

og lægge sammen. Men skulde der virkelig kunne være Velsignelse ved Penge, som ere erhvervede paa denne Maade?

»Lader ethvert Haab ude, I, som træde herind«, staaer der over Dantes »Helvede«, og de samme Ord burde man i sin Tid have anbragt over den Port, som fra Østergade fører ind til Gyden. Saa havde Porten dog ikke været Stedbarn, eftersom den er den eneste i hele Østergade, der ikke er prydet med noget Numer. Thi Haabet har ikke hjemme i »Gangen«, som Beboerne kalde den. Er man først kommen saa langt ned ad Elendighedens Trappetrin, at man har maattet fæste Bo i Peder Madsens Gang, da har man opgivet Haabet om atter at komme ud. Man veed omtrent med Sikkerhed, at den næste Udflugt vil finde Sted til Fattigaarden.

Lad os imidlertid atter betragte Tegningen. Til Høire opdage vi en stærk Lysning, som antyder, at Dagens Straaler have banet sig Vei gennem Mørket, og vove vi os ind i »Gangen«, see vi snart, hvorledes dette Fænomen kan forklares. Det er Byggeselskabet, som man kan takke derfor. Hele den ene Side af Gaden, fra Hjørnet af Pistolstræde og op til Baghuset af Eiendommen Nr. 20 paa Østergade, er allerede forsvunden, og Solens Straaler skinne venlig ned til de ligeoverfor liggende Huses Beboere, der med Forbauselse betragte den uventede Gjest, som aldrig forhen har kunnet titte ind til dem, og kaster sit milde Skjer over deres Armod og Elendighed. Ogsaa Pistolstræde, hvis ene Side ligeledes er jævnet med Jorden, nyder Godt af den skete Ødelæggelse, og de før saa sørgelig udseende Boliger forlenes endogsaa med et vist Præg af Venlighed, som de ikke tidligere have kjendt til. Ja, hvad kan den kjære Sol ikke udrette! Havde den tidligere kunnet skinne ned til Beboerne, var der maaskee endnu gaaet hundrede Aar, forinden Peder Madsens Gang var bleven viet til Ødelæggelse.

Kun Pistolstrædet, det mest aristokratiske Kvarter i hele det forunderlige Bygningscomplex, ligger endnu i sin vante Skikkelse. Roligt og stille er der paa det lille Torv, saa stille, at man næsten kan forstaae den fattige Kone, da hun svarede en Velgjører, som spurgte hende ud om hendes Bolig, med de Ord: »Aa, her er saa deilig roligt; det er næsten, som om vi laae paa Landet.« Ja, roligt og stille som paa Landet er der paa det lille Torv, der indeslutes af de skidne, faldefærdige Rønner og Skur; men Sundheden har ikke fæstet Bo her, den er flygtet for den snigende Sot, som stille og ubønhørlig banker paa hver Dør, fra Kjelder til Kvist.

Vi fortsætte nu vor Vandring gennem Peder Madsens Gang og standse et Øieblik udenfor Nr. 6. Det er et af Gaden fine Huse, oliemalet og pænt at see til. Midt paa Façaden findes en Sandsteens-Medaillon med Hovedet af en Mandsperson, der er prydet med langt Rundskjæg og Baret. »Det er Peder Madsen«, sige Folk i Gaden, idet de undrende betragte den store Mand, der i sin Tid har anlagt Gaden og givet den Navn efter sig selv. De gode Folk ere dog vistnok paa Vildspor. Peder Madsen, om hvis Bedrifter Historien næsten Intet har at melde, kan ikke være afbildet paa denne Medaillon; dertil ligner den Kong Christian den Tredie altfor meget. Men den Mand, efter hvem Gaden er opkaldt, har vistnok heller ikke noget som helst Krav paa at mindes; lad ham derfor slettes ud af Historien, og lad hans Navn forsvinde, samtidig med at hans Gade jævnes med Jorden.

