

BORGMESTERBOGEN



BIANCO LUNOS BOGTRYKKERI

EN BOG OM DANSK BYPLANLÆGNING

For Embedsmænd under
STAT OG BY
FOLKEREPRÆSENTANTER,
INGENIØRER OG ARCHITEKTER
samt

Skatteydende Borgere

(Gående, Ridende og Kørende; Sejlende og Flyvende)

af

ALFRED J. RÅVAD

Udgivet som tillæg til Architekten, Akademisk Arkitektforening
KØBENHAVN 1929

9490

PROEM

FREMTIDSPLANEN er målet og formen for byplanens studie og arbejde, og signalerne såvel for hovedstaden som for landets byer, i social såvelsom i teknisk henseende, gives af staden og må følges af byerne.

OVERBLIK over byplanens elementer, deres samhörighed og mål, og over den bys historiske udvikling som arbejdet gælder, er en nødvendig betingelse for frugtbart arbejde.

Byplanens *RÅMIDLER* er tidens kulturelle tanker, som bearbejdes og som tilpasses til de lokale krav, efter de historiske forudsætninger, og de deraf fødte stræb.

NATIONAL bliver derfor den virkelige byplanlægning – en videnskab og en kunst – som kræver indfødtes arbejde; men er tillige en kulturretning, som ingen bevidst borger må være helt fremmed for.

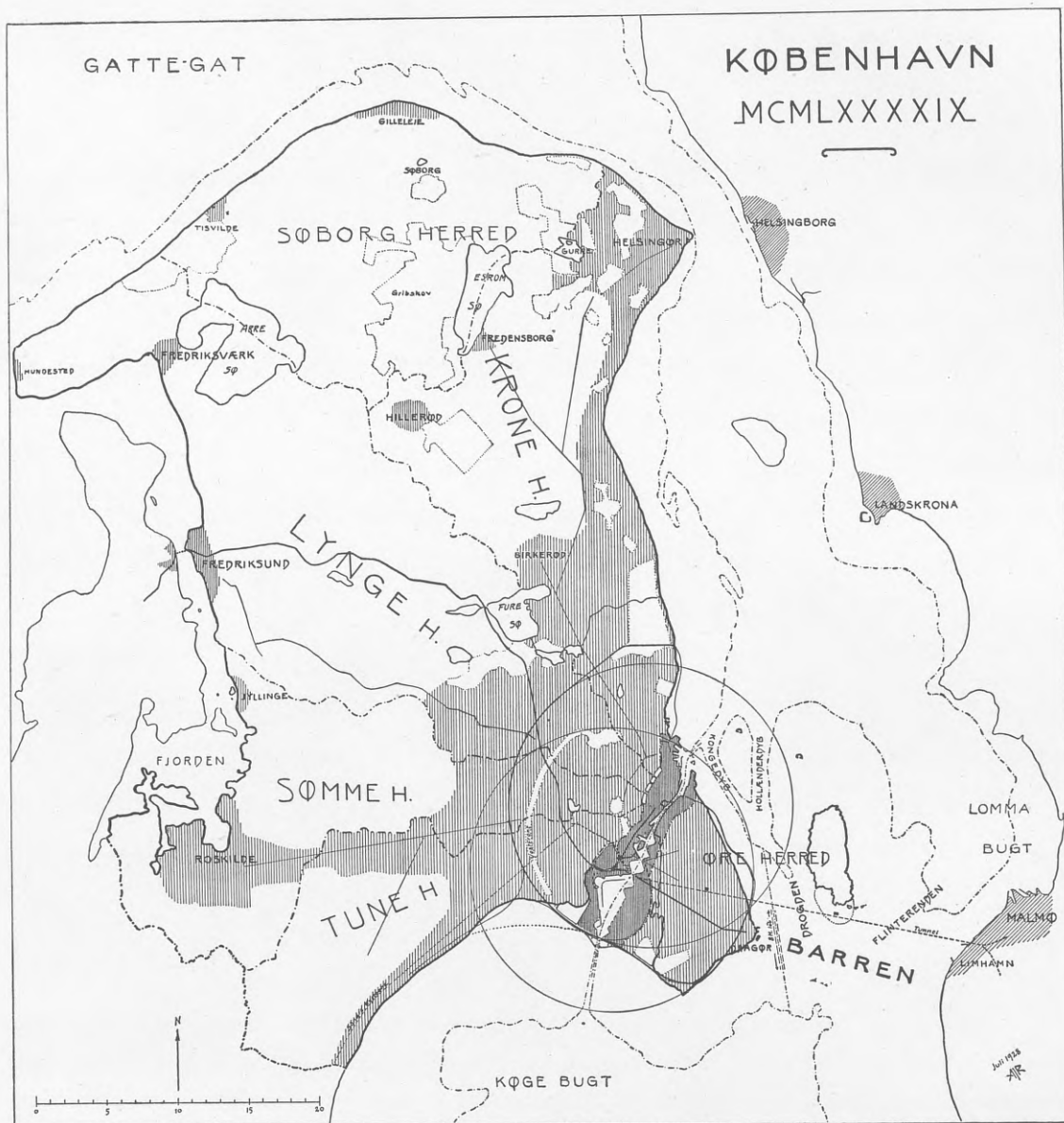
ALSIDIG må den fremstillede plan være, og vel sammenarbejdet i sine elementer, for at stad og by skal kunne følge den og trives.

Men vi må fortsætte den af disse grundregler viste vej. Om vi tænker os den moderne byplanbevægelse hos os, som begyndt med udstillingsåret 1888; og at vor hovedstad med det år indtrådte i verdensbyernes klasse, samt at vi i Nyrops rådhus har et synligt minde og symbol om indgangen i civicstræbet; måske vi da i kraft af dette mindesmærkes virkninger i kunstens og estetikens retninger kan håbe, når tidens hjul bringer os til 1999, ved en ny verdensudstilling og en gennemført nyordning af stadens styre, kan se tilbage på det da svundne århundrede med tilfredshed over det udførte kulturarbejde, og over vor hovedstads stilling som velbygget og vel styret verdensby.

Mange af pennens og blyantens arbejdere have i den forløbne menneskealder sunget serenader udenfor borgens porte, eller tænkt tanker som kunde være frugtbare, om de havde haft den fulde forståelse af, og tro på, de ovenstående grundregler og ikke begrænset deres arbejde til blotte smagssager eller ment at den tilvante bybygning uden generalplan kunde betegnes som byplanlægning. Disse arbejdere vil porten til borgen blive åbnet for, når de nævnte regler adopteres og den brede men ikke grundige byplanlitteratur vil da have gjort sin nytte, som det indledende tidsrums værk.

Vi løber et langt væddeløb, vi nationer; et slægtled er som en dag, men på en dag kan en mand tabe sporet og aldrig finde det igen.

John Galsworthy.



Når det her nævnte tidspunkt, efter dette århundredes forløb, er nåt, vil havneløbet og dets krydsninger være gennemførte og folketallet vil have passeret 2 million mærket. Bebyggelsen vil da, ikke alene have spredt sig nordefter ad Strandvejen og Lyngbyvejen, men det hele belte langs Roskildevejen vil være bebygget ligesom den søndre strand langs Køgebugten vil have formet sig som en Søndre Strandvej, medens Amager vil være fuldt bebygget, navnlig efter havebyformen, omkredsende havnens industrikvarter. Vej og gadeanlægene vil rettes mod havnekrydsningerne istedetfor de historiske voldgatte (Østergat, Nørregat, Vestergat og Amagergat), som vil være gamle minder.

Dette er store forandringer, men de er dikterede af stadens geografiske forhold og det vilde være en fornærmelse mod stadens borgere om man tvivlede på ævnen til at følge naturens og historiens vejvisning. Tiden vil måske bringe ny færdselsmidler, men de gamle vil ikke derfor blive opgivne for færdslen i den voksende by vil have brug for dem alle.

Da jeg var ganske ung, længe før det blev en modesag for arkitekter at tegne byplaner, eller for forfattere at filosofere over manglerne ved den moderne storbyplan — sporet af eksemplerne fra Napoleonernes Paris — har jeg været optaget af tanken om at tilvejebringe, i det mindste et omrids af en praktikabel bybygnings etik. Jeg indså at hvis et slikt grundlag skulde gøre den tilsigtede nytte, måtte det adresseres til de kredse, hvis opgave det bliver at forberede og bedømme de fremtidige byplan arbejder og som bevilger midlerne til planernes gennemførelse — som nævnt i bogens titel.

I juli 1886 søgtes Indenrigsministeriets støtte til udgivelse af nogle indledende byplanstudier, men under ventetiden for svar, blev indtrykket af det ønskelige i at samle rigere erfaringer ved praktiske arbejder, så stærkt, at ansøgningen toges tilbage. Paris, Wien og Berlin var ikke nok, til Amerika, hvis storslåede udvikling lovede det største udbytte, forlagdes studiemarken 1890 og de indhøstede erfaringer samledes i et omfattende MS., hvis kapitler: „Markets“ og Harbors & Waterways“ formedes som særlige afhandlinger for udgivelse, men forlægger kunde ikke findes i en retning så ny som denne. Så hændte det at København 1910 indbød til konkurrence om plan for de da indlemmede ydre distrikter. Min plan gik langt udover programmet, men den indkøbtes dog for 1500 kr. vistnok ved arkitekt Martin Nyrops bevågenhed, som jeg skylder taknemlighed for udvist sympati. Dette har været det eneste lyspunkt i et langt studieliv i forsagelse, indtil jeg 1928 af det L. Zeuthenske Mindelegat modtog et beløb til hjælp til udgivelse af Borgmesterbogen, hvilket efterfulgtes af Ny-Carlsberg-Fondet, hvorved halvdelen af omkostningerne nu er tilvejebragt. Ved venlig imødekommenhed af Akademisk Arkitekt Forening er udsendelsen ordnet som tillæg til foreningens månedsskrift Arkitekten.

Gående ud fra at det arbejde som herved afsluttes vil repræsentere et kulturfremskridt i hvilket mit fædreland har en naturlig interesse, udsendes bogen; med tak for udvist støtte og med det håb, at den må finde tilslutning og åbne vejen for en rationel opfattelse af byplanlægningen.

November 1929.

Alfred Jensen Råvad.

INDHOLD

Proem	5
Samfundsdriften	7
Driftens udvikling	9
Markedsdriften	17
Samfærdselsmidler	20
Midtpunktdannelsen	23
Spredningsnødvendigheden	27
International samfærdsel	30
Købestævnet	33
Torvehandelen	35
Høkeren og snylteren	45
Torvet	54
Vandveje	61
Farvandet	63
Skibet	75
Havnen	82
Landveje	99
Stræde, gade og vej	101
Færdslen	112
Broer	118
Tunneller	122
Skinneveje	128
Park og parkveje	136
Vejvisning	150
Luftveje	157
Bygninger	163
Boligen	165
De høje stålbygninger	176
Offentlige bygninger	180
Lov og Ret	193
Bystyre og bygrænser	196
Byggelov	202
Konkurrencer	208
Hvervets Tænkebog	211
Socialt hværv	213
Sundhedsplejens hværv	225
Kunstneriske hværv	232
Nationalt hværv	240
La Gniappe	249

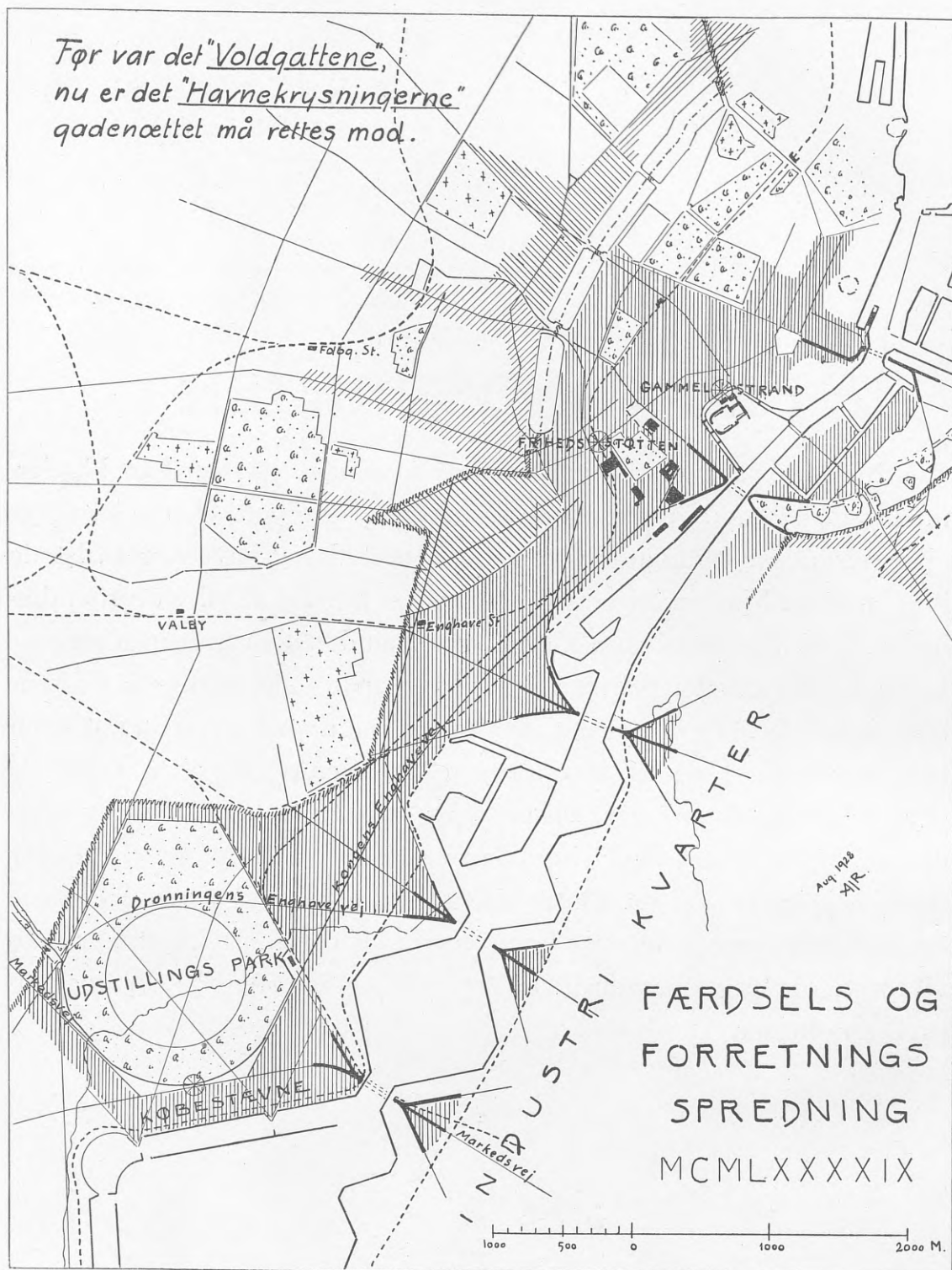
KORT OG BILLEDER

Indholds og alders vignet	7
København 1999.....	3
Færdsels og forretnings spredning 1999 ...	3
Den nordiske arbejdsmark	19
Stad og forstæder 1999.....	28
Rutekort Chicago—København	37
Verdenstid	31
Torvekurven, Vignet	30
Enghavestævnet	33
Købstræder og Hedebovej til København .	34
Fiskerby på inddæmmed strand, Kbh.	38
Torvet 1999.....	40
Torvene.....	56
Basarbygning.....	54
Torvets første del.....	60
Søens skildvagt, vignet.....	62
Vej og omvej fra Østersøen til København	61
Reikers obstructor	65
Øresundets strømlejer	64
København med løbene dertil.....	70
Saltholm 1999.....	71
Gedser revshavn, situationsplan	73
Plimsoll linjen, vignet.....	74
Vidder og brohøjder følger dybder	77
Skibsmønstre for havnedimensjoner.....	79
Isbryder ideen.....	81
Øresundsbarren.....	83
Tunnel systemet.....	86
Tidevandshavn	88
Station for skibspassagerer.....	89
Rationelt havneanlæg	90
Kraners rækkeævne.....	91
Østersøhavn og øresundsløb.....	93
Hovedstaden og fiskerinæringens torv.....	94
Fiskerby ved Bolbjerg	95
Trekantens apothegn, vignet.....	99
Færdselsgruen kaster skygge foran (Dob- beltdæk G.)	100
Washington. D.C., U.S.A.....	103
Strandpark, fra Rosenvænge til Hvidøre ..	106
Ny Strandvej, skitse.....	108
Tværsnit af farvej	109
Øresundsløbets vejkrydsninger	123
Tunnel ved Langebro	125
Tunnel og bro til Amagersiden.....	127
Færdselsækvator omkring Kbh.'s færdsels midte.....	129
Transitbaner	131
Jernbane 1999.....	132
Cook's højbane	134

Nordisk hovedbane til Paris og London ..	134
Vestsiden 1999	139
Zoologisk park 1999	140
Kongelunds hjørnet ved højbroen	141
Rosenborg have som national festplads ...	143
Amerikansk fjerdedels section af land i by- plan.....	145
Hærmannepark	149
Vejvisning og spredning.....	154
Begravelses vignet	156
Klubhus for flyveplads.....	157
Amager lufthavn	158
Udstillings clou, vignet.....	163
Marine park.....	164
Glidende rækkehus system.....	169
Grupperings plan for rækkehuse.....	170
Fritliggende træåshus.....	170
Badstuen	171
Husbåd.....	172
De høje stålbygninger.....	178
Hovedstadens Algade	179
Rigsanneks til Vor Frue kirke	181
Hovedstadens domkirkeplads.....	182
Færdselsgruens forebyggelse.....	192
Mose lov og nutidens love.....	193
Københavnske grænser	194
New Yorker grænser.....	195
Londoner grænser.....	195
Herredsgrænser ved København.....	199
Byggehøjden	204
Det frelsende glidevindue.....	204
Konkurrenter.....	210
Byplanens uadskillelighed.....	211
Borgmesterbogens vindu.....	212
Haffjardará	248

SAMFUNDSDRIFTEN

Mennesket er et selskabsdyr har man sagt og man kan i byformen finde det moderne bevis for påstandens rigtighed. Denne samlings eller selskabsdrift må antages altid og alle steder at have været tilstede i mennesket. I begyndelsen vel tilsløret og bundet af ydre omstændigheder, men fremtrædende klarere efterhånden som kulturen steg — som opfindsomheden drevet af nødvendigheden, gav midler til driftens tilfredsstillelse. Og der er det mærkelige ved denne udvikling, at hvad man har vænnet sig til at opfatte som onder og ulykker, kastende skygger over udviklingen, såsom: krig, farsoter, stormfloder og trældomsforhold; oftest viser sig at have været den egentlige drivfjeder til fremskridt og kultur. Dette viser sig tydeligt i byformens historie og man bør være klar over betydningen af disse „ulykker“ når man vil forstå omfanget og værdien af bybygningskunsten for vor tids kulturbestræbelser.



Det er i virkeligheden et vidunderligt held for København, at en slig udvidelse af færdselsmidten kan gennemføres uden vold mod den historiske udvikling. Medens andre storbyer stønner under forstoppelseskvaler, kan vor hovedstad fortsætte sin blide kontrol ved gadekrydsene, fordi ny uden besvær, i større tal kan lægges til de ældre efterhånden som tilvæksten kræver det.

DRIFTENS UDVIKLING

Hændelsen bragte mig engang i forbindelse med en gammel bog på en tid da jeg savnede læsning og jeg gjorde da bekendtskab med et positivt forsøg på at undersøge det ældste grundlag for civilisationens udvikling fra et filosofisk standpunkt; som indirekte gav mine tanker om byformens oprindelse den retning som har ført mig til den nærværende afhandlings endelige form. Bogens titel var: „*Historisk-filosofiske Undersøgelser over de ældste Folkeslægters religiøse og filosofiske Meninger*“ af Christian Bastholm, Doctor Theologiæ og kongelig Confessionarius. Kbh. 1802 (Gyldendal). På dennes 720 sider udvikler forfatteren hvorledes en særegen opfattelse af verdenssystemet ligger til grund for enhver af de oprindelige religiøse bevægelser hvorpå kultur og civilisation er bygget. Vor bibels mening om verdenssystemet er det, at vi lever på en flad jord med en hvælvet himmel med gudsriget over og et helvede med evig ild under; behandles med en vis forsigtighed og knaphed, da en statskirkens præst og kongelig confessionarius dær let udsætter sig for farer af en personlig natur som helst må undgås; og hans forståelse af Nordboernes opfattelse af verdenssystemet er præget af den, måske en lille menneskealder for tidlige behandling af æmnet; men som forøvrigt vistnok var på højde med forfatterens tidsalder.

Jeg ved ikke om det af forfatteren omhandlede æmne er ført op til vor tids — efter Darwins og Huxleys arbejder — forståelse af disse filosofiens folkelige grundformer, men det er det vel nok. Hvorfor jeg omtaler det her er fordi jeg ønsker at henlede opmærksomheden på nødvendigheden af at forstå det svælg som skiller mellem sydens og nordens filosofiske forståelse af kulturens og civilisationens oprindelse og udvikling, en forståelse som efter min mening burde underligge alle kulturelle arbejder og have afgørende indflydelse på arbejder behandlede de sociale forhold — udviklingen af byformen og den moderne storstads liv og dets virkemidler. Himlen hvælver sig over os alle, enten vi bor i syd eller nord, øst eller vest, og vi kan derfor uden store vanskeligheder enes om idealets under i den anden tilværelse, således som teologien lægger disse til rette for os; men vi må nødvendigvis, i det praktiske liv gøre os klart, hvorvidt et hedt eller et koldt helvede truer os der. Under sydens brændende sol blev den overdrevne hede straffemiddel, men under den venlige nordiske sol ser vi hen til vinterens mørke, kulde og soter, som den store trusel vi i vore sociale anstrængelser og arbejder må styre udenom eller bekæmpe. De klassiske former i arkitekturen er sydens udtryk for idealerne, og de elendige huler hvori den talrigste del af menneskene der finder husly disses modsætning; hvorimod gotikkens himmelstræbende elementer er nordens senere idealer som viser vejen bort fra Hel's tågehuler, medens modsætningen mellem idealerne i sten og den brede befolknings husly, her er langt mindre. De reale geografiske og klimatiske forhold fremtvinger dette forskellige resultat som racernes oprindelige filosofiske op-

fattelse af tilværelsen er udtryk for. Derfor er det ikke uden bestemte formål at søge rytmer for de harmonier som passer os, i det oprindelige og i det store og det ophøjede som har foresvævet vore forfædre under løbet fra Arilds, til vor egen nationale nutid.

For at underkaste byens — navnlig storbyens — plan en undersøgelse, bearbejdelse eller fornyelse, må man være istand til at løsrive sig fra alle de i tidens løb indskudte enkeltheder, fordi en byplan er et program hvis udformning i enkeltheder må overlades til de tekniske fags mange specialister. Det er derfor en vanskelig sag både for tegneren at forme planen og for andre at bedømme den. Den smukkeste plan på papiret kan være virkelighedens dårligste og den værdifulde praktiske plans sjældenhed er grundet på at enten tegneren eller dommeren, i det største antal tilfælde har været ude af stand til at finde og fastholde hovedformerne, eller har manglet det nødvendige fortrolige kendskab til de, de enkelte elementer underliggende principper. Det er nemlig disse man må have et, helst medfødt, ved skoling udviklet syn for og fortrolighed med, før man indlader sig på at udarbejde byplaner; ti dette er et arbejde hvor ukyndighed med hensyn til hovedformerne, forbundet med rutineret tegneævne har gjort megen skade, ødelagt værdifulde bestræbelser og spildt samfundsmidler.

Men en vejledning for den begyndende byplanlægger må være baseret på nationalitetsforholdene og må tage mere hensyn til de geografiske og klimatiske forhold end til klassiske forbilleder eller eksempler fra andre lande med forskelligartede fysiske forhold. Det er ikke, som nævnt, helvedes hede vi skal beskytte vore byer mod, men det er Hel's kolde klamme tåger og giftige gasser vi må bekæmpe og derfor er indørs hygge og skønhed, skove, strande og blomster af større og mere direkte nødvendighed i Norden end i Syden, også netop fordi det koster mere besvær at skaffe og vedligeholde disse livets lyssider her end der.

At skildre danske forhold er mit mål i efterfølgende kapitler, medens jeg væsentlig vil bruge amerikanske forhold som oplysende kontraster. Jeg mener at hver nation må forme sin bybygning ud fra sine egne forhold, og at vi kun gennem en række af slige nationale bybygningsoversigter kan nå at skaffe en fuldgyldig international oversigt over dette urbane æmne, ved deraf at uddrage de fælles kulturtråde, når arbejder fra de ledende nationer foreligger. Denne bog adresseres derfor til de kredse hvorfra programmerne for byplanarbejdet udgår — byens embedsmænd og repræsentanter. — Fra disse må de gode programmer udgå som giver kunstneren og teknikeren de friest mulige hænder til at fremstille sin opfattelse af opgaven, selv om denne ikke følger den almindelig antagne retning, og dommeren over det udførte arbejde lige så fri rådighed til at give rosen, hvor den hører til. Her er kilden til den frugtbare udvikling. Her formuleres opgaverne for byplanlæggeren og her ligger ansvaret for resultaterne.

Naturligvis må den akademiske opdragelse ikke vedblivende føres udenom denne sag. Hidtil har dog retningens literære produktion formeget mindet om estetske essays over kejserens skæg, fordi ingeniør og arkitekt — tekniker og kunstner — i det praktiske arbejde har gået hver sin vej. Dette er måske naturligt for et indledende tidsrum, men vil sikkert nok forandre sig når den fælles vej er banet. De to retninger vil da indordne sig under den fælles ramme og den halvhed i opfattelsen, som har vist sig vil ophøre.

En hovedfordring til byplanlæggeren er imidlertid at han må have ævne til at skimte fremtidens krav gennem nutidens forhold og mangler. Han må være fortrolig med udviklingen i mere fremskredne storbyer og han må kunne fatte i hvilken retning færdselsdriften vil bevæge sig, når tilstedeværende forhold yderligere udvikles eller mangedobles. At være fortrolig med den historiske udvikling både på arbejdspladserne og andre steder er en nødvendighed, ti dette er grunden, der bygges på. Men planen som udføres er hverken for igår eller idag, men ganske afgjort for i morgen. Bybyggeri er fremtids musik, og hvis vi følger andre tiders toner beredes kun vejen for tilbagegang og tab. Fra dette synspunkt må sagen nødvendigvis ses. Hensigten med bogen er forøvrigt ikke at danne en teknisk håndbog til brug for byplanens arbejdere i deres søgen efter detaljer, men snarere en bybygningsetik bygget på realiteter, som kan lette indtagelsen af standpunkter til de forskellige sager vedrørende byplanlægningens fremtid. Der er sikkert en følelig trang tilstede her, ti det er nemlig så, at de som hidtil har beskæftiget sig med literære arbejder i denne sags tjeneste, enten har begrænset studierne til gadelinjernes filosofi eller har trådt en elvedans i deres søgen efter formodet tabte videnskabelige grundprincipper for forfædrenes byplaner. Dette gælder navnlig den udenlandske litteratur, men også vore forfattere har ladet sig friste til at følge fantomer i den retning, stammende fra vor sydlige nabos fantasi. Har man imidlertid først fundet tråden i den sociale udvikling og har man sans for det naturlige udslag af denne vil man hurtig opgive jagten efter den tabte kunsts lygtemænd og fæste opmærksomheden på nutidsudviklingens realiteter og de af dem fremgaaede fremtidskrav.

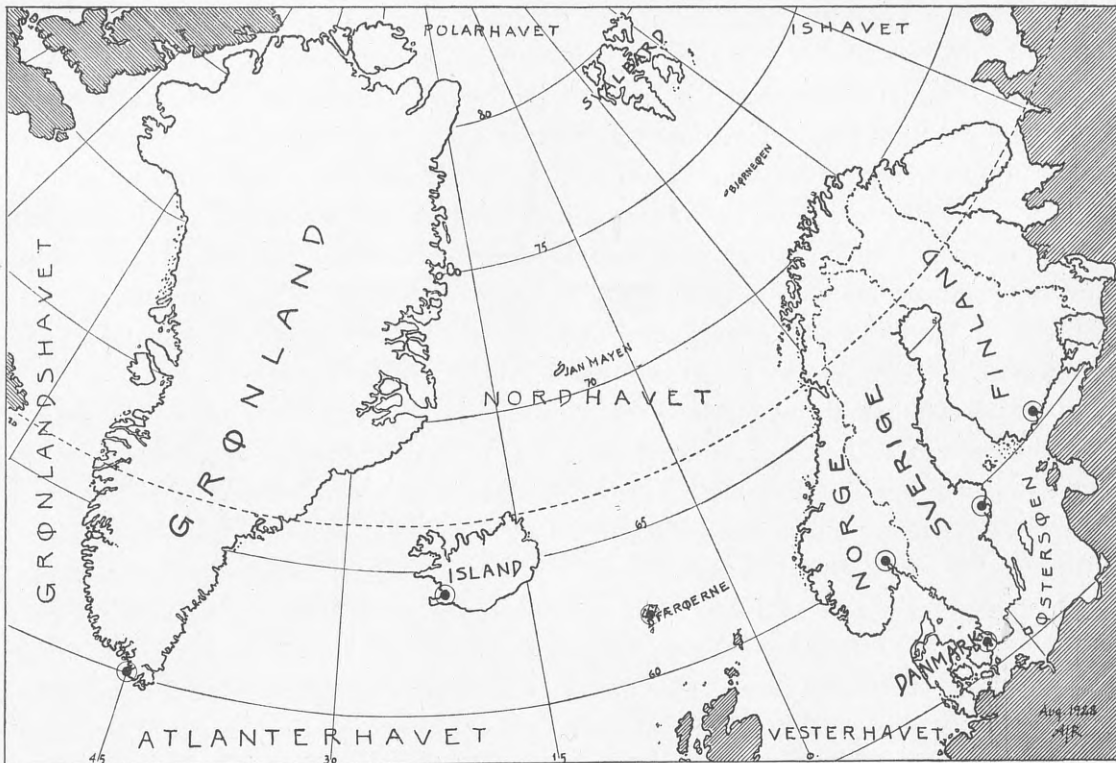
Men byplanlægning og bybygning er jo nu almindelig erkendt som en særlig kunstretning og er i flere lande blevet fremmet, eller rettere sagt opmuntret, ved særlig lovgivning; og vistnok med rette så. Men den store sociale og historiske rækkevidde og betydning af dette fag, ligger så at sige i svøbet endnu, idet selve retningens udøvere synes utilbøjelige til at gå tilbunds i sagen; men derimod til at finde tilfredsstillelse i den overfladiske forestilling at byplanarbejdet er en sag angående smag og kunstsans i ordningen af gadelinjer — i en kunstnerisk udvidet system med situations planer; medens den nøgne sandhed er og må være, at man før man beskæftiger sig med byplaner, må have gjort sig klart, hvad byformen betyder for civilisationen: — hvorledes den er opstået, hvorledes den hidtil er udviklet og hvorledes den i fremtiden bør udvikles. Denne klarhed kan man kun vinde gennem omfattende studier i social retning. En retning som endnu mangler sine banebrydere og sit grundlag for at kunne blive et almindeligt akademisk undervisningsfag.

Byformens sociale betydning vil bedst forstås når man lærer at indse, at den er civilisationens ophav og kulturens værksted, lærer at indse at først når den sociale drift — samlingsdriften — som er en del af den menneskelige natur — formår at fremkalde og udnytte den af samlingsdriften udgaaede markedsdrift, har man hovedbetingelsen for udvikling af et civiliseret samfund — et midtpunkt for en egn. At mennesker klumper sig sammen i en boplads betinger egentlig ingen kultur, er kun en yttring af den sociale drift, som er medfødt; det behøver end ikke at være spiren til en købing. En sådan opstår uden den primitive samlings drifts hjælp, hvis blot markedsdriften kan finde sit udtryk i et købestævne der, ti markedsdriften er afhængig af færdselsmidler, ikke af boliger. Disse kommer til senere som følge af en heldig yttring af denne sidstnævnte drift. Bopladsen er forløberen for nutidens

landsby og skønt et købestævne undtagelsesvis kan udvikles i en landsby, er det ikke betinget deraf eller i nogen væsentlig grad fremhjulpent derved — måske snarere hæmmet. Købingen kræver et opland med udvidelsesmuligheder og hertil hører færdselsmidler og veje. Da disse i høj grad er betinget af geografiske og topografiske forhold, er de, i et øland som vort lettede, idet hesten til lands og skibet til vands, supplerer hinanden på den heldigste måde ved stedfæstelse og fremvækst af købestævnet og dettes udvikling til købing, til BY, hvilken betegnelse nu bruges som det omfattende navn for samling og markedsdriftens resultat.

Forståelsen af disse elementære forhold er forudsætningen for en klar opfattelse af begrebet by. Og studiet af dette begrebs udvikling åbnes naturligt med en almindelig opfattelse af den oprindelige barbariske boplads' tilstande. At vinde denne opfattelse er ikke vanskeligt, ti slige tilstande findes den dag i dag på steder afsides fra civilisationen, selv indenfor det danske riges grænser. Levemåden er jagt og fiskeri — ens for alle med undtagelse af en eller anden medicinmand — Klæderne er skind fra de fældede dyr og boligen er opført af træ, sten eller græstørv, som disse finder på stedet. Alt håndarbejde er indskrænket til forfærdigelse af jagt og fangst redskaber, hvilke også tjener som våben, samt brændte lerkar. De sociale forhold består af, at enhver sørger for sig selv under lige betingelser og den ene familje som den anden tilvejebringer livets nødvendigheder, og mand og kvinde sammen sørger for børnene. Nogen gensidighed i tilfælde af nød udvikles af frygten for, at den stærke ellers tager fra den svage. I denne tilstand ligger allerede visse fremskridt, opnåede over den rent dyriske tilstand menneskeslægten må have begyndt med; men nået såvidt har mennesket været istand til at sprede sig over jordens overflade, fra de tropiske til de arktiske egne, drevne sandsynligvis af frygten for kamp og overfald. Først efter at den tilgængelige del af kloden var optaget, er ny fremskridt i kultur fremkomne, der lig efterdønninger følger i hælene på de vandrende slægter, fremmanende uro og frygt og bevægelse. Årtusinder er svundne på denne vis, men hvad vi nærmest ønsker at undersøge her, er hvorledes udviklingen har artet sig for os nordboere og hvilke kulturfremskridt der nødvendigvis må være oplevede før begrebet by har kunnet danne sig. Hvert skridt henimod urbane, og bort fra de kommunistiske naturtilstande er fulgt af kamp og vold; med ætsende sociale syrer, som vækker den kraftige dyriske natur og bøjer den ind under kulturlænken, som den senere forgæves søger at sprænge. Således er livet, og historien er beretningen om de rystelser disse afmægtige forsøg frembringer.

BOPLADS-ALDEREN svarende til hvad vi sædvanligvis kalder *Sten-Alderen*, var ikke uden visse fremskridt fremkaldte af nødvendigheden. Hammeren var våbnet og følgen var splintrede kranier som lærte fingernemme personer kunsten ved trepannering at fjerne splinterne. Nødvendigheden af at komme over åer, fjorde og sunde lærte mennesket at forfærdige både af udhulede træstammer. Som et tredje karakteristisk fremskridt kan vi tænke os pælebygningerne i vandet. I særlig urolige tider har man følt savnet af tilflugtsteder, hvor kvinder og børn kunde bringes i midlertidig sikkerhed og hvor manden selv kunde sove i større sikkerhed og holde vagt. En sten vilde sænke båden under vandfladen og blev der alligevel kamp havde beboerne af pælehytten vel nok visse fordele over angriberne. Forøvrigt var det jo slemt at savne ildstedet og glovhullet i jorden, og hvis en fjende var energisk kunde



pæle lejren let blive en fælde for bopladsens beboere. Mange af vore mosefund stammer sikkert fra pælebygnings anekser til bopladserne. Denne alder må have været i æoner af år, vi lærer vel aldrig hvor lange og afsluttet kan den næppe siges at være endnu. Fodstier og vadesteder repræsenterede vejsystemet og hver boplads havde vel sine, som tildels var ukendte for de andre boplads i egnen. At rejse udenfor sin boplads var vel både besværligt og farligt og at blive færget over vandene som skiller landsdelene var sikkert i stil med Eddaens:

Færg mig over sundet,
så føder jeg Dig i morgen:
En kurv har jeg på bag;
ej gives der bedre kost.

Jeg åd i mag,
før jeg hjemme fra drog;
sild og buk;*)
så end er jeg mæt.

hvor Thor lokker for Harbard, som har båd ved den modsatte strand, men lokker forgæves, som der vel er blevet lokket årtusinder før Harbardsljød blev formet.

Den amerikanske filosof og historieskriver John Fiske siger i sin indledning til Amerikas historie, at samfundets udvikling har tre stadier: den vildes, barbarens og kulturmenneskets og han sætter grænsen mellem fuldstændig naturtilstand og barbari ved opfindelsen af pottemageriet. Da mennesket opfandt tildannelsen af lerkar og holdbargørelsen af disse ved brænding således, at de kunde bruges ved tilberedning og opbevaring af levnettsmidler; overskred det kulturens tærskel, indtrådte i den barbariske tilstand som åbnede adgang til videre udvikling af hånd og tanke. John Fiskes inddeling er betegnende og tjener hans filosofiske syn på udviklingen. Brugen af ilden og tildannelse af skålen for kogning af føden er et skridt fremad, som skiller mennesket fra dyret. Ler findes imidlertid ikke alle vegne og blandt de frosne landes

*) hafr.

racer tildannes skålen af udskårne eller tilhugne sten. Foruden dette og de andre nævnte kulturfremskridt kan bopladsalderen sikkert også rose sig af agerdyrkning, idet sæd er fundet indbrændt i lerkarrene og dette viser et end større kulturfremskridt end pottemageriet, fordi det har måttet ændre visse nomadiske vaner hos et jæger- og fiskerfolk. Hvor langt dette kan føres tilbage er vel ikke godt at vide, ti metallet som afløste stenen og som medførte de store omvæltninger i kulturen kan jo ikke have kommet pludselig og stenalder og bronzealder må længe have været samtidige på vore øer; og stenalderfolk har søgt at efterligne bronzeredskaberne i den flint de havde så stor færdighed i at tildanne. Thors hammer er, som Herkules kulle stenalder emblemer og interessante levninger fra overgangstiden.

Det første betydningsfulde skridt henimod civiliserede tilstande som disse må opfattes fra byplanlægnings standpunktet, var hestens indførelse som husdyr og afretning til ridning og til at bære byrder. Herved afløstes fodstierne af ridestier og færdslen udstraktes over større afstande. Det er vel sket samtidig med indførelsen af bronze for redskaber og våben; begivenheder af vældig betydning for kulturen, større forholdsvis end nutidens store epokegørende opfindelser og hvis en ny race har været bærer af disse fremskridt, har den haft forholdsvis let spil ved fordrivning af den gamle. Men mod dette taler den vidunderlige dygtighed, som flintsager fra denne periode viser, ti dette synes at tyde på en konkurrence forårsaget af bronzens naturlige knaphed i den ny alders begyndelse. Forøvrigt er dette jo et spørgsmål, som biologerne burde besvare ved hjælp af kranierne form og måske har besvaret. Men hvis fortrængelsen af stenalderens folk virkelig har fundet sted i løbet af blot 100 år, er det jo muligt, at større dele af den ny race har måttet leve på stenalders vis på grund af vanskelige forbindelser med bronzens hjem. Det er jo så sin egen sag med folkevandringer i større stil. De skal medføre familjerne og provianteres af landet de trænger ind i; det er derfor sandsynligt, at slige bevægelser foregår meget langsomt. Nutidens folkevandringer har jo større kulturmidler til rådighed, men alligevel er det en vanskelig sag at fortrænge en indfødt befolkning.

Når der menes at den lapske befolkning engang i fortiden har beboet sydligere egne i Norden, men er blevet fortrængt af den gotiske, så klinger dette sandsynligt og kan måske være sket i den ældre stenalder. Fremtoninger som pælebygninger og ligbrænding er næppe særligt knyttede til en slig racefortrængning, men følger af naturlige og lokale forhold eller begivenheder. Ligbrænding kan jo være en følge af farsoter, som har gjort det nødvendigt at tilintetgøre ligene når smitteforestillingen påtrængte sig.

Men så er et andet spørgsmål kommet kulturudviklingen til hjælp og det er *trællesystemet*. Man fandt, at det var klogere at fange modstanderne og tvinge dem til at arbejde for sig, end at slå dem ihjel. Følgen af dette var en deling af arbejdet og en deling af menneskene i klasser. Ikke alene i fri og ufri, men selv de fri deltes, idet høvdingen ved at tage broderparten af byttet, kom til at indtage et højere stadi, og slægtdannelsen — ætten opstod. Hermed indtrådte samfundet i en udviklingsretning på hvilken den egentlige civilisation byggedes. En samfundstilstand, som er blevet lutret gennem idelige kampe og forsøg på at sprænge samfundslænkerne, men kampe som ikke kan føre til sejr, fordi den race eller det folk som vilde afkaste byrden umiddelbart efter vilde blive en andens trælle. Skønt trællesystemets indførelse ligger langt tilbage i tiden; sandsynligvis ved bronzealderens begyn-

delse, kan dets sociale udslag tydelig læses i tilstandene blandt jordens forskellige racer. Man kan med lethed forestille sig de sociale tilstande under stenalderens naturliv i bopladsen, og man kan ligeledes forestille sig jernalderens udvikling, fordi denne er indledningen til vor nuværende kultur og civilisation; men bronzealderen må have været en uhyre kamptid, med en udvikling der, skønt fordelt over lange tidsrum, var menneskeslægtens vendepunkt — overgangstiden fra barbari til kultur, fra frit naturliv til organiseret samfund, fra dyriskhed til civilisation. Og den naturlige reaktion mod kulturtvangen, som denne vældige overgang har fremkaldt, synes at stige i voldsomhed hos uoplyste klasser op til vor egen tid, ti det russiske riges fald er rettelig set kun menneskedyrets krampagtige forsøg på at frigøre sig fra de i bronzealderen pålagte samfundsbånd.

Trællesystemet var imidlertid en overgangsform, hvis ydre bånd forlængst er løste, men med dette fulgte muligheden for et organiseret forsvarssystem. Høvdingens boplads måtte omgives af et gærde, som kunde forsvares. Den blev derved en „gård“ og tidsalderens sociale betegnelse bliver derfor „gærde“- eller *GÅRD-ALDEREN*. Dens overleverede minder har vi i gudetroens *Asgård* og *Midgård*, i det store østens *Garderige*, *Holmgård* og *Myklegård*; og i Eddaens, Volsung Sagaens og kæmpevisernes glimtvisse kulturbilleder fra høvdinges og kongers gårde. Bopladsen, d. v. s. den for angreb særlig udsatte, var gærdet med stokke — „Stokade“ eller „planker“. Af færdselsmidlerne blev, foruden hesten, som foran nævnt, vel også skibet forbedret, idet den udhulede træstamme gav plads for skibe byggede af planker. Sandsynligvis har søfarende fra Middelhavet bragt varer til det fjerne Nord og derved givet anledning til forsøg i skibsbygning, navnlig må strandinger have forekommet og vragene været brugte som modeller, der har påvirket de lokale forsøg. Vognen dette vigtige færdselsmiddel har næppe kunnet spille nogen egentlig rolle for færdslen, i et vej- og broløst skovbevokset øland, men kendt var den i de tider.

Vi står nu på tærsklen til den tidsalder, da begrebet *BY* hos os kan blive virkeliggjort. To veje er fulgte for at nå hertil: færdslens og forsvarrets som begge følger byformens udvikling fra dennes første spire op til vore dage. I Gårdalderen finder vi desuden, at begge veje antager tydelige former, og at den tekniske begyndelse samtidig leder til en social, som lægger grunden til den endelige byform. Vi står derfor ved døren til civilisationen og den bevidste kulturs vugge. Dette må vi kunne se, om vi vil forstå bybygningens væsen. Af denne social-historiske udvikling kan vi imidlertid lære en anden ting med hensyn til dens indvirkning på vore byanlæg i deres helhed; og det er denne urbane begyndelse i vor verdensdel, der har givet de nordiske byanlæg i deres helhed *et nationalt præg*. Vi skylder købestævnets tilblivelse til *skibet*, til søfærdslen, medens fastlandets byer skylder dette kulturtrin til *karavanen*, til landfærdslen. De store karavaner fra Østen nåede i tidens løb Europas østlige egne, og de store markeder i Novgorod, Leipzig med flere steder, minder endnu om, hvor langt mod det barbariske Vesten de i oldtiden nåede. Fra disse store markeder har købmænd da bragt varer til de spredte mindre nordiske købestævner ad søvejen, fordi denne var mere direkte og mindre farlig end landvejen. Her må vi da antages at have mødt søfarende fra Middelhavet og således ved trafik ad begge veje, skabt markeder i beskeden form ved vore kyster. Vi har derfor den bedste grund til at vise forsigtighed i vore studier og ikke kritkløst hente vore impulser hos naboerne på fastlandet.

Skibets ankomst gav signalet til det ældste købestævne. Det bragte bronzen, som afløste flintestenen, som materiale for våben og redskaber, medens rav og peltsværk var byttemidler: for bronzen til manden og østerlandske guldmønter, og måske silke til kvinden, som fik mønterne omdannede til hængesmykker — nødvendigheden og fornøjelsen — flid og kunstsans gik hånd i hånd og skabte den ny tid, vikingetiden. En lun vig for skibet, en strandbred som anlægsplads, en græsplet —“ tørv“ for varernes fremvisning og købestævnets *Torv* var dannet. Selvfølgelig indrettedes et sligt stævne med lethed og flyttedes med lethed, men efterhånden har forholdene klaret sig og egnens eller strandens bedste plads fundet — den plads, hvor den nuværende købing ligger. Det er kun naturligt at denne daterer sin oprindelse fra bronzealderens søfart og handel istedetfor fra middelalderens privilegier og lovgivning; om de end derved er udelukkede fra den bestemte datering, når de blot kan finde i hvilket årtusinde begyndelsen blev gjort. Vore købstæders alder gives almindeligvis fra det år de erhvervede „købstad privilegier“, men alderen må findes ad andre veje.

MARKEDSDRIFTEN

Med den vigtige gårdalder når vi det tidsrum i udviklingen, hvor vore overvejelser over færdselsmidlernes oprindelse og fremskridt begynder at få fodfæste; og hvor den nødvendige klarhed over disse elementer af den fremadskridende kultur kan vindes; hvilket igen vil sige, at de praktiske resultater af den efterhånden udviklede samlingsdrift giver os nøglen til forståelse af færdselsmidlernes betydning for byformen. Herbert Spencer, blandt andre filosoffer, har behandlet de herhenhørende fænomener i sin „Sociology“ som formentlig er tilgængelig for enhver studerende af sociale foreteelser. Men hvad vi særlig ønsker, er at undersøge, hvorledes samlingsdriften, på grundlag af gårdalderens færdselsmidler, bliver årsag til udvikling af en social kulturel markedsdrift. På hesteryggen kan man, selv gennem vejløse lande, hente nødvendige forsyninger af ringe omfang og vægt; men rejser over længere afstande under slige forhold er besværlige og langvarige. Med skibet derimod kommer man over de større besværligheder. Det giver husly og proviant under rejsen og kan bære en i forhold til hestens betydelig byrde. Det bringer os over havene, ind i fjorde og floder, og så længe vognen ikke kan føjes til hestens transportævine, er skibet noget nær enerådende i samfærdslen på længere afstande. Det fremmede købmandsskib finder sig en lun krog i fjord eller vig og stævner egnens folk til at købslå, eller til byttehandel. Dette er det oprindelige købestævne eller som vi har vænnet os til på latin at kalde „marked“. Kan et sligt købestævne stedfæstes ved at flere skibe gentagende søger det, er stævnet blevet grundlaget for en vordende købing, og når denne udvikling bliver en alders fremtrædende sociale begivenhed i flere egne, så har vi nået ind i en *KØBINGALDER* og denne vil i det væsentlige falde sammen med hvad vi fra Lucretius, som levede på Kristi tid, kalder jernalderen. Når købestævnet er stedfæstet vil forskellige slags folk finde fordel ved at bosætte sig der og når dette er sket vil bygning af veje og broer blive en nødvendighed. Hermed vil vognen komme til at spille en rolle som færdselsmiddel og sætte egnen istand til at opelske og støtte en markedsdrift i købestævnets opland.

Man har istedetfor at gå den her skitserede vej til klarhed over byformens oprindelse søgt i arkivernes dokumenter og er derved kommet til at skelne mellem Strandkøbinge og Akselkøbinge, men dette skel er overfladisk og uden bund i virkeligheden. Om akselkøbinge kan der kun være tale indenfor den historiske tid, efter at veje og kørende færdsel er blevet til. Alle vore ældste byer er strandkøbinge: Ringsted og Viborg var tingsteder, Maribo, Slagelse og Sorø var klostre, Jellinge, Odense og Lejre kongsgårde; og nogen bebyggelse fandt vel sted om disse åndelige og verdslige centre, men byer har de ikke kunnet blive før et købestævne havde formet sig, og blivende stedfæstet, og da havde vore købinge rimeligvis mere end tusind år på bagen. Den virkelig nordiske byform er havnebyen og udenfor denne er der i de første „aldre“ intet som man med rette kan fæste bynavnet på, når man da ikke tager sin tilflugt til Landsby-betegnelsen. Forholdene var i så henseende, i oldtiden og vel et stykke ind i middelalderen, således som vi kender dem fra Island, hvor hesten og skibet repræsenterede færdslen, og hvor vognen var af

ringe betydning indtil den nyeste tid. Alle købinger og bopladser var derfor i forbindelse med stranden, og det er jo først i den sidste menneskealder, at vejanlæg på Island har muliggjort vognens brug. Til veje hører ofte kostbare broanlæg og når Rink mener, at der i Grønland findes spor af broer mellem levningerne fra Østerbygden, så er dette, om det kan bekræftes, et vigtigt bidrag til bedømmelse af kulturforholdene i den fjerne nordiske koloni.

Hensigten med at dvæle ved disse forhold er at henlede opmærksomheden på byformen, på købingens, forhold til sociale og kulturelle forhold i oldtiden. Historie-skriveren, som ønsker at forklare de af jordens skød fremdragne vidnesbyrd, ser måske noget for ofte nedad fra vort nuværende samfunds tilstande, istedet for at danne sig et grundlag, en basis, hvorfra han kan arbejde sig opad mod vort tids kultur. Desuden synes den tredeling i aldre, som har gjort sin nytte ved at bringe system i oldgranskningen, nu at true med at gøre skade, idet den i for høj grad frister til at fæste opmærksomheden på de fremdragne genstandes som mål for undersøgelserne, medens det jo i virkeligheden må være de sociale og biologiske forhold som søges klarlagt ved hjælp af genstandene; som må holdes i anden række. Det er livet i de svundne aldre vi ønsker at få oplyst og vi må være sociologer samtidig med, at vi er teknikere. Man besøger ikke vort oldsagsmuseum uden at føle taknemlighed for den dygtighed, der er udvist ved sagernes behandling og opstilling, og samlingen nævnes da også med fortjent anerkendelse i udlandet. Men vil vi beholde vor ledende stilling i den sag må vi helst åbne vore ører for tidens toner og tænke på, hvorledes en oplyst fremtid vil dømme i slige videnskabelige spørgsmål. Byplan-undersøgelserne er en god vej til ny metoder og samlingsdriften såvelsom markedsdriften er momenter af betydning i social-historiske oldtids-granskninger.

Det må her gentages, at markedsdriften vel er en mennesket medfødt social naturdrift, men at den ikke kan komme til live før visse betingelser er tilstede. Der må være veje og færdselsmidler for land og vandtrafik, samt nogenlunde rolige tilstande, som betryggelse for færdslen, førend markedsdriften kan vise sig eller få betydning for samfundet. Når disse tilstande er tilstede dannes by, dannes købestævne, og denne form eksisterer ikke før betingelserne er tilstede. Man kan ikke fra den kendsgerning, at gravhøje på visse steder findes i større mængder, slutte at en by en gang har ligget der, næppe nok en boplads. Ti man søger vel ikke begravelsesplads som følge af den samlingsdrift, som bringer de levende sammen, men snarere for den som bringer de døde til hvile ved hinandens side. Man finder bestemte lokaliteter egnede for en hæderværdig hvileplads selv om den døde skal transporteres nogen afstand for at nå dertil. Sagen er i virkeligheden, at man ikke har dannet sig nogen tydelig forestilling om, hvad der skal forstås ved „by“. Når markedsdriften havde fundet sit lokale midtpunkt, og et købestævne havde udviklet sig der, så blev det nødvendigt at markere stedfæstelsen ved forsvarsværker som forebyggelse mod pludselige fredsforstyrrelser og overfald. Plankehegnet har vel de fleste steder vist sig upålideligt og manglen på en tillidvækkende kommandant har købingerne vistnok til deres sorg i mange tilfælde erfaret. Derfor blev der i ridder-tiden bygget borge ved de for handelen vigtigere købinger og borgen blev fra da af en fast bestanddel af byplanen, indtil det moderne langtrækkende skyts gjorde det af med byfæstningerne. Markedet og færdslen dertil har altid krævet beskyttelse. I begyndelsen måtte købingen selv sørge derfor, indtil det nationale statsbegreb

havde opnået så faste former, at ansvaret kunde flyttes fra by til stat. Karakteristisk for den lange periode inden et nationalt forsvarssystem blev muligt er byens tilbagetrukne beliggenhed, i fjordenes inderste ende eller så langt op ad et vandløb, som sejladsen vilde tillade. Dette var grundet på vandenes usikkerhed i vikingetiden da købestævnerne stedfæstedes, og man vil på sine steder finde et gammelt fiskerleje ved munden af disse farvande, som en slags forpost, som Hals for Ålborg, Kappel for Slesvig, Liverpool for Manchester og Cuxhafen for Hamburg og mange flere. Da vandenes sikkerhed bedredes, voksede disse forposter op til en konkurrerende stilling med den gamle købing og — ligesom skyggen i H. C. Andersens eventyr, gjorde sig selvstændige.

Den kæde af vanskeligheder disse gamle markeds byer har måttet overvinde kender vi: ulykker såsom farsoter, erobring under krigsforhold med plyndringer, ødelæggelse ved ild, kapløb med andre havne som havde vist sig sikrere, samt følger af indre politiske manøvrer gik over pladsen, som den evindelige historiske bølgegang alle byers historie beretter om, og som biskop Chr. Ludwigs Kjøgekantate ved 500 års festen udtrykte det:

By blev bygget. By blev hærget.
By blev plyndret. By blev værget.
Slægter svandt, og nye slægter
vandret ad den samme vej.

Hver af disse hændelser satte sine spor, negative eller positive, som advarsler, eller, når de var heldigt overståede, som opmuntringer til fremtidig udholdenhed. Dette var byens, var markedets udviklingsgang under markedsdriftens vækst: — Det var byformens ungdom. Handelen i og med de nordiske lande har altid været afhængig af søfarten, skibet og havnen, og dermed er det givet at „by“ er, og i første række altid har været „skibskøbing“ eller havneby, og at akselkøbing er afskåret fra at nå national betydning end sige international; ti ligesom skibet er vognen overlegen i bære-, i transportævne, således må en havneby altid her kunne hævde sin overlegenhed over indlands byer i retning af handel og industri; men dette glemmer man alt for ofte, fordi man stirrer sig blind på eksempler fra andre lande, hvis få og mindre heldigt beliggende havne tvinger markedsdriften til at udvikle sig uden søfartens direkte hjælp.

Der er en vigtig ting med hensyn til markedsdriftens universale og sociale betydning, som er såre vanskelig navnlig for politikere og embedsmænd i byens tjeneste at huske; og det er, at byen i sin helhed er et marked, et købestævne i udvidet forstand, og at man derfor i alle sine planer, sin stedlige styrelse og sine vedtægters affattelse må så at sige først sørge for markedsdriftens fri udfoldelse, før der drages omsorg for borgernes underordnede affærer. Dette er så naturligt, men tillige så vanskeligt at huske, fordi den ene halvdel, den borgerlige del, af markeds-*vrimlen er vælgere i byen*, medens den anden del, den som bringer fornødenhederne til markedet *ikke er vælgere i byen*. Heraf er opstået forskellige uretfærdige, upraktiske og ligefrem skadelige forhold, som kan gå så vidt at man helt undertrykker de midler som skal holde det offentlige marked gående — dræber gåsen, som lægger de gyldne æg. Dette er en sag som vore national økonomer burde fæste deres opmærksomhed på. Men herom mere i de følgende kapitler,

SAMFÆRDELSMIDLER

De ældste byer havde ingen plan. Husene var byggede hulter til bulter mellem hinanden, og et indviklet net af smøger, smug og gange gik gennem virvaret; således som det endnu kan ses i byer, som ved deres isolerethed og ringe direkte opland, har været afskåret fra en rigere udvikling af færdsels midlerne. Thorshavn, Bergen og Dragør med flere, ligesom næsten alle ældre fiskerbyer, hvis hovedfærdsel lå på vandet, til for nylig, har bevaret deres gamle anlæg — eller mangel på anlæg. Nogle ridestier førte fra land ind mellem byens eller fiskerlejets huse og tabte sig mellem disse. En følge af denne naturvækst var ejendommelige ejendomsforhold og brugsrets-ordninger, som den nyeste tid har gjort sig umag med at udviske. Fandtes der et torv for imødekomst af markedsdriften, bestod dette i reglen af et stykke strandbred ved havnen. Da Absalon kom til Havn for der at bygge borg, har han sikkert fundet de samme forhold og Gammelstrand er byens daværende centrum og torv. Et middelalders minde som endnu kan skimtes gennem stedets brolægning, behandling af fisk og pakning i tønder samt rensning af net og fiskeredskeer stillede krav, hvis spor endnu er synlige her og i alle nordligere fiskerbyer.

Først ved den almindelige brug af vognen blev der noget mere liv i forretningerne. Veje blev anlagt med broer over de dybere vandløb og skibsbroer blev bygget ud i stranden — som Knorbroen udfør Knabrostræde i Havn — som lempelse for ind- og udladninger af skibsfragten. Dette krævede, at nogle af de vildsomme smøger afløstes af vognstræder, således at vognen fik adgang til havn og de vigtigste købmansboder. Borgerne måtte forenes om måder og midler, men noget større resultat er næppe nåt før de militære krav gjorde sig gældende eller før krigs-ødelæggelser eller større ildebrande gav lejlighed til bedre ordening af vej og ejendom. Som det var middelalderens borg, der blev det faste punkt, hvorefter byen voksede op, således har byformen først kunnet komme til at indtage en stilling af praktisk og social betydning ved byens befæstelse. Men borgen som sikrede byens tilværelse havde dog en stilling, som var særlig anerkendt længe efter at byernes volde var byggede. Selv i Vauban's befæstningskunst var denne i form af et citadel knyttet til byens ringvold. Vi kan derfor fastslå, at fra det øjeblik da befæstningens nødvendighed anerkendtes og sattes videnskabeligt i system ved forsvarsordninger; fra det øjeblik dateres byplanens historie, for de militære ingeniører var de første byplanlæggere; og denne udvikling har, lige op til den ny tids langtrækkende skyts og luftkrig, holdt sig indenfor militære linjer i sine hovedtræk. Benævnelsen „borg“ og „borgere“ knyttedes til byen og dens indbyggere og en „borgervæbning“ organiseredes som skabte en vistnok hidtil manglende enheds- og fællesskabs følelse, som da blev en af den moderne kulturs støtter, som måtte vedligeholdes indtil civilisationen blev istand til at bære en mere selvstændig udvikling.

Det var vognens indførelse for person- og varebefordring, som bragte vendepunktet i byens civile udvikling. Den bringer veje, stræder og gader og åbner muligheder for den civile byplan. Med vognen begynder den empiriske udvikling af vore byer og gennem dens tekniske vækst fra middelalderens begyndelse til vore dage

gennemgår byplanen de forskellige faser, som kan nås ved beskæring og lapning og tilpasning af de gamle planer på de fremad skridende tider, hvis historie, byplanhistorie, er vognens. „Byer bygges ikke“ siger et bevinget ord, „de vokser“; og dette er træffende for måden hvorpå denne vækst viser sig, og har været træffende indtil vore dage da vognenes mængde og drivkraft, hurtighed og størrelse vil fremtvinge en så grundig tilbageskæring af væksten, at en ombygning af de gamle historiske bydele må befrygtes at blive en nødvendighed. Hesten kunde være god nok til at bære de byrder, som krævedes til de første anlæg og til tilfredsstillelse af markedsdriften i de ældste samfund, men hesten gik udenom hindringerne på vejen, bøjede af for selv små hindringer og svømmede over vandløb og fjorde, medens vognen stillede bestemte krav til banet vej og brobygning. Og som vognen brød den planløse udvikling til lands, bragte den også udvikling i søfarten, idet samling af ladninger til købmandsskibene og disses udlosning og ladningens spredning fra havnen, lettedes og sattes i system.

På dette standpunkt stod så trafikken indtil for et godt hundrede år siden da kulturen pludselig gjorde et spring fremad ved dampmaskinens opfindelse, og dampskibet, dampvognen og sporvognen viste sig på opfindelsernes scene. Lige så stor en omvæltning, som den primitive vogn havde bragt, bragte dampvognen med sit særskilte vejnet og sin intime samvirken med dampskibet. Havneanlægene tog et nyt opsving; ja! man kan næsten sige, at den egentlige havnebygning dateres fra denne begivenhed. Jernbanesporene førtes direkte til omskibningsbolværket. Kunstige vandveje eller kanaler havde alt længe givet deres bidrag til markedstrafikken, men holdtes tilbage fra at følge i dampens triumftog, fordi de kunstigt tilvejebragte kanaler ved deres knapt tilmålte dimensioner ikke var istand til at modstå hjulets eller skruens nedbrydende virkninger. De blev derfor, som man siger, sejlet agterud af dampen og har siden måttet finde sig i at indtage et mere tilbagetrukkent standpunkt. Men ligesom vognen havde bragt noget system i byplanen — havde ad udviklingens vej fremtvunget en vis plan som kunde tilpasses til tidens krav; således bragte dampmaskinen så stærk fart i denne vækst, at en virkelig byplanlægning blev nødvendig, fordi udviklingen ikke levnede tilstrækkelig tid til at afvente den naturlige vækst; men en ophobning af grimme hastværksanlæg fremkaldtes. Planlægningen, da den var ukendt som fag og uden udvikling bragte dog mere forvirring end orden i mylret.

Ved dampfartens indførelse blandt færdselsmidlerne opstod muligheden for tidsbegrænsede ruter. Man kunde nu da skibet var blevet uafhængigt af den lunefulde vind ordne søfarten i ruter for hele år ad gangen, bestemme hvor mange ture et skib i rute skulde gøre og dette bragte en udvikling af samfærdslen som langt oversteg datidens tilvante forhold. Og da jernbanen kort efter mødte frem som konkurrent, brast de nationale færdselsgrænser og forsyningstjenesten med livsfornødheder antog en mere storslået, en mere international karakter med en udvikling, som bestandig fortsattes til bedste for alle jordens racer og folk.

Man har i den anledning opstillet forskellige regnestykker med hensyn til færdsels midlernes konkurrenceævne, som er brugt i debatter om transport spørgsmål. Man siger således, at en hestekraft på almindelig landevej trækker en vogn med *to* tons, medens den på skinnevejen trækker *femten* tons og i skib på vandet *hundrede* tons. Hvorvidt regnestykket er almengyldigt må statistikerne afgøre. For skibets

vedkommende afhænger det af de lokale tonnage og displacementforhold som varierer, men lad os antage at forholdet mellem disse færdselsmidler er omtrent således; så har man derefter opstillet en tilsvarende fragsats for dampens hestekræfter således: 10 øre pr. kilometer ton ad banen, 5 øre ad kanalbåd og 2 øre med skib. Fordelene er afgjort på skibets side; og når jernbanen ikke desto mindre tager færdslen fra skibet så ligger dette i banernes mere fuldkomne forbindelse både indbyrdes med hinanden og med folkets daglige færden, medens skibene er overladt udenomsforbindelserne mellem banernes endepunkter. Et lignende forhold er nu opstået mellem banerne og fragtautomobilet, som overgår banernes trafikævine på kortere afstande. Endelig er det ny færdselsmiddel, luftskibet optrådt i færdsels- og transportmarkedet, men dog kun såvidt post og luksusvarer angår. Det er dog værd at bemærke i disse sammenligninger, navnlig for os som søfarende nation, at hvor skib og bane kommer i direkte forbindelse og konkurrerer, er fordelene afgjort på skibets side, og da det i transportspørgsmål drejer sig om en social velfærdsag, som folkets forsyning med nødvendighedsartikler, er det vor pligt at støtte søfartens stilling mellem færdselsmidlerne; navnlig da af hensyn til vore geografiske strandlinjer og de fjerne rigslande. En tanke bør også skænkes søfartens nationale karakter, i modsætning til jernbanens mere internationale, idet denne jo overskrider med sine gennemgående ruter alle nationale grænser, hvilket skibet ikke kan, skønt det kommer i berøring med dem. Det har den betydning at medens baneforbindelserne fremmes af mange kræfter og har mange sider, så fremmes søfartsinteresserne mere udelukkende af private i hjemmets havnepladser.

Hvad de former angår, som selve samlingsdriftens tilfredsstillelse i de skiftende tider har fremkaldt, da står man stadig overfor uløste gåder, fordi denne drifts udslag ikke er tilstrækkelig undersøgte, eller forståede, eller former fundne for tilpasning af de fremskredne færdselsmidler til de oprindelige vej- og gadelempelser. Byen må jo opfattes som et midtpunkt for en vis egns eller landskabs færdsel og færdslen som middel til ombytning af fornødenhederne, hvad enten disse er af fysisk eller åndelig natur. Men som et typisk billede eller sammentrængt udtryk for samlingsdriften er torvet og torvehandelen bevaret, skønt karakteren af torvetrafikken veksler med oplandets størrelse og samfærdsels midlernes udvikling, medens misforståelsen heraf endnu bestandig forleder til kostbare torveanlæg uden direkte jernbane eller havneforbindelser; hvilket tydeligt nok viser trangen til en på omhyggelige, originale og dybtgående undersøgelser baseret byplanlægning.

Men vi ser nu altså at byformens udvikling i sin almindelighed må deles i tidsrum, særtegnede ved disse tidsrums ledende færdsels midler: hesten, vognen og dampvognen; båden, skibet og dampskibet. Fremkomsten af et nyt praktisk færdselsmiddel endelig, som luftskibet, betegner derfor at vi står overfor et nyt tidsrum af byformens vækst, i den urbane udviklings historie. Dette er en yderst alvorlig sag med hensyn til byplanlægningen, fordi den vidtdrevne udvikling i den umiddelbart foregående periode har belastet byplanen over ævne. Disse yderst vanskelige krav lægges nu for byplan kunstneren, som må forsøge at besvare dem og forme planen således, at den læmper sig, ikke alene efter de ældre færdsels midlers vidtdrevne krav, men efter de ny midlers fordringer; hvilken sidste opgaves vanskelighed navnlig består i at disse fordringer ikke endnu er kendte og muligvis først vil blive efter forløbet af kostbare eller skæbnesvangre eksperimenter.

MIDTPUNKTDANNELSEN

En vis klasse af bygninger og anlæg tjener som stedfæstende element for den midtpunkt søgende drift, når midtpunktet først er fundet, og disse danner da dettes historiske monumenter, om hvilke byen grupperer sig. Efterhånden som byen derefter vokser frem til betydning for det nationale — eller selv for det internationale — samkvem, lægges der en bestandig større betydning ved den midtpunkt søgende kulturdrift; og midtpunktet får da stigende betydning for studiet af bybygningen ved at fæste opmærksomheden ved kulturbevægelsens hovedpunkter. Oprindeligt er en by jo midtpunktet for den nærmeste omegn, men efterhånden, som den bliver istand til at følge de vink som udviklingen giver med hensyn til færdselsmidlerne bliver dens opland øget — byens færdselsradius forlænges. Hestens, vognens og dampmaskinens tidsrum har hvert stillet sine krav, hvert haft sine opgaver og hvert ført til sine udvidelser af oplandet; fremskridt lønnet i kultur og velstand. Men vi må jo forudsætte som givet, at fremtiden også vil bringe sine særlige krav og opgaver, hvis løsning byplanlæggeren må berede vejen for. Det er derfor ikke enhver arkitekt eller ingeniørs opgave i kraft af sin faglige uddannelse at virke som byplanlægger, og det er afgjort skadeligt og en misforståelse at antage, at tegning af gadelinjer, af jernbane eller havneanlæg hvert for sig er byplanarbejde. Hvert af disse arbejder kræver særlige anlæg og kundskaber, men disses besiddelse fylder kun det enkelte fag, et som kan være særligt iøjnefaldende, men dog et som ikke opfylder den egentlige byplanlægnings krav; og dette er årsag til, at slige arbejder selv om de er udført af dygtige og erfarne fagmænd, ofte viser deres mangler når andre sideordnede opgaver skal løses. Byplanlægningen består nemlig i en harmonisk samarbejden af alle byplanelementerne og i påvisning af, hvorledes en sandsynlig fremtids udvikling vil påvirke de enkelte elementers stilling til den almene udvikling af byen i sin helhed.

Københavns historie afgiver et særlig interessant og oplysende eksempel på, hvorledes et midtpunkt dannes, stedfæstes og senere udvikles. Borgen — Absalons borg i Havn, som blev Københavns slot og derefter tre gange Kristiansborg var byens første afgørende centrale monument. Det andet blev Vor Frue Kirke, særligt betegnende for tidsalderen og for sit sted, fordi borgen med tilliggende lagdes under Roskilde bispesæde. Borgen og Kirken var tidens to dragende centre og har vedblevet at være det. Midt mellem disse lå byens købestævne, markedet ved havnen — ved „Gammelstrand“, og denne med sin Knorbro (af knor, datidens købmands skib) ved enden af Knabrostræde. Da byen fik sit rådhus, lagdes dette på det naturlige sted, nemlig overfor kirken på Nørregade, og derfra har det, hver gang det fornyedes vandret et hanefjed vestpå, draget mod det naturlige magnetiske punkt kongebyen Roskilde. Imidlertid kom det vigtige tidspunkt, da byen sprængte voldbeltet og rådhuset overskred de gamle bygrænser til den side. I denne naturlige udvikling gjorde den militære udvikling et skæbnesvangert skår ved sin byplan af det 16. år-

hundrede. Man dannede da et kunstigt grafisk midtpunkt i modsat retning, ved byens østside, og omdannede oplandets veje radielt fra dette ny midtpunkt — Kongens Nytorv. Man gjorde, hvad man kunde, for at stedfæste, eller rettere sagt udvikle dette supponerede centrum ved hjælp af bygninger og det var karakteristisk for tidsånden, at stærke krav stilledes til adelen. Man tænkte ikke på samfærdsel mellem borger og bonde eller på markedsdrift, men dannede et parade centrum, behersket af byens hovedvagt med de tre berømte kanoner Abraham, Isak og Jacob. I den ny del af byen fandtes Rosenborg, og S. Anna Rotunda, som ikke blev færdig. Amalienborg, Gyldenløws og Niels Juels gårde, opera hus og kongeligt teater. Men den midtpunkt søgende færdsel fulgte de gamle veje til krydset ved Amagertorv, hvor torvehandelen fandtes, og hvor forbindelsen med Kristianshavn var tilvejebragt, først ved Færgestrædet og senere ad Knippelsbro.

Noget anderledes gik det, da byens vækst førte til udvidelse af byen mod vest, den side som af strategiske hensyn var forsømt ved bygningen af de ny volde med portene, som beholdt deres gamle betegnelser: Vestergat, Nørregat og Østergat, skønt de ikke længere svarede dertil. Ved vestsiden samledes visse færdselselementer som det vigtigste toldsted Cisseboden, kvægtorvet Trommesalen, Jernbanegården og Tivoli, og med disse flyttedes — eller rettere sagt udvidedes — færdselcentret fra Østergadehjørnet til Vestre glacis, hvor det siden har holdt sig, visende tendenser til yderligere udvidelse vestpå følgende havnens vækst den vej, og nyt kvægtorv, rådhus, glyptotek, politigård og udstillingsbygning befæstede retningen, hvorved Frihedsstøtten på en måde blev den ny storbys centrum. Den gamle historiske linje til Roskilde havde sejret, og Havn vil en gang i tiden møde sit ophav, hvor Absalon kom fra.

Nu er voldene sløjfede. Gattene i disse er ikke længere mål og udgang for byens radielle færdselslinjer. Nu bliver det havnekrydsningerne som overtager denne rolle (se pag. 8) og de vil såsnart de ny af disse træder i virksomhed, gradvis ændre de gamle radielle linjers karakter. Østerbrogade f. eks. vil blive en ringgade og jo før man indser dette desbedre for byplanarbejdet. Midtpunktdannelsen og alle senere ændringer i denne, må ske ad naturlige veje. Historiske undersøgelser til støtte for udvidelsesplaner, med henblik på færdselsdrift og urbane midtpunktdannelser må være byggede på forståelse af markedsdriften og dennes færdselskrav. Meget arbejde er sikkert spildt ved, at der skredes til slige undersøgelser i arkiver eller blandt fundne rester af forsvundne byer, uden alvorlig forberedelse; i forventning om, at man ved bortblæsning af arkivstøvet eller bortgravning af mulden skal finde momenter, hvorpå systematisk nutids arbejde kan bygges. Man er altfor meget voldgivet tilfældigheder af udviklingen foranlediget af lokale forhold eller forældet færdsel. Man forledes ad den vej til docering af tekniske systemer og forlanger disse lagt til grund for moderne arbejder. Tilfælde af disse lærde misforståelser behøver ikke at nævnes, men de er skadelige ved at forvirre de i forvejen usikre adepter i bybygningens kunst og kundskab. Byplanlægningen forholder sig til de bildende kunstretninger som statsmanden til politikerne. Den fordrer en personlighed med overblik, som kan overse de mange enkeltheder og fastholde hovedformen og han må tillige være noget af en profet for at undgå stranding på de skær, som tæller så mange vrage og som består af troen på, at fremtidens udvikling kun er overdrivelse af nutidens.

Et kuriøst eksempel på vanskelighederne ved at forstå byen *raison d'être* på steder, hvor de gamle udslag af midtpunktdannelsen og af markedsdriften i form af torvepladser mangler, kan anføres følgende. Den amerikanske industridrivende Mr. Henry Ford udgiver et med dygtighed redigeret ugeblad „The Dearborn Independent“. En af dets 16 store sider er kaldet „Mr. Fords Page“. I midten af denne findes en kort indrammet betragtning, et slags kerneord om en eller anden sag, udenom hvilke er formet en ledende artikel. En dag 25. juni 1921 lød disse kerneord således:

„Byen har en opgave, men når den er løst vil byer ophøre. Byer er skolestuer, hvori den største del af landets folk er underviste, men lærlingene forlader dem så hurtigt de kan. Bevægelsen fra land til by og by til land er en bevægelse som engang vil tømme byerne og omdanne landet. I byerne lærte mænd at leve og nu da de fører denne lærdom til landet, synes byens opgave som plads for boliger næsten løst. Som centrale samlingspladser må somme byer fremdeles eksistere, men ikke som bopladser for hundreder af tusinder af folk. Byen havde en opgave for menneskeslægtens civilisation, men den opgave er løst.“

Dette citat, så misvisende i sin helhed, har dog den fortjeneste, at det nævner undervisningen som en af byens livsbetingelser. Markedsdriften lever, ikke alene ved kravet for legemlige fornødenheder, men også for de åndelige — markedet for tanker, ideer og kundskaber. Markedet, handelens, købestævnets og salgstævnets plads, er ikke noget forbigaaende kulturudslag, men den medfødte sociale samlings drifts stræv, som kræver bekvemme midtpunkter for sit forløb. Istedetfor at stille byformens overflødighed i udsigt, øger og udvikler denne menneskelige drift midtpunktets nødvendighed for kulturen og stiller en fortsat fæstelse og styrkelse af byformens værdi for civilisationen i udsigt. Men dette kan Mr. Ford ikke godt vide, for markedet i de amerikanske byer er næsten fuldstændigt i forprangerens besiddelse og derfor usynligt for den i denne sag ukyndiges øjne.

Med hensyn til den bevægelighed eller vandring af Københavns midtpunkt, som foran skitseret, da må dette opfattes som en for hovedstaden afgjort heldig egenskab, som sparer denne for storbyens værste midtpunkt-lidelser. Paris er vel nok en af de stærkest centraliserede byer og afgiver derfor et slående eksempel, og forholdene der er blevet så slette, at man i sin rådvildhed skred til indkaldelse af amerikanske byplan-„eksperter“ som rådgivere. Egentlig lyder det mærkeligt, at tale om erfaringsmænd i en så ny kunstretning, hvor der må ventes så længe før erfaringerne kan høstes; og navnlig fra Amerika, hvor erkendelsen af byformens årsager og virkninger er så lidet kendte. Men sagen er nok den, at man i Frankrig, som i andre lande endnu bevæger sig på retningens overflade. I Paris har man både overjordiske og underjordiske jernbaner samt sporveje og omnibuslinjer i størst mulige omfang, og man har erfaret at enhver øgelse af disse urbane færdsels midler øger midtpunktets trængsel, medens den eneste mulighed for ændring heraf må søges i udvidelse af byens forretningskvarter, som jo er en vanskelig opgave, især når spredningstendenserne i sin almindelighed modarbejdes. Færdselsulykkerne vil dog engang blive så store, at man nødtvungent må sætte sig ud over de diktatoriske ubehageligheder. En flytning af midtpunktets attraktioner må jo for øvrigt kun betragtes som en udvidelse af det centrale kvarter — som en sprednings nødvendighed — for det gamle midtpunkt nedlægges jo ikke.

Denne midtpunktudvidelse er et af de største, vigtigste og vanskeligste byplanspørgsmål, og for København er det en national sag; ti det vil have betydning for vor hovedstads internationale anseelse, om vi kunde vise de større verdensbyer en rationel vej til løsning af tidens hårdeste færdselsknude. Et misgreb blev åbenbart begået, da den udstrakte rangerbanegård med værksteder blev anlagt i byens egentlige midte, men kan dette misgreb tvinge os til et fornuftigt anlæg af centrale færdsels udvidelser over dette betydelige areal syd for banegården, så vil vi kunne opfatte misgrebet som en „blessing in disguise“ og skaffe rangergårde og værksteder mere rationelle anlæg ved en ydre beltbane.

Det har sin interesse at notere det skiftende sociale præg af de hinanden følgende færdsels midtpunkter i Københavns historie. Det ældste har en, forhåbentlig udødelig ævne til at kalde middelalderens liv frem for tanken. Det næste blev adelens omkring Kongens Nytorv og har ret vel bevaret dette præg skønt adelen tildels er flyttet. Det tredje blev fremmedelementernes, idet der her, ved rådhuspladsens gamle side, udviklede sig et internationalt centrum for verdenskrigens korrespondenter, spioner og flygtninge, navnlig jøder, fra de krigsførende lande. Et præg som vil huskes.

