ældre vogn, er den yngre vogn typisk klassicistisk derved, at fadingen med sine lige og let svajede linier, sine stumpe og rette vinkler og sine glatte flader



*Fig. 11. Topfiguren til Garnisons Kirkes ligvogn fra 1773 udført af billedhuggeren, senere professor ved Kunstakademiet, C.F. Stanley. Ifølge hans eget udsagn forestillende „krigernes genius“ med „kriksarmaturer“.*

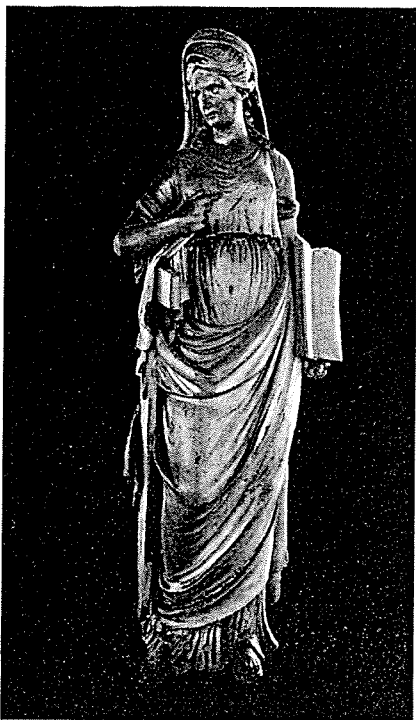


Fig. 12. „Religionen“ – en af de fire symbolske kvindeskikkelser, C.F. Stanley udførte til ligvognen fra 1773.

Fig. 13. „Håbet“ – udført af C.F. Stanley til ligvognen fra 1773.



danner en simpel arkitektonisk baggrund for fritstående skulpturer og enkle dekorationer – en baggrund af en art, som netop en kunstner med klassicistiske idealer ville foretrække.

C. F. Stanley tilhørte den unge generation af billedhuggere – bl. a. omfattende Wiedewelt, der svor til ny-klassicismen. Han havde tilbragt nogle studieår i Italien og var på dette tidspunkt beskæftiget med at udføre et gravmæle over Frederik V's første dronning Louise til Roskilde Domkirke. Samtidig havde han dog kunnet afse tid til at skære dekorationerne til den prædikestol, der i 1772 blev opsat i Garnisons Kirke. At han allerede året efter blev anmodet om også at skære dekorationer til ligvognen tyder på, at arbejdet har vakt tilfredshed.

I sin detaljerede regning opremser Stanley de enkelte led i udsmykningen stykke for stykke. De to sfinxer, der bærer bukken, er således hans værk. De er skåret af solidt egetræ – leveret af karetmageren, fordi de skulle indgå i vognens konstruktion. Alt andet kunne udføres i det mere føjelige lindetræ. Sfinxerne er – i modsætning til f. eks. de milde, fuldbarmede sfinxer, man kender fra rokokoarkitekten Thuras Eremitageslot – strenge og aldeles kønsløse. På hver af vognens sider er en bladguirlande, elegant svajet – meget spinkel, men livet op af en roset. På bagsmækken er anbragt et kranium.

Vognens fire hjørnestolper er udformet som „fascies“ – d.v.s. knipper af stokke, der af de romerske liktorer blev båret som værdighedstegn foran høje embedsmænd. Egentlig bør der i fascies være indstukket en økse; men her har man mildnet det strenge magtsymbol ved i stedet at lade C. F. Stanley omvinde stokke-knipperne med bladguirlander. Størst interesse knytter sig dog til de fire figurer, der markerer vognens hjørner. De fire kvindeskikkelser er iført klassiske – d.v.s. græske – gevandter (fig. 12 og 13). Ifølge Stanleys egen udlægning repræsenterer de „religionen, tålmodet, bestandigheden og håbet.“ – For øvrigt var det netop en skulptur forestillende „religionen“, Stanley på denne tid udførte til sarkofagen i Roskilde.