Hvorledes er denne Gade i Tidens Løb bleven til, og paa hvilken Maade har den faaet sin aparte, indsnevrede Form? Ja, Spørgsmaalet er lidt vanskeligt at besvare, da de foreliggende historiske Kilder ikke ere rige at øse af. Den Mand, som i sin Tid besad det nuværende »Svane-Apothek«, maa uden Tvivl tillige have eiet en stor Mængde af de tilstødende Grunde i Peder Madsens Gang, nærmest Kongens Nytorv. Det ligger da nær at antage, at han og hans Arvinger fra Tid til anden have opført en Række Smaahuse paa disse Grunde og have ladet Husenes Façader lægge saa langt tilbage, at Beboerne gennem den derved fremkomne smalle Gang kunde komme til og fra deres Hjem, uden at have Gjennemgang gennem Hovedbygningen, der vendte ud til Østergade. Gangen gik dog paa hin Tid ikke længere end til ligeoverfor det Sted, hvor Pistolstræde nu udmunder, og der var altsaa dengang ingen Udgang til Grønnegade. Den anden Side af Gangen, fra Østergade og omtrent ned til Pistolstræde, var paa Christian den Fjerdes Tid Bopæl for den tyske Keisers Ministerresident, og af denne mægtige Mand har velbyrdige Peder Madsen, om hvem intet Andet er bekjendt, kjøbt en stor Mængde Grunde og tillige erhvervet de Eiendomme, som stødte op til Grønnegade, hvorved han kunde skaffe

Gaden, der blev opkaldt efter ham, Udgang til begge Sider. Beboerne af Gaden vare i hine Tider ikke udelukkende fattige Folk; der boede f. Ex. flere af Kongens »Drabantere« derinde, og af en Fortegnelse fra Frederik den Tredies senere Regeeringsaar over de Reisende, som kom til Byen, fremgaaer det, at adskillige pæne Folk, f. Ex. en Lieutenant, have taget Logis i et Vertshus, som dengang fandtes her. Peder Madsen er altsaa ikke Grundlægger af den Gade, som har skaffet hans Navn en vis herostratisk Berømmelse; han har kun Fortjeneste af at have forlænget den ud til Grønnegade.

Tiden gaaer imidlertid, og Byggeselskabet sidder ikke med Hænderne i Skjød. Den, som derfor har Lyst til endnu at see Lidt af Peder Madsens Gang, som den var, han maa skynde sig. Vandringen er ikke farlig, og er den end ikke videre fornøielig, saa har den dog i mere end een Henseende sin Interesse. Peder Madsens Gang er det Eneste herhjemme, der — om end kun svagt — kan give Beskueren en Idee om Jødegaden i Frankfurt og Ghettoen i Rom.

Edgar Collin.

## Billeder fra Christiania-Drammens Jernbane

af  
O. T. Olsen.

Aaret 1872 maa for Udviklingen af de norske Jernbaner sættes som et Mærkeaar. Tanken paa et norsk Jernbanenet er i dette Aar ikke blot fløien længere ud over Landet end noget Aar tidligere, men har endog, om vistnok med utydelige Træk, mærket dettes Grændser. Som bekjendt begyndte man forsøgsvis Banebygningen i Norge med Eidsvoldsbanen. Denne Stump af en Bane tænkte dengang neppe at blive yderligere forlænget. Saa kom den ene Banestump efter den anden, en i det Thronhjemske, en til Vinger og Grændsen, en til Elverum, en til Randsfjorden o. s. v. Men de fleste af disse Stumper toge sig, ialtfald for den mindre Indviende, snarere ud som Prøver og Forsøg, end som et Arbeide, udført med Tanken paa nogen større systematisk Enhed. Det var, som vilde man foreløbig kun overtøye sig om Muligheden af Jernveisanlæg i Norge.