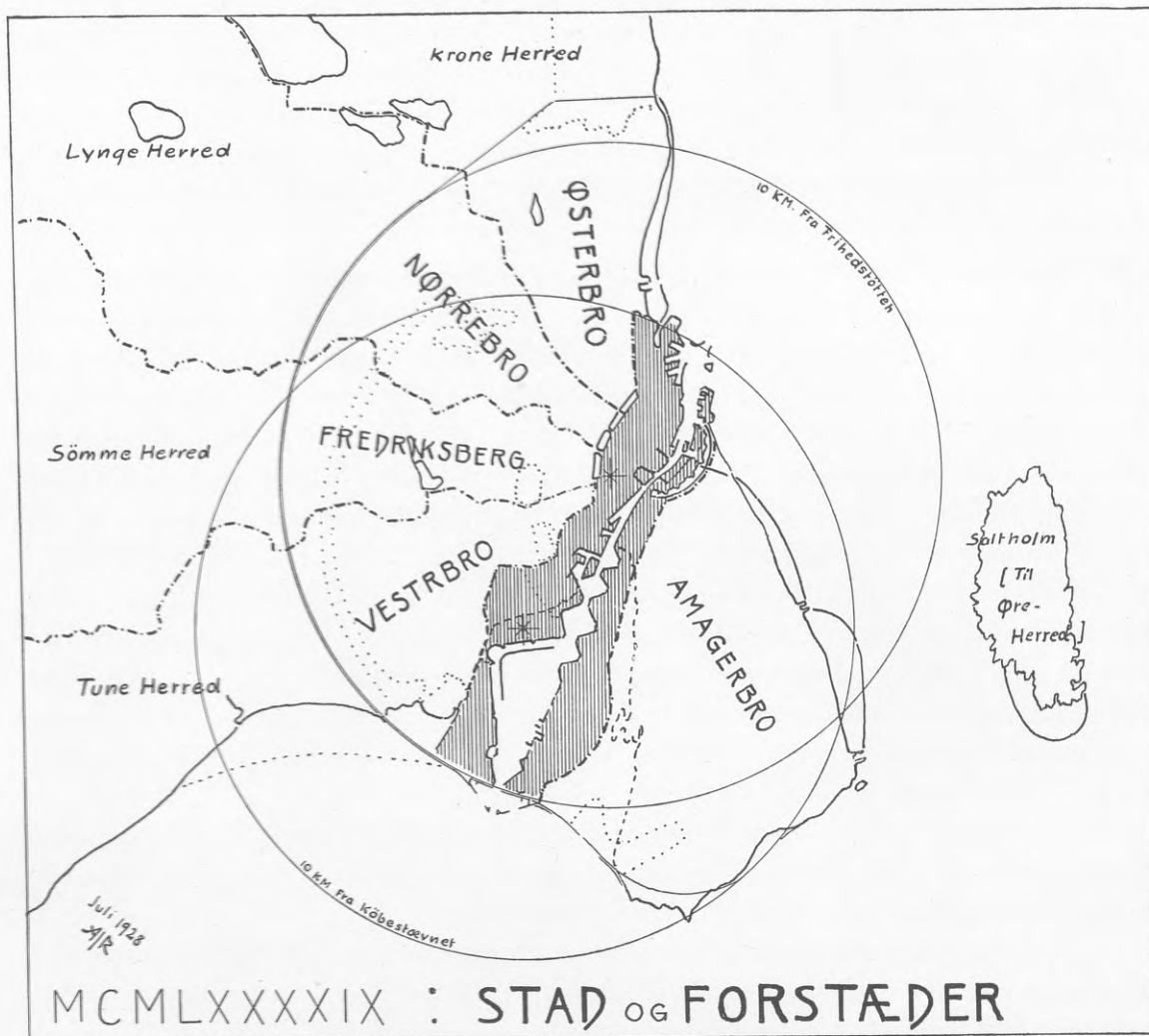
SPREDNINGSNØDVENDIGHEDEN

Anvendelsen af de færdsels midler, som er nævnt foran er hidtil udelukkende sket i samlingsdriftens tjeneste. Men dette går kun til en tid, nemlig til byen er blevet så stor og befolkningen så sammenstuvet, at kravet til bedre luft, lys og sol samt alburum bliver tvingende. De samme midler som fremmede den primære midtpunkt søgende drift må da, og kan særdeles vel, anvendes i den sekundære midtpunkt flyende trang, som støttes af estetiske og hygiejniske drifter. Men medens den første bestandigt, ved færdsels midlernes forbedring, øger byens omfang og opland; har den anden, den tilbagegående bevægelse, kun ringe praktisk betydning for markedsdriftens udvikling eller lettelse, er snarere rent negativ i så henseende, idet den samtidig med at øge byens vedligeholdelses udgifter, mindsker byens skatteæвне ved på grund af skatteborgernes flytning til de byen omgivende sogne, at unddrage betydelige midler fra den centrale bys forvaltning og overføre disse til nydannede sub-centre eller sub-urbane byformer; hvis krav til skatteydelse kan holdes nede på et lavere punkt.

Imidlertid bringer denne flyende bevægelse dog også fordele til storbyen som den udstråler fra, hvoraf følger, at intet kan gøres for at standse den eller blot begrænse bevægelsen. Men forholdet kræver regulering.

Spredningsbevægelsen udvider borgernes krav til mere udstrakte promenader og parker end byen selv kan skaffe plads for; til badesteder og udvikling af arkitektoniske bygnings- og gruppeanlæg med omgivelser som kun det mere åbne land kan skaffe. Vil man nu råde bod på de finansielle og tekniske ulæmper, som udflytningen fører med sig, så må dette ske ad forvaltningsvejen, således at den centrale by får visse rettigheder over spredningsarealet. Det vil sige, der må dannes et metropolitansk, et urbant, og et landligt suburbant område, hvis styrelser og skattesystemer ordnes i henhold til de udviklede gensidige forhold. Ordnes dette med tilbørligt hensyn til lokalt selvstyre, således at enhver af parterne får, hvad der tilkommer dem, så ligger der ikke heri nogen undertrykkelse af borgernes friheder og rettigheder, men en stærk opfordring til samarbejde mod fælles mål. En udvikling, som det er af største vigtighed for storbyen at fremme. De goder, som følger med borgerstillingen i en storby medfører også et ansvar, og spiren til denne ansvarsfølelse må plejes i befolkningen som et udtryk for fædrelandskærligheden, hvilken ikke kan trives når kærligheden til, eller interessen for den snævrere kreds man lever i forsømmes.

Med andre ord, der eksisterer et centraliserings tyranni som man i et frit land må agte sig for, og det kan man kun når man giver hver retning sit nødvendige fri spillerum. Markedspladsen c: byen, er samlingsdriftens resultat, men forstæderne og de landlige villakvarterer udenom den egentlige markedsplads, er spredningens trangens resultat. At forvalte begge under et og efter samme politiske og sociale regler, er tyranni og samfundsforstyrrende ødelæggelse af de bedste sociale og mo-



raliske instinkter. Ingen enkelt person eller samling af personer er kompetent til at styre en storbys udvikling og skæbne under et; og forsøg i den retning fører uundgåeligt til foragt og ligegyldighed for by-borgernes rettigheder. Herom vidner alle storbyers historie og grunden til, at det bestandigt er så, ligger i at en retfærdig regulering kræver nogen resignation fra den centrale forvaltnings side, en resignation, som det er vanskeligt at vise, når man har magten og midlerne til at holde på den centrale ordening. Vi har et slående eksempel herpå i Københavns forhold til forstæderne Frederiksberg og Gentofte. Der er jo imidlertid en national regeringsmagt over byens forvaltningsråd, og det er denne regeringsmagt, hvis pligt det må være at regulere forvaltningen således, at borgernes frugtbringende instinkter ikke hæmmes eller vendes til strid og uvilje.

Et oplysende eksempel på, hvorledes stridige interesser kan lamme enkelte led af en storbys udvikling har vi i Frederiksberg bakke, som fortjener at noteres. Roskilde vejen er Københavns historiske åre og hovedfærdselsvej og akse om hvilken hovedstadens vækst burde have formet sig. Men Frederiksberg bakke har, lige siden den brede kongevej til Roskilde anlagtes, ligget som en vold, der har spærret færdslen, fordi slottets opførelse har befæstet bakkens top og tvunget færdslen til hovedstaden om ad biveje. Et forhold som foruden færdsels ulæmpene tillige har

foringet ejendomsværdierne mellem Værnedamsvejen og Damhussøen. Bakken sorterer under Frederiksberg, under Københavns amt, men hovedstaden har vel også nogen ret til at råde for dette stykke hovedvej. Den naturlige løsning vilde være ved opfyldning at tilvejebringe en jævnere heldning af vejen fra slottet til forbi Pilealleen. Men hvem skal gøre det? staten, amtet, byen eller forstaden? Man kan nu med hensyn til sprednings-bevægelsen om København sige, at den når i nord til Rongsted, i syd til Dragør og i vest til Glostrup og Lyngby. Skulde den været ligelig fordelt vilde den have nåt længere vestpå og den vil ganske sikkert engang nå sit ophav Roskilde. Den store økonomiske betydning spredningen vil have på oplandet vil sikkert virke mindskende på respekten for Frederiksberg bakkes istandsættelse. Hvilket jo ved hestens afløsning af motoren som trækraft i tidens løb vil ændre den tekniske opfattelse.

Hvorvidt den stærke vækst af storbyerne imidlertid er et gode i social henseende er vist mere end tvivlsomt, men standses ved fredelige midler kan den næppe. Der er et kapløb mellem de store byer, som i den livlige tilvækst ser en økonomisk og en politisk fordel— adgang til øgede indtægter, øget bybygnings-virksomhed og grund til en vis stolthed, fordi væksten regnes for et gode. Men socialt set kan sagen se noget anderledes ud, og en amerikansk forfatter Walter Shandy skrev allerede 1781 i anledning af New Yorks vækst som syntes overdreven:

„Hvis jeg var en enevældig hersker, så vilde jeg udnævne dygtige dommere for hver gade i storbyen, som skulde undersøge de tossers sager, som kommer dertil. Og de som så efter et omhyggeligt forhør viste sig ikke at have haft tilstrækkelig grund til at forlade deres hjemsted med kone, børn, bag og baggage, skulde sendes tilbage fra konstabel til konstabel som de landstrygere de er. På denne måde vilde jeg sørge for, at byen ikke bragtes i ulejlighed eller i forhold til oplandet blev som et hoved, der er for-stort til kroppen; og jeg vilde sørge for at egnen omkring ikke hindredes i levnetsmiddel-avlen eller mistede sin landlige skønhed, men vedligeholdte det lykkelige landliv med gæstfriheden, som nu spoleres af nybyggerne.“

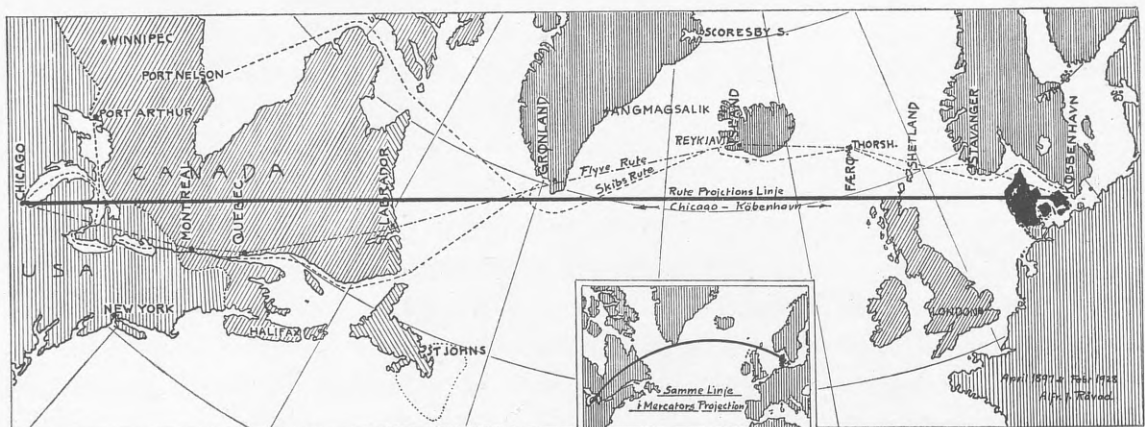
Der er vist adskillige medborgere, som i vore dage, navnlig med den øgede indvandring, der er årsag til bolignøden, for øje, vilde sige amen til dette forslag og vor rigsdag har jo vist sig eneheriker nok til at genindføre stavnsbåndet som et skridt i Shandy retningen.

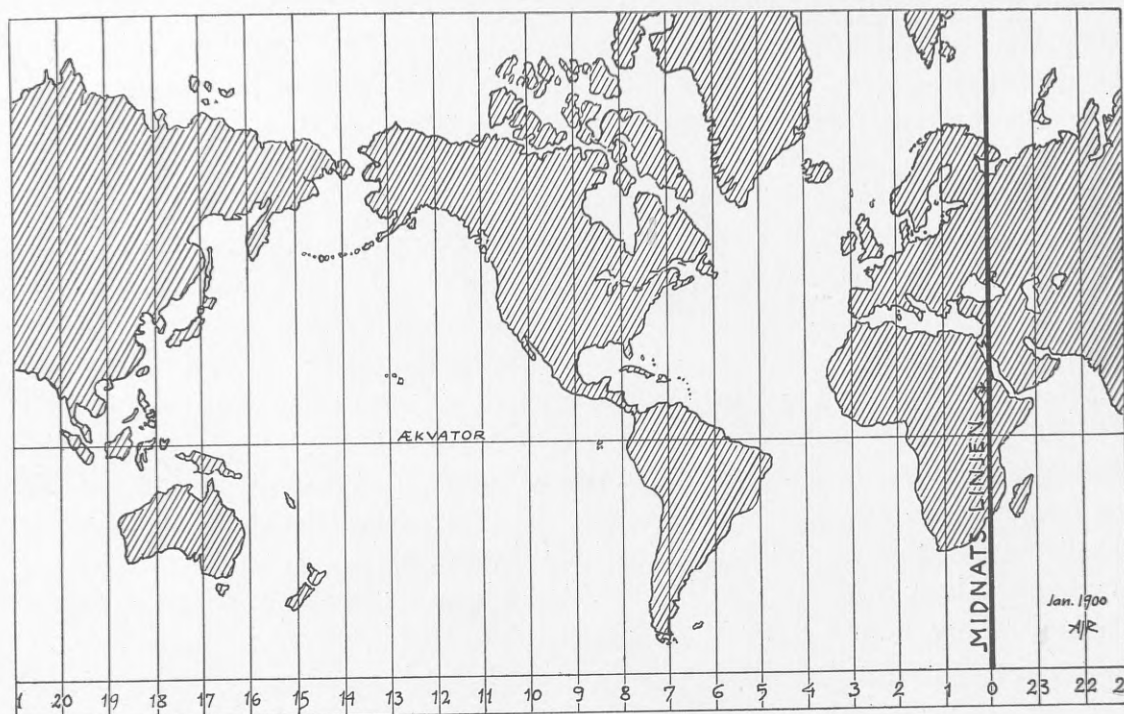
INTERNATIONAL SAMFÆRDSEL

Samfærdslen med udlandet udvikles ad tre veje: landvejen, søvejen og luftvejen. Den første indbefatter transit jernbaner, den anden dampskibsruiter med fyr, sømærker og redningsstationer samt lempelser for passagertransitten samt for ind- og udførsels-varetrafikken; og den tredje for direkte hurtig transport af passagerer, post og luksusvarer.

Disse anlæg har alle deres betydning for bybygger og byplanlægger og kræver et forstående studium, for anvendelse i de forskellige direkte opgaver han møder. Derimod er der andre forhold vedrørende trafikken på de lange ruter og afstande, som det er godt at have noget kendskab til, fordi de hjælper til det behørigt overblik, som kan befrugte opfattelse af de snævrere trafikopgaver han møder.

Når man beskæftiger sig med æmner vedrørende de store forhold og de lange afstande fra befolknings centrene, så kommer man straks i berøring med den kendsgerning, at alle kortgengivelser af den runde jord er flade og derfor giver mere eller mindre forvrængede gengivelser af landenes form og omrids samt af derpå angivne ruter og telegraflinjer; alt efter udstrækningen af den overflade som gengives. Geografen Kraemers kortsystem, det såkaldte „Mercators projections system“ gengiver hele klodens overflade som et fladt kort. Udmærket som et oversigtskort, men ulykken er, at dette system er lagt til grund for navigationen af verdenshavens lange rejser. Nu er jordens overflade som bekendt inddelt i et net af længde- og bredegrader for at muliggøre angivelsen af et hvilket som helst punkt på kloden, hvor en person eller et skib befinder sig, eller en begivenhed er foregået. Men alle disse linjer, med undtagelse af æquatorlinjen, systemets basis, er misvisende på Mercatorkortene, jo mere jo længere man fjerner sig fra æquator indtil selve polerne, som jo er punkter, er blevet til linjer af samme længde som æquator. Med andre ord Mercator fremstiller jorden som en cylinder istedetfor en kugle. Af dette forhold er opstået en hel navigationsvidenskab. Skipperen må for at finde sin rute drage linjer på kortet. På basis af disse drages derefter krumme linjer i henhold til afstanden fra æquator. Disse krumme linjer er de lige sejlruiter, medens de lige er de krumme. Vildledende fordi kortets gradelinjer svigtes.





Denne Per Gantes genvej har imidlertid også betydning for projekteringer såvel over land som over sø, fordi alle populære forestillinger med hensyn til de lange afstande, er vildledte ved brugen af de flade kort. Jernbane, kanal og telegraflinjer følger kun i alt for mange tilfælde de flade kort uden de korrigerende rutelinjer. Et forhold som vi nordboere bør have et vågent øje med, fordi vore lande og vande er så fjerne fra æquator og derfor mellem de mest forvanskede på de nævnte kort.

Et andet spørgsmål vedrørende de lange afstandes trafik er tidsmålingen. Man ved jo nok, at selv om man kun sjældent tænker derpå, at der i virkeligheden kun er en dag her på jorden og aldrig bliver mere, men at dagen flytter sig med jordens bevægelse om solen. Vore datoer er følgelig alle lokale og minder om den tid da hvert herred havde sit skæppemål forskelligt fra de andres. Hvornår begynder det ny år? Det begynder, om vi regner hel times forskel mellem de steder det registreres på, på 24 forskellige tider jorden rundt. Det vil sige, at et juridisk bindende tidspunkt kun kan fastslås i forbindelse med den lokale stedsbetegnelse og med angivelse af timezonen og dennes ved lov fastsatte afvigelser. Hundrede begivenheder registrerede på samme klokkeslet er måske alle hændet til forskellige tider med indtil 24 timers forskel. Dette forhold er forstyrrende for al færden ad lange veje og man må for at finde sig til rette benytte to ure, et som giver klokkeslettet ved den i et givet tilfælde vedtagne begyndelsesmeridian og et som giver den lokale tid. Greenwich meridianen er den mest brugte, men ikke universalt. Hvert land, civiliseret nok til at underholde et astronomisk observatorium, har også som følge deraf sin egen gradinddeling, som regnes fra observatoriet. I riger af stor udstrækning er denne forvirring ret besværlig. I det gamle russiske rige kunde det f. eks. være middag og midnat på samme tid; en ulæmpe som man søgte at råde bod på, ved at have to sæt af visere på de offentlige ure; et sort som viste S. Petersborgtiden og et rødt visende den lokale tid. Også har man indført timezoner, hvor forskellen mellem lokaltiderne

er fuld time. Et hus som hændelsesvis ligger på grænsen mellem disse kan klokken være 12 i et værelse og 1 i et andet og det forvirrende heri øges, hvor linjerne af hensyn til jernbanernes togtider er forrykket. Al slags forskelle kan da opstå.

For at bringe orden heri, har der i mange år været virket for indførelsen af en universaltid med ens klokkeslet over hele kloden. En sådan benyttes af observatorierne og af sømanden ved hjælp af kronometret. Noget fast og fælles mål for disse bestræbelser har det dog ikke hidtil været muligt at opnå, fordi den nationale skinnsyge hindrer adoptionen af en af de nationale meridianer, og fordi indførelsen af det metriske målesystem på en måde har øget forvirringen. Meteren er som bekendt en ti million del af jordbuen fra æquator til pol; men da dette er en fjerdedel af jordomkredsen bliver systemet her med hensyn til tidsregningen et firdelings eller duodez system. Det skulde imidlertid synes, at man ved at knytte tidsdelings systemet til den universale tidsregning, som tælles fra den antagne dato for Kristi fødsel, og i henhold dertil lægge begyndelsesmeridianen gennem Betlehem i Palæstina, kunde bringe den ønskelige kontinuitet ind i tidsregningen, især nu efter krigen, da Tyrken er ude og Briten inde på det sted. Det er jo væsentlig den engelske konservatisme, som har hindret en overenskomst ved at fastholde Greenwich meridianen.

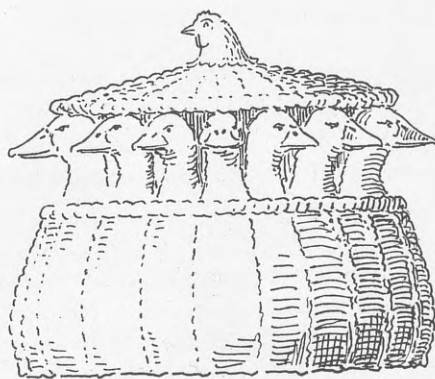
Disse betragtninger hører jo kun højst indirekte ind under byplanlægningen, men medtagne for dens forbindelse med erhvervvelsen af et overlegent blik på tidens krav, der jo rækker ind i fremtiden. Byformen er civilisationens kerne og samfærdssystemet dens økonomiske livsbetingelse; derfor er intet spørgsmål vedrørende dette sidste uden betydning for byplanlæggeren. Den amerikanske forfatter prof. N. S. Shaler har i „Nature and Man in America“ (NY. 1897) behandlet spørgsmålet, hvorfor Amerika så sent kom i berøring med verdenskulturen, og han mener, at grunden i det væsentlige ligger i verdensdelens geografiske form og beliggenhed, som i modsætning til Europas manglede dybt indskårne have og deraf følgende inddeling i øer og halvøer, som begunstigede udviklingen af nationaliteter indenfor racerne. Hans opfattelse indeholder et fingerpeg som vore historikere, geografer og bybyggere kan notere sig; ti opfattelsen viser overblik, som letter forståelsen af verdensudviklingen, hvadenten man bifalder hans syn eller ej.

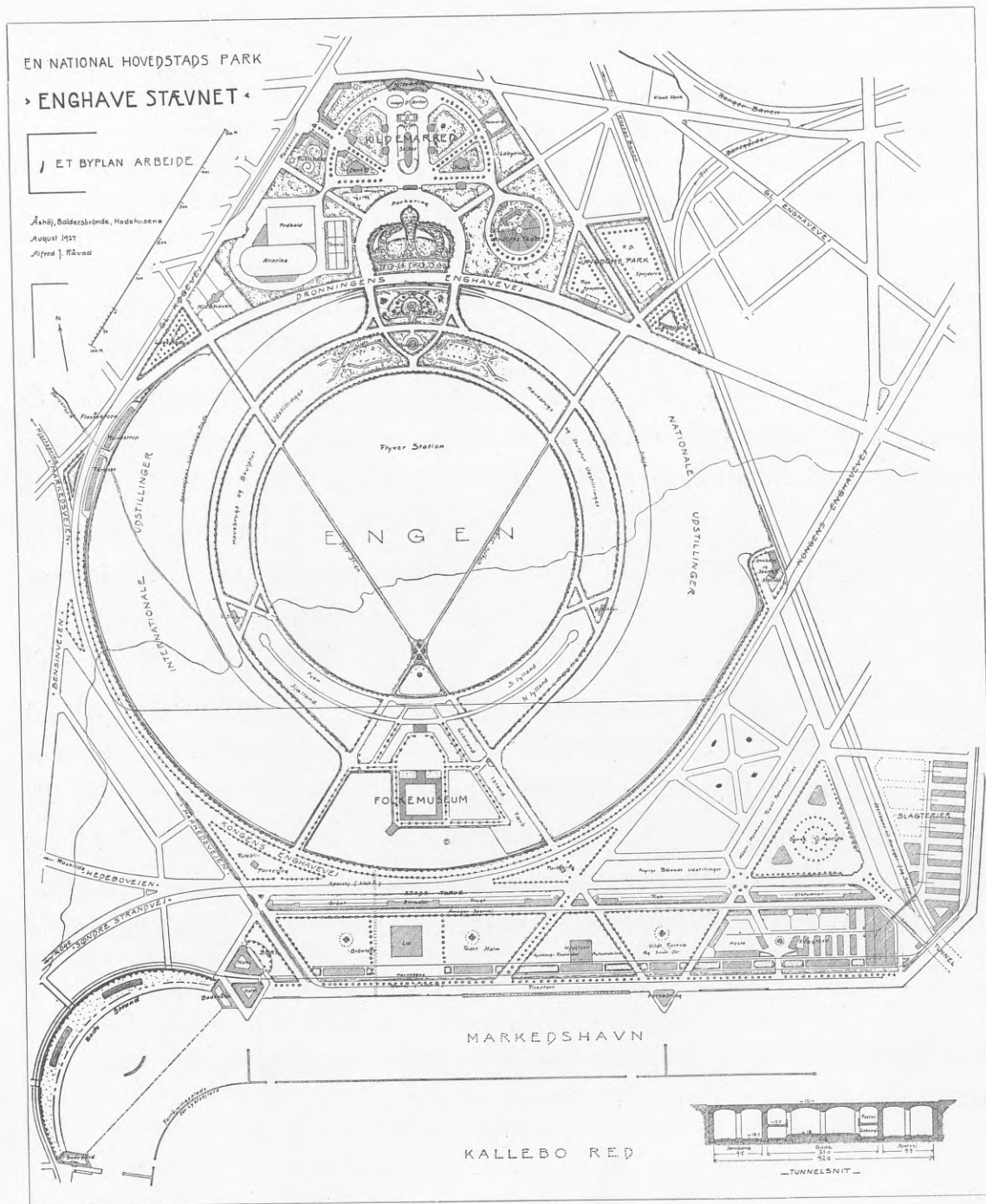
Er der nogen åndelig egenskab, udover den almindelige tilegnelse af konkrete tekniske og kunstneriske kundskaber, som må anbefales bybyggeren, så er dette sandelig besiddelsen af overblik over kulturens historie og udvikling.

KØBESTÆVNET

Kaupastefna: det gamle nordiske navn for markedet, var og er det modne udslag af den menneskelige samlings- eller markedsdrift, som den må kaldes; som først var båret frem af trangen til at udnytte kultur-fremskridtene i de ældste samfund, til udligning af forskellene mellem ævner og trang. Med muligheden for tilfredsstillelse af denne drift, indtræder Folket i de civiliserede samfunds rækker og åbner derved vejen til opnåelse af den højere kultur i livets forskellige ørker; ti købestævnet forløser kunstens og videnskabens frugter og baner vej til nydelsen af disse for enhver, ligesom forholdet mellem ørkesudbytte og forbrug udjævnes og afmåles ved hjælp af de ædle metaller som værdimålere. Uden disse sidste vilde omsætningen være begrænset til byttehandel og binde kulturen til tilstande af en lavere orden. Købestævnet er byen i sin helhed og torvet er den håndgribelige målestok for kulturtilstandens almindelige former og værdier. Derfor må byplanarbejdet ses fra købestævnets standpunkt.

Jagt og fiskeri var mandens ældste næringsvej og de forløbne årtusinder har ikke kunnet udviske denne kendsgerning. Vildt og fisk hører derfor sammen til denne dag i markedet.





Ligesom købestævnet er oprindelsen til byformen og dennes støtte og opholder i tiderne, så længe byformen består; således må den moderne bys stævne indeholde quintessensen af dette urbane bindemiddel; det indeholder derfor:

Torvepladser for varernes fri udskiftning fra producent til konsument — fra sælger til køber.
 Stadetorve som efterstævnets resultat.

Varebørs og auktionshaller.

Torv og prøveudstillinger af nationale industrier og hjemmearbejder.

Anlæg for sundheds og ordens kontrol: slagterier og forvaltningsrum.

Park for nationale og internationale udstillinger.

Kildemarked for moralske adspredelser og sundhedspleje: kilde og idræt.

TORVEHANDELEN

For tilfredsstillelse af den sociale midtpunkt søgende drift, der er så gammel som den menneskelige kultur, må blivende midtpunkter i befolkede egne stedfæstes. Dette midtpunkt kalder vi *Købestævne* eller *Marked* og dets virkning i udstrakt betydning er byformen og i snævrere betydning torvet. Dette sidste rummer den åbenbare, den overskuelige markedstrafik i livsfornødenheder og viser gennem forholdet mellem tilbud og efterspørgsel disse fornødenheders forholdsvis værdi; ligesom det i tilstrømningen til torvet angiver markedets egentlige opland eller område.

For at denne således dannede og bevarede markedsplads skal kunne opfylde sin bestemmelse, må alle byens færdselsmidler stå i direkte forbindelse med den. For at markedspladsen imidlertid ikke skal komme til at lide af den samme forstenede mangel på elasticitet, som er karakteristisk for færdselsgaden, må markedstrafikken efterhånden deles, når det udlagte torv bliver for trangt for markedsvrirningen. En deling som kan foretages så længe særlige klasser af varer for omsætning kan udskilles. Men en økonomisk grundlov for markedets trafikdeling mellem forskellige torvepladser er det, at *den samme vare ikke kan bringes til torvs eller omsættes i mere end et sted i samme by*. Forholdet mellem oplandets tilbud og byens efterspørgsel kan kun åbenbare sig *et* sted. Indrettes flere steder, bringes usikkerhed ind i trafikken og en strid opstår om, hvilken plads der skal blive den enerådende og markedsdriften er forkvaklet indtil denne strid er endt.

Oprindeligt søgtes markedet direkte af borgerne, idet husholderen selv forsynede sig med fornødenhederne, men efterhånden som byen, der voksede op omkring færdselsmidtpunktet, tiltog i størrelse og indbyggertal, blev det vanskeligere for de enkelte husholdninger at søge torvet — vejen blev for lang — og mellemmand opstod da som holdt forbindelsen vedlige og disse mellemmand er høkerne — detailhandlerne — i daglige livsfornødenheder. Markedet i nutidens storbyer søges derfor nu væsentligst af høkere og gæstgivere c: restauratører og hotelværter, samt disses agenter eller tjenere; og markedstiden er for deres skyld henlagt til de tidligere morgentimer, for at de nævnte mellemmand skal kunne have deres forsyninger for dagens forbrug rede når borgernes almindelige dag begynder. Men samtidig er der for at opretholde markedsbegrebet blandt husholdernes masse og for at bringe torveforvaltningen indtægter, indrettet et eftermarked som fortsættelse til det årlige marked; det såkaldte *Stadetorv*. Men dette eftermarked har kun den betydning, at det opholder markedsfiktionen mellem de egentlige husholderes store masse, ved at vise rækker af udsalg, hvor torvets vare klasser falholdes; altså byder et større udvalg end den enkelte hokers bod kan byde på. Men nogen økonomisk fordel bringer eftermarkedet ikke husholderen, snarere synes disse stædeholderes bestræbelser at gå ud på at holde varepriserne en kende højere end hokerens.

Selve markedstrafikken har sine universale økonomiske love, som ikke kan fraviges uden at markedets grundide derved forvanskes:

Markedet har ingen faste kunder, hverken mellem købere eller sælgere, og tilfældighedspræget bør bevares, ti det er en naturlig regel at: varen modtages i den stand den tilbydes og klage bagefter er forgæves. Alle handler afgøres kontant og studepladser kan ikke forbeholdes nogen torvegæst i det egentlige købestævne.

Oprindeligt bragtes også industrielle eller husflidsartikler til torvs. Man husker således bornholmske lervarer, jydepotter, træsko o. s. v., men ved fastsættelse af de ovenfor nævnte grundregler og ved ordningen af handelen i byens faste boder er den egentlige torvehandel begrænset til livsfornødenheder frembragte eller avlede i byens opland:— fødevarer for mennesker og husdyr. Dog har den stadig mere udviklede toldpolitik bragt nogen forandring heri og trangen til at skælne mellem indenlandske og udenlandske produkter bliver mere påtrængende, og det er vistnok kun mangel på passende torvelempelser, som hindrer genoptagelse af industrielle nødvendighedsartikler i det moderne marked.

Manglen på kontanter havde i gamle dage udviklet et byttesystem — tuskhandel som man sagde det på sin tysk — og trang til at følge gammel vane må holde dette gående endnu på sine steder — og til sine tider. Krigsforholdene med de ødelagte finansforhold truede en tid med at genopfriske dette barbariske omsætningsforhold.

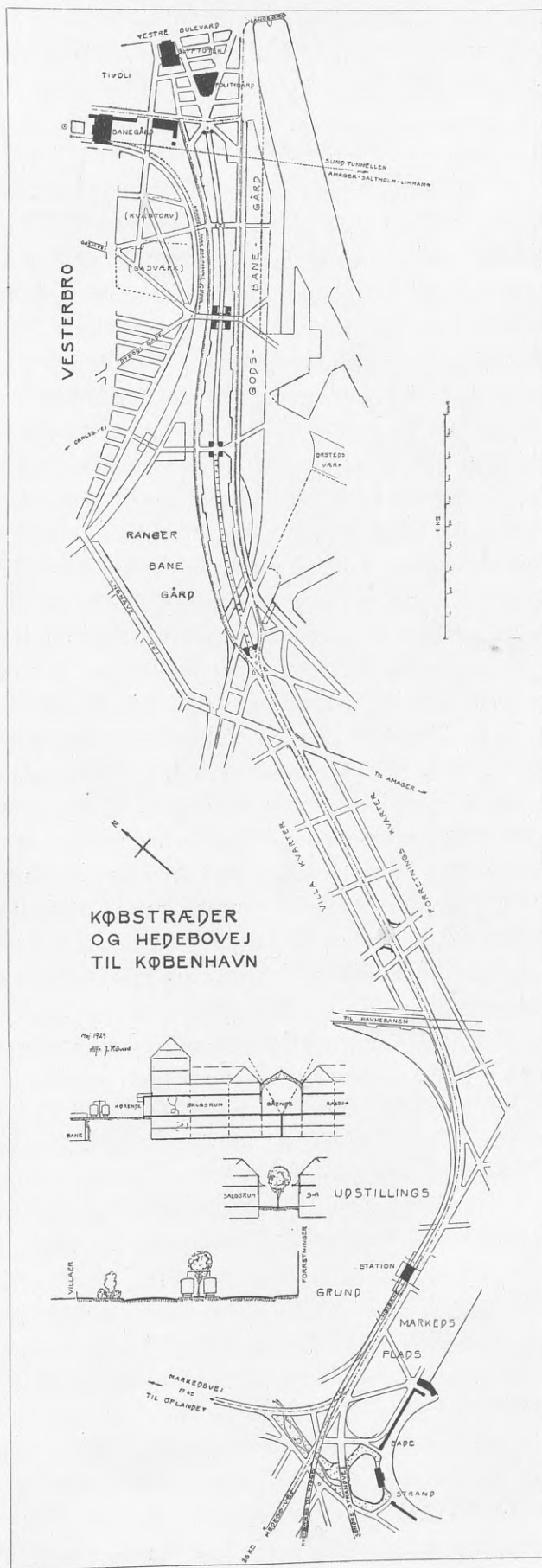
I social henseende har torvehandelen fordele som ikke bør ringeagtes eller opgives, men fredes og om muligt udvides og beskyttes. Den giver for det første den lille begynder: land- eller havebruger, lejlighed til afsætning af sine produkter under de bedst mulige kontante forhold. Om en person, barn eller olding, kun har et bundt af blomster plukket ved vejkanthen, en kurv med vilde bær eller et bundt af „Grønne-kranse“, kan købere findes på torvet, medens afsætning udenfor dette er besværligt eller tager form af tilsløret tiggeri. Dernæst er der det systematiske „Forprang“, som kun trives alt for vel under forskellige former, baseret på at gøre producenterne afhængige af forpranger grossererens ved kontrakter og forskud af penge til landbrugeren. En således bunden producent har altid i torvehandelen en udvej til at gøre sig uafhængig ved efterhånden at dele sit salg ad de to veje indtil han helt kan frigøre sig. Dette har betydning for fiskere og gartnere såvelsom for den egentlige landmand og navnlig i trange tider. Også høker-mellemmanden kan finde beskyttelse mod grossererens virkning på torveomsætningen, i den velordnede torvehandel med sin økonomiske uafhængighed.

København antages vistnok i almindelighed for at være ret vel forsynet med det vigtige grundlag for en økonomisk tilværelse som kaldes torvet, men er dog langt fra så, er langt fra at være på højde med den udvikling, som byens heldige beliggenhed giver den lejlighed til. Kvægtorv og slagterier er sikkert nok forsynet med moderne lempelser for trafikken indenfor deres mure. Men disse har, i de halvtreds år, der er gået siden moderniseringen, mistet den direkte forbindelse med havnen de havde før denne fyldtes til for at give plads til gods-banegården.

Og her er det vi kommer i berøring med det punkt, hvor byens mangel på fremsyn, mangel på praktisk kendskab til byplanens krav og mangel på samarbejde med havn og jernbane har bragt vor moderne byudvikling tab og truer med at bringe denne end større tab i fremtiden. Ikke så at København har vist mindre omsigt med hensyn til markeds udviklingen end andre storbyer; ti manglerne er ret universale og fremkomne ved at byerne tankeløst og i uvidenhed om sagens kerne-

punkter efterligner hinanden istedetfor at overveje sagerne selvstændigt ud fra deres almindelige såvelsom lokale krav. Viser en udvidelse af torveforholdene sig nødvendig, så sender man en „Expert“ til udlandet for at studere forholdene der, og i henhold til dennes rapport udføres da i reglen udvidelses eller reformplanen. Det er derfor en selvfølge, at de forskellige landes markedslempelser, i de store træk, ligner hinanden og at gunstige forhold af lokal natur eller tradition har vanskeligt ved at holde sig i respekt, sammenlignet med de fremmede innovationer. Nu er Danmark jo et ørige — selv Jylland er blevet en ø — og så godt som alle vore markedscentre ligger i disse øers udkanter med adgang til søvejen. Det vilde derfor kun være naturligt, om vi havde vedligeholdt den oprindelige forbindelse mellem strand og marked eller købestævne. Men man har åbenbart manglet den nødvendige respekt for markedsdriftens nationale karakter.

Sagen er jo den at efterhånden som det civile byliv udviklede sig opstod der, grundet på skinsyge og klassehovmod, stridigheder mellem borger og bonde og fisker. Og da bonden og fiskeren som repræsenterede producenten på markedet, ikke havde, kunde eller måtte have, nogen organisation rettet mod byens borgere, så blev deres stilling til markedet ringeagtet og foranstaltninger til stævnets betryggelse forsømte. Fordommene hindrede borgerne i at se, at forømmelserne gik ud over dem



selv, og da i den nyere tid det politiske liv udvikledes, kom stemmeretten til at spille en rolle også her. Høkerne, repræsenterende forbrugerne havde gennem deres stemmeret indflydelse på markedstrafikens ordning, medens land og strandboerne blev oversete. Alt indrettedes da på ensidig vis, hvor sligt kunde lade sig gøre.

En ordentlig og praktisk indrettet torveplads i Danmark bør have jernbanespor til en hal eller haller, hvor omladning kan finde sted, og hvor auktioner kan holdes så at større og langvejs-fra partier kan omsættes. Og den bør have bulværk med anlægs og fortøjningsplads for skibe og motorbåde, direkte ved torvet, således at salg kan foregå såvel fra båd som vogn. Den moderne ordning med høkeren og gæstgiveren som forbrugernes repræsentanter gør det mindre nødvendigt at have centralt beliggende torve, når blot forbindelsen med jernbane og sporvejsnet er bekvem. Det ligger dog snublende nær at tænke sig, at motorbåden, som har revolutioneret vort fiskeri også vil blive et vigtigt færdselsmiddel for havebruget ved at forene udstrakte kystlinjer med byens marked. Tang er et brugeligt dyrkningsmiddel og det begunstiger anlæg af havebrug nær stranden, hvor motorbåden har sin lille anlægsbro. Det vil måske overraske adskillige, at dette opfattes som en alvorlig national sag. Danmark er nemlig nu kommet til det punkt, hvor det ikke længere er fuldt ud istand til at føde sig selv. Afskæres landbruget fra udenlandske foder- og gødningsstoffer så går vort landbrug i stå. Vi må derfor udvikle vore andre næringsveje for at blive i stand til at føde den stadig voksende folkemængde. Dette vil sige, at vi for alvor må tage fat på havets opdyrkning, ved at udvikle søfart og fiskeri, og for at dette skal kunne ske på en praktisk måde, må vi popularisere alt, hvad der angår benyttelsen af vore farvande. Vi må opmuntre færdslen til søs og give markedsdriften tilbage, hvad den fra begyndelsen havde, men senere, ved efteråbning af fastlandets købestævner, har tabt i den retning.

Fisketorvet ved Gammelstrand i København er vel nok det ældste danske torv, i det Skovshovedkonerne formentlig har siddet der i tusind år eller mere, men i al den tid har vi så godt som intet gjort for at lempe hovedstadens fiske handel efter tidernes krav. En brolagt rendesten som udskyldes ved hjælp af en sprøjteslange, istedetfor den oprindelige strandbred med måger og krager for renholdelsen, er alt; men dertil kommer at fiskemarkedet, som finder sted i morgenens små timer, kun har den sydlige ende af pladsen nærmest Assistentshuset, medens den øvrige del, den populært kendte del, med konerne ved deres kurve og kar, kun repræsenterer eftermarkedets detailhandel. Lad os standse et øjeblik og tænke over dette: Et lille stykke brolagt strandgade på et par hundrede kvadratmeter er alt hvad søfartens og fiskeriets ørige Danmark har kunnet ofre som opmuntring og lempelse for sin hovedstads fiske marked! Det burde virkelig være på tide at vor søfarts og fiskeris hovedby skaffer sig et rationelt fiskemarked med jernbane og sporvognsforbindelser og med fuldstændig fiskerby som anneks; for det er jo det særegne ved producenterne på dette nuværende torv, at de ikke hører til på fiskepladsen og hellerikke på markedspladsen, men må have deres hjem et tredje sted. Væsentlige industrier er knyttede til en fiskerby: ishuse, røgerier, nedsaltningshuse og fabrikker for anvendelse af affaldsprodukterne o. s. v. Et fiskemarked er lige så vigtigt i en dansk havneby som et kvægmarked, men dette er aldrig blevet forstået eller anerkendt. Skovshoved konerne kan jo meget godt fortsætte den historiske trafik og han-

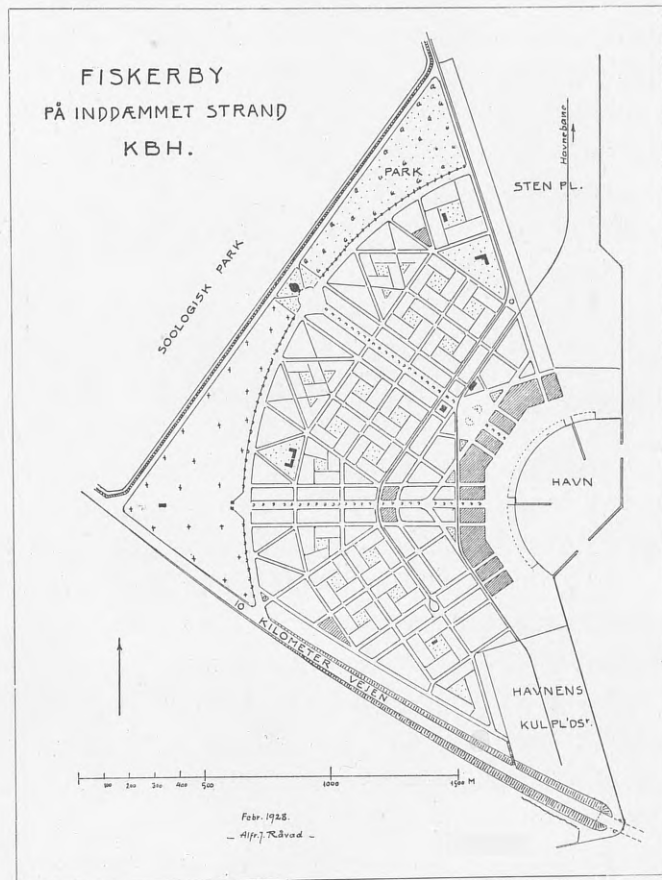
del ved Gammelstrand, men man burde nok kunne skaffe dem nogle mere menneskelige vilkår i en tidssvarende fiskebasar. De har jo alderstids hævd på pladsen og det vilde være et betydeligt tab for hovedstaden om dette folkelivs billede skulde forsvinde.

Om hovedstadens grønttorv gælder noget lignende, og her har man et bevis på, at markedet meget vel kan skilles fra stadetorvet, idet dette jo fortsætter sin trafik på Amagertorvet efter at det egentlige grønttorv er flyttet. Grønt, frugt og blomsterhandelen er jo hjemmehørende her, i det mindste siden Kristian den Andens tid. Lad denne den nuværende havebrugs basar få passende lempelser og omgivelser; lad stادهolderne være forpligtede til at bære den hævdvundne nationaldragt og lad byen derved beholde disse folkelivsbilleder. Men lad os få rationelle og tidssvarende markedspladser på steder, hvor trafikken får fri hænder til at udvikle sig til bedste for byens økonomiske forretningsliv og prisniveau. Når markedstrafikken renses for disse forskellige vildledende udvækster vil dens simple grund-principper blive mere letfattede og det vil da også blive muligt at neutralisere dens skadelige snyltere. Lad den del af byfolket, som går udenom markedet betale de høje mellemmands priser til forprangs grosserer og dennes

høkere, men lad den flittige og nøjsomme del have en udvej til at omgå disse sidste ved at befries for i det mindste det ene sæt af de profiterende mellemmand. Kampen mod forpranget både i og udenfor torvet må genoptages og kundskaben til de simple grundregler for markedstrafikken må spredes i befolkningen. De ni af ti Københavnere tror sikkert nu, at staderne ved Gammelstrand og på Højbroplads er sande udslag af markedsdriften. Og nu da trafikken går for sig i tidlige morgentimer, har det sin interesse at bevare traditionerne på de historiske torve, medens den egentlige markeds publik af høkere og gæstgivere ikke vildledes deraf.

Markedssystemets grundregler kan passende gives i de følgende paragrafer:

1. Markedets øjemed er at bringe landets producenter af livsfornødenheder i retning af fødemidler og byens forbrugere af samme, i kontakt, med det formål at tilvejebringe en direkte handel uden mellemmand.
2. For at stille købere og sælgere i markedet uafhængige overfor hinanden må al handel afgøres straks og kontant.



3. En by kan kun have *en* torveplads for samme vare, lige meget hvor stor byen er. En deling af torvehandelen sker ved udskilning af visse vareklasser, som derefter henvises til særlige torve.
4. En bys torvehandel holdes vedlige for alle borgeres fælles fordel, hvad enten de personlig er istand til at møde til stævnet eller ej. Alle forbedringer af torvetrafikken ved lempelser for varernes beskyttelse eller markedskøberens bekvemmelighed, gøres for den hele bys bedste.

Hertil kommer yderligere:

5. En praktisk velordnet torvehandel er en støtte for de små producenter, som her kan finde den kontante omsætning, som er nødvendig for fliden.
6. Markedet er også en støtte for høkeren, idet han ved handel her kan holdes uafhængig af forprangs grossererens kreditsystem med de dertil svarende højere priser, og han kan til enhver tid benytte sig af markedet til en gradevis frigørelse.
7. Det er værd at erindre at sælgeren i markedet også optræder som køber af varer, han behøver.
8. Det engelske begreb „*Regratting*“ : gensalg i samme dags torv af varer købt der på spekulation, er en særlig form af forpranget og må bekæmpes. Men også salg ved byens høkere, der tager deres beholdning af visse varer fra boden med og sælger disse for at være forsynet med friske varer. Torvets købere, ukendte med denne trafik udsættes for at bedrages ved at varerne er pyntet op for tilfældet. Det er jo indlysende, at torvehandelens anseelse lider et skår ved denne trafik og det er i torvegæsternes interesse at forpurre bedrageriet.

Torvehandelen, markedsdriften og den fri ærlige handel har under verdenskrigens trængsler gennemgået en hård krise, under hvilken nefariøse kneb og underfundigheder truede med at tilintetgøre det naturlige købestævne. Denne internationale udvikling var vel samtidig overordentlig lærerig ved at konstatere, hvorledes omsætningen ikke bør fortrædiges, og indeholder gavnlige advarsler, som kan nyttiggøres under kommende fredsbrud. Samfundet var under den hårde og lange krig i vånde og magten i ukyndiges hænder. Byplanlægningens grundsætninger er ny og markedsdriftens karakter og ophav som bylivet opholder, ingenlunde almindelig erkendt.

På en vis måde er tiderne endnu mindre heldige for overvejelser af købestævnets natur og sociale stilling fordi trafikken må siges at være tabuet i visse kommunistisk sindede kredse, som har opnået indflydelse i byernes råd og styrelse. De uordnede forhold, som opstod ved statslige prisfastsættelser og rationering af livsfornødenheder i forbindelse med valuta besværlighederne og skillemøntens forsvinden på grund af metallernes uventede prisstigning, har fremkaldt den tro, at disse forhold har fået markedsdriften til at slå en baglænds saltomortale, fra de forkludrede pengeforhold til stenalderens byttesystem, ti dette har vist sig i det internationale handelssamkvem.

Men når man under disse indtryk mener tiden uskikket til drøftelse af de foran omhandlede forhold, så er det fordi man ikke er klar over markedsdriftens uforanderlighed og plads i menneskehedens livsformer. Byttehandel har engang været enerådende, fordi man intet ordnet møntsystem havde, men byttehandler går jo stadig for sig: „Kristne mit barn, sagde smeden til præsten, og jeg smeder Dig et plov-

jern“; og dette quid pro quo — dette lige for lige vil næppe ophøre selv om valutaforholdene ordnes nok så fuldkomment og ideelt.

Med hensyn til valutaforholdene da synes tilstanden under og efter verdenskrigen at have opfrisket nogle ældre primitive opfattelser uden at dette dog har ført til synderlige resultater. Den mest tiltalende ide gik ud på at gøre papirspengene til fuldstændigt byttemiddel ved statsgaranti. Seddelmassen skulde da begrænses til visse procent af national formuen. Valutavæsenet og dets afhængighed af bankvæsenet er omsvøb, som formentlig er ret kostbare og burde spares. Man tænkte, at regler burde fastsættes gennem folkernes forbund for, hvorledes nationalformuen kunde belastes, og i hvilken udstrækning denne kan benyttes som sikkerhed for byttemidlets værdi, således at metalvalutaen kunde undværes. Guld og sølv er varer genstand for markedets prisfastsættelser; det synes derfor absurd, at de egentlige livsfornødheder skal være afhængige af slige ret vilkårligt valgte varers værdi; varer som ikke er nødvendigheds artikler. Staten skulde udstede sedler direkte, betale sine udgifter dermed og modtage dem tilbage i form af skatter, forudsat at visse beløb efterhånden inddrages. Internationalt måtte forholdet jo ordnes for at hensynsløs trykning kunde undgås. Den uhyre seddelsvindel, som krigen gav anledning til i lande med dårligt ordnede og overbebyrdede financer, var forårsaget ved, at seddelmængden langt overgik den ansvarlige nationalformue. Således må teorien vel opfattes. Hensigten var jo at afløse statslånsystemet med sin trykkende rentefod. Om dette lader sig gennemføre i praksis vil fremtiden måske vise, men teoretisk har det jo sin store interesse og betydning for markedet, det nationale såvel som det internationale. Teori og praksis er ofte uforenelige, navnlig når bankvæsenet indskydes som regulator.

Megen forstyrrelse er afstedkommet ved kommunistiske forsøg på at ændre markedsordningen, ved at „socialisere“ forskellige af de fag, hvis opgave det er at forsyne byerne med livsfornødhederne. Det vigtigste af disse fag er slagteriet — kødforsyningen, som oprindeligt af hygiejniske grunde blev tvunget ind i offentlige slagtehuse, men siden, skridt for skridt er bragt henimod fuldstændig kommunal drift. Men også fiske- og grønt-handelen er der gjort kommunale indgreb i ved åbning af kommunale udsalg, skønt bystyrets virksomhed i denne retning bringer skatteyderne tab. End er det ikke det pecuniære forhold, som er det vigtigste her, men den kendsgerning, at markedstrafiken, hvis populære forståelse er svækket, bliver end mere uforståelig ved gennemførelsen af disse kommunistiske ornamentter. Det er bystyrets opgave at klargøre markedsomsætningens karakter og betydning for den menige borger. Hovedmanglen ved den kommunale indblanding er den, at den direkte konkurrences drivfjeder fjernes, ti kun gennem det private initiativ kan markedsomsætningens opgaver løses, fordi bystyrets tjenestemænd står udenfor markedsdriftens indflydelse. Bortset fra manglen på den rette sagkundskab har bystyret imidlertid en god undskyldning i torvepladsernes mangelfulde beliggenhed til færdselsmidlerne og utilstrækkelige omfang — i den kendsgerning, at markedsbekvemmelighederne ingensteder har fulgt med tiden — eller har holdt skridt med byernes stærke udvikling.

At markedsdriften er byplan-virksomhedens, såvelsom selve byformens grundvold, oprindelse og betingelse burde gøres indlysende for enhver borger og student af derhen hørende æmner; såvel socialt som teknisk. Men dette er ikke

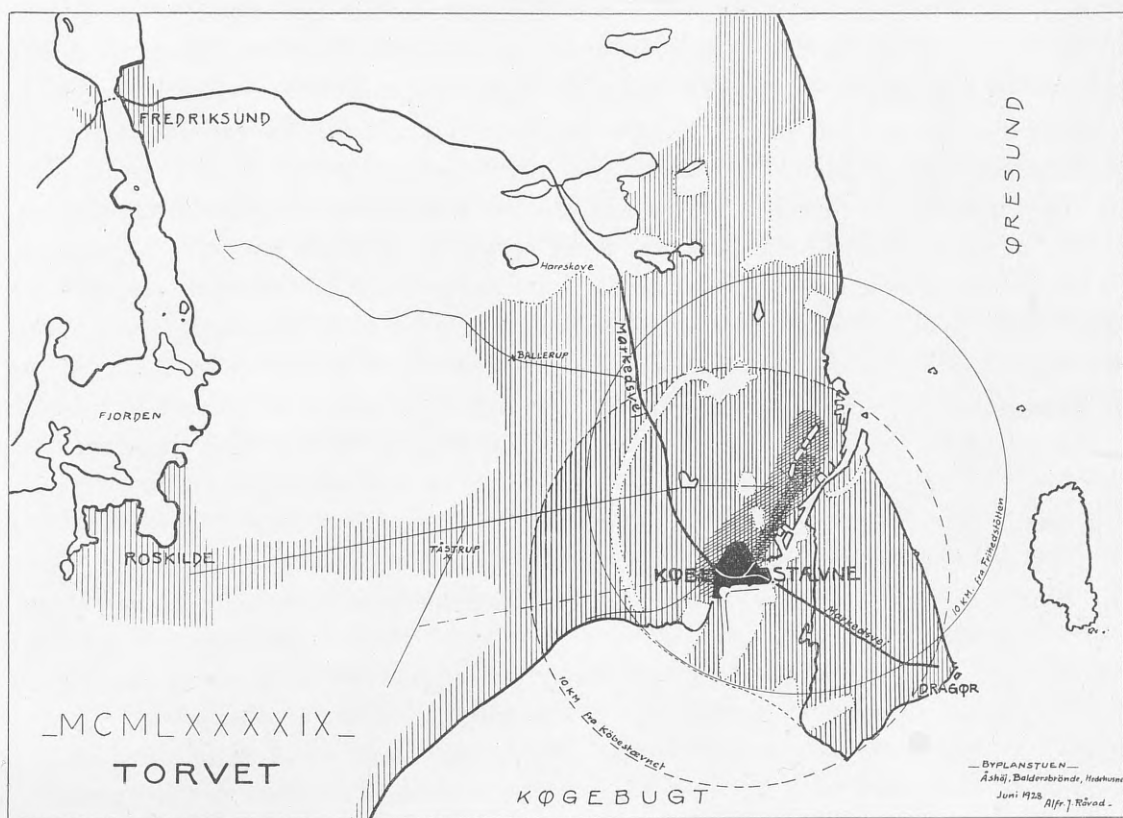
endnu opdaget af sagens adepter, endsige af det bredere publikum. Derimod har man, måske som et ubevidst skridt i den retning — et tegn på at en følelse i den retning dæmrer, kastet sig over *regionerings*-ideen. Denne er tilvisse en berettiget ide og bør plejes ved alle lokale bybygningsovervejelser; men sidestillet med markedsdriften indtager den en underordnet stilling. Vi må nemlig gøre os klart at borgernes frihed og ejendomsret må respekteres og at tvangsforanstaltninger ad lovens eller styrelsens vej, er stridende mod byplanens ånd og bybygningens karakter og derfor skadelige, hæmmende og nedbrydende på opfattelsen af det urbane kulturarbejde. New Yorks byplanexperter udstøder nu klagesukke over at regioneringsplanerne er komne for sent og det er de ganske vist når ideen er den tyranniske uniformering af byen som helhed, medens markedsdriften er ukendt og lokale overenskomster forsmåede eller ringeagtede. En storindustriell markedsdrift er dog i visse retninger tilstede derovre som giver sig storartede udslag set fra et autokratisk standpunkt.

En engelsk rejsende Mr. W. L. George, som har besøgt Amerika for at studere de her omhandlede forhold; skriver i *Harpers Magazine* om de private slagteri- og melmølleforhold, nogle skitser som kaster lys over disse og som giver en ide om det private initiativs fortrin: — „at se et kreatur gå fra stalden til blikdåsen er en ekstra ordinær oplevelse. Man ser det dræbes, det falder, et transportørbelte fører det bort. Det flås mens man venter. Det forsvinder; så pludseligt viser det sig som en åben krop. Det passerer veterinæreftersynet; i få sekunder er det skåret op, og man følger hurtigt den forsvindende krop, som ikke længer er en okse men udskårne kødstykker; man ser disse blive pudset af; i et andet rum ser man pigerne med de velholdte hænder fylde stykkerne i blikdåser, som derpå lukkes og forsynes med etiketter. Hvad der forbavser er det forretningsmæssige ved dette mord. Det er som om ingenting er hændet. Døden er så hurtig, vidnesbyrdet om tragedien så snart forbi, at man intet shok føler over, at det levende kød skifter karakter. Kvæget behandles så kvikt, som om det var stykker af metal. — — — Det var i Menneapolis, i Washburn Crosby møllerne, at jeg genopdagede det storartede „Middle West“. Her igen den overordentlige hurtighed af den moderne industri; ublodig denne gang men fin og net. Melmøllerne er som dagligstuer, lidt pudrede som det sig hør og bør for tilfældet. For første gang i mit liv så jeg fabrikker med parketgulve. Der er tiltrækningskraft ved disse ting, en fortryllelse af ensartede jævne bevægelser. Man ser sæden fra siloen på transportørbeltet, gå til kværnen, til de rystende sigter, til prøverne på renhed, til tragt og rør, som afgiver just så meget som en sæk vil holde. Sækken falder på vognlad og forsvinder. Der er noget indtagende ved disse store anlæg. De synes blottede for arbejdere. Alt er behandlet med fingre af stål. Der er tavshed og virksomhed — kun jern og tømmer, i midten af hvilke, der må findes en usynlig sjæl.“

Når et bystyre tager aktiv del i markedstrafiken og åbner udsalg så bliver disse godt udstyrede, sandsynligvis bedre og flottere end de private i samme fag. Men hvor hurtig går ikke glansen af dem, og hvor tydelig viser ikke det manglende initiativ og ansvar sig; hvilke i den private forretning, tvunget af konkurrencen, får den til at følge med tiden. Det buråkratiske styre har en død hånd, og dette viser sig hurtigere på torvet end i andre næringer.

Men i næringernes forhold til markedsdriften har vi et drastisk eksempel på de afveje omgåelsen af markedstrafikens veje leder til, i averteringsens tilstand. Mar-

kedet må kundgøres for befolkningen, hvadenten man ved markedet forstår torvehandelen eller byens omsætning i sin helhed. Denne kundgørelse fandt sted i gamle dage ved trommer (Trommesalen!) og piber; men i vore dage sker det ved skilte og ved avertering i aviserne. For dette anneks til markedstrafiken gælder imidlertid den samme lov som for torvehandelen, den kan koncentreres, samles om et midtpunkt og dette var der oprindeligt nogen sans for, idet en enkelt avis var averteringsmidlet. Men snart blev averteringen taget i partipolitikens tjeneste og produ-



center og forbrugere måtte for at gøre brug af midlet, samtidig betale til flere blade, blade hvis antal er i stadig stigen. Derved opstod da en konkurrence mellem disse, som førte til et bagslag, idet aviserne kom i afhængighedsforhold til de større forretninger, som ofte krævede tilslutning eller fortielser for at bevare deres forhold til aviserne og undertiden greb til sammenslutninger med boycott. Et forhold, som har ført til avisernes overdragelse til semitiske ejere. De små forretninger er uden indflydelse i dette spil og må enten skatte til et større antal blade eller nøjes med et skarpt, af politik afgrænset publikum, i afgjort modsætning til markedstrafikens ånd og karakter. Deres reklames trommehvirvler eller fløjtetoner når kun en enkelt lille klasse for en betaling, som burde give dem et lige så ubegrænset publikum som bytrommen tidligere gav dem. Det bliver stadig vanskeligere, at bekæmpe de nefariøse indflydelser med det formål at samle averteringen om et enkelt blad; men der er her en opgave for regeringen, som har de officielle kundgørelser, om hvilke et almindeligt averteringsblad kan dannes, der som et almindeligt tillæg kan ledsage de politiske organer, når averteringen i disse besværliggøres ved passende beskat-

ning. Dette er måske markedsordningens, torvehandelens og købestævnets vigtigste krav til reform, som må opfyldes, om prisniveauet skal slippe for skatten til de politiske organer, som nu løber op til mange millioner over, hvad den naturligt kan og bør være.

Gamle sædvaner kan have stor indflydelse på omsætningsforholdene og blive til uvaner, og der er en retning, hvor dette er blevet tilfældet med vor torvehandel. Vi finder os i at varerne, navnlig bærfrugten, bringes til torvs i gamle snavsede spånkurve. Høkeren bringer med sig sine gamle mest snavsede for ved indkøbet at få dem ombyttede med mindre snavsede eller muligvis helt ny, og hans valg mellem de falbudte varer ledes tildels af dette hensyn. I Amerika bringes al frugt til salgsstedet i ny spånkurve, som medfølger ved salget. Disse er tildannede således, at de tillader opstabling i pakhus, butik eller jernbanevogn. Indførelse af et lignende system hos os vilde lette udviklingen af andelssystemet og trafikken mellem producent og torv, navnlig for de mindre producenter. Der har vel været gjort forsøg på indførelse af rationelle emballeringer for frugt og æg til udførsel, hvor et sligt system jo er ganske nødvendigt, men det er for vort indenlandske forbrug at manglen er påfaldende følelig. Producenterne må organisere sig for at få fabrikationen af dette middel ordnet og gamle snavsede kurve burde bortvises fra vore torve af sundhedspolitiet, såsnart denne organisation var i leveringsdygtig stand. Det er i forhold til torvehandelens sociale og økonomiske betydning kun en lille sag, virkningen af den på den hele omsætning vil blive stor og bringe en omvæltning i producenternes virksomhed.

Hvad der letter torvehandelen — trafikken mellem avler og bruger må være tip top. Det er en sag som vedrører selve civilisationen og den internationale kultur.

HØKEREN OG SNYLTEREN

Det er kun naturligt, at det daglige livs købestævne, som andre kulturudslag, har sine skyggesider, udsprungne af den personlige griskheds og spekulations kilde, og støttet af samfundets tilbøjelighed til magelighed og uvidenhed om kulturens og civilisationens almindelige former.

Den ældste og hårdest bekæmpede af disse skyggesider er *forpranget*, som går ud på at købe varerne på vejen til markedet eller før markedets handelen har vist sine dagspriser, og da sælge disse varer igen i det samme marked. I engelsk lovgivning skelnes mellem „Forestaller“, den egentlige forpranger, og „Regratter“, som er den, der køber i selve markedet for at gensælge i samme. Det er jo i virkeligheden omtrent det samme trafik, men ved at skælnes mellem de to afskygninger gøres opmærksomheden for sagen mere vågen blandt markedsvrimlen. Det er i virkeligheden de samme snylteveje, som under krigstiden betegnedes ved profitering eller gullash og stod i forbindelse med de nyere tyske term „Hamstring“. Den tusindårige kamp mod disse snyltere, synes desværre at være blevet om ikke helt opgivet, så idetmindste sluppet så meget, at den har tabt sin anima; omtrent samtidig med indførelsen af det konstitutionelle regimente; måske fordi opmærksomheden da bortledtes fra praktiske forhold til teoretiske social politiske og personlige; og til den forgæves kamp mod demagogen: — politikens og parlamentarismens gullashmand.

Torvepladsens udvikling i det sidste — de store opfindelsers — århundrede har i mærkelig grad, både socialt og teknisk, været et udviklingens stedbarn. I begyndelsen, eller dengang folk drog til marked på hesteryg eller i den udhulede eg, ja, selv i vognens tidsalder; var færdslen tilfredsstillet ved ridestiens omdannelse til vej, og ved bådens udvikling gennem kunstfærdig bygning og sejlføring. Men da dampmaskinen holdt sit indtog, glemte man de fleste steder at lægge spor til torvet og at omdanne dettes strand til bulværk eller bro for skibet. Man fortsatte tankeløst anlæg af torvepladser og deling af disse for spredte markeder efter de forældede mønstre, uden at tænke på at ny krav var stillede som burde tilfredsstilles.

Lades den fordærlige forprangertrafik uforstyrret — som man kun alt for ofte gør — så udarter den hurtigt, navnlig i de større verdensbyer. Medlemmerne af dette snyltende laug organiserer sig og danner en børs, hvor de mødes og fastsætter dagens pris på torvevarerne i henhold til de beholdninger af varer de ligger inde med. For sagen er jo den, at de kun optræder i markedet med priser, som levner dem en tilfredsstillende profit, og når disse priser ikke, så tages varerne hjem til pakhuset for videre salg til høkerne, som ikke er morgenduelige for deltagelse i markedet, eller til kunder, som søger varer på kredit. Sådanne organisationer eksisterer sikkert i alle store byer og er ikke som Herbert Spencer i sin „Sociology“ synes at forudsætte — et nyt element i vareomsætningen; men de samme gamle snyltere, som har plaget markedet siden Arilds tider, kun draperet i ny moderne klæder. Og grunden til, at

de florerer er ikke alene den, at byforvaltningen forsømmer tilsynet med markedsprincipperne, men tillige den, at alle disse forprangere, som er sælgere i byen, mange af dem med politisk indflydelse i borgernes råd, medens markedets producenter med hensyn til forvaltningen er som en uorganiseret hob, hvis største del lever i udenbys valgkredse. Vi står i virkeligheden her overfor et af de demagogiske udslag af den moderne demokratisme, som undergraver respekten for det folkelige selvstyre.

Forholdene i Amerika giver en særlig god lejlighed til at studere byernes forsynings forhold, idet forprangeren her er fuldstændig herre over markedsforsyningen. Han ejer torvepladsen, navnlig kvægtorvet med slagterier og giver regler for trafikken der. Han har kontraktmæssige forbindelser selv med de fjernest boende producenter og han har jernbanevogne for transport af varerne til de byer, hvor afsætningen kan ske under de mest fordelagtige forhold. Han har afkølingspakhuse, hvor varerne ophobes indtil priserne er tilfredsstillende og her har han høkeren som fast kunde, der henter den daglige forsyning hos ham for butikken, vel ofte med mere eller mindre udstrakt brug af kreditten. Følgen heraf er høje priser, „dumping“ af varemængder i fremmede markeder, når de opsamlede beholdninger truer med at bringe lavere priser. Og følgen med hensyn til frugt er, at denne bliver baseret på oplagring i pakhusene og derfor afplukkes i halvmoden tilstand. Karakteristisk er især den store ferskenhandel. Frugten plukkes medens den er hård for bedre at udholde pakning og forsendelse og holdes da under afkøling til den begynder at blive mør, hvorefter frugthøkerne forsynes med den pakket i dertil gjorte spånkurve, som dækkes med rødt tarlatan for at give frugten et modent skær. Smagløs, som den ved denne behandling bliver, nydes den dog i store mængder i høsttiden, ti den fås ikke anderledes udenfor voksestedet, som jo i reglen ligger længere borte; og det egentlige marked er således helt undertrykt af forprangssystemet. Regeringerne i by, stat og union, har ofte prøvet ad lovgivningsvejen at råde bod på de skadelige følger af denne markedstilstand, dette rædsomme tyranni og udsugningssystem med hensyn til kødforsyningen, men hidtil forgæves. De store forpranger firmaer er for mægtige, og man mangler udviklet kendskab til de naturlige simple markedsregler, hvorfor man står rådvild i kampen, som hurtigt hender.

Også gennem pressen har man prøvet på at støtte kampen mod „The Beef Barons“. Dygtige journalister er lejlighedsvis sendt til udlandet for at studere forholdene der, men når disse ses og skildres fra et amerikansk standpunkt, når man til mærkelige slutninger. En af disse korrespondenter kom gennem Tyskland og skrev ret interessant om de tyske markeder, hvorved dog vistnok nærmest mentes stadetorvene; men han kom så til en skildring af de offentlige slagterier, hvor hans virksomhed brat afbrødes ved en redaktionsartikel i bladet, som havde udsendt ham: „Det manglede bare, at vore byer også skulde „go into the packing business“ og derved øge den allerede alt for store hær af bestillingsmænd, som bruges ved valgene til at holde korrupte repræsentanter i plads — må vi bare være fri, det kan være godt nok blandt de forkuede evropæere at indrette sig på den måde, men i det fri Amerika går det ikke.“

Der eksisterer dog i de amerikanske byer visse grønttorve, hvor friske radiser, purløg og lignende sælges i de tidlige morgentimer. Men opdager byens vise fædre dette, skal torvet straks forbedres ved opførelse af en lukket torvehal, hvis stader

udlejes, og hvorfra købte varer bringes til kundernes hjem. Derved afløses det lille marked naturligvis ikke, men det fortrænges til gader og smøger i nærheden. Det er — eller var — ikke noget ualmindeligt syn i amerikanske byer, at se en tilspigret torvehal, som forlængst var sat ud af funktion, omgivet af et forhutlet grønttorv. Undertiden får en reformator den tanke at grunden til denne fiasco er, at kunderne havde for lang vej til markedet og programmet bliver da ændret til en torvehal i hvert kvarter, men resultatet af forsøg i den retning bliver det samme, ti det er intet marked, som indrettes i disse haller, men stadebasarer som hurtigt viser sig kun at bringe byen tab. Priserne fastsættes andre steder. Signalet til denne dysmorfiske markedspolitik blev givet fra unionens hovedstad Washington, hvor Alex. R. Shepard, den første, som „ordnede“ denne bys kommunale liv. Trods protester fra borgerne lod han 1871 et torveanlæg omdanne til park. Helt mangler dog ikke forståelsen af markedsidéens simple grundregler, men man er kun ude af stand til at forene dem med den politiske udviklings demagogiske tendenser. I Filipinerne og på Kuba har de amerikanske militære, læger og ingeniører af garnisonerne, forstået ved guvernørens hjælp at støtte torvehandelen og beskytte markedsdriften, bl. a. ved indretning af offentlige slagtehuse; men hjemme i staterne er sligt umuligt. Et moderne kvægmarked er jo et ret omfattende anlæg når kreaturerne skal gives tag over hovedet, fodres, vandes og beskyttes mod smitte; især når dertil føjes offentlige slagtehuse med betryggende kødkontrol. Men det har hendt, at de offentlige sundhedsautoriteter har vist sig utilfreds med den private kontrol og derfor indrettet en statskontrol; der dog straks overdænges med spot, fordi den bruger offentlige midler til unyttigt duplerende arbejde. Det engelske lægetidsskrift „The Lancet“ trykte i januar 1905 en rapport som blottede de sanitære tilstande i Chicagos „Stock Yards“ (Kvægtorv). En rapport, som gjorde opsigt, fordi den støttedes af tidsskriftets anseelse. Samtidig omtrent udkom Upton Sinclairs bog „The Jungle“, som gav en kras skildring af de sociale forhold mellem stockyardens talrige arbejdere. Men slige bevægelser dør bort af sig selv, fordi de afløses af andre sensationelle temaer og fordi stockyarden rummer overmåde vigtige anlæg af betydning for byens industri og handel: — Tænk om et sådant stockyards anlæg skulde blive flyttet til en anden by! Det kunde let arrangeres af de private ejere, og byen kunde derfor ikke være tjent med at kritikken blev for højroret. Det er blevet et mundheld i Chicago at sige, at man i stockyarden bruger alt af svinet undtagen skriget; og man udtrykker dermed, at en mængde industrielle virksomheder er bygget på affaldsprodukterne fra stockyarden.

Disse amerikanske tilstande er værd at overveje. De indeholder vigtige læresætninger og advarsler for os, ti vor markedstrafik har i en del år vist nogle tendenser i samme retning; tendenser som er blevet stærkt forcerede om ikke ligefrem sat i system under krigsårenes rationeringer og fastsættelse af maksimalpriser, en fremfærd som har virket ødelæggende på vort markedsystem i dets fjerneste forgreninger og skadet den fri konkurrence. De mange moralløse forretninger, som opstod i ly af krigens umådelige forbrug af livsfornødenheder og som førte til ophobning af let tjente formuer, har udviklet sansen for spekulationer i livsfornødenheder, hvis skadelige virkninger må være åbenbar for enhver, som vil undersøge forskellen mellem markedspriserne og detailpriserne i høkerens bod. Et graverende tegn er det også, at de bestræbelser der gøres for at gengive konkurrencen sin indflydelse på pris-

niveauet, lægges for had af politiske partihensyn. Erfaringerne fra disse år burde flittigt studeres og sent glemmes.

Markedets store fordel for befolkningen i retning af naturlige priser for livsfornødenhederne består i dets selvfølgelige system af kontant betaling og øjeblikkelige overtagelse af varen. Ethvert kreditsystem, ligemeget om på kort eller langt sigt, bringer risiko, som må godtgøres i den endelige pris, af forbrugeren. Det siger derfor sig selv, at en forpranger, som giver forskud til producenten og kredit til køberen, må udstå tab og når byens borgere da ikke har den store regulator, som det fri og beskyttede marked udgør, så rejses det hele prisniveau til den højde, som forprangerens risiko og runde fortjeneste fordrer. Vi har alle erfaret — eller i det mindste haft lejlighed til at erfare — hvorledes en af staten fastsat maximalpris, af alle højere straks opfattes som normal pris, der ikke underbydes; og vi har deri et eksempel, som viser følgen af, at en vare undrages det fri marked. Det hele statsforprangersystem, som indrettedes under krigsårene hævede det almindelige prisniveau til et højere stade end i noget andet neutralt land, selv på landets egne produkter. Men der ligger i denne kendsgerning et udmærket motiv for studier for økonomisk interesserede, som sikkert vil give et rigt teoretisk udbytte når perioden gøres til genstand for undersøgelser og belyses af normale forhold.

Vi ser også i det daglige liv, hvorledes prisniveauet varierer i en stor bys forskellige kvarterer — det billige småfolks kvarter og det dyre villa kvarter. I dette sidste er tabene ved kreditsystemet mellem høker og forbruger øget, vistnok delvis ved at nogle af beboerne lever over ævne og dels ved et udbredt bestikkelsessystem til husassistenter, som ofte fordrer procenter af det bogførte krediterede beløb. Det er jo i hvert fald ikke de bedre varer, som volder højere priser, i alt fald kun undertagelsesvis. Enhver kan overbevise sig herom ved at købe varer af samme mærke i kvarterer med forskellig beboelse og bebyggelse. Man må være fortrolig hermed og med andre lignende forhold for ret at forstå købestævnets betydning for byforvaltningen og for husholdningerne.

En anden skyggeside ved storbyens markedssystem består i, at producenten ikke altid selv kan bringe sine varer til torvs, men må betro dette hverv til en lejet mand, som kun altfor snart lærer at benytte sig af kontantsystemets fordele. Der findes i reglen værtshuse i torvets nærhed der tjener som en slags børs for disse mellemmand, som der fastsætter, hvad producenten skal have for varerne. Det er åbenbart ulige vanskeligere at finde et agentursystem for markedets sælgere, der kan modsvare købernes agent i høkeren. De i landsbyerne boende kommissjonærer, som tager varer til torvs for små producenter og derfor betales en brøkdels af torveprisen, er ikke nogen løsning af spørgsmålet. Disse skyggesider har indflydelse på markedet, idet de bremser producentens iver for at fremstille gode varer, men denne følge viser sig ikke for forbrugeren. At råde bod på skyggesider er en opgave, som burde løses ved hjælp af auktionssystemet og ved benyttelse af andelssystemet omtrent som ved ægeksporsten og muliggøre afsendelse af varer fra producenterne pr. bane eller båd. Den offentlige auktionsskontrol vilde byde nogen sikkerhed mod de lejede mellemmand og mod forpranget. Skønt tilfældigheder altid spiller en rolle, vil man dog sikkert ad denne vej kunne skaffe markedet en nyttig udvidelse. Den oprindelige tanke er jo at bringe yder og bruger ansigt til ansigt, uden brug af mellemmand; og et auktionssystem, om det var iscenesat med omhu, med kendskab til

sagens forgreninger og med interesse for byboernes velfærd, vilde måske bringe os et skridt nærmere til den oprindelige ide.

Byens borgere har en ret til at forlange, at markedstrafiken holdes ren, og torvepriserne angives officielt af torvemesteren og ikke af en eller anden storslået „Exchange“ eller børs eller forprangeragentur, som hyppigt oprettes i visse amerikanske byer, hvor forpranget er organiseret, men markedet ikke. Den tro er ofte kommet til orde, at markedstrafiken kan være god nok for mindre provinsbyer, men at den ikke passer for de store verdensbyer. Dette er en overfladisk opfattelse grundet på ukendskab med selve omsætnings princippet og dettes forhold i byer af forskellig størrelse. *Markedets fundamentale principper er de samme i dag som ved byformens oprindelse og er de samme i det moderne metropolis, som i middelalderens lille by.* Det er de snyltende kræfter, som danner forskellen. Forprangeren ligger næppe på lur udenfor byens porte i vore dage, for at opsnappe de små læs af grønsager og frugt. Det kan politiet forhindre, og den trafik kan kun have et mindre omfang. Han slår sig ned mellem producenterne, hvor kvæget fedes, og i fiskerihavnene, og slutter kontrakt med ejerne. Han opfattes af disse som en legitim forretningsmand og kaldes grosserer. Det burde være statens pligt at ordne færdselsforholdene således, at varerne kan nå markederne og der opnå dagens pris. Heri står vi langt tilbage både tillands og tilvands. Hele storstadens forsyning kan ikke passere torvepladsen; det må anses for givet og er heller ikke nødvendigt; men når der viser sig for stor forskel mellem markedets priser og høkerpriserne, eller mellem markedspriserne i landets forskellige byer, så er dette tegn på, at der er noget galt, noget som det er forvaltningens pligt at råde bod på. Forsøg har været gjort på at ordne et regelmæssigt forsyningssystem mellem yder og forbruger ved hjælp af jernbanen, som modtog og besørgede forsendelserne. Det mislykkedes fordi brugerne mistede lejligheden til at vælge og måtte tage varerne, som de var sendte. Forøvrigt var det jo et forsøg på omgåelse af selve markedsideen, skønt det på en måde illustrerede markedets sociale værdi.

Den mangel på interesse for kendskab til markedsprincipperne, som i reglen udvises af borgeren, og som har haft tilfølge, at torvehandelen er blevet opfattet som forældet og derfor er forsømt, ved at blive unddraget den den tilkommende del i den moderne udviklings færdselsmidler, har fremkaldt en autokratisk bevægelse i retning af *Brugsforeninger* efter det engelske Rochdale Cooperative system. Oprindeligt var dette stiftet for ved forenede indkøb i markedet at skaffe medlemmerne økonomiske fordele, for, med andre ord at give medlemmerne høkerens profit. Men det skiftede hurtigt fra opkøber og fordeler af livsfornødenheder til konkurrent med industrielle virksomheder, ligesom høkeren kom ind som fast uddeler. Det er derfor for en større del gledet ud af den egentlige markedstrafik. Trangen, navnlig i landsognene hvor brugsforeningerne har fundet deres egentlige hjem, viser sig væsentlig i retning af industrielle produkter, fordi fødemidlerne der er lettere tilgængelige for hvermand end i byen. Sammenslutning for opnåelse af økonomiske fordele er naturlig, men ulæmperne ved den valgte form og udvikling er vel nok vanskelighederne ved at finde den rette begrænsning. Gennem organisation og fabriksdrift har man dannet en trust, der leder til en stilling, som en økonomisk stat i staten og antager bevægelsen et for stort omfang unddrager den væsentlige dele af folkets økonomiske liv fra den fri omsætning og skaber derved tilstande, som kan indeholde

farer for den nationale udvikling; uden at dette bringer virkelige varige fordele til sammenslutningens medlemmer, men tværtimod en betydelig risiko, som tiden tilfulde har vist. En delvis neutralisering af denne udskejende virksomhed må kunne nås ved tidssvarende lovgivning og beskatning; til bedste for det almene købestævne

En paralel er imidlertid vokset frem i storbyerne ved det moderne *Stor-Magasin*. Dette er ligeledes en autokratisk omformning af købestævnet eller basaren. Medens basar og marked er udslag af udjævningsstræbet mellem trang og overflod i samfundet som helhed, så er stormagasinet en samling af den hele sociale omsætning i enkeltmands hånd. Behageligheden for publikum ved disses omsætnings knuder, består i udstilling af store udvalg af varer og industriprodukter, ligesom også den store trængsel af besøgende og kunder giver en vis erstatning for den livlige markedsvrimmel. Manglen ved stormagasinet er imidlertid, at det ikke erstatter den fri basars eller købestævnes brogede rigdom indenfor samme klasse af varer, som ved konkurrencen af en række udsalg af samme artikler gøres særlig rig og tiltrækkende. En anden mangel er personalets begrænsede vare kundskab, som voldes ved ejerens disciplinære omflytning fra en afdeling til en anden og ved fiksering af forretningsprincipper af for almindelig karakter. Ny ekspedienter må idelig antages og varieres periodisk, når ny antagne ikke passer et sted indenfor huset så flyttes de til et andet og der må vist ofte tages mere hensyn til ydre optræden end til indre kundskabs værdi. Jeg har således set eksempler på forflyttelse til kælderetagens billige afdeling, som straf for brud på tonen i andre afdelinger. Den varekundskab, som er betingelsen for, at kunden skal føle sig tilfreds i længden, kan kun rent undtagelsesvis erhverves i disse magasiner. Oprindeligt var de vistnok baserede på kontant handel og bevarede derved en vis lighed med markedet, men efterhånden kom kreditsystemet til at trænge igennem, medens hovedinteressen flyttedes fra det økonomiske til det fashionable og kunde kredsen ændredes derved fra det solide husholderiske til det effektjagende; hvorved stormagasinet er blevet et socialt onde og et udviklingssted for tyve (shoplifters).