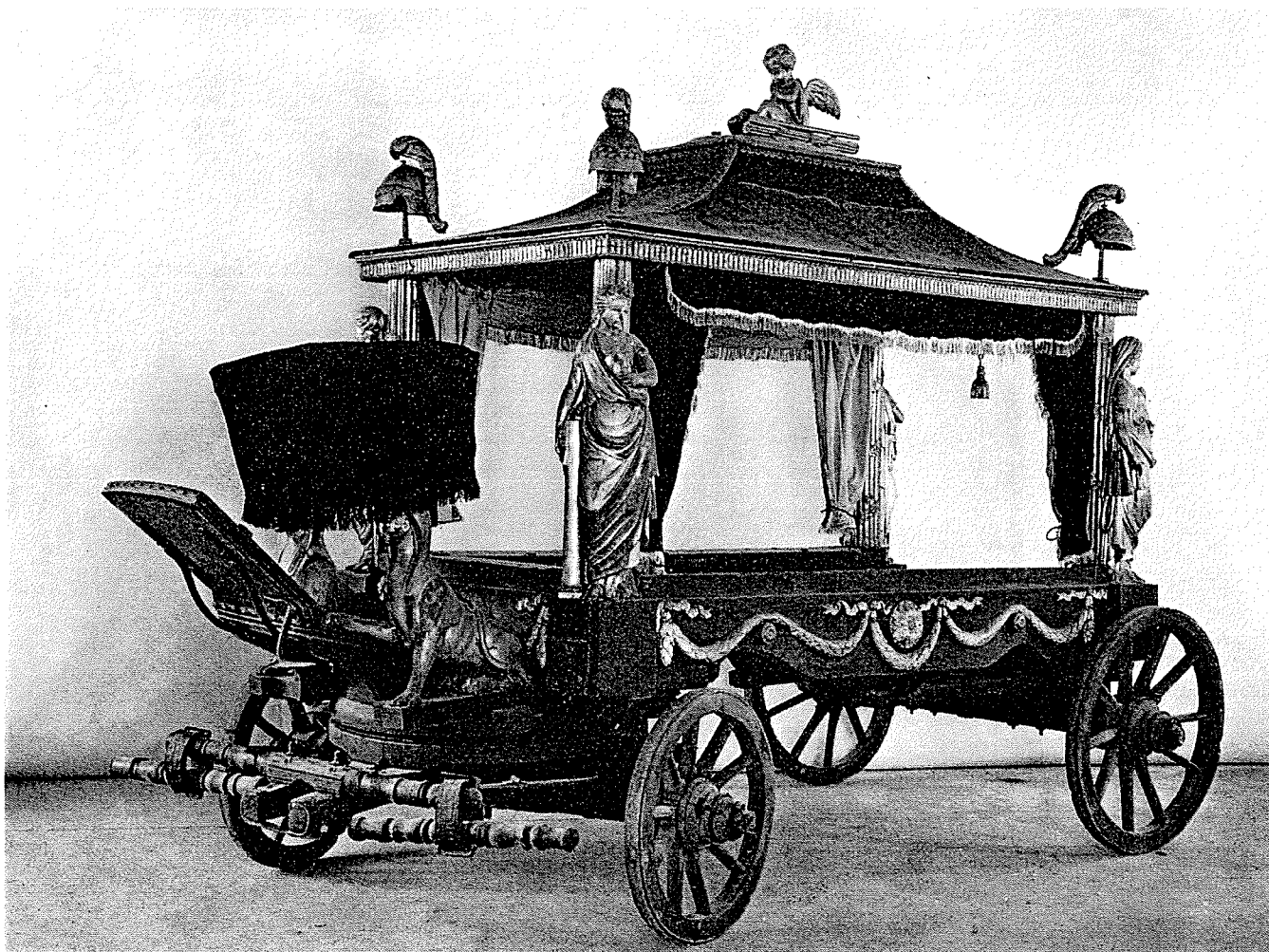
På himmelens top anbragtes endelig „krigernes genius“ – en siddende vinget barneskikkelse – omgivet af „krigsarmaturer“. Påfaldende er de fire græske hjelme af den type, der skulle blive normgivende for hestgarden og dragonerne. Herefterdags skulle de københavnske officerer begraves, som var de faldet ved Thermopylæ.