Men maae disse Arbeider kun kaldes Prøver og Forsøg, saa havde de dog tilfulde aabnet Folkets Øine baade for Muligheden af Jernveisanlæg og for disses praktiske Betydning. Det er blevet Folket klart, at en af de allerstørste Hindringer for dets Fremgang i aandeligt og materielt Velvære virkelig kan bortryddes, at Landets uhyre Udstrækning kan forkortes og de store Distancer sammendrages. For Nærværende gives der neppe nogen Sag, som omfattes med en mere almindelig og levende Interesse end Jernbauesagen. Dette viser sig dels af den store Offervillighed, som kommer til Syne lige over for den, og dels i den Bevægelse, den har fremkaldt, selv i Landets fjerneste Egne. Alle vegne fra høres Krav om Jernbaner. Bergen, Jæderen, Grevskaberne, Smaalene, Gudbrandsdal og Romsdal, alle ville de delagtiggjøres i dette Gode, ja selv fra Nordland lyder et Krav, maaskee det mest berettigede af alle.

Der er ingen Tvivl om, at disse Krav paa en eller anden Maade maae imødekommes, og at de ikke ville ophøre, førend Landet har faaet et saa fuldstændigt Net af Baner, som de fysiske Forhold og Omstændighederne nogenlunde tillade. Vel maa man sige, at i Forhold til et saa stort Maal er det, som hidtil i den Vei er gjort, kun en Begyndelse, men med Tiden kan ogsaa et lidet Folk ved Samdrægtighed og god Villie gjøre Underværker. Allerede nu kan der med nogen Grund tales om et norsk Jernbanenet, idet nogle af de førnævnte Banestumper ere satte i indbyrdes Forbindelse ved den mellem Christiania og Drammen den 7de October 1872 aabnede Bane, der sammen med disse danner en til Christiania stødende Banestrækning paa noget over 33 norske Mil.

Christiania-Drammensbanen, fra hvilken der i det Følgende skal leveres nogle Billeder, maa kaldes et sandt Størværk, saavel naar Hensyn tages til de Terrainvanskeligheder, Ingenieurerne her have haft at overvinde, som til dens store Betydning for det sydlige Norge. Derfor vilde dens Aabning vistnok være bleven feiret ved Folkefester, hvis den ei havde fundet Sted netop under Sorgen over Tabet af vor folkekjære Konge. Nu gik den for sig i al Stilhed, idet der blot for Banearbejderne var gjort nogen festlig Tilstelning.

Naar undtages Eidsvoldsbanen, hvis enorme Anlægscapital nærmest maa betragtes som en Lærepeng, ville Anlægsomkostningerne pr. Mil for vore

Baner bekvemt kunne tjene som Maalestok for Beskaffenheden af det Terrain, de have at gennemløbe. Medens f. Ex. Grundsæt-Aamodtbanen kun har kostet omtrent 80,000 Spd. pr. Mil, har Christiania-Drammensbanen med samme Sporvidde kostet henimod 220,000 Spd. Det var med en vis Hovedrysten, Folk saae paa det af Ingenieurerne udkastede Project. Det gjaldt at føre Banen frem over dybe Afgrunde, gennem ufremkommelige Urer og langs steile, lodrette Fjeldvægge. Kunde det gaae an at lægge nogen Bane her, maatte det, mente man, være muligt at lægge Baner, hvor det saa skulde være. Og det gik virkelig an. Opgaven var vistnok svær, men den tekniske Videnskab har vidst at løse den paa en særdeles tilfredsstillende Maade. I Forhold til det anvedte Arbeide er den yderst billig, men dens Construction og Bygning er paa samme Tid saa stærk og solid, at den i saa Henseende Intet lader tilbage at ønske. Ved den i Høst stedfindende usædvanlig stærke og vedholdende Regn og deraf følgende Flom have dens nye og derfor mindre fuldkomment satte Banker og Gjennemskæringer udholdt en Prøve, som maaskee ikke oftere i dette Aarhundrede vil finde Sted. Som en særegen Vanskelighed kan nævnes et Slags bundløse, underjordiske Søer af Dynd og Hængeler, som man ved Gjennemskæringen af tilsyneladende compacte Jordvolde og fast fyldte Klippekløfter uventet var stødt paa, og hvorover Banen er bleven ført paa et Slags Flydebroer, bestaaende af Mastetræer som Sleepers, hvilende paa et underliggende Lag af Tverstokke, Grus og Faskiner. Paa et Par af disse Steder, ved Heia og ved Lysaker, fandt ogsaa, som man ventede, Sammenligninger Sted; men da disse skete før Banens Aabning, have de ingen videre Ulemper medført.