Begge disse købestævne udskejelser: brugsforeningerne og stormagasinerne virker økonomisk fordyrende og hæver det almindelige prisniveau. Kendsgerninger som regering og rigsdag burde ofre noget mere opmærksomhed på.

Men der forestår en anden, en international udvikling, som sikkert vil volde de europæiske regeringer og parlamenter større bryderier — vil måske bringe statssystemer til at vakle; det er den asiatiske konkurrence. Asiens tusind millioner vil optage kampen om livsfornødenhederne med Europas fire hundrede millioner. Det er den storindustrien omfattende masseproduktion af de små nødvendighedsartikler, som vil indlede en gennemgående økonomisk kulturkamp, og det er den hvide races arbejderbevægelse med de overdrevent opskruede lønninger og mindskede produktion, som vil give den gule eller brune race de til denne kamp nødvendige økonomiske våben i hænde.

De asiatiske — kinesiske, japanske og indiske — arbejderes krav til bedre livsvilkår er næppe mindre bevidst end de europæiskes eller amerikanske, men de er en lang vej tilbage — 25 øre om dagen i stedet for 25 kroner — hvilket er den hvide mands forspring, hvis mulighed var bygget på stærkt udviklede mekaniske hjælpemidler. Disse hjælpemidler er den asiatiske imidlertid forlængst begyndt at anskaffe sig og fremhjulpet såvel økonomisk som politisk af verdenskrigen, er store fabriks-

virksomheder opstået, hvis afsætning på de europæiske markeder endnu er ubestridt, fordi den ligefrem fylder huller i forsyningen, opståede under den fire år lange krig. Huller som stadig holdes åbne ved den hvide arbejders stærkt nedsatte ydeevne og viser sig ved verdensdelens stigende arbejdsløshed. Det er arbejderen selv som forsynes og han oplæres ikke i den resignation og varekundskab, som det vilde kræve at nægte sig tilfredsstillelse af de små billige fornødenheder, som de asiatiske produkter udfylder. De asiatiske industrigrene vil blomstre indtil de får overmagten og bliver istand til at ombytte rollerne og undertrykke den europæiske masseindustri.

Denne bevægelse kan ikke standses. Toldkrig vil blive forsøgt, men dette middel får næppe noget bedre udfald end gudernes forsøg på at forebygge Balders død havde. Der er blinde Høders nok i alle landes regeringer og parlamenter til at tilintetgøre toldvåbnets virkning. Egennytte og gridskhed vil gøre bestræbelserne til intet. Det eneste som kan hjælpe er, at den hvide arbejders arbejdsævnne forhøjes således, at han kan beholde overtaget i så mange fag, at produktionen kan deles mellem de to verdensdeles racer; men hvor ringe er ikke udsigten hertil? Ødelæggende striker for højere løn og mindre arbejde vil fremdeles blive arbejderklassens kampmiddel og alle forsøg på at få arbejderen til frivilligt at erkende sit ansvar mod samfundet vil være forgæves; og uden ansvarsfølelse kan den politiske magt, som nu er lagt i arbejderens hånd kun føre til ruin og til den hvide races undergang. Det er markedsdriften i sine yderste, sine universale følger, som vil styre udviklingen mellem landene og de tusind midtpunkter af de civiliserede lande og folkeslag, hvis puls kan føles i markeds omsætningen, som må forme fremtidens økonomiske politik. Måske vil *Folkenes Forbund* tjene sine sporer i denne sag ved at tage op den hvide mands byrde og lede de europæiske folk til retfærdig overenskomst og til samarbejde med de asiatiske.

Men foruden disse særlige forhold, som henregnes til markedsidens fremtrædende vanskeligheder, og som er alvorlige i samme grad som kundskaben til dem fattes; så er der de hjemlige følger af den forløbne krig, dens blokader og dens eftervirkninger; hvilke alle må anses som overordentlig lærerige om man blot vil lade sig belære. Prisfastsættelser fra statens side griber på en ødelæggende måde ind i markedsforholdene, i særdeleshed når krigens blokader, som var årsag til dem ophæves; ikke alene ved de kostbare omveje som må følges, men ved den sociale smitte som giver frit løb til plyndrings tilbøjelighederne i markedskundernes og mellemændenes kredse, som derefter fører smitten ud i videre og videre kredse i folket. Ruslands afskæring fra verdensmarkedet har selvsagt bragt uhyre forstyrrelser i den øvrige verdens økonomi; og den pludselige forandring af statsgrænser griber eftertrykkeligt ind i flere verdensstæders tilværelse. Wien og Petrograd er eksempler; byer som disse er ved begivenhedernes gang berøvet deres opland og finder sig derefter i en stilling, som kræver indskrænkning i bybygningens vigtigste elementer. Disse må drives tilbage og reduceres som følge af udviklingen gang til et omfang passende for den ny statsforms kræfter. Paladser, teatre, kaserner, museer, kirker, råd- og justitshuse o. s. v. bliver for store og kostbare til de ny forholds krav; og deres tilstedeværelse vildleder og forvirrer indbyggerne, der i visse retninger er som en fåreflok drevet over brinken i afgrunden og ude af stand til at tage arbejdet op i markedet. Hvilke slående lærdomme kan ikke drages af disse begivenheder når vore

socialøkonomer får øjnene op for markedsideens samfundsbetydning og uforanderlige karakter eller indflydelse på bybygningen både i positiv og i negativ retning.

Blandt de mest iøjnefaldende følger af statens markedsblokade melder valutaforstyrrelserne sig. Statens kredit bliver vanskeligere at bestemme når værdierne gennem vilkårlige prifixeringer bliver mere eller mindre vage eller nominelle og i voksende grad påvirkelige af sociale udskjelser, generalstriker og anarkistoptøjer, uddybede ved misbrug af papirspengetrykninger. Det er, som man siger, den faste ledende hånd, som mangler de fleste steder, og den mangler, fordi kundskaben til omsætningens praktiske grundlove er så overfladisk, som den har vist sig at være. Demagogiske bearbejdelser af den let bevægelige del af befolkningen fortsættes og holder den universale uro vedlige. Det er en gammel økonomisk læresætning, at et lands produktion først og fremmest må stiles mod tilfredsstillelse af eget forbrug, og det kan jo ikke nægtes og blev åbenbart under verdenskrigen, at det land, som er i stand til at bestå ved hjælp af egne produkter og egen flid, er det stærkeste i verdens konkurrencens og udviklingens politiske forhold. En kendsgerning som vi burde drage os til nytte ved udvikling af vore fiskerbyer og disses industrialisering istedetfor at forsyne visse dele af verdensmarkedet med industrielle artikler af almen karakter, hvis råstoffer må indføres.

Med hensyn til retsforfølgning af markedets snyltere og lovovertrædere da brugte man i gamle dage, vistnok som regel gabestokken, fordi mulktering ikke lod sig praktisk gennemføre under datidens indskrænkede møntforhold. Gabestokken har jo imidlertid udviklet sig på tidssvarende måde under navn af offentlig politiret eller byret; og kan man blot blive enige om en fastsættelse indenfor politivedtægterne, af snylteri forseelsernes karakter og vægt, vil politiretten sikkert blive ligeså virkningsfuld som fortidens kyniske gabestok, især hvis forhærdede synderes navn og forseelse blev bekendtgjort ved opslag ved torvet. Vor bys borgerråd er vist næppe stemt for nogen drastisk forfølgning af disse sager, som vedføjede communiqué udviser, men dette må jo regnes for at være en følge af de forvirrede, altfor begrænsede og utilfredsstillende torveforhold og må antages at blive ændret, når vi når til rationelle torvekomplekser med lempelser for de forskellige trafikretninger:

„Der er i Gaar truffet en Ordning angaaende den saa meget omtalte Forprang paa Grønttorvet. — Man vil erindre, at der opstod stor Bevægelse i visse Kredse paa Torvet, da Torveinspektøren greb ind overfor den ulovlige Forprang. En Deputation af Damer fra Grønttorvet henvendte sig endogsaa til *Kongen* og paakaldte Majestætens Hjælp. — Senere har Borgmester, Dr. phil. *Kaper* forhandlet med Repræsentanter for Producent- og Handelsforeningerne, som havde sendt Deputationer til Raadhuset. I Gaar førte disse Forhandlinger til et Resultat. — Da vi erfarede dette, henvendte vi os til Borgmester *Kaper*, som gav os følgende Fremstilling af Sagen: — „I Følge den Overenskomst, der blev truffet for en halv Snes Aar siden med de i Torvehandelen interesserede Producent- og Handelsforeninger, fik en Kreds paa et halvt Hundrede Personer Tilladelse til fortsat at drive Forprang, og man tænkte sig vel da, at dette Forhold efterhaanden ad naturlig Vej vilde ophøre. Der blev imidlertid — udenfor de „legaliserede“s Kreds — flere og flere, som optog Forprangsvirksomheden. — Gennem Forprang indskydes et fordyrende Mellemlid, idet de paagældende køber en Vare, som kan ventes stærkt efterspurgt, op paa Torvet og derefter sælger den paa selve Torvet til en højere Pris. Naar de, der ulovligt drev Forprang, blev draget til Ansvar derfor, var Bøden saa lille, at den ikke virkede. Forprang greb da mere og mere om sig. — At faa Bugt dermed i en Haandevending lader sig ikke gøre. Men ved Forhandlinger med Producent- og Handelsforeningerne er der nu opnaaet Enighed om følgende Regulering: Den Kreds, der har *Tilladelse* til at drive Forprang, og som efterhaanden er svundet ind til en Snes Personer, udvides med et halvt Hundrede, og alle henvises de til et bestemt Sted paa Torvet.

Men dermed skulde vi saa ogsaa være ved Bunden. Enhver, der gentagne Gange gribes i at drive Forprang uden Tilladelse dertil, skal udvises af Torvet. „Vi haaber, at denne Ordning skal kunne virke efter sin Hensigt, i Forbindelse med den Omstændighed, at Bøderne for ulovligt Forprang er sat stærkt op i den seneste Tid.“

Tusinder af lovgivende forsamlinger har i det sidste århundrede arbejdet på at ordne og omordne samfundet; men her, i markedsforholdet er en løshed som går ud over menneskehedens levestof; forhold hvis skyggesider dog har været bekæmpet så længe menneskene har levet i ordnede samfund; og som har været oversete i den demokratiske tidsalder, både på grund af manglende forståelse af de socialøkonomiske livsbetingelser og fordi de personer som drager fordel af ulemperne har været stærke nok til at hindre indgreb fra stat og by.

Når fiskeren på fangststedet eller i fiskerihavnen får 20 øre for kiloet af fisken så må forbrugerne i byerne betale 100 øre eller mere. Det viser en mangelfuld ordning. Fiskerne har skibe som på fiskepladserne samler fangsten, men de fører den ikke direkte til markedet, hvor fiskerne vilde få større andel i udbyttet, men til forpranger grosserer, som fordeler fangsten til lokale fiskehandlere og bestemmer, hvilke fisk disse kunder må spise. Som det går med fiskehandelen, går det også med søfartens andre forbindelser med markedstrafikken. Skibsfragten er væsentlig beregnet på større varepartier og trafik mellem grosserer og rederi. En særlig mellemmands trafik er derfor vokset op om transporten af små partier ledet af de såkaldte speditjonsforretninger, som har overtaget den del af godsforsendelsen, som ligger mellem grossererens og postvæsenets. Naturligvis fordyrer disse mellemmand varetransporten, vistnok ofte doubling skibets fragttakster eller varens pris. Det er den slags udgifter, civilisationen må finde en vej til at reducere. En gradvis udvikling af postvæsenets pakketransport er én vej, en anden er måske fastsættelse af lavere takster gennem autoriserede varemænd. Det er civilisationens opgave at lette samkvemmet mellem jordens egne og folk, for derved at mindske dyrtid og hungersnød. Derfor er det en samfundsopgave af betydning at fjerne alle slige hindringer, hvad enten de består i tidsspilde eller i fordyrelser. Vi er kommet langt i den retning i det sidste hundredår, men der er lang vej endnu til målet.

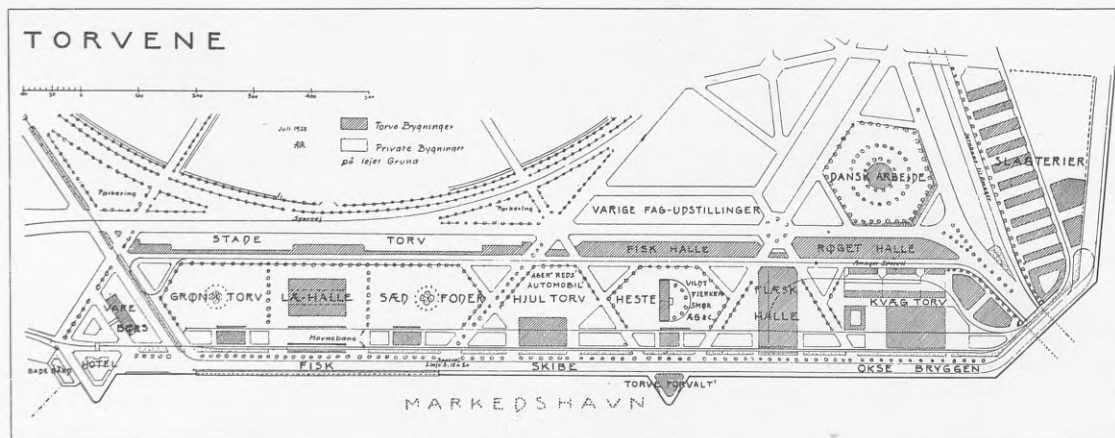
TORVET

Storbyens marked deler man ved hjælp af torvepladser i følgende klasser, som hver har sit torv:

Kvæg	Grønsager og frugt	Mælk, smør, ost og æg
Heste	Blomster	Brændsel
Kjød, fjerkræ og vildt	Korn	Husflid
Fisk	Hø, halm og foder	Burfugle, hunde etc.

En rejsende gennem Sverige skrev engang, at Sverige var et land, hvor: „Stor by havde lille torv og lille by stort torv.“ Relativt set er dette jo naturligt, når man tilføjer, at stor by har måttet dele sin torveplads i flere. Dette er nemlig som foran bemærket den eneste måde, hvorpå torvet opnår den elasticitet, som byens vækst kræver. Man indretter sig efter de relative materielle fornødenheder, men når udviklingen når et vist punkt lægger man sig efter luksustorve for blomster, levende fjerkræ, kaniner, burfugle og guldfisk. Slige markeder kan være interessante om lagt i passende omgivelser, men da de ikke rummer livsfornødenheder er de mellemmandssystemet uvedkommende og må nærmest henregnes under storbyens park-system.

De egentlige markeder for nødvendighedsartikler burde helst lægges på linje eller samlede langs et havnebulværk, tilgængeligt for den almene søfart, og have jernbanespor. Tidssvarende vilde det være om en flyveplads fandtes i torvenes umiddelbare nærhed da varer i stigende grad — saisonvarer — nu indføres ved hjælp af dette hurtige færdselsmiddel. Nogen torvetrafik udvikler sig derfor ved flyvepladsen, hvor denne end ligger. Jernbanesporene bør være for passager såvelsom for godstransport og dobbeltsporede sporveje må ligeledes have direkte forbindelse med byens færdsels- og boligkvarterer; ligesom ruteautomobiler for oplandets bekvemmelighed må have parkeringsplads ved købestævnet. Måske vil motordrift på jernbanen kunne tjene til at fremme og lette markedsdriften.



Anlagt som her antydet vil torvene være sikre på at opfylde deres opgave for byens forsyning, med den mindst mulige friction, og man vil ved at sammenligne dette omrids med en hvilken som helst bys lempelser for markedsomsætningen se, hvori manglerne består. De er alle mangelfulde. Ingen by har tidsvarende markedsforhold. Glemsomheden i de store opfinders tidsalder med hensyn til dette spørgsmål har været universel; en oversigt som har kostet samfundene utalte millioner valuta, som der vilde have været god brug for til fremme af andre rationelle fremskridt.

Som bekendt omfattede markedstrafiken i gamle dage — før opfindelsestiden — forskellige industrielle, eller rettere sagt husflids artikler, sådanne som kunde forfærdiges om vinteren eller i arbejdsløse tider, og når arbejdet i marken var standset; eller som ligefrem tilhørte den landlige organiserede flid. Vi havde jo pottemagere: bornholmske lervarer, jydepotter, og slige frembringelser som tilhørte landsdelenes håndværkere: træskomanden, kulsvieren, tørveskæreren og manden med flettede måtter og sivsko; hvis forsvinden fra markedet alle har efterladt et savn. Deres forsvinden står naturligvis i en vis forbindelse med den uro i folket, som færdselsmidlernes stærke udvikling fremkaldte og som lagde beslag på så stor en part af landets arbejdskraft; på fabriksdriften som drev landarbejderen til byerne og truede med at fremkalde abnorme tilstande med indførsel af udenlandsk arbejdskraft. Nu er bøtten vendt og arbejdsløsheden i byerne stiger, og det skulde derfor synes fornuftigt om en tidsvarende fremdrift af husfliden kunde lettes ved passende markedslempelser. Trangen til et industritorv viser sig på forskellig måde, idet enkelte fag som møbelsnedkeriet, vognmageriet, tøjrsmede og landbrugsredskaber danner permanente købestævner. Noget egentlig nyt er der jo ikke i den retning, kun går trangen hen imod daglige stævner istedetfor de historiske periodiske „Messer“ eller markeder, som Novgorod, Leipziger og mange andre nu forsvundne i historiens pulterkammer. Efterhånden som de nationale og internationale færdselsmidler kompletteres og byernes industri organiseres, bliver internationale stævner overflødige og afløses af nationale. Men den i folkelivet åbenbarede trang til ved husflid at udfylde ledige timer eller arbejdsløse dage, er et af tidens brændende spørgsmål, som hvert land bør løse for sig.

Byformen i sin almindelighed er et resultat af markedsdriften — af samlingsdriften, både den fysiske og den åndelige — med universitet og skoler, og byernes opland vokser med færdselsmidlerne, der øger konkurrenceevnen, medens selve landbruget i oplandet industrialiseres. Herved udjævnes de tidligere for markedsordningen besværlige forskelle mellem borger og bonde, mellem producent og forbruger. Den tidligere ensidighed som gjorde bonden til producent og borgeren til forbruger, bygger udviklingen bro over, og byen må som producent af landbrugsredskaber sørge for, at markedet imødekommer begge parter, således at producenten, når han har solgt sit produkt kan forsyne sig med sine fornødenheder. Dette er det ny i tidsudviklingen, og derfor må vi have industrimarkeder = torve for dansk arbejde. Borgeren må resignere sin stilling til trafikken som vælger og indrømme landboerne lige rettigheder og bekvemmeligheder.

Foruden det daglige marked har periodiske købestævner deres berettigelse når de beregnes på hele landet som opland eller på udveksling af varer og ideer med udlandet; men her kommer udstillingstanken frem på sin plads. Derimod er der pe-

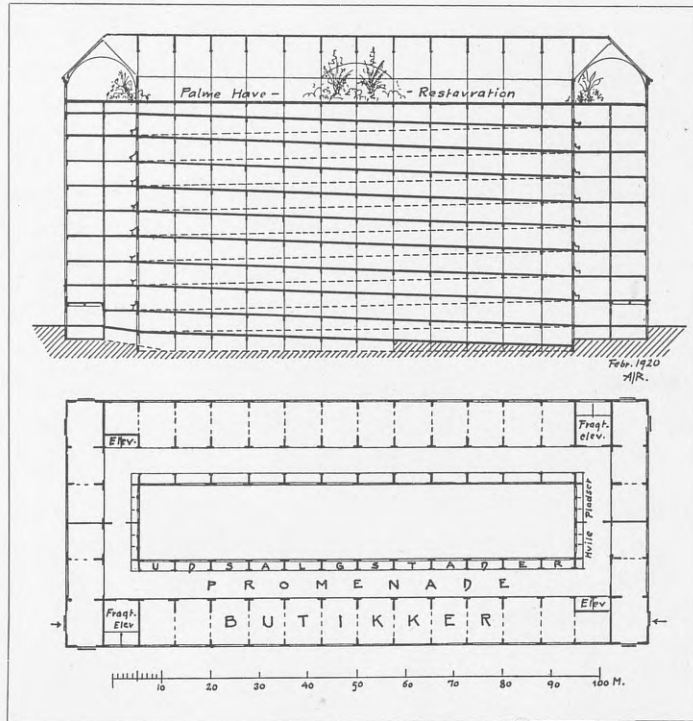
riodiske markeder, saisontorve f. eks. julemarkedet, som burde være populære institutioner og vil blive det når torvelempelserne favoriserer deres organisation. Et *Julemarked* er familiernes og børnenes festudstilling og burde glimre i byens liv. En række stadetorve vil egne sig fortræffeligt hertil, når der ved deres indretning tænkes herpå. Trængslen i byens legetøjsboder ved juletid er ikke hyggelig og burde flyttes til et offentligt marked og det vilde vel ikke være af vejen om byens råd istedetfor et goldt juletræ på rådhuspladsen, ofrede noget på en julefest på torvet. Om sommeren når samlingsdriften og feststemningen har så mange veje til tilfredsstillelse, som ved de traditionelle Tivoli og Dyrehavsbakke fester; men en virkelig midvinterfest i de dage, da solen begynder at give sit tidshjul en ny omgang, vilde der være god mening i at samle byens befolkning om en julefest. Det er jo den friske side af det folkelige liv, af de forskellige klassers trang til at bringe skønhed og glæde ind i det daglige tummerum.

Tivoli og Dyrehavsbakken er jo ment at være tidsvarende former for de traditionelle „*Kildemarkeder*“. Disse florerede ved Sct. Hansdags tider og udartede vel nok i den katolske tid, da munkene i følelsen af det asketiske livs mangler favoriserede dem og knyttede dem til helgendyrkelsen. Men ved reformationen faldt dette bort, og det er et rent under at Kirsten Pil fik lov til at fortsætte sine folkelige fester, indtil Georg Karstensen fik organiseret et til hans tid svarende kildemarked i glacis'et udenfor Københavns Vesterport. Det var storartet for datidens lille København. Men nu er denne livlige lille by på tærskelen til værdigheden som millionby. Det er derfor ikke mere end billigt, at vi forbereder os på, hvad udvidelser vi måtte være istand til at finde på af den originale kildemarkedside, der ligesom andre sociale elementer af folkelivet må følge med tiden, og kan dette ske samtidig med at ny torve organiseres, vilde det ikke være af vejen, da færdsels- og centraliseringskravene er de samme. Kildemarkedet har historiens nimbus over sig og har fået denne forherliget ved tilknytning af folkesagn og ved digteres skildringer og sange: forspillet til Hjortens Flugt for eks. I Helenes kilde, hvor forbindelsen både med Eddaens gudeskikkelser (Ty'væld = Tisvilde) og de katolske klostres mysterier er vedligeholdet. Der er en Sct. Sørenns kilde i nærheden af Jyderup, vel sagtens opkaldt efter St. Severus, klædemageren, hvor et kildemarked tidligere har været holdt; og mange andre slige steder landet rundt, hvor navnlig Sct. Hansfester blev fejrede. Men det vidste Karstensen jo ikke, derfor søgte han navne med romantisk skær fra Syden som Tivoli og Alhambra. Det var midsommer tiden, da „Piltten gik i eng den lange sommerdag“, da landboerne havde tid til at feste, men for byboerne er det vinteren som samler til fest og derfor må vi have kildemarkeder, hvis kilde risler året rundt.

Så underligt det end lyder, så var de gamle *Kludetorve*: Ghattomarkeder eller Loppetorve, som nu med rette er opgivne — forhåbentlig for bestandigt — et led i byalmuens liv som tilfredsstillede navnlig kvinderne fra baggårdene og kælderlejlighederne i deres trang til adspredelse og derved måske bidrog til den forråelse, som er i gradvis tilbagegang nu. Det var en gammel regel at: „*Køberen i markedet erhverver ejendomsret over det købte, selv om sælgeren ikke havde denne ret.*“ En grundsætning som måske har gjort kludetorvene til et yndet afsætningssted for stjalne genstande, navnlig af små-rapserier af mindre genstande og klædningsstykker. En kendsgerning som måske har været lige så virksom en grund til ophævelse af trafikken som

det sanitære hensyn — eller det estetiske har virket den vej, for et „Flymarket“, som det hed på Albions ø, var jo ingen pynt i en forfængelig nutidsby.

Under markedets klasse indbefattes fremdeles forskellige retninger af handel af social betydning, men som af praktiske hensyn må udelades af vor liste her. Der er *Pengemarkedet* — finansmarkedet — børsen. Jeg har søgt underretning om dette i offentlige bogsamlinger og har i udlandet fundet en del „Textbooks“ for studenter af national økonomi, som redegør for hvorledes børstrafikken går for sig; men hvad jeg ønskede at lære var *hvorfor* forholdene og børsforretningerne er som de er. Jeg ønskede at danne mig et skøn over, hvad der af gode og nyttige fremgangsmåder findes ved dette marked og over, hvorledes de onde sider kunde begrænses; men nogen vejledning i den retning har jeg ikke kunnet finde. Jeg har min mistanke, men kan ikke begrunde den. Jeg mener nu, at en afhandling angaaende den juridisk-historiske udvikling af markedstrafikkens lovregler (en afhandling for den juridiske doktorgrad?) om en sådan ikke allerede findes, vilde afhjælpe et savn for studenter af sociologi og statsøkonomi.



Med hensyn til hvad der foran er sagt om *stormagasinet*, at det vilde være interessant om man kunde føre dette tilbage til den oprindelige basaride, som det sikkert stammer fra. Basar er det østerlandske navn for marked men den form vi kender af basaren er nærmest den dysmorfistiske torvehalle med faste stader — mellemmandens marked — det fri markedes modsætning, som sammen med det moderne stormagasin har taget magten fra de små og specielle forretninger med deres bedre udviklede varekundskab. Kunde man danne et for de nordiske urbane forhold passende basarsystem med et stort antal selvstændige forretninger indenfor en fælles ramme, med fælles transportsystem, vilde man sikkert kunne erstatte stormagasinet liv og tiltrækningskraft. Hver sektion burde have sin ejer som personlig styrede forretningen og derved vedligeholdt det pålideligheds præg som opretholder de små specielle forretninger. Jeg har her udkastet en plan til en slig basarbygning med en bred avenue fra indgangen ved gaden til toppen af bygningen, hvor en kafé og et billedteater afslutter gangen; foruden denne gang må der være elevatorer med direkte forbindelse mellem gade, etager og taganlæg. Det kunde jo hælde sig, at denne skitse vilde finde en promotor eller entreprenant bygmester til ideens realisation.

Fra byplanlægningens standpunkt er det en bedrøvelig kendsgerning at de åbne torve, udenfor markedstimerne, henligger øde og blottede for skønhed. Det er

jo en særdeles vanskelig opgave for den såkaldte pladskunst at skabe en pittoresk og dog praktisk ramme om de store pladser; selv nogle større læbygninger kan hjælpe noget ved at dele det udstrakte øde. Statuer og springvande passer ikke, de er i vejen for torvetrafiken og ude af berøring med passende omgivelser efter torvetiden. Vandingskummer er bedre, men nu forsvinder hestene, og så er de tilovers. Nogle torve i England var prydede med „Market Crosses“, et monumentalt stenkors som ragede op over vrimlen, manende denne til at opføre sig vel og handle ærligt. Ved at stille disse kors på en platform med stentrin helt rundt kan man godt tænke sig en harmonisk virkning, når torvet ikke var alt for stort. Også havde man, på den tid da hvert herred havde sit skæppemål og sin alen, bygget en lille pavillon med mønstermål for at afgøre mulige trætter. Ofte var byens rådhus bygget med façade mod torvet og mønstermålene var da i dettes forhal. Disse ting er jo nu gået af mode, men vi har et dansk motiv, som vistnok kan bruges, nemlig det gamle byting bestaaende af en ring af stene omkring et eller flere træer. Det kan varieres og proportioneres efter pladsen og gøre nytte i markedstimerne og som centrum for torvetbetjeningen. Vejerbod og justerkammer har også forbindelse med købestævnet. I det hele taget vil alt, hvad der knytter tidens liv og virksomhed til historiske traditioner være både nyttigt og passende. I byer med sydligere beliggenhed er torvet ofte omgivet af kolonnader, men dette er kostbart når de ikke skal ødelægge respekten for byens kunstsans.

Om *torvehaller* gælder det, at når de anbringes på markedspladser, må de kun være læbygninger, hvor en del af handelen kan foregå i dårligt vejr. Men torvehaller kan også bygges i de tættere boligkvarterer for stader for detailhandel, hvis man kan sikre en forbindelse med dagens markedspriser ved opslag og ved staderholdernes forpligtelse til at holde sig i en vis nærhed til disse priser. Kan man ikke dette vil hallen ikke betale sig fordi tilliden svigter og kunderne går til høkernes boder. Staderhandelen i disse haller må selvfølgelig forøvrigt være fri og staderne udlejes. De har den fordel fremfor selve markedet, at varer kan bestilles pr. telefon og udbringes, men ideen med hallen er den at kunderne ved personlig besøg skal have fordel af et større udvalg i rækker af stader med samme varer. Medens torvet er et *centrum* for markeds- og samlingsdriften; vil torvehallen følge *sprednings* bevægelsen ud mod byens udkanter.

Københavns færdselslinjer, således som markedsdriften har dannet dem, og som byens tidligere befæstningssystemer har stedfæstet dem, er nu blevet vildledende, fordi byens færdsels midtpunkt er flyttet bort fra det ved denne udvikling givne centrum. De nuværende hovedfærdselslinjer udstråler fra Kongens Nytorv, som aldrig har været og aldrig kan blive noget egentligt færdselscentrum. Dette findes nu udenfor de gamle voldlinjer, udenfor Vestervold omkring Rådhus, Jernbanegård og kvægmarkedet, med tendens til at bevæge sig mod sydvest langs havnen efterhånden som denne udvides sydpå og under indflydelse af Roskildevejen, som er byens historiske hovedåre. Dette har betydning for valg af markedsplads, idet denne må søges i det terrain, mod hvilke færdselsmidtpunktet bevæger sig. Byen har jo nu snart en million indbyggere og det markedskompleks, som nu må skaffes, må kunne tilfredstille behovet af en by af dobbelt den nuværende størrelse.

Ved overvejelser i denne retning må det ikke glemmes, at det gælder om at forny og for bestandigt sikre markedets forbindelse med vandvejene – med søfarten.

Markedet har oprindeligt i alle vore byer været knyttet til søen og forbindelsen med søfarten har stedfæstet alle vore købstæder, for vi er et ørige og må derfor ikke lade os forlede til efterligning af fastlandets byer, som karavanvejene og ikke søfarten har stedfæstet. Havnen er markedsdriftens egentlige mål i København så vel som i købstæderne med undtagelse af de få mindre betydelige yngre byer inde i landet, som danner undtagelsen til den almindelige regel. Vi har ofte glemt dette og derfor begået alvorlige fejltagelser, og vi må derfor mindes om kendsgerningen af at være et ørige og Østersøens delta. Jernbaneanlægene, som ganske afgjort er et indlands og fastlandsfærdselsmiddel, har fordrejet hovederne på vore politikere og byrådsfolk til skade for vor udmærkede beliggenhed for søfarten.

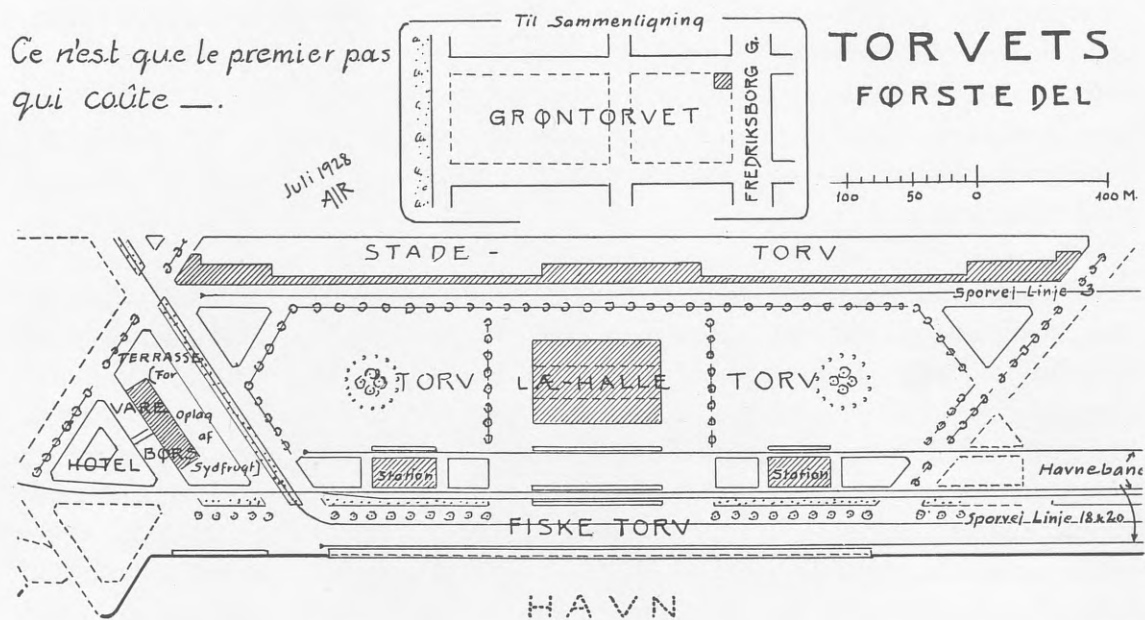
Men dette bringer os i berøring med et andet spørgsmål, som volder vore byplanlæggere sorg, og det er *Stationsbyerne*. Der er intet gjort fra rette vedkommendes side for at forberede bebyggelsen omkring landstationerne og de byplanentusiaster, som har klaget over dette tænker kun på kunstnerisk ordnede veje og bygninger, men torv tænkes der ikke på. Og dog er dette en mangel som hurtigt viser sig, men bliver upåagtet. Det er navnlig fisk og frugt som på disse steder begynder lidt markedshandel udenfor stationsbygningen. Det er kun en ringe plads, som behøves her i begyndelsen, men udvikler stationsbyen sig til noget betydeligere, så må der exproprieres plads til et torv, hvilket næppe vil blive gjort før stærkere pres lægges på styrelsen af det lille samfund der. En kendt amerikansk redaktør formede engang et bevinget ord: „Go west young man and grow up with the country.“ En sætning som siden er bleven meget anvendt som en national maksime derovre. Blicher stationsbyens forhold til markedsdriften engang anerkendt så kan vi sige: Gå til stationsbyen unge mand og voks op med den. Men for tiden er der vist grund til at holde lidt igen.

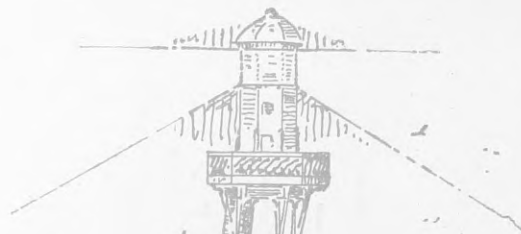
Torvepladsens sociale værdi for tidssvarende udvikling er vistnok større end almindelig antaget: Transportspørgsmålet — spørgsmålet om livsfornødenhedernes fordeling over alle jordens beboede egne, er ikke alene kulturens og civilisationens væsentlige primitive opgave, men også den som frembyder de største vanskeligheder. Overflod i en egn og samtidig hungersnød i en anden, er, og har altid været, den almindelige tilstand. Efterhånden som færdselsmidlerne forbedres, glattes de værste uoverensstemmelser ud, men der er endnu så langt til den fuldkomne orden i verdenstrafiken, at millioner kan dø af sult i afsides egne uden at det er muligt at bringe betimelig hjælp. At udvikle færdselsmidlerne til lands og til vands er altså verdenskulturens store opgave, som byformen i almindelighed og de lokale markeder i særdeleshed må tjene; men roden til det hele ernæringssystem er torvehandelen, hvor de lokale priser fastsættes. At lette adgangen til dette stævne er markedsdriftens naturlige udslag; og forbindelsen mellem de civiliserede landes torvetrafik det næste skridt. Ligesom samlingsdriften, der fører menneskene sammen i byer, følges af en spredningsbevægelse mod byens omegn; således følges markedsdriften mod det lokale torv af en spredningsbevægelse mod andre markeder for at udjævne prisforskellene. Først når disse bevægelser er gennemført — når civiliserede markeder er i drift over hele jorden, er vi sikker på, at de fysiske livsbetingelser er betryggede. Der er lang, lang vej frem før menneskehedens opgave i den retning kan løses og de mange, mange vanskeligheder, som rejser sig derimod kan overvindes.

Men når vi ser, at dette er målet og nærmer os mod opgaven med respekt for det til-
sigtede mål, så er vi på den rette, om end den trange vej.

Når man betænker, at navnene: marked, messe, basar, torve og udstilling kun
dækker afskygninger af den samme købestævneide; så vil man også forstå nødven-
digheden af, at skaffe rigelig plads i byerne for denne side af det sociale liv, som har
skabt og opholdt byformen siden samfundenes historie begyndte. Man er ikke så
bange for at bringe store ofre af plads og valuta for at tilfredsstille skønhedstrangen,
glæden over naturens årligt gentagne vidundere. Når vi derfor nu påviser veje til
at forene disse hensyn og følelser ved at indlemme torvene i parksystemet, så må
vejen kunne banes for en tidsvarende reform af dette det ældste civile byelement.

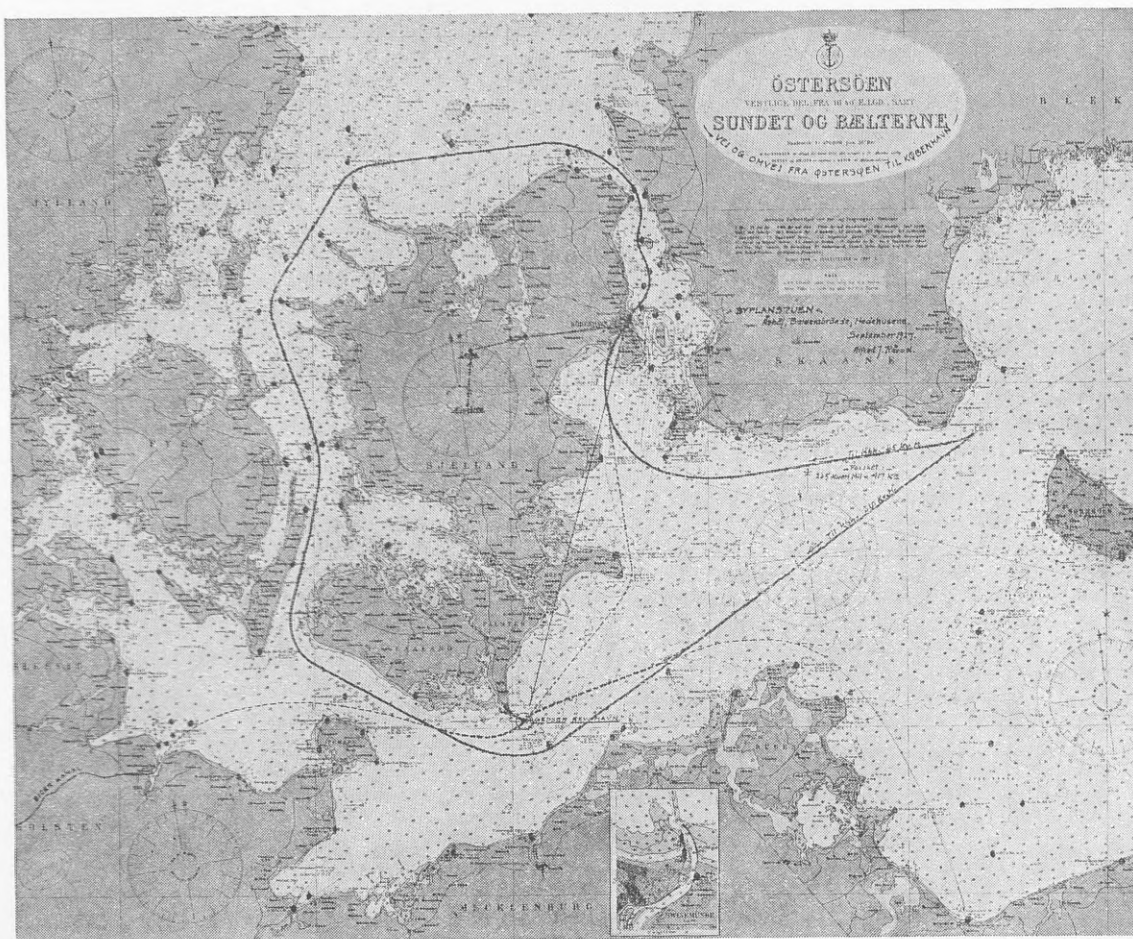
Det er jo, i økonomisk henseende givet at stadetorvene er et aktiv i byens be-
siddelse, som skal bære sig, men den egentlige markedsplads, selve torvet, er jo kun
en udvidelse af gadenettet, en offentlig plads, og burde være fri for alle indskræn-
kninger og afgifter. De byrder, som lægges på omsætningen, forhøjer byens pris-
niveau. Det er misvisende og skadeligt, at dele trafikken i en-gros og en-detail trafik.
Den er hverken det ene eller det andet, men begge dele; og dette gælder såvel
markedspladsen som stadetorvet.





VANDVEJE

I mere end hundrede år — siden det danske riges tilbagegang begyndte, har vi rettet vore tanker mod den danske muld, som det direkte arvegods fra fædrene, og vore digtere har alle, mens de har besunget denne, erkendt og vidnet om, at Danmark var lidet og fattigt, mens vore statsmænd have istemt de samme toner, og tilføjet som omkvæd erkendelsen af national svaghed. Vi må imidlertid nu, da oprejsningen fra dette ydmygende forhold er begyndt, ryste begreberne: lille, fattig og svag af os og åbne vort blik for de store haves muligheder, som omgiver vore strande og oplade vor hu for storheden, rigdommen og styrken som vi kan vinde den vej. Ikke ved erobringer eller overgreb paa andres rettigheder, men ved udnyttelsen af, hvad der er vort og i tusind år har været vort. Vi må organisere vor handel, søfart og fiskeri, som vi har organiseret vort landbrug og styrke vort søforsvar, således at folket kan se og forstaa hvor og hvorledes vi kan genvinde vor internationale stilling, vort sammenhold og nationale retsind og vore byplaner må præges af stræbet i den retning.



Når den direkte vej fra Østersøen til Københavns havn er 75 sømil, så er omvejen dertil ad Storebelt 300 sømil altså 225 sømil længere.

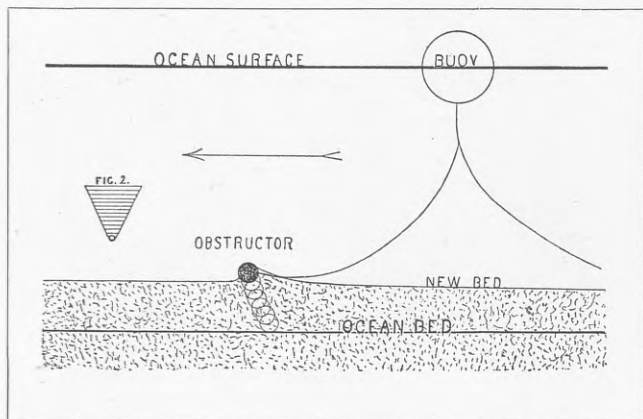
Men vi vil bemærke at færdslen til Østersøen såvel ad Storebelt som ad Ejder kanalen nødvendigvis må passere Gedser rev og at et havneanlæg der vil blive af vigtighed for vor handels forbindelse med trafikken den vej. Gedser er et punkt af lige så stor betydning for vor trafik tillands og tilvands som Skagens rev, og bør gøres til hovedpunkt i vor handels strategi ved passende havneanlæg.

FARVANDET

Det er jo åbenbart, at Danmarks naturlige og økonomiske forhold kun kræver få og mindre arbejder i retning af kanalbygning og flodregulering efter at det ved bygning af den første Ejderkanal havde vist, at det havde mod og evne til at være banebryder også i den retning. Hvad der nu kræves til søfartens fremme er, når de krav som Øresundets regulering stiller undtages, kun mindre og beskednere arbejder, som kan holdes indenfor det ordinære i finansiell henseende. Der var en tid, da Danmark var større, og da kanalbygning stod på dagsordenen, en tid hvis økonomiske politik er et minde blot. Det var blevet en modesag for fastlandets stater at drive kanalpolitik, drevet af en underbevidst anelse om den kommende jernbanetid, men Danmark manglede netop de naturlige forhold, som andre steder viste sig tvingende. Vore åløb er kun korte og kravene til sejlbarhed uden betydning, fordi vore købstæder er bygget ved fjorde med direkte adgang til havet; og alligevel er vandbygningsarbejderne af stor betydning for os, fordi alle vore kyster er omgivne af udstrakte vadevande, der i ligeså høj grad som floderne trænger til afretning og afgravninger. Den kendsgerning at vort land, skønt i det væsentlige, af oprindelse en moræne, af udvikling er et delta — et Østersøens og dennes tusinde vandløbs delta — hvis kyster ideligt ændres af de udstrømmende vande og de forenede virkninger af strøm og vind; denne kendsgerning har hidtil været for lidt påagtet af vort vandbygningsvæsen og vore ledende ingeniører.

Betydelige flod-regulerings arbejder er gjorte i Tyskland, som dog kun har nogen interesse for sammenligninger med vore strømmes bundforhold i sundene; men de amerikanske arbejder, udførte af de militære ingeniører indeholder større, mere drastiske, mere lærerige eksempler; fordi man der har været tvunget af de store forhold, til at lokke for naturkræfterne, for at opnå resultater. Og disse eksempler er knyttet mere direkte til delta egnene. Hvor en stor flod tager sit udløb i havet, danner der sig ved bundfældning af de faste stoffer floden fører med sig, en buet, som oftest halvcirkelformet barre eller sandbanke foran munden og knyttet til strandlinjerne. En naturvirkning som minder om det nordiske ord *Oset* som betegnelse for en å's eller flods udmunding i havet — strømmen oser ud over det om munden dannede sandrev. Da denne banke kun har en ringe vanddybde på toppen er den en hindring for sejladsen på floden. At opmudre et løb gennem banken nytter kun lidet, da det hurtigt tilsandes. Man forlænger derfor flodbredderne ved dæmninger ud over revlen, så besørger flodens strøm den fornødne uddybning ved skuring. De faste stoffer i flodvandet føres da ud på de større dybder, hvor de måske århundreder frem i tiden kan bundfælde uden at hindre sejladsen. Reguleringen af Mississippifloden leverer således højst lærerige og interessante eksempler på en vandstrøms fysiske kraft og lunefuldhed gennem et delta af over 1000 km, fra Ohioflodens sammenløb til udløbet i Mexicobugten. Dens historie i det sidste århundrede giver et bidrag til hydro-statiken, der ikke står tilbage for de kinesiske floders skæbnesvangre brud på kultur og befolkningsforhold. Ved Cairo i Illinois, hvor

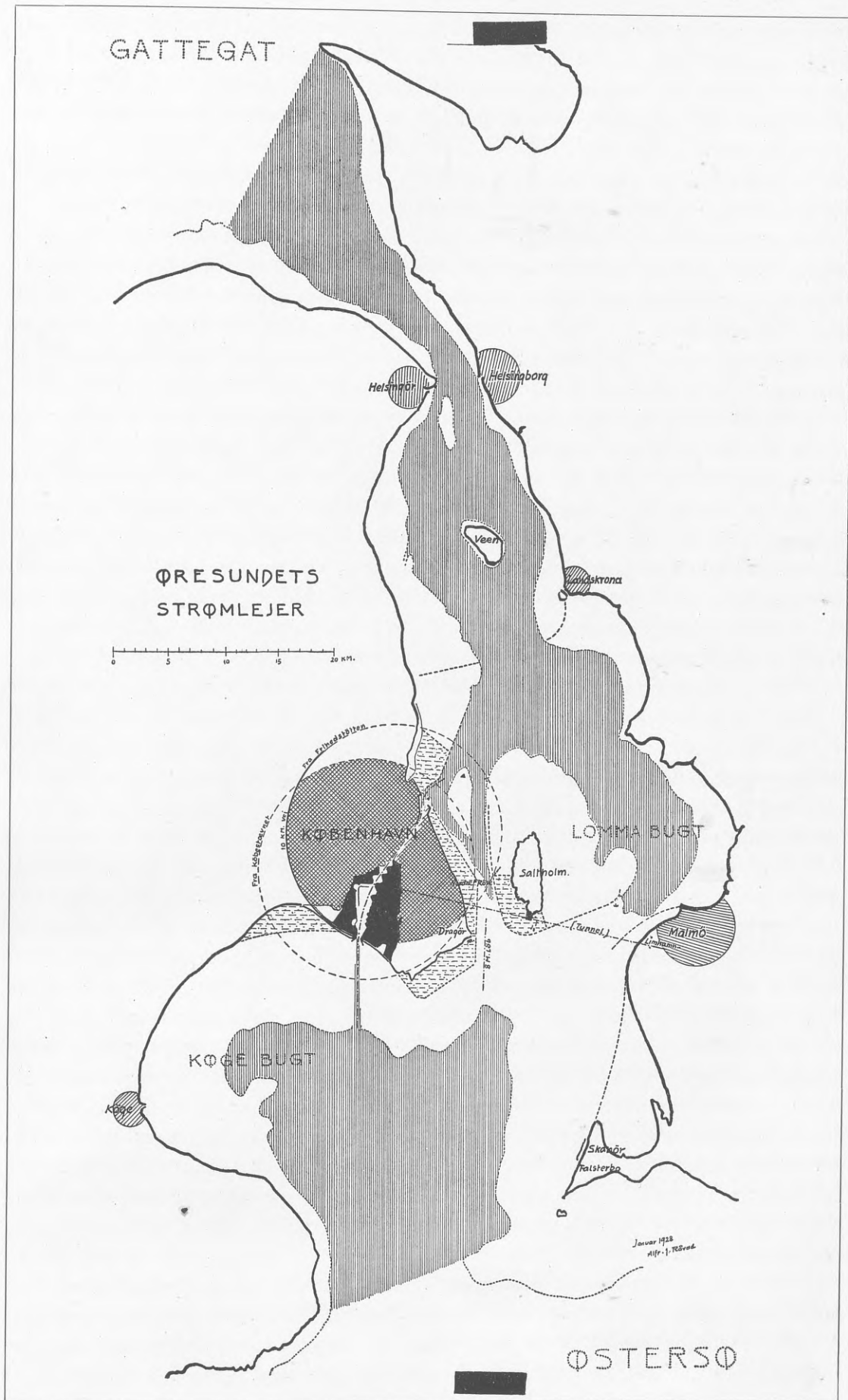
Ohiofloden flyder sammen med Mississippien, kan forskellen mellem lav og høj vandstand være over 15 meter og hele flodsengen herfra til udløbet i havet, og landet til begge sider i adskillige miles bredde, består af slik afsat af floden, hvorigenem den idelig danner sig ny løb når en eller anden tilfældig samling af træer og flotsam („snags“) får den til at forandre det gamle. Hele landskaber, ofte bebyggede og befolkede sættes under vand eller skylles bort. Mange millioner ofres årligt på dæmningsarbejder, som af nødvendighed er trukket tilbage fra floden således, at et bredt belte er overladt til den kåde flods optøjer. Også flodens ydre delta, nedenfor New Orleans, har været skuepladsen for interessante arbejder for at lette be-sejlingen. De af vore ingeniører som ønsker at komme i kast med vandbygnings-



arbejder, burde gøre sig fortrolige med denne omskiftelige flods liv og karakter; ti om end de opgaver, som vore kyster og havstrømme byder på, er af en noget forskellig karakter, så er dog kampen mod naturkræfterne af et så storslået omfang og har bragt så alvorlige erfaringer, at man derpå kan basere et frugtbart arbejde, med strøm og storm som faktorer ved vore kyster,

som burde give bedre resultater end hidtil. Vor opgave ligger ikke i kampen *mod* naturkræfterne — strøm og storm — ved kysterne, men i *benyttelse af selve disse kræfter* til beskyttelse af kysterne.

Et andet amerikansk foretagende, hidtil dog kun et forslag, hvis udsigt til gennemførelse kan være mere end tvivlsomt, i den form det er fremkommet; men hvis ledende tanke vistnok er sund og lovende; må nævnes her, fordi det bringer os i direkte berøring med behandlingen af strømforhold ved kystfarvande; netop den slags af vandbygning, som må bringe resultater for os, når teknikere med det rette syn på disse sager og åndelig dristighed til at give sig i kast med ny og større opgaver fremstår iblandt os. En ingeniør Mr. C. L. Riker udgav 1912, et „*Conspectus of Power and Control of the Gulf Stream*“. Han foreslår heri at lægge et kabel eller rør på tværs af New Foundlands bankens top — en længde af omtrent 200 sømil — for ved dettes hjælp automatisk at fremskynde bankens vækst så meget at den bliver istand til at dreje den sydgående polarstrøm som følger Amerikas østkyst, ud i de store dybder udenom banken. Følgen heraf skulde blive, at den varme gulfstrøm tager den kolde strøms plads og derved mildner klimaet i de nordlige stater. Gulfstrømmen vilde da krydse over polarstrømmen og mildne såvel Grønlands som Norges kyster. Forslaget fremkomst vakte opsigt navnlig efter at en del af Amerikas ansete mænd, hvoriblandt Geo. E. Goethals, Panamakanalens bygmester, og ingeniørgeneral W. H. Bixby, samt adskillige universitetsprofessorer, havde udtalt sig til fordel for det. En „bill“ blev indbragt i Congressen, men krigen kom og afledte interessen for sagen. Mr. Riker illustrerede ideen i sit conspektus. Cabelt eller strømgærdet, den såkaldte „obstructor“, skulde helst være dobbelt forankret til bøjer, som førte bølgebevægelsen til obstructorerne. Disse skulde være tungere end



Bb. 9.

vand, men lettere end sand, således at bølgegangsuren kunde bevirke, at den ikke dækkedes af sandet, men stadig virkede som tilsandingsrevle. Vanddybden på banken er nu omtr. 250 fod, medens det store dyb udenfor når 15000 fod. Omkostningerne var beregnet til 20 millioner dollars; en i forhold til de tilsigtede resultater ubetydelig sum.

Denne sag og denne ide har en særlig betydning for os og for landene om Vesterhav og langs Østersøens syd- og østside, fordi den viser en vej til brugen af naturkræfter, som vi hidtil har bekæmpet. Vi har af og til gjort små forsøg på at tage de i havet virkende naturkræfter i brug, men man har vel hidtil manglet den tro, som flytter sandbanker. Forsøg med „vugger“ som holdt sandet i bevægelse, så at strømmen kunde flytte det, og da den første plan til Esbjergghavnen kom frem, forklaredes det, at dækmolernes form var således, at strømmen bag dem vilde holde havnen ren; men det har man vel også glemt. Der er kun altfor mange steder ved vore kyster, hvor det vilde være fordelagtigt at få tilsandingen sat i system, og steder hvor obstruktorer anbragt på rette måde vilde give dybere strømlejer. Men den bureaukratiske ledelse kan ikke magte slige forsøg, ikke engang i teori, der kræves en særlig regeringsinstitution for tilrettelægning af principielle sager af hidtil ukendte virkninger og omfang eller måske bedre endnu af en privat, i lighed med Hedeselskabet — et selskab for udnyttelse af vadevandene og beskyttelse af udsatte kyster. Det er navnlig Øresundets dybdeforhold som tvinger til regulering, idet Drogdens og Flinterendens ringe dybder holder havnene der og den vigtigste del af handelsmarinen nede i tidens tredje eller fjerde klasse. Vi burde samle vore kræfter om i forening med Sverige at få Øresundet bragt tilbage til sin fordums overlegne stilling. Men der er andre steder. Der er Vesterhavssøerne, Smålandshavet mellem Sjælland, Falster og Møen. Der er grundene omkring Læsø og i Limfjorden; alle med ensartede deltaopgaver, som det nuværende vandbygningsvæsen ikke kan give sig i kast med, med den fornødne alvor, ti embedsmænd kan ikke, selv med den bedste vilje, stille sig i brechen for løsning af ny opgaver.

Der er en til vished grænsende sandsynlighed for, at man på sine steder vilde opnå bedre resultater for kystsikringen, om vi kunde følge naturens anvisning ved parallelt med kysten at forstærke den naturlige revledannelse således, at tilsandingen på kritiske punkter lettedes. Høfderne bygges, om man så må sige på trods af de naturlige forhold og tendenser af vind, strøm og bølgeslag. Det er et kampmiddel, medens en revleforstærkning vilde have karakter af at støtte naturkræfterne. Der er klaget over, at man ved borttagning af sten — stenfiskeri — fra stranden foran Stevns og Møens klinter, har svækket disses modstandskraft og været årsag til skred og nedstyrtninger. Hvis man nu ved overkommelige arbejder kunde standse disse ødelæggelser af så vigtige skønhedspunkter, var forsøg i den retning vel umagen værd. Hensigten med at nævne disse ting er nærmest den, at vække læserens omtanke; ti vi må ikke lade vore forestillinger stivne i gammel rutine, men vi må holde sindet åbent for ny udveje og tidsvarende opfattelser af naturkræfternes plads i tekniken.

I alle vore overvejelser over vore farvandes udvikling og skæbne må vi fastholde den tanke, at fremtiden af nødvendighed må kræve en rationel og systematisk opdyrkning af havet. Vi er gammel kendte med lakse- og ålegårde, vi har forsøgt os i fiskeavlsstationer, både ferskvands og saltvands, og vi har påtaget os at

ordne østers- og rødspætteavl; så vi er jo ikke ukendt med fiskeavlssiden af sagen. Men der er også en planteavlsside af havdyrkningssagen. U. S. A. har således under krigen været henvist til at indsamle blæretang for deraf at udvinde potaske og naturligtvis gjort dette efter en større målestok. Der opgives således, at der langs Stillehavskysten er indvundet mellem 400 000 og 500 000 tons årlig af denne artikel. Høstmaskiner for det brug var forfærdiget og visse kulturbestræbelser udfoldedes for tangbedenes bevarelse og for høst flere gange om året. Vi har jo som det sig hør og bør i en årrække foretaget videnskabelige havundersøgelser og fortsætter disse i samarbejde med andre nordiske lande og de spørgsmål, som knytter sig til havets brug, interesserer selvfølgelig alle søfarende nationer. Om Amerikas havundersøgelser skriver således Comm.leutn. G. E. Brandt U. S. N. i St. Louis Globe Democrat, for et par år siden om skibet „Rainbow“s ekspedition, som var kendt under navnet „The Maury. U. S. Naval Oceanographic Research“:

„Vore statistikere (population experts) siger, at den ventede vækst af folkemængden inden mange år vil skabe en tilstand under hvilken landprodukterne vil blive ude af stand til at ernære folkemængden. Kendskabet til oceandyrkningens praktiske muligheder lover imidlertid en stærk udvikling. Vi er næppe begyndt at benytte denne hjælpekilde skønt vi hvert år tager 3 milliarder pund af fisk ud af havet ved staternes og Alaskas kyster. Sir John Murrey påstår, at oceanets plante- og kjødmængder sandsynligvis overgår landenes og Dr. Edwin Plosson siger, at der er rimelighed for at drive noget, som kan benævnes kubisk dyrkning, eller farming i tre dimensioner; medens man på land er begrænset til dyrkning af en enkelt flade, kan man i oceanet stable den ene farm ovenpå den anden 1500 favne ned i dybet.— Den oceanografiske videnskab har været besværliggjort ved manglende kendskab til havbundens omrids og former. Dr. Will Bowie sagde i et foredrag, at „Den første ting som må gøres er at skaffe nøjagtige kort over havbunden. Geologi på land er forgæves uden kort, og biologen kommer ikke ret langt i sine dybvandsstudier uden kort, som viser bundens form og beskaffenhed. Til held for Rainbow undersøgelserne har man nu Dr. Harvey C. Hayes dybde finder, som udsender lyde under vandet, disse tilbagestødes af bunden og tiden mellem lydets udsendelse og tilbagevenden viser dybden. Observationer som kan tages under skibets fart. Mexicobugten, hvor disse undersøgelser foregår, har økonomisk betydning for alle staterne af unionen, idet nedbøren over de sydlige og mellem-vestlige stater består for største delen af vand fra denne havbugt. Når vi lærer noget mere om indflydelsen af temperatur, saltholdighed af havvandet og vindforholdene vil vi blive istand til at forudsige vejrforholdene et år i forvejen. Den stadige bevægelse af vandet fordeler hede og kulde og flytter fiskenes føde, og har indflydelse på livet såvel i havet som på land. Overraskende som det må synes, siger Dr. Austin Clark af Smithsonian Institution: dyndet som flodvandet sender ud i den mexikanske bugt har en vigtig indflydelse på fiskeriet i det nordlige Atlanterhav“.

Men det vigtigste og mest nærliggende hensyn i spørgsmålet om farvandets forvaltning er dog hensynet til sejladsen, til nødvendigheden af at holde farvandene åbne for skibsfarten og af at de rette dybder i sejlløbene til havnene tilvejebringes og vedligeholdes. Vigtigheden af denne sag er almindelig anerkendt, men når spørgsmålet nærmere præciseres, står de vise mænd som oftest rådvilde og kvier sig ved at stille rationelle fordringer; navnlig når uddybning af sejlløbene til vore havne

kræves. Søfarten stiller tre væsentlige fordringer til nationen, som må opfyldes samtidigt: tilvejebringelse af havne, af skibe og af købmænd. Havnene må være dybe og rummelige, skibene have tilstrækkelig bæreevne til at overføre købmandens varebeholdninger og købmænd og redere må have omsætning nok til at holde skibene i fart. I disse tre retninger står vi som oftest foran store krav såvel til lovgivningsmagten som til industrien og handelen, medens usikkerheden af det praktiske fundament for disse faktorer gør de politiske ledere uvillige til at stille sig i brechen i kamp for større krav eller mod forsigtighedens diplomatiske indvendinger. Derfor kræves der kampe førte med udholdenhed for tidsvarende fremskridt og arbejder. Den engelske verdens-beherskende sømagt mangler f. eks. havne af tilstrækkelig dybde og størrelse, men den mangler ikke skibe eller redere til at holde skibene i fart. London og Liverpool er højvandshavne, som kun kan besejles den halve del af døgnets timer. Heraf følger at kostbar tid spildes og at trafik omkostningerne forhøjes med lægterudgifter, så meget så at en forfatter i Lloyds List of Weekly Summary påstår, at en damper af størrelse som den torpedoede *Lusitania* vilde kunne øge sin bruttofortjeneste fra en til en og en halv gang, om den kunde undgå denne tidspilde og disse øgede udgifter. Denne forfatter kræver sejløb til havnene for skibe som stikker indtil 44 fod = 13,5 m. En af Cunard Compagniets direktører, Sir A. Booth, beklager ved en anden lejlighed, at „De Forenede Kongeriger“ (Gr. Britain & Ireland) ikke har en eneste havn, som kan benyttes til enhver tid og i al slags vejr, *Britannic* 50,000 t. 900 fod langt, *Aquitania* 50,000 t. 885 fod, *Olympia* 45,000 t. 881 fod, *Mauritania* 32,000 t. 790 fod; og der findes ingen havn, som er forsynet med tilstrækkelige praktiske lempelser for slige skibe. I Fishguard haves, eller havdes, en havn, som var uafhængig af tidevandet, men den tilhørte et jernbaneselskab og var beregnet på forbindelsen mellem England og Irland. Der siges også, at der arbejdes på en tidsvarende havn ved Falmouth i Englands sydvestlige hjørne, hvor der påstås at være indsejlingsforhold for skibe af en hvilken som helst størrelse. Der har også været tilsvarende planer fremme for en oceanhavn ved Montouk Point på østenden af Long Island NY. Men planer af den slags er jo ikke realiseret i en fart.

For vore hjemlige forhold stiller sagen sig på en lignende måde om end efter en mindre skala. Vore farvande er mindre påvirkede af tidevandsforholdene, hvilket letter os vor opgave betydeligt; men på den anden side har vi ingen udsigt til at oprette nogen konkurrencefri forbindelse fra dansk havn i Østersøen eller noget andet hav omkring os. Den glimrende stilling vi indtog dengang da de største handelsskibe stak 18 fod er nu tabt, og Hamburg er kommet i mere direkte forbindelse med Østersøen gennem den udvidede Ejderkanal. Vi er derfor nødsaget til at optage konkurrencen med Hamburg for alvor, på de vilkår der ved denne forbindelse er skabt; og vilde vel for længst have gjort så om vor regering, rigsdag og havneautoriteter havde følt sig sagen voksen, navnlig da stillingen som Østersøens stabelstad stilledes os i udsigt fra international side. Havde vi endda haft en adopteret plan, som viste, at vi for alvor var betænkt på at forbedre vor stilling, at vise frem, vilde vore maritime gæster have gået mindre skuffede herfra. Imidlertid bedre sent end aldrig. Vi *kan* skaffe indsejling og gennemsejling for tidens storskib fra og til Østersøen, om vi uddyber løbet gennem Kallebostrand til Ejderkanalens dimensioner. Men det er et arbejde, som vil kræve betydelige udlæg og vare i adskillige år, hvorfor den kostbare tid ikke burde spildes ved vankelmødig optræden eller ligefrem pro-

crastination. Ikke alene Københavns stilling som handelsstad er afhængig af, at der handles målbevidst og ihærdigt, men Danmarks hele maritime stilling til Østersøfærdslen står på vippen.

Hvor mangelfuld vor opfattelse af disse forhold er, viser sig af og til ved de offentlige forhandlinger i Københavns havneråd. En sagde om Ejderkanalen, som jo anerkendes som normgivende for vore besejlingsforhold, at dens dybde var 30 fod. Det var den anden Ejderkanal; den nuværende, siden 1914 er nærmest 40 fod. Opgivelsen burde være rettet men blev det ikke, skønt dette mål er af største betydning for vore farvandes besejlingsforhold og den nødvendige kappestrid med Hamburg. Den anden vildledende påstand fremsat, der var den, at et uddybet løb gennem Drogden ikke behøvede at være mere end 500 fod bredt, da det kunde belyses fra begge sider. Dette har man kunnet i Gatun Søen for Panama Kanalens løb ved hjælp af en mellemting mellem lygtepæle og fyrtårne. Men skal en belysning af et løb gennem Drogden lade sig gøre, må lysene anbringes i solide fyrtårne, som kan modstå isskruninger, en vanskelighed som ikke kendes i Panamas tropiske klima. Lysbøjer kan heller ikke benyttes i Drogden af hensyn til isvanskelighederne. Et sæt af fyrtårne i den forøvrigt brede havstrøm med de utydelige landkendinger, vil blive kostbare både i bygning og vedligeholdelse; hvilket forhold forøvrigt er næst til meningsløst fordi vi er afskaarne fra at kræve told for passagen.

Vor havnestyrelse mener vistnok, at det er statens sag at tilvejebringe indsejlingsløbet og at den intet ansvar har i den retning; men dette er et ganske upraktisk standpunkt. Et indsejlingsløb gennem Drogden som eneste vej betinger en nordhavn, medens et løb gennem Kalleboerne betinger en sydhavn, og før en endelig afgørelse er truffet, er det rent lykkespil, om de store udvidelsesplaner kan retfærdiggøres. At arbejde for en sydhavn, medens man henviser til et løb gennem Drogden er selvmodsigende og uforeneligt med den ansvarsfølelse, man er berettiget til at vente af institutioner som havneråd og havnedirektion.

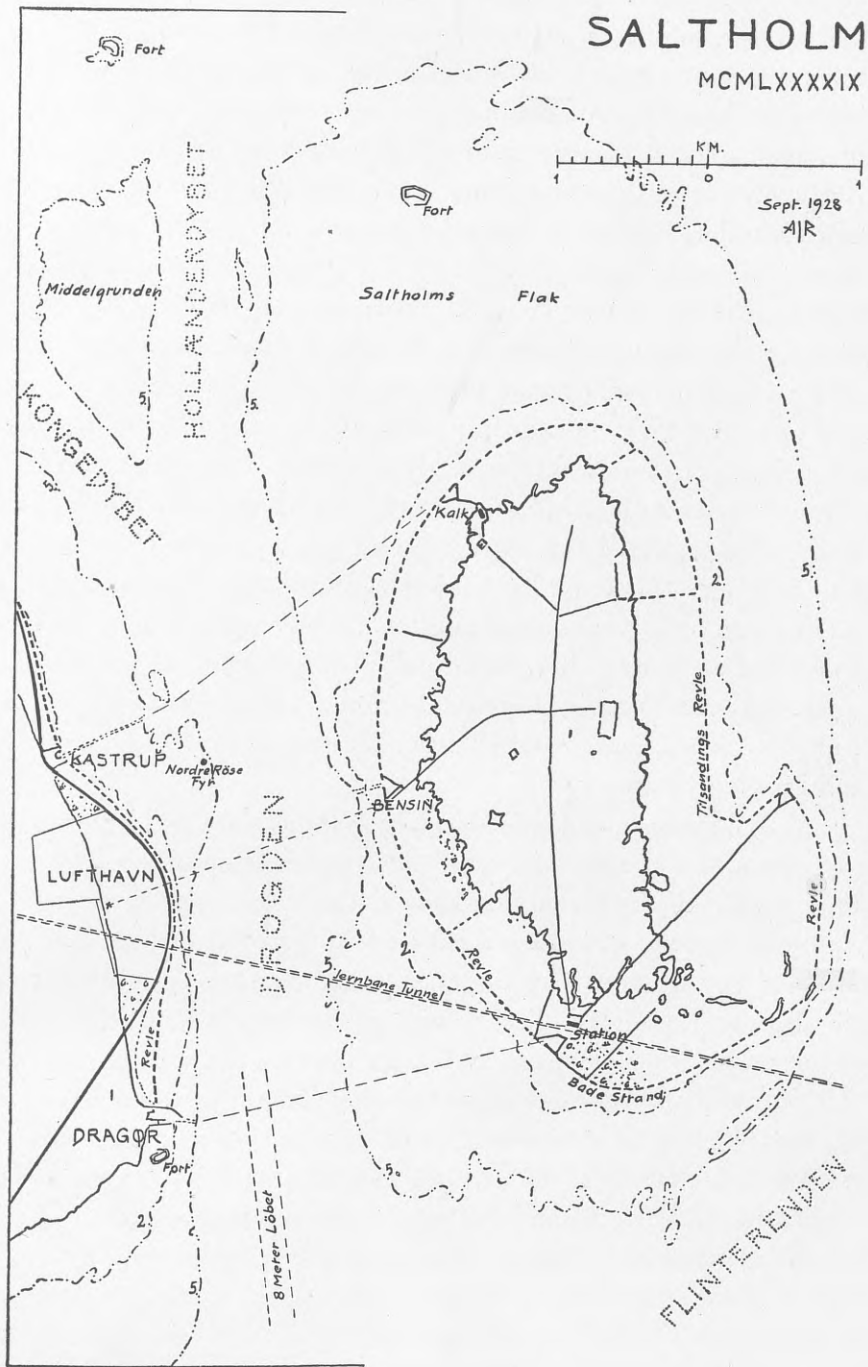
Vi trænger i virkeligheden i høj grad til at tydeliggøre os vore forestillinger om vor geografiske og hydrografiske beliggenhed som indledning til erhvervelse af et overblik over de mange naturforhold og naturkræfter, som har frembragt vor nuværende stilling med hensyn til farvandene. Trangen i den retning er såmeget større, som vi hidtil har måttet savne en populær fremstilling fra teknikernes og kunsternes — fra byplanlægningens standpunkt — en praktisk anvendelse og udvikling af geologens og historikerens resultater, med fremtidens fornødenheder for øje. Vi må fæste vor opmærksomhed på deltakaracteren af vort land og de betingelser denne karakter stiller til vore planer og arbejder. Ganske vist har denne deltakaracter et udviklingens og ikke et oprindelsespræg. Oprindelsen med hensyn til de øvre lag vi arbejder i er morænen, som stammer fra istiden og som giver os den fastere grund under fødderne, som de almindelige floddeltaer mangler, men beliggenheden ved Østersøens udløb — gattene og gattenes gat — udsætter vore farvande og kyster for lignende forandringer fra strømmene i hvilke Østersøens mange vandløb samles; som de store floders. Men hertil kommer vindvirkningernes styrke, som på grund af de store forhold, giver Sund, belter og hovedgat mere af havets karakter og virkning på kysterne. Det synes åbenbart, at hvis vore skolede ingeniører havde været klar over denne vore strandes deltakaracter, så vilde de have vundet bedre resultater ved Thyborøn og Hvide Sande udløbene og ved hofdebygningen; men det



er vistnok en universal mangel ved skoling, at delta ejendommelighederne ikke skænkes den fornødne opmærksomhed. Amatøren Lesseps klarede den store ægyptiske opgave ved en af Nilen uafhængig kanal; og amatøren kapt. Eads klarede lidt senere Mississippi-udløbet ved regulering af deltaets hovedstrøm efter lang modstand fra regeringens ingeniørers side. Kampe som begge disse amatører måtte kæmpe, hver på sit sted.

Ligesom Suezkanalen omgår Nilproblemet, således omgår også Ejderkanalen

det baltiske deltaproblem. Der var gamle forsøg gjort på at føre et Niludløb til det Røde hav, og Ejderkanalen måtte bygges tre gange før den fik sin rette brugelige form. Mon der ikke skulde være grund for os til at føje en deltaklasse til den polytekniske undervisning? Erfaringen fra de tre nævnte fremragende deltaer er så



karakteristiske, man fristes til at sige drastiske, at vi kun behøver i tanken at samle dem for at manglerne ved de tekniske studier bliver fremtrædende. Fælles for dem alle er, at de grundede farvande over plastisk materiale med bevægelige banker og sejløb. Hvad der mangler os er kun det rette system. Et system baseret på at føje naturkræfterne istedetfor at trodse dem. Betragtningen af den naturlige revledan-

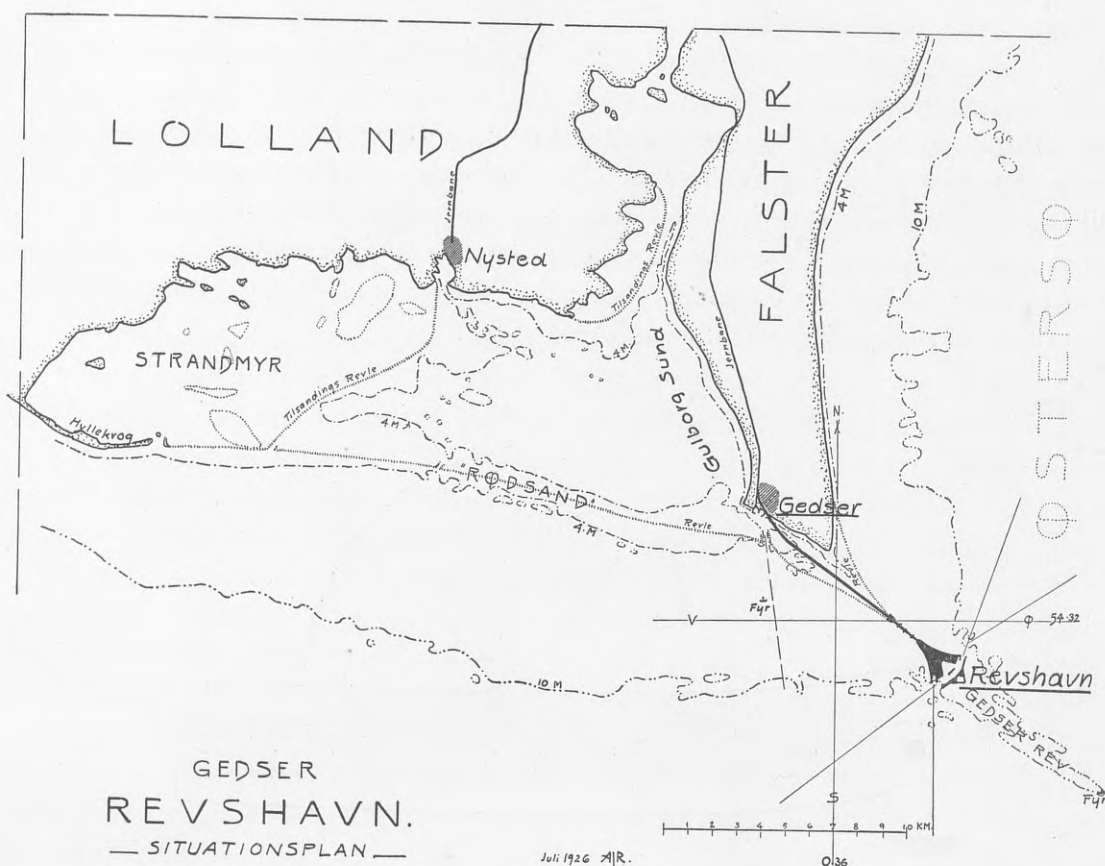
nelse, der er virkningen af strøm og vind og derfor følger stranden eller søger at udjævne dennes linjer og former, bør lære os at tildanne vore planer. Der er ingen havn, mole, dæmning eller hofdebygning uden at spørgsmålet bør rejses og besvares, noget byplanstudierne ideligt bringer i erindring, og det er ad denne vej, at den skolefri ingeniør kommer i forbindelse med sagen og ægges til modstand mod skolen. Man har vist aldrig, ved vore strande, prøvet på ved revlebygning at regulere strømforhold og tilsandingsforhold. Man ønsker, at arbejderne skal være synlige over vandet og så bygger man dæmninger som udelukker både strøm- og ikke-strøm vande, men derved tvinger man det naturlige sediment ud i farvandet til skade for dette. Det er jo ikke alsammen finere partikler, men grovere sand, sten, tang og bløddyrskaller, som nu kastes mod stranden af en vind og føres bort af en anden, eller med isen når denne bryder op. Hvis man på passende steder bygger eller forstærker en revle og tilføjer nogle tværrevler til en vis dybde under vandfladen, så danner man derved bassiner med roligere vand, hvor bundfældning kan foregå i mag og tilbageholdes, og man vil snart finde, at det er betydelige mængder, det drejer sig om. Man vil også samtidig finde at strømlejet forbedres derved — at strømmens skuringsævne forstærkes, og at den naturlige tilsanding som alle vandene er genstand for derved reguleres. Man har med rette klaget over, at stenfiskeriet har berøvet vigtige kystpartier deres naturlige beskyttelse. Det er derfor sandsynligt at anlæg af tilsandingsrevler langs kystlinjen på disse steder vil standse søens undergravning, så at skred og udvaskninger hindres. At havet har et mere ensartet klima end landet er værd at gentage her, fordi opdyrkningsforsøg vil lettes ved kunstige revledannelser. Selv den kunstige fiskeavl, som man i fremtiden vil blive tvunget til at udvide, når den nuværende rovdrift viser faretruende ødelæggelser vilde kunne drage nytte af revle bygningen.

For ret at få denne sag angående nyttiggørelse af vore undervands-landstrækninger sat i system, må et større farvand tages under behandling. Det vigtigste af vore farvande er selvfølgelig Øresund, skønt vi kun råder over dettes ene side; men at samarbejde med Sverige er heldigvis ikke udelukket. Der er så meget mere grund til at tage denne sag op som Øresundets dybdeforhold langsomt forværres, dels direkte ved tilsanding og dels indirekte ved, at det relative forhold mellem skibsbygningens former og skibsfartens krav forværres. Den store Saltholm bredning er som skabt til tilsandingsanlæg, idet strømmen her, efter at have passeret snævringen ved Dragør, får lejlighed til at aflevere, hvad den bringer med sig. Til tilsandingsulæmperne i Sundets strømlejer må nu også regnes snart 100 års aske og slakker fra dampskibstrafiken. Bliver strømlejerne gennemgående begrænsede vil strømmens skuringsævne forstærkes og vil sikkert på sine steder vinde nogen uddybningsævne. Materialet for revlerne tages i strømlejet, og genfyldning af de derved dannede huller vil strømmen ventelig hurtigt besørge.