Foruden C. F. Stanley, der modtog 300 rigsdaler, krævede flere håndværkere høje honorarer, og kirkeværgerne måtte erkende, at denne kapitalanbringelse ville være længe om at forrente sig. Ganske vist havde man allerede nogle år forinden opnået, at ikke alene tjenstgørende militære, men også afdanket personale, måtte lade sig begrave fra Garnisons Kirke; men nu – i 1774 – hjemførte man den endelige sejr. Ifølge kongelig afgørelse måtte vognen „til alle og enhver, som det forlanger, bortlejes for at henføre lig til de af stadens kirker, som ikke selv er forsynede med ligvogne.“

Fig. 14. Garnisons Kirkes ligvogn fra 1773 er af en betydeligt lettere konstruktion end den ældre, men – ligesom denne – fuldstændig stiv, d. v. s. uden affjedring. Hjulene er fæstnet til akslerne ved „lundstikker“ – en slags pløkke, der er stukket ned igennem akselenderne. Dette var en ældgammel konstruktionsform, der snart efter forsvandt inden for finere karetmageri.

Kun i otte år nød Garnisons Kirke selv de fulde frugter af denne triumf, der endelig havde bragt den på højde med Holmens Kirke, for allerede i 1782 besluttede man at stille kirkens ligvognsprivilegium til rådighed for Københavns bedemænd. De overtog begge ligvogne – det vil altså sige, at også den ældre vogn trods sin „slette anseelse“ stadig var i brug – samt ligvognshuset bag kirken, og af alt dette betalte bedemændene en årlig forpagtningsafgift på 200 rigsdaler.

Bedemændene, der oprindeligt arrangerede alle slags højtideligheder for familier i byen og blev sendt rundt for at *bede* gæster – heraf navnet, havde i løbet af 1700-årene udviklet sig til en sluttet kreds på kun fem personer, der i fællesskab kom til at eje hovedparten af det udstyr, man anvendte ved begravelser – således også vogne. Når det drejede sig om bisættelser på et lidt højere plan end det allerjævneste, havde de i realiteten monopol. Ikke mindst anlæggelsen af Assistens kirkegård på Nørrebro fremmede brugen af ligvogne, og helt fortidige virkede nu optogene af lavsmedlemmer, der stadig bar deres døde kammerater til graven. Lavene anmodede da også om tilladelse til at an-



skaffe en ligvogn, men det blev afslået. Både den hårdhændede monopolisering og en berettiget mistanke om optrækkeri gav næring til en udbredt modvilje mod bedemændene. I anden halvdel af 1700-tallet havde ikke alene bedemændene selv, men også ligbærerne så gode indtægter, at de kunne slutte sig til begravelsesfølget i hyrevogne – et forhold, der skal have affødt det forsorne kommandoråb: „Kør frem med kareterne! Ligvognen er betalt.“

Trods bitter kritik holdt bedemændenes privilegier enevælden ud og lidt til. Først i 1860 oprettede man Københavns kommunale Begravelsesvæsen, der overtog ligvognshuset ved Garnisons Kirke og de dér opstaldede vogne – bl. a. de to, hvis oprindelse sikkert allerede dengang havde fortabt sig i glemsel. Med deres høje alder syntes de at ville trodse den forkrænkelighed, de selv repræsenterede – tyngede af symboler i forgyldt og forsølvet træ som barokkens ligprædikener med bibelord: „Nu mennesket går til sin evige bolig, og sørgetoget går gennem gaden, førend sølvsnoren brister, og guldsålen brydes itu, og krukken slås i stykker ved kilden, og det søndrede hjul falder ned i brønden, og støvet vender tilbage til jorden som før og ånden til Gud, som gav den.

Endeløs tomhed, sagde prædikeren, alt er tomhed!“

*Fig. 15. Ligvognshuset bag Garnisons Kirke – af Otto Rung benævnt „det gamle frømeåe bræddeskur“ – blev nedrevet kort efter århundredskiftet og gav plads for en præstegård. Huset lå samme sted som det oprindelige materialskur, men var næppe identisk hermed – se fig. 10. Det synes opført i begyndelsen af 1800-årene af bedemændene, som da havde overtaget ikke bare ligvognene fra Garnisons Kirke, men alle ligvogne i byen.*