De mange og store Uligheder i Terrainet have gjort Christiania-Drammens Banen saa afvejlende og rig paa naturskønne Situationer, at den i saa Henseende neppe overtræffes af nogen anden Bane paa tilsvarende Udstrækning (4,7 norske Mil). Her at opregne alle dens smukke Partier vilde næsten være en Umulighed og desuden føre for langt. Tilmeld vil det neppe lykkes Nogen, at give en tilfredsstillende Skildring af dem alle. Det gjelder personlig at see dem, for rigtig at kunne forstaae og vurdere dem. Vi skulle derfor i det Følgende kun nævne nogle af de for den Reisende mest fremtrædende, idet vi med Trainet tage os en liden Udflugt fra Christiania til Drammen, hvilken Vei med Persontogene tilbagelægges i omtrent to, og med de blandede Tog i henved tre Timers Tid.

Strax efterat have forladt Pepervigens smukke og velindrettede Station og passeret den dybe Fjeldkløft, gennem hvilken Banen overskærer Russeløkbakken, kjøre vi ned mod Frognerkilen og ere saa at sige med Et midt inde i Norges fagreste Natur. Til Venstre fare vi forbi Digteren B. Bjørnsøns Hus og Ritmester Heftys pragtfulde Villa, og til Høire forbi det astronomiske Observatorium samt en Mængde Villaer, der baade ved sin Architektur og sit øvrige Udstyr, men især ved sin fremtrædende Beliggenhed i saa høi Grad pryde Christianias Vestende. Ret foran os have vi Christianiafjorden med dens Vrimmel af kommende og gaaende Dampskibe og Seilere af alle Slags, dens skovklædte Strande og dens Grupper af større og mindre Øer, hvoriblandt den yndige Ladegaardsø med det romantiske Oscarshal speilende sig i Frognerkilen. Længere i Baggrunden strække sig Askers og Røkens blaaende Aase. Alene dette Billede vilde kræve Timer til udtømmende Studium og Beskrivelse, men saasom »vi reise med Banen«, leynes os hertil denne Gang ikke Tid. Paa svære Dæmninger af Sten, hvilende paa nedsænkede Lag af Faskiner, løbe vi tvers over den ene Bugt af Fjorden efter den anden. Det er Jernbanefart til Søes. Saa overskære vi det ene lille Forbjerg efter det andet og overraskes altid bag disse af nydelige Smaapartier, Dale og Høie med Villaer, Haver o. s. v. Lidt forbi Skarpsno, forhen det almindeligste Overfartstid til Ladegaardsøen, begynder en større Gjennemskæring, hvor Trainet midt imellem Klipperne løber over en af de førnævnte underjordiske Søer af Hængeler og Dynd. Saalænge man endnu kunde mærke nogen Bevægelse i de overliggende og tilstødende Jordmasser, holdtes her stedse Vagt, som itide havde at varsle Trainene og saaledes i Tilfælde af Sammenligninger eller større Forrykkelser i Banelegemet hindre mulig Fare. Fra denne Gjennemskæring med de flere over den spændte Viaducter ankomme vi over Frønelven til Tydskestrandens nette og bekvemt indrettede Jernbanestation, der om end noget mindre, dog i det Væsenligste ligner alle øvrige Stationer underveis. Herfra have en smuk Udsigt saavel over Bestum- og Frognerkilen som opover mod Montebello og Holgerslyst. En smuk Chaussée fører fra Stationen over til Ladegaardsøen, der nu ved en