Vi mangler jo ikke sans for Øresundets store nationale og geografiske betydning, men betydningen af vort lands deltakaraktter og Sundet som dettes hovedløb, har vi hidtil manglet sans for. Det er dog værd at erindre, at der indenfor Østersøens vandskæl findes 8 suveræne stater, foruden Danmark, med befolkninger, hvis samlede indbyggertal vistnok ikke er så langt fra de 100 millioner og hvis forbindelse med verdenshavene, for største delen må passere vore sunde. Mon dette forhold ikke pålægger os visse internationale pligter og et, i det mindste moralsk, ansvar? som

dog også vil give magt og anseelse om vi åbent vedkender os ansvaret, og efter ævne holder løbene i farbar stand. Øresundet som den historiske verdensvej til og fra Østersø-landene er vort maritime alter ego. Om dette kredser vore søfarts-interesser sig og her har vi vort egentlige populære arbejdsfelt i den retning.

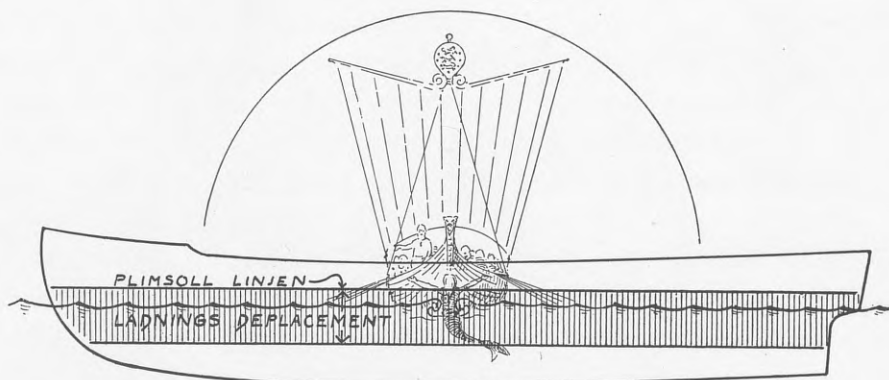
Men med alt dette er Øresundets stilling ved åbning af den tredje Ejderkanal, hvis henvend 12 meter dybe løb nu danner en af hovedadgangene til Østersø, for denne kanal gør det muligt for den internationale søfart at ignorere Sundet. Vi må



derfor etablere en direkte forbindelse med kanalruten. Og det eneste punkt, hvor en slig forbindelse kan etableres er ved Danmarks sydligste punkt, ved Gedser. Her mødes ruterne til Østersøen både ad kanalen og ad Store Belt; men havnen ved Gedser er ikke brugelig, for forbindelsen må beregnes for storskibet. En station må anlægges på Gedser rev på det sted, hvor 10 meter kurverne nærmer sig hinanden. En gennemgravning af revet må der finde sted til en dybde af 13 meter og en bølgebryder bygges bag hvilken et kulkib, et oljeskib og nogle lægttere kan finde læ. Har vi en slig station som forpost for hovedstadens havn så kan ingen skibsfart til eller fra Østersøen ad alle gattene undgå forbindelse med vor handelsmarine. Forskellige kræfter har været i arbejde i det sidste århundrede, eller mere, på at gøre Øresund overflødig; af Sverige ved gravning af Götakanalen, af os selv ved gravning af den første Ejderkanal og ved anlæget af Fredericia med den bagtanke, der at udvikle en ny centralt beliggende hovedstad; men det var først ved anlæget af den 3die Ejderkanal at det lykkedes at drive en kile ind i det gamle Sunds stilling som porten

for trafikken på Belte Søen (The Baltic Sea). Men tiderne har ændret bestræbelsernes retning, navnlig efter dampkraftens indførelse og den deraf følgende udvikling af skibsbygningen, og alle Østersøens havne stræber selvfølgelig nu efter at følge med i denne. Den retning vi fulgte ved anlæget af Esbjerg havnen, må vi følge en gang til ved anlæg af en Gedser havn, hvor anlæget dog kun gælder en søfartstation og ikke egentlig by med opland, idet en sådan jo haves i Gedser by. Dette er et krav som ikke bør overses eller afvises. Gedser Revshavn er af handelsstrategisk betydning, idet den sikrer den danske handels og søfarts forbindelse med hele den egentlige internationale Østersøtrafik.

Vi har i disse indre forhold en praktisk indledning til nærmere forståelse af de kræfter, som dannes af de forenede strøm, vind og bølgeslag langs Jyllands vestkyst fra Elbfjorden til Skagen. Jættekræfter hvis historie er fuld af rædsler og heltegerninger, af tekniske indgreb og vankelmodigt styre, og af kampe som dog engang vil føre til forståelse og sejre. Men vi trænger vist til en statsinstitution, som kan lede og våge over vore farvandes og kysters pleje, og over de strategiske forhold som kontrollerer vor handels og søfarts vedligeholdelse og fremgang: et *Admiralitetsråd*, bestående af sagkyndige udenfor embedsstanden.



SKIBET

Vi har ingen pålidelige efterretninger om vor skibsbygnings alder og første udvikling. Vi finder helristninger og andre tilfældige omrids af oldtids skibe, men er ikke istand til at fastslå bygningsmåden og den deraf følgende sødygtighed, af tiden før den tidlige middelalders vikingeskib. Men at færdslen på søen ret tidligt har nået en forholdsvis høj udvikling er jo givet ved betragtning af vore geografiske forholds tvingende karakter, der betinger forbindelser over vande af større vidde end de, hvor den udhulede træstamme kan tilfredsstille overfartskravene. At skibsbygningskunsten imidlertid alt i middelalderen har stået højt og været en kunst, der har været almindelig og har stået som et sidestykke til husbygningskunsten er sikkert nok. Et stade den ikke kan have nået pludseligt og når man betænker den langsomme udvikling i de tider er det ikke formeget at regne med en vækstperiode af tusind år fra den tid man begyndte at bygge skibene og havde brugen af sejlet til fremdrift foruden årerne; altså til tiden omkring Kristi fødsel.

En morsom illustration af tilstanden siden vikingetiden leveredes 1893 i anledning af den Columbiske udstilling i Chicago, idet et „Vikingskib“ med besætning af unge nordmænd sejlede fra Bergen over Atlanterhavet og ad S. Lawrenzfloden og de store søer til udstillingen; medens kopier af Columbus caraveller blev slæbt over fra Spanien til samme udstilling. Disse skibe er nu museums genstande.

Skibets opgave med hensyn til markedsdriften og færdselens udvidelse over sø og salte vande — indførsel til markedet og udførsel til fremmede markeder — fulgte såvel den midtpunktsøgende som den midtpunktflyende, sociale trang og skibets historie giver os derfor kulturens og civilisationens samfærdselshistories vigtigste kapitel, mere oplysende end noget andet færdselsmiddels historie. Og skibets betydning for verdens samkvemmet har været i bestandig stigning som kulturmiddel, og har den dag i dag en forholdsvis større betydning i den retning end nogensinde før.

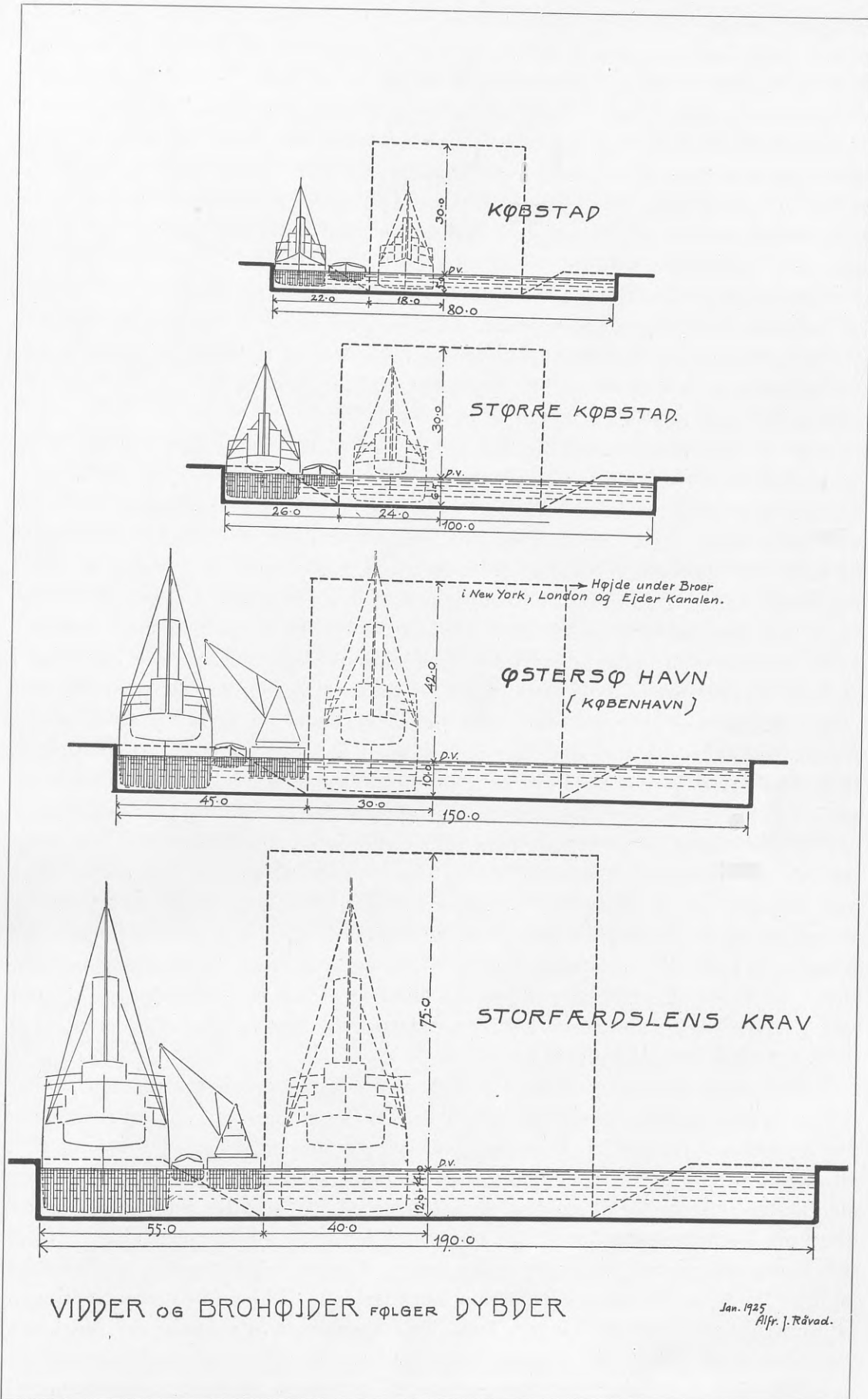
Vi er jo glad for at den nordiske skibsbygning har holdt trit med den internationale især den engelske, men samtidig har vi erfaret at man i den nye verdensdel har været i besiddelse af et mere overlegent blik på tidernes krav til skibsbygning og har skabt ny typer som monitoren, whaleback'en og undervandsbåden og det mangemastede sejlskib med donkeymaskinen; uden at dette, mærkeligt nok, har sat dem istand til at skabe en passende handelsmarine.

Intet land er mere afhængigt af søfarten end Danmark. Vort rige består af lutter øer, selv Jylland er blevet en ø; og vor befolkning er i stigende grad afhængig af næringen ved søfart, fiskeri og handel. Det er derfor en afgjort nødvendighed for os at vende vor opmærksomhed mod søen, med dennes færdselsmidler og tilknytningspunkter, som vandveje og havne. Vore teknikere må i fremtiden med særlig iver kaste sig over denne side af vor nationale udvikling. Vi må have de bedste skibe og de bedste havne og vi må holde vore farvande rede til at imødegå tidens krav. *Der* ligger vor opgave, nationalt som internationalt; som en følge af, at agerdyrkingen mere og mere gør os afhængige af udlandet og ikke vil være istand til at ernære den stærkt stigende folkemængde.

Fiskeriskibene: både, kuttere og trawlere, hvis nationale betydning er stærkt voksende egner sig mere end andre skibsklasser til standardisering. De kan bygges i hundredtal efter samme model, og vil sikkert blive det såsnart en mand med Henry Fords storsyn på færdselsspørgsmålet, viser sig imellem os. Vi må have praktiske fiskerbyer med marked, havn og industrielle anlæg, for fiskens behandling. Vi må have fisker- og sømandshøjskoler med et bredere program end navigations skolerne; ti vejen til sejr i konkurrencen med andre nationer i retning af havets opdyrkning og udbytning går gennem folkeskolens lærdom forenet med det praktiske livs erfaringer. Her er den store nationale opgave for vore byplanlæggere: planlægning af praktiske fiskerbyer; ti fiskerbefolkningen må samles i byer, hvor den kan have og beholde alle til fiskerinæringen nødvendige lempelser og hvor den kan have direkte forbindelse såvel med de nationale, som med udlandets markeder. Der må være stor plads til nettenes spredning på land og der må være en havn i hver fiskerby, som kan rumme en flåde af fiskefartøjer og trawlere. Vanskeligheden ligger i, at der må begyndes så godt som på bar bund, idet de forsøg som hidtil har været gjorte ikke har vist sig praktiske eller tidsvarende.

Men dette angår vor hjemmebefolkning. Storskibet på langfart byder vidt forskellige opgaver. Det kræver dybe sejlløb og store rummelige havne med tidsvarende lempelser for omladning og tilknytning til landvejens færdselsmidler; krav som vore havneingeniører ømmer sig ved at søge fortrolig kendskab til gennem selvstændige studier, vistnok fordi det anses for mere praktisk at blive ved de tilvante mindre, men populært kendte former. Vore skibsbyggere har fejret en triumf ved bygningen af motorskibet, men vore havneautoriteter foretrækker endnu det gamle lokaltrafiks lægtersystem, som stiller beskednere opgaver, men tvinger storskibet til at spille kostbar tid og kapital i havne med mangelfulde lempelser for trafikken. Man er ikke endnu i de havne-tekniske kredse kommet bort fra den ide, at trafikken skal bringes til at betale told til vejstationerne, selv om skibene intet have der at gøre. Det er gået så vidt i den retning, at de store fragtskibe selv må føre et fuldt kransystem ombord og må have maskinkraft og mandskab til at behandle det, hvilket selvfølgelig øger skibets døde vægt og forringer dets fortjeneste til skade for den civiliserede verdens forsyning.

Med hensyn til storskibets stærke udvikling i retning af bæreevne og den mulige grænse herfor — et spørgsmål af afgørende betydning for det hele skibs- og vandbygningsvæsen — da må man huske at skønt et skibs fortjeneste væsentlig afhænger af dets størrelse, så stiller allerede de nu opnåede størrelser så store krav til handel og omsætning at praktisk talt kun en enkelt hovedrute — den mellem England og Amerika over Atlanten — kan holde de største skibe ifart. Man har adskillige fragtskibe som bærer 25000 tons, medens de store „liners“ kan bære indtil 60000 tons om de anvendtes som fragtskibe; men da handelsomsætningen kun lejlighedsvis kan skaffe så store ladninger, og da et skib af slig størrelse er kostbart at holde, ikke tåler lange ophold på grund af de store daglige omkostninger og den store kapital skibets værdi repræsenterer og ikke ret vel kan udsættes for at løbe længere ture i ballast, er man åbenbart her inde på størrelsesforhold, som er ved at overskride de praktiske krav grænser. Et skib på 60000 tons kan passere Ejder, Panama og Suezkanalerne, er altså indenfor mulighedernes grænse i den retning; men dets ladning kræver i Amerika mindst 1500 jernbanevogne for at tage lasten



og lige så mange for at bringe returlasten — eller disses equivalent i andre færdselsmidler. 3000 jernbanevogne kræver i Amerika 37 kilometer af spor og i Europa omtrent dobbelt så meget og næsten den dobbelte sporlængde. Men hvilken havn er istand til at præstere dette med dets komplement af pakhuse, oplagsplads og havnearbejdere? Hvilke overraskelser fremtidens skibsbygningskunst vil bringe, kan man ikke vide, men hvad omsætningen — i fredstid — angår, da tør man sikkert gå ud fra, at vi har nået grænser, som ikke kan overstiges i nogen overskuelig fremtid. Spørgsmålet har sin store vigtighed deri, at en sandsynlig fast grænse for havneplanernes størrelsesforhold derved kan fastsættes.

Som nævnt i kapitlet om brobygning er der et andet spørgsmål med hensyn til det moderne skib, som byplanlæggeren må have i erindring, og det er mastehøjden. Med dampkraftens indførelse sænkedes mastehøjden og sejlføringen mindskedes, men der er dog et vist forhold til skrogets størrelse, som kræves, og nu har den trådløse telegrafi atter drevet højden i vejret.

Et ret kuriøst bevis for modens indflydelse på så vigtigt og alvorligt et fag som skibsbygningen, har man i skibsstævnens form. Med panserskibets indførelse i krigsflåderne kom også disses brug som væddering våben, og stævnen gaves en dertil svarende form, beregnet på at kunne ramme et fjendtligt skib under vandlinien. Stævnen blev derfor bøjet fremefter under vandgangen og viste i reglen en lodret linje over vandet. Dette fandt skibsbyggerne kønt og svarende til det almindelige dampskibs form og stil med stræb efter elegante linjer. Navnlig måtte passagerskibet have en skarp stævn for at det rigtigt kunde skære gennem det hårde salte vand og derved gøre indtryk af hurtighed — slanke linjer og knivskarp stævn kom med skibsskruen — og gjorde dette skib populært. Og denne form har trods talrige ulykker ved sammenstød, som viste at den skarpe lodrette stævn ramte modparten under vandgangen og derved gjorde ulykken mere skæbnesvanger end nødvendig, holdt sig. Først under verdenskrigens sidste år, under det stærke pres skibsbyggeriet da blev udsat for, vågnede man til erkendelse af det forkastelige i at følge moden i spørgsmål af så alvorlig art og man vendte tilbage til den gamle skibsstævnens form, som i tilfælde af sammenstød vilde ramme modpartens fribord og derved væsentlig begrænse omfanget af den slags ulykker. Men der vil jo gå en del år inden de lodrette skibsstævne vil forsvinde; og hvad smag og stil angår må man huske, at de gamle skibsstævne før var dikteret af bougsprydets længde og sejlføring. Hvad der behøves er en ny form passende til de givne forhold, og det er op til skibsarchitekten at finde den.

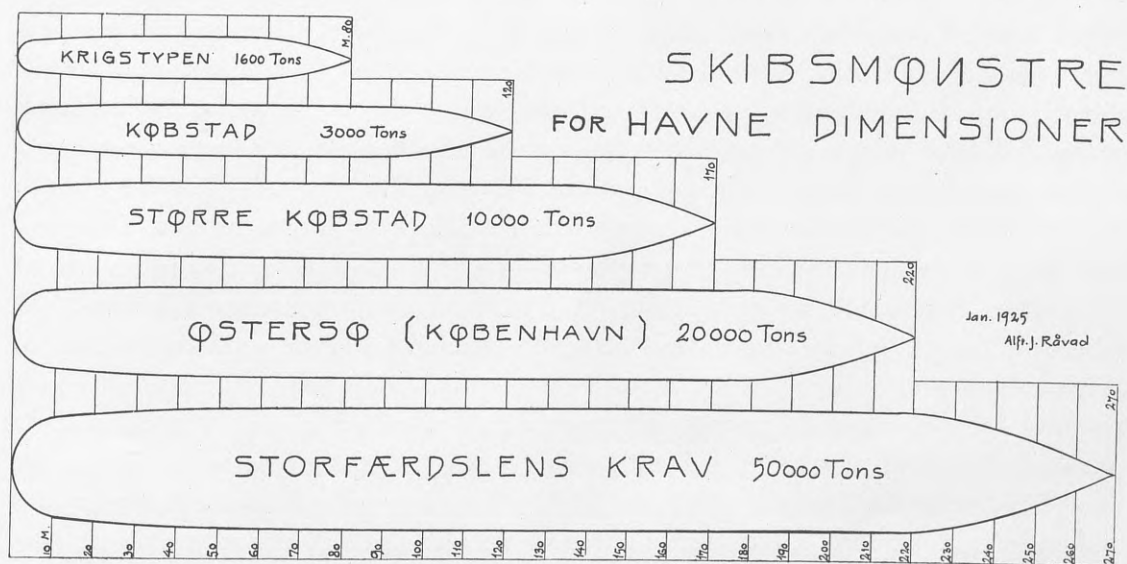
Den af krigen fremkaldte kulnød, henledte på ny opmærksomheden på sejlskibet og anstrængelser gøres for at finde former for en mere rationel sejlføring, end den fra gammel tid kendte. Disse bestræbelser går som naturligt er, i retning af en yderligere udvikling af den femmastede skonnert med donkeymaskine. Samtidig med bestræbelserne for at øge fart og sejlføring uden at øge den nødvendige besætning; går bestræbelserne for at øge lastævnen henimod 10000 tons skibet. Et mål som sandsynligvis vil blive nået inden længe. Vinden er jo et udyrt kraftmiddel, både til lands og til vands, og når man har maskiner til hjælp ved manøvreringen, vil man sikkert trods den ringere fart, finde økonomisk anvendelse for sejlskibet. Hvad farten af skibet i sin almindelighed angår så er der jo nu indtrådt et nyt element i færdslen ved luftskibet. Og det er vel til at forudse, at sejlskibet og dampskib

vil mindske kapløbet, overlade luftskibet til herredømmet der og finde en mere økonomisk basis for fartkravet.

Den egentlige norm for en havns trafik-værdi og trafik-ævne i almindelighed, og for dens værdi som middel til en bys eller et lands økonomiske udvikling, er imidlertid skibstypen. Spørgsmålet om hvilken skibsstørrelse, der er passende for de omgivende farvande og for mulige havnedybder og bulværkslængder eller øvrige tekniske lempelser, er afgørende for havnens stilling til den internationale skibsfart og dermed for byens eller landets handel og industri. Ved en praktisk klassificering af skibstyperne, klassificerer man derfor også havnene, og en klassificering med deraf følgende standardisering af skibsbygningen er et af de vigtigste midler til at bringe orden i internationale trafikforhold såvel til lands som til vands.

Vigtigheden heraf blev indlysende ved bygningen af Panamakanalen. De store slusekamre der, kunde, engang bygget, ikke gøres om uden uhyre omkostninger. Suezkanalen som var Panamakanalens forgænger og model, har ingen sluser, kan derfor uden særligt besvær i den retning, udvides efterhånden som skibstyperne udvikles, til at følge med tiden. Men i Panama måtte man foregribe udviklingen ved at fastsætte en slusetype som kunde have sandsynlighed for sig som grænse for, hvad fremtiden kunde bringe i retning af skibsbygning. Efter årlange drøftelser fastsloges slusernes brugsmål til 1000 fods længde, 110 fods brede og 40 fods vand over tærskelen. Hvilke størrelser svarer til 305, 33 og 12 meter. Vigtigheden af denne afgørelse fik sin bekræftelse ved Ejderkanalens anden ombygning som afsluttedes 1914, men som dog reducerede målene noget at hensyn til Østersøfartens forhold til oceanfarten. Ingen ved kunst bygget havn tilfredsstiller endnu disse forhold fuldt ud. Men for Østersøhavnene er Ejderkanalens mål den naturlige standard de alle må stræbe efter at følge, og der er neppe nogen tvivl om, at de vil, så hurtigt som de kan, og dermed er målene for Københavns havn, for vor hovedstads byplanlægning med hensyn til besejlingsforhold og havnedimensioner givet.

Nu kan vi altså gå ud fra, at vi kender grænsen for skibsbyggeriets størrelsesformer og kan fastsætte målene for det største skib — fremtids skibet. Dernæst har vi i praksis fundet en størrelse for fragtskibet, passende for vor tids handelsævne; den såkaldte 700 footer. På vedføjede skala kaldet Østersøskibet, hvis størrelse pas-



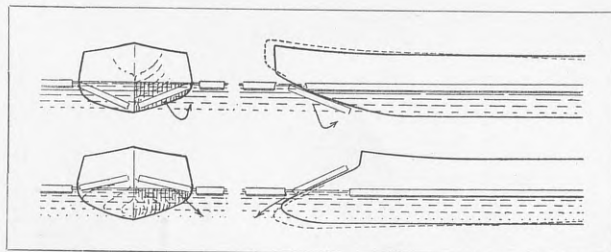
ser for Ejderkanal og Storebelt, og for hvilket et sejløb gennem Øresund må tilvejebringes, og for hvilket Københavns havnedimensioner må indrettes. På denne måde har vi to størrelser for nutidens storskib givet, ved den naturlige udvikling. For at fortsætte skalaen kan man begynde fra neden, fra det punkt, hvor indlands kanal båden ender og tage det skib som under torpedofaren blev fastsat som standardtype, og af hvilke en mængde blev bygget navnlig i Amerika. Det er 1600 tons skibet, her kaldet krigstypen. Så står kun tilbage at udfylde skalaen med to mellem-liggende størrelser mærket Købstad og Større Købstad. 3000 og 10000 tons.

Egentlige skibstyper findes jo ikke, hver skibsreder følger sine egne private anskuelser, og hvert af de i skalaen givne størrelser vil repræsenterer 100 forskellige afvigelser. Men hensigten med at opstille en skala er kun, at finde en rationel klassificering af havne. Mål som kan figurere som byplannormer for de forskellige havnebyer med hensyn til indsejling og manøvreplads. Den samme trang til standardisering, som viser sig i de søgående skibstyper; har også vist sig med hensyn til indlands kanal båden. Det vilde være ønskeligt om faste former kunde findes for disse således at ikke hver rute har sin egen standard. Men det spørgsmål har kun teoretisk interesse for os; hvorimod det for Norge og Sverige samt de andre baltiske lande har betydning for havneforholdene — for omskibningslempelser for kanalbåd, lægter og søgående skib. Da Danmark beskæftigede sig med kanalspørgsmål var dampkraften ukendt og kanalbåde eller pramme kunde indrettes efter hvilke som helst størrelser, som lod sig stage fremad ved håndkraft eller når det kom højt kunde trækkes af hest eller okse på trækstien. Men da dampkraften kom til steg også fordringerne til kanalbåden og kæder af disse hægtedes sammen for at trækkes af et lokomotiv og størrelsen steg til henimod 1000 tons.

Kanalbygningen har forøvrigt ført til ret kuriøse konstruktioner: små kanalbåde kan være forsynede med hjul og løbe over land, hvor dette kræves. Stærke stigninger overvindes på forskellige måder foruden ved de sædvanlige sluser. Båden kan også løbe ned på et vognlad og på dette ad en skinnevej føres til højere eller lavere fortsættelser. Den kan føres over en bevægelig bro, hvor to kanaler krydses, ligesom den kan føres gennem bjergtunneller med betydeligt fald. At være fortrolig med disse forskellige udveje har jo sin betydning for byplanlæggeren, ved erhvervelse af det så nødvendige overblik. Et særligt resultat af forbindelsen af havn og kanal, består i periodiske samlinger af kanalbåde — somme steder i tusindvis — som kræver særlig plads når spærring af basiner for søgående skibe skal undgås. Det er historien om holdepladsen (parkeringen) om igen; og den samme konfusion, som automobilet nu bringer de store byer, bringer kanalbåden i de havne, hvor den har sit endepunkt, mest dog om vinteren, på tider hvor en del søgående skibe lægges op.

Men nu spiller isbryderen en rolle for besejlings og havneforhold. Den vej, man slog ind på ved bygning af „Bryderen“ i 1882, var den ved skibets vægt at knuse isen. Stævnen formedes således, at skroget under farten viste tendens til at løbe op på isen, indtil skibets vægt blev stor nok til at bryde modstandskraften. Herimod synes at kunne indvendes, at den brudte is bliver i renden og hurtigt fryser sammen igen og nødvendiggør ny brydning. Forf. stod på isen på Kbh.'s red, da panserskibet „Rolf Krake“ gjorde sit bekendte forsøg på at bryde isblokaden, som mislykkedes; og fik dengang den opfattelse, at isen burde tages underfra og brydes ved en løftningsproces. Dette måtte udfordre mindre kraft og udsætte skibsskroget

for mindre overlaster, samt muligvis give isen, efter brydningens så stærkt et sideskub, at renden vilde blive lettere at holde ren. Ad denne vej vilde skibet have den største brydekraft når det var tomt, idet det jo var det ledige displacementrum, som frembragte løfteævnen. Et forsøg kunde jo gøres med en mindre bryder for havne- og fjordarbejde.



En af skibsbygningskunstens vanskeligste opgaver er måske det teoretiske tro-skab mod materiale og former, med hensyn til smag og skønhedsindtryk, som spiller en betydeligere rolle i marinearkitekturen end man i almindelighed er tilbøjelig til at tro, og forsyndelser i den retning træder ofte på det grelleste frem. Man søger, navnlig i passagerskibene, at gøre disse hyggelige ved at efterligne omgivelserne i hjemmet på land, og da de dekorative linjer her i reglen er hentede fra stenarkitekturens former, overføres disse på skibets saloner og andre skibsbygningsled. Men da alt på land er beregnet på stillestående former, medens alt i skibet må afpasses efter bevægelser op og ned og sidevejs — huggende og duvende — så er stenarkitekturen ganske unaturlig som mønster for skibets former og derfor nødvendigvis nedbrydende på følsomme passagerers nerver. Man anvender tankeløst de klassiske søjle- og pilasterformer. Men denne søjle, bestående af base, skaft og kapitæl stablede over hinanden er beregnet på at holde ligevægten for ikke at styrte om og splittes i stykker dragende overbygning med sig i faldet; som jævnligt ses at have været tilfældet ved de gamle klassiske ruiner. Tegneren som skal udstyre de flotte „liners“, tyr til sine skoletegningers motiver og komponerer søjler, gesimser og kassetterede kupler til disse „Svømmende Paladser“; og jo mere storartet stenarkitektur han kan udvikle des større ros høster han. Passagererne ser også med ærefrygt på disse indbildte „rene klassiske former“ når skibet ligger roligt i havn. Men de samme passagerer står måske skrækslagne når skibet krænger og alle de ædle led af omgivelserne må trodse ligevægtens love. Kan man så undres, når den følsomme del af passagererne, der søger tilflugt indenfor kahyttens eller salonens vægge bliver syge, medens kun den kyniske part viser sig søstærke.

Skibsarkitekturen har dog sine egne elementer i skibsknæ, boltesystemer, hængere og barduner, hvoraf moderne arkitektur meget vel kan danne former og linjer, som kan afløse stenarkitekturens klodsede og ubehjælpelige, på det gængende dyb; realistiske former, som ikke strider mod fornuftens indtryk eller er ubehagelige for øjet, men egner sig til at modarbejde slingringens virkning på nerverne. Det er jo en kendt sag, at de slingrende bevægelser i en åben båd ikke provokerer i samme grad som skibets med de overbyggede opholdsrum. Der kunde vel derfor være årsag for skibsværfterne til at lægge vind på udviklingen af en tilfredsstillende fornuftig — en virkelig rationel — marinearkitektur og til at opmuntre og lønne de kunstnere vel, som viser ævner i den retning. Det er et spørgsmål af international betydning og en banebrydende kunstner vil her kunne give et kulturbidrag af blivende værdi. Godt udført udvikler det jo tillige nationale værdier og hjælper, på sin vis, fædrelandet fremad mod en ledende plads mellem fremtidens søfarende nationer.

HAVNEN

*Danmarks hovedstad den ranke, rejst ved Øresund,
Havfrubur ved søer blanke, bygt i grønne lund
munter, kæk og mild og rolig,
kæmpehavn og kongebolig,
rigets værn og rigets smykke,
spejl for Danmarks lykke..*

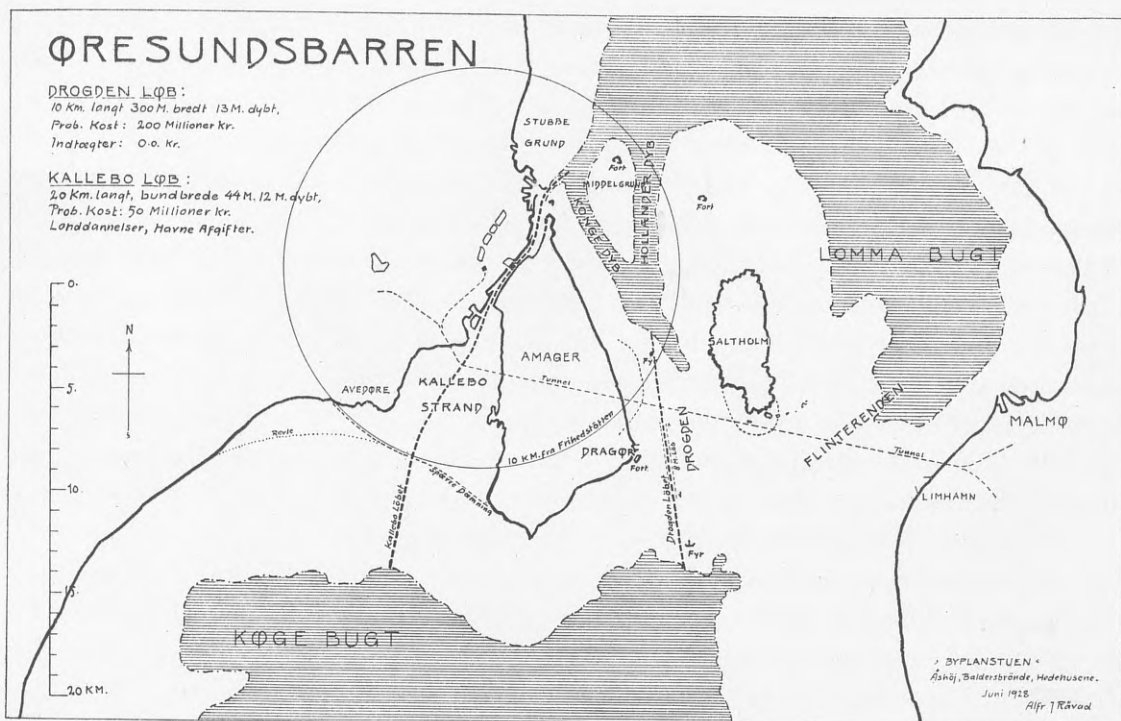
Grundtvig.

At sejle den salte sø, er som en naturdrift nedlagt i alle danske; og det samme viser sig i vor historie, hvor driften enes med hovedstadstanken. Engang var Sjælland et rige med samlingspunkt i midten, hvor høvdinge sad i ring om tingstedet. Men da så Danmark samledes opløstes midtpunkt stræbet og driften mod den salte sø fik magten, ubevidst eller underbevidst. Kongen flyttede til Lejre — eller Ledre — det var nærmere søen, men Roskilde var lidt bedre, og man udviklede hovedstaden her indtil Danmarks første statsmand, den modige biskop Absalon, så at det egentlige forbindelsespunkt — det strategiske punkt — var ved Øresund og den lille købing „Havn“ blev havnen for hovedstaden.

I vore dage med folkelige råd i alle vigtige sager angående den nationale udvikling mangler man desværre statsmandens overblik og forståelse af den alt overvejende betydning havn i forbindelse med hovedstad har for rigets velfærd og fremgang. Man savner indgående kendskab til forsvarrets og handelens strategi og uden kendskab utilstrækkelig interesse og offervillighed. Dette er en i sin almindelighed fastslået kendsgerning. Men havneforhold og havneplaner er ikke sager, som kun vedrører mindre og skarpt begrænsede samfundslag. De vedrører folket i sin helhed og er selve grundvolden for rigets velstand, for folkets lykke og fremgang i kultur; nu mere end nogensinde før, og man må for alvor vænne sig til denne tanke for tiden er overordentlig kritisk, det kan om der gribes fejl i denne sag lede til tilbagegang for rigstanken, for handel, industri og landbrug.

Vor hovedstads havneforhold ledes i hovedsagen af et havneråd, hvis medlemmer udpeges af halv private institutioner eller foreninger som kun tildels repræsenterer de tekniske interesser, som det skal tjene. Det er derfor nødvendigt at komme noget nærmere ind på de lokale forhold som truer med at standse den udvikling biskop Absalon bragte os ind i og endog må stille os i udsigt, at en ny etappe på vejen til salten sø bliver nødvendig.

Det Øresund, som var et så udmærket gat til Østersøen på Absalons tid, er berøvet sine bedste egenskaber både nationalt og teknisk, ved den moderne udvikling af skibsbygningen og den deraf følgende søfart og handel. En barre strækker sig på tværs over Øresundet mellem Amager og Skåne med vanddybder over toppen, som var tilstrækkelige for skibsfarten indtil sejlskibsperiodens slutning, men som nu mangler omtr. 5 meter i den af nutidens skibsfart krævede dybde. Og dette er



ikke noget opmudringssspørgsmål, fordi bunden består af de faste kalkklipper. Der er de som påstår, at ordet umulig ikke findes i ingeniørens ordbog, men der er dog tilfælde, hvor et ingeniørarbejde gør et andet umuligt, og et tilfælde af denne slags forekommer nemlig i forbindelse med sejløbsplanen over barren. De vanskelige naturforhold er omtalt i de foregående kapitler, men sagen er af så overordentlig betydning, at den må ses fra alle sider. Der er to veje ad hvilke et gennemsejlingsløb over eller udenom barren kan tilvejebringes. Den ene er ved uddybning af Drogden, den anden ved fortsættelse af det nuværende havneløb til dybet i Køge Bugt. Det første kræver et omtr. 10 km langt og 300 meter bredt løb gennem åbent farvand med tilhørende fyrbygninger, modstandsdygtige under isskruninger, optagning af omtr. 12 millioner m^2 af den faste kalk, formentlig ved minesprængninger. Det andet kræver et 20 km langt løb, men af kanaldimensioner — 44 m bundbredde og 12 m dybde, optagning af 6—7 millioner m^2 og noget mindre fyrbygning. Dette sidste vil altså kun koste halvt så meget som det første, men fordrer et åbent løb uden broer eller andre forhindringer. Og her er det ingeniøren griber ind med sine broplaner. Således er forholdene ved vor hovedstad. Det er den gamle historie om igen: Søgningen efter havn ved det dybe indsejlingsløb til Østersøen. — Gælder Absalons valg endnu, eller er dette kun en station på vejen til den salte sø?

Københavns havn er en 10 meter Gattegatshavn og en 7 meters Østersøhavn. Det er den omvendte verden. Østersøtrafiken er normen, det alt overvejende hensyn. Kan vi ikke skaffe staden en 12 meters Østersøhavn så er vi udelukkede fra fremtidskapløbet, et løb som alt viser sine indledende former. Storskibet har endnu af og til ærinde til København og følger omvejen ad Storebelt, hvilken forlænger ruten med 225 sømil eller 417 kilometer. Men det er ikke storskibet alene som er årsag til den kritiske tilstand. Det er Ejderkanalen, den tredje, den som toges i brug 1914 med sine dimensioner af 12 meters dybde, 44 m bundbredde, 100 m i vand-

fladen og 42 m fri højde under de faste broer; som er blevet standard for Østersøens havne og vandveje. Den og Storebelt er for fremtiden adgange til Østersøen og Øresundet er lig Lillebelt afsides ruter, som kun vil blive benyttet af lokaltrafikken.

Vi råder for et punkt, hvor vi kommer i berøring med alle Østersøeruter ad de dybe gatte. Dette punkt er ved Gedser. Hvis Absalon kom og spurgte, hvor havn skulde bygges, vilde han lægge sin finger på kortet og sige „Dær“. Det er et punkt af den største maritime betydning for os, selv om vi skaber et dybt Øresundsløb. I løbet af den næste menneskealder vil spørgsmålet blive afgjort, enten ved at København omfavner et Øresundsløb og har en forpost ved Gedser; eller ved at vor handel og søfart flytter til Gedser. Sagen er jo af den alvorligste betydning for land og folk, men en tredje mulighed kan næppe påvises. Gøres intet vil København udvikle sig som industricentrum med al den deraf følgende uhygge og farer, medens ideerne om denne vor hovedstads karakter som Østersøens stabelstad og Øresundets dronning vil blive minder blot — Guldalders minder.

Vi har gjort os fortjente til den internationale søfarts taknemlighed ved oprensning af et løb gennem Drogden; vi har skrabet toppen af kalkstensbarren; men nogen egentlig erstatning for udgifterne venter vi os jo ikke; og om vi uddybede dette løb til standarddybde, som her vil være 13 meter, fordi skibene i det åbne farvand med sin bølgegang kræver et tillæg til dybden; om vi gjorde udvej for de mange millioner dette vil koste, vilde vi ingen erstatning kunne vente. Retten til told for passage har vi fraskrevet os, og da Drogden er dansk farvand kan tilskud fra fremmede magter næppe tænkes. En mulighed i den retning vilde en uddybning af Flinterenden have, fordi den er international; men dens uddybning vilde ikke gavne os tilstrækkeligt til at retfærdiggøre store ofre. Et dybt løb gennem Kallebostrand er ikke nogen ny tanke, men rimeligvis sine 500 år gammel; for fordelene ved et løb gennem denne strands blanke vande, der fortsætter havnen, er så indlysende, at man finder det naturligt når fordums konger eller statsmænd roses for at have nærret tanker i den retning.

Der er to ældre, ret skæbnesvangre afgørelser, som har gjort sit til at forvirre den offentlige mening i havnesagen og bidraget til at hindre forståelsen af kravene til en rationel havneplan. Den ene af disse er bygningen af frihavnen, nord for det egentlige havneindløb, i omgivelser som ikke passer til industrielle beboelses- og bebyggelsesforhold, eller for de til et større havneanlæg svarende færdselslinjer. Der er ikke derude og kan ikke blive, plads til større industrielle anlæg eller tilstrækkelige arbejderkvarterer. Frihavnens ide byggedes på, at trafikken skulde gå ud på indførsel af råstoffer, som der bearbejdedes og genudførtes uden at passere tolden. Men det er kun tildels blevet så, fordi den almindelige havnetrafik, tvunget af det dybere vand i basinerne optager en stigende del af pladsen og belemrer byens gadenet med fragtfærdsel spredt over byen — Amerikadampernes f. eks. hvis fragt fra Rosenvænget går til forstædernes fjerneste adresser.

Den anden vildledende afgørelse er mod syd og består i anlæget af spærredæmningen over Kallebostrand med havn og sluseanlæg. Istedetfor i nordenden af denne strands vindlomme, som under visse forhold — sydøstlige vinde — får vandet presset op, over højvandsmærket i Køgebugt, burde den være anbragt i strandens sydende mellem Amagers sydpynt og Avedøre. Den valgte plads har forværret forholdene i stranden til skade for Amager og har begrænset havnebyggeriet på unatur-

lig måde, navnlig ved at hindre anlæg af arbejderforstæder. Bliver dæmningen flyttet til strandens sydende må sluseanlægget kunne undværes, idet lejligheden til dannelse af besværlige lokale højvande derved afskæres.

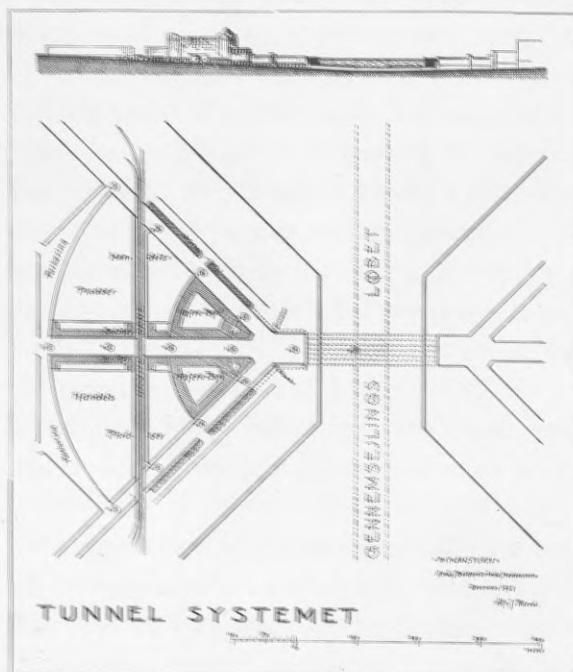
En tredje ting har desuden også gjort sit til at forvirre begreberne og det er havnevæsnets plan af 1917 med forslag til en såkaldet „Østhavn“ bag Revshaleøen. Folk uden overblik vildledes af dette forslag. Der er det tilstrækkelige dybe farvand Kongedybet foran og man tænker ikke på Drogdenbarren, men tror, at hvis havnen lægges der så får man frit spil med Kallebostrand og kan om man vil opfylde denne: — „A wildgoose chase.“

Det har altid været skik at klassificere havne i forhold til deres vanddybde, som angaves i favne: 2, 3 eller 4 favne; hvoraf den sidste var tilstrækkelig for sejl-skibstidens store orlogsskibe; men denne regnemåde er under nutidens skibsbygningens udvikling ikke længer rationel, ti dybderne ændres idelig, enten ved tilsanding eller uddybning, hvorved klassificeringen forvirres. Og man glemte kun alt for ofte, at andre mål end dybdens var normgivende. En havn kan jo, trods gode dybdeforhold, når andre mål og pladsforhold kun passer for mindre skibstyper end den dybden betinger, være utilfredsstillende. Man har ved siden af dybdeskalaen også klassificeret havnene i henhold til deres tilsigtede brug i: orlogs-, handels-, industri-, fiskeri-, vinter- eller oplægger- og nødhavne. Men dette er kun statistiske eller økonomiske betegnelser, som ikke bibringer os nogen reel teknisk opfattelse af havnens plads i den levende samfærdsel. I gamle dage var alle havne tilflugtshavne hvor skib og mandskab hvilede ud efter rejsens besværligheder og selve ordet „havn“ svarer til denne opfattelse (haven, harbor, herberg o. s. v.). Men nutildags er havnen, eller bør havnen være, den travle virksomheds plads, mod hvilken rejsen må opfattes som en under normale forhold delvis hviletid. Vi må derfor nu klassificere havnene med andre mere almentekniske forhold og egenskaber. Der er f. eks. de topografiske betegnelser: fjordhavne = terminal, og sundhavne = gennemsejlingshavne. Af disse er sundhavneformen den fordelagtigste, den er både terminus og station for sejladsen, sparer tid for sømanden og penge for rederen. København har en så udmærket lejlighed til at udvikle sundtypen, om vor regering og bystyre kunde komme, se og sejre. Vi kunde udvikle verdens bedste havn om vi kunde fæste opmærksomheden på hovedsagen det dybe gennemsejlingsløb. Dermed står eller falder vor nationale havnesag. Vanskelighederne er jo meget store, løbet må have standarddybde og bredde, være frit for broer og andre forhindringer. Skibene må kunne passere hinanden, Amerikabådene må kunne nå en passager station ved Kallebo Brygge udfor hovedbanegården og al byens færdsel mellem Sjællands og Amagersiden må gå under løbet. Dette er en stor opgave ikke alene i teknisk og økonomisk henseende, men i de krav på overblik og udholdenhed som stilles til regering, bystyre og hovedstadsbefolkningen i sin helhed; ja i end større omfang, for sagen er en rigssag, som er knyttet til Danmarks strategiske stilling i forhold til Nordvest-Europa og til Østersømagterne og kræver derfor mere end almindeligt storsyn af alle vore myndigheder.

Tvilling spørgsmålet bro og tunnel, som er blevet brændende ved forslagene om bevilling til ny broer, må behandles uden smålighed og det er afløsningen af de gamle broforbindelser som sætter sindene i bevægelse og den egentlige vanskelighed ligger i Knippelsbro kværken, hvor en udvidelse af havneløbet bliver nødvendig,

medens den foreslåede plan indskrænker løbet. Broforbindelsen her må jo oprettholdes i en del år og en ny bro må velsagtens slides op; det er derfor påtrængende nødvendigt, at forholdene der får en løsning som, skønt midlertidig dog giver gennemsejlingsløbet en bredde af mindst 100 meter. Gamle vaner er vanskelige at komme ud af med hensyn til brofærdslen. Er en gade, som står i direkte forbindelse med havnen og skal fortsættes over denne, 15 meter bred, så har man for skik at antage, at 10 m bredde for broen vil være passende og finder man senere, at færdslen kræver større bredde så bygger man en ny bro af 12 meters bredde, alt af hensyn til at slippe så billigt som muligt fra foretagendet. Ligeså med hensyn til åbningens vidde i den bevægelige bro. Man tager bredden af de skibe, som har passeret og indretter åbningen derefter. Nogle år efter opdager man, at skibene tiltager i bredde og så bygges broen om for at blive tidssvarende, hvilket dog i reglen kun giver en stakket frist. København har to broer over gennemsejlingsløbet: Knippelsbro og Langebro. Jeg har i min tid passeret over 3 Knippelsbroer og 2 Langebroer og der forberedes nu henholdsvis en fjerde og en tredje. Broens liv er kortvarigt, og vil man beregne omkostningerne ved brobygningen må man tage hensyn hertil. Fastholder man alligevel broformen for færdsels krydsningen af havneløbet, så må man øge fordringerne til vidden af såvel brodækket som sejlåbningen, og hvor såvel jernbane som sporvej, kørebane og fortove skal kræves; en bredde af 40 meter og en sejlåbning af 40 meter må kræves for en tidssvarende broforbindelse.

Vil man nu sammenligne de økonomiske forhold mellem brobygning og tunnelbygning for færdselskrydsningerne, så vil man finde, at fordelene afgjort er på tunnellenes side. Denne en gang bygget bliver der. Den er uberørt af søfartens krav og bliver den i tidens løb utilstrækkelig kan ny rør føjes til det oprindelige antal. Vedligeholdelsesomkostningerne er også mindst på tunnelens budget. Den bevægelige bro kræver mandskab til bevægelsen af klap eller sving, medens tunnellenes krav til pumpestationen er lavere og falder sammen med byens afledningssystem. Hertil



kommer så fordelen for byens færdsel som går uhindret gennem tunnellen, men afbrydes ved broåbningerne. Et forhold som bliver alvorligere med byens vækst i folketal og færdselsmidler. Færdselskravene til de to krydsningsmåder er heller ikke ganske ens, idet broens åbninger egentlig burde beregnes i et tillæg til brodækkets bredde og i holdepladser ved begge ender af broen.

Den uvilje som ofte kommer til orde mod tunnelsystemet, har sin grund i det samme kniberi som brosystemet har lidt under. Gadetunneller har til dato været et færdselsfjendtligt element:— lange kedelige adgange ofte dannede som en grøft i gademidten.

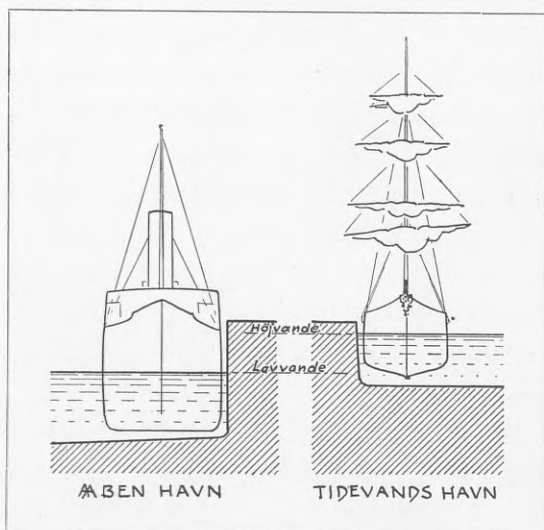
Dette må nødvendigvis ændres. Tunnellen må være en naturlig part af selve gadenettet og disse i størst mulig udstrækning gives fald mod tunnellen, således at færdslen kun har den 250 meter lukkede tunnel at passere som en portal til bydelen hinsides havnens gennemsejlingsløb. På denne måde vil det være muligt at give tunnelforbindelsen en karakter, som vil gøre den populær og et naturligt element af hovedstadens byplan.

Men nu havnens form og linjer? Gennemsejlingsløbet er kun hovedåren, som må udvides med lempelser for handel og søfart og her må man som indledning til det egentlige arbejde lade den historiske udvikling passere revy. Bortset fra, hvad der er sket i den klassiske græsk-romerske tidsalder, som er uden kontinuitets forbindelse med de nordvestlige lande; må det første havnesystem tilvejebragt ved kunst, siges at have været det hollandske med lange kanaler gennem byens gader, således som vort eksempel i Kristianshavns kanaler. Dette system gav lange bulværkslinjer og gjorde lykke på en tid da skibene var små, da man manglede kranerne, og da man var tilfreds med den tohjulede kærre som transportmiddel på landjorden. Dette system var et skridt fremad fra den primitive skibsbro som byggedes vinkelret ud i farvandet, som allevegne benyttes, som vi har et minde om i Knabrostræde, for hvis ende vi i middelalderen havde en Knar- eller Knorbro; en byggemåde, som er blevet stærkt udviklet i Amerika ved det såkaldte „Pier og Slip“ system. Dette havnesystem er populært, når det som i New York har det brede flodleje foran sig som manøvreplads, idet besejlingen da er bekvem, men når det dannes ved udgravede „slip“s“ fra et smalt åleje, som er sket i adskillige amerikanske byer, bliver det anledning til latterlige uheld ved at skibe strander i slipmundingen, når de tilfældigvis er lidt større end det fartøj, som var mønster for anlæggets dimensioner.

Fra disse primitive former gjorde de praktiske Englændere et større skridt fremad ved anlæg af de berømte „dockyards“. Disse bestod af basingrupper, forbundne med flodløbet ved Tidevandsporte og var byggede i begyndelsen af det 19. århundrede med sejlskibet og hesten som normer for vand og landfærdslen, og er endnu skuepladsen for en uhyre virksomhed; tiltrods for, at dampkraften ikke der har kunnet udfolde sine store fordele, navnlig med hensyn til tidsbesparende virksomhed og omskibning til jernbane.

Hamburg har imidlertid æren af at have bygget det første havnebasin indrettet på at udnytte dampens og elektricitetens kræfter i havnetrafikens tjeneste med økonomisk fordel. Dette basin „Sandthorhafen“ blev åbnet for trafikken 1866 og indførte rationel benyttelse af bevægelige kraner og jernbanespor med varehuse langs bulværket; hvilket gav stødet til store udvidelser, som snart efter bragte det store frihavnsanlæg og den fri hansestad Hamburgs inddragelse under det nydannede tyske riges toldforbund. I England var man dog længe om at opdage de store fordele af de hamburgske havnesystemer, og medens man fortsatte med anlæg af dockyards, navnlig i Liverpool, hvor basinerne var ret små og derfor havde svært ved at vinde med i skibsbygningens udvikling; så byggedes dog en snes år efter Sandthorhafens anlæg en moderniseret lille havn ved Tilbury på Themsens bred nedenfor London. Vanskeligheden ved at følge med tiden lå imidlertid i den store tidevandsforskel. I Hamburg beløb denne sig til o. 6 fod, en forskel man tilpassede havnebasinernes dybde efter; men i de engelske havne var forskellen større — i London indtil 30 fod. Man bibeholdt derfor i Tilbury tidevandsportene, men byg-

gede en forhavn foran basinerne (3), hvor skibene kunde afvente flodtiden. Skibsbygningens stærke fremskridt har dog gjort dette arrangement utilfredsstillende, idet skibet ikke længere kan have sit dæk i jævn med bulværkshøjden. Den rationelle fremtids havn bliver derfor, selv under de engelske og nordfranske forhold, uden



tidevands porte og dyb nok til at holde selv de største skibe flydende ved ebbetid. Dette er realiseret ved Fishguardhavnen, hvor den direkte forbindelse mellem London og Irland er etableret.

Hvad havne basinernes størrelse og form angår, da er disse naturligvis afhængige af tekniske og økonomiske forhold i hvilke navigations lempelserne desværre altid har spillet en underordnet rolle, formentlig grundet på konservativ vedhængen ved tilvante eller kendte former gennem overlevering. Basinerne er jo altid og i det væsentlige tilvejebragt ved kunstig udgravning, hvorfor opmærk-

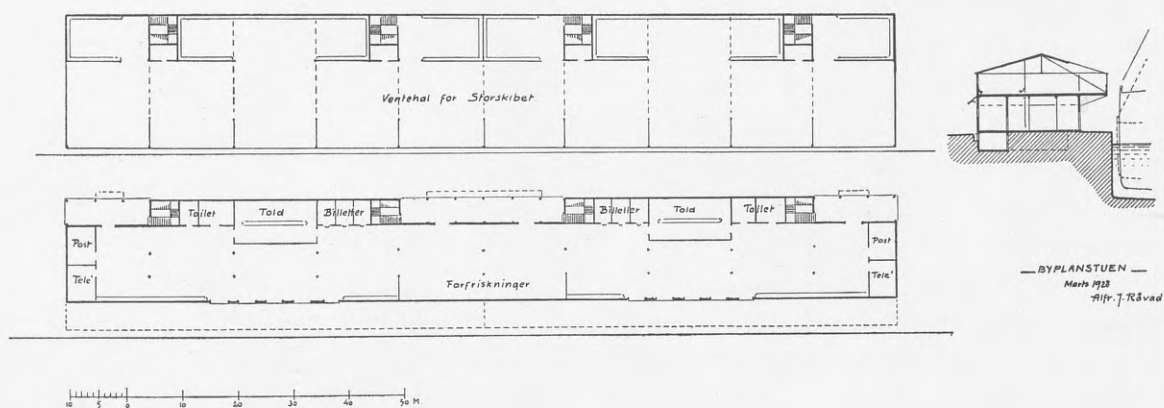
somheden henvendtes på, at tilvejebringe den størst mulige bulværksslængde; og da man sjældent kunde benytte mere end basinets to sider blev den langagtige form det naturlige resultat. Besejlingslinjer kendtes vel, men hensynet til manøvreplads var et ukendt begreb. Middelhavets havne med kvadratiske basiner gør dog en undtagelse herfra såvidt manøvreplads angår, og man har her tre brugelige sider af basinet. Men forøvrigt har man så temmelig holdt sig til det lange basin også i franske havne. Den overleverede ide om havnen som hvilested og bugserbåden som nødvendig tjener er det universale grundlag. I sejlskibsperioden var skibene jo hjælpeløse og afhængige af varpning ved enhver bevægelse indenfor havnen. Følgelig var det nærmest ligegyldigt, hvilken form havnebasinerne fik. Men efter at man havde vænnet sig til dampskibets bevægelser så fremstod ønsket om manøvreplads i havnen, således at skibet så vidt muligt blev istand til at hjælpe sig selv ved sin egen maskinkraft, istedetfor de ofte tyranniske bugserbådes. Udsigterne til forandring i dette forhold er dog trange, fordi verdens store havne er udviklede i tidsrum, da slige krav ikke stillede; og måske også fordi by- og havneråds hensyntagen til det usagkyndige publikum, hvis økonomiske støtte menes at gøre det hensynsfuldt at arbejde med kendte ældre former.

Endelig har man i Amerika i visse kredse fået øjnene op for store basiners fordele, navnlig som en følge af den under krigens tryk fremkaldte fænomenele skibsbygningsperiode og et fingerpeg i den retning gav en havneplan fra bugten ved S. Francisco. Byerne der omkring søgtes forenede om udførelsen af et stort frihavnsanlæg ved Oakland ligefor „The Golden Gate“ — indsejlingen til bugten. Planen omfattede anlæg af fire basiner 3000 fod brede og 16000 fod lange med en vanddybde af 30 fod. De mellemliggende vandarealer, som skulde dannes ved udgravningen skulde være 3000 fod brede og en tilstødende strimmel mod kysten indeholdt 150 acres af land. Det ligger jo i sagens natur, at en plan af denne sort kun må betragtes som en skitse og som et varsel om, hvad fremtiden vil bringe; i lighed med kæmpeskibet „Great

Eastern“, der kom for tidligt, men hvis størrelse forlængst er overgået under den gradvise udvikling af „The Atlantic Liners“.

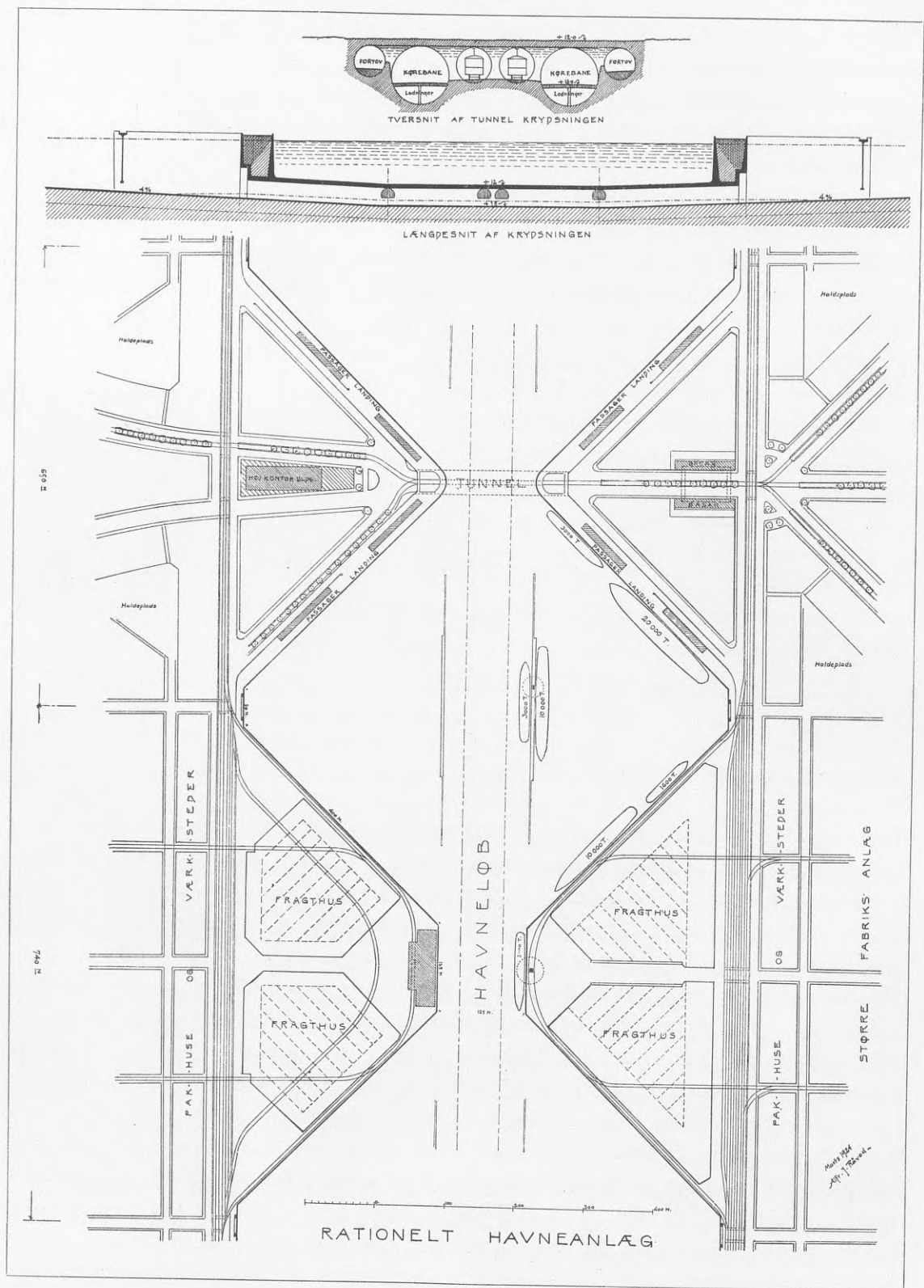
Der er en side af havnebygningen af universal karakter, som der må slås særlig til lyd for, og det er tidsvarende lempelser for passagertrafikken. Ingen af de egentlige søstæder er vistnok up to date i den retning, skønt de naturligvis ikke alle er lige aflægs. Vejen for passagererne går i reglen gennem vareskure eller ladepladser fulde af opstabledt fragt i kasser, tønder og sække eller større fragt uden pakning og ofte må passagererne bane sig vej gennem et kaos af fragtvogne; gennem hvilke hindringer de ikke altid kommer helt uskadede. Der kan jo bydes skibspassagererne

STATION FOR SKIBS PASSAGERER



alt muligt. Forf. sejlede en gang fra Hamburg til London med en rutedamper. Denne ankrede midt i Themsen og passagerne måtte så selv sørge for at komme i land ved hjælp af omsværmende robåde. Et bådelaag var der til at besørge forbindelsen, men den tyske besætning på damperen rådede passagererne indstændigt fra at benytte dette, hvis man vilde undgå at blive flået. Slige ulemper burde en storstads havn ikke finde sig i, navnlig i vor tid med fuldstændige lempelser for passagerne ad jernbanevejen. I havne med livlig passagertrafik må der være venterum under tag, toiletrum, garderober og billetsalg. Hvor trafikken ved bulværket er ringe er ulemperne mindre, men tager man forhold, som vore ved Kvæsthusbroen og i Frihavnen i betragtning som stikprøver, så overdriper man ikke ved at kalde dem skandaløse. Der er dog en måde, hvorpå man de fleste steder vil kunne skaffe en tålelig ordening ved toetages varehuse: — understen for fragt og øverst for passagerer; men en betingelse er det selvfølgelig at en uhindret passage holdes åben for passagererne og deres vogne og helst burde der være sporvejsforbindelse, således som der almindeligt er ved jernbanestationer i havnebyerne. Meget vilde nås ved en klassificering af ruteskibene fra havnestyrelsens side i forbindelse med en nyordning af lempelserne. Vi må i København have to bulværker eller brygger for den indenlandske kystfart, en nordlig og en sydlig; en sydlig for Østersøfarten og en nordlig for Gattegatsforbindelserne med Atlanterhavet. Det er havnevæsenets pligt at ordne denne sag som en væsentlig del af havneplanen.

Der må, som foran udviklet, være en forbindelse mellem havnebygningens og



skibsbygningens udvikling, men den første har altid været bagefter. Der er måske noget uhyggeligt ved slige pludselige overgange til jættestore forhold, navnlig i denne retning, hvor to sider af kulturudviklingen må følge hinanden ad parallelle veje. Skibet kan imidlertid hugges op og erstattes med et nyt når ny krav gør sig gældende, men en havn engang bygget lader sig ikke så let ombytte med en anden,

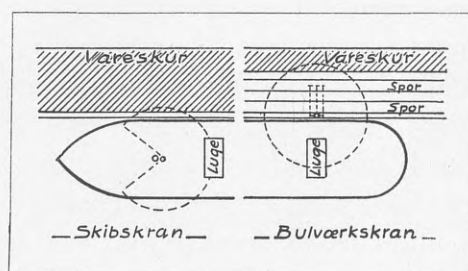
svarende til en mere fremskreden tids fordringer, men må vedblivende benyttes, måske indtil den med samt sin tilhørende trafik forældes og overlades glemselen.

Den engelske ingeniør Thomas Stevenson udgav 1880 en afhandling om havneplaner, i hvilken han skitserede en efter hans mening ideal havneplan, men tilstod samtidig, at der næppe fandtes nogen virkelig plads, hvor en slig havn kunde bygges. Dette var vistnok en ugrundet frygt, men som de fleste forslag i retning af forbedringer af byplanen, kom det for sent. Man bemærker med forundring, at denne skitseplan kun passer for sejlskibet og ikke synes at kende andre lempelser for omskibning end fortøjningspælen. Dampskibet havde forlængst taget forrang og ved Hamburgs benyttelse af bevægelige kraner, jernbane og varehuse langs bulværkerne, som da allerede lå en del år tilbage i tiden var Stevensons ide uden betydning, skønt den var bygget på en genial tanke og gav udmærket manøvreplads for skibene. Den har derfor sin interesse for byplanlæggeren og studenten.

Den af mig foreslåede kvadratiske basinform med diagonalt gennemsejlingsløb er en tilpasning af såvel Middelhavsbasinet, som af Stevensons ide, skønt det måske er noget vanskeligt at genfinde slægtspræget. Den giver særdeles bekvemme besejlingslinjer ind og ud fra basin til basin. Der er plads til, at skibet kan vende og ved læmolen mod løbet, hvor en bevægelig kran kan have station, er omskibningsplads og venteplads, når den ønskede plads ved bulværket er optaget. På land er plads for kontinuerlige banespor og rigelig plads for varehuse, havnebane og landingsplads for død og levende fragt. Endelig er der passende og bekvem plads for tunnelkrydsninger som foran omtalt. På basis af denne havneform og på grund af udstrakte arealer i stranden, vil vor hovedstad der kunne anlægge en Østersøhavn, der vil kunne overgå enhver anden eksisterende havn i nautisk, teknisk og økonomisk henseende. Vi har antageligvis her de havneformer, som skibsfarten har ventet på i det forløbne dampskibs tidsrum og den form, som tillader den mest intensive trafik. Denne havns trafikævne er større end ethvert andet systems. Ingen tidspilde ved frem og tilbagetrafik, hverken til lands eller til vands.

Jeg har i et foregående afsnit henledt opmærksomheden på det vildskud af udviklingen, som består i at bebyrde fragtskibet med fuldt complement af lossegrejer, hvorved skrogets dødvægt øges. Disse arbejder bedre, om placeret i land, som vedføjede skitse viser. Medens bulværkskranen rækker fra skibets midte til pakhuset over udskibningssporene, så rækker skibskranerne kun netop ud over skibets sider. En vel udstyret havn må absolut anse disse skibskraner for en anacronisme, gør den ikke dette må den opgive bulværksporene og bygge varehuset ud i bulværkslinjen, men derved godkendes et maritimt omsvøb, som fordyrer vareudvekslingen.

Der er nogle moderne fordringer til et havneanlæg som ofte glemmes, men som der bør erindres om, fordi de har social og kulturel betydning. En af disse vedkommer hensynet til havnearbejdernes sundhed og velfærd. Der må på passende steder indrettes opholdsrum med garderobe og nødtørftslempelser, samt registreringskontor, hvorfra arbejderne tilkaldes. Man kan ikke længer betragte manglen heraf som en seværdighed for turister, som indirekte antydet i Bædekens rejsebog



for London, hvor der skrives: „Hver morgen kl. 6 kan man se en broget flok ventende ved hovedindgangen til dokkerne mellem hvilke adskillige mørke ansigter og fremmede dragter giver et kuriøst pittoresk billede. En god fysik og villighed til at arbejde er de eneste anbefalinger der forlanges.“ Man må nutildags holde arbejdet gående både nat og dag og det er derfor ganske nødvendigt at en tidsvarende ordning af arbejdsforholdene, som gør overholdelse af den fornødne disciplin mulig. Hertil må også regnes læbygninger for ventende vogne og kuske eller chauffører; ligesom et forhyringskontor for søfolk også må erindres.

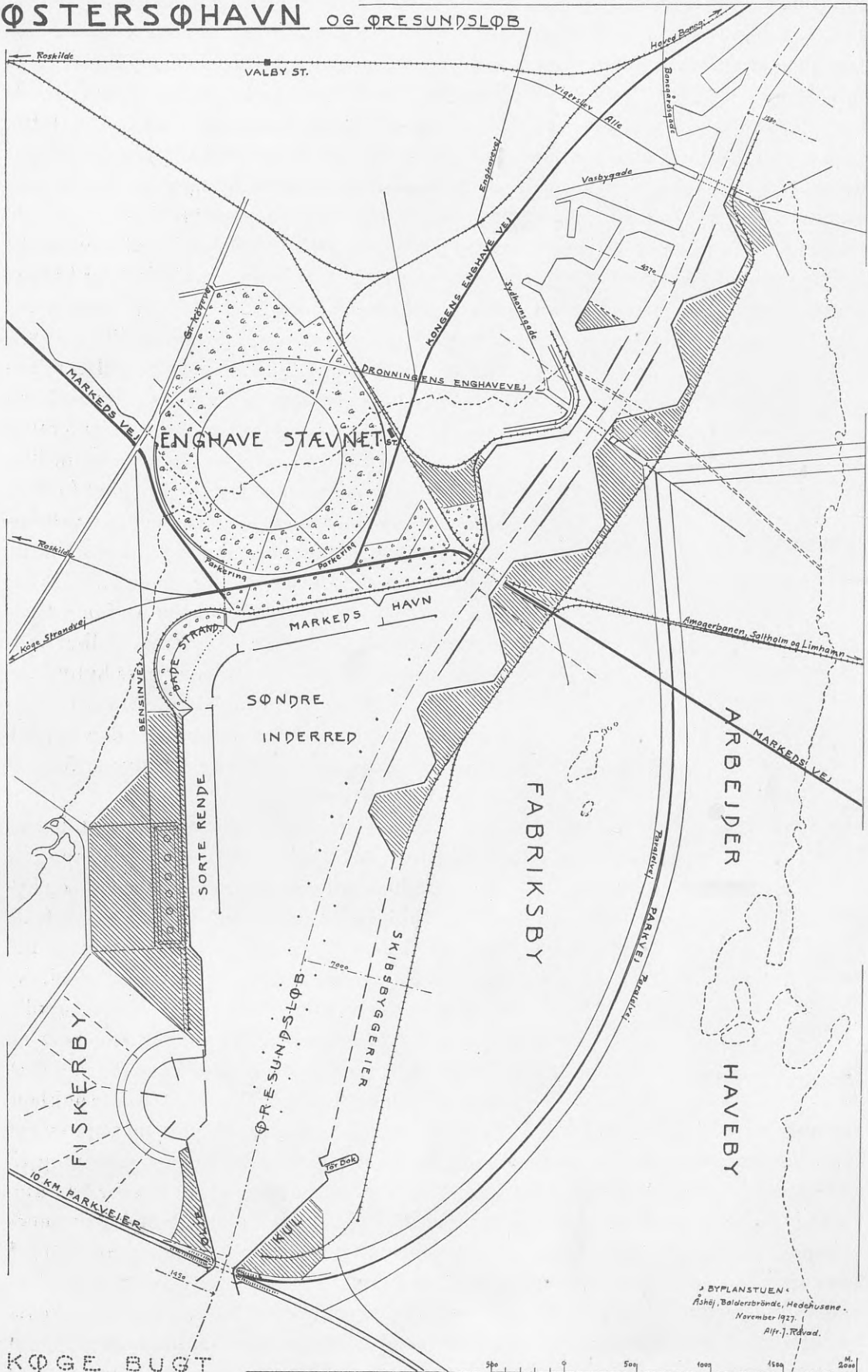
„Hvis vort fremsyn var så godt som vort tilbagesyn, så vilde vi ikke være udsat så ofte for at tage fejl.“ Et træffende ordsprog i henhold til hvilket det kan være rigtigt at nævne nogle flere indretninger som står i et vist forhold til havnetrafiken. Det er jo en gammel forestilling, at en havn er et aflukket vandareal og tilholdssted for skibe, men den er meget mere end dette. Den er en godsbanegård med pakhuse af forskellig karakter med arbejdsrum og opgaven, som det moderne havneanlæg skal tjene, er i sin helhed lig en stor fabriks både i anlæg og drift. Der må derfor være de kortest mulige forbindelser med byens handels og forretningskvarter, med industrikvartererne og med disses arbejderforstæder. En havn kan ikke mere anlægges ethvert som helst sted, uden hensyn til byplanens krav, men må være fuldstændigt indarbejdet i denne. Derfor er ingen havneplan færdig til udførelse før dette sammenarbejde er udført og adopteret.

Man har eksempler på, at store indlands byer anlægger havnebyer ved kysten, men dette må betragtes som en levning fra henfarne ufredstider, da den pågældende by af frygt for sørøveroverfald trak sig tilbage fra kysten, medens et fattigt fiskerleje ved stranden tjente som en slags vagtpost. Eksempler herpå haves i Manchester-Liverpool, Hamburg-Cuxhafen og Athen-Piræus. Men dette er en bagvendt og upraktisk forbindelse, som fører til, at fiskerlejet som storbyens skygge, river sig løs, bliver selvstændig og i tidens løb overfløjer moderbyen.

Mellem havneanlæggets annekser, der regnes som nødvendige støtter for havnetrafiken må nævnes skibsværfter, faste og flydende tørdokke såvel for reparationer, som for nybygninger. Quarantainehospital for syge eller mistænkt syge rejsende ad søvejen og for syge besætninger. Quarantainestation for dyr og slagtekvæg. Vinterhavn for skibe som lægges op med isbryder for at holde de omgivende farvande åbne. Havnearealer for lægtene og pramme. Yderhavn for bugserbåde med redningsstation og lodsstation. Hvis ikke tilstrækkelige og passende arealer haves i den gamle havn må ny anlægges. En havn kan være den kostbareste og vigtigste del af en stor by, og den må som sådan være indvævet i byens liv og trafik, at dens forsyning med alle mulige nyttige lempelser for forbindelser mellem landveje og vandveje og disses forbindelsers uhindrede færdsel er en livsbetingelse for byen. Ligesom havneforvaltningen må sørge for at alle de formålstjenlige lempelser er tilstede i det rette forhold og i trafikdygtig stand; således må alle borgere være fortrolige med, hvad herved underforstås og villige til at bringe de dertil fornødne ofre. Men heraf følger også, at havneforvaltningen må være underkastet byrådets direkte kontrol.

Bestræbelserne for at frigøre havnene for det besværlige og tidspildende toldeftersyn, synes at være blevet universale i den sidste menneskealder, og der kan derfor næppe være nogen tvivl om, at alle ledende havne snart vil erhverve deres

ØSTERSØHAVN OG ØRESUNDSLØB

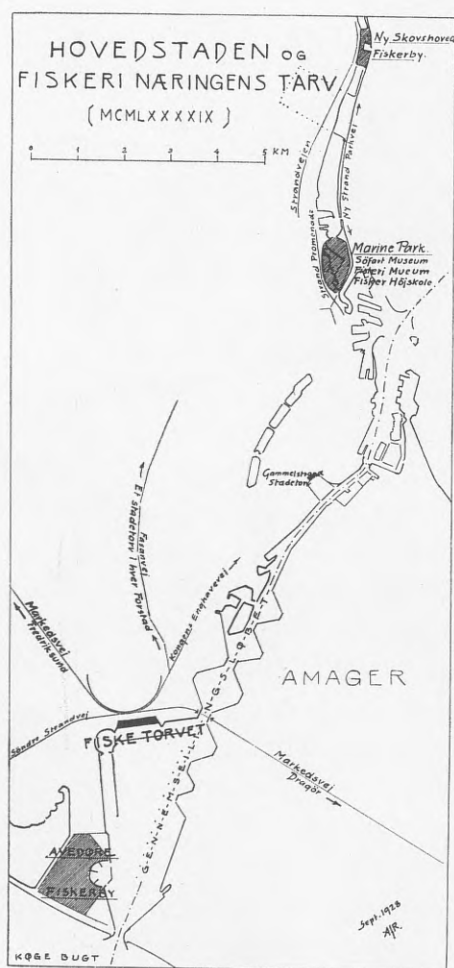


KØGE BUGT

BYPLANSTUEN
Ashøj, Baldersbrønde, Hedehusene.
November 1917.
A. Fr.-J. Rørdav.



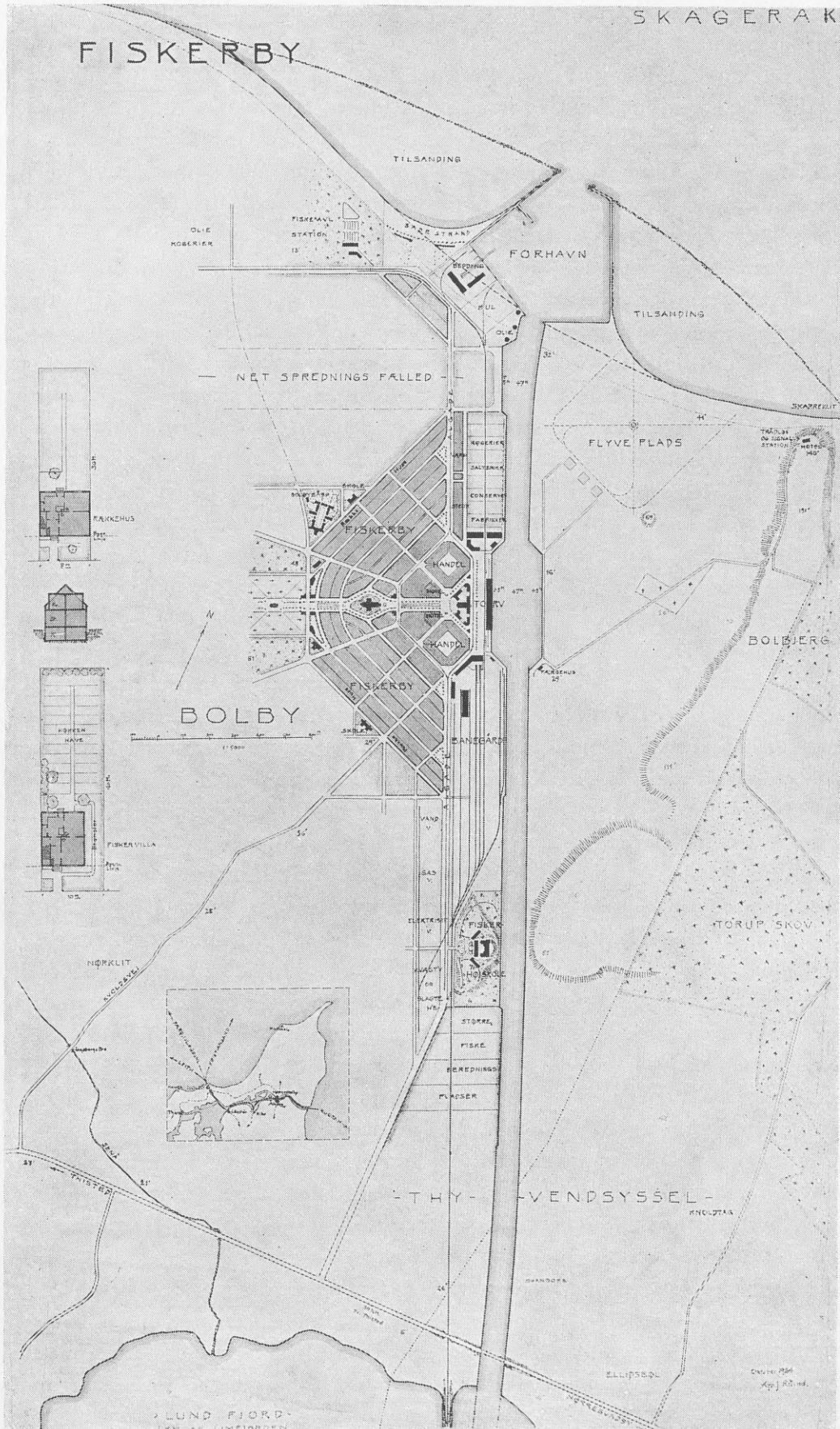
for dette formål afstukne frihavnsområder, men udviklingen vil næppe standse her, ti der er vist ingen gode grunde for at udskille særlige områder for frihavne. Den hele havnetrafik må ordnes således, at toldgrænsen forlægges fra bulværket til selve grænsen mellem by og havneområde. Den historiske udvikling af havnen vil lægge hindringer i vejen herfor ved at vanskeliggøre disse grænsers fastsættelse, men man vil da ved at udskille passager trafikken fra fragtområdet og ved omdannelse af de vanskelige strækninger til komfortable passagerlandinger, sikkert kunne komme udenom den historiske udviklings hindringer. Københavns frihavns område benyttes jo ikke alene for omladning, ompakning eller bearbejdelse af råvarer til færdige produkter, som frihavnstanken oprindeligt var, men for almindelig havnetrafik og derved er områdets afsondrede beliggenhed blevet en alvorlig ulempe for



byen. Fragt kommer med de store skibe, for hvilke der ikke findes passende havnelempelser uden for frihavnen, og som må sendes gennem byen til forstæderne; en færdsel, hvis farer og ulemper bestandig bliver mere alvorlige. Men samtidig bliver frihavnsområdet for indskrænket for trafikken. Forhold som må og kan ændres ved anlæg af et større mere rationelt frihavnsområde i Kallebostrand, hvor der er plads til industri og arbejderkvarterer af tilbørligt omfang. I udarbejdelse af planer for udnyttelse af disse vældige arealer på Amager siden samles bybyggernes væsentligste fremtidsarbejde i vor hovedstad, ti dette arbejde vil være af den højeste sociale værdi og betydning for byens fremtidige ro og velvære.

Der er imidlertid et selvstændigt led af en søstads befolkning, som i højeste grad har krav på hensyntagen fra byplanlæggeren og byforvaltningen, skønt det til dato er overset, og det er fiskerne. En rationel fisker forstad må siges at være en uafviselig nødvendighed. Vi må huske, hvorledes Øresundets strand navnlig mellem København og Helsingør har haft en kæde af fiskerlejer, som er fortrængt fra stranden af villainteresserne. Det nytter ikke at klage

herover, for det er den naturlige udvikling, men det er byplanlægningens opgave at sørge for en tidssvarende erstatning, og det er der den bedst mulige anledning til i arealerne i og omkring Kallebostrand. Fiskeren må have en strand, hvor han kan trække sin jolle på land og en net-sprednings fælle eller stejleplads for nettene behandling. Han må have dette så nær som muligt ved markedspladsen og han må have sit hjem der under sådanne forhold, at han ikke risikerer at blive fortrængt af andre opvoksende interesser. Vi har traditioner, som søges holdt i live af „Skovshovedkønnen“, og vi må ikke slå os til tåls med forholdene ved Gammelstrand, Børs-gade og den trekantede „Fiskerihavn“ i nærheden af Vestre gasværk. Ingen af disse



er hovedstaden værdige. Vi er i det hele taget ikke nået til den rette forståelse af fiskerispørgsmålets alvor. Folkets, rigsdagens og regeringens flygtige og usikre opmærksomhed og foranstaltninger, såvelsom fiskernes uklare ideer viser dette.

Vi har i adskillige slægtled levet i den ide, at landbruget for bestandig vilde være Danmarks overvejende og vigtigste næringsvej; en tro som dog nu begynder at vakle. Landbostandens forholdsvise tal er i daling, medens afhængigheden af udlandets forsyning med foder og andre råstoffer for landbruget er i stigning; forhold vi fik at føle under verdenskrigen. Vi må nu enten udvikle industrien for at beskæftige det stigende folketal, eller for alvor komme ind på havdyrkingen. Denne sidste udvej er naturligvis langt den bedste, fordi den fortsætter de nationale tendenser og nyttiggør vort store søterritorium og vor beliggenhed ved verdenshavene. At skaffe tilknytning mellem sø og land ved forbedring af havneforholdene og ved anlæg af fiskerbyer er den naturlige vej til udvikling af havets næringsveje; men denne forbindelse må være direkte med bolværk ved torv og jernbane og ved lempelser for private fiskeberedningspladser, og det er ganske nødvendig, at hovedstaden tager ledelsen og ved de første rationelle anlæg viser vejen.

Fiskerbåden må, enten det er trawler, kutter eller åben båd, kunne lande fangsten, og bringe den i forbindelse med markedet uden omladning eller særlig transport; ikke alene for at spare arbejde og udgifter, men for at bevare fangsten ubeskadiget og for at blive uafhængig af forpranger grosserereren eller dennes opkøbere, hvad man nemlig ikke nu kan i dette fiskeriland. For at vise, hvorledes dette gøres, vedføjes her en skitseret fiskerbyplan tænkt anlagt ved Bolbjerg med Limfjordsforbindelse. Man vil her se, hvorledes lempelserne for fiskerinæringen såvelsom fiskeriindustrierne er anbragte langs bolværk. En ordning som ikke kan gives plads i de af staten byggede såkaldte fiskerihavne ved Jyllands nord og vestkyst.

Et af vore mærkeligste havnespørgsmål udenfor København er Helsingørs. Det viser, hvorledes vigtige, havnen som sådan uvedkommende, hensyn, vanskeliggør og forsinker en fordelagtig havneplan. Agitationen for ønskelige havneudvidelser ved denne gamle Øresundsport har nemlig ført denne by på afveje, således at den snart kan holde hundrede års mindefest for denne agitations begyndelse, i hvilken en plan efter en anden er forkastet fordi byen bestandig har stillet sine lokale interesser i opposition til de nationale; ubevidst naturligvis; men da de nationale interesser repræsenteres af Kronborg er et forlig utænkeligt. Helsingør er ikke længere nogen egentlig søstad, har kun et ringe opland og kun usikre krav, som industrielt centrum. Byen er derimod en vigtig vejstation for forbindelsen med Sveriges og Norges jernbaner ved færge-fart. Med andre ord Helsingør er en vigtig turiststation og anneks til den berømte borg. At havnen selv når dette indrømmes er utilfredsstillende og trænger til en vis udvidelse er sikkert nok, men byen har haft det uheld at fostre to anlæg, som er skadelige både for borgen og for byens tilværelse som historisk minde og som moderne national seværdighed nemlig kulpladsen med sine høje kraner og skibsværftet, som spærrer og skæmmer udsigten til slottet fra rejseruten. Adgangen til slottet er nu forvandlet til en smøge rundt om skibsværftets bygninger, skure og plankeværker, indenfor hvilke det larmende jernskibsarbejde går for sig. Det er tilvisse en hård skæbne for byen at disse de væsentlige forretningskilder for byen skal have en så ødelæggende virkning, at deres flytning er blevet en national nødvendighed. Omdan byen til en historisk park med promenader, statuer

og springvand og med første klasses hoteller og få statens understøttelse hertil og alle danskes velsignelse, men frels vor nationale kroneborg fra beskæmmelsen. Sejler man gennem Øresund efter solnedgangen vil man ikke kunne undgå at bemærke de strålende perlerader af lys ved Helsingborg, medens Helsingør samtidig ligger i forholdsvis mørke, som om byen var uddød. Det ubeboede slot og de to grimme anlæg dækker byen og ingen dansk kan bemærke denne forskel uden at føle sig beskæmmet

Efter dette lille svinkeærinde i nationaliteternes overdrev kan det være rigtigt at fæste opmærksomheden på den store værdi nationalitetspræget har i kulturelementernes form og udseende. Der er gamle anerkendte nationalitetspræg i de store landes havneanlæg, som foran antydtes: — det hollandske kanalsystem, det amerikanske pier og slipsystem, det engelske dockyardsystem, det tyske skuffesystem; til hvilket vort frihavnsanlæg desværre må regnes. Når der nu påvises et dansk system med gennemsejlingsløb og stumpvinklede hjørner, som giver lettere navigation og nødvendig manøvreplads, så skulde det vel ikke være så svært at adoptere dette. Vi vilde sikkert få fornøjelsen af at se det kopieret i andre landes havne; men ligesom soldaten støtter sit mod og sin udholdenhed på bevidstheden om, at have de bedst mulige våben og kendskab og øvelse i deres brug; således vil den danske merchant og mariner blive opmuntret til de størst mulige anstrængelser, når han véd, at havneforholdene er de bedste i verden, for det er hvad den danske havns skal og kan blive.

Det er ikke små eller flygtige nuancer det drejer sig om. Det her foreslåede havnesystem vil have en større trafikævne end nogen anden havn hidtil bygget er i besiddelse af, navnlig vil det være frihavnens tyske former overlegen. I skuffesystemets havne er skibet som oftest, navnlig det store skib, hjælpeløst overgivne til bugserbådens hjælp. Undertiden må det slæbes ind i basinet og slæbes ud igen, eller slæbes fra en kaj til en anden. Det samme er tilfældet med jernbaneforbindelse, hver jernbanevogn må frem og tilbage igen før den når ledesporet. I den her foreslåede havn er hele trafikken kontinuerlig. Skibet passerer uhindret frem og tilbage, fra bulværk til bulværk ved egen kraft. Der er manøvreplads, skibet kan vende, det kan gå til omskibningsmolen, når lægtertrafikken kræver det og optager da ikke bulværksplads eller generer trafikken, medens det står på, og det kan endelig gå til passager station og derfra til fragtstationen uden tidspilde eller ulejlighed for bugserbåd eller anden hjælp. Det samme er tilfældet med jernbaneforbindelsen, en række af godsvogne af næsten enhver som helst længde kan holdes rede og rykke frem efterhånd, som de lades og fortsætte farten. — Der er intet frem og tilbage nødvendigt — plads for masser af spor — således at skibets ophold i havnen kan indskrænkes til det mindst mulige. En fordel som stiger i værdi med skibenes størrelse.

Hvilken værdi for Københavns stilling til Østersøfarten vil disse fordele ikke være. De vil fiksere havneformen som standard for alle Østersøhavne. Og skønt det er en langvarig og omstændelig sag at bygge havn, navnlig når farvandet ikke er i den ønskelige orden; så vil alene adopteringen af en sådan havneplan kunne rejse respekten for den stad og stat, som står bag planen. Hvis København havde kunnet henvise til en adopteret plan som her antydtes med åbent — brofrit — gennemsejlingsløb og trafikævne som omtalt så vilde stabelstad programmet have set anderledes ud og have fået en anden modtagelse da de fremmede søfartsinteresser søgte svar på spørgsmål i den retning hos os.

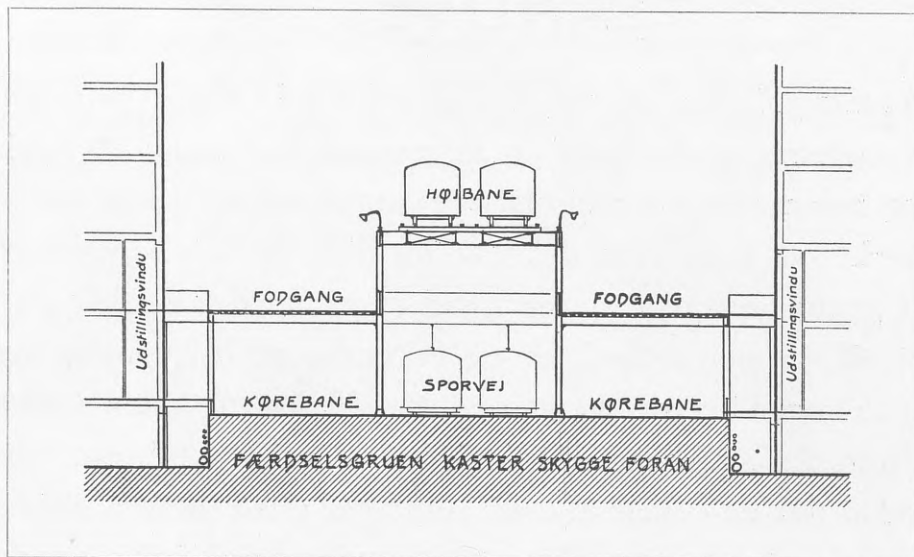
Vor sproglige udvikling med hensyn til ordet *havn*, burde måske have ændret dette ved at lade det følge den tekniske udvikling. En havn er nemlig ikke mere hvad det almen gotiske ord *herberg* udtrykker. Havnen er nutildags kun i få og uvæsentlige tilfælde et herberg eller tilflugtsted hvor hvile under normale forhold kan søges. Det internationale *Port* er derfor nu på sine steder ved at fortrænge det nationale. Det går med disse betegnelser som tilfældet har været med betegnelserne *Gade* og *Stræde*. En „Sundhavn“ er et *stræde* og en „Fjordhavn“ (en havn uden gennemsejling) er et *gat* (= port). Tingen i sig selv som skal nævnes, er eller bør være, centret for travl virksomhed og ikke nogen hvileplads; når lige tilflugts og vinterhavne, som er undtagelser, omgås. Ved den normanniske erobring af England blev *Port* betegnelsen for en havn med toldkontrol og et minde herom vedligeholdes ved titlen „Governor of the cinque ports“. Man har dog ikke været stiv nok i latinen til at føle at „Port of Entry“ er en dobbelthed i smag med det bekendte *Alte-Gammelby* i Slesvig, eller *Store Magleby* på Amager.

— — Herberg, Harbor, Hafen, Havn — —

LANDVEJE

Byplanlægningen har næsten udelukkende været betragtet som kunsten at tegne gadelinjer: — at stemme fantasien til følelse for rytme og harmonier i forhold til bygningskunst og historie —. Dette er udmærket så langt som det når, forudsat at følelserne hviler på national grund, medens øje og hånd sysler med fremtids planerne. Men det vil nu med lethed ses og erkendes at bybygning som fag, for at have nogen betydning må omfatte alle kulturdriftens retninger, således som disse berører sociologi, ingeniørvidenskab og bygningskunst; og at når en enkelt af disse retninger gives fortrin, eller endog eneret, vil de planer, som bliver udkommet deraf, blive ensidige og vildledende. Byplanlægning er jo som fag ganske nyt, og er i reglen opfattet som arbejde, der nærmest må ligge for arkitekten; men efterhånden som retningen baner sig vej til erkendelse, og de udførte planer kan bedømmes, vil denne opfattelse vige for en mere alsidig.





Når samfundet står overfor pludselige omvæltninger af tilvante forestillinger og skal finde veje og midler til disses indvævning i det sociale „warp and woof“ af bylivet; så tager man i sin rådvildhed tilflugt til yderligheder, til tankespring, medens udviklingen går sin jævne gang. Ved pludselige færdselschoc, sådanne som automobilets, kryber man i tanken enten nedad til de underjordiske veje eller opad til veje over hustagene. Begge dele vil måske nås af udviklingens vej og på sine steder, men hvis man kan undgå disse yderligheder ved en rationel spredning af færdslen over et større areal af byen så vil man, selv om det koster overvindelse af forfjamskheds følelsen dog nå sundere og mere holdbare resultater.

STRÆDE, GADE OG VEJ

Stræde udtrykker en færdselslinje med bebyggelse af dens sider, vej en færdselslinje gennem ubebygget land. Gade er benævnelse given det stræde, som leder til et Gat i voldlinjen om et befæstet by — den kløft i volden i hvilken port senere blev bygget. Gattene i Københavns vold på den tid, da navnene dannedes gav navn til Vestergade, Nørregade, Østergade og Amagergade. Alle de tre nævnte betegnelser benyttedes i flæng og forklarer ofte en historisk overlevering. „Broerne“ som betegner Københavns forstæder fører mindet tilbage til broen foran gattet og det brolagte stykke vej udenfor og har beholdt betegnelsen efter at forstæderne udviklede sig.

Strædet (eller Gaden) er det blivende, man fristes til at sige, det forstenede, resultatet af den midtpunktsøgende færdsel, ti det mangler næsten ganske den elasticitet, som de skiftende tiders færdsel og færdselsmidler må kræve — ævnen til at rette sig efter den stigende færdsels krav. Ganske mangler det jo ikke denne ævne, ti et stort antal af de gamle stræder er i tidens løb øget i bredde; men disse udvidelser er som oftest vundne på de historiske forholds bekostning og har aldrig været vidtgående nok. Det har altid været vore bybyggeres fejl, at de byggede deres beregninger på fortidens erfaringer og manglede mod til at gøre et tilstrækkelig realistisk overslag over fremtidens sandsynlige krav. Dette gælder navnlig de egentlige færdsels- eller strøggader. Promenader og boulevarder finder bedre forståelse, fordi deres opgave og formål bestemmes fra højere estetiske standpunkter, hvorfra fremtidens krav synes mere forståelige og iøjnefaldende. De støttes desuden ved bestemte epokegørende eksempler andet steds fra, som man mener det en æressag at kunne efterligne eller om muligt overgå.

Tilstrækkeligheden af en færdselslinjes bredde er jo proportional med færdselskrav, ved bestemmelsen af hvilke hensyn der må tages til den sandsynlige fremtidige stigning af disse krav. Nedrivning af husene sløjfer og udsletter de historiske overleveringer disse indeholder, og indretning af buegange der bringer fortovene indenfor bygningslinjerne er ikke så ofte som ønskeligt en praktisk udvej. Der er en anden, ganske vist en yderlig udvej, som ikke endnu er prøvet i nogen videre udstrækning, fordi den synes for radikal, for uvant og stiller for store fordringer til hele det kvarter af byen, den fører igennem. Det er to højde gaden, den underste for vognfærdsel og den øverste for fodgængere. I forbindelse med en højbane, hvor en slig alligevel skal bygges, er den både mulig og sandsynlig i de egentlige forretningsstrøg; ti man opnår ved dette middel at skaffe strøgets forretninger en adgang for kørende som samtidig bliver forretningernes udvekslingshøjde for varer, medens færdslen for fodgængere bliver fri ved anden højde, uforstyrret af vognfærdselsfarer; et færdselselement af betydning med den nu så voldsomt stigende trafik. Der vil sikkert alligevel løbe meget vand i stranden før man griber til denne udvej i større udstrækning. Den har som sagt ofte været foreslået, og den står i en vis forbindelse med automobilets brug og stærkere fart, fordi dette kan gøre færdslen af

fodgængere umulig i de fra fortiden overleverede snævre gader. Ved helt ny anlæg vil forslaget møde mindre modstand, men er jo der samtidig mindre nødvendigt. Det er imidlertid slige spørgsmål fremtiden stiller til bybyggeren, som han enten må løse ved tilsvarende yderliggående midler, eller må gøre en flytning af det pågældende forretningsstrøg til et nyt kvarter med større forhold muligt. Borgerne må gøres fortrolige med disse udsigter, samtidig med at de føler trykket af den stigende færdsel, hvis en løsning af gadens elasticitets problem skal findes.

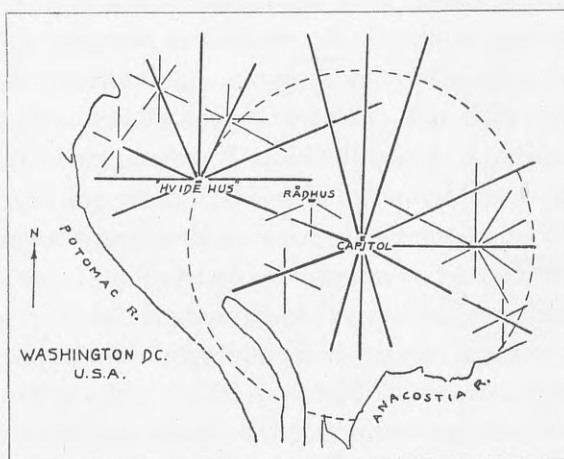
Med hensyn til disse elasticitets forhold og til tekniske detaljer, profiler og retningslinjer, da er disse så indgående drøftet i alle landes byplanlitteratur, at det vilde være ørkesløst at dvæle ved disse i denne korte oversigt, eller at fordybe sig i betragtninger over rytme og harmonier i den anledning. Kun ønsker jeg her at henlede opmærksomheden på den vertikale kurves store landskabelige fordele, fordele som synes forsømte i nyere overvejelser over smag og skøn i retning af gadelinjer. Vi har i København et gammelt eksempel i den retning i Frederiksberg Bakke, skønt den ikke byder noget egentligt byperspektiv, men et mere landskabeligt. Men vi kunde have et virkeligt gadeperspektiv af den slags — omtrent som „Karl-Johans“ i Oslo, hvor den vertikale kurve er virkningsfuld med slottet som endeperspektiv. Den overdrevne smag for krumme gadelinjer — for den horisontale kurves mange uregelmæssigheder er skyld i, at den vertikale kurve overses; ti denne betinger lange lige linjer for at gøre virkning og må stile mod fjerne perspektiver. Medens alle horisontalt kurvede gadelinjer på fladt land som regel er unaturlige — færdselskrav er den lige linje — den korteste vej mellem to punkter; så er den vertikale kurve ganske naturlig og udtryk for realnødvendighed. Den egner sig afgjort til at blive en af byplanens ledende linjer og når de topografiske forhold begunstiger anlæget af en sådan, er det en stor fejl, om man lader lejligheden slippe sig ud af hænderne. Og en lejlighed har København i Bellahøjs 37 meters højde, hvorfra overfladen skrånede jævnt ned mod Grøndalen og hæver sig noget igen ved Fuglebakken. Her kan man få et gadeperspektiv af en kilometers længde som ved simple midler og ringe kunst kan gøres virkningsfuldt og bringe en ledende linje ind i byplanens labyrint af krogede færdselslinjer. Der er nogen lighed mellem Brønshøjhøjden og Montmartrehøjden i Paris, og den burde fremhæves på lignende måde i byens perspektiv.

Charmen af hovedgaden i Tønder med sine karnapper for bolig- og handelsbrug, er et velkendt karaktertræk i denne det nordlige marsklands by og et andet element, som opmærksomheden burde rettes mod ved udarbejdelse af ny gadeplaner. Det fortjener efterligning på visse steder i hovedstaden, hvor afveksling behøves; i flade egne som Amager og landet mellem Valby og Avedøre. Anvendelsen burde ske ved, at den egentlige byggelinje lægges 1—2 meter indenfor gadelinjen og den derved fremkomne strimmel kun anvendes til karnapfremspring af et vist omfang med hensyn til bredde og højde. Det har vist sig at ubegrænsede karnapmål anvendes til overdrevne udvidelser af de bebyggede areal mod gaden. Anvendelse af tilbagetrukne byggelinjer er jo ikke noget nyt, men de er vist væsentligt benyttede i boliggader til forhaver. Hvis man anvendte dem i de egentlige færdselsgader vil strimlen kunne benyttes til midlertidige butiksudvidelser, som kunde sløjfes når gadens udvidelse blev nødvendig; vi vilde da i dette middel have en udvej til at give gadebredden den så ønskelige elasticitet.

Så er der det supertekniske spørgsmål af interesse for byplanlæggeren om diagonale gader. Det var vistnok den tyske borgmester v. Stübber fra Køln som rejste spørgsmålet. Han indleverede i hvert fald en afhandling herom til ingeniørkongressen i Chicago 1893. Hovedtanken i dette „essay“ var at påvise det urimelige i, at man som oftest — navnlig i amerikanske byer — måtte passere en vinkels to sider, istedetfor dens hypotenusen for at nå bestemmelsesstedet. Dette synes jo en naturlig og praktisk indvending, men må anvendes med stor forsigtighed og kan kun i enkelte tilfælde gennemføres. Sagen er jo den, at byplanens geometriske skelet skal og må bestå af radielle gader ledende mod byens færdselscentrum; altså ikke af firkanter eller retvinklede bygningsarealer. Forsøger man at bringe diagonale gader ind i byplanen som system, så får man gade krydsninger, eller subcentre med 8 spidsvinklede hjørner, hvilket forvirrer gadefærdslen og følges af fare elementer for denne. I de store træk som form for hovedfærdselslinjerne er *trekanten* den rette form og vil i reglen melde sig selv ved byplanlægningen. At de amerikanske byer består af firkanter er en anden sag og et resultat af pionersystemet, hvis byer voksede op med landmålerens 66 fods Guntherkæde som rettesnor.

I praksis har man ofte henvist til byen Washingtons plan som et mønster; men oprindelsen til den har en særegen ret pudsigt side, som egentlig intet har med diagonale gader at gøre. Planen lagdes af den franske ingeniørkaptajn i amerikansk tjeneste L'Enfant i årene 1790—1800. Som en ægte militær strateg dannede han et antal centre på de højdepunkter som egnede sig for kanonstillinger og fra disses facer drog han sigte- eller skydelinjer, som krydsede hinanden fra de forskellige stillinger. Disse artilleristiske linjer blev så hovedgaderne og batterierne pladser for offentlige bygninger. Fejlen ved denne plan, som viser ukyndighed til markedsdriftens og færdselsens midtpunktsøgende karakter, er at byens plan intet centrum har og dette er blevet skæbnesvangert for dens borgerlige liv. Men på den anden side var det jo meningen at bygge en unionshovedstad og ikke en handels- eller industriby. Det er derfor lykkedes, i estetisk henseende at forme en pragtfuld ramme for unionsstaternes politiske liv. Dette er jo en opgave i sig selv, og da man ingen klarede ideer havde om byplanlægningen, er planen blevet et interessant historisk eksperiment.

Hvis borgerne i almindelighed var noget bedre orienteret med hensyn til de fænomener af bylivet de møder på deres vandring gennem hovedstadens gader, så vilde de sikkert diskutere de moderne færdselsulæmper med forståelse af deres årsager og mål, nødvendighed eller udskejelser. Det er således i alle storbyer og adskillige steder værre end hos os. Den overdrevne centralisation som er årsag til den stærke strøgfærdsel er tildels en følge af mangel på ledelse og ikke nogen egentlig nødvendighed. Den sociale samlingsdrift er jo årsag og oprindelse til byformen; men når byformen først er der og er på vej til storby værdigheden, så melder der sig



en tilbageholdende spredningsdrift som bør opmuntres, ti i denne har vi bødemidlet mod samlingsdriftens farer. Og ledelsen må vise sig ved en rationel ordning af de offentlige færdselsmidler. En by som London, der siden middelalderens mure faldt, har været fri for fæstningsbegrænsningen og derfor har kunnet give spredningsdriften frit løb, er bedre stillet under det moderne automobilchoc end Paris, hvor centraliserings driften har været forceret og spredningen begrænset af fæstningsvolde endnu i vore dage.

Automobilet, som er den direkte årsag til maset, er jo et overordentlig fordringsfuldt trafikmiddel med hensyn til plads i færdselsgaderne, idet det antal personer en sporvogn kan rumme, fordelt i biler vil fylde en gade. Og dog er det ikke denne side af sagen som volder de største vanskeligheder, men derimod de biler, som er ude af brug og holder ventende på gader og pladser. Og dette hvad enten det er herren, som kommer ind om morgenen og lader bilen vente til han skal hjem om aftenen, eller det er fru, som ransager butikkerne og lader køretøjet vente i timevis, eller det er forretningens eller fragtmandens lastbiler. Det er disse transportmidler, hvortil alle ældre byer mangler tilstrækkelige holdepladser og gadebredder.

Til lempelse af færdselsgruen må alle sprednings bestræbelser fremmes og den vigtigste og virksomste er den gradvise udvidelse af byens egentlige forretningskvarter og strøg, således at byrden af den svære færdsel kan fordeles over ny kvarterer. Dette middel medfører selvfølgelig visse forstyrrelser i byplanen, men i København, hvor alle de ældre radielle linjer, „Broernes“, føres til det indbildte centrum, Kongens Nytorv, skifter gaderne karakter ved færdselscentrets vandring, og de tidligere radielle linjer bliver ringlinjer og tidligere ringlinjer radielle f. eks. Blågårdsgade; en udvikling som ikke er let at følge, med de praktiske forbedringer karakter-ændringen betinger. Byens egentlige færdselscentrum udvider sig stadigt sydvest på i havneretningen og langs den historiske hovedåre fra moderbyen Roskilde; fra Gammelstrand og gadekrydset ved Købmagergade og Østergade har det nu passeret Rådhuspladsen og Jernbanegården og vil inden længe nå Vesterbros Torv. Ved at støtte og udvikle denne centrumsudvidelse gavner vi sprednings bestræbelserne og byens forretningstrafik.

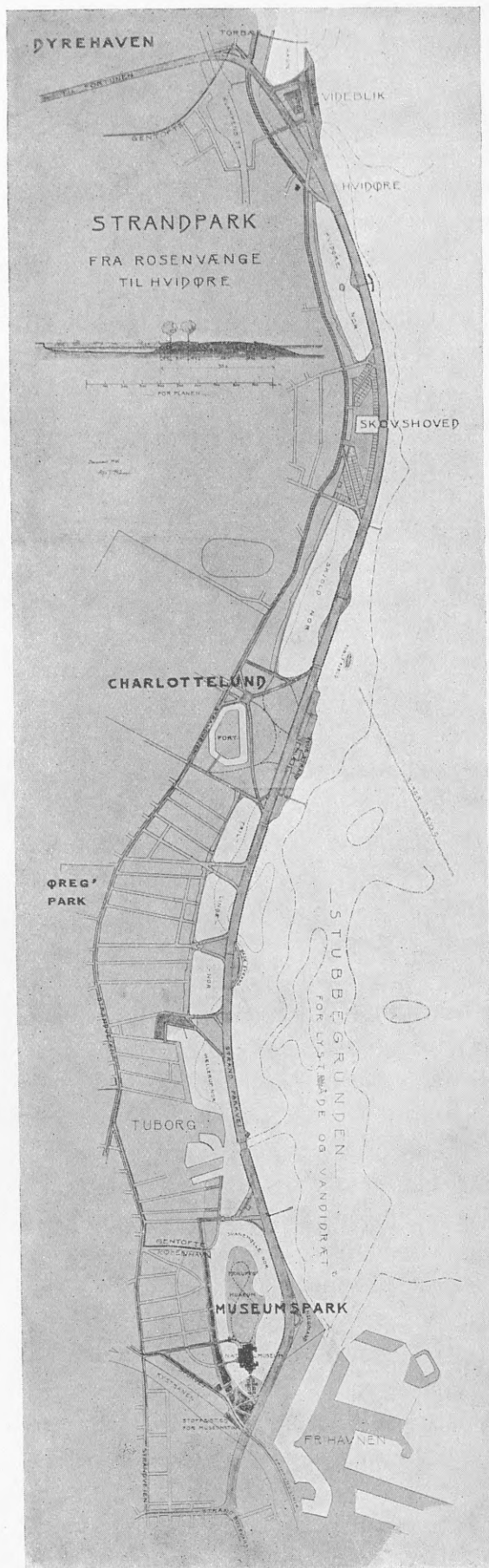
Spørgsmålet om sporveje gennem gaderne behøver nogen orientering. Man må forstå, at sporvejen er et nyt element med særegne ny krav til byplanen og at disse bør tilfredsstilles ved de ny anlæg, selv om de ikke kan tilfredsstilles i de gamle gader. Man må søge bort fra sporanlægene i kørebanen, ti disse repræsenterer et compromis mellem de gamle gader og de ny anlæg. Den gamle gade kan så vanskeligt omformes, skønt færdslen i den forulæmpes og sporvejs passagererne udsættes for farer ved stoppestederne. Sporene må bort fra kørebanen i nye gader og dette bringer os til nye rationelle gadeprofiler og gadebredder.

De nu så hyppige udvidelser af byerne ved tillæg af ny kvarterer efter at konkurrence om gadelinjerne er afholdt, repræsenterer som oftest et misgreb i det, at byplanen i sin helhed ikke gøres til genstand for samarbejdelse med det nye, og fordi man ikke har nogen udviklet og begrundet opfattelse af hvilke færdselselementer byens tilværelse og udvikling skyldes og følgelig ikke kan foretage en sagkyndig undersøgelse af samarbejdelsens nødvendighed eller udstrækning. Fører nye kvarterer til flytning eller ensidig udvikling af byens gamle færdselscentrum ved ensidig udvikling af bymassen så bringes en forvirring ind i byplanen som måske kan være

uheldig og burde undgås; eller itide overvejet og bødemidler fundet og påvist. Ethvert af byens udsalgssteder, værksted, kontor eller oplag, har sin betydning for færdslen — for markedsdriftens udvikling — og efterhånden som en by på naturlig måde vokser, udjævnes forholdet uden ulæmper; men hvis man pludselig føjer et nyt kvarter til, sker der forstyrrelser i ejendomsværdier, som om muligt burde mildnes. Jo mindre byen er des større er disse forstyrrelser.

Kunstneriske finesser ved byplanlægningen har kun underordnet betydning, fordi smagen i den retning stadig og ofte ret pludselig forandres og dette tidspræg er bedre røgtet, når det overlades til den endelige gennemførelse af planen, hvis kunstnere næppe vil respektere byplanens skitseagtige præg, med hensyn til enkelthedernes former. Det er kun den rationelle nøgterne ordning bygget på færdsdens og markedsdriftens indflydelse, som kan blive det ledende eller afgørende element, som må studeres og forstås og som de kunstneriske detaljer må underordne sig. Man må ved alle bedømmelser af byplanarbejder have byplanen som helhed for øje; ikke nøjes med brudstykker og enhver driftig og stræbsom by må have sin plan og vedligeholde og udvikle den som tegn på en rationel styrelse og et oplyst borgerskab. Vi forlanger af de egentlige bybyggere, hvis hverv det er at realisere den lagte byplan efterhånden som udviklingen kræver det; en overlegen ævne til at udnytte alle lejligheder til kunstnerisk udvikling: — til at sætte strænge i bevægelse som forbinder den tilvante ramme med bylivet, med historiens og estetikens harmonier; medens grundvolden for hans arbejde selvfølgelig er de tekniske krav, som den fremskridende kultur stiller — at udforme disse systematisk i harmoni eller rytme med de højere etiske og estetiske krav som tiden stiller er opgaven; men om de tekniske krav må der først være enighed. Strøgets krav til lempelser for midtpunkt-færdslen er store og kan i visse retninger være fatale for smagsretningen. Men borgeren kan ikke bestandigt leve i markedets malstrøm. Når dagens gerning er gjort må han ud i det fri, i den friske luft for at vinde pusten tilbage for morgendagens lap i væddeløbet; og her stilles der krav af tilsvarende vigtighed til strøget i hovedfærdselslinjer af modsat karakter. Det ene sted det koncentrerede forretningsliv i snævre rammer; det andet sted hvilen i åbne omgivelser med vid horisont. Men disse opgaver må følges ad i vore overvejelser og byplaner.

Vor hovedåre i spredningens tjeneste er Strandvejen. Medens de andre hovedårer, de såkaldte kongeveje, som følge af den militære udvikling er blevet udvidede i tide således, at vi i dem har et praktisk, endnu ret tidssvarende sæt af færdselsveje til og fra hovedstadens marked, så har Strandvejen været overladt til sig selv, været betragtet som en bivej under by- og land-forvaltningen af varierende og modstridende tendenser, fordi den manglede den egentlige militær-strategiske betydning, således som denne opfattedes, da kongevejene anlagdes eller forbedredes. Det er nu kun ganske korte strækninger, hvor den tiltrods for den private foretagsomhed, har bevaret karakteren af strandvej, har bevaret udsigten til Sundet: — Man har en strandret som man efterhaanden forbedrer. Man begynder med kartoffeldyrkning i sandet ved strandbredden, bygger derefter badehus og lysthus og når stranden ved sanddrift og bevoksning er blevet skikket dertil, bygger man sit hus der og beskytter det ved dæmning mod stranden, lagt så langt ud som man tør. Denne virksomhed går for sig den dag i dag og kan ses af enhver. Selv de korte strækninger af strand som benyttes af fiskerne som stejlepladser for netspredning, bliver nu be-



nyttet til tørring af de store moderne redskaber, på en måde som lukker for udsigten. Det er jo naturligt at fiskeriet, som andre næringsveje udvikler sig og stiller stigende krav til tekniske hjælpemidler; men der rejser sig derved en strid mellem strandvejskravet og fiskernæringsen, som begge må løses samtidigt om en løsning af strandvejsspørgsmålet i det hele taget skal kunne nås. Fiskerhytten, bådhaven (den primitive) og stejlepladsen var landskabelige ejendommeligheder som hjalp til at gøre Strandvejen populær. Men fiskerens hus afhændes nu, stejlepladsen fortrænges til markerne bagud, medens til gengæld hans fiskergrejer fylder stranden med stager og net til en afstand af henved en kilometer fra kysten og hans blaffende motorbåd afbryder sommernattens stilhed netop på den tid villaboerne søger nattens. Enden på denne udvikling vil sikkert blive, at fiskeriet forbydes ved stranden mellem Dragør og Helsingør. Forhåbentlig således, at Saltholmen og Saltholmsbanken indrettes for fiskernes udelukkende brug ved dæmninger og havneanlæg passende for større rationelle fiskerby anlæg.

Strandvejen har nemlig nu nået et punkt, hvor en reform er blevet en nødvendighed, hvis København ikke helt skal afskæres fra nydelsen af Øresundets friskhed og skønheder. Rationelt fiskeri kræver adgang for fiskeren til intim forbindelse med handel og industri — med dagligt marked og fabrikslempelser for fiskeriprodukter, som det daglige marked ikke kan optage. Dette vil sige, at fiskeren må bo i en til opfyldelsen af hans krav indrettet fiskerby og ikke spredt over lange kyst strækninger, som annekser til villaernes køkkener. Vi har ved Københavns nordside den historiske grundvold for en fiskerby i det gamle Skovshoved. Hvis denne fiskerby kunde

udvikles således, at alle virkelige fiskere, nu bosatte på kysten mellem denne plads og Helsingør, dær forsynedes med komfortable boliger, havn og net spredningsfæled. Men dette vil nok vise sig så kostbart at et nyt mere omfattende anlæg på Salt-holmen må foretrækkes.

Vi er sikkert alle enige om, at Strandvejen som den til dato har udviklet sig; skønt båret af enestående historiske, landskabelige og sociale betingelser, langt fra kan siges at være tidsvarende som udtryk for hovedstadens værdsættelse af de nationale værdier latente i Øresundet og dets kystegne. Hertil kommer så et andet moment, nemlig det internationale, idet kyststrækninger ved andre søsteder er blevet skueplads for en stærkere udvikling af bade, landliggerhuse og hotelliv. Vi bør ikke stå tilbage i den henseende. Vi må erkende vort ansvar og vise at vi vurderer de skønheds- og sundhedsideer, som vor tid har ført med sig.

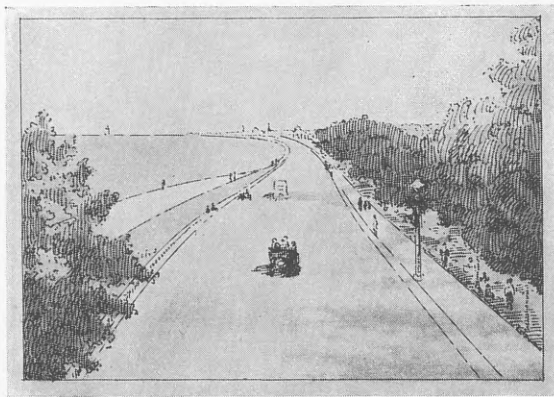
Der har i en del år været arbejdet på gennemførelsen af en hovedlandevej eller færdselsåre langs kysterne af de tre vestamerikanske stater ved Stillehavet: Washington, Oregon og California og denne siges nu på visse strækninger at være gennemført. Det er meningen at anvende passende steder langs denne strandvej til botaniske anlæg, typiske for de forskellige lokaliteter og breddegrader. At den nævnte stillehavskyst har betingelser for, uden pral, at blive verdens mest storartede rivieraanlæg, vil blive erkendt efter selv et løseligt studium af kortet, og at planen vil blive gennemført er der neppe nogen tvivl om, ti den indeholder netop de elementer af storslåethed, som fanger og fastholder Amerikanerens fantasi og som driver til vedholdende arbejde til målet er nået.

At en storstilet plan som denne „Westens“ riviera (Roosevelt Strandvejen) kan begejstre en stor nation til særlige og udholdende anstrængelser er jo forståeligt. Men nu vor egen lille „riviera“, Strandvejen. Mon der ikke indenfor dennes område er muligheder og lignende, om end mindre omfangsrige, elementer til opmuntring når en fremtidsplan blev udarbejdet og adopteret. I modsætning til den amerikanske plan vil vor strandvej have en historie, en national historie som strækker sig mere end tusind år tilbage, indbefattende Københavns og Helsingørs hele historie; mellem hvilke punkter Øresundets traditioner og skønne vekslende natur holder sig lige så intimt til vore nationale følelser som Danevirkes bånd binder vore hjerter. Denne side af sagen, dette fond af udviklet folkekærlighed, skal møjsommeligt skabes for den amerikanske plan. Men vor løftestang til fremme af den vanskelige sag og overvindelse af de ikke ringe vanskeligheder, er tillige en begrænsning, som vil hindre bratte sløjfninger af bestående landemærker langs vejen. Det som tiltrænges nu som en forhåbentlig tvingende nødvendighed er en gennemarbejdet generalplan for hele strandvejsanlægget langs vore strande fra Køge, udenom Amager til Kristianshavns vold og fra Strandpromenaden langs kysten til Helsingør, indenom Kronborg langs Gattegat til Tisvilde gennem skoven der til Frederiksværk, og derfra igen langs fjordens strand udenom Roskilde til Køge og derfra videre over Stevns til Møens klint. Skønt denne linje nødvendigvis må imponere er den dog kun lille sammenlignet med den forannævnte Stillehavs Riviera.

De historiske forhold er af særlig vægt i forbindelse med strandvejssystemet og stemning i folket er der jo for fredning om de gamle minder og kendte landskabelige skønheder, såmeget så at private personer er villige til at bringe betydelige ofre for at hindre disses ødelæggelse. Interessen samler sig her om udsigtspunkter, byg-

ninger og kildevæld, sådanne som Emilies, Kirsten Pils og Helenes kilder. Det er en naturlig tankegang at erindre den tid da Roskilde var hovedstad og Havn kun et bispegods og denne tanke fører strandvejen om den gamle kongeby som en station på vejen til kridtklinterne; og nogen særlig lang promenade kan linjen vel ikke regnes som, i denne de hurtige befordringsmidlers tid. Kronborg og Roskilde domkirke er monumenterne på vejen og national historiske er de jo uden lige.

Hovedvanskeligheden ligger imidlertid i den gamle Strandvej mellem Køben-



havn og Helsingør, hvor en ny og tidsvarende strandboulevard må bygges i stranden udenfor kysten. At udvide den gamle nytter ikke for bebyggelsen forandres og må af økonomiske hensyn forandres, samtidig med udvidelsen således som sket på det byen nærmeste stykke, hvor vejen har taget karakter af forstads strøggade og minderne om stranden opgivne. Det er ret store krav der stilles til egnens offervillighed, men Øresundets og Hovedstadens anseelse

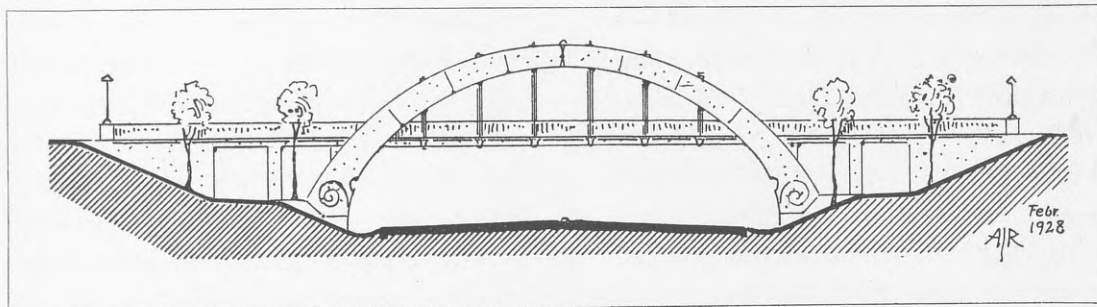
gør dem nødvendige og den vej er den eneste mulige til generobring af den tabte strand for folket.

Da forfatteren har haft særlig lejlighed til at indleve sig i forholdene ved Chicago (Illinois, U. S. A.) er det kun naturligt at disse anvendes til sammenligning med forholdene ved København. De geologiske og topografiske forhold er temmelig ensartede: rullestensler, sand og grus over den faste kalkbund, som på sine steder ligger overfladen nær og på andre steder ligger hundrede fod under denne. Og overfladen er i sin helhed fladere og mindre bølgeformet end Københavns, medens „the Northside“ er så flad som vort Hellerup og Charlottenlund, hæver kysten sig længere nord på med skrænter mod Michigan søen ganske som Tårbæk-Skodsborgskrænterne hos os og som strandvej fungerer „Sheridan Drive“, hvis bebyggede side mod søen skjuler søen. Erkendelsen af disse ligheder bragte mig til at foreslå anlæg af en strandvej udenfor kysten (offentliggjort i „The Chicago Times“ 9. Juni 1894), som der siden er arbejdet på at virkeliggøre ved „South Shore“- og „North Shore-Drives“. Byen er delt i tre divisions: South-, North- og West-Divisions og hver har sit „Board of Park Commissioners“, som råder over en vis pro mille af skatteindtægterne i distriktet til bygning og vedligeholdelse af parker og parkveje. Havde vi under lignende former et „Strandvejens Parkdistrikt“ vilde det blot blive et tidsspørgsmål, hvornår vor rivieralinje vilde være en fuldbragt kendsgerning. Man kan uden overdivelse sige, at denne parkbygnings ordning har bragt orden ud af kaos og en civiliseret by ud af en gigantisk og barbarisk markedsvrimmel — bragt det dertil, at dette Prairie Settlement 60 år efter at midtpunktet var formet kunde indbyde hele den civiliserede verden til stævne i anledning af „The Worlds Columbian Memorial Exposition“ 1893. En stordåd uden lige i kulturens annales.

Gader (eller rettere sagt Stræder) er færdselslinjer og fart er færdselens naturlige væsen og mål; og for at opnå denne eller for at forstærke farten har man bestandig måttet lade sikkerhedshensynet vige. Men sålænge det gjalt regelbundne

færdselsmidler i regelbundne ruter, var der mindre fare ved sikkerhedstabet, og dette var mindre påfaldende. Anderledes forholder det sig når hastighedskravet stilles til færdselsmidler i allemands hånd, ti det nødvendige ansvar tilsløres lettere da, medens farerne for den sideordnede færdsel og dennes midler øges. Dette blev allerede påfaldende ved bicyclens og end mere ved automobilets og motorcyclens brug, hvoraf følgen er, at en færdselsgru er opstået med stigende modkrav, til alle tekniske og regerings eller ordens autoriteter.

Denne tilstand var længe forudset og advarsler fremsat. Men da det er folket i sin helhed, interesserede og uinteresserede, som skal betale de dyre sikkerhedsforanstaltninger, kan ingen særlig iver for disse ventes før færdselsgruen er almindelig erkendt som eksisterende og tvingende, samtidig med, at midler mod farerne er påviste. Man har jo stadig følelsen af, at højdepunktet ikke er nået. Allerede for 20 år



siden kunde man skønne i hvilken retning udviklingen bar, og hvor vanskeligt, eller næsten umuligt, det vilde blive at opnå moderation og ansvarsfølelse fra de mange forskellige brugere af de ny færdselsmidler. Der blev allerede da stillet forslag om bygning af særlige veje for hurtigkørsel; men kostbare anlæg som disse kan ikke ventes realiserede før en almindelig folkestemning optræder tvingende — før den egentlige færdselsgru finder sit udtryk. At bestemme hvornår dette punkt er nået, bliver måske vanskeligt nok, fordi der samtidig vokser frem en følelse af, at man må vænne sig til de ny forhold.

Man har i New York og sandsynligvis også i andre storbyer derovre, fundet et middel til at holde færdselsgruen levende ved skilte, som viser det stigende antal af færdselsulykker med dødelig udgang, som skyldes automobilet; anbragte ved de stærkest befærdede gader. Masserne, som dagligt passerer disse steder, kan da ved et øjekast se, hvorledes antallet af dræbte stiger fra dag til dag. Vi behøver noget lignende hos os, for skønt færdslen er mindre her, så har vi i vore snævre beplantede hovedveje et særligt fareelement. Amerikanske veje er også beplantede, men langt fra i den udstrækning som vore, og træerne er der i reglen rykket længere tilbage fra kørebanen i et græsbelte mellem denne og fortovet. Ulykkestilfælde forårsagede ved sammenstød med et vejtræ er hyppige hos os og vi kan vel vente, at disse i en ikke fjern fremtid vil blive regnet for dagligdags hændelser, ti vanskeligheden ved at påvise midler mod disse ulykker, består i en med flid oparbejdet, noget overdreven kærlighed til de voksende, navnlig de gamle, træer; hvilken vanskeliggør rationelle arbejder indbefattende rydning eller flytning af vejtræer. Vore forskønnes- og naturfrednings væsner bør, alvorligt overveje deres stilling til vejtræet og indse, at vejvæsenet må have fri hænder i den sag. Vi må betænke, at der i det store

og hele for hvert træ som fældes plantes der 10 eller flere ny, og at unge træer ikke er blottede for skønhed. Vi påskønner at gamle pittoreske træer spares fra øksen og vedligeholdes så længe som muligt; men vi må ikke gøre vore parker og skove til invalide haver for gamle træer. Der er i virkeligheden noget tiltalende — mere end almindeligvis erkendt — ved den stadige forandring i vore skovpartier, hvor man følger væksten fra spiren til det fuldvoksne træ, selv om vi ikke bliver gamle nok til at følge det samme træs hele livsbane. Man glemmer denne side af naturglæden, når et offentligt arbejde nødvendiggør nogle træers fældning, og det bliver vel værre når man, måske snart, vil kræve „*Det blodige Vejtræ*“ ryddet, og ny unge træer plantede, således at færdselsfarerne for sammenstød mindskes. Vi bør ikke desto mindre flytte træerne så langt bort fra kørebanen som muligt, vel i reglen ved plantning af ny træer. Dette gælder for alle hovedvejene om København.

Det har altid forekommet mig, at den regelbundne allé stod som et byplanlæggerens kommunistiske symbol — som en prokrustisk type. Træerne må vælges, beskæres og holdes så ensformige som mulig, til trods for, at træer, som andre skabte og levende ting udvikler individualiteter: — forskellig vækst og alder. Modsætningen mellem alléens og skovens træer er jo påfaldende. Alt er for de førstnævnte ment at skulle gå efter en snor, hvad det dog kun gør til en tid.

Ulykker ved jernbaneoverskæringer er i reglen mere dødelige end vejtræsammenstødets. Et drastisk eksempel på, hvorledes man advarer mod de førstnævnte er værd at mindes. Det bestod af et knust automobil på et stativ ved overkørslen med påskriften: „Stands, se og lyt.“ Det var jo billet, som ikke havde tid til at vente. Jernbaneskæringerne er imidlertid få i forhold til allé træernes tal, og kan markeres.

Men for at vende tilbage til den egentlige byplan, henledes opmærksomheden på en effektiv måde, hvorpå den moderne færdsels krav til gadebredder kan blive tilfredstillet, uden overdrevne gadeprofiler, ved anlæg af ny færdsels- eller strøggader; og det er ved anlæg af parallelgader. Hvis man nemlig langs den egentlige færdselslinje udlægger parallelle gader, en på hver side, så kan sporvejslinjerne lægges gennem de parallelle gader, eller selve strøggaden kan reserveres for fodgængere og parallelgaderne for vognfærdslen, når planen lægges således at alle forretninger får forbindelse såvel med strøggaden som med en af vogngaderne. Herved opnås den fordel, som i England og Amerika er vundet ved anlæg af „alley's“ eller baggader mod hvilken udhuse og stalde får forbindelse med kørslen og de så generende porte i færdselsgaden undgås.

Manglen på en praktisk basis for byplanlægningen og den overvejende tendens til at koncentrere opmærksomheden på gadeplaner som byplanens alpha og omega, har forledet de ledende kredse indenfor kunstretningen til flere skæbnesvangre misgreb, som opmærksomheden må henledes på så ofte som lejlighed gives. Bortset fra den overdrevne anvendelse af den horisontale kurve og manien for kunstlede uregelmæssigheder: excentriske bræk i gadelinjerne, umotiverede frem- og tilbagespring i huslinjerne; er der navnlig den kommunistiske stræben efter at udrydde det individuelle præg fra gade perspektivet og dettes husfaçader, det farligste. Det er ikke noget nyt fejlgreb. Man ser frastødende resultater herpå i mange byer. Der lægges ved disse generalplaner en tvang på husejeren, som mange af disse har svært ved at finde sig i eller bøje sig for; og som får dem til at gribe den første den bedste lejlighed

til at bryde, om ikke på anden måde så ved maling af den enkelte sektion med en fra resten afstikkende farve. For den almindelige sunde sans må det jo være indlysende, at den stræbsomme og selvstændige mand eller kvinde er den bedste borger og ligeså indlysende er det at en sådan borger ikke kan nøjes med en brøkdel af en længere façade for sit hus. Han forlanger, at hans hus bliver en helhed, som udtrykker hans egen og de af ham valgte arkitekters og bygmestres smag og dygtighed, og det bør være byens sag og i byens interesse at støtte denne opfattelse, ti det er det derved fremkomne individualitets præg som gør en gade interessant og giver den et rigere historisk præg. Den kommunistiske gadefront er altid kedelig, er en maske, som skjuler den individuelle ejers stræben og trods anvendelse af kunstnerisk talent mindende om en kirkegårds mur. Kommunistiske generalplaner for sammenhængende gade­façader må forudsætte kommunalt byggeri og syndikalistiske ejendomsforhold. Kun her er de på deres plads under forudsætning af, at syndikatets ejendomsforhold vedvarer. Overgår komplekset på flere ejere må generalplanen overlades til sin skæbne, med mindre anlæget indeholder elementer som fortjener national fredning. To eksempler i København viser syndicatsideens berettigelse og uberettigelse. Komplekset ved Søtorvet opført af det Københavnske Byggeselskab viser berettiget anvendelse af en general plan og komplekset, som skal dække det gamle jernbaneterrain, den uberettigede. Dette sidste vil næppe blive opført i samlet entre­prise, under ledelse af samme arkitekt, som har planlagt bebyggelsen; men planen har skræm­met eventuelle købere fra terrainet, som nu har henligget i sin beskæmmende tilstand en række af år. Skulde den kommunistiske ide været gennemført her måtte syndikatet have været tilstede først og planen lagt og adopteret af dette.

Ved udarbejdelse af byplaner må man skelne mellem to hovedklasser af vej og stræde: egentlige færdsels- eller trafikgader, og promenader — hverdagsveje og hellig­dagsveje — samlingsdriftens og spredningsnødvendigheds linjer. De første er færdselsveje mellem by og opland, mellem havn, jernbane og forretningskvarter; medens den anden klasse er hvile og forfriskningstidens parkveje. Vejene nordpå hører fortrinsvis til disse sidste, medens vejene vestpå hører til de første. Hver af disse klasser har sine formål: Den korteste vej mellem to punkter for trafikvejen og de interessanteste omgivelser for promenaden; og færdselssikkerheden vil blive betrygget i forhold til, hvorvidt det lykkes at holde de to klasser adskilte.

FÆRDSLEN

Når man har overvejet de forskellige former af bevægelsesmidler, som færdslen til lands har udviklet, så møder man en ejendommelighed, som viser den moderne storbys hjælpeløshed. Land og vandfærdslen stiller hver sine bestemte krav til bandede veje, men når disse er tilfredsstillet på en til tidens krav svarende måde, ved hjælp af havne, kørebaner og spor, så står man ansigt til ansigt med et end vanskeligere krav med hensyn til plads for den standsede færdselsmidler, til holdepladsen — parkeringspladsen — hvis krav stiger med færdslen og med byens udstrækning og vejlængder. For hvert nyt færdselsmiddel som opfindes og tages i brug, øges storbyens radius og dermed anstrængelserne for at lette de fjernere boendes deltagelse i, hvad der med et omfattende navn må kaldes den universale markedsdrift og den deraf følgende spredningsfærdsel fra forretningsstedet til boligen i byens ydre, mere hygiejniske omgivelser. Følgen af ethvert fremskridt i den retning er et tilsvarende øget krav til holdeplads, isærdeleshed i nærheden af byens forretningskvarter. Dette krav har vist sig at stille overmåde vanskelige opgaver, som det ingensteder har været muligt at tilfredsstille fuldt ud. Følgen er, at kaos råder, der hvor bybyggenes ledende hånd skulde have tilvejebragt orden og sikkerhed.

Vi har nu det mest drastiske eksempel herpå i automobilets indflydelse på trafikken i millionbyernes midte. København var i krigsårene afskåret fra den fulde brug af dette færdselsmiddel og har derfor ikke, i lighed med så mange europæiske byer, opdaget tyngden af dets krav til forholdsvis holdeplads, før krigen var bragt til afslutning. Vi begynder nu at skønne, hvilke følger bilfærdslen fører med sig under de fredeligere forhold. I Chicago hvis radius jo er betydelig, er virkningerne af dette færdselsmiddel særdeles iøjnefaldende og har været det i en årrække, til stort besvær for de kommunale autoriteter og for ordenspolitiet, idet denne bys brede gader, gennem forretningstiden i de centrale kvarterer, er fyldt med ventende automobiler. De almindelige gader i forretningskvarteret er 24 meter brede, medens hovedgaderne er 30. Men disse bredder er langs fra tilstrækkelige i den egentlige forretnings- og kontortid; og kræver et stort arbejde af politiet udover dettes sædvanlige pligter, navnlig i de såkaldte „Rush hours“ eller strøm timer, ved dagsarbejdets begyndelse og ende. Mange forslag til at råde bod på sammenstimlingen har været drøftede, men forgæves. Man har f. eks. både fra borgernes og fra byforvaltningens side, foreslået at undergrave et centralt beliggende parkanlæg: „Lakefront“ eller „Grant Park“, for på dette omtr. 2 kilometer lange og 100 meter brede bælte at danne en stor garage, over hvilken parken da antoges at kunne vokse videre. Et forslag som senere af den finske arkitekt Saarinen var opfrisket på ret opsigtvækkende måde, uden dog at føre til resultater. Hvorimod en del af den langs med parken løbende boulevard: „Michigan Avenue“, byens nobleste strøg anvistes til „Marshaling Ground“ for ventende „Autos“ — som de der benævnes i daglig tale. Særligt politi ansattes til haandhævelse af ordenen. Automobiltyverier finder jo

sted, og det blev de dertil sendte betjentes opgave at gøre sig bekendte med bilernes ejere for at kunne hindre uvedkommende fra at sætte sig i besiddelse af vognene. En stilling som vistnok hurtigt viste sig usædvanlig indbringende og derfor blev en kilde til uro i politistyrken i den nævnte demokratiske by. Men det viste sig tillige, at denne ordning kun i ringe grad befriede de egentlige strøggader — Ejerne af vognene ønskede selvfølgelig at have dem så nær som mulig ved hånden, således at de med den mindst mulige tidspilde eller ulejlighed kunde nå dem til brug ved forretningsvisitter. Chicagos byplancommission udsendte senere et forslag til dannelsen af en boulevard langs bredden af Chicagofloden gennem forretningskvarterets kostbareste ejendomme, hvorved 6 blokke eller gadefirkanter af bygninger skulde sløjfes. Disse 6 blokke indeholdt halvdelen af byens forprangergrossererers „Wholesale Houses“, hvorfra byens høkere forsynedes med varer; — der er nemlig så godt som intet frit marked eller torv. Boulevarden bliver i to etager: en underste for automobilgarager og en øvre i gadeniveauet for strøgfærdsel. Planen synes til trods for de uhyre omkostninger at skulle blive gennemført. Forslaget viser den store nød for holdeplads, som er tilstede. (Gennemførelsen af forslaget har nu (1929) kostet 22 millioner dollars, men siges at betale sig.)

En stor del af de automatiske vogne derovre består af små lette coupeer, som bruges af fruene på deres „Shopping Tours“ = butiksbesøg; hvilken den stærke fortovsfærdsel og de vanskelige gadekrydsninger for fodgængere gør nødvendige. Et tredje udslag af automobil udviklingen består i de store tunge lastbiler, som bærer en last, der er dobbelt så stor som de tidligere hestekøretøjers; som gør deres til at øge færdselens færeelementer. Ved mange gadekrydsninger er fire politibetjente — som helst må være et hoved højere end alt folket — i uafbrudt tjeneste i forretnings-timerne for at hindre totale stopninger af færdslen.

Vi fik som sagt under krigsårene en ufrivillig opsættelse med hensyn til at gøre disse skæbnesvangre erfaringer, men vi står nu for tur og farerne vil melde sig efterhånden, som byen vokser. Skønt København er mindre end Chicago, bør vi dog forstå, at der er en yderligere udvikling kommende, som må mødes og som vil kræve foranstaltninger af en kostbar natur. En ubegrænset centralisationsdrift har i Chicago ført til de høje kontorbygninger, som i så høj grad øger sammenstimlingen i byens midte — et forhold vi næppe kommer til at lide synderligt under i København — men på den anden side er gaderne i vore strøg af den gamle by for snævre, 10—15 meter mod Chicagos 24—30; og vi vil derfor ikke slippe nemmere fra dette brydsomme færdselsdilemma. Vi har ikke været knebne med de ny gadebredder i kvarteret omkring rådhuset, men disse er alligevel så spredte og brudte i korte længder, at politikontrol i tilfælde af disses brug for parkering, vil blive vanskelig og på grund af kontrollens spredning særlig kostbar. Det er måske et uheld, at planen for bebyggelsen af det gamle jernbaneterrain er lagt netop i de år, da automobilernes trusel mod færdslen var holdt nede. Vi må vise årvågenhed når det skæbnesvangre færdselstryk kommer. Nogen undtagelse fra den under udvikling værende regel kan vi jo ikke vente at blive, fordi dette færdselsmiddel passer så vel til vore nationale forfængeligheds- og magelighedsforhold. En beretning fra byen Washington skildrer under titlen „En malstrøm af automobiler“ tilstanden der og de politiforanstaltninger, der iværksættes for at holde strømmen gående. Det havde nemlig ved en tælling vist sig, at 15000 biler hørte hjemme i Washington; det vil

sige en for hver 25 indbyggere, hvoraf halvdelen vilde behøve holdeplads nær byens centrum. Det var dengang, nu siges der at være en bil for hver 5 indbyggere og profeterne i staterne siger, at der bør være to biler for hver mand.

At vi bevæger os henimod slige tal herhjemme kan der ikke være tvivl om. Man må derfor gøre sig klart, at hovedmanglen under disse færdselsforhold er gadenettets utilstrækkelighed og manglen på holdepladser spredte over byen. Dette gælder dog ikke automobilerne alene, men i nok så høj grad de offentlige færdselsmidler som sporveje og jernbaner. Driften beregnes nu således, at der kan være trafik både frem og tilbage, men følgen er, at færdselsmidlerne overlæsses i strømtimerne. Skal dette undgås må en del af de vogne, som fører den arbejdende befolkning ind om morgenen vente til de kan føre denne samme befolkning tilbage om aftenen. De egentlige jernbaner byggedes før storbyudviklingen tog fart, og de har derfor været istand til at erhverve de udstrakte arealer, rangergårde, værkstedskomplekser m. m. som nu besværer byens centrale kvarterer. En del af disse må sikkert nu overbygges således at rangering — marshalling — kan foregå i flere etager, medens værksteder og rengøringsgårde flyttes til en, de forskellige linjer forbindende beltlinje. Det vil koste overvindelse og kamp at forene stat og by om en ordening af den slags, men når nødvendighedens tryk bliver stærkt nok, vil den bureaukratiske modstand blive overvunden, men det er jo byplanlægningens opgave at forudse og forberede sager af den natur.

At disse her nævnte færdselsudviklinger har en afgørende, ofte en skæbnesvanger, indflydelse på storbyudviklingen og dennes fysiognomi er naturligt og uundgåeligt, fordi færdslen er byformens ophav og nervesystem — dens genitor. Og når byplanlæggeren derfor ikke har den fornødne opmærksomhed henvendt på udformning af disse elementer i overensstemmelse med tidens tekniske og estetiske sans, så må de fremmes på trods af dennes ønske, selv om det da bliver i former, som bærer vidne om manglende forudseenhed og omtanke. Erfaringen i denne retning gøres i alle storbyer og der er derfor grund til at gentage opfordringen til at skænke disse sager den største opmærksomhed så ofte lejlighed dertil tilbyder sig. Dette har tilvisse været vanskeligt, hvor udviklingen har bevæget sig fremad i stormskridt; således som ved automobil trafikken. Højbane bygningen er et andet tilfælde, hvor byerne skæmmes på de mest fremtrædende steder af ideforladte amatørkonstruktioner og eksperimenter. Egenskaber som på sine steder har gjort systemet forhadet og vendt opmærksomheden mod det usunde underjordiske færdsels system.

Vi er i det heldige tilfælde at kunne råde bod på den moderne færdselsgru ved udvidelse af midtpunktet i den retning hovedfærdsels linjen — havneløbet — viser, ved at opfatte afstanden mellem midtpunktet — Rådhuspladsen — og det foreslåede Købestævne som en *Færdsels Ækvator*; og som antydnet i nogle af skitserne bøje færdsels linjerne ad udviklingens vej mod denne begrænsede ækvatoriale midte.

Der forestår nu sandsynligvis desuden en udvikling i retning af et nyt interurbant færdselssystem, som måske vil virke omvæltende på de tilvante arkitektoniske skønhedsbegreber — hvis sådanne eksisterer for tiden — og det er *luftfarten*. En udvikling hvis muligheder man ikke bør lukke øjnene for. Ubundet og uhindret som denne færdsel er af stræder, veje eller spor; vil den gøre sit til at omskabe vore opfattelser af færdselsafstande og derfor blive istand til at kræve selv meget indgribende ændringer i byplanen. Hovedulæmperne ved de ældre færdselslinjer er deres

fortrinsvise udvikling af de radielle og ringeagt for de disse forbindende kredsformede færdselslinjer. Herved opstår et stigende antal tilfælde, hvor selv den mest inviklede trafik kommer tilkort ved at nødvendiggøre store omveje. Der er punkter indenfor enhver stor bys sphere, som kræver en god del af en dagsrejse ad de nuværende færdselslinjer, men som ad luftens veje vil kunne nås i minutter istedetfor timer. Den vældige udvikling flyvningen gennemgik under krigen lader os forudse, at freden vil udsætte storbyerne for flyverangreb af en teknisk natur, som vil berøve os vort hidtidige estetiske fodfæste. Det bliver vel nærmest ved eksempler udefra; og det har ofte været drøftet under hvilke forhold husenes tage for stationsanlæg kan muliggøres. Dette er tilvisse et farligt grundlag at arbejde på og mange liv vil blive ofret før blivende former findes; men hensynet hertil vil næppe stanse, om det end vil forsinke udviklingen. Vi står her overfor det enestående tilfælde, at kravene samler sig om holdepladsen, om flyvepladsen, og vanskelighederne for byplanlæggeren vil derfor samle sig om yderligere udvikling af dette i forvejen indviklede problem.

Man har som bekendt, i forudfølelse af de store vanskeligheder, allerede for en menneskealder siden forsøgt at løse de store byplanspørgsmål ved hjælp af mere eller mindre permanente byplancommissioner. I Chicago var det udstillingsarkitekten fra 1893 Burnham som ved hjælp af en „City Club“ rejste spørgsmålet og fik med store bekostninger en slags byplan udarbejdet i lokkende billeder af franske akvarellister. Ved at fortsætte arbejdet, ved at interessere rigmænd i sagen og ved at etablere et samarbejde med de kommunale autoriteter er det der lykkedes at få nogen indflydelse på udviklingen i retning af et, i høj grad tiltrængt, kunstnerisk præg. Dog er resultaterne endnu kun små, sammenlignet med det store arbejde, men mange enkeltheder må jo atter og atter gentages, før de kan trænge ind i den offentlige bevidsthed og før byen lærer at forstå, at den i sin helhed er interesseret; at sagerne behandles fra et højere estetisk standpunkt. Den mangel klæber desuden ved bevægelsen, der som andre steder, at sagerne alt for udelukkende behandles fra det arkitektoniske standpunkt; som kun alt for hyppigt røber mangel på kendskab til de fordringer den sociale udvikling stiller til tidens reformer.

En udmærket lejlighed til at lære, hvorledes den ubegrænsede midtpunkt færdsel vil påvirke storbyernes udvikling vil Chicago levere. Et system af doubledæk gade — Super Highways — er planlagt og under udførelse, den underste for den svære trafik og den øverste for den lettere d. v. s. persontrafiken. Bredden er regnet for 10—12 trafik linjer og der er ingen sidevejsforbindelser med den øvre, således at færdslen kan sættes så højt op som trafikken muliggør. Disse super highways fører altså direkte mod det centrale „Loop Distrikt“ der som magnet klippen vil trække færdslen mod sin undergang. „The Chicago Plan“ kender kun landveje og hvad dertil regnes og går udenom de andre byplan elementer, men stiller en udgift af en milliard dollars = fire tusind millioner Kr. i udsigt, foreløbig i det mindste; i det håb — som det synes — at gøre byen til verdens ledende luksus by.

Disse sager stiller sig heldigere hos os, idet den midtpunktsøgende færdsel er udviklet med mindre voldsomhed, og mere nøgtern begrundet på den lavere bygningshøjde; skønt dette jo samtidig viser, at vi ikke har fulgt med tiden i en vigtig teknisk udvikling. Hvis kundskaben i bybygger verdenen var bragt så vidt, at en byplancommission kunde virke med udsigt til udbytte, vilde en byplan ad denne vej ligge

indenfor mulighedernes grænse. Men efterhånden som byplan undersøgelserne og disses uundgåelige fejltagelser skrider fremad, bliver planens mål og midler dog forståede i større kredse og samarbejde mellem byråd, havneråd og jernbaneråd; mellem stadsingeniør og stadsarchitekt bliver etableret, og et byplanudvalg bliver nyttigere og ønskeligere. Men der er måske langt frem før dette mål kan nås.

Spørgsmålet om parkeringsplads for tidens færdselsmidler er et spørgsmål om pladskunst — spørgsmål om tilvejebringelse af offentlige pladser for nytte og ikke alene for stads som hidtil forstået ved pladskunst. Parkeringspladser må skaffes ved alle vigtige færdselslinjer og strøggader og ingen ny færdselsgader af betydning bør planlægges uden et tilbehør af holdeplads; helst under sådanne former at de udgør et naturligt led i gadelinjerne. Det vilde sikkert vise sig fordelagtigt om et større tidsvarende anlæg kunde blive skabt, ti bekvemmeligheden ved at forretningsmandens færdselsmiddel får plads nær kontoret er stor nok til at uviljen mod et nyt uprøvet forretningsstrøg derved kunde overvindes og de forhøjede ejendoms-værdier vilde blive store nok til at erstatte udlægene ved holdepladserne. Det er jo når alt kommer til alt den stadige overhængende fare for den almindelige færdsel fra de ny trafikmidler, som må lede til mere betryggende by- og gadeformer; og det er manglen på parkeringsplads som bringer forstoppelse i færdsels linjerne.

Farerne ved automobil færdslen behøver jo ingen forklaring. De er part af det daglige liv, men det er i byplanlægningens interesse at der findes midler mod dem. Men farerne ved luftfærdslen er større og måske vanskeligere at råde bod på. Jeg stod engang på et tag i Gothersgade og så en luftballon opsendt fra Tivoli, dale ned i Botanisk Have, medens en pøbelsværn som en lavine eller stormflodsbølge væltede hegn og nedtrampede de beplantede anlæg for at nå ind til ballonen. Jeg fik da en anelse om, hvad det vilde sige om luftskibet nogensinde skulde få sine drømme realiserede. Det kan jo ses fra alle sider og et uheld derfor antage større dimensioner end noget andet færdselsmiddels. Begivenhederne har siden mere end retfærdiggjort min frygt. Jeg skal blot minde om uheldet i den her ofte benyttede: „City of comparison“, hvor et luftskib faldt ned i et af mennesker opfyldt banklokale, gennem glastaget, i juli 1919. Brændende benzin indhyllede i et sekund det hele lokale, dræbte 11 og sårede 26. Ulykker vil hælde! men de kommer på ny måder med ny færdselsmidler og rejser ny former for ansvar og skyld.

Holdepladskravet tilfredsstilledes tidligere, og tilfredsstilltes endnu i mindre byer ved markedspladsen, ved torvet og i stationsbyen ved pladsen foran stationen; men med storbyens dannelse fulgte dette krav med markeds udviklingen og delingen af torvehandelen til forskellige pladser. Men samtidig opstod af hensyn til monumentale bygninger eller anlæg et krav til åbne pladser, som kunde være uden forbindelse med færdslen. Vi har eksempler herpå i Kristiansborgpladsen, i Kongens Nytorv og i Frederiksberg allés runddele, samt nu senest i Rådhus Pladsen. Heraf opstod da et andet krav til byplanlægningen med hensyn til „Pladskunst“. End en anden årsag til vedligeholdelse af åbne pladser findes i de militære garnisoners krav til eksercer- og parade-plads: — Marsmarken i Paris og de italienske byers Plaza d'armi — en årsag som førte videre end de andre med hensyn til udstrækning og hos os til brugen af fælledele = borgernes fælles græsgange; men også førte til Sløjfning af en del af Rosenborg have, da dennes orangeri blev indrettet til kaserne for den kongelige livgarde. Endelig er det også værd at mindes den engelske „Village

Green“ som eksempel på det offentlige pladskrav i det lille samfund. „Monumental Pladskunst“ er et berettiget navn, som forklarer de åbne pladser i de historiske byer. De var oprindeligt anlagte uden hensyn til færdsel eller markedsdrift, men under den stigende færdsels tryk er de efterhånden taget i brug som sammenknytningspunkter for omnibus, sporbvogns og rutebiltrafiken. Der er da god grund til at tage varsel heraf og fortsætte systematisk med forberedelse af færdsels „subcentre“ efterhånden som forstadsbebyggelsen breder sig. Der er jo særlig gode grunde til spredning af monumental pladskunst over storbyens ydre kvarterer. Det gamle byting med stene sat i ring om et skyggefuldt træ i landsbyen, er et motiv, som det er værd at bevare i byplanen.

Et brud på de overlevede fredningsideer forårsaget af den stærke nutidsfærdsel må også forberedes og det er fjernelsen af det blodige vejtræ. Vejtræet på de vigtigste færdselsveje i nærheden af storbyen, må enten flyttes til en sikker afstand fra vejbanen eller tages helt bort. Der knyttes en god del af sentiment til denne enkelhed i byplanen, og gamle træer vedligeholdes med omhu og kærlighed, hvilket kun er prisværdigt, men vejtræet har alt kostet for mange menneskeliv og vil kræve et stigende antal i fremtiden, hvorfor det er nødvendigt at forberede bestemte regler for dets plantning og vedligeholdelse, passende for de moderne færdselsforhold.

Et middel til bekæmpelse af færdsels gruen har man desuden i *parallele gadeanlæg*. Langs nye hoved færdsels veje bør anlægges to paralelgader, dels for at aflaste hovedgaden, dels for at frembringe øget parkerings grund. Dette er en sag, som der ikke for ofte kan henledes opmærksomheden på, og det er nærmest en sag som vedrører stads ingeniørens virksomhed som en grundregel, der naturlig må følges ved fremtidige anlæg af vigtigere færdsels linjer.

BROER

Broen er jo egentlig en part af vejen eller strædet, idet den forbinder to vejstykker, men den spiller i monumental henseende en ret selvstændig rolle som en af stedets — byens eller egnens — seværdigheder. Den skiller sig derfor med hensyn til tekniske og kunstneriske detaljer så afgjort fra gadebygningen, at det af praktiske grunde er nødvendigt at underkaste den en særlig behandling.

Broen har alle sine dage været en yndet genstand for den monumentale kunstners kærlighed og har derved erhvervet sig en egen historisk stilling såvel i sin almindelighed som i sit forhold til de skiftende tiders estetiske sans og kultur; så meget så, at dens internationale historie er en slags kulturhistorisk parade. Men i de nyere tider, siden indførelsen af stål som bygningsmateriale, og siden jernbanen har øget kravene, der stilles til dens styrke og brugbarhed, er der bragt forstyrrelse i den historiske udvikling; navnlig ved, at de økonomiske og tekniske hensyn har lagt brobygningen ind under den mere materialistiske ingeniørs videnskabelige gerning og har trængt kunstneren i baggrunden. Ved tilfredsstillelse af den ny tids storlåede krav er der da fremstået en række konstruktioner, hvis former, ved udelukkende at bestræbe sig for at løse de økonomiske krav — de lavest mulige omkostninger — har virket nedbrydende på det populære skønhedskrav. Der er imidlertid nu hengået så lang tid siden denne periode begyndte, at arkitekten har kunnet sunde sig på forholdene og har fået øjnene åbne for de tekniske kravs muligheder og har kunnet sætte sig i stand til at forme sine forestillinger — sin kunstneriske sans — efter materialernes kunstneriske muligheder og er bragt til at skønne, hvorledes muligheder tidligere har været omgåede og underkendte eller misforståede.

Vi har hertillands været forskånede for de mest skæbnesvangre erfaringer eller lærepenge, fordi vore økonomiske forhold har tvunget os til at begrænse vor virksomhed til de mindre opgaver. Men vi står dog nu for første gang i vor samfærdsels historie, overfor forslag til opførelse af brobygninger som vil sætte særligt præg på det danske landskab på afgørende steder. Vi har vel tidligere bygget større broer — Limfjordens og Guldborgsunds — men det var før de kunstneriske krav til konstruktionen kunde formuleres eller erkendes. — Nu er det Lillebelts, Ny Limfjords og Storstrøms broerne som kalder og nu kan kravene til en kunstnerisk tilfredsstillende løsning af opgaverne stilles og bør stilles; ti disse brobygninger er i virkeligheden arbejder som enten vil forskønne eller skamskænde, enten højne eller sænke den landskabelige værdi af egne som danner de mest befærdede sammenknytningspunkter mellem landsdelene; og punkter, hvor broforbindelser er påtrængende nødvendige. Broer på disse steder vil få en så dominerende beliggenhed, at en større del af den civiliserede verdens opmærksomhed vil blive rettet mod dem; og store broer som disse er, vil selv om de ligger fjernt fra den by, det markedscentrum, de tjener som færdselslettelse for, alligevel være en sag som vedkommer bybyggeren og byplanlæggeren; ikke alene fordi der mellem deres og byens færdselsmidler er et be-

stemt slægtskabsforhold, som ikke kan eller bør tilsidesættes, men også fordi deres opførelse vil give impulser og paralleler til byens brobygning. Navnlig er Lillebeltbroen af betydning for hovedstadens forbindelse med landsdelene, og selv om den kun kan siges at danne et fjernere led, er den dog part af en hovedfærdsels linje for markedsdriften mod vort nationale midtpunkt.

Den officielle fremgangsmåde i den lange forberedelses tid, medens de nævnte vigtige broer forberedtes og overvejedes har været dikteret af den økonomiske sædvane med stræb efter at skaffe det billigst mulige forslag tilveje. De har gennemgående været behandlet som materielle ingeniørspørgsmål. Hvis nogen har tænkt på, at estetiske synspunkter burde tages så har dette formentlig kun været tænkt som krav på udsmykning med portaler eller ornamentale gitter, kort sagt med underordnede detaljer; medens det egentlige monumentale krav på kunstnerisk helhed og harmoni med de landskabelige omgivelser, ikke så vidt det kan mærkes, er kommet til orde.

Hvis vor hovedstad, for at tage et eksempel, stod overfor den opgave at skulle bygge en domkirke som centrum for folkets religiøse liv, og man så vilde foreslå opførelsen af en simpel hal af jernbeton fordi dette vilde være den billigste løsning af opgaven, så vilde folket kraftigst mulig protestere, fordi man gennem kulturudviklingen har tilvejebragt monumentale bygninger, der som kultur mindesmærker sætter mærke og spor i verdenshistorien, for kirkeligt brug; og man vilde finde sig beskæmmet ved at svigte disse forbilleder. Men spørgsmålet taget i sin almindelighed om krav til monumentalitet for fremragende brobygninger, er næsten lige så afgjort besvaret og folkelig erkendt som for kirkelige eller verdslige bygninger af national betydning. Usikkerheden i spørgsmålet, som har vist sig ved manglen på bestemte offentlige krav til broarkitekturen er som anført begrundet i, at indførelsen af de dristige stålkonstruktioner, som har givet statikken en hidtil ukendt indflydelse på konstruktionernes form og en tid har udelukket arkitekterne fra deltagelse i de store brospørgsmåls løsning. Ikke just derved, at de ikke er spurgt tilråds, men mere fordi de har stået uforstående overfor det ny, der så afgjort og væsentligt adskilte sig fra de tilvante estetiske maksimer.

Imidlertid er der i samfund med en stærkere og mere storslået udvikling end vor, ved samarbejde mellem arkitekt og ingeniør, eller ved det heldige og sjældne tilfælde, at den ledende ingeniør har været i besiddelse af sans for monumentale krav og former; eller endelig ved det rene tilfældes gunst; opstået en række brobygninger, som har beriget kulturen med ny til øjemedet svarende former. Der er således i England: Britannia, Firth of Forth og Towerbroerne; de amerikanske East River broer og kapt. Eads Mississippi bro, samt de tyske „buestrængs“ broer over Ejder kanalen. Brobygninger som står så meget skarpere frem i historiens perspektiv, som en stor mængde overordentlig grimme og uheldigt anbragte brobygninger er skabte ved hvis opførelse rent økonomiske og materialistiske krav har været enerådende. Broer som skæmmer omgivelserne og råber for ombygning; af hvilken grund livslængden af disse konstruktioner har vist sig forbavsende kort og derved indirekte forbavsende kostbare som vejforbindelser.

For os er det navnlig Lillebeltbroen, som stiller bestemte, af omgivelserne tydeligt prægede krav, til os om monumentale former, idet denne forbindelse mellem Jylland og Fyen tillige vil blive som en portal for sejladsen gennem beltet. Ved

storstrømsbroen er stillingen anderledes, idet farvandene der må regnes mellem søfartens biveje som kunde, om man fandt det praktisk, helt lukkes uden at volde synderlige ulæmper, idet en inddæmning, der forenede Sjælland med Møen og Lolland-Falster, langt vilde opveje ulæmperne ved farvandenens lukning. Spørgsmålet om monumental brobygning på denne plads kan altså bortfalde, hvis forbindelse skaffes over en dæmning. Den afstand, som der skal spændes er omtr. $3\frac{1}{2}$ kilometer eller en halv dansk mil.

Brobygningsinteressen samler sig altså foreløbig om Limfjordens og Lillebelts broer og disses egenskab som portaler for søfarten. Men derved rejses spørgsmålet om denne portals fri åbning for sejladsen; navnlig for Lillebeltsbroen, fordi Limfjordsbrospørgsmålet alt er provokeret. Spørgsmålet om fri højde for skibsfarten under faste broer har ofte været behandlet. Ved New Yorks hængebroer fastsættes højden til 135 fod engelsk mål = 41 meter. Men da man var usikker med hensyn til denne højdes tilstrækkelighed, forøgedes den efterhånden ved senere brobygninger over vigtige navigable vande. Towerbroen i London blev 42 meters og broerne over Ejderkanalen 42,5 meters, medens Quebecbroen over S. Lawrenzfloden i Canada blev 48,5 meter. I denne stadige stigen ligger en anerkendelse af skibsbygningens voksende krav, og sikkert er det, at et antal skibe af forskellige typer sejler på havene, som ikke kan passere under Quebec broen. Ved en nærmere undersøgelse af de extreme masthøjder kommer man til højder på omkring 75,0 meter. Den lavningstendens, som viste sig i mastehøjderne i begyndelsen af dampskibsperioden, er atter i de senere år afløst af en opadgående tilbøjelighed ved Atlanterhavets store „Liners“ og ved indførelsen af den trådløse telegraf. De forskellige flåder har også øvelsesskibe med særlig høj takkel. At der imidlertid ikke er nogen streng nødvendighed for de overdrevne højder er vistnok givet, og et bestemt mål, der kunde tjene som international regel kunde vel nok fastslås ved nærmere overenskomst; men sålænge dette ikke er sket står spørgsmålet i sin almindelighed åbent. For Østersøens havne — vore farvande indbefattede — er det dog ikke åbent, men har allerede fundet sin afgørelse ved broerne over Ejderkanalen så langt tilbage som 1895. Denne kanal er en af adgangene til Østersøen og skønt man naturligvis i retslig henseende selv kan bestemme, hvorledes man indenfor Østersøens område vil bygge sine broer, så må det dog betragtes som en utilgivelig smålighed, at gå under den ved kanalens bygning givne højde. Lillebelt er jo ikke så vigtig en søvej for Østersøfærdslen som Storebelt og Øresund, men der er dog vigtige søstæder som Flensborg og Kiel, der i fremtiden måske vil blive generet af en mindsket sejlbarhed. Skibe derfra har Kanalen til den ene side og Lillebelt til den anden og vil derfor have årsag til sammenligning; såmeget mere som Lillebelt har vanddybder, der overgår de andre adganges. Skønt Lillebeltsbroen er det største broarbejde vi har været stillet overfor, er det dog ikke så imponerende i international henseende. Den kunde blive det, om vil vilde spænde beltets 800 meter med et enkelt span. Firth of Forthbroens længste span er 518 meter og Quebecbroens 558, men disse vil snart blive overgåede ved New Yorks broer over Hudsonfloden. Lillebeltsbroen er for os en kulturopgave, og den færdige bro vil blive en målestok for vort mod og snille som civiliseret folk enten vi vil eller ej.

Hvad broer i almindelighed angår, da hører de jo til de almindelige opgaver, som stilles ingeniør og arkitekt og har kun underordnet betydning for byplan-

læggeren, kommer nærmest ind under detaljerne; der kan jo være delte meninger om art og materiale: stål, beton, sten eller træ; men disse variationer ligger udenfor de rammer — det fremtids program — byplanlæggeren er begrænset af. Men udenfor dette hensyn har det naturligtvis sin interesse at bemærke, hvorledes nationalkarakteren skinner igennem ved brobygningen. De franske broer udmærker sig ikke ved størrelseforholdene, men ved omhyggeligt arbejde og smagfulde linjer og en omhyggelig hensyntagen til harmoni med omgivelserne — en side af brobygningen, som er sørgelig forsømt i Amerika, hvor disharmonien er så meget mere stødende, som størrelseforholdene yderligere fremhæver manglerne. Men dette må jo for en stor del skrives på pionerkarakteren og mængden af opgaver, som krævede hurtig løsning. Firth of Forthbroen står som et typisk monument for engelsk snille og ævne til at behandle de store opgaver således, at løsningen giver et imponerende indtryk af opgavens størrelse og vigtighed. Den dristighed, hvormed Amerikaneren går løs på de største opgaver, er imponerende i sig selv, og der er ingen tvivl om, at udviklingen dær bærer henimod større respekt for smag og kunstnerisk ævne til at indpasse brobygningen i den bedre smags rammer, men dertil kræves jo en kunstnerisk udvikling gennem generationer.

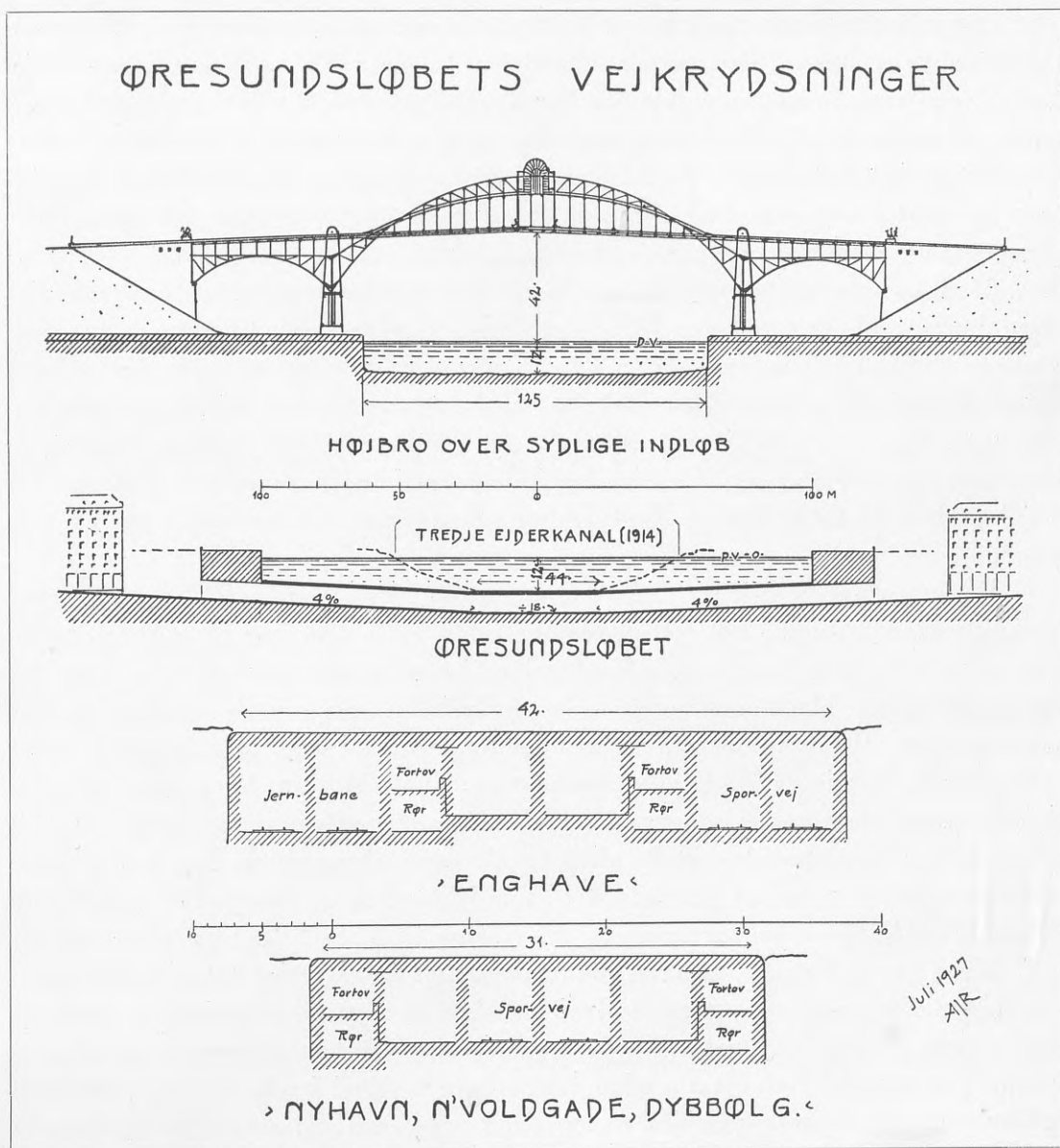
TUNNELLER

Underjordiske veje for person- og fragttrafik er ikke noget nyt element af byplanen, men medens det tidligere i de fleste tilfælde benyttedes som et skjult, undertiden hemmeligt færdselsmiddel med yderverdenen eller mellem to bygninger, navnlig i forsvarsojemed; har det i den nyere tid d. v. s. efter bygningen af den første Thamestunnel i London, fået praktisk betydning som passage under floder eller gennem bjerge; som hjælpemiddel for gadefærdslen eller som completeringsmiddel for jernbanelinjer og spiller som sådant en betydelig rolle for den moderne samfærdsel i by og land. I adskillige storbyer er underjordiske jernbaner nu i brug både for passager og fragttrafik.

Hvis ikke alle julemærker slår fejl er denne udvikling imidlertid kun en indledning til en langt mere udstrakt anvendelse af underjordiske veje. Grunden til den hidtil viste tilbageholdenhed i nutiden er det vanskelige og kostbare gravningsarbejde som kun langsomt opnår den nødvendige mekaniske hjælp. Vi kender fra tidligere kulturperioder hele underjordiske byer og „Catacumber“; men opfinderen har i vor tid stillet sig tvivlende overfor tunnelarbejdet og ment, at de egentlige tunnelarbejder har været undtagelser, hvis erfaringer vilde mangle de fornødne fortsættelser. Denne følelse er nu ved at forsvinde og udgravningsmaskiner, som bygger tunnellen færdig efterhånden som arbejdet skrider fremad er byggede og ved at komme i brug. Vi må derfor belave os på, at de økonomiske forhold disse maskiner vil fremkalde, både med hensyn til tid og til omkostninger, stiller os overfor en forceret udvikling af underjordiske veje.

London har i denne, som i så mange andre retninger, været foregangsbyen; først med tunneller under floden og dernæst ved sin „Underground Railway“, sin „Tube“, hvilken sidste er kopieret i stor udstrækning navnlig i Paris og New York. Det er selvfølgelig den tidligere nævnte mangel på elasticitet i bredden af „the Street“ i de store byer, som tvinger til benyttelsen af de underjordiske veje for at aflaste forretningsstrøgets overbefærdede gader, skønt udvejen har vist sig at have uheldige sider i sanitær og hygiejnisk henseende. Den gør da også indtryk af at være et middel, man har grebet til i en nødstilstand, da intet andet syntes praktisk udførligt eller muligt. Det er jo nu også en kendsgerning, at livet i storbyen mere og mere former sig som sundheds nedbrydende. En stigende del af befolkningen må tilbringe arbejdsdagen i kunstigt oplyste og mangelfuldt ventilerede lokaler. Og når så denne samme befolkning skal beføres mellem arbejdspladsen og hjemmet ad undergrundsbanen, så er det let at forstå, at byens sundhedstilstand og fysiske velvære lider derved, ti det er ikke nogle minutters kørsel det drejer sig om, men to af dagens timer til de store afstande i den moderne storby.

Denne sag har været behandlet i det engelske parlament og en korrespondent skriver herom: — Mr. Clermont Edwards M. P. udtalte i sin egenskab af ordfører for en deputation til regeringen: „Jeg har været i en uventileret undervandsbåd, og



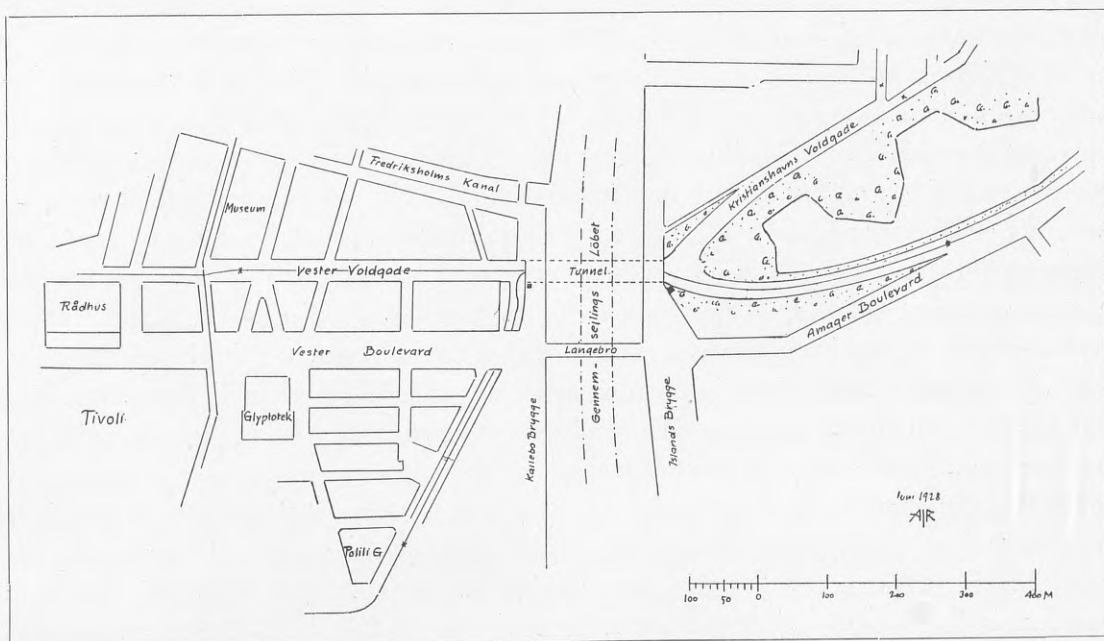
jeg påstår, at åndedrættet er friere dernede end i The Tube når der er trængsel. Der går ikke en aften uden at der mellem Westminster og Barking er mellem 30 og 60 besvimmelsetilfælde.“ En parlamentarisk udvalgsbetænkning nævner også den „farlige trængsel i stationer, elevatorer og tog — trættende ventetider på gaden i al slags vejr og ståpladser i overfyldte sporgvogne. To gange om dagen — siger betænkningen videre — for et tidsrum af to timer er passagererne tvungne til at underkaste sig, ikke alene fysiske ubehageligheder, men ofte virkelige lidelser under deres stræb om morgenen for at nå arbejdspladsen og om aftenen for at nå tilbage til hjemmet og disse lidelser er ofte så alvorlige, at de gøre ofrene midlertidig arbejdsudygtige.“ Dette skildrer trængslen i London, men andre storbyer lider under de samme ulæmper, hvis oprindelse må søges i de snævre færdselsgader — i gadernes mangel på ævne til at give plads til den stigende færdsel; og hvad der i det væsentlige nås ved at lede trængslen ned gennem de underjordiske årer, er kun en tilsløring af de værste ulæmper.

Der er heldigvis en anden anvendelse af tubesystemet, som giver større tilfredsstillelse, en anvendelse som er udviklet i Chicago i løbet af den sidste menneskealder og en anvendelse uden hvilken færdselsforholdene der vilde have været umulige for længe siden. Det er fragttunnel systemet, som nu spreder sine tuber under forretningskvarterets gader. Det muliggør en flytning af den ubehageligste, besværligste og mest forstyrrende trafik: — den vældige kul og asketransport samt godstransporten fra havn og jernbane til forretningskvarterets en gros og en detail pak-huse. Med aske og slaggetransporten fra de høje kontorbygningers mange kedler følger den udgravede fyld og nedbrydningsmaterialet fra gamle bygninger, som forsvinder i dybet og fritager gaderne for en ganske betydelig trafik af opfyldningsmateriale, som ad tunnellen føres direkte til dumpningsstedet. Disse tunneller har ikke noget stort tværprofil, men de giver plads for et spor på hvilket vogne som bærer fem tons bevæger sig og holder forbindelse med husenes underste kældere. De er anlagt så dybt for at undgå forstyrrelser af gadernes mange ledninger og rør-systemer.

Historien om, hvorledes dette tunnelsystem blev til er typisk for de urbane administrationsforhold i det fjerne vestens metropolis. Det var et telefonselskab, som erhvervede den kommunale koncession. Ledningerne over gaderne var, der som andre steder, blevet besværlige — formørkede luften i gaderne mellem de høje bygninger, og anbragt under gadens brolægning, kom de i stadig strid med de andre underjordiske ledninger. Så havde man søgt om tilladelse til at lægge dem så dybt, at de kom under de andre systemer, men det blev da nødvendigt at lægge dem i et tubesystem af slig størrelse, at de altid kunde være tilgængelige. Det var et kostbart foretagende, men det gav udsigt til mindskning af de idelige forstyrrelser af gadens brodække ved opgravninger og selve arbejdet foregik i det ovenfra usynlige dyb. Ingen kunde forudse, at det vilde blive særligt fordelagtigt for selskabet; snarere måtte det anses som en nødsudvej foreskrevet af trafikudviklingens forhold. Koncessions andragendet passerede derfor med lethed de kommunale autoriteter og byrådets oldermen. Men efterhånden som arbejdet skred fremad fandt selskabets og forretningskvarterets husejere, at systemet passede til husenes dybe fundament og kælderetager i flertal; hvorfra disse kom sammen og kom til den slutning, at sporet, som var lagt under tunnelarbejdet kunde benyttes til besørgelse af den for gaderne besværlige transport. Koncessionens ordlyd forbød det ikke, og da tubesystemet hurtigt udvikledes og viste sig istand til at give betydelige lettelser, fremskyndes bygningen efter bedste ævne. Det bragte da også selskabet uventede indtægter og viste sig som et værdifuldt aktiv, men samtidig realiserede byrådet, at det var taget ved næsen af udviklingen og havde tilladt en guldfisk at slippe gennem nettet. En almindelig uro blandt aldermændene var følgen, under hvilken systemets store nyttevirkning for gadefærdslen glemtes, og man fandt efter mange overvejelser en udvej til opløsning af telefonselskabet; hvorefter et nyt dannedes, som nødsagedes til at aflevere en del af forgyldningen, medens arbejdet fortsattes. Der er forøvrigt en særegenhed ved færdselen, som er særlig iøjnefaldende i Chicago, den nemlig at middagstimen fremtræder med en stærk forøgelse af fortovs og fodgængerfærdslen. Flere hundrede tusind personer beskæftigede i forretningskvarterets kontorer, butikker og lagre, søger da ud for at nyde dens daglige „lunch“ og i forbindelse dermed en lille spadseretur i den friske luft. Der bliver derved tre daglige

strømtimer på strøget istedetfor to. De falder omtr. således: 8—9 morgen, 12—1 middag og 5—6 aften; i hvilke gadernes kapacitet prøves til deres yderste ævne.

Om man nu for sammenlignings skyld tænkte sig et sådant fragt tunnel system indført i København, tagende udgangspunkter ved frihavn, toldbod og banegård, spredende sig under strøgets gader og forbundet med alle forretningsbygninger for handel og industri, på begge sider af havnen og forbundne med hinanden under denne; så vil man let kunne forestille sig, hvilken lettelse det vilde blive for gade-færdslen, når hovedparten af den besværlige arbejdskørsel blev undgået. En indirekte fordel af nogen betydning vilde det også blive at have et slikt tunnelsystem udmundende på steder ved sund og strand, hvor den ved tunnelarbejdet og på anden måde udgravede eller indsamlede fyld, vilde komme til nytte og fremme vig-



tige og værdifulde landdannelser. Nogen tjeneste vilde tunnellen også gøre ved at optage ledninger af forskellig slags og derved forebygge opbrydning af bro-lægningen; som nu til stadighed volder alvorlig uryd og forstyrrelse.

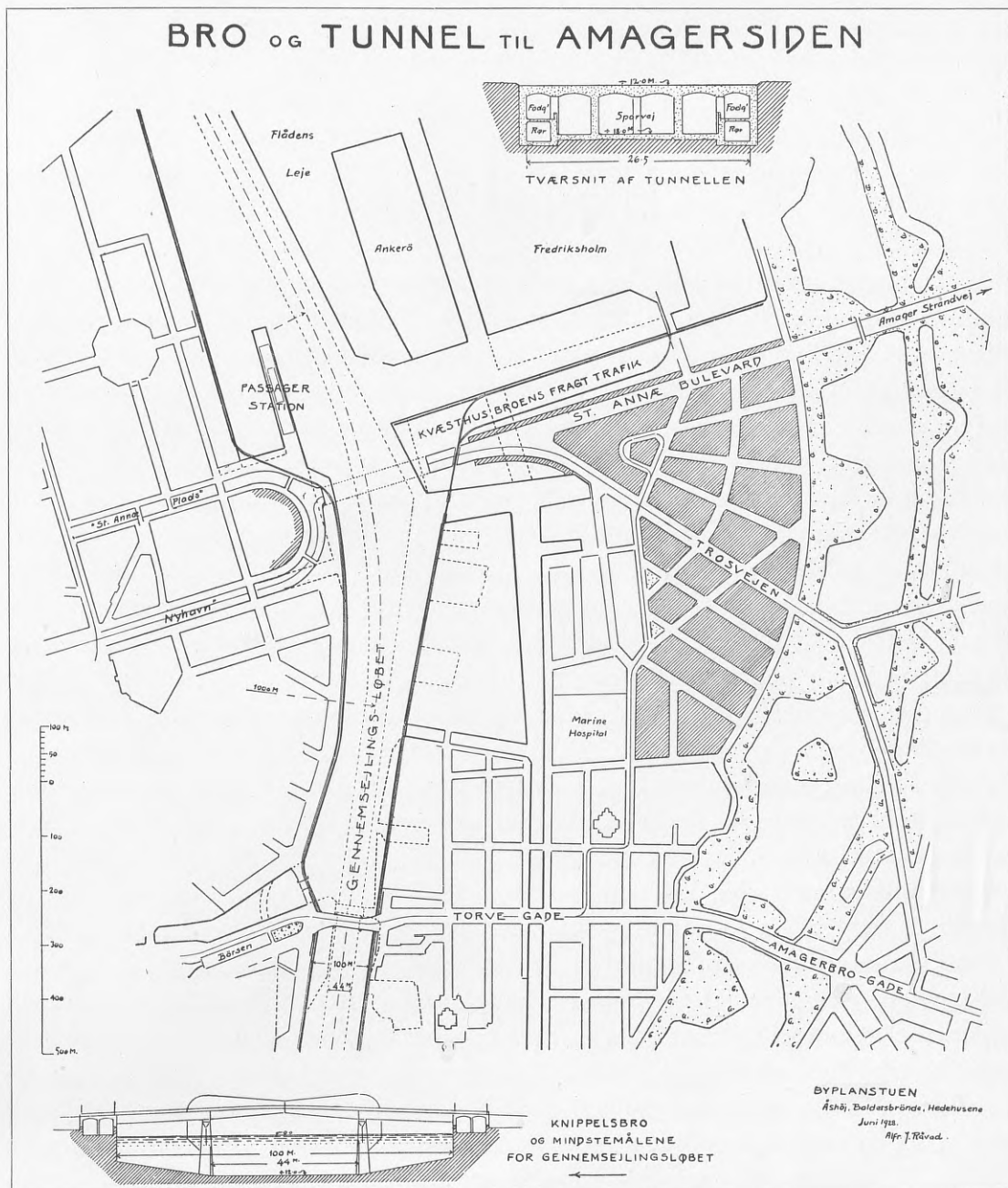
Når talen er om midler til lempelse af storbyens færdsel; enten den midtpunktsøgende eller den midtpunktflående; så må højbanen afgjort gives fortrinsret over undergrundsbanen. Dagslys, sol og luft, er fordele af særlig betydning for byens arbejdere — for den tjenende del af befolkningen fra værksted og kontor, butik og lager, fra fabrik og skolebænk. Hver af disse systemer har sine mangler, teknisk, hygiejnisk eller estetisk, men også hver sine fordele. Det underjordiske den tvivlsomme, at det næsten helt kan skjules og derved sparer sine „vedkommende“ besværlige spekulationer. Men det er som at skjule rørledninger i bygningerne under pudslag, gulve eller lofter. Det kan så godt gøres, men det fører alvorlige ulæmper med sig. At støjen følger banen ned i tuben er en fordel for gaden, men den forstærkes dernede betydeligt ved at sammentrænges indenfor tubens vægge og ved at brydes mod dennes piller og andre ujævnheder, og dette i forbindelse med den forstærkede hede og besværlige ventilation, virker nedbrydende på passagererne. Man er tilbøjelig til at trøste sig med den tanke, at folk vænner sig til det og at den kom-

mende generation vil blive naturaliseret under forholdene; men det bliver næppe hyggelige racetræk, som udvikles ad den vej.

Der ligger i disse forhold betydelige og skæbnesvangre fremtidsopgaver for byplanlæggeren og bybyggeren, som må veje forholdenes pro & contra mod hinanden, som må anstille sammenligninger, må lægge sit hoved i blød for at råde bod på, eller i det mindste gøre sit til at mindske de værste ulæmper ved disse færdsels elementer.

Spørgsmål af teknisk natur møder os når det gælder at vælge mellem tunnel og bro, eller mellem vanskelige stigningsforhold ved jernbanelinjer og ved gennem boring af et højedrag; ti her er det spørgsmål ret teknisk og økonomisk, som skal afgøres uden indblanding af sociale eller hygiejniske problemer — når disse tunnelalternativer da ikke gælder større længder af gennemboringer, længder, som kræver lang tid at gennemføre eller som besværliggør anden færdsel. Spørgsmål af denne slags bør navnlig rejses med hensyn til Københavns havnekrydsninger, hvor broer er en afgjort hindring for sejladsen gennem havneløbet. Det gælder her at værne både om gadefærdslen og om sejladsen, ti broer er lige generende for begge. Broen er udsat for uheld ved påsejling og begge slags færdsel stoppes derved, undertiden for længere tidsrum. Men alene den regelbundne åbning af broen for skibets gennemfart er en ubehagelig og ofte uberegnelig hindring for gadefærdslen og for sporvejs- og jernbanetrafik. Man kan i København koncentrere færdslen ved en ny havnekrydsning således, at færdslen kun besværes af stigningsforholdene, frigøre trafikken både til lands og til vands ved at vælge tunnelformen. Stigningsforholdene i de tilstødende gader bliver jo permanente i det tilfælde, beregnelige og tilvænelige for den rullende færdsel, medens sejlløbet over tunnellen bliver frit og uhindret for færdslen. Hertil kommer tunnelformens varighed, engang bygget ligger den der for bestandig, medens broen er kortlivet. Forf. har, som før bemærket, passeret over tre efter hinanden følgende Knippelsbroer og to Langebroer og der forberedes nu henholdsvis en fjerde og en tredje, som for en tid af højst 20 år — expropriationer og gadeanlæg iberegnet — vil koste omtr. 20 millioner og hertil må så regnes den stadige udgift for besætning til disse broers åbning, en udgift tunnellen ikke har. Når disse udgifter regnes sammen for en årrække vil man let kunne indse, at tunnelformen i det lange løb må blive den mest økonomiske, som den med hensyn til færdslen er langt den fordelagtigste.

Ved overvejelsen af disse spørgsmål må man erindre, at færdslen bestandig vil stige og sikkert mangedobles i fremtiden, medens omkostningerne ved tunnelbygning gennem mekanisk udvikling sikkert vil modereres proportionalt. Selv om man skaffer flere havnekrydsninger for gadens færdsel vil denne dog stige hurtigere end man ved ny broer kan frigøre den, fordi brobygning kræver længere tid. Man kan ved tunnelkrydsninger have så mange rør som man kan bruge, men en bro kan kun med det største besvær og kun til en vis grad udvides så meget i bredden, som den stigende færdsel vil udkræve. Også må det noteres, at de overordentlige krav, som automobilet stiller til byens gadebredder har henledt opmærksomheden på tunnelsystemet som lettelse ved indretning af særlige rør for fragtbiler. Men her stødte man på en uforudset ulæmpe, idet gassen fra de mange maskiner viste sig giftig for vognstyrerne, der mistede bevidstheden og udsattes for farlige lungelidelser. Da en tunnel ved en københavnsk havnekrydsning ikke behøver at være mere end omtr. 250 meter lang er der ingen farer med hensyn til ventileringen; men for



lange tunneller må man altså før man kan trøste automobilen til disse eller i det hele taget til overdækkede parkeringslokaler eller færdselsveje, have benzinen afløst af et mindre farligt brændsel eller elektricitet, eller endelig have vognstyreren forsynet med gasmasker.

Et praktisk hensyn må sluttelig nævnes, og det er tunnel adgangenens stigningsgrad. Der er et vist forhold mellem en bys topografiske forhold og denne stigningsgrad. Er egnen særlig bakket kan en stejlere grad anvendes, end hvis den er ganske flad. Vanen har meget at sige i den retning for vognstyrerens nerver. En stigningsgrad af 4 pCt. vil vistnok passe for København og burde derfor adopteres som normal for tunneladgangen og gadeheldningerne. Det er nemlig med denne gradevise stigning som med trappen i et hus; er der et trin i denne som er usædvanligt, er man sikker på at snuble over det.

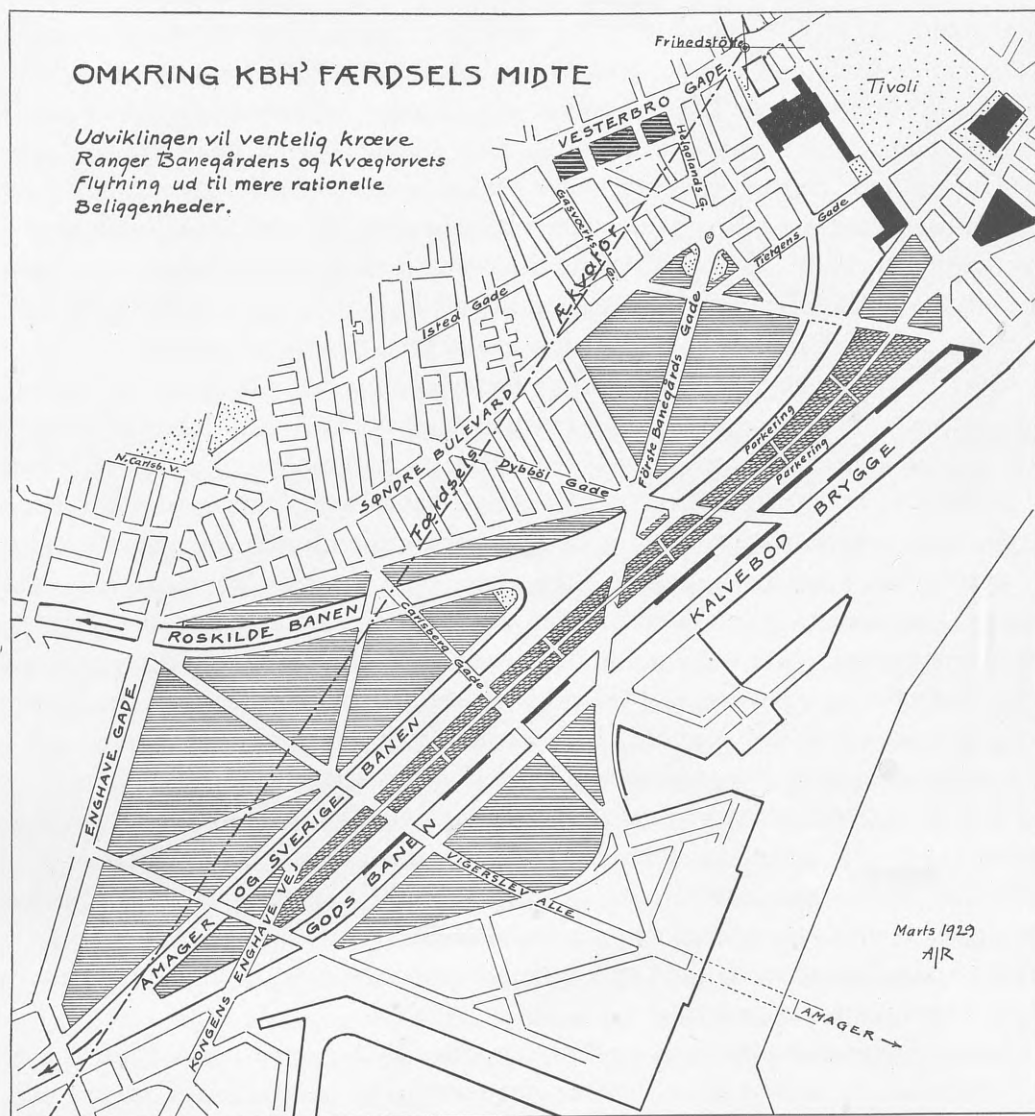
SKINNEVEJE

Danmark er som en dejlig have og ligesom gangene i en park snor jernbanernes skinner sig gennem landets bakker og dale. Da alle baner imidlertid oprindeligt er anlagt som lokalbaner, beregnede på at betale sig ved at tjene den lokale trafik, er de bygget så udyrt som mulig. Alle større gennemskæringer af bakker og tilsvarende opfyldninger er undgåede, og derfor består de danske baner af lutter S-formede linjer, og derfor er det vanskeligt for os at besørge den transittrafik mellem Sverige-Norge og Central Europa, som vor beliggenhed gør det nødvendigt for os at lempe os efter. Krumningerne i linjerne fordyrer både anlæg og drift, især når gennemgående svær-trafik er målet. Mere land kræves, udstykninger og ekspropriationer gøres mere indviklede og bygningen af krumme spor koster mere end samme længde af retlinjede. Hertil kommer så drifttabet. Det krumme spor slider mere på aksler og hjul, og hurtigheden må af forsigtighedshensyn nedsættes. Disse ulæmper følger uhjælpeligt med den vidtdrevne gennemførelse af lokalbanesystemet. For at undgå de kostbare jordarbejder ved de lige baner adopterer man et system som vel koster mindre i anlæg, men som ved den voksende trafik bringer stigende besvær og økonomisk tab. Men foruden tabene ved denne anlægsmåde kommer tilsvarende mangler ved materiel og drift. Den småligheds ånd, som følger lokalsystemet, overføres på det rullende materiel. Vognene inddeles i kupeer for rygere, for ikke rygere, for damer, for rejsende med hunde og i tjenstcupeer. Inddelinger som kun dårligt overholdes, navnlig spreder tobakplagen sin kvalmende tåge overalt, og de mange inddelinger giver togpersonalet lejlighed til at optræde og give luft for deres individuelle opfattelse af inddelingernes samfundsværdi. Sammenlignes dette system med det amerikanske får vort et iøjnefaldende spidsborgerligt præg. Den amerikanske vogn har kun en klasse og et overskueligt rum, og den sidste vogn i toget er for rygere. Der er ingen tobaksploge, ingen grund til at isolere damerne og ingen kupeer for hunde. De henvises til baggagevognen, hvor de bindes.

Hvert land har sine skikke og vaner. Det kan jo være godt og rigtigt, men undertiden udarter tilstandene til, hvad tyskerne kalder „schlendrian“ og det skulde der nødigt være plads til i et så vigtigt færdselsmiddel som jærnbannerne, navnlig når dette er et statsaktiv, som skal give statsbanerne et tåleligt udbytte; ligesom hensynet til færdslen — det farende og handlende publikum — gør hurtig og metodisk drift nødvendig. I Amerika har stationsforstanderen intet at gøre med togdriften, for denne er togføreren ansvarlig, og dette forhold fremmer hurtigheden, og togpersonalet er mere interesseret i at vænne det rejsende publikum til *hurtige* bevægelser for at gøre stansningerne så korte som mulig; medens man hos os synes mest tilbøjelig til at øve det rejsende publikum i *tålmodighed*. Gennemsnitshastigheden hos os er omtr. 30 km i timen, medens den i Amerika er over 50 for de samme udgifter, for mindre ulejlighed og med mindst ligeså stor sikkerhed og bekvemmelighed for de rejsende. Foruden den foran nævnte inddeling af passagervognene har

vi — selvfølgelig — den europæiske deling af de rejsende i 1., 2. og 3. klasse; vi slap heldigvis for den 4. klasse (40 man oder 6 pferde) og vi har vistnok nu afløst 1. classes cupeerne med sovevognens.

Den korteste vej mellem to punkter er den rette linje, og den har man ved de amerikanske baner kun vejet fra i yderste nødsfald, og hvor dette er sket, har man med største iver og uden at sky selv meget store udgifter, siden efter arbejdet på at rette bugterne, de horisontale såvelsom de verticale. At nå det andet punkt af



de to var den primære opgave, og interimistiske broer og tømmer (trestle) konstruktioner istedetfor opfyldninger måtte gøre foreløbig tjeneste; men så snart driften var igang afløstes de midlertidige gradevis af permanente; kurverne rettedes og stærke stigninger udjævnedes, selv om dette måtte ske ved kostbare broer og tunneller. Denne udvikling har givet alle, både anlægs- og driftfagene en afgjort sans for det lige og simple og lagt ansvaret og magten, hvor de rettest bør være, og hvor de bedste resultater nås.

Der er desuden en fordel endnu ved det amerikanske vognsystem, som det er værd at henlede opmærksomheden på, og det er dets større ævne til at mindske tog-

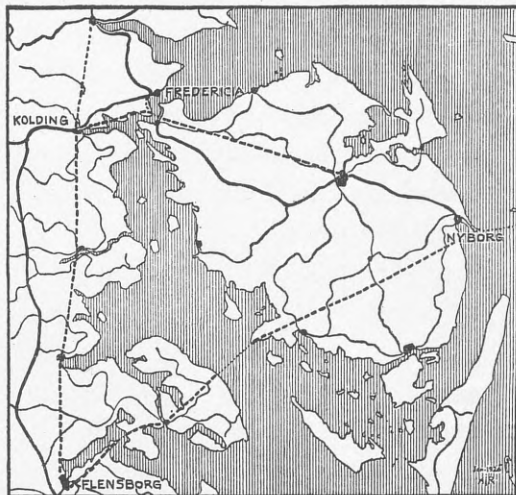
ulykkernes omfang, det er nemlig en erfaring der, at vognene ved sammenstød knuses til splinter — til „kindling wood“ — og derved afstedkommes de værste ulykker, idet splintret træ og glas sårer til alle sider. Derfor begyndte man omkring århundredskiftet at bygge vogne af stål — al steel cars — og det har vist sig, at slige vogne kunne vælte og rulle ned ad en skråning uden i væsentlig grad at miste deres form. Noget som forøvrigt lettes ved, at vognen er anbragt på løse „trucks“, som kun er forbundet ved vognlegemet ved en tap — kingbolt. Disse trucks har to eller tre hjulpar, og der er to trucks under hver vogn, som hvert for sig er ret tunge. Når sammenstødet sker har vognlegemerne en tilbøjelighed til at blive løftet af kingboltene og blive slynget tilside; hvorved mindre skade afstedkommes end hvis de tunge trucks fulgte med. Disse ejendommeligheder ved vognplanen hjælper ikke alene til at mindske ulykkernes omfang, men hjælper til en hurtigere rydning af linjen for driften. Herhen hørende sager beskæftiger ofte de lovgivende forsamlinger. Således da bufferne i vognens ender viste sig at volde ulykkes-tilfælde ved tog-rangeringen, forbødes de og samtidig indførtes automatiske koblinger; ligesom andre sikkerhedsmidler såsom signalbomber på skinnerne og røde blus til brug i tåget vejr er lovbefalede som tillæg til stationernes signalsystemer.

Der er således sager nok at studere for den som vil skaffe sig et overblik over jernbanernes opgave, virksomhed og fremtid; men hvad der nu forestår og kræver opmærksomhed fra regering og rigsdag er tilføjelse, ved ombygning eller tilføjelse af særlige spor, af et transitbanesystem. Dette vil naturligvis blive kostbart og vække modstand hos repræsentanterne for de byer som vilde blive forbigåede. Men da et sligt system er et tidens krav som ikke alene stilles af den internationale trafik; men også ved automobilens konkurrence vil blive nødvendiggjort, hvis ikke jernbanesystemet skal synke sammen under denne konkurrences tryk. Både person- og godstog tvinges nu ad omveje til tidspilde og stansninger og passagererne til ventetider i timevis og til hotelophold. Internationale forhandlinger om gennemgående linjer og færgeforbindelser med vore havne afbrydes vist ofte, fordi de krogede forhold ved nærmere undersøgelse viser sig uovervindelige. Der bør åbenbart lægges en general plan for indførelse af transitspor, men da de fleste af vore baner er enkeltsporede, og valget således er stillet os mellem dobbelt sporing af hovedlinjerne og tilføjelse af transitsporet burde en generalplan eller program anbefale sig selv. Det gælder jo navnlig om at få gjort en begyndelse som delvis stiller en afslutning i udsigt, af krumnings favoriseringen.

Jernbanebygning er jo et særligt fag, som bybyggeren som sådan må have nogen sans for. Tekniske enkeltheder som: sporvidde, afstande mellem sporene og afstande fra hegn, bropiller og bygninger er elementære kundskaber, sporskiftesystemet, kurvernes overgangsbuer og den ydre skinnes forhøjelse ved kurverne og signalsystemerne; er noget mere udviklede, men findes forklarede i de tekniske håndbøger. Hvad bybyggeren derimod må have et udviklet øje for og være istand til at bedømme er linjernes retning gennem det topografiske landskab og driftens ordening. Er bybyggeren kunstnerisk begavet, vil han ofte se klarere på disse sidste spørgsmål end den egentlige fagmand, som må fordybe sig i de uendelig mange detailspørgsmål, som tilslører overblikket. Hvor banerne, som i Danmark, hovedsagelig ejes af staten, altså er under en enkelt central styrelse; der kan man opnå driftsfordele som ikke kan nås, hvor banerne ejes af flere rivaliserende selskaber;

navnlig i retning af driftens enhed, som kan bringe det rejsende handlende og arbejdende publikum væsentlige fordele. Men her må vi være belavet på at træffe den gamle hovedhindring mod fremskridt og forbedringer som ligger i, at hovedplaner og driftssystemer mere end nødvendigt er kopier af hinanden, og derfor vanskelige at rokke, selv hvor fordelagtige ændringer synes at tilbyde sig. Det vækker naturligvis en vis undren, når man opdager, at et så forholdsvis nyt færdselsmiddel som jernbanerne er kørt fast i konventionelle skurer som begrænser de fri overvejelser.

Om dette må tilskrives forsagthed hos de ledende, som kvies ved at foreslå noget nyt, eller det er ubetænksomhed eller rodfæstet autoritetstro, som der ikke må rokkes ved er måske personligheds spørgsmål; men en kendsgerning er det, at rationelle driftssystemer for storbyen er sjældne. Hvor jernbanerne ejes af flere selskaber, synes det naturligt, at hvert af disse bygger sin endestation (terminus), ti dets baner ender der; men følgen er jo, at de rejsende har vanskelighed ved at finde den rette eller få forbindelse fra den ene til den anden. Men hvor man som i København har



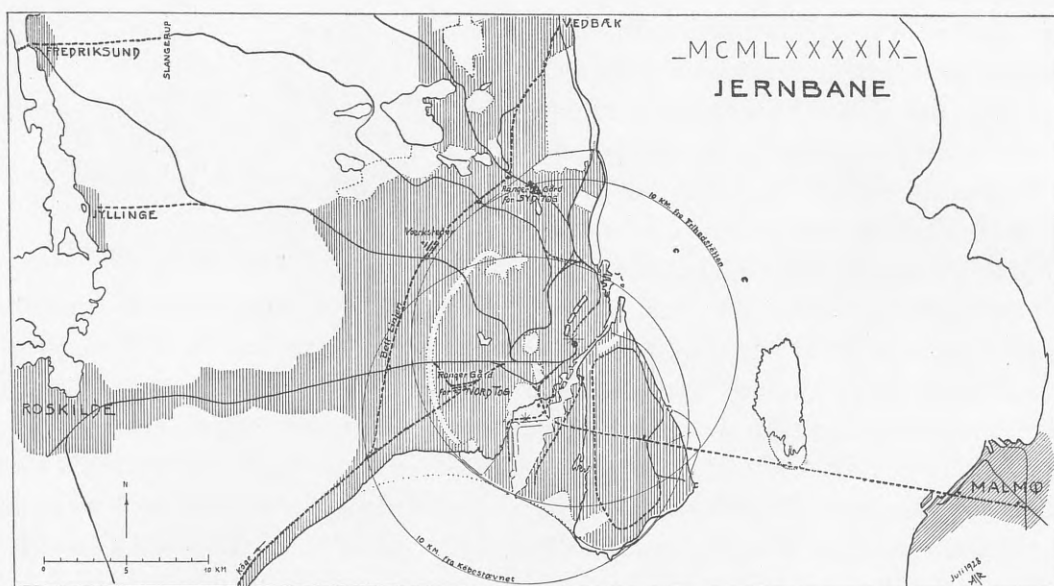
hele banesystemet samlet på en hånd, får terminus spørgsmålet en ganske forskellig betydning. Hvorfor har man i det hele taget en terminus station her? Er det fordi andre storbyer har sådanne? At driften må have et centrum er jo givet fra det bureaukratiske standpunkt; men det rejsende publikum kommer kun sjældent i berøring med den side af driften, hvad det ønsker, og hvad selve driftssystemet er bedst tjent med er, at byens forskellige stationer er således ordnede og forbundne med hinanden at de kan nås med det mindst mulige besvær, og at rejser i en hvilken som helst retning kan gøres fra hver enkelt af dem. Københavns jernbanesystems tekniske drift kræver to terminals. Alle tog syd, øst og vest på burde udgå fra Gentofte eller Lyngby, og alle tog nordpå fra Valby eller Glostrup. Man vilde da fra alle byens stationer: Valby, Banegården, Nørreport, Østerport, Hellerup og Gentofte, kunne begynde eller ende sin rejse og vælge den til boligen nærmest liggende station. Foruden den store bekvemmelighed dette vilde byde det farende publikum, vilde det have sin store betydning at have et system, hvis drift kan udvides i henhold til fremtidens forudselige krav.

Der er dog en særlig ting man må regne med med hensyn til fremtidens trafik, og det er direkte forbindelse med Sverige-Norge gennem en tunnel under Øresund. Den nuværende Amagerbane har intet at gøre med dette spørgsmål; der må en ny forbindelse til, ikke alene under Øresund, men under havneløbet i Københavns havn tillige — en bane som vil berøre Saltholm og derved hæve denne afsides liggende ø til indlemmelse i hovedstadens område for industrielle anlæg blandt hvilke adskillige vilde passe for forholdene der.

Samtidig med den antydede, formentlig rationelle driftsordning af byens baner kommer spørgsmålet om en tidsvarende ringbane eller beltlinje forbindelse. Trafik både af passagerer og gods må skifte fra en bane til en anden og må selv-

følgelig helst gøre dette udenom den egentlige byfærdsel, som trænger til enhver mulig lettelse. Derfor har det sin betydning at sætte transittrafiken istand til at finde genveje udenom storbyen. Vi havde en lille privat bane mellem Lyngby og Vedbæk: „Grisen“, den er nu slagtet og halvdelen af den nedlagt, men den kunde måske endnu komme til at gøre gavn ved at udgøre en del af en beltlinje, når den gøres normalsporet og forlænges over Gladsaxe, Herløv, Rødovre og Glostrup til Køge. Den nuværende „Ringbane“ over Nørrebro og Frederiksberg er for nær på de tæt bebyggede forstads kvarterer til at opfylde byplanens krav til transitbane med rangergårde og værkstedskomplekser og med lokomotivremiser. Men det kan jo være, at man venter så længe med at bestemme sig for en ny transitbane, at man bliver tvunget ud på endnu større afstande.

Den nuværende universelle sporvidde er 1,435 meter, regnet mellem indsiderne af skinnehovederne. Der er imidlertid i de senere år udfoldet bestræbelser for at øge



banernes trafikævnne, navnlig med større vogne såvel for passagerer som fragt; og det er derfor ikke umuligt, at spørgsmålet om udvidelse af sporvidden, f. eks. til 2 meter, vil blive taget op for alvor. Tidsforholdene er egentlig gunstige hertil, fordi anlæg af særlige transitspor mellem banernes hovedpunkter, presses i forgrunden af automobilkonkurrencen. En to meters sporvidde vilde øge banernes trafikævnne. I Amerika er man for længst oppe på 50 tons vognladninger af kul og malm, og man vil komme endnu højere efterhånden som sporene forstærkes ved underbygning og brobygning. Men selv dette er ikke tilfredsstillende. Gennemsnitsladningen er neppe 30 tons, og det kræver 300 vognladninger til flytning af en enkelt skibsladning på 10,000 tons. Fragtskibe som bærer 25,000 tons er ikke enestående og vil som tiden går blive mere almindelige, en ladning som den fordelt på 750 vogne og kræver 15–18 kilometer af spor. Tal som viser alvoren af den opgave vore moderne havne er stillet overfor.

Man har gjort forsøg med „Enskinne“-systemer og skønt disse endnu ligger ret fjernt fra de praktiske muligheder, så indeholder det dog et interessant fremtids perspektiv med større vogne og udvidede passager bekvemmeligheder — noget

i lighed med de store oceandampers forhold til de små kystfartskibes kahyttsbekvemmeligheder. Vore passagervogne med de små coupeer og vore godsvogne, som bærer 10—15 tons, er ikke hverken økonomiske eller tidsvarende, men vi bruger dem fordi vi har dem, skønt de afgjort strider mod fremtids planernes fordringer.

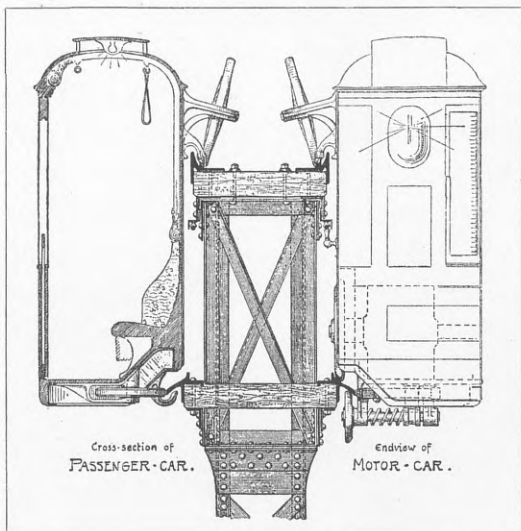
Den rationelle forbindelse mellem jernbane og skibsfart er jernbanevæsnets alvorligste opgave; fordi alt hvad der vedrører fordelingen af nødvendighedsartikler og livsfornödenheder over jordkloden er påvirket af eller ligefrem afhængig af denne forbindelses tilstrækkelighed. Ingen havn, selv den bedst udstyrede er til dato istand til at udføre fra skib til bane, eller omvendt, uden kostbar tidspilde; ti selv om en omskibning, som den foran nævnte, kan foregå, så vil dog flere skibe krævende samtidig omskibning få systemet til at bryde sammen. Opgaven er derfor at skaffe plads til den størst mulige vognpark ved selve havnepladsen. Alle forsøg på at undgå anlæget af en slig vognpark ved rangering mislykkes, fordi det nødvendige rullende materiel må samles fra fjernere liggende pladser ad spor benyttede af den daglige drift — som ikke kan standses for at fremme den tilfældige havnetrafik. Disse vanskeligheder volder storskibene tab, hvilket fører til højere fragter, højere varepriser og langsommere færdsel mellem klodens markeder.

Et andet forhold som også undertiden spiller ind i transportudviklingen er jalousien mellem havn og jernbane. Jernbanen er jo sammenlignet med skibsfarten en opstart fra igår, men gør sig i flere retninger de største anstrængelser for at fortrænge skibet (i kystfart) eller kanalbåden — søger at monopolisere jernbanens godslinjer, at bortmanøvrere skibet, som bærer de større fragter, for ringere priser, til skade for den universale trafik.

Afløsning af jernbanens dampkraft med elektricitet har længe stået på dagsordenen og er fremmet på steder, hvor den elektriske kraft er udviklet under økonomiske forhold. Men denne reform er jo ikke udelukkende økonomisk, navnlig i byerne, hvor kulrøgen er en plage. Og netop fordi vi mangler de store naturlige kraftkilder bør vi anstrenge os for at vinde med; — erfaringspligten — „Den hvide mands byrde“. Fremtidens opfindelser vil sikkert gøre mange reformer nødvendige, som vi nu synes ligger fjærnt fra det praktiske livs krav. Men selv hvor det gælder et erkendt kravs størrelse, liggende over det sædvanlige, er der brug for karakterstyrke, og der er måske intet som mere tjener til at udvikle den til de store foretagender nødvendige styrke, end netop syslen med fremtidsudviklingen, således som byplanlægningen kræver det. Da den amerikanske jernbanenabob, som lod banen fra Florida til Key West i den Karibiske sø bygge, spurgte en ingeniør om en sådan bane *kunde* bygges — en bane som måtte lægges over en række små øer pidskede af Atlanterhavets bølger. Da ingeniøren svarede, at den kunde bygges, sagde finansmanden: Vel, så gå og byg den, og han gik og byggede den og den har været i drift siden den gang — de små år af dette århundrede. Som en parallel kunde vi jo tænke os en bane fra Esbjerg over Vesterhavsøerne til Husum. Og ønskeligt vilde det jo være om ingeniøren der vil sige ja til spørgsmålet om, hvorvidt denne bane kunde bygges vilde være til stede og rede til at „gå og bygge den“.

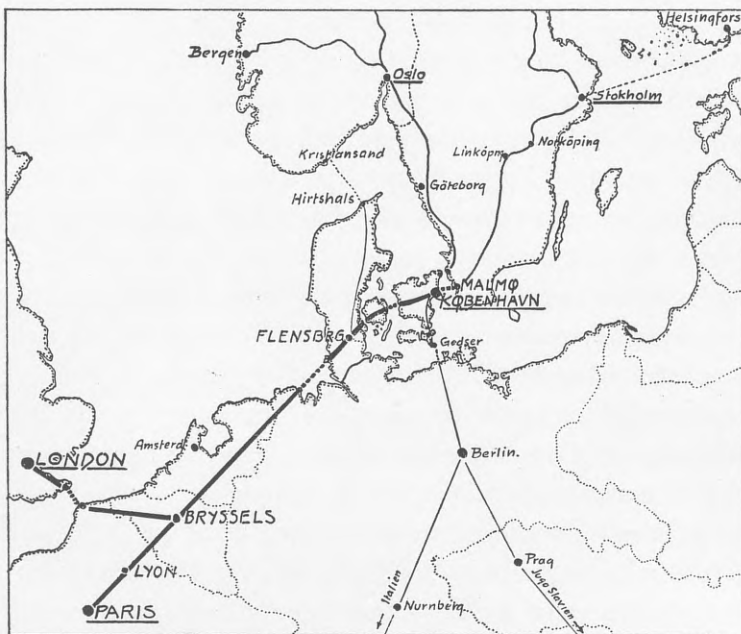
Men det vanskeligste af alle jernbane problemer er sikkert nok den urbane højbanes. At løse de praktiske, de tekniske sider af dette — lettelse af trafikken og dæmpelse af dennes støj — er vigtige opgaver; men det har vist sig at være end vigtigere, at kunstnerisk tilfredsstillende naturlige former findes for højbanens under-

bygning og for dennes stationsbygninger som hænger i luften — ti det er manglerne i denne retning som har gjort færdselsmidlet upopulært og tvunget menneskestrømmen ned i de hæslige og usunde underjordiske muldvarpegange — „The underground Railways“. Man må for at gøre sig fortrolig med højbanens frastødende udseende



studere de amerikanske højbaner i New York og Chicago. De er gode at få forstand af, hvis man da er i besiddelse af tilstrækkelig åndelig smidighed til ud fra modsætningerne at stræbe fremad mod idealet. Der findes kortere forbindelses højbaner i andre storbyer som er mindre hæslige, men større bidrag til en populær højbane-arkitektur giver de næppe. De er kun dele af et system. Sagen må tages op i sin helhed således som den har påtrængt sig i de amerikanske byer og kunstnerens interesse må vækkes for det som et moderne kulturelement, hvis gunstige løsning er en nødvendighed. Vedføjede skitse viser et forsøg i den rigtige retning. Opfinderen er en

ejendomshandler Cook i Oregon, U. S. A. Banen har en enkelt række støtter og optager derfor kun ringe plads. Tager ikke meget lys fra gaden og kan bygges som skæl mellem to kørebaner. Men vognene er for små og sporskiftning for besværlig. Det er som sagt kun et fingerpeg i den rigtige retning. Måske kunde man vende op og ned på hele redeligheden — sætte skinnerne på vognen og hjulene på banelegemet, omtrent som ved fabrikerne „conveyors“ for varer og pak-kassetransport. En prøve herpå har vi i det bevægelige fortov. Her anvendes hjul af forskellig størrelse for at frembringe fart af forskellig grad. Et bevægeligt fortov for offentlig færdsel kan vistnok kun finde en meget begrænset anvendelse, men der ligger jo noget i opfindelsen, i selve ideen, som en snild opfinder må kunne udvikle for højbanefærdslen — overførelse af elektrisk kraft fra hjul til vogn eller omvendt. Den bevægelige trappe: „escalatoren“ er en anden anvendelse af samme ide.



Der er jo imidlertid nu kommet et nyt element ind i jernbaneudviklingen ved

automobilets mellemkomst — skæbnesvangert i visse retninger ved at nødvendiggøre en omlægning af driften, beregnet mere på de lange afstande og på transitten. Medens jernbanesystemet plages af otte timer dagen, delingen af arbejdet som kræver udvidelser af personalet og agitation for højere lønninger og andre fordele, boliger, pensioner, classeinddelinger, kulbesværligheder og nybygninger til erstatning af forældet materiel; så blomstrer lastautomobilerne frem i ny og forbedrede former som undergraver jernbanernes drift og økonomiske forhold, navnlig med hensyn til nærtrafiken; seunderet af ruteautomobilerne for passagertrafiken mellem by og opland. For byplan overvejelserne har disse forhold en ret afgørende indflydelse, idet sporvejsforlængelser og rutebillinjer vil dække byområdet med et net af ruter, hvis masker snart vil blive identiske med vejnettets og fortne udviklingen af dette. Markedsdriften og torvetrafiken vil i høj grad udvide byens opland og en ikke så fjern fremtid vil stille krav til transportmidler både til land og til vand langt ud over, hvad man nu tænker sig som nødvendigt.

PARK OG PARKVEJ

Winters' carpets white is seen;
Merry spring has mattings green;
Summers rugs with flowers are gay;
Autumns ever brown or gray.

D. H. S.

Byparken hvis opgave det er at bringe naturens skønheder og glæder ind til oplivelse af byens „stenørken“, var oprindeligt et lån— et kulturlån— taget på borg fra slots- og herregårdshaver, som disse var udviklede gennem franske og engelske arkitekters arbejde for et par hundrede år siden, og bærer endnu et ret tydeligt præg af denne deres oprindelse; forsåvidt de da ikke endnu består af slotshaver i statens besiddelse, åbnede for byfolkets adspredelse og sundhedspleje. Heraf har fulgt, at de parker som i den nyere tid er tilvejebragte på byernes bekostning vedblivende former sig som fortsættelse til de gamle palæhaver i stil og anlæg. Det er den individuelle smag som lægges til grund for de ny anlæg, dikterede af ønsket om at samle på et sted så meget som muligt af, hvad kunstneren finder skønt og tiltalende. Privatmanden ønsker som oftest at eje så stort et udvalg som muligt i sin have af sjældne planter; hvorimod byparken, ved specialisering i park landskaber af afvigende karakter og naturforhold, således at de forskellige parker ikke alene afviger fra hinanden indbyrdes, men også fra de private haveanlægs almindelige stil og skønhedskrav derved danner en til formålet tjenlig bypark retning. Et tegn på byparkens forhold til palæhaven har man også i bestræbelserne for at skærme anlæget mod gadefærdsdens slid, overlast og hundefortrød, ved hegn og lukketider, hvilket der bør stræbes bort fra henimod åbne byparker.

Palæhave arven må selvfølgelig betragtes som en overgangstilstand og der vil efterhånden udskilles visse elementer som vil følge byplanens bestræbelser henimod de almindelige urbåne forskønnelses principper såsom: parkveje, promenader og lokale blomsteranlæg med statuer og springvande. Elementer som følger i den franske boulevardskølvand og som lader sig indarbejde i byplanen. Meningen med byparken er jo at den skal sprede sansen for naturens og kunstens skønheder i folkets bredere lag— undertiden som „åndehuller“ i de tæt byggede bykvarterer. Men den velholdte park med de smukke blomsterbede, græsplæner og smukt afstukne velholdte gangstier, når ikke rigtigt det ønskede mål. Der er for meget af den private havekunst i den; den giver et godt og passende ophold i nogle af dagens timer for den unge moder med barnevogn og håndarbejde eller for pensionisten som søger hvile og tidsfordriv; hvilket jo er såre godt; men den egentlige virksomme borger eller arbejder står i visse henseender fremmed overfor fænomenet. Omgivelserne bliver ofte for pyntelige for arbejdsklæderne og den travle forretningsmand betræder som oftest kun parken når han kan skyde genvej ved at passere den. Selv dette er jo ingen skade til, men det er virkelig muligt at forme byparker eller dele af disse

således, at de kan blive friluftens annekser for denne den virksomme del af samfundet, navnlig ved større arealer plantede a la esplanade med højstammede træer, mange bænke og blomsterne i hegnede bede f. eks. som ramme. En således dannet „søjlehal“ vil blive som en samlingsstue med forskelligt brug på døgnetts forskellige timer, med „parktanter“ på en tid og underlagt ordenspolitiet for resten af tiden. En slig bypark vilde indflettes direkte i bylivet og de mange undertiden irriterende „må-ikke“ kunde mindskes til et minimum, og en større del af befolkningen kunde tilfredsstille trangen til ophold i fri luft. Dette fordrer dog at parken oplyses om aftenen efter lignende regler som gadebelysningen. Man må holde sig for øje, at det nuværende mere pyntelige parksystem stammer fra en tid, da sociale bestræbelser og byplanlægning var kulturformer endnu i ægget.

Helt anderledes forholder det sig med de fjernere liggende parkanlæg. De hvortil befolkningen vandrer fra boligkvarteret for at tilbringe en fridag i naturens skød. Her gælder det mindre om at bygge fra nyt og mere om at bevare og forskønne selve landskabet således, at det bevarer sine nationale og topografiske skønheder. At finde de arealer, som er i besiddelse af ejendommelig naturskønhed og frede om disse mod overgreb fra omegnens private, men uovervejede bebyggelse, er indledningen til de offentlige bestræbelser udenfor den egentlige by. Der findes så godt som altid arealer som egner sig bedre for parkanlæg. Det er byplanens opgave at finde, udforme og fremkalde fredning af slige topografiske strøg, således at ejendommelighederne bevares og tilpasses byplanens andre elementer. Det er, må man huske, en hovedmangel ved de moderne parkanlæg, at de formeget ligner hinanden. Landskabsgartneren har haft sine teorier om afveksling i beplantningerne, om gruppering, åbne udsigter o. s. v. og har for ofte stræbt efter at få noget af hvert i retning af planter, fordi det størst mulige udvalg gav den bedst mulige lejlighed til den eftertragtede afveksling. De virkelige landskabskunstnere er og har altid været overordentlig sjældne og findes kun sjældent når de behøves. Man siger som en vittighed, at anlægsgartneren begynder sin gerning med at lave en høj, hvor der var et hul, og et hul, hvor der var en høj, for at gøre sit arbejde mere iøjnefaldende. Nogen sandhed er der heri. Men skavanken ligger vist ligeså ofte i, at den som har stillingen som landskabs gartnerens overordnede, ikke har det nødvendige overblik til at fremskaffe den rette plan.

Man søger naturligvis sine skønhedsidealere i landets natur og planteliv, og denne søgen har frembragt smukke resultater på sine steder, men byparkens opgave i sin helhed er mere mangesidet end man hidtil har erkendt den at være. Sæt nu at en park byggedes med bøgeskoven som mønster, en anden med egeskoven og en tredje med granskoven som forbillede, og man da, hvor de topografiske forhold er gunstige omdanner en større mose med siv, rør, pil og el, så har man sandelig et udvalg af den nationale flora og trækultur for fire forskellige parker; men blander man de fire sammen til en, så taber man forbindelsen med den danske natur og frembringer en melange uden egentlig karakter.

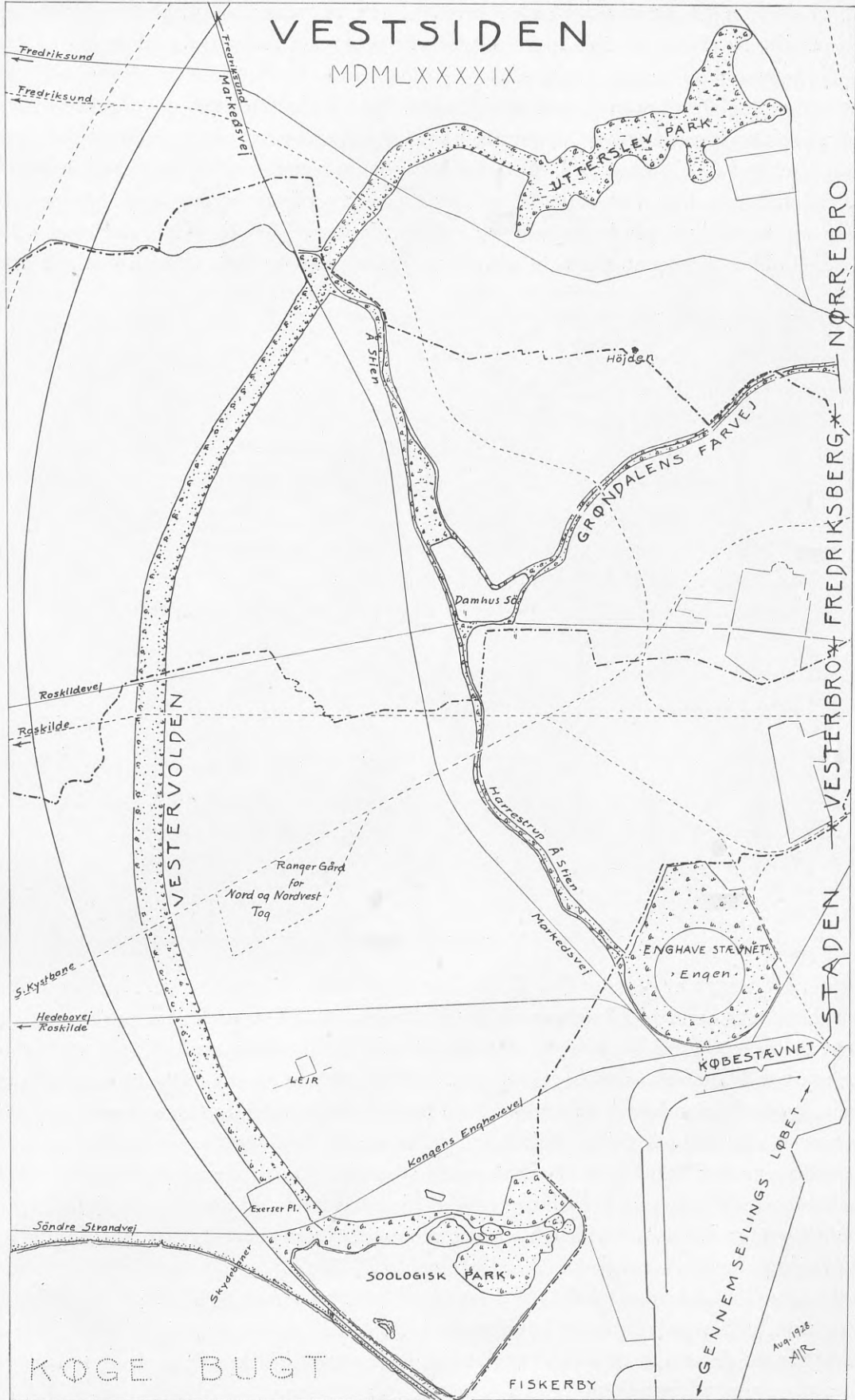
Et andet parkelement har man i den unaturlige havestil med klippede alleer og buskadsere, med fantastiske figurer i buxbom og tax, med kunstige ruiner, klippepartier og vand med broer over på umotiveret sted og måde med kunstigt forkrøblede træer, lysthuse og pavilloner, som der ingen brug er for. Man lader hovedlineal og tegnebræt tildanne landskabet og har så nogle påfugle gående på omhyggeligt

plejede græsplæner. Denne stil har haft sin tid og har endnu sine talsmænd, kan gøre nytte i forlystelseshaver, men i byparker er den både grim og kostbar.

Københavns nærmeste omegn har ret udstrakte strøg med ejendommelige naturforhold, som venter på byplanens opmærksomhed, og hvis topografi egner sig for gradvis udformning som parkanlæg og som folket delvis har taget i brug som sådanne. Dette strøg begynder mod nord i Søborg mose og fortsættes efter nogen afbrydelse ved Slotsherrens bro langs Kildeåen forbi Damhussøen langs Harrestrup å og ender mod syd i Avedøre holme; her støder det mod fæstningsvolden som fører mod nord til henimod udgangspunktet i Søborg mose. Dette strøg har så meget større byplanværdi, som det spreder sig over den del af hovedstadens omegn, som er fattigst på spadsereveje og parkanlæg der egner sig til anvendelse som „Picnic Grounds“. Søborgmosen har smukke bakkede omgivelser, som kun kræver ringe udlæg til en enkelt fodsti og noget lignende gælder for mosen ovenfor Damhussøen. Åpromenaderne hører jo til de taknemligste anlæg som kan varieres på forskellig måde og Avedøre holmene er enestående som strandenge. Måske disse, med et til-liggende vandareal vilde egne sig for en udstrakt zoologisk park med fredet fugle- og dyreliv, eller som afløser for den gamle zoologiske have ved Frederiksberg slot, hvis areal er altfor begrænset og længe har set sig om efter udvidelses muligheder. Det her nævnte strøg står også i forbindelse ved Damhussøens østside med Grøn-dalen, som har gode betingelser som en fremtidig boulevard eller speedway (vej for hurtigkørsel). I byplanen bør hele dette forgrenede strøg opfattes som en enhed og store skønhedsværdier er gemte her, hvis en heldig kunstner findes, som kan betros deres udvikling.

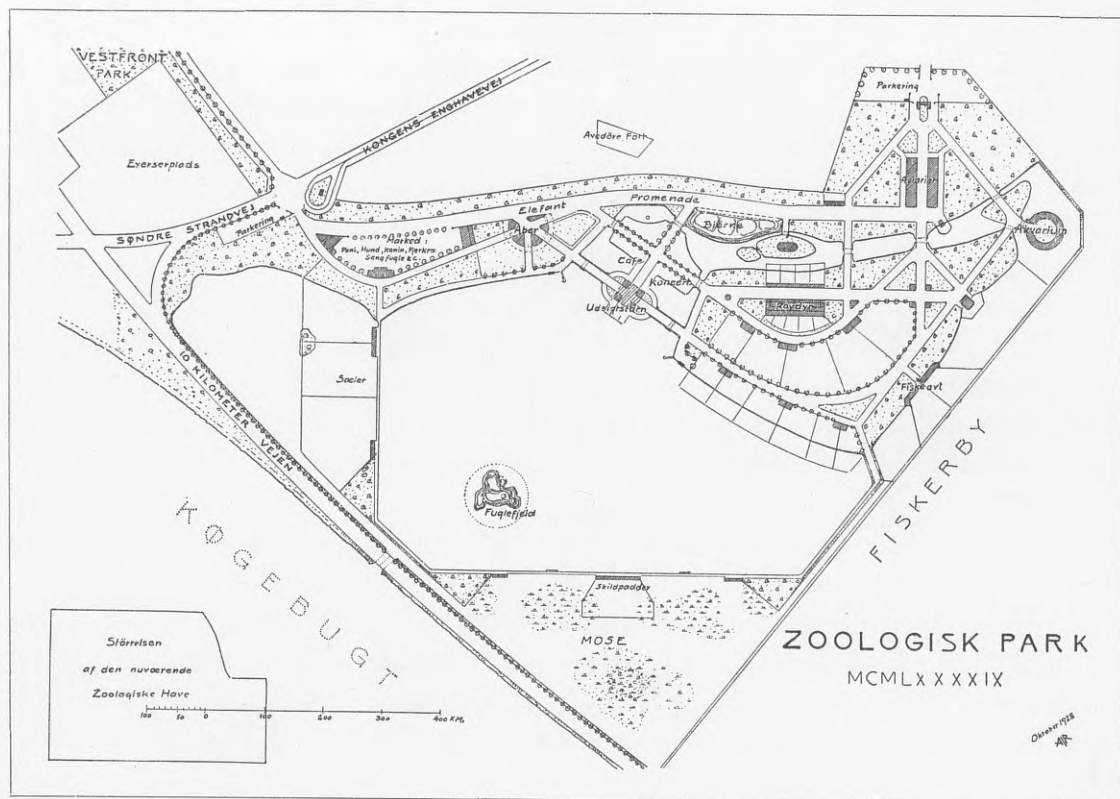
Vor landsmand, landskabsarkitekt Jens Jensen i Chicago, har med stort held udført arbejder i den retning, der her bliver tale om i Humbold Parken, under navn af „The Prairie River“. Han har af et fladt karakterløst stykke prairie skabt en smukt og interessant anlæg, som afgjort må gives første rang mellem parksystemet af det fjerne vestens metropolis. Havde han ikke været dansk (Sønderjyde) vilde han næppe have haft dristighed til at søge sine motiver i det flade lands natur; ti det er jo ikke moderne eller søgt hverken der eller her; men opvokset mellem slige omgivelser, vaktes kærligheden til det fjerne lands natur, som egnede sig så vel for tilpasning derovre.

Hvad det egentlig drejer sig om ved slige landskabelige strøg nær storbyen og i en skovløs egn; er at hindre større og indgribende omdannelser af arealerne eller indfletning af andre parkelementer end de, egnens ejendommelige natur betinger, og alt *har* frembragt. Arealerne er jo tilstede i en for forstadsparkeanlæg passende form; det gælder derfor egentlig blot om udførelsen af sådanne lettere arbejder som formelt vil åbne dem for den ventende befolkning. Avedøre Holme er en ret roman-tisk øgruppe adskilt af sunde og med en særlig strandflora, hvortil vi egentlig ikke har noget sidestykke, og fuglelivet der er som et supplement til fuglelivet ved sø-bæltet, idet her er lempelser for rugepladser. Når sporvejen fra Valby forlænges herud og de delvis åbnes for publikum vil disse holmes værdi som mål for strandture hurtigt blive vurderet efter fortjeneste. Men selv om offentligheden udelukkedes fra de egentlige holme og disse udlagdes som et for det naturlige fugle- og dyreliv fredet hjemsted, vilde dette have stor værdi og er jo ikke uden sidestykker. Vi har Strødam parken, Sverige har fredet Hallands Væderö i Kattegat; og fru Russell



Sage i New York er skænket en større ø i den Mexicanske bugt til staten som reservation for den egns rige fugle- og dyreliv, der var truet med undergang af søndagsjægerne = „The pot hunters“.

Men fuglelivet som bidrager så væsentligt til glæden over naturens rigdom i skov, park og have, kan også fremmes udenfor slige reserverede egne, hvis passende bestræbelser i det øjemed indbefattes i beplantningerne. Særlige buskadser egnede for redebygning kan ved hegn fredes, og buske hvis frugt egner sig for fugleføde, finde en berettiget plads mellem de valgte planter. Navnlig slige, der som vilde hyben holder frugterne gennem vinteren. Interessen for det vilde liv stiger alle-

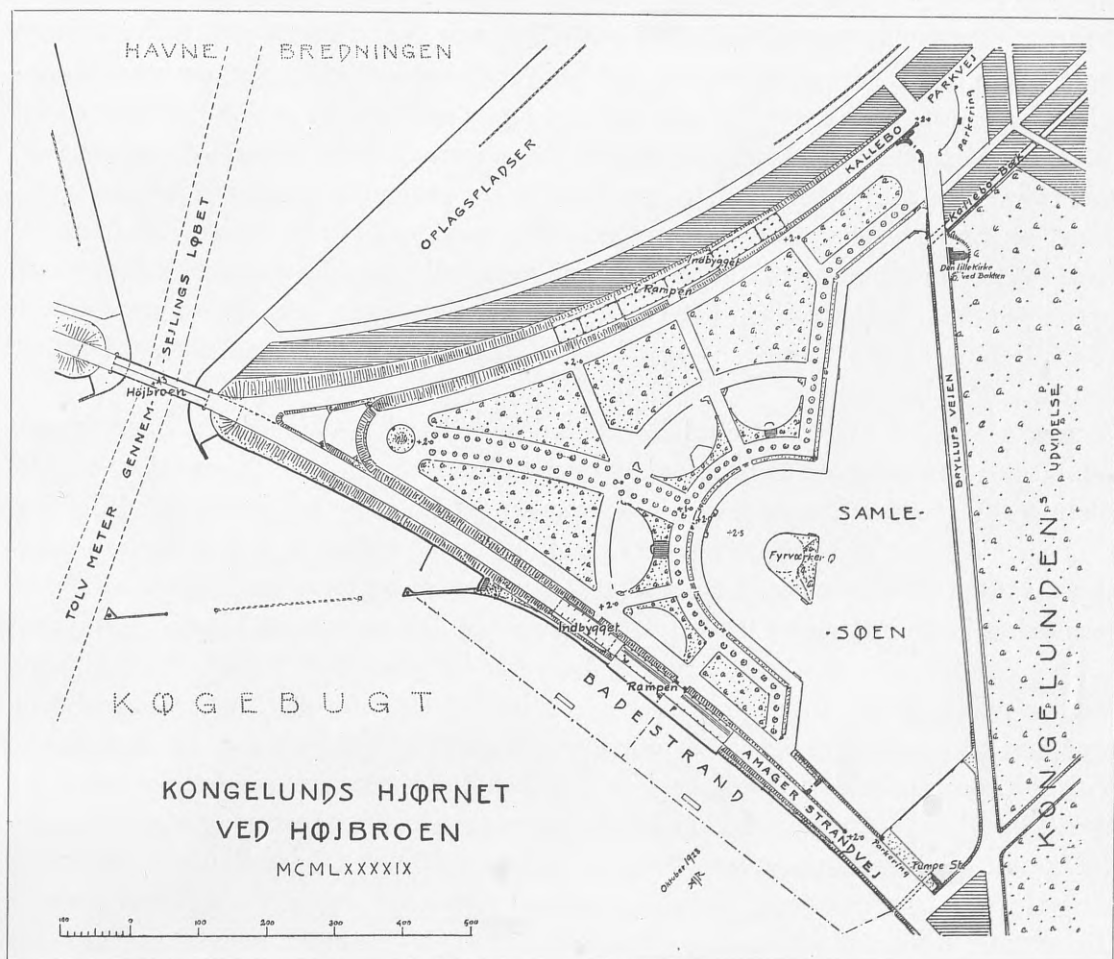


vegne. I Chicago er således fra Edith Rockefeller Mc. Cormick overgivet et tildels skovbevokset areal på 82 acres ved Desplainesfloden, til en zoologisk park og „Cook County Forest Reserve Board“ har derefter indkøbt 125 acres, således at der nu rådes over 207 acres = 84 hectare, som udelukkende skal anvendes til en zoologisk park, hvor dyrene kan leve under så fri forhold som deres natur og omstændighederne tillader det. Avedøre holme har et lignende landareal og dertil kommer så vandarealer der kan blive af tilsvarende størrelse. Dette element af byplanen vil sikkert nok få stigende betydning i fremtiden, og forhold vi nu er tilbøjelige til at finde for storslåede, vil vistnok om en menneskealder blive betragtede som mere dagligdags fordi eksemplerne til efterfølgelse vil yngle.

Men for at komme tilbage til de egentlige byparkanlæg, skal jeg henlede opmærksomheden på et punkt hvor man, vistnok af ubetænksomhed har sløjft et minde, som det vilde have moret det spadserende publikum at se fredet. Der var i min barndom i Søndermarken lidt øst for vandbasinet en lille frugthave hegned ved tildels vandfyldte grøfter som kaldtes „Prinsessernes Have“. Hvad der jo min-

der om kong Frederik 4's omhu for sine døtre, i lighed med Prinsessernes Pandekage Køkken på slottet, og om Kaningården i Allégade. I denne frugthave fandtes endnu i midten af forrige århundrede nogle frugtbærende træer. Om man fornyede denne have som en model-kolonihave vilde den være både til gavn og glæde en gang endnu.

En anden sag som står i forbindelse med forstadsparke, som byplanlæggeren må have øje for er forlystelsesparker. Tivoli som har løst denne opgave så vel i det



forløbne tre fjerdedels århundrede, må vel nu snart afslutte sin virksomhed på dette umådelig værdifulde centrale areal. Det er ikke længere den foryngelseskilde, som det var i sin første menneskealder, men er blevet en slags model for den plakatkunst, som udfoldes for at drage turister til hovedstaden. Der bør ikke være nogen tvivl om, at denne anstalt vilde blive mere nyttig for stadens befolkning om den flyttedes længere ud som en tidsvarende pendant til det gamle middelaldersminde Dyrehavs-bakken. Lad os tænke på en renaissance af det gamle folkelige kildemarked, der sløjfedes under reformationens puritanisme. To eller tre kildemarkeder, et i hver ende af byen under fælles ledelse vilde være — eller kunde blive — en tidsvarende udvikling af Tivoli. Det er ikke sundt for Danmarks hovedstad at være karakteriseret for sit Tivolihumør og det bibringer fremmede en falsk forestilling, at finde denne anstalt tjene som den centrale tap, hvorom byens liv drejer sig, for det er en falsk forestilling.

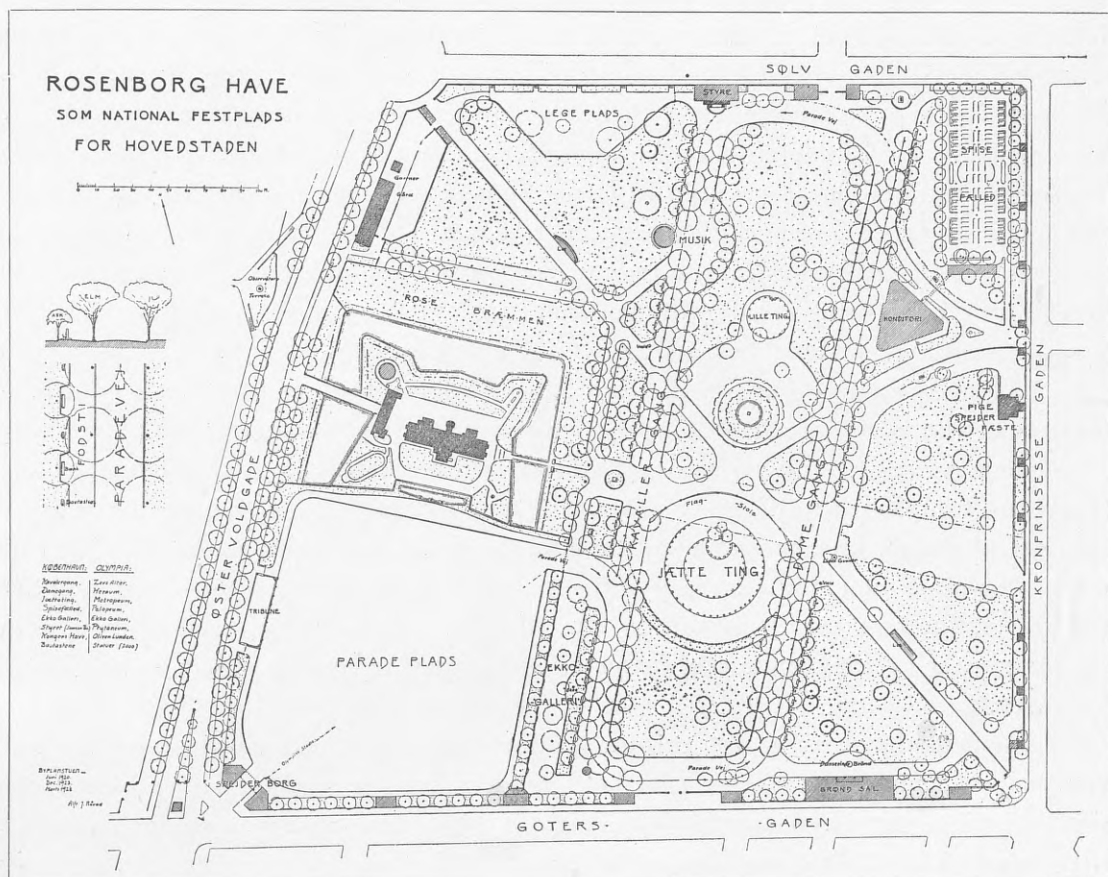
Der var på den vellykkede udstilling i København 1888, et mejerianlæg, som

vandt fortjent popularitet hos udstillingens gæster fra indland såvelsom fra udland. Herfra serveredes mejeriprodukter som mælk og smør med rundstykker; og denne servering i forbindelse med den interesse som det renlige og friske mejeri med de nette og dygtige mejersker, vakte et ønske om at dette fænomen i beværterfaget måtte blive fortsat efter udstillingens slutning; men vi har forgæves ventet på at se dette ønske realiseret. Tanken burde dog optages i forbindelse med de ydre park-anlæg. Naturligvis burde det være under privat drift, men serveringen ordnet ved kontrakt. Det vilde være i høj grad ønskeligt, om et nationalt parkforfrisknings-system som dette, som et udslag af vort høje mejeristandpunkt, kunde blive almindeligt realiseret. Næringsvejen fortjener det og de sædvanlige park konditorier eller kaféer er hverken populære eller tilfredsstillende nogen egentlig trang — de agerer fine, men er i reglen kun mådelige. Det gamle skilt fra vore udflugtsteder „Vand på maskine“ er forsvundet og afløst af bryggeriskilte, medens det publikum, som dannede disse steders kunder har måttet ændre sine vaner til tidens mere plebejiske og vulgære ny skikke. Mejeridriften har et afgjort nationalt præg, som det er værd at udfolde til fordel for friluftslivet og til fordel for et distinct dansk park refektorie system.

Vigtigheden af en national festplads i hovedstaden — en plads, hvor dennes befolkning kan samles når nationale spørgsmål sætter sindene i bevægelse, er ikke tilstrækkelig forstået, men er et byplanspørgsmål. Hver by har jo sin tilfældige løsning fremtvunget af begivenhedernes gang og afpasset efter de lokale forhold, som kun sjældent tilfredsstillende. I København har Rosenborg have trods mangler og begrænsning, hyppigst været benyttet, men har dog delt æren med Tivoli, Fælledparken og Søndermarken, skønt ingen af disse har tilfredsstillende kravet til en virkelig fest- og paradeplads. Ingen af dem er jo særligt indrettet for det formål. Sagen er da også den, at en offentlig festplads må være planlagt og bygget netop for dette brug. Vi har i vor tid set de Olympiske lege opstå under internationale former, men det egentlige Olympia med sin hellige lund, sit tempel, sine skatkamre og idrætsbygninger m. m. har ingen vovet at eftergøre eller modificere til imødegåelse af tidens idrætsformer og etiske krav. Muligheden for at gøre noget i den retning er dog måske tilstede i de fleste af storbyernes parker; men eksemplet mangler. København kan dog måske få netop, hvad der i den retning ønskes ved restaurering af Kongens have og udvidelse af Rosenborg eksercerplads. Det er jo dog ikke helt små krav, der må stilles til en national fest- og paradeplads, når denne skal løse sin opgave i fremtidens større by og minde om det berømte hellenske stævne; idet nutidens folkemøder kan samle store menneskemasser, som må have plads for festlige demonstrationer, og pladsen må desuden kunne vedligeholdes som en værdig ramme der er indpasset i bylivet. Den egentlige paradeplads skal jo tillige tjene for militære revyer og vi finder hærskuepladser = Marsmarker, Place d'armi' i adskillige byer, men den ramme som forener dem med bylivet savnes i reglen. En fuldstændig byplan vil måske af den grund vise to festpladser, en hærskueplads omgivet af militære bygninger og en folkelig festplads i parkramme. Den sidstnævnte vil selvfølgelig være planens vigtigste.

Boulevarden har som foran nævnt bragt byplanen et nyt element, men synes på sine steder at have voldet byen visse fordøjelses besværligheder, idet vedligeholdelsen af den forudsatte continuitet i retning af ringen har lidt under følelig mangel

på detaljer og har opløst sig i kortere eller længere stykker af skiftende karakter, som synes at stride mod boulevardens harmoniske præg, som afløser af en indre voldlinje. Dens karakter af promenade er derved blevet mindre fremtrædende og dens omdannelse til partiel færdselslinje med sammenkædede hvilepladser og legepladser for børn samt blomsterbede; ja endog med bygninger for forskelligt brug, er gradevis foregået. Men når således den indre ring er sprængt skulde man synes, at en ydre ringformet promenade må kunne kræve opmærksomhed som byplanens ydre tidsvarende begrænsning. En slig ydre parkvej, forbindende de foran nævnte



topografiske parkstrøg, eller indkredsene disse, vil give byplanen den basis og midlertidige afslutning den behøver.

Men vi har en anden front— fronten mod søen byen rundt— vor „Riviera“, vor Strandvej, hvis nordlige, hvis historiske del mellem hovedstaden og Helsingør hæges og vedligeholdes med omhu for at have et stående eksempel på, hvorledes en Øresunds strandvej *ikke* skal se ud. Vi har indenfor fremtidsbyens strand lignende elementer, lignende muligheder til opmuntring og begejstring for dannelsen af en tidsvarende strandpromenade som andre kystbyer, men vi holder sagen nede på et småligheds standpunkt som tilslører den egentlige trang. Det ny kræver sammenlutning og fælles anstrengelser, medens det gamle er ordnet som en høkerforretning af de private lodsejere hver for sig. Og dog holder glorien af Øresundets traditioner og historisk estetiske natur, sig i den mest intime forbindelse med vor nationalfølelse— så intimt som selve Danevirkebandet. Denne side af sagen, dette fond af nationale værdier, skal møjsommeligt skabes de fleste andre steder. Vi har dette

forud, ikke alene som en løftestang for fremtidsplanerne, men tillige som en begrænsning, som træder hindrende i vejen for bratte omvæltninger af det bestående langs færdselsåren og langs den urørte strand.

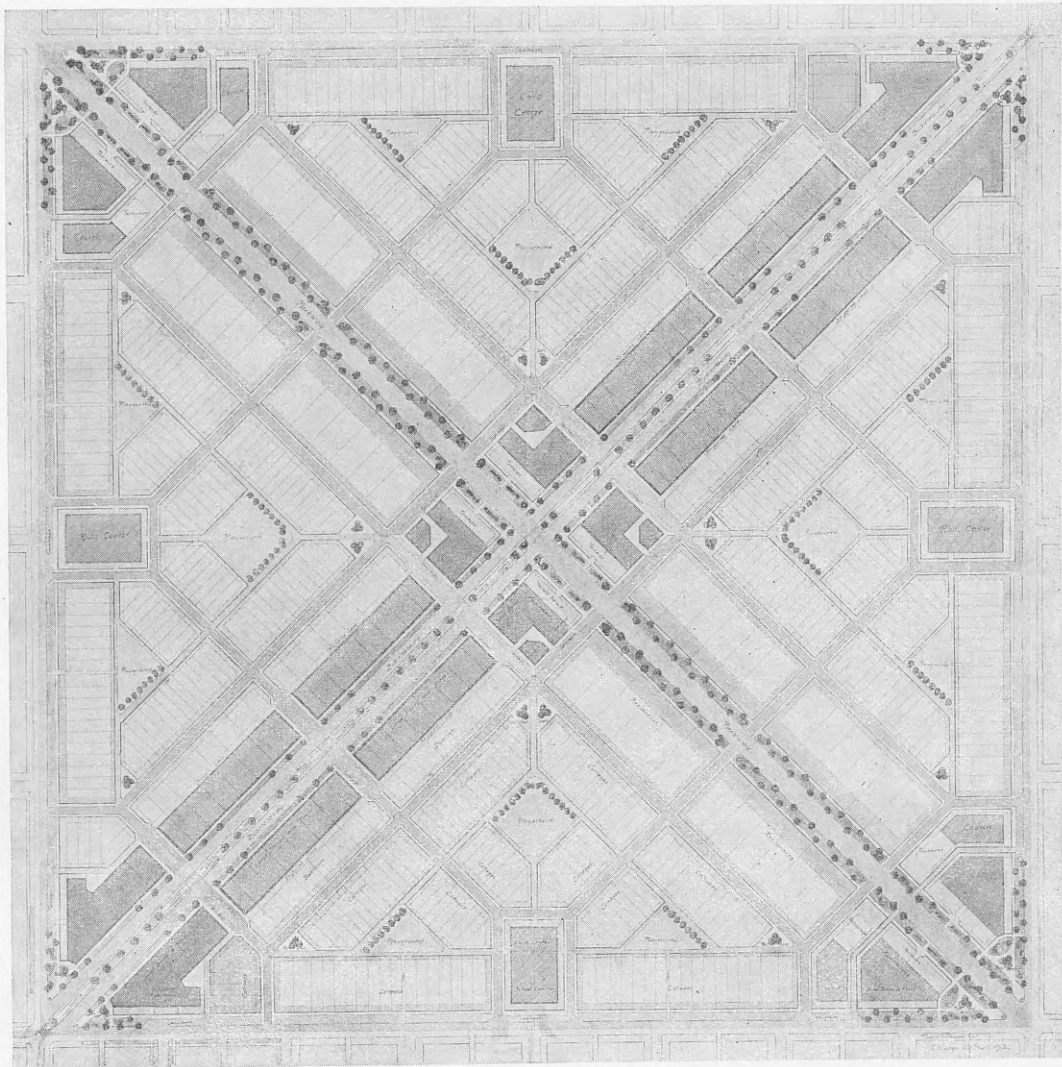
Folkets opmærksomhed bør holdes vedlige for denne sag og det er en af vor byplans væsentlige opgaver. København uden en gennearbejdet og fuldstændig strandvejsplan er estetisk anomali og fremtidsbyen uden en gennemført strandvej er som et maleri uden ramme. At bevare kendte træk af historisk betydning er af vigtighed, men er dog lettere gjort fordi det er lettere at skue tilbage end fremad. At se tilbage på arven fra de svundne tider og erkende værdien af synlige minder er naturligt, men at skue fremad mod sådanne foretagender, som de der må anses sandsynlige, vil få betydning for den fremtidige udvikling og kræver åndelig styrke. Byplanlæggerens og arkitektens kunstneriske gerning er i det væsentlige bygget på erkendelse af de historiske overleveringer som kilde til fremskridt, medens dog byplanen, dette moderne produkt af kunst og kultur, kræver fremsyn i højere grad end andet byggeri. Forsigtighed nævnes ofte som en borgmesterdyd, men denne egenskab vilde være mindre vel anvendt på en plan, hvis opgave det er at tjene som program for fremtids udviklingen. Dær gælder det at se stort på tingene for at der kan være noget værd at stræbe efter for den kommende slægt.

„There is always room on the top“ siger et amerikansk ordsprog, men det passer ikke rigtigt på byplanforholdenes. Dær er der aldrig plads nok på toppen nemlig i færdselens centrum, og det mest højlydte krav lyder netop på at skaffe luft, plads, alburum dær. Ikke er alle færdselskravene ny. Det latinske Corso og det græske stadion er gamle anerkendte resultater af færdselskrav, som nu kræver en tidsvarende renaissance. Man har begyndt med at danne legepladser for børn; men det er kun det første skridt henimod en almindelig anerkendelse af sociale krav, som gælder parker og idrætspladser, forlystelsesanstalter og promenader: — Panem et circenses.

I den moderne by er det automobilet som stiller det største krav, og de mest hensynsløse krav til færdselsvej og holdeplads samtidig med at det er blevet det vigtigste udluftsredskab for byfolket. Man har derfor på sine steder indrettet eller forsøgt at indrette „speedways“ og „courses“ for hurtigkørsel. Men det siger sig selv, at det er overmåde vanskeligt at anlægge særlige vejbaner, hvor automobilet kan vise, hvad det formår i retning af fart, uden at udsætte den øvrige færdsel for ulæmper og farer. Der er dog en sag som byplanen må have et øje for, nemlig for at vise linjer, hvor vej uden gradekrydsninger kan anlægges. Heldigst vilde det jo være om det kunde ske i forbindelse med strandveje eller hovedpromenade linjer af byens kredsformige veje.

Et særegent krav kan også tænkes stillet til en paradevej for fanetog og processjoner; men da denne må stå i forbindelse med paradepladsen og må tænkes ført gennem byens midte er der kun sjældent lejlighed til at realisere denne tanke, og noget forbillede kan der næppe henvises til, men alligevel en umulighed er den jo ikke og vi må derfor have den på vor liste eller ønskeseddel. Det må vel nok opfattes som god sund samfundspolitik at imødekomme de nævnte særlige færdselsønsker som farvejens og paradevejens. Bylivet — Bybilledet, bliver livligere og interessantere når det øges med lempelser for disse optrin af folkelivet. Det er en udvidelse af legepladsideen og set fra denne side, en timelig udvidelse. Spørgsmålet

om legepladser af offentlig karakter for små børn har i de senere år haft en mere fremragende plads i byplan diskussionen end der strængt taget tilkommer det. Det er et bødemedel på den sammenpakkede bebyggelse — den vi i byerne må stræbe efter at mildne eller komme bort fra. Det er jo kun en vis klasse af små børn som nyder godt af denne institution og næppe den klasse som trænger mest. Sagen er jo den, at legepladserne ikke har kunnet skaffes i den umiddelbare nærhed af hjemmene som må kræves når de skal gøre den rette nytte. I amerikanske byer er der gjort overmåde meget ud af denne institution ved anskaffelse af underholdnings-



midler, ved opholdsstuer for mødrene, ved læsestuer for børn m. m., hvortil jo kommer lønnet tilsyn. Men man får dog når man skal være ærlig, det indtryk, at disse kostbare anlæg ikke når det tilsigtede mål. Legepladstanken er desuden ført videre derovre ved de såkaldte „Social Settlements“ og „Park Refectories“, som vænner en vis klasse af befolkningen til at nyde goder, hvis tilvejebringelse og ophold de ingen andel har i. Den stræbsomme ungdom kommer ikke der. Den demagogiske karakter kan ikke holdes borte fra bevægelsen i sin helhed.

Bestræbelserne for tilvejebringelse af primitive legepladser i befolkningens midte bør imidlertid ikke mindskes eller opgives, men de må gøres til en bestanddel

af gadenettet og det gælder derfor om at finde et system, som kan indpasses i de almindelige udstykningsplaner, således at legepladserne fordeles og flyttes fra parken til hjemmets nærhed. Sandbunken er ikke noget ideal, det har man opdaget, men legepladsen må når den skal gøre den rette nytte, give børnene den frihed som gaden ikke kan give dem. Vedføjede skitse viser en indpasning i det amerikanske udstykningsystem, hvor baggaden „The Alley“ er udvidet til fredede legepladser for de omboende uden at den for færdslen så nyttige baggade derved taber noget. Hovedfordelen ved dette system er, at grunden har adgang både fra gade og baggade, således at mødrene fra deres køkkenvinduer kan holde øje med, hvad der foregår på legepladsen. Baggaden er jo et ukendt element i vore byers plan, men dens fordele er betydelige og måske kan netop legepladsen vinde indgang for den hos vore bybyggere. Man kan som også vist her indarbejde den i vort gadesystem, men næppe i så praktisk en form. Man må jo også betænke, at legepladsen som institution ikke er for børn alene. Derfor bør der ikke være særlige indretninger for børnelege så bliver den voksne eller halv voksne ungdom borte. Hos den voksne er trangen til at rette lemmerne og udvide brystkassen sikkert større end hos barnet, fordi det regelbundne arbejde kræver lejlighed til fri bevægelser og hos den ældre lejlighed til hvile i friluft. At kaste sig i græsset under et skyggefuldt træ, er en drøm som kun altfor vanskeligt og for sjældent lader sig opfylde. Men denne længsel for hvilen i det bløde græs har præget vore villahaver og gjort græsplænen til en nødvendighed selv hvor den er nok så upraktisk og nok så kostbar.

Om den private villa have er nok så lille, må den dog have en antydning af græsplæne, og i byparkerne indrammes alt i græs, der som et grønt klæde er tilpasset med udskårne huller for trægrupper, blomsterbede og buskadser. Det hjælper så dejligt på anlægsgartnerens åndelige anstrængelse ved planlægningen, når det hele jævnes ud med klippet græs i mellemrummene. Den åndelige lathed, som er årsagen, er vistnok større i de ny lande end i de gamle, større i ny kvarterer af en by end i ældre, og man har måske en målestok i græsplænen form og anvendelse for tidens estetiske sans og smag. I de ny verdensbyers ydre kvarterer hører man sommeren lang græsklipperens skralde gå, paa helligdagene og i de lyse aftener. Luther Burbank nåede jo ikke at opfinde et græs, som ikke behøvede at klippes. Hvorfor? spørger man: planter i ikke passende småbuske, skovbund og bregner — græsset trives jo ikke? Hvorfor! svares der: for det bruger man ikke. Men denne græsklipning er egentlig en levning — eller fortsættelse — af de klippede havers buskadser og allétræer — disse „architekt træer“ — kalder en maler dem. Plænen kom til ære med den engelske naturstil, som afløste den franske formelle; og prægtige udstrakte plæner med græssende fåreflokke er den tids herregårdshaver.

Det kan måske også være nyttigt her at pege på, hvorledes tidens kommunisme strækker sine røde klør ind i naturfilosofien. Man har som en virkning af naturfredningstanken søgt at bevare dele af den jyske hedes, anerkendte skønheder f. eks. i Ræbild Park. Dette er kun glædeligt, men man har søgt at udvide disse bestræbelser til private udstykninger af hedelandskaber og har lagt servitutter på villalodderne for at hindre ejerne i at dyrke jorden omkring boligen. Dette er dysmorfisk havekunst og kommunisme således at lægge den døde hånd på kulturen. Det etiske grundlag herfor er, at den udyrkede vilde hede er bedre for mennesket end det dyrkede land og ideen overføres på andre topografiske forhold. Det forbyder

den enkelte mand at forbedre og forskønne sine omgivelser i henhold til sin egen smag.

Med hensyn til byens ydre parkanlæg og deres benyttelse som tilflugtsteder for familjeudflugter, eller som man på engelsk kalder dem „Picnic grounds“ — en opgave som vore skove tilfredsstiller på så storslået en måde, må en uvane, som automobilet har forværret, omtales. At dette færdselsmiddel udvikler en vis hensynsløshed er en iøjnefaldende kendsgerning, som sætter sit spor i skovene ved efterladte papirer og blikdåser. Det bliver derfor nødvendigt at have et opsyn, som kan påse, at de kørendes ufølsomhed for det passende påtales — eller at skovene lukkes for dem; ti automobilet såvelsom andre køretøjer kan uden besvær føre disse levninger med sig når hvilepladsen eller picnicgrunden forlades. Den stærkere brug af skovene går desuden også ud over de vilde blomster og det bliver vel nødvendigt at indrette indelukker for blomsterfredning. Skovbundens blomsterrigsomme ikke alene afplukkes, men planterne tages op med rod og forsvinder derfor efterhånden, hvis der ikke gøres noget særligt for deres bevarelse f. eks. foruden ved indhegninger tillige ved gartneriske anlæg hvor planterne formeres og sælges.

Virker automobilet således skadeligt i skov og ydre park, så bringer dette færdselsmiddel til gengæld befolkningen en vis uafhængighed som på sin vis kan bringe erstatning for skovene, hvis disse i større omfang lukkes. Man har derfor på visse steder indrettet lejrpladser på privat grund i passende og tiltalende omgivelser. Dette kan på en måde siges at være en udvidelse af krobedriften og kan passende indrettes ved skov og sø, og hvor en fra den almindelige færdsel afsides beliggenhed kan udnyttes med fordel. I Amerika har man, navnlig i Florida indrettet „Tin-can-camp“s = Blikdåselejre, hvor automobiler kan samles i større antal, hvert medbringende teltudvidelser og fødevarer. Der indrettes kogesteder og nødtørft-huse; og man bliver der sålænge egnen beholder sin tiltrækningskraft. En dansk familie kunde, ved hjælp af dette system nyde den friske natur som landliggere, en sommer i klitterne ved Vesterhavet og en anden i bakkerne på Als o. s. v. Krolokalerne kan tjene som faste støttepunkter og krokarlen holder pladsen ren og ryddelig. Denne udvikling viser på ultramoderne måde, hvorledes park ideen er nøje forbundet med færdselsmidlernes udvikling, og hvorledes det ene forhold retter sig efter det andet når man ønsker at være „up to date“.

Med haveby udviklingen kommer vi i forbindelse med et moderne udslag af by-parken; et udslag af større social værdi men tillige et som almindeligvis er misforstået. For det første er havebyen ikke nogen by, mere end landsbyen er det; og for det andet må begrebet nationaliseres og tilpasses før det kan overføres fra sit fremmede ophavssted. Havebyen er den form af bybegrebet, som den moderne by må stræbe efter at nå. Det er villa kvartererne sat i system. Når man forsøger at indsmugle kommunistiske sociale ideer under havebyskiltet er man på vildspor og skader sagen ved at bringe det almindelige haveby begreb i miskredit. Men når vi kommer til overførelsen af de vundne resultater på danske forhold; så ligger det egentlig nærmere for os at fortsætte den danske landsbys sociale og landskabelige præg: Forsamlingshus, kirke og kirkegård, vandværk og sprøjtehus, gadekær og grusgrav, er historiske overleveringer som mange steder viser karakteristiske former som med ringe umage kan udvides i retning af den moderne haveby. Ved udstillingen i Århus 1909 vistes dele af en moderniseret landsby eller stationsby, som

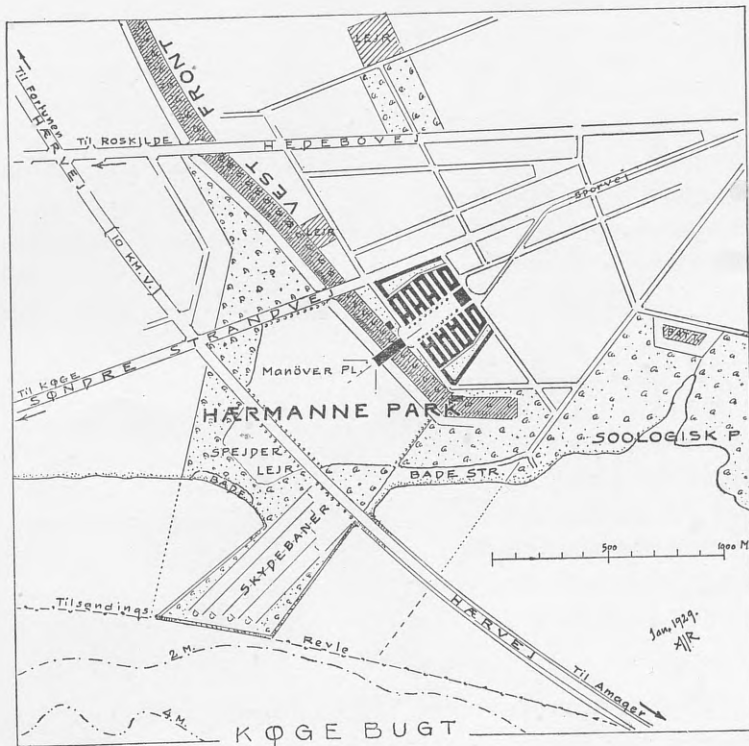
opmuntring til bedre byggeskik for landlige egne; der var: købmandsgård, træskomands- og hjulmandshuse o. s. v.; et forslag som har sat spor i visse retninger af vor udvikling, som forhåbentlig vil blive fortsat. Ganske vist har det fremmede større tiltrækning på almuen, fordi det har nyhedens interesse.

Men vil man have et dansk kultur og smag skal gøre sig gældende i vore have- og parkanlæg, så må man sætte den danske natur — de fysiske og klimatiske forhold — i højsædet. At studere fransk og engelsk havekunst er nødvendigt og prisværdigt for fagmanden, for anlægsgartnere, havearkitekter og byplanlæggere, ti uden kendskab til disse vil man ikke kunne vide, hvori dansk havekunst består. Danmark er en moræne som siden muldtidens begyndelse langsomt udvikles som Østersøens delta med afrundede former, med bakke og dal, med mose, eng, skov og hede: — en storartet park i sig selv. Vi har ingen fjelde, kun få klipper og ingen underjordiske grottedannelser. Miniaturehaver som de japanske med små klippepartier, et lille kær med bro over, dværgtræer og lygtestativer af sten; kan ikke tjene os som model, om end grundideen af disse, det japanske landskab, må interessere os. Men vi må istedetfor at jævne havens overflade til den bliver som et gulv med broget tæppe og flade slangegange, forstærke overfladens heldninger, og i jordhøj, stenhøj, eng eller mose, med tilsvarende beplantning fange nogle af det danske landskabs karaktertræk — ikke som genstande i et museum stillede ved hinandens side, men sammenarbejdede til et lille harmonisk anlæg med de skønheder, man særligt har haft for øje. En stenhøj (uden for mange sten) med tilstødende mose parti med vand og vandplanter; er rigere på interesse end det mest stilrette anlæg i formel fransk eller fri engelsk form. Den kultiverede rejsende som besøger vort land søger efter det for landet ejendommelige naturpræg og vil foragte de eftergjorte udenlandske mønstre. Vi har i virkeligheden så meget af vort eget: fri natur og arvet kultur, at vi ikke har nødig at spille vor tid og vort arbejde på efterligninger. Med græsplænen følger en forfladningstrang som udsletter sansen for de topografiske former; men da disse istedetfor at udslettes netop bør udhæves og muligvis forstærkes, er det nødvendigt at holde dette udslettelsesredskab tilbage som reserve.

Den erfaring at en stor national eller international udstilling, foruden sin indflydelse på forretningslivet og den lokale kulturudvikling, tillige bringer udstillingsbyen en mærkbar udvikling i retning af færdselsmidler, grundværdier og bebyggelse; tør vel betragtes som grundlag og forudsætning for de større udstillinger. Men for at denne lokale indflydelse skal kunne forme sig på den nyttigste måde, bør disse udstillinger overvejes og forberedes i god tid, som part af den rationelle byplan, hvad de ikke hidtil er blevet. Grunden hertil ligger vel væsentlig i manglen på tilstrækkelige arealer med passende beliggenhed. Og da København til dato har lidt under denne mangel, må opmærksomheden henledes på sagen. København ejer, i den ledige Vester- eller Valbyfælled ved Kongens Enghave, et areal af ret imponerende størrelse, som kan udvides ved inddragelse af en foran liggende del af Kallebo strand; hvorved et areal af omkring 400 hektarer, bliver disponibelt for en nationalpark, der kan tjene alle de tænkelige fremtidige krav til plads for udstillinger og købestævner, som fremtidsudviklingen kan stille. Alle storbyer må sukke over manglen på plads når forslag til folkestævner stilles og tilflugt må da tages til fjer-

nerer arealer, som med større bekostninger må indrettes for det midlertidige brug, og med mindre udbytte og tilfredsstillelse, end hvis arealet lå indenfor byens egentlige område. Tiltrækningskraft vil et stævne altid have; og hvis vi giver eksemplet i den Retning vil andre bringe store ofre for at følge efter, men det er en meget vigtig sag af værdi for en bys hele fremtid at være istand til at ændre storbyens impulser til fremskridt og derved at forme et anlæg som det foreslåede Enghavestævne; en værdi som rækker langt ud over de til dets indretning nødvendige midler og anstrængelser, for det vil øge Københavns anseelse som hovedstad og verdensby og stille staden på et overlegent standpunkt i den civiliserede verdens kapløb.

Vi skylder, som tidligere nævnt, den militære udvikling, taknemlig anerkendelse, for besiddelsen af væsentlige og værdifulde byplan elementer som parker, boulevarder og monumentale bygningskomplekser: Kastellet med Langelinje Parken og Kristianshavns Vold er de mest fremtrædende af disse, de ældre; men de nyere anlæg synes ikke at være tilvejebragte med så megen helhedssans som de gamle. Ved sydenden af Vestfronten ligger således et par fodfolk lejre, ekserserplads, skydebaner og et batteri omkring voldens afslutning mod stranden. Der skulde dog synes at være anledning til at samle disse indenfor en parkramme. Kastellet ligger kønt ved havnens nordlige indløb og der burde være sympati for dannelsen af et tilsvarende militært anlæg ved det sydlige indløb og noget hensyn taget til spejderbevægelsens trang til lejrplads; istedetfor den spredte orden med sin landskabelige ensomhed.



VEJVISNING

Now praise the Gods of Time and Chance
That bring a heart's desire,
And lay the joyous roads of France
Once more beneath the tire—
So numbered by Napoleon.
The veriest ass can spy
How Twenty takes to Bourg-Madame
And Ten is for Hendaye.

Sixteen hath fed our fighting line
From Dunkirk to Peronne,
And Thirty-nine and Twenty-nine
Can show where it has gone,
Which slant through Arras and Bapaume,
And join outside Cambrai,
While Twenty takes to Bourg-Madame,
And Ten is for Hendaye.

The crops and houses spring once more
Where Thirty-seven ran,
And even ghostly Forty-four
Is all restored to man.
Oh, swift as shell-hole poppies pass
The blurring years go by,
And Twenty takes to Bourg-Madame,
And Ten is for Hendaye!

And you desire that sheeted snow
Where chill Mont Louis stands?
And we the rounder gales that blow
Full lunged across the Landes—
So you will use the Orleans Gate,
While we slip through Versailles;
Since Twenty takes to Bourg-Madame,
And Ten is for Hendaye!

Sou'west by South—and South by West—
On every vine appear
Those four first cautious leaves that test
The temper of the year.
The dust is white at Angouleme,
The sun is warm at Blaye;
And Twenty takes to Bourg-Madame,
And Ten is for Hendaye.

Broad and unbridled, mile on mile,
The highway drops her line
Past Langon down that gray-walled aisle
Of resin-scented pine;
And ninety to the lawless hour
The kilometres fly—
What was your pace to Bourg-Madame?
We sauntered to Handaye!

Now Funtarabia marks our goal,
And Bidassoa shows,
At issue with each whispering shoal,
In violet, pearl and rose,
Ere crimson over ocean's edge
The sunset-banners die.
Yes—Twenty takes to Bourg-Madame
But Ten is for Hendaye!

*Oh, praise the Gods of Time and Chance
That ease the long control,
And bring the glorious Soul of France
Once more to cheer our soul
With beauty, change and valiancy
Of sun and soil and sky,
Where Twenty takes to Bourg-Madame
And Ten is for Hendaye!*

Rudyard Kipling har ofte siden krigen fundet motiver i Frankrig, og den franske nummerering af landevejene har inspireret ham til ovenstående lovsang over disses vejvisende egenskab, som enhver turist føler taknemlighed for. Nr. 20 fører fra Paris til den spanske grænse ved Bourg Madame i de østlige Pyrenæer og Nr. 10 til samme grænse ved Hendaye ved den Biscayiske bugt, og numrene er givne på kilometer stenene.

Tekniske, systematiske midler til orientering i storbyens gadenet bliver mere og mere nødvendige efterhånden som væksten udvider antallet af gader og veje. Det er godt nok at have gode kort og trykte vejvisere — de er nødvendige i alle tilfælde — men de er ikke tilstrækkelige. Man søger derfor ved systematisk navngivning af vejene, eller ved ordnet nummerering af husene ved disse, at lette oversigten og anskueligheden af egne eller kvarterer og afstande, helst således at selv en fremmed uden kort og vejviser skal kunne finde vej til en given adresse.

Det første middel man tyr til er naturligvis gadenavnet. Det er der brug for, såsnart byen har mere end en gade. Men der kommer en tid under storbyens vækst, da det bliver nødvendigt at vise kritik i valg af gadenavne, fordi deres antal bliver for stort til at rummes i en almindelig borgerlig hjærne. Denne kritik må først vises ved afskaffelse af slette og overflødige navne og dernæst ved at foretrække navne med en lokal klang, således at det af selve navnet er muligt at skønne i hvilken kant af byen det skal søges. Mellem de slette navne må regnes de, som er opkaldt efter personer, navnlig efter private personer, hvis navn ellers ikke er kendt udenfor den pågældende gade; og mellem de overflødige navne er sådanne, der danner brudstykker af længere gader. Vi har flere af disse, der er Gyldenløves-Rosenørns-Vinkevej-Roligheds- og Godthåbsvej. Og der er Gl. Kongevej-Smallegade-Peter Bangsvej. Endelig er der de hyppige navnedoubletter, hvis oprindelse skriver sig fra tidligere landsogne, som er blevet indlemmet i byen.

Når det gælder om at skaffe system i navnevrимlen og navnlig når der er mulighed for at benytte og fremhæve den lokale klang indenfor et mere udstrakt gadenet må tilflugt tages til fornavne som: *store, lille, lange, korte, brede, smalle, høje, lave, over* og *under*; eller efternavne som: *gade, stræde, gyde, allé, vej, gang, sti, boulevard, parkvej* og *promenade*. Endelig kan man jo også knytte navnet på den træsort, som er plantet i gade eller allé, såsom: *lind, elm, pil, eg, gran, birk, esp, løn, lærk, tax* o. s. v., naturligvis foretrækkende de danske navne, som er enstavelses og udeldende sådanne, som i tidens løb er indført — ahorn for løn og poppel for esp. Denne naturlige kilde har man jo altid øst af, men i flæng og uden system. Der bør vælges med hensyn til egnens topografi og historisk overleveringer. Sættes benyttelsen af disse for- og efternavne i system så vil udtalens vægt blive lagt på disse og medens det betragtes som upraktisk at have lange sammensatte navne, så vil disse dog blive brugelige når de fremtræder med et systematisk præg og letter orienteringen. Den nu så vanlige jumble af navne uden lokal klang, der passer lige godt — eller lige slet i syd, nord, øst eller vest for trafikcentret, giver udtryk for et urede, som er vildledende. Navnene i gamle bydele har historisk værdi, som det er værd at frede om, blandt andet også fordi de må tjene som kilde til navneformer for ydre færdselslinjer. Ny navne må med alderen vinde deres værdi, men har vanskelighed derved fordi antallet af ny navne stiger hurtigt og fordi det er de ny kvarterer som skal hæge om dem og lægge grunden til deres fremtidige værdi ved passende valg.

At alle et lands navne må have et nationalt præg burde være en selvfølge, men er ikke tilbørligt forstået og det fremmedartede ved et navn er vist ofte regnet som et fortrin, hvorfor censur er nødvendig. Navne er en vigtig del af sproget og deres første betingelse er, at folket selv forstår deres betydning og rette anvendelse. Det er en af nationalitets begrebets forrettigheder at værdsætte og benytte landets oprindelige forråd af navneformer og at fortsætte århundreders praksis sine

egne veje. Vi finder i ny lande navnlig i Amerika en overvældende bevismasse på ukyndighed i retning af, hvad der er passende, eller af respekt for den nationale ejendomsret, i kopier som virker parodisk på den bedre vidende. Landbyer nævnes London, Paris eller Rom, og berømte navne som f. eks. Shakespeares fødesteds overføres til en mængde steder, som ingen ligheder har med originalens, hverken en „Avon“ eller en „dale“. Dette er uvidenhedens triumfer. Navne opfattes som klingende lyde uden betydning. Der er imidlertid gade eller vejnavne som har erhvervet sig international berømmelse, hvis overførsel som artsnavne har nogen undskyldning i denne deres berømmelse. Allé er jo ikke et dansk ord, men det danske „Gang“ har jo ikke samme betydning; Alameda er en Elmeallé; Boulevard er fra befæstnings kunstens bulværk, det danske virke; „Corso“ er væddeløbs „kurs“. Via Dolorosa er den latinske Sorgens vej. Disse er eksempler på navne, man kan risikere at træffe i enhver by; men som fra byplanens standpunkt nærmest må regnes som advarsler og hvis de anvendes bør det være som betegnelse for færdselslinjer, hvis brug og karakter svarer til deres i navnet givne oprindelse og historiske betydning.

Men man kan ved navnegivning finde en hjælp i de gamle nationale stedsnavne; først og fremmest ved at bevare og udvikle de stedlige navne fra den egn, hvor de ny skal bruges og hertil har man et ret godt middel i trykte arbejder; f. eks. Johs. Steenstrups: „De danske Stedsnavne“. Dernæst kan topografiske ejendommeligheder navnefæstes og disse bør altid have fortrinsret fremfor personnavnene, selv om disse kan tillægges nogen historisk værdi. Personnavne er altid genstand for uro og giver anledning til uheldige forandringer, navnlig ved politiske systemskifter. Selv kongenavne af århundreders brug er ikke sikre mod efterstræbelser, hvilket ses af forandringen fra Kristiania til Oslo.

Det er jo først i den nyere tid, at vore sprogranskere for alvor har syslet med navnegranskning, både af person- og stednavne og skønt værdifulde bidrag til forståelse af denne del af vort sprog er fremkomne, står dog meget tilbage endnu at ønske. Der er således det latinske „parcel“. Det danske „jordlod“ er ikke tydeligt nok; derimod har vi en del stedsnavne med endelsen „løse“, som betegnelse for at visse landstrækninger er udløst som del af en større ejendom: kongsgods eller kirkegods. Måske navnet Naboløs hører herhen og måske en af vore dygtige filologer kan sige, hvorledes vi af „løset“ kan forme en *afløsning* for parcel og parcellist eller parcellering. I det hele taget må man ved sagkyndig vejledning og anvendelse af vor righoldige nationale stednavne skat kunne skabe en brugbar vejledning på et område, hvor den dilettantiske ukyndighed nu råder. Det fortjener i denne anledning at mindes, at ordet „gade“ egentlig kun betyder en åbning „gat“ f. eks. gennem en fæstningsvold, men også som betegnelse for vande som Gattegat = gattenes gat og Gattesund; men brugen har jo nu plantet „gade“navnet så fast at det ikke lader sig rokke; men „stræde“, som er den oprindelige betegnelse burde alligevel finde større anvendelse, navnlig for større og vigtigere færdselslinjer.

De gamle stednavne dannedes ud af den daglige talebrug; derfor er de så vigtige og derfor viser deres form tilbage til visse bestemmelige tidsrum. Vi mistede noget ved hærtogene til England og Normandiet, ja selv til Rusland i den ældre middelalder og ved oprettelse af kongestolene der. En engelsk historie for ungdommen (*The Dickens it was*) fortæller, hvorledes Jyder og Angler slog Danskerne ihjel og røvede deres stedsnavne og systematiske skibsnavne: Terror, Indomitable,

Irresistible, Triumph, Dreadnought, Vengeance o. fl., hvilket forklarer, hvorfor vore skibsnavne har været så tamme siden den tid. Det er virkelig på tide, at vi tilbageerobrer noget af denne navneskat; vi har god brug derfor. Som et bevis på, hvorledes man derovre fremturer i benyttelsen af det gamle krigsbytte tjener navnet på en ny bred færdselslinje i London, den kaldes „Kingsway“ istedet for „Royal Avenue“. Begrebet kongevej fandtes ikke i England før danske tiden og vi synes i den nyere tid at være tilbøjelige til at sende dette fyndige navn til museet for oldsager, måske fordi det nu må betragtes som et engelsk navn. En del af vor kongevej benævnes nu Vesterbrogade, Frederiksberg Bakke og Roskildevej — et veltalende tilbageskridt. Et pudsigt tilfælde kan her noteres: en af Gammel Kongevejs forlængelser kaldtes tidligere Klammerivej, men da man begyndte at bygge villaer der, generedes man af navnet og vejen blev omdøbt til Peter Bangs Vej. Så kom narren derud og sagde, at de havde været i klammeri, men nu havde de fået bank. Så blev man ked af det og søgte ny navneforandring, hvilken nægtedes, men dokumenterne kan søges i Frederiksberg Sogns arkiv.

Men gadenavnets vejvisningsævine er dog ikke tilstrækkeligt til at opfylde øjemedet, før husnummeret kommer til, og forskellige ny byer med „civic bevidsthed“ har gjort forsøg på at etablere husnummer systemer af større vejvisningsævine, men intet er fuldkomment her på jorden — endnu da ikke —. Jeg husker endnu den tid, da Københavns huse bar tavler som oftest sorte med angivelse af ejendommens matrikulnumre, hvilke gennem delinger og sammenlægninger med andre ejendomme, ofte ret indviklede, var ganske upraktiske som vejvisningsmiddel. Men byen var jo ikke ret stor, så nøden var ikke så følelig; men så kom „efter kolera-tiden“ den ny tid med vandværk, gasværk, gadeskilte og husnumre; omtrent samtidig med de første sporvogne. Det var store fremskridt, indenfor voldene, men medførte adskillige urbane børnesygdomme som sløjfning af voldene og erobring af landdistrikter. Postadresserne var da ikke længere „næst Jacob Skomagere“, eller „to døre fra gadeposten“, men gadenumrene var alligevel en for primitiv reform og giver kun ringe ide om hvor, i hvilken retning og hvor langt borte en givet adresse skulde søges og disse mangler bliver selvfølgelig mere følelige efterhånden som byen vokser sig større.

I de nybagte, men hurtigt voksende amerikanske byer har man anvendt forskellige nummererings systemer. I Chicago har man således draget en linje fra vest til øst gennem byens centrum og derfra nummereret husene, nord, syd og vest efter, uden hensyn til gaderne, men rettet efter afstanden med 800 numre pr. „statute mile“ = 1,6 km. I en anden by har man taget urskiven til mønster og inddelt byen i 12 distrikter, radielt formede fra centrum og da føjet sectionens nummer til gadenumret. I en anden igen regner man efter vindhjørnet, eller rettere sagt, man har taget kompasset som mønster, hvilket dog har gjort adresserne vidtløftige og vejledningen besværlig. Der er nemlig det forhold, at byerne er udlagt i firkanter efter skakbræt mønstret og derfor vanskelige for tilpasning til cirkellinjerne.

Postkredse og husnummer system bør imidlertid stå i nøje forbindelse med hinanden og postkredsens grænser falde sammen med byens andre inddelinger: forvaltnings-, politi- og retskredsens grænser; for at danne et til det daglige livs krav svarende ensartet vejvisningssystem. Vindhjørnerne har mindre at betyde for os i den retning, skønt også dette har sin værdi for orienteringen, men det kan undværes,



når grænserne ellers kan ordnes som nævnt. Københavns færdselsmidte ligger nu nær frihedsstøtten, som er en god tap at dreje færdslen om, af etisk værdi, og sandsynlig som blivende punkt i forretningskvarteret. Fra dette ordnes da gadernes husnumre således, at nummerets første tal giver afstanden af kilometer kredsen og det andet nummer gadens husnummer. Når så hertil føjes postkredsens bogstav, vil ethvert husnummer være så nøjagtigt givet, at kun et forholdsvis lille areal må af søges. Nummeret vil jo ganske automatisk angive gadens beliggenhed. Der gives så f. eks. 200 numre til hver kilometer. Kilometersystemet bliver således det vigtigste og gadens husnummer det underordnede. Dette nummererings system vil give lettelser såvel i hvermands daglige liv som i forretningslivet, men harmonien mellem nummersystemet og postkredsens grænser er afgørende med hensyn til den populære forståelse.

Et af de første elementer byplanlægningens pionerer fik øje på var skiltet. De grimme og smagløse skilte som dækkede forretningsbyen trængte hårdt til forskønnelse og her har vi et bånd, som kan knytte menigmand til byplan bestræbelserne. Mellem skiltene er dog gadenavnet det som ligger byplanen nærmest og har størst praktisk betydning for denne; ti uden et let læseligt gadenavn er det jo besværligt at finde vej i byen. Den praktiske og systematiske anbringelse af dette skilt har da også givet anledning til vidtløftige debatter og flere forskellige måder at anbringe det på har været prøvet i de større byer. Det naturligste er at anbringe det på gadehjørnerne, selv om nogen tvang mod husejeren derved bliver nødvendig. Den næstbedste har været at anbringe navnet på gadelygterne, men her har den elektriske belysning spændt ben for det. Det stigende antal gadehjørner i København uden navneplader gør det nødvendigt at have opmærksomheden henvendt på denne sag. Et andet udslag af denne er de bevægelige elektriske skilte — udslaget af en løssluppen fantasi, som vistnok i stigende grad trænger til begrænsning.

Men der er andre skilte, som trænger til at kritiseres. Det er nødvendigt somme tider og somme steder at forbyde visse klasser af færdsel og så ser man en naiv styrelse indskærpe forbudet med et „strængt forbudt“. Dette kaster en vis skygge over borgernes rets- og ordensbegreber. En ting i den retning er enten forbudt eller tilladt; milde og strænge forbud er her noget vrøvl. Et andet drastisk eksempel har jeg truffet i en amerikansk storby, anvendt som iøjnefaldende portaler over begge ender af en bro, et skilt som siger: „This bridge is condemned by the city. You cross at your peril.“ Trods dette forbud gik færdslen livligt over broen og en fremmed måtte uvilkårligt studse over den mærkelige moral og retsfølelse dette skilt åbenbarede. Hensigten var rimeligvis at fri byen for mulige krav på skadeserstatninger hvis ulykker skulde hændes.

De gamle engelske publicanskilte har i visse tilfælde, ved heldigt valg og folkelig tilslutning, givet navn til tilstødende gader eller kvarterer og som et ringe tegn på folkeligt slægtskab og fælles smagsretning har vi her i København adskillige navne af den slags som kræver bevarelse fordi de indeholde et vejledende element i gadelabyrinten; der er således: Sorte Hest, Slotskroen, Vibenshus, Røde Kro, Lygten m. fl. af værdi for stadens nomenclatur.

End et andet middel i vejvisningens tjeneste har storbyen i de offentlige mindesmærker af historisk eller personel natur. Da Københavns vækst, efter udstillingen i 1888 tog fart, var det i visse kredse skik at raillere over individualismen, men samtidig toges revanche ved en udstrakt anvendelse af personlige gadenavne — en udfordring til kommende slægter — som sikkert vil blive besvaret ved omdøbninger, idet en reaction mod de mange døgnpolitiske navne er uundgåelig. Men et led i denne så sandsynlige kommende renselsesproces vil sikkert blive en ordning af byens mange personlige mindesmærker, der er komne for tidlig til verden, før personens historiske værd var fastslået. De gamle grækere fik at føle, hvor skoen trykkede i den retning; fordi vrimlen af statuer efterhånden blev så stor, at et ordningssystem blev nødvendigt. Pausanias fortæller, at muren som omgav Olympias festplads med den hellige olivenlund, var smykket med statuer af festspillenes vindere, og at der på hans tid fandtes 2000 statuer der. Et så urimeligt tal af individuelle mindesmærker kan ikke spredes over et begrænset område som den olympiske festplads, de må stilles i rækker som soldater. Men bortset fra tallet så ligger der i ordningssiden en

værdi af nogen betydning for storbyens vejvisning. Historiske og personlige mindesmærker burde altid anbringes på steder og måder, der bringer dem i berøring med folk og færdsel. Eksempler på forkert anbringelse har vi i Landbohøjskolens have og tildels i Rosenborg have. Kunstværker som repræsenterer ideer, som malkepigen i den førstnævnte have og Ekko og Liden Gunver i den sidstnævnte passer på fredelige pletter i offentlige anlæg; men Segelke, Rostrup, Hørup og Matsen burde flyttes. De burde anbringes i hegn mod gade eller vej, når ingen særlig passende offentlig plads er for hånden, og hegnet må naturligvis omdannes til at passe med hvilepladser o. lign. Halls statue i Søndermarken, præstemonumenterne ved kirkerne er ilde anbragte. Ligeledes er det stødende for den sunde forstand at se personlige statuer anbragt som pynt på offentlige bygninger. Et offentligt mindesmærke skal beherske sine omgivelser og ikke anbringes som pynt i haver eller på huse som amoriner eller vaser, eller mytologiske figurer. I rokokotiden tillod man sig meget af den slags — monumenter med sentimentale indskrifter i slots- og herregårdshaver; men i vor rationalitetsalder er vi forpligtet til logisk tankegang og begrundelse. Vi har jo kirkegårde til de personlige mindesmærker — de som er rejste af personens venner medens sorgen over tabet var friskt.

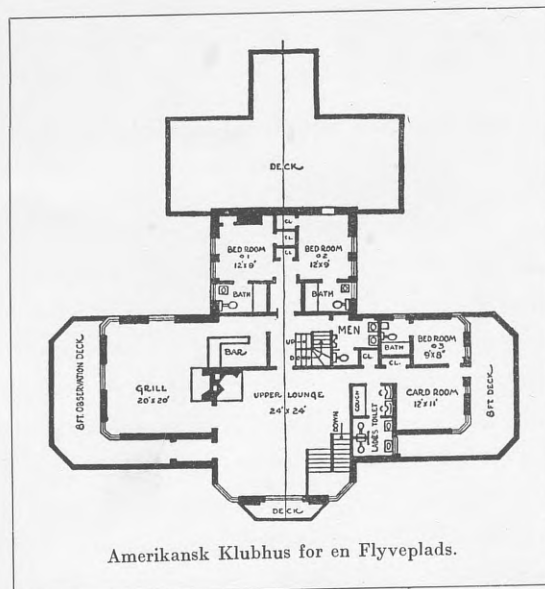
Offentlige mindesmærker må have historisk begrundelse, ikke gemmes bort i parkens indre eller i blomsteranlæg eller græsplæner, men anbringes således, at selv nærsynede personer kan komme nær nok til at læse mulige indskrifter. Byen får et rigere præg når dens offentlige monumenter bliver led af byplanen og deres hensigt vil bedst nås, når de viser sig i gadeperspektivet; både for de indfødte og for de fremmede besøgende.

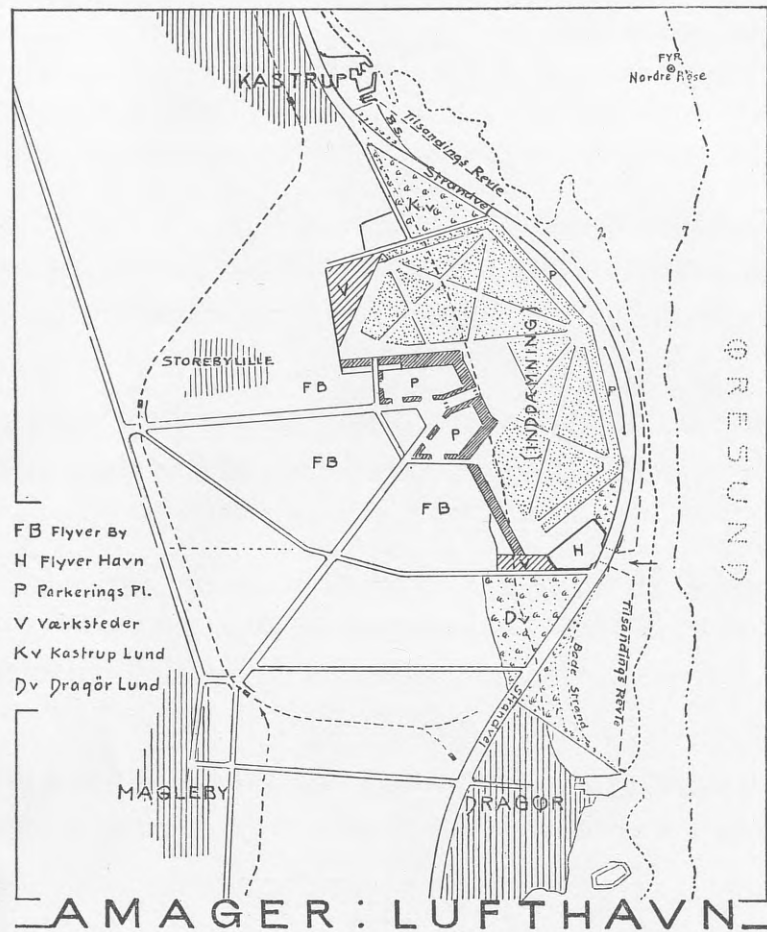
Et andet middel i vejvisningens tjeneste, vilde man have hvis man forsynede de mange nye kirker med tavler angivende kirkens navn. Enhver hovedstads beboer er forudsat at kende navnet på den kirke, til hvis menighed han eller hun regnes, men de hundrede andre er nu et vildledende istedetfor et vejledende element af byens plan.



LUFTVEJE

Dædalos var en græker, som kom i forbindelse med byplan arbejdet ved at anlægge Kretas labyrint, og med luftvejene ved at danne en svaneham, i hvilken han fløj fra Kreta til Øhavet. Man mener også at han opfandt øksen og vridboret. *Sine pennis volare haud facile est*, sagde han, og det er jo virkelig så, at man ikke kan flyve uden vinger. Dædalos døde imidlertid nogle tusind år for tidligt, til at spare os almindelige mennesker for genopfindelsen af fuglehammen. Et færdselsmiddel der var så almindelig benyttet både af guder og mennesker før Arilds tid, hvorom vi har så mange vidnesbyrd i Edda, i folkeviser og eventyr. Nu har vi altså endelig fået den tilbage i håndgribelig form, og forlegenheden over af hvem og hvorledes den skal bruges, er ved at tabe sig; skønt byplan læggeren vel endnu en tid vil stå tvivlrådig med hensyn til denne renaissances indflydelse på byplanen.





Det øverste hjørne til venstre er den nuværende lufthavn, den øvrige af lufthavnsarealet er udvidelse over vadevandet ved Drogden. Det bør nemlig anses som en nødvendighed, at den påtænkte strandvej lægges udenom dette areal, da det ellers sikkert i fremtiden vil blive indtaget for anden benyttelse.

*Ej er jeg alf eller søn af aser
eller af vise vaner, skønt ene jeg kom
over flammende ild eders sale at se.*

Skirnesmål.

En ny tidsalder er oprundet for kulturen ved adopteringen af luftskibet og flyvemaskinen som færdselsmiddel. Med store forventninger blandet med bange anelser, skuer vi fremad mod det ny led i rækken af midler for tilfredsstillelse af markedsdriften; og med forventning om omvæltning i begreberne om afstande og tid i fremtidens færden, eller anelser om skæbnesvangre indflydelser på byens plan, liv og udseende. Verden bringes jo som den gammelkloge siger ud af lave ved dette færdselsmiddel. Tænk hvilke lange tidsrum der forløb mellem opfindelsen og anvendelsen af de ældste færdselsmidler: fra fodgangen til hesteryggen og fra hesteryggen til vognen. Og tænk så hvor længe den sidste af disse perioder varede før vor tids voldsomme omvæltning bragte dampmaskinen, dampskibet, sporgvognen, automobilet og i tilgift elektricitet, telegraf, telefon og trådløs og nu på toppen af alt dette radio og luftskib. Skal der efter denne opfinderstorm komme en reaktion? Skal den hvide race trods denne, se sin civilisation forstyrres og gå i kommunistisk dvale på lignende måde som den gules og brunes, gennem plebokratisk „socialisering“; så kan man vel nok sige, at den synker i hiet under et fyrværkeri af genialitet og en explosion af dådskraft, anvendt i forkert retning. Den civiliserede verden vi nu lever i, har lidt af langvarige krampeanfald af sociale, økonomiske og æstetiske udskjelser, hvis varighed ikke har kunnet beregnes, men hvis sløvende virkninger vi ser; og spørgsmålet må derfor nu være om vi i de store opfindelser som er kommet i sluttet række, skal se varsler om en end mere strålende fremtid, eller en opmarch mod Armageddon?

Men ikke desto mindre — onde eller gode varsler — vi har fået disse rige midler til tilfredsstillelse af den medfødte, og den af kulturen udviklede samlings og markedsdrift, til fremme af storbyens vækst og betydning. Vi må vel derfor vænne os til brugen af dem og anstrænge os efter ævne for at forstå dem og anvende dem til fuldkommengørelse af tidens civics og markedsformer. Ubundet af gader, stræder og veje — landveje og vandveje — er dette luftens det nyeste færdselsmiddel. Men samtidig er det dog også en trusel mod disse, mod sikkerheden både tillands og tilvands; skønt det også samtidig i noget mere gavner sikkerhedsfølelsen i begge retninger. Det spørgsmål som mest direkte interesserer os her er, hvilken teknisk indflydelse vil luftfarten have på byplanlægningen? Svaret vil afhænge af i hvilken udstrækning det vil blive benyttet, og dette igen af, hvorvidt det i længden vil svare til de stærkt spændte forventninger. Et synes sikkert og det er, at dets krav til byplanen vil blive indskrænket til tilvejebringelse af flyvepladser og stationer eller landinger. Egentlige veje, i den forstand vi er vænnet til at tage dette begreb, bliver der vel ikke tale om, men rutekort vil sikkert blive udarbejdede og afmærkede for

natlig flyvning. Fordelene ved luftfærdslen ligger jo i muligheden af at kunne følge den lige flugtlinje mellem to punkter uafhængig af banede og ubanede land- og vandveje, og i den større hurtighed, som kan nås. Farerne består i den uventet store vægt af maskinerne som afstedkommer ulykker ved indtræffende uheld, samt ved anvendelse af brændbare let fængelige æmner for maskinkraftens tilvejebringelse. Et aeroplan svæver over en by, et uheld indtræffer og det styrter ned i et med mennesker opfyldt lokale som pludselig indhylles i flammer. Et andet falder ned i en kornmark, hvor tilstrømmende nysgerrige baner sig vej til ulykkesstedet nedtrampende markens grøde. Det er jo netop det særegne ved dette færdselsmiddel, at ulykker voldes med skader af større omfang end de færdende er istand til at bære ansvaret for. Faren ligger måske endda ikke så meget i den direkte skade som i udviklingen af en hensynsløshed som *kan* blive følgen af de uafværgelige uheld. En skæbne som det forøvrigt deler med automobilet og motorcyklen, til en vis grad da. Brugere af disse færdselsmidler får uvilkårligt en følelse af at tilhøre en overklasse, medens de andre er nødsagede til at finde sig i de ubehagelige følger. Denne tilstand kan næppe ændres eller afværges, men at finde midler til dens neutralisering bliver vel en opgave byplanlæggeren må sysle med: finde veje for den hurtige trafik, for adskillelse af trafikens grader og lovregler for begrænsning af farlige færdselsmåder.

Man har i lang tid arbejdet på udvikling af et nyt princip i flyvemaskinernes konstruktion. Dette består, synes det, i en forening af de bærende og drivende kræfter således at skrue og vinger forenes. Derved kommer man jo nærmere ind på efterligningen af fuglenes flugt — i princippet da, om ikke i formen. Helicopter kaldes systemet, og det skal være istand til at stige direkte op i luften uden tilløb og til at lande på lignende måde, hvilke egenskaber menes at bringe en større sikkerhed i luftfarten. Bestræbelserne i den retning mistede en væsentlig impetus ved krigens ophør, og luftskibsbyggerne nærer vistnok tvivl om, at det vil lykkes at finde de rette praktiske former for helikopteren, men håbet derom beskæmmer jo ikke. En ting er sikkert og det er, at denne form vil muliggøre benyttelsen af husenes tage som stationer og i høj grad indskrænke kravene til flyvestationernes udstrækning. Helicopterens ævne til at holde sig svævende over et vist punkt var nærmest beregnet på at bringe større træfsikkerhed i luftbombardement af fjendtlige pladser, ligesom det ventes at bringe udvikling i retning af lydløshed. Af disse grunde interesserede de store landes forsvarsvæsner sig for opfindelsen, og selv om den stærkeste impuls nu mangler så vil ventelig arbejdet på opfindelsens færdiggørelse sikkert blive fortsat, selv om tidspunktet ligger længere ude i tiden.

I det hele taget er luftskibsbyggeriet så vidt fremskredet at færdselsmidlet nu har taget plads mellem de tilvante færdselsmidler som blivende, både nationalt og internationalt. Hver by må nu have sin flyveplads eller station og de store byer flere sådanne. Kuriositets og sportsopfattelsen er ikke længere den rådende. Der er nu post og passagerruter og et kommercielt flyvevæsen i de ledende lande. Generalstabens landmålingsvæsen har også gjort sig flyvningen nyttig ved at optage luftbilleder af landskaberne, og luksusvarer — frugt og blomster — fordeles ad luftvejen. Med hensyn til flugten over Atlanten er det værd at gøre opmærksom på vor nationale nordiske rute, som venter på, at mellemlandingerne på stationerne i Færø, Island, Grønland og Labrador skal blive ordnede og anlagte; en rute som

sikkert vil blive mindre risikabel end de lange ruter uden stoppesteder, de færdende har vænnet sig til at dvæle ved med forkærlighed, fordi dampskibsruterne følger disse og fordi mercator kortenes misvisninger har bibragt det større publikum en forvrænget opfattelse af landenes form og beliggenhed.

En naturlig følge af de ny færdselsmidler mellem hvilket luftfartens er topunktet, er den universale sammenstimling i byerne, og denne har i den sidste menneskealder udviklet sig i et hidtil ukendt omfang og stillet byernes forvaltning overfor vanskelige og kostbare opgaver, medens pastvang og stavnsbånd strammes. Selv byplanens form og omfang er under påvirkning af lufttrafiken, idet frygten for mulig luftbombardement vil tvinge længere ind på sprednings bestræbelserne, bort fra lejekaserne og ind på de små en og tofamilje huse — lave rækkehuse som giver mindre sårbare bykvarterer. Spørgsmålet om flyvepladsens form og størrelse er næppe løst endnu, thi ny opfindelser kan hvilken dag som helst ændre opfattelsen; men opmærksomheden bør dog rettes mod den kendsgerning, at flyvepladsen ligesom jernbanestationen udenfor byen giver anledning til fremvækst af en stationsby som trænger til en plan, bør have en sådan snarest mulig. Luftskeibet og aeroplanet har i det korte tidsrum, som er gået siden opfindelsen udviklet sig med en pludselighed, som svarer til dette kulturmiddels betydning. Fra jettestore styrbare kolosser til små maskiner for privat brug bygges nu, og disse kunstige fugles herskarer vil snart gøre naturens flyvende væsner pladsen stridig. Sagen kan altså ikke — trods naturlige ængstelser med hensyn til fremtiden — udelukkes fra byplanens område. Luftvejene indtager deres plads i den kosmopolitiske sociale udvikling og vi bybyggere og byplanlæggere må have øjne og ører med os på lytteposten for at undgå overrumpling eller faren for at sakke agterud. Luftfærdslen ordnes nationalt og internationalt og den statslige kontrol, både med henblik på forsvarsvæsenet, på handelssamkvemmet og på de diplomatiske udenrigsforbindelser. Stationer og landinger forberedes såvel på havet som på landet og vi har en særlig anledning til at følge sagens udvikling fordi vi i vor rigsform har mere vand end land areal og fordi den korteste rute over Atlanten ligger under vort riges suverænitet.

Flyvepladsens tekniske forhold og indretning har som et nyt element af byplanen, selvfølgelig været genstand for mange studier, skitser og forslag i tekniske tidsskrifter og dagblade. Mange af disse indeholder synsmåder og punkter af interesse; således en artikel af en ingeniør Mr. Black som i *The American City Magazine* gør indtrængende opmærksom på, at disse pladser bør indrettes af byen (eller staten) og ikke overlades til den private spekulation, da enhver anden vej i tidens løb vil vise sig overraskende kostbar både i menneskeliv og penge. Denne advarsel bør udstrækkes til omsorg for det omliggende kvarter, hvor en stationsby naturligt vil vokse op og behøve en rationel plan og bebyggelse. Det kniber naturligvis for de offentlige autoriteter at foretage skridt i den retning fordi den nødvendige sagkundskab med hensyn til så ny en ting næppe kan ventes at stå til deres rådighed. Kløge af skaden fra jernbanernes stationsbyer bør dagspressen og det bredere publikum vise interesse i denne sag. Vel er flyverelementet i byplanen endnu temmelig nyt, men samfundet har dog så længe det har eksisteret næret ønsker om at efterligne fuglenes flugt og ordne luften som farvej. Vilh. Bergsø skrev engang (i treserne af f. årh.?) en artikel i *Illustreret Tidende* om fremtidstilstande i hvilken han skildrer en luftskibsrejse mellem Europa og Amerika. Han lader luftskibet sagtne farten

ved passagen over ruinerne af verdensbyen London, for at de amerikanske turister kan føle sig stolte ved synet af grushobene. Således går det jo med spådommene, de bygges på stemninger som skifter, undertiden hurtigere end blækket de er skrevne med får tid til at falme. Flyvemaskinen kom ind under verdenskrigen som et af dennes vigtigste våben, med sin „camouflage“ og dominerende indflydelse på strategien og på våbenarternes udvikling.

Et nyt hoved færdselsmiddel som luftens kræver naturligvis alligevel lang tid og mange forhandlinger, undersøgelser og eksperimenter før dets fremtid kan ligge klar for den almindelige opfattelse og bevidsthed. Krigen var af afgørende betydning for selve flyvningens tekniske udvikling, men fredens flyver stiller andre krav, krav som ikke var synderlig genstand for opmærksomhed så længe fjendtlighederne varede. Hvilke ejendomsforhold kan gøres gældende med hensyn til luften over byens, landets og privates ejendomme og hvorledes bør rettighederne ændres og fordeles? Naboforholdene sidevejs må jo betragtes som ordnede ved love, skik og brug. Gror frugttræer udover naboskællet, så har naboen ret til den part af træet som overhænger skællet, ligemeget hvor højt træet strækker sig. Men opefter? Hvor langt når den private ejendomsret? Landmanden og ejendomsbesidderen lever under en vis risiko med hensyn til luftfarten, idet liv, bygninger og afgrøde udsættes for ødelæggelse ved ulykkestilfælde deroppefra og ved nødlandinger. Man erkender dette ved at foreslå forbud mod flyvning over byer, men skal forbud i den retning have betydning, må loven vel ordnes ad international vej og hensyn tages til al slags ejendom. En anden sag i forbindelse hermed er ordningen af internationale kort over flyveruter og landingspladser. Hver by, som har ønsker, eller har interesse i luftfærdslen må have sin landingsplads og sine pligter i retning af vejvisning i tåget vejr og om natten, med radioforbindelse. Dette sidste er ligeså nødvendigt som fyr og sømærker for søfarten — ja end mere, for medens søfarten kun kræver vejledning på havet, så kræver luftfarten vejledende lettelser over såvel land som hav.

Således viser de overskuelige fremtidsudsigter sig for lufttrafikken, men de er så vidtrækkende at praktisk talt kun meget lidet har kunnet gøres for at fremme disse sagersiden fredsslutningen. Luftvåbnet er nu en væsentlig part af alle nationale forsvarssystemer og det er derfor en sag af allerstørste betydning for staterne at finde betryggende former for dette værn; og Danmarks strategiske og geografiske beliggenhed — landet selv og rigslandene — frembyder så tvingende forhold, at en afgørelse i samklang med de omliggende lande synes nødvendig. Som der er en international søret, må der være en international luftret og vi maa jo ikke tabe af syne den anerkendte kendsgerning, at materiel såvelsom åndelig velstand følger det folk som ejer og vedligeholder det mest fuldkomne færdselssystem.

Luftfartens store fortrin består i den forholdsvise uafhængighed af land og sø, og ævne til at følge den lige vej mellem fartens endepunkter; men dens kostbarhed vil alligevel nærmest gøre den til et kompletterende tillæg til de ældre færdselsmidler og så længe en HK kun kan bære omtrent 20 pund og en enkelt passager kræver 8 hestekræfter, er det jo indlysende, at den arbejder indenfor en ret snæver begrænsning i den henseende.

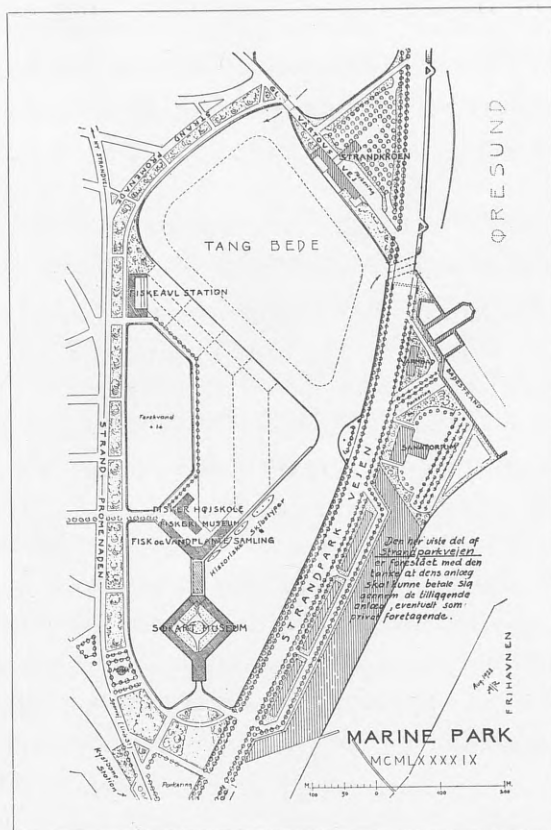
BYGNINGER

»Tørre planker og næver for tækning – om sligt vide mænd besked – om hvormeget brændsel der bruges i bo, til halvår og tider;« siger Havamál, og det lyder jo realistisk og passer i dette kvads sociologi, hvortil vi så føjer, at tiderne skifte og at vore fordringer til borgerlig bygnings kunst må kræve en noget omstændeligere beskrivelse. Huset – selv det største – eller det med størst kunst opførte – er imidlertid kun en celle eller et atom af det større legeme: byen; og må derfor indpasses i dette – stå i forhold til byens sjæl – få nationalitet og karakter og deltage efter ævne og plads i det fælles liv, såvidt som en kultur celle kan, og indgå i by-legemets funktioner. Dette må navnlig siges fordi det så ofte glemmes.

„In the main we require from buildings, as from men, two kinds of goodness: first the doing their practical duty well, then that they be graceful and pleasing in doing it; what last is itself another form of duty.“

RUSKIN.





Vore museer tjener som markedsdriftens historiske og håndgribelige vidnesbyrd. De er ufuldstændige og en påfaldende mangel er et sligt, som kan bygge bro over den kløft som skiller søens interesser fra landets — *et Marine Museum* — med tilliggende højskole for søfarende og fiskere og med fiskeavls og søplanteavls anlæg. En udmærket grund i hovedstaden med direkte forbindelse med den salte sø, har man i pladsen ved Strandpromenaden. Ikke alene alt, hvad der kan ønskes i den retning, men den har en beliggenhed, som vil drage det hele folks opmærksomhed hen på de virksomheder, som kan føre til åbningen af vort vældige sø-territoriums dyrkning.

BOLIGEN

Den angelsaksiske selvstændigheds og uafhængighedsfølelse har givet sig selv det værdigste monument i det engelske hjem. Sangens „Home sweet home“ og ord-sprogets: „My house, my castle“ er blevet internationale bevingede ord, som sender hilsner tilbage fra de fem verdensdele og „The seven seas“ til boligen, til hjemmet, prisende det uvurderlige kulturbidrag den har bragt civilisationen. Dette er ikke tomme høflighedsfraser eller smiger, ti det er lykkedes for Engelskmanden at skabe og vedligeholde et familjehjem i byen, medens andre folk har inddelt byhuset i lej-ligheder, hvor arnens fred og familjens hjem er forstyrret af idel uro og flytninger. Hjem, hjem, du fagre hjem, nynner vel mand og kvinde i vort land, når de efter ungdommens omflakken atter genser egnen og huset, hvor barndommen er henrun-det; men dette kun, hvis denne barndom er tilbragt i landlige omgivelser, hvor hjemmet er et hus om end aldrig så simpelt og lille. Barndomshjemmet i byen efterlader sig også minder, men disse er mindre stedfæstede og gælder byen mere end huset. Og i dette forhold finder man vistnok spiren til den internationalisme, som kun altfor ofte lægger sig for dagen, og den dermed følgende tilbøjelighed til at tro, at fædrelandet er der, hvor man tilfældigt befinder sig ude i verden, hvilken tro i særdeleshed bekendes af bybørn fra de ringe og mest omskiftelige hjem.

Planen i den danske bybolig er et indført produkt fra fastlandet sydpå; den hele plan og indretning et minde om lånte fjer fra fortidens herregård og bypalæ — en miniaturredgave af standsboligen som deles mellem herskab og tjenerskab selv om et tyende aldrig, på grund af boligens ringhed, sætter sin fod indenfor dens dør. Den lille lejligheds afskildrede køkken og troen på at det af hensyn til sædeligheden er nødvendigt, at en række soverum skaffes som tegn på denne afhængighed. Der var en tid, da lejligheden kun bestod af et rum med kogested og senge. Sædelig-heden og renligheden synes ikke at have stået lavere af den grund, snarere må man være tilbøjelig til at tro, at disse dyder plejedes bedre under familjeforhold, som de der udviklede sig i etrum huset. Disse forhold kan vi ikke komme tilbage til und-tagen som følge af bolignød eller fattigdom. Men der er alligevel forhold, som gør det ønskeligt at stræbe tilbage imod en mere primitiv plan. Der er mange etrums lejligheder endnu, men de er ikke respekterede således som de etrums lejligheder vi ser bevarede i museernes rygåshuse var. De havde bekvemmeligheder, som nutidens etrums huse mangler. Det bliver vel mellemklassens opgave nu at vise vej ved sit eksempel. Sagen er nemlig den, at den gamle mulighed for at synes mere end man er, i social og økonomisk henseende glipper, fordi de demokratiske tilstande med hvert år gør det vanskeligere at holde tyende — at holde en lejlighed, som er baseret på at modtage gæster, at øve gæstfrihed, at gøre indtryk af større velstand end de virkelige forhold betinger. Når husmoderen selv skal udføre husgerningen, må hjemmet nødvendigvis indrettes derefter og så må de falske bestræbelser for at synes mere velhavende end man er opgives, og de vil blive det, derom kan der

næppe længer herske nogen tvivl; nød lærer nøgen kone at spinde og nøden melder sig på forskellig vis, f. eks. ved umuligheden af at skaffe fremmed hjælp.

Disse forhold har stor betydning for byplanen. De små boliger må spredes i småhuse og rækkehuse istedetfor at hobes sammen i 6 etages lejekaserner, og en sammenligning med engelske og amerikanske forhold og standards for gadeplaner vil vise dette, vise ønskeligheden af, at vi nærmer os den angelsaksiske plan. Dette er tidens krav og vi må indrette byplan og byggelov derefter. De forskellige sociale foreteelser som arbejderforstæder, havebyer og kolonihaver viser i hvilken retning udviklingen går. Vi kan måske stritte imod en tid endnu, vedblive at bygge lejekaserner, men vi vil sikkert møde et sammenstød af omstændigheder, som vil tvinge os ind i den ny retning og nødsage os til at følge tidens krav. De byggende fag studerer tidens boligplaner og hustyper, og det er jo ikke luxusvillaer, som er målet, men arbejderboliger, en retning som er gammelkendt i vor hovedstad siden Nyboder byggedes og fortsat ad mere eller mindre filantropiske veje. Det afsluttede anlæg af de Classenske boliger med kapel, skole og vadskeri, og det spredende stadigt arbejdende Arbejdernes Byggeforening er gode eksempler. Hvad der mangler er nærmest den sociale opfattelse af udviklingen som almindelig byggepraksis. Og her er det det kommunale byggeri, som har spændt ben for udviklingen, ved med magt at fortsætte det forældede kasernesystem i en særlig kritisk periode.

Vi befinder os i en kaotisk tidsalder med hensyn til hovedstadens byggeri. Hvad vi skal lægge vind på er at finde nationale nordiske hustyper. Vi må optage den tråd som tabtes allerede i middelalderen, da de lybske kræmmere bebyggede vore brygger med tyske huse, og da det hyggelige rygåshus blev forvist til landlige egne og glemte. Vi må, for ret at forstå forholdene, begynde fra grunden af, undersøge oprindelsen til den nordiske byggeskik og danne tidssvarende typer ved at overspringe hele udviklingen fra pebersvendenes tid til afslutningen af det kommunale kasernebyggeri. Vi må stræbe efter en serie af boligtyper, som vil give boligen den form som kræver det mindst mulige arbejde af husmoderen, men samtidig give hende adgang til at nyde de tekniske og hygiejniske goder, som tidens videnskabelige udvikling har bragt; ligesom mandens — husbondens — gerning, hvis denne er betinget af lokal beliggenhed også inddrages i planen. Med andre ord vi må erkende, at den nuværende bolig i sin plan, indretning og sociale grund er ude af harmoni med tidens krav og tidens muligheder.

Som det ældste hus, det dække, hvorunder menneskehedens kulturdrift under nordlige breddegrader har udviklet sig, må vi tænke os den firkantede bjælkebod med ildsted midt på gulvet og et hul i taget for røgens udgang. Dette hus havde oprindeligt ingen vinduer, men havde dør, som af hensyn til forsvar mod mulige angribere, var så lav, at man kun kunde komme ind i huset i stærkt sammenbøjet stilling. Huset havde to gavle, i spidsen af hvilke, bårne af suler, hvilede en rygås eller tagtræ — Eng. rooftree, som bar taget. Dette var dannet af tynde træstammer og grene — fagotter — og dækket med græstørv. Møbler var ukendte, man spredte lyng på gulvet og sov der dækket af skindfelder, som var tørrede ved udspiling udenpaa huset. Således må vi tænke os det oprindelige hus på landjorden. At bygge i vandet i indsøer har nok været i brug, og man har vel taget tilflugt til denne byggemåde under ufredelige forhold, men da dette har været en besværligere bygningsmåde, fordi huset måtte bygges på pæle så høje over vandet, at en person i

den udhulede eg; eller stående på søbunden, ikke kunde nå husets gulv; har disse huse været uden ildsted og af mindst mulig omfang, nærmest beregnet på at sove i. Livet på den tid var naturligvis et friluftsliv, med kogning og måltider under åben himmel så længe klimaet vilde tillade dette, og vi har i de udstrakte køkkenmøddinger og mosefund, levninger af de ældste bopladser — forløberne for bydannelsen. At befolkningen samlede sig i husgrupper var en selvfølge, da den ensomme bolig har været særlig udsat for angreb af omstrejfende jægere eller bander af slige i de tidlige tider før strandhug blev moderne og gjorde fælles forsvar en naturlig tanke.

Dette oprindelige bjælkehus med sine oldtidsminder har imidlertid på grund af sin naturlige og simple konstruktion, holdt sig op til vore dage, om end i stadigt fjernere egne og sparsomt befolkede. Husets størrelse har været en fem meter på hver led, således at en person kunde ligge udstrakt på gulvet mellem ildstedet og husvæggen med fødderne mod ildstedet. Det vil sige dette var det mere anselige, det rationelle familje hus. Mindre hytter af forskellig størrelse byggedes selvfølgelig, men fem meters firkanten må antages at have været de tiders mønster hus, som det endnu er passende for nybyggerne i det fjerne westen.

Man må dog på forhånd gøre sig klart, at to forskellige strømninger har gjort sig gældende i den historiske udvikling, som må holdes ud fra hinanden, når man vil danne sig en forestilling om, hvorvidt der kan være tale om en national udvikling af boligen. Landhuset og byhuset fulgte hver sine veje. Men medens byhusets form og plan hurtigt er blevet dikteret af gadens og byggegrundens form og beliggenhed, har landhuset altid været fritstillet og giver derfor et nøjagtigere billede af kulturens almindelige fremskridt, uberørt af flygtige moder og udenlandsk indflydelse. Og da tidens tendens nu bevæger sig i retning af små mere fritliggende byboliger er det kun naturligt at landhusets udvikling underkastes et særligt indgående studium. Vor boligplan er i overvejende grad internationaliseret gennem byboligen, navnlig gennem rokokotidens franske indflydelse og synlig i værelsernes form, beliggenhed og brug. Den tids letsindige tyende og herremandsliv har præget boligen mere end nogen anden tids. Køkkenet skiltes fra spisestuen, sovekamrene deltes, kabinet, havestue og frokoststue samt tyende og gæsteværelser føjedes til som nødvendigheder. At køkkenet udskiltes er for den borgerlige boligs vedkommende kun figurlig tale, idet det åbne ildsted vedblev at være husets centrum indtil kakkelovnen kom i brug, men dens tid begyndte jo også i paryktiden. Enhver husstand stræbte efter at kopiere herregårdslivet, navnlig ved tyendeflertal, hvilket var nødvendigt, når man ikke vilde ses over hovedet, og denne mode lagde svare byrder på mellemklassens liv i byerne. Byrder som disse siden kun med det største besvær kan ryste af sig, selv om simplificeringen gøres nødvendig både af sociale, tekniske og økonomiske grunde. Det er navnlig tyendespørgsmålet, som tvinger til mindskelse af boligens omfang og krav til dagligt vedligeholdelses og renlighedsarbejde.

Under indtrykket heraf vender vi tilbage til det lille bjælkehus for at se, hvorledes det fulgte med i de skiftende tider, i egne hvor der har været nogen forbindelse med færdelsmidlernes og med tidernes civile fremskridt. Den første egentlig gennemgribende forandring bestod i tilføjelse af en skorsten for røgens bortledning fra ildstedet og den næste i dannelse af glugger i husets vægge for at skaffe lys og luft indgang. Herved kom to af civilisationens elementer ind i boligplanen, som må have givet samfundet en del at tænke på. Med skorstenen flyttedes

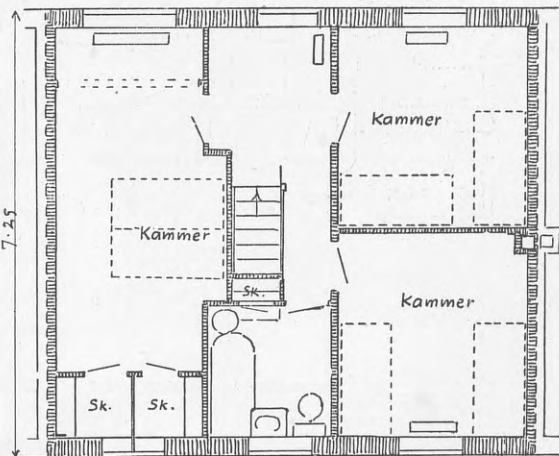
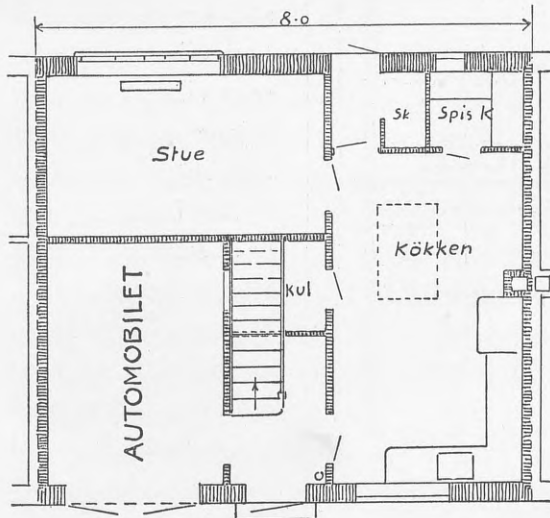
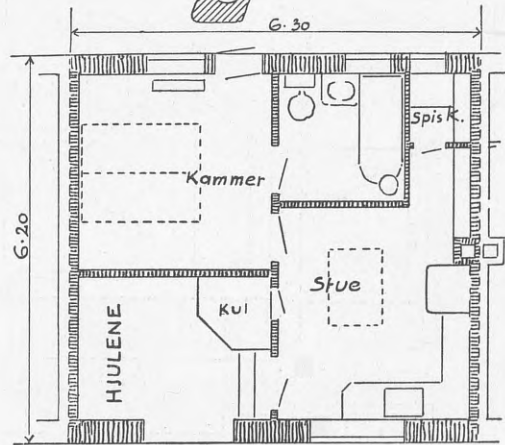
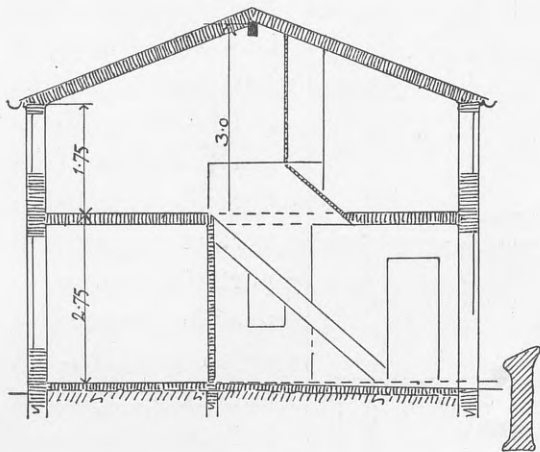
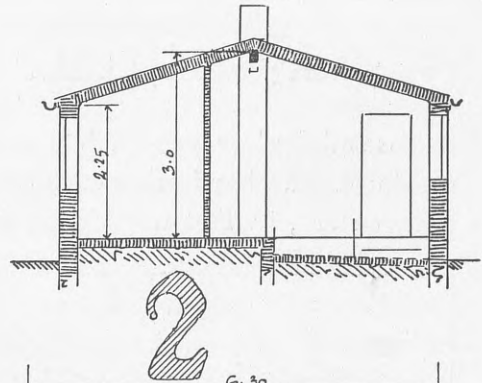
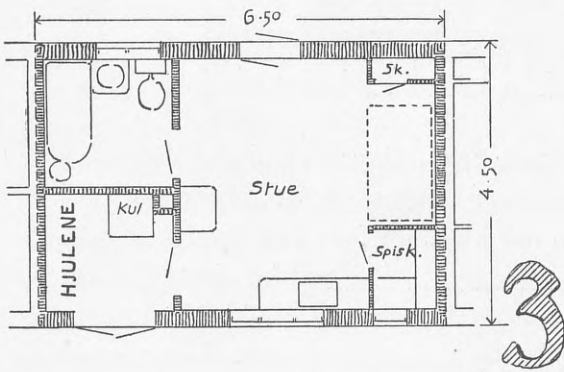
ildstedet op mod gavlen og gulvfladen blev derved fri, ligesom gluggen betingede plads for bord og seng. En bageovn kom snart til og et bur for madvarer. Tidligere bagtes i et glovhul i jorden, men nu kunde man få et renligere behandlet brød og bage i større stil for årets forbrug. Brødene var runde med et hul i midten for at kunde skydes ind på en stage som havde sin plads under taget. Gluggen lukkedes, først med en lem og senere med blæreskind for at holde lidt på lys og varme. Det var nu blevet mulig at udvikle en vis hygge i huset og husmoderen har sikkert været istand til at udnytte den vågnende sans i den retning. En virksomhed, som har sat sig så smukt et minde i de broderede duge som udspændtes under taget og i sengens indfatning og tætning mod kulden i lange vinternætter. Bord og bænke var mere eller mindre råt tilhugne, bordet som en skive af en udsøgt svær træstamme.

Da skovene begyndte at blive medtagne blev husets vægge opført af fagotter og fletværk udklinet med ler. Gulvet var af stampet ler og taget blev efterhånden tækket med rør og strå istedetfor græstørv eller lyngtørv. Smukke eksempler på disse huse eller „Stuer“ er bevarede, navnlig i den gamle danske landsdel Halland og optagne i de nordiske folkemuseer. Halland er jo en landsdel eller egn som med en vis ret kan regnes for Nordens midte både geografisk og historisk. At den her skitserede udvikling har formet sig noget anderledes i Norge og Island er begrundet i forskellige lokale forhold — forskellig adgang til byggematerialer. I Norge og Sverige har skoven holdt sig længer på grund af landenes større udstrækning og vanskeligere transportforhold og paa Island ryddedes skovene for hurtigt, hurtigere end i Danmark, derfor kom stenen til at spille en større rolle i Island end her.

Nu er opgaven altså den at opfriske, hvad der fandtes af ejendommelig hygge og smags udvikling i de nævnte stuer. Vi nutidsmennesker har imidlertid, om vi da vil regnes for at være „up to date“ lagt os efter centralvarme, kogegas og elektrisk lys, og vi søger at indflette en hygiejnisk badstue i planen, hvorfor vi, når vi da vil bevare de gamle minder og fortsætte den historisk nationale udvikling, må samarbejde det gamle med det ny — bevare oprindelighedens arbejdsbesparende forhold side om side med de ny tekniske og sanitære fremskridt. Vi må til den ende først danne minimumslejlighed: etrumshuset med badstue og fadebur og en sådan vil uden tvivl afgive en mere praktisk og sanitær bolig end de nuværende mindste lejlighedstyper. Dette gjort går man et skridt videre og danner en noget større til afløsning af 2—3 værelses lejlighederne. Det konstruktive element som tag og rygås danner indeholder betingelserne for de arkitektoniske linjer og flader af større virkning end de nuværende lejligheders, men betingelserne for at dette nås er, at huset bliver i en etage. Den sociale klasseinddeling pålægger ikke så stærke bånd, som den tidligere har gjort. Familjens behov, mere end standshensyn er nu betingelsen for boligplanen, men det vil tage lang tid før dette anerkendes i handling af den brede befolkning. Hertil kan imidlertid en revideret boligkunst blive virksomhedsfuld ved at vise den ny tids krav i fortidsdragt, men af moderne snit.

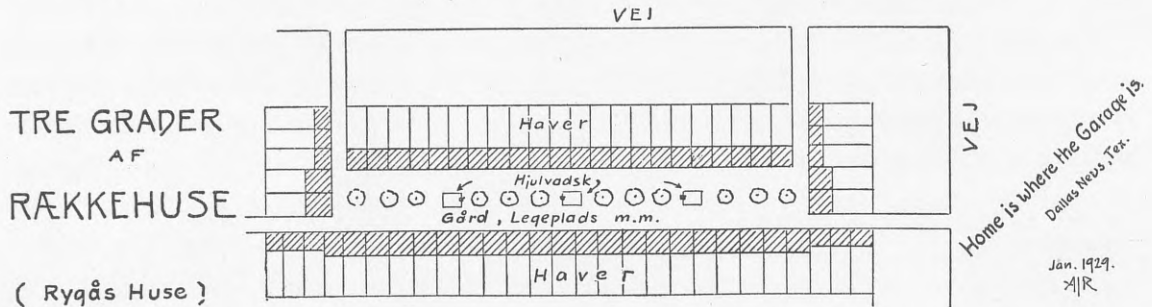
En mere udviklet form af rygåshuset kan fås ved at lade taget hvile på flere åse, hvorved man vil nærme sig tidens villa ide og forme hvad man tør kalde standardboligen for mellem-klassen — det „*Danske Hus*“. At finde grænserne for de fornuftige krav til den civiliserede bolig under vore breddegrader, udenom de forlorne luksus krav er tilvisse en social opgave og tidens fordringer til arbejde og flid i modsætning til dronetilstandens irrationelle flitter i boligens form og udstyr vil sikkert

nok i fremtiden afsætte skarpere grænser for smag og teknik i både by- og landbolig; nu da byformen har sprængt sine volde og grave, virkelige såvelsom de indbildte. Med automobilet er der desuden kommet en ny faktor ind i boligplanen hvis skæbnesvangre indflydelse er færdselsgruen og indflydelsen på sansen for hjemmefølelsen. De senere års mange angreb på ejendomsretten, hvis resultat vi ser i den voksende permanente arbejdsløshed og den forcerede beskatning, medens landenes regeringer glider ind i en smålig parti-politisk ordning, som gør de større nationale sager mere eller mindre husvilde; ligesom de har fremkaldt en uro i sin-

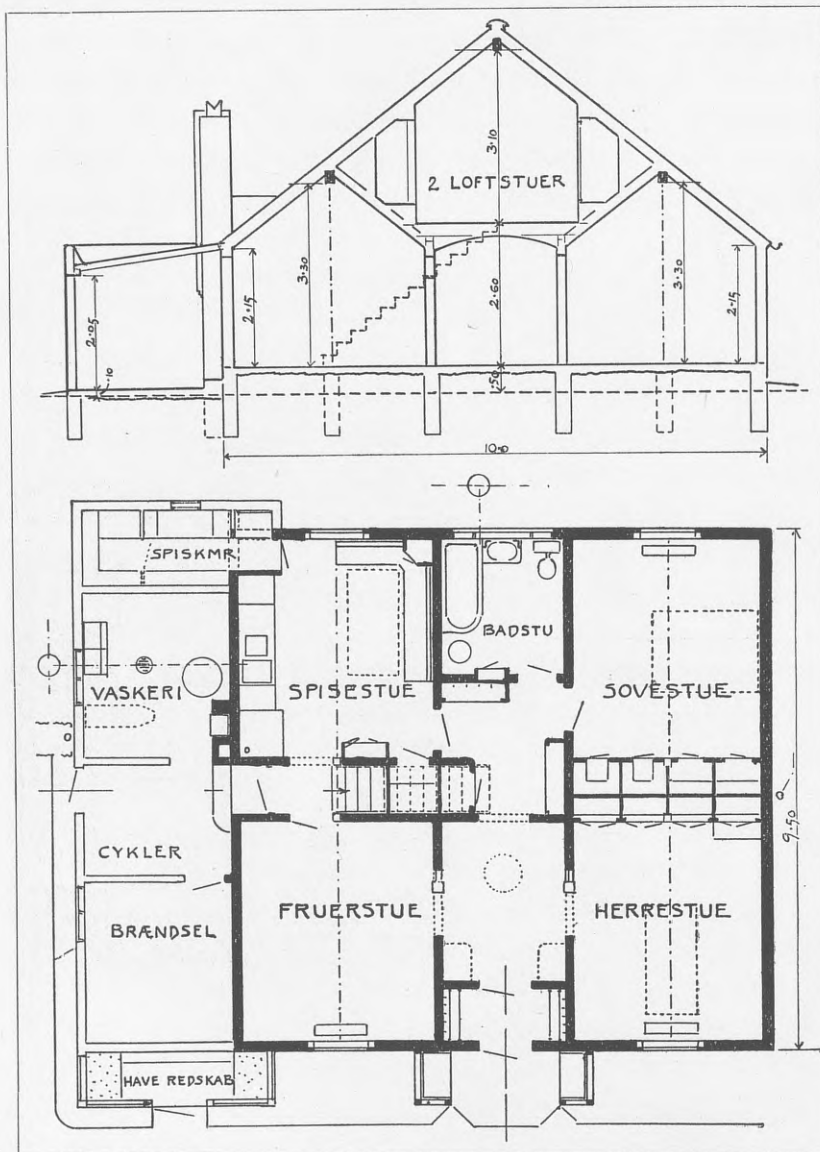


Glidende system af rækkehuse.

dene, som dæmpes i det ny færdselsmiddels, automobilets, fristelser til at farte landet rundt, medens vindskibeligbedens krav undertrykkes. Medens automobil, motorcycle og cycle bliver genstand for stigende interesse i den daglige færden, så



er disse midler løsrevne fra det gamle hjemms former og indlogeret andre steder i garager og skure. Man har formet et moderne bevinget ord som siger, at „Hjemmet er hvor garagen er“, hvilket udtrykker, at garagen må blive en fast bestanddel af boligen



Fritliggende Treåshus.

før denne kan fastholde hjemmefølelsen. I de givne planer for tre grader af rækkehuse er „Hjule“ givet plads i husets forstue for at imødekomme dette krav. Ved den fritliggende villa behøver det ikke at være part af selve husplanen når garagen blot er på grunden. Et andet krav til tidens bolig, selv den mindste, er et sanitært bad eller toiletrum som vist på de vedføjede planer. Der kan intet slås af på denne fordring, den er absolut og prøvet i tusinder af hjem. Medens der således er vist former, som tiderne fører med sig, som må føjes til boligens plan, så er der andre som glider ud og som det

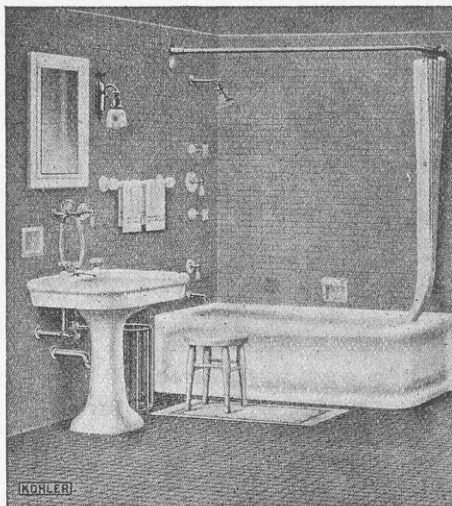
nu vilde være luksus at fastholde, disse er vævning, bagning og brygning og til dem vil tiden føje vaskeriet. Der vil altid blive vasket i boligen ligesom der bages og brygges, men vaskerummet vil sikkert følge vævestuen og den murede bageovn.

Fra den borgerlige bolig i det arbejdende samfund, til borgen, herregården og palæet, er der et spring, og vi kan ikke helt regne disse boliger for luksusformer. Der vil altid være en mindre, åndelig eller fysisk overklasse, som vil hævde sin plads i et civiliseret samfund om end i forhold til tidligere tiders i vigende omfang. Vi må derfor også i dette tilfælde fastholde at disse de ledende klassers boliger, bliver ledende med hensyn til national ånd og smag således at fremmede modeller så vidt mulig undgås. Deres pligt er det at give udtryk for tidens estetske opfattelser. Dette lader sig gøre, fordi så stort et antal af fortidens herregårde af historisk og kunstnerisk værdi er tilstæde. Fortidens krav til lokalt forsvar og ledende landbo-kultur er udløste ad andre veje. Vi freder om minderne, men hver tid må rejse sine mindesmærker. Vort hele boligsystem, må man huske, har siden det 16. århundrede, i det mindste, sejlet under fremmed flag. Tyske og franske modeller eftergjordes og levfoden ændredes henholdsvis, så meget så, at det nu er vanskeligt mellem de efterladte resultater at påvise det for vore forhold ejendommelige. Snarere må vi nu for at drage nytte af fædrenes efterladte arbejde, åbne vore øjne for deres mangler. De var navnlig af sanitær natur. Et renligt bad og et rationelt toiletrum er først blevet mulige i vor med vandværker og kloaker forsynede tidsalder. Vi har lært, at der over Folkvangs badstue, hvorfra Frøya regerede hang et skjold, fra hvis rand lynede indskriften:

Karske mod kampen, karske fra kampen, karske hvor i går.

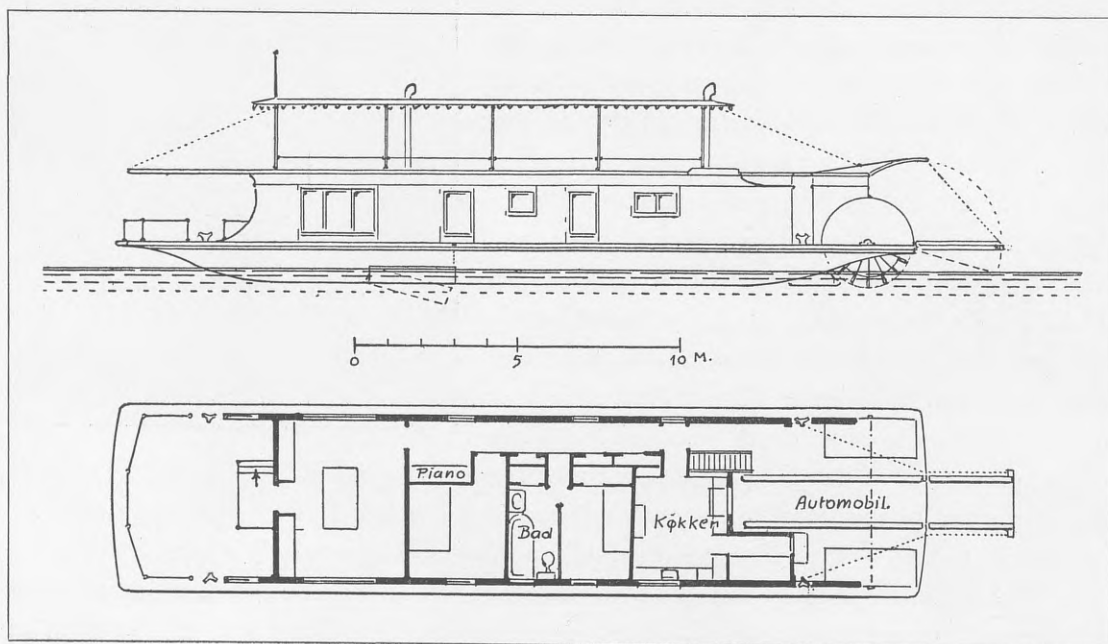
Den badstue tog kong Svend med sig til England, hvorfra det fjernere Am-Erik-a fik sit endelige toilet room, som vi nu håber at være stærke nok til at tage tilbage. Kong Rurik førte den ligeledes fra sit svenske hjem til Gardarige, hvorfra det øvrige verden så fik det som det „Russiske Dampbad“. Men medens dette blev badeanstaltens offentlige anlæg, blev kong Svends type familje livets, hvor det viser sine fortrin: døren står åben, enhver gæst behøver ingen tilladelse eller opfordring til der at toe sine hænder og rette på påklædningen, ti familien sætter sin ære i, at et smukt og hyggeligt toiletrum; i parket eller mosaik gulv, med blødt tæppe, spejle anbragt således, at man kan se sin nakke, husapotek, skab for friske håndklæder og et smukt billede på den ledige væg. Man siger om Waliserne (The Welshmen), at de kun får smuldet af deres fine kul fra deres miner, om noget af det i det hele taget når den welske bolig. Det har hidtil gået os på samme måde med toiletrummet: et brusebad i et lille lukket hjørne og et W.C. i et snævert skab — kun skyggen af det kong Svend tog med sig vestpå.

Kolonihavesystemet har bragt bylivet en udvikling, som i væsentlige henseender må kunne hjælpe os til at udjævne besværlighederne ved erhvervelse af



egen ejendom; for det er kernepunktet i udviklingen: ejere, ikke lejere. Det er jo kun små sommerhuse dette system bringer os, men der er grund til at henlede opmærksomheden på papirhuset, som består af et let bindingsværk med vandtæt papirbeklædning. Husets nemme konstruktion — enhver nævenyttig person kan gøre det. Døre og vinduer købes færdige og materialer — lægter, papir og bindende cement og metalnetting kræver ingen særlig uddannelse. Man må ikke undre sig over tanken — den japanske bolig er væsentlig af papir på rammer og når man betænker, at papirshjul til jernbanevogne rivaliserer de støbejerns, og at man har bygget både for brug på indsøer og floder af papir, så vil man ikke synes, at tanken er så mærkelig. Forøvrigt er tagpap, asfalt papir og underlagspapir for gulve og vægge gammelkendte byggematerialier. Endelig kommer hertil den universale smag for papæskeformer i det moderne byggeri af sten og jern. Denne stil giver jo fuldstændigere frihed til at se bort fra de brugelige former og klassiske begreber om indtryk af styrke, gratie, rytme og harmoni, således som stenarkitekturen havde udviklet sin etik.

Men der er end et andet sideordnet kapitel om boligen som bør skrives, og det er om boligen på vandet. Ligesom stenalderens folk, der for visse årsagers skyld tyede til vandet, således har den nulevende slægt fundet tilfredshed eller fornøjelse ved livet til vands; ikke alene som søfolk af fag, men som vandliggere i lystbåde og husbåde af forskellige slags. Det har navnlig i England i en del år været moderne at tilbringe nogle sommermåneder i husbåde fortøjede i Thamesflodens øvre løb, nær Windsor eller andre steder og et ejendommeligt nomadeliv udfolder sig da på disse steder. Husbåden er i reglen en fladbundet pram på hvilken er opført et hus med de nødvendige lempelser for det daglige liv, i reglen med fladt tag som sommerlig opholdssted, dækket af et sejldugstelt. Nogle har drevet det så vidt at flere husbåde lænkede sammen udgør et herskabeligt kompleks, en har dagligrum for herskabet, en anden spisestue og køkken og en tredje for tyendet. Andre igen har udstyret husbåden med sejl og takkel for at bruge vinden som drivkraft. Bliver det først almindeligt, at sommere i husbåd så vil samlingsdriften gøre sig gældende og



husbådebyer vil dannes. Et festligt syn er det at se den oplyste husbådgruppe med musik og dans og orientalske lamper og blomster dekorationer, spejlende sig i det blanke vand. I Amerika har udviklingen været noget anderledes. Der har man de lange brede flodløb, som man lader båden drive nedad med strømmen fra vandfald til hav, passerende broer, sluser og byer, for derefter sammen med andre at hales tilbage, for næste sommers tur, måske ad andre veje. Husbåden er jo en gammel institution på Kinas floder. Der lever hele befolkninger i flydende byer. At husbåden ikke endnu er blevet en anerkendt bestanddel af det nordiske land- og søskab er ret mærkeligt, for hvor i verden er der smukkere omgivelser at finde end i vore fjorde, skærgårde og indsøer, der byder på mere afvekslende omgivelser end noget levende væsen kan få tid til at gøre sig bekendt med. Også byplanen berøres af denne sag. Sæt blot at 1000 husbåde hørte hjemme i hovedstaden, krævende plads og vogtere. Egentlig er husbåden et sideordnet færdselsmiddel til automobilet og vore fabrikker burde gøre sig fortrolige med disse to midlers fremtidige sammenspil og vore søfartsinteresser burde ligeledes forstå den store værdi dette middel kan have til vækkelse af folkets interesse for livet og færdslen på salten sø.

Automobilet har jo vist sig istand til at falde i trit med den uro i folket som undergravningen af ejendomsretten har vakt, ved at vende befolkningens interesse på nydelsen af naturens og landskabets glæder; og er af bytrætte ejere indrettet som rullende hus, der „parkes“ i tiltalende omgivelser for flygtige sommerophold. Denne udvikling fortjener, at man i eller ved fjernere skove og strande indretter automobilparker med nødtørftsanlæg og lidt markedstrafik i livsfornødenheder.

Verdenskrigen havde som tidligere berørt en skæbnesvanger indflydelse på boligens og byplanens udvikling af negativ natur og pessimistisk ånd, som det er at håbe må virke som advarsler under fremtidige nationale eller internationale kriser. En grundlovstridig boliglov og byggevirksomhed vendte op og ned på borgernes teknisk-økonomiske forhold, forhold som var tilvejebragte gennem tusind års kulturarbejde og som brød bresche i samfundsordenen i kommunistisk retning. Det er jo muligt at samfundet ved krigens udbrud trængte til denne alvorlige advarsel: — denne boliglov, dette drastiske skridt i retning af den røde chauvinisme vil sikkert nok give en interessant mark for studier i international økonomisk retning, når det først er lykkedes os at bryde dens lænker. Boligbyggeriet kan kun sjældent henregnes til de lukrative forretninger og bliver en uundgåelig kilde til tab for byens borgere når det fjernes fra det private initiativ. Skulde det i længden, ved sit modsætningsforhold, tjene til at bringe stærkere fart i det private selvejerbyggeri af enfamilje huse, vilde det have en forsonende virkning ved at fastslå, at intet er så galt, det er jo godt for noget.

Det er nedbrydende for den offentlige moral at standse eller forulæmpe markedsdriftens fri udvikling, hvadenten dette sker i retning af den daglige forsyning med levnetsmidler eller med husly. Rationering er brud på en naturlov og hævner sig ved at udviske grænserne for røveri og snyderi i handel og vandel. Hvor mange samfund er gået under i den asiatiske udvikling af ensidige samfunds tilstande, som er forstenede under misforståelse af ejendomsrettens forhold til civilisation og samfundsliv? Og hvorlænge vil Europa modstå barbariets farer under kommunistiske tilstande? Det er let nok under panik at få vedtaget nødlove, men komme bort fra dem igen, viser sig overmåde vanskeligt. Måske fordi den politiske udvikling i

plebokratisk retning forbyder at dvæle ved ubehagelige sandheder. Så mørke fremtidsudsigter fremmanes nødvendigvis når partipolitiken i et land søger at gøre sig til herre over de sociale naturlove. Man må jo alligevel bevare håbet om bedre tilstande og søge trøst i tilbageblikket på kulturudviklingen og vurderingen af gjorte fremskridt.

Kernepunktet i boligens historie er „Arnen“ og så vigtig er dennes stilling til boligbygningen under vore breddegrader, at man tør vove det postulat, at den ældste bolig var bygget som en skærm om ildstedet for at beskytte dette mod vind og vejr. Ved arnen må dog forstås varmekilden mere end kogestedet som havdes udendørs. Dette kulturfremskridt var da oprindelsen til hele den senere byggeudvikling med sine tusind forskellige formål. Oprindeligt var huset anbragt omkring lejrbalet, senere blev arnen anbragt i husets ene ende modsat døråbningen og en skorsten byggedes for røgens afledning, først ud gennem husets gavl, senere op over taget og denne røgvej repræsenterer et betydningsfuldt fremskridt, så betydningsfuldt at f. eks. Englænderne har kunnet blive stående derved til den nyeste tid. Et lille vink med hensyn til oprindelse har vi måske i de islandske navn „Eldhus“ istedetfor køkken, som er afledet af „koge“, medens det islandske betyder huset med ildstedet. Englænderne finder, at den luftfornyelse, som vindes gennem det åbne ildsted i kaminen er så værdifuld, at andre opvarmningsmåder af boligen synes mangelfulde. Hvilken forskel er der ikke mellem dette gamle system som bevaret i England og det lukkede russiske, finske og svenske system med ovne, hvis spjeld holder varmen tilbage, og igen mellem dette og det danske jernovn system? Fremskridtsboligen har nu centralopvarmning med varmtvandsforsyning i køkken og baderum, med kul som nutids og elektrisk opvarmning som fremtids håb. I Amerikas nordlige stater er denne forening af varme og varmtvandsforsyning sat så vel i system at selv små lejligheder nyder godt deraf.

I kunstnerisk henseende befinder vi os nu under indflydelse af en ret nøgtern arkitektur, som giver sig tilkende ved at tage afstand fra al undgåelig udsmykning, en retning som søger sin begrundelse i en logisk vurdering af bygningskunstens væsen. Meningen er at fastholde indtrykket af bygningens hovedform og at opnå den fulde virkning af denne ved monumentale forhold, flader og former, og at hindre detaillerne i at tildrage sig opmærksomhed på hovedformens bekostning. At dette ikke helt tilfredsstillende smagen viser sig ved indtoget af et voldsomt farvefyrværkeri, hvis varsler er synlige.

Jeg har søgt i dette kapitel at give en nogenlunde logisk fremstilling af den danske boligs oprindelse og udvikling. Desværre er materialet hvorpå skitsen er bygget endnu ret magert. Vort Nationalmuseums oldsagsamling, og Frilandsmuseets i Lyngby, giver visse bidrag til bedømmelse af livsvilkårene i den svundne tid og nogle vink angående boligens historie, således som disse bidrags større eller ringere ælde tillader at gætte os til. Om kirker, herregårde og klostre har man bedre, lettere tilgængelige studiematerialer, men det egentlige folkelige boligstel gennem tiderne, venter endnu på sine granskere og skildrere. Jeg søgte for nogle år siden gennem *Arkitekten* at vække interesse for „*Det Danske Hus*“ og Dr. Vilh. Lorenzen har senere i sin bog under denne titel givet sit bidrag til oplysningen. Men man må vistnok, om noget rationelt udbytte skal nås, give herregårdene en mere tilbagetrukket plads i undersøgelserne. Det var jo for en stor del disse som banede vejen for ind-

førelsen af boligideer sydfra. Det var snarere vejen vestpå som burde følges ved eftersøgningen af historiske boligmotiver; vejen til Bretlands minder fra vikinge- og normannetiden. Worsaae fandt denne vej og gav os i sin bog om Englands og Normandiets erobring adskillige oplysninger, men som Edda siger „der gror torne og tidsler på den vej ingen mand træder“, og den af ham viste vej kunde nok trænge til noget livligere færdsel. Men også helt fra hinsides Atlanten findes minder som viser i vor retning. Digteren Longfellow er forfatter af et digt: „*The hanging of the crane*“ som fortæller om den gamle skik mellem Mayflower-pilgrimmene i New England, ved bryllupper, hvor brudetoget af slægtninge og venner i procession bragte kedel-kranen til ophængning i den åbne kamin i den ny bolig — boligen som da bestod af et større rum, der tjente som køkken, spise og dagligstue, om ikke tillige som soveværelse. Det er de primitive samfunds tilstande vi skal lære af, når vi ønsker at adoptere vore tiders tekniske fremskridt som former for den moderne bolig; for det ny må komme som udvikling af det gamle.

DE HØJE STÅLBYGNINGER

Den uvilje som overalt i Europa næreredes mod det amerikanske bygnings-system, som betegnes med det populære navn „Skyskraber“, er ved at tabe sig, tiltrods for de ret uhyggelige udskejelser som systemet, navnlig i New York har udviklet og som har ført til så skæbnesvangre forhold for den offentlige færdsel og sundhedspleje.

Man begynder nemlig for alvor at beskæftige sig med systemet, der jo er et udslag af den moderne bygningskunsts stræben og viser os tekniske fremskridt, som ikke bør ignoreres. Stålbindingsværket er et virkeligt kulturresultat, som øger vor ævne til at løse de store opgaver indenfor bygningskunsten; opgaver som man ofte tidligere stod magtesløse overfor. Det er navnlig disse bygningers store lethed og styrke i forhold til højden, deres stivhed mod vindtryk og sejghed mod jordrystelser, som gør dem fordelagtige i teknisk henseende og sikrere i økonomisk. Dette indser man nu i ledende evropæiske byer; og hvis man kunde angive midler mod de store ulæmper som systemet fører med sig, er der ingen tvivl om, at den sidste rest af uviljen, hos de hvert sted rådende bygnings autoriteter, vilde forsvinde.

I den retning må man vist først blive enige om, at byggemåden ikke egner sig for almindelig byggepraksis eller sammenhængende bybebyggelse i historisk udviklede byer, fordi der til den hører større gadebredder, mere fuldkomne færdselsmidler og større krav til lys og luft end de gamle byer kan tilvejebringe.

Derfor må den høje stålbygning, hvis højde overstiger de forhold byen er opvokset under, kun optræde som undtagelse og da kun i passende tekniske og hygiejniske omgivelser. Disse bygninger må her forblive udenfor byggelovene og være underkastede bygningsautoriteternes skøn og bevillingsret som undtagelser.

Sagen er nemlig den, at disse skysplittere kræver og foranlediger en centralisation, medens byens sikkerhed kræver decentralisation. De kræve stor byggekaptal og må opføres på de mest værdifulde grunde. Det vil sige, at gamle bygninger på gode forretningsstrøg må nedrives for at give plads til disse dominerende og i visse retninger tyranniserende bygværker.

Men da vi altså i sin almindelighed erkender systemet, som et kulturfremskridt, så foreslås der, at vi tager den i byplanens tjeneste; og det vil under den nuværende færdsels udvikling sige i spredningens tjeneste, som middel til udvidelse af forretningskvarteret, ved at opføre dem i dettes yderkant til den side, som den naturlige udvikling udpeger som fremtidens. Derved spares den historisk udviklede gamle bydel for ødelæggelsen.

Københavns oprindelige midtpunkt lå ved Gammelstrand, medens det siden langsomt, men støt har bevæget sig mod vest. Først fordi forbindelsen med kongebyen Roskilde viste den vej og senere fordi havnen som er byens væsentligste færdselsåre også udvidedes den vej. Over Gammeltorv vandrede det interessante

midtpunkt, bevægende sig fra Frue Kirke til Nytorv, søgende en vej ud for såsnart voldene nedlagdes som forsvarsværk at gøre springet ud over disse, til Vesterbros Passage, hvor Rådhus, banegård, kødmarked og forlystelsescentrum anlagdes. Vi kan nu vise til Frihedsstøtten som det egentlige midtpunkt-mærke. Den vej vil det vedblive at bevæge sig så længe vor søfart og handel udvikles. Der vil komme en tid da et subcenter vil danne sig ved Kongens Enghave, fordi færdslen til Amager vil finde sin naturlige plads der. Dette er imidlertid kun et fingerpeg ud i fremtiden; vil vi udvide forretningskvarteret nu, må vi begynde vest for Frihedsstøtten og bevæge os mod sydvest så vidt dette lader sig gøre.

Der ligger da på denne vej — fra indsnævringen ved Trommesalen til Vesterbros Torv, et kvarter med mange baghuse, som kun dårligt egner sig for tidssvarende udvidelse af forretningskvarteret, men som egner sig for nedrivning og omdannelse, da ingen historiske minder af betydning der er bevaret. Her burde bystyret erhverve ejendommene og udleje grunden for de berømte 99 år til et byggekonsortium for opførelse af moderne stålbygninger. Først en (100 meter) høj forretningsbygning ved hjørnet af Helgolandsgade og når denne er opført en „Basar“ af (25—30 meter) begrænset højde, og endelig, når trangen dertil viser sig, en anden (100 meter) høj forretningsbygning ved Vesterbros Torv.

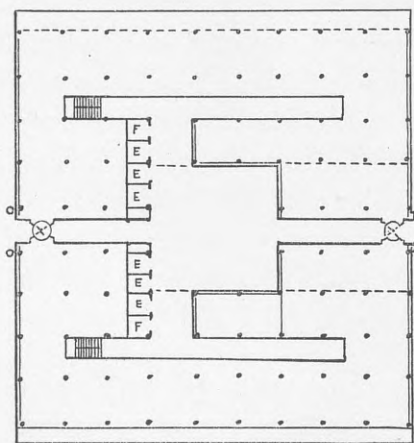
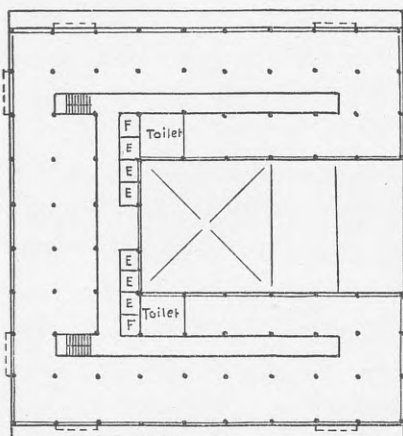
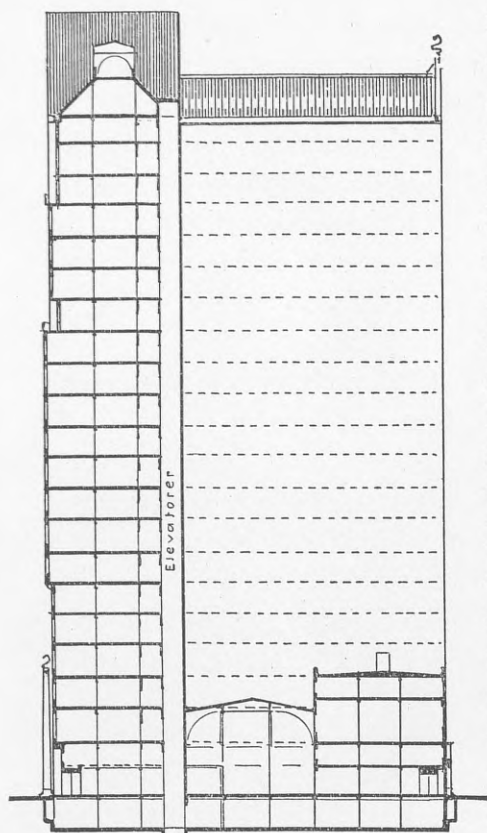
Så kan vi samtidig få den anden halvdel af Vesterbros passage fuldført med logiske afslutninger som en tidssvarende hovedstads „Midtvej“. Et mål, som må være anstrængelserne værd.

Samtidigt bliver det muligt at skabe et virkeligt Parkeringsanlæg eller holdeplads omkring de ny høje bygninger, med samlingsstue for vagnerne og med telefon m. m., således som tiden kræver det, og som det uden dette byggeri vilde være næsten umuligt at tilvejebringe; således som New York ikke kan få det, skønt det savnes så hårdt der.

Nu selve „Skyskraberen“. Det er næppe nødvendigt at give nogen egentlig beskrivelse af dette bygværk, det må nu være vel kendt; men den form skitsen viser, er den mest økonomiske og lempeligste form, med centrale elevatorer, eller hejsters, korte gange med fuld udnyttelse og direkte adgang til alle kontorerne, som kan blive af varierende størrelse, fra $2,5 \times 5,0$ opefter (Huslejen beregnes efter guldflden). Væggene ud mod gangene er af råt uigennemsiigt glas over et brystpanel. Alle andre skillevægge er af letteste sort — sildebensjern med puds eller lignende. De opstilles og flyttes efter lejernes behov.

En bygning af denne sort er en revolution i lejeforhold og griber dybt ind i hele stadens forretningsliv. Den er som et marked, hvor store og små forretninger mødes. Dens adressetavler i forhallen over lejerne og disses skilte på kontordørenes glastruder, som tusinder af mennesker stadigt passerer og som alle søgende studerer for vejledning; medens selve tårnet er målet for den travle forretningsmand; er et bybillede af en anden verden. Men når nu dette kan vindes uden at de store ulæmper som følger systemet i dets hjemland følger det til vore kyster; og når vi belært af erfaringerne derovrefra benytter lejligheden til at vinde andre fordele som en slags tilgift til kulturmidlets indførelse — hvorfor skulde så ikke København benytte lejligheden til at blive up to date i vor bybygning, og vise den passerende verden at vi forstår at vurdere tidens fremskridt så vel som nogen.

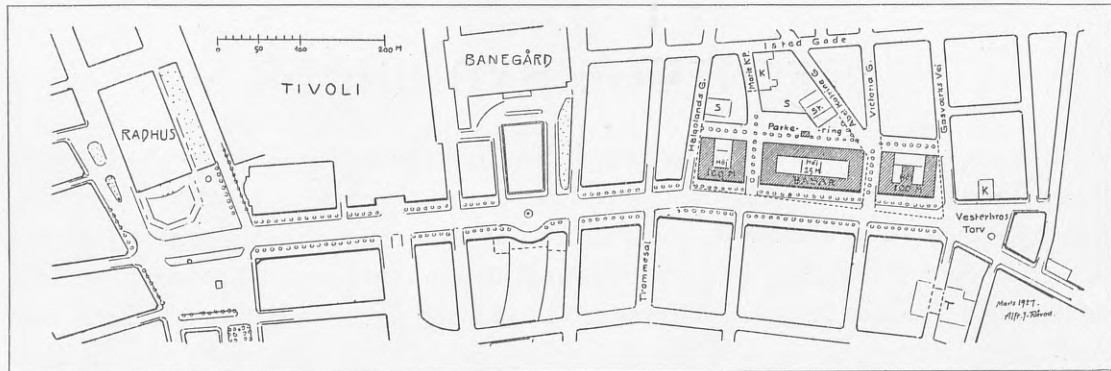
„Skyskraberen“ er, som alt bemærket, teknisk set, en vidunderlig stærk og



forholdsvis let konstruktion, alle andre byggemåder overlegen. Dens stålbindingsværk kan modstå de stærkeste storme, blive rystet af jordskælv, så alle udmuringerne rystes ud, og dog blive brugbart efter og istandsætteligt, medens den solideste stenbygning styrter sammen når den bringes ud af ligevægten. Og i økonomisk henseende er skyskraberen ikke alene fordelagtig ved gennem de mange etager at kunne forrente selv den dyreste byggegrund; men det kommercielle forretningsliv får her en opmuntring, som ingen anden bygningsform kan give. En ustandselig strøm af personer til og fra kontorerne passerer elevatorer og gange, læsende firmanavnene på glasdørene. O. Henry siger i sin skitse „The voice of the city“, at byen c: the metropolitan city, har en stemme, en tone, en melodi af mange lyde fra den sammenhobede menneskemasse; hver by har sin. Således har også skyskraberen en stemme, sammensat af elevatorernes gliden op og ned, klangen af metaldørene; de stadige „ups“! and „down's“! fra etagerne færdsel, medens skrivemaskinerne knitrer, vandrørene vibrerer, pumperne i kælderen trykker vandet op i beholderen på toppen: en stemme og et liv som inspirerer til travlhed, og hvortil de københavnske kontorer, hverken de som er indrettede i forladte beboelseslejligheder eller de, som er bygget for kontorbrug, intet sidestykke har.

Derfor må man opfatte skyskraberen som et i sig selv prisværdigt udslag af den moderne kultur, som et udslag det vil være indskrænkethed at kimse ad. Man skal kun ikke lade sig tyrannisere af fænomenet, således som man er blevet det derovre, men med forudforståelse af virkningen på byens liv og plan, anvende det i spredningens tjeneste, ved kun at bevilge sådanne i den udkant af byens forretningskvarter, i hvilken man ønsker dette skal udvide sig og kun når et forholdsvist parkeringsareal udlægges ved eller om bygningen. Man skal helst betragte disse bygværker som offentlige bygninger, enten de bliver konsortiers eller byens ejendom; og man skal ikke fæste sin opmærksomhed for meget ved skyskraber øgenavnet. Man hører ikke dette derovre og det er rimeligvis et resultat af malice på denne side. Deres navn er Kontor Bygninger (Office Buildings) og

vi vil sikkert ikke vove os op i de sindssvage højder, som vi hører om fra „Father Knickerbockers Town“, men foretrække passende moderate størrelser. Helt bag efter de andre evropæiske storbyer burde vi ikke komme i dette tekniske, økonomiske og kunstneriske kulturspørgsmål.



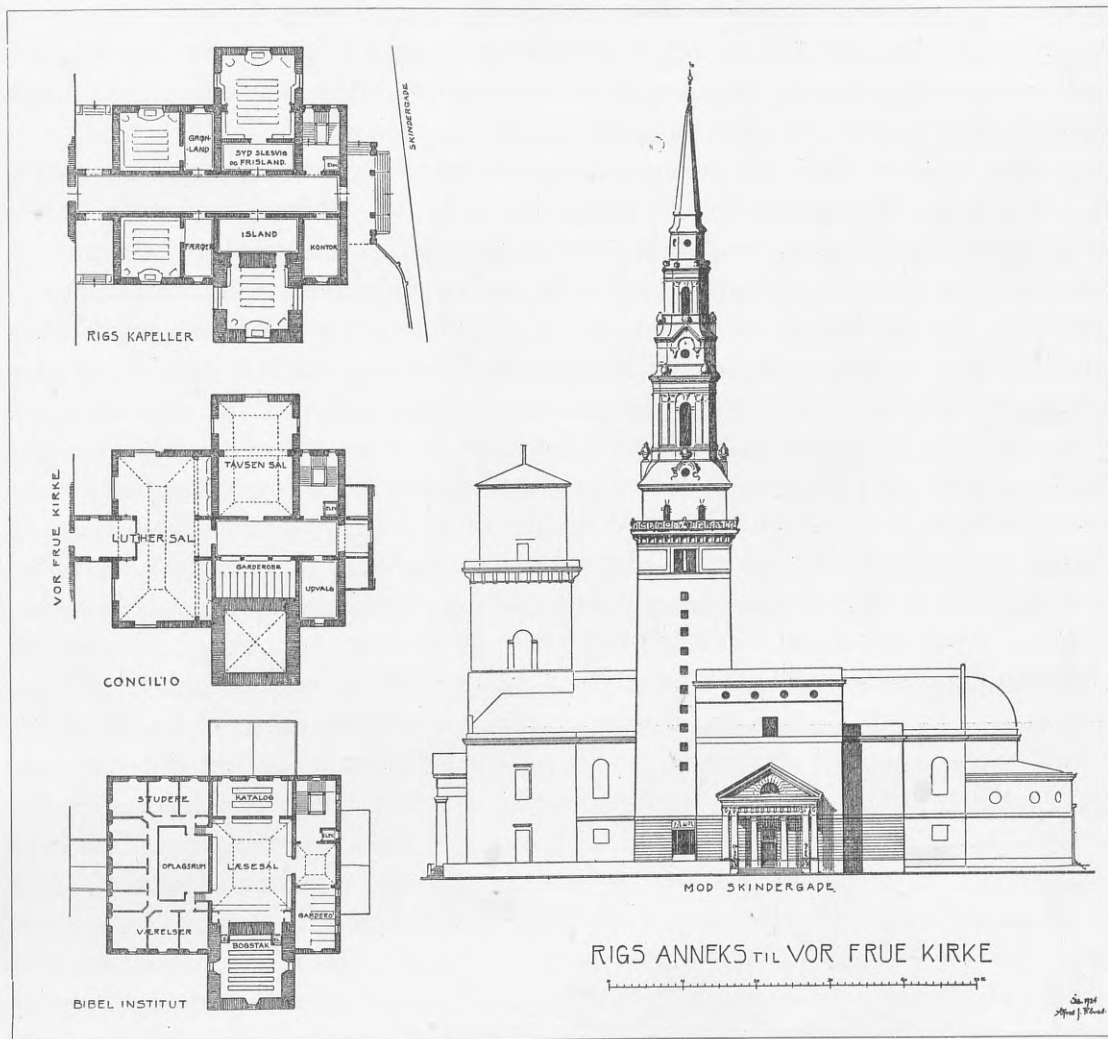
OFFENTLIGE BYGNINGER

Skønt de offentlige bygninger egentlig er det element, som giver storbyen sit præg: Rådhus, domhus, slot, kirke, universitet og skole, museum, teater og forvaltningsbygninger, torvehaller og jernbanegårde; så er dette dog det element som mindst kræver behandling i en oversigt som denne. De hører til byens historiske bestanddele, fæstner begivenhedernes løb i byplanen og giver denne den form som byplanlæggeren møder og som han må bringe de ny elementer og kvarterer til at harmonere med. Men på den anden side lægger en revy over byens offentlige bygninger forskellige mangler åbne for bybyggeren, som da må overveje, hvorvidt de tilstedeværende bygninger af slagsen er, hvad de burde være i henhold til tidens krav. I reglen foregribes denne hans afgørelse dog af udviklingen fordi de dele af folket som på en eller anden måde er afhængige af bygningen vil anstrænge sig for at tilfredsstille mulige savn ad de ordinære veje, hvortil de da også har hjælpen af den uddannede arkitekt, og hvis sagen endda strejfer ind på byplanlægningens område er det som oftest som et lokalt spørgsmål som må besvares i henhold til den pågældende sags eget værd i kunstnerisk, teknisk eller social henseende.

Ved synet af den knejsende ridderborg omgivet af en lille by som har dannet sig om dens fod ved at egnens nærmeste befolkning har søgt tilflugt under borgens mure; får man ofte et levende indtryk af den historiske romantik, som derved illustreres, vel i reglen af større interesse for maleren end for arkitekten, men bybyggeren må naturligvis have et åbent øje for det maleriske og gøre, hvad han formår for at bevare disse indtryk for efterverdenen. Jeg har i amerikanske storbyers forstæder set lignende pittoreske byskaber dannet af en højtragende offentlig skolebygning omgivet af en masse — tilsyneladende kaos — af små en- eller tofamilje boliger. Det er interessant at se skolen således tage ridderborgens plads, men billedet er flygtigt og glæden kun kortvarig. Nogle få år og grupper af høje „apartment houses“ vil have taget indtrykket fra skolen og illusionen er forsvunden. Det nytter ikke at stride imod denne udvikling, når den ikke kan afvendes ved frivillige regler for bebyggelsen eller gennem byggelovbestemmelser. Snarere må man regne med denne udvikling, som et naturligt udslag af byens vækst.

Medens nogle offentlige bygninger, når de er opførte og fuldførte må synes som løste opgaver, som for aldre, ofte for århundreder tjener som faste landemærker i byplanen, så er der andre klasser af bygninger, hvis opførelse stadig føres fremad og aldrig afsluttes så længe byen er i vækst; det er kirker og skoler. Nye menigheds og skolesogne må bestandig dannes og de offentlige bygninger, som danner disses centre, danner derfor en fremadskridende bybyggende arkitektur i trit med folkets tekniske og sociale udvikling. Omkring kirken, som den hvorpå den højeste og ædleste bygningskunst finder anvendelse udvikles et harmonisk forhold mellem

kunsten og samfundet. København har bygget mange smukke kirker i den sidste menneskealder, som gør vore arkitekter ære og hæver respekten for folkets religiøse tilstand og for præstestandens iver og omsorg, men man står dog nu overfor et vanskeligt og imponerende religiøst-nationalt spørgsmål, idet vi i København savner et virkeligt religiøst centrum for landets og rigets nationale liv. Den angelsaksiske verden har et sådant i Londons St. Pauls cathedral. Herfra udstråler den

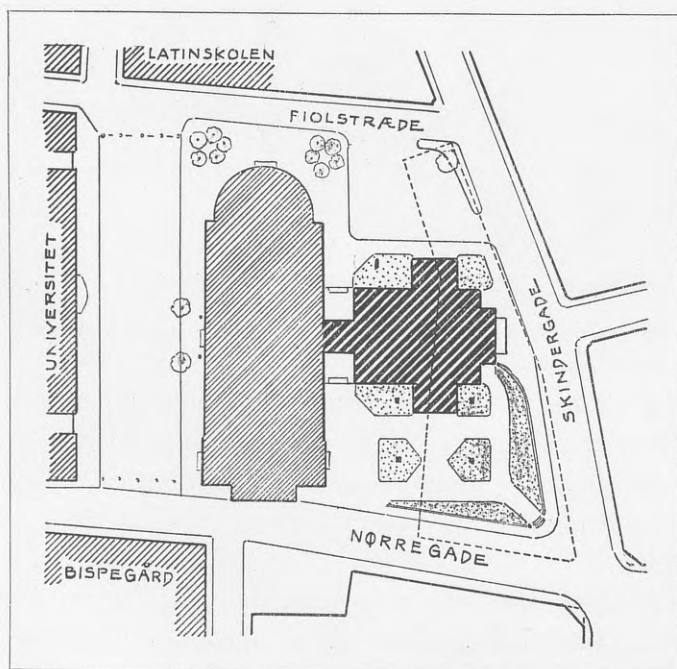


anglicanske kirkes Gudsforkyndelse til rigets fjerneste egne og landsdele og her samles de åndelige tråde, som binder hjerterne og sindene som stærke elastiske åndelige bånd. Derfor retter den alvorlige angelsakser sine fjed mod St. Pauls når han besøger rigets centrum, og derfor er han rede til at gå i døden med de salmer på læben han har sunget der.

Det danske rige er kun en miniaturredgave af det angelsaksiske, og dog samles deri fra Nordpolen til Ejderkanalen en kæde af folkeslag som har deres åndelige centrum i København. Ganske ubevidst, ti vi har endnu næsten intet gjort for tilknytning af de åndelige bånd, om end vi med en vis betinget ret tør sige, at evangelisk forkyndelse udstråler fra hovedstaden til de fjerneste bopladser, og at vi i Vor Frue har en katedral, som kunde være disse folkeslags hellige „Fane“ om dens gejst-

lige øvrighed ikke var nedsunken i en provinsialistisk mangel på national interesse i rigsspørgsmålet. Et lille sammenlignende overblik over de to nævnte nationale centre vil vise forskellen: St. Pauls kleresi består af: 1 dean, 4 kanons, 30 prebendaris, 12 minor canons og 6 vical choral, ialt 53 gejstlige tjenere. Der afholdes 2 gudstjenester daglig om hverdagene og 4 hver søndag, foruden 2 daglige tjenester i krypten — det vil sige 30 gudstjenester om ugen. Sandelig den kirkebesøgende går ikke forgæves, når han betræder kirken mellem 9 om formiddagen og 5 om eftermiddagen. Man vil let forstå betydningen heraf, og man vil se forskellen når man betænker, at Frue kirkes døre vel er åbne den meste tid af ugen, men den står øde og forladt om hverdagene. Den betragtes mere som en almindelig sognekirke for et afgrænset sogn, end som rigets og landets religiøse samlingspunkt.

Det beskedne har i det hele taget overmagten i Københavns kirkelige statskunst. Ligesom regering og rigsdag, som er optaget af tilpasning i det partipolitiske liv og ingen interesse kan vise for de større nationale rigsspørgsmål; således undgår vor „See primate“ alle spørgsmål som rækker ud over den tilvante horizon. Men vi trænger som folk hårdt til at stræbe efter højere mål, og vor hovedstad burde have en katedral eller domkirke om hvilken man kunde sige, at folket havde lagt sine bedste kræfter ind i opførelsen af den og at den med værdighed kan overtage præsidiet over rigets og folkets kristelige liv. Gejstlige bør være tilstede ved kirken hver dag året rundt også udenfor de offentlige gudstjenester; men de nødvendige lokaler hertil mangler. End har Vor Frue ved sin historiske stilling og ved sin beliggenhed på den ældste københavnske hovedstads højeste punkt, et nationalt krav på at modtage eller fastholde, eller forny denne stilling. Den har ved Thorvaldsens ærefrygtvækkende kunstneriske udstyr et fortrin; og et tegn på, at man havde øje for kirkens udmærkede stilling til folkekirken på den tid har man i navnet „Metropolitan Kirken“ fra den tid i



begyndelsen af det nittende århundrede, da den nuværende Vor Frue genopførtes. Men bygningen selv er i etisk teknisk henseende et falskneri — et arkitektonisk bedrag — idet dens stenlignende puds og prægtige klassiske indre dækker over brandfarlige og forgængelige træ konstruktioner; en uting i sin almindelighed, men særligfrastødende i en fremragende kirkebygning, fordi dette forhold frister til sammenligning med den kirkelige ånd, som huses indenfor kirkens mure. Marmorkirken, Nicolaj og Grundtvigskirken har vist tendenser til at optage den nationale og centrale opgave. Et bevis for at trangen i den retning er tilstede, men tillige et svaghedstegn, som tyder på splittelse sålænge Vor Frue forholder sig passiv.

vigskirken har vist tendenser til at optage den nationale og centrale opgave. Et bevis for at trangen i den retning er tilstede, men tillige et svaghedstegn, som tyder på splittelse sålænge Vor Frue forholder sig passiv.

Men hvad kan der gøres? At ombygge kirken af ægte materiale efter de Hansenske linjer vil blive et stort og langvarigt arbejde, men kan måske gøres, ligesom en passende krypt måske kan bygges, men derved vil kirkens stilling til den store nationale samlingstanke blive forstyrret for en uberegnelig fremtid. Bedre synes det at være, om man udvider den Jacobsenske spirkapital og bygger et anneks i forbindelse med kirken, på den gamle tilstødende kirkegård efter geninddragelse af de med et så euphemistisk navn nævnte Dyrkøb-bygninger mod det forhenværende „Klædeboderne“, hvilket minder om kirkegårdsmuren, benyttet til fattige udsalgsboder — nuværende Skindergade, og i dette anneks indretter kapeller for de folkelige forgreninger indenfor riget, samt en bibelbogsamling og en kapitelsal. Dette i en til kirken svarende stil, men modificeret af hensyn til det Jacobsenske spir, som må krone bygningen. Der er følelig trang til et sligt anneks og det vilde komme til at stå i et intimt forhold til det teologiske studiums moderne udvikling. Kunde man enes om dette, afholde en konkurrence om tegninger og løse pengespørgsmålet, så vilde man stå frit overfor den gamle kirke og kunde pleje fremtidige ombygningsplaner uden at forstyrre de kirkelige samlingsplaner. Det skulde dog synes, at tanken om at udvide Vor Frues betydning som dansk hovedkirke, har i sig betingelsen for at vække en religiøs samlingstanke ved at knytte et bånd mellem det nationale og det religiøse og derved give et kraftigt bidrag til overvindelse af det hedenskab som så længe har bredet sig i vore politiske og litterære kredse. Vi håber på en renere nationalpolitisk udvikling efter genforeningen med Sønderjylland, og kirken skulde ikke gerne stå ufølsom eller begrænse sin virksomhed til lavere liggende opgaver, når en større er rejst som giver udsigt til aktivt medarbejde i nationale fremtidsopgaver.

At kirker udvikles til at blive samlingspunkter, af social eller national karakter er jo ingenlunde noget nyt, ti dette er i virkeligheden kun en fortsættelse af den rolle klosteret spillede i middelalderen og som i katolske lande fortsættes den dag i dag. Man behøver blot at mindes hospitalets oprindelse — hospitalstanken = gæstfrihed — knyttet til det religiøse system, indtil selvstændigt arbejde gjorde skel. I Amerika hvor kirken må stå på sine egne ben og er uden tilknytning til staten, føler kirken sig i visse måder sat tilbage til middelalderens opfattelse og derfor søger, ad de gamle veje, men under ny former at fæstne sin sociale stilling. Kirken dær, danner ofte et ret udstrakt anlæg med lokaler for virksomheder, som øger indflydelsen på den almene folkelige stemning. En ny kirke i Screweport, Louisiana, har således som tillæg til sine kirkelige rum, et auditorium for 3000 tilhørere for foredrag og koncerter, et gymnasium, søndagsskole for 3000, taganlæg, banketsal for 500, lokaler for 12 ungdomsforeninger, radiostation for spredning af prækner, foredrag og koncerter, kontorer for vejledning og hjælp, spisestue for arbejdende kvinder, vuggestue og endelig et klokkespil med 13 klokker. Dette anlæg har kostet 2 millioner kroner og har selvfølgelig et betydeligt antal af tjenende personer af forskellig slags. Når man har vænnet sig til de kirkelige forhold herhjemme, så synes et sligt anlæg mærkelig fremmed og måske udemokratisk; men at det opfylder sin sociale hensigt må antages, da det ikke er enestående og er i stand til at danne grundlaget for indsamlingen af de betydelige midler som bygningerne og disses vedligeholdelse og betjening, samt øvrige filantropiske virksomhed, kræver. Udviklingen herhjemme med frimenigheder og sekter går sikkert om end med små skridt i samme

retning og det vilde næppe skade om vor gejstlighed åbnede øjnene for betydningen af den udvidelse af menighedslivet som retningen viser. Konkurrencen med den katolske kirke, der forstår den bestikkende værdi af forbindelsen med skoler og hospitaler, skulde synes at tvinge. Men lad os først rejse den nationale „Fane“, så får vi grundlaget for bedømmelsen af, hvad der kræves for fremhjælp af det religiøse arbejde. At sagen har betydning for byplanlægning og bybygning må jo være indlysende.

En anden fremtidsopgave, dog af mere verdslig karakter, kan påvises i trangen til lokaler for store forsamlingslokaler. Med byens vækst stiger selvfølgelig kravene til samlingslokaler både i retning af størrelse, beliggenhed og antal. København er og har så godt som altid været dårligt forsynet i den retning. Der var en tid da Casino og Kristiansborg ridehus kunde tilfredsstille behovet og historiske minder har vi fra møder og udstillinger der, men de tider er jo forlængst forbi og skønt adskillige forenings-, selskabs og udstillingslokaler er føjet til i årenes løb, så er vi dog omtrent lige nær, og et lokale som vil rumme en forsamling på 10000 mennesker med tålelig adgang til at se og høre er det som tiltrænges og helst skulde der være flere fordelt i de fem forstæder. Hvis det nu var så at slige lokaler skulde reserveres for „mass meetings“ eller en udstilling i ny og næ, så vilde foretagendet vel være temmelig umuligt i financier henseende, men der er flere andre retninger af social betydning for en storby. Der er navnlig trang til en hal med jættescene for opera, ballet og koncerter, som kunde hjælpe til at gøre anlæget rentabelt. Der var en tid, da musikken havde en forholdsvis større social, eller rettere sagt national, betydning for hovedstaden; en tid da byen var mindre, da forekom sangen og musikken at være en betydeligere faktor i hovedstadslivet. Dengang var restaurations, cafe og konditori trafikken ikke som nu forbundet med det tysk-jødiske turistlivs overdrivelser og de unge tonekunstnere måske mindre optagne af at underholde de større middages gæster og af hensynet til, hvad der passer for overfyldte maver. Blandt mærkelige eksempler udefra, som viser respekt for tonekunsten, kan nævnes byen Lindsborg i Kansas, U. S. A. Denne er midtpunkt for en befolkning af svenske landmænd og disses efterkommere med nedarvet svensk traditionel musiksans. En højskole var grundlagt af en Dr. Carl Swensson 1881 — den har nu omtrent 100 studenter — og for at skaffe midler til denne skoles opholdelse og udvidelse byggedes 1882 en „Orchester Hall“, hvori, blandt andre anvendelser, byens indbyggere giver en årlig påskefest ved opførelse af Handels Messias. En fjerdedel af byens befolkning deltager. Koret tæller indtil 500 stemmer, i orkestret sidder 40 spillemænd og solosangen udføres af tidens berømte internationale sangere. I den første opførelse for 40 år siden deltog medlemmer som endnu holder deres plads i koret; og mange af koristerne har nu sunget ved 25 påskefester. Tre generationer af samme familie mødes der og: „Fra bas sectionen har mere end en bedstefader hørt datteren og datterdatterens sopran og alto stemmer“ skrives der. En Jens Stenås har i 20 år fungeret som kasserer — et tegn på bevægelsesn nationalitets bund. Ideen til denne musikalske udvikling undfangedes af de første ledere ved at overvære opførelsen af Messias i Londons Crystal Palace. Måske også passionsspillene i Ober Ammergau har haft nogen andel i ideen til denne nu traditionelle påskefest, som drager befolkningen fra stedse videre kredse til Lindsborg højtiden.

At en festlighed som denne har stor social betydning for en lokalitet er givet

og ønskeligt vilde det jo være om nogen sag af det omfang kunde rejses mellem vor hovedstads befolkning. Det synes en formastelig tanke under stadens nuværende imperialistiske forfatning som spreder alle slige sociale rørelser, men vore forstæder har jo alligevel kunnet bevare et vist lokalpræg med samlingstendenser f. eks. Frederiksberg og Gentofte; men pladsen til udfoldelse er ikke tilstede. Vi mangler en national stadpark af tilstrækkeligt omfang, en mangel som så drastisk illustreres ved prof. Rosens udstillingsforslag — det med benyttelse af søbæltet. Hovedstadsfolket er egentlig ikke så bange for de store tanker, når det blot får tid til at fundere over dem. Vore større nationale fester har et udvalg af pladser at vælge mellem: Kongens have, Tivoli, Fælledparken og Søndermarken. Men ingen af disse svarer til opgavens betingelser. Men kan vi få det i stadens byplan forslagsvis indlemmede „*Enghave Stævne*“ etableret, så vil alle krav til fest- og udstillingsplads samt købestævne, være tilfredsstillende langt ind i en sandsynlig fremtid.

En jættestue i en storby som København har en sådan mangfoldighed af opgaver for hvilken den må tilpasses, at en enkelt stue ikke formår at løse dem alle, og et rum som skal tildannes for skuespil og koncerter må være noget anderledes indrettet og udstyret end et indrettet for udstillingsbrug, således som Forumlokalet i Rosenørns alle. Skal Tivoli mellem sine fremtidsopgaver have en moderne jættestue så må denne afgjort være af den førstnævnte sort med opera, ballet og koncerter som opgave. Tivoli har tidligere haft en særegen national opgave, nemlig den, at danne den populære adspredelsesafdeling ved større udstillinger. Men denne er anstalten nu afskåret fra at tjene, fordi omegnens bebyggelse og udstillingernes udvidede krav til plads afskærer dette brug. Og når en ny plads til udstillingsbrug påvises, må der samtidig påvises ny plads for adspredelsesafdelingen og dette vil sikkert blive afgørende for anstaltens fremtid, der vil få sin opgave begrænset til mere cosmopolitanske opgaver.

Den erfaring, at en stor national eller international udstilling, foruden sin indflydelse på forretningslivet og den lokale kulturudvikling, tillige bringer udstillingsbyen en mærkbar udvikling i retning af færdselsmidler, grundværdier og bebyggelse; tør vel betragtes som grundlag og forudsætning for de større udstillinger. Men for at denne nationale og lokale indflydelse skal kunne forme sig på den nyttigste måde, bør disse udstillinger overvejes og forberedes i god tid som part af byplanen, hvad de dog sjældent når at blive. Grunden hertil ligger vel for en væsentlig del i manglen på tilstrækkelige arealer med passende beliggenhed. Og da København til dato, tiltrods for Tivolis tilværelse, har lidt under denne mangel — en mangel som blev særlig iøjnefaldende ved prof. Rosens geniale forslag til benyttelse af søbæltet som udstillingsgrund; er det en byplan-nødvendighed at påvise et tilstrækkeligt stort samlet areal til brug for udstillinger og disses annekser. Et sådant areal har vi i den ledige Vestre Fælled, også kaldet Valby Fælled ved Kongens Enghave, hvor man ved at udvide fælleden til Kallebo Strands søndre løb kan danne et areal, ejet af byen, på omtrent 400 hektarer eller 700 tønder land, uden derved at blokere færdselslinjer eller vejnet af de tilstødende kvarterer. Her må da blive plads til Tivolis afløser, til permanente udstillings- og markedsbygninger med arealet formet som en national park.

Men med hensyn til jættestuens størrelse, som tænkes bygget i Tivoli, da må vi huske på den moderne udvikling af de akustiske hjælpemidler; der utvivlsomt

vil fremkalde en omvæltning i vore tilvante størrelseforhold i skuespil-, koncert- og foredragsale. Opfindelsen og indøvelsen i brugen af lydforstærkelsesmidler har gjort det muligt at sprede lyden til afstande langt over, hvad man tidligere ævnede, da de nuværende auditorier fik deres begrænsning. Den 11. nov. 1921 talte de forenede staters præsident Harding ved en højtidelighed i den militære kirkegård i Arlington ved Washington. Denne tale hørtes af en tilhørerkreds på stedet anslået til 100,000 personer, medens samtidig skarer på 35,000 i New York og 20,000 i San Francisco, ved telefonens forbindelse med lydforstærkningsmidlerne, tydeligt hørte hvert ord: — en kulturhistorisk og teknisk begivenhed af høj rang, som utvivlsomt vil medføre en ny udvikling af høresale med telefonkontrolrum, hvis udstrækning kun vil være begrænset af stedlig plads og ævne. Uden at vi behøver at forhaste os, må vi dog forudse, at der sandsynligvis kommer en tid, da de gamle teatre, koncert- og forsamlingsale vil blive opfattede som forældede. Skønt denne udvikling er kommet ret pludseligt, vil det dog sikkert tage lang tid og meget arbejde før den kan blive socialiseret i et omfang svarende til de andre muligheder; men København vil da have den fordel, at det i Tivoliarealet har en mulighed for en hurtigere og mere central realisering af opgaven end de fleste andre hovedstæder vil have.

Man havde ved den Columbiske verdensudstilling i Chicago 1893 opført en hal for industriudstilling, hvis indre mål var 400×1200 fod og som med galleriet havde en gulvflade af omtrent en million kvadrat fod — vistnok den største monumentale hal opført i vor tid. Man prøvede at give koncerter her med et meget stort orkester, men opnåede ikke at sætte lydbølger af tilstrækkelig styrke i bevægelse til at fylde dette uhyre rum. Det var erfaringen fra skibet „Great Eastern“ om igen — men med de nuværende lydforstærkere vilde det altså have været muligt at give koncerter for, eller tale til, et auditorium af denne udstrækning. Måske vilde den musikalske tilfredsstillelse blevet mindre, men et foredrag vilde uden anstrængelse kunnet være hørt af enhver normal person i rummet. Hvad dette betyder for auditoriearkitekten og teaterforholdene vil tiden vise, men højttaler, radio og telefonforbindelser hører ikke længere til de helt uprøvede. De er resultatet af mange års og mange mands udholdende arbejde, og skønt beretningen om Hardings tale lyder som et æventyr, er det dog en rapport om facta, som byplanlæggeren ikke kan ignorere.

København siges at have vundet nogen berømmelse for sine smukke tårne og spir, og det behøver jo heller ikke at skjules, at stadens beholdning af sådanne i retning af originalitet og fornøjelig tårnarkitektur indtager en ikke ubetydelig plads mellem nordevropæiske byer. Måske ligger det i den nationale karakter at fæste opmærksomheden mod byens himmelstræbende elementer. Det er da navnlig den spirale ide, som varieret i Rundetårn, Frelserkirkens og Børsens tårne, som har lagt beslag på folkets fantasi og på de fremmede besøgendes opmærksomhed og skabt berømmelsen. Deres tilblivelse ligger jo nu noget tilbage i tiden, for langt til at den nulevende slægt kan føle egentlige fader glæder. Men ideernes rigdom er jo ikke udtømt og forfatteren har den fornøjelse at henlede læsernes opmærksomhed mod et par nye variationer af fjerde Kristians skruer. Faderen til dem er en norsk ingeniør Carl L. Lehman; det ene er et tårn med en elektrisk skinnevej til toppen — Runde Tårn i stålbindingsværk. Det var tegnet for udstillingen i Chicago 600 fod højt og 200 bredt, men blev på grund af pengemangel ikke fuldført. Det andet er et park-

ornament, tegnet af forfatteren i samarbejde med den nævnte ingeniør. Et blomsteranlæg skruer sig op til 100 fods højde med blomsteranlæg hele vejen. Da det kun giver ringe udsigt til fortjeneste for ejer, har ingen lysthavende meldt sig. Det vil imidlertid blive af betydelig virkning i et parkanlæg og kunde godt tænkes opført som udstillingsclou ved vor næste store udstilling, hvis denne afholdes i det foran nævnte Enghavestævnes nationalpark.

Men offentlige bygninger er jo ikke for pynt alene eller for tilfredsstillelse af konkrete tekniske krav. De har også den opgave at stedfæste markedsdriftens midtpunktsøgen. Som Absalons borg og Vor Frue kirke fastslog hovedstadens midtpunkt, således udvides dette af universitetet, akademi og museer, og teatre og navnlig må markedspladserne med deres bygninger, monument- og planteringsudstyr stadig udvikles for at følge med tidernes skiftende krav. Opmærksomheden er i det foregående henledt på nogle af disse, som stiller særlige krav og er iøjnefaldende, men der er andre og hver ny alder vil bringe sine. Selv spredningsdriften har sine særlige krav i et stadigt voksende forlangende angaaende ny kirker og skoler. Hertil vil komme, hvis et rationelt forvaltnings og inddelingssystem adopteres, en serie af forstadsbygninger for forvaltnings- og forsamlingsbrug. Hver forstad vil have sit rådhus, sine skoler og kirker, biblioteker og forsamlingshuse, foruden teatre og forlystelsesparker. Krav som er uundgåelige og som vil opstå enten forvaltningen ordnes på en rationel eller en irrational måde, men som i første tilfælde vil blive planmæssigt ordnede, i sidste tilfælde skyldes tilfældige lokale forhold og derfor blive mere bekostelige og mindre fyldestgørende.

Den for vor hovedstad så vigtige museumssag, som har været drøftet i et halvt århundrede er stadigt på vippen uden udsigt til en rationel og fyldestgørende løsning. Overgangsstadiet fra kunstkammer eller raritetskabinet til videnskabelig ordnede og fordelte samlinger er så besværlig, fordi vore museer har erhvervet sig en særlig national stilling, der gør de ved samlingerne ansatte embedsmænd utilbøjelige til omordninger; medens staten af økonomiske hensyn må stræbe efter et stade, hvorfra overblik kan have over den ved udvikling indviklede sag. Imidlertid vokser alle museerne i omfang og værdi således at en udredning og tilfredsstillelse af alle kravene bliver vanskeligere. Museernes tal er nu så stort, at de i København danner som en by i byen med væsentlige afdelinger udenbys, og kravet der stilles til det kundskabsøgende publikums tid og omkostninger er derved blevet for stort. Samlingernes beliggenhed og åbningstider og disses variationer efter årstiderne gør studiet af dem til en formelig livsopgave, som frastøder mængden. Det er vel nok så at specialiseringen har gjort det muligt for de fagligt interesserede at følge udviklingen; og dog er denne specialisering så forældet, at den på en måde grupperer sig om landbruget — om det indre land — medens det ydre: søfart, fiskeri og handel behandles som husets askepot.

Vikingeånden er dog langt fra død eller aflægs i Danmark og kan vise sig hvorsomhelst saltvandets og landmuldens interesser mødes. Men vi ligger jo, hver for sig, på lur i vor lille vig ventende på eventyret og vil ikke vide af nogen forbindelse med snekkerne i de andre vige, og mener vi har ret og rådighed over de omgivelser vi overser. Den tanke burde dog ligge nær, når museumssagen nu engang er på dagsordenen, at et dansk Nationalmuseum ikke burde stille sig fremmed eller afvisende mod oplysning af søens historie, liv og færden. Danmark har jo netop en

enestående beliggenhed med hensyn til søfærdslen, helt omgivet som det er af sejlbare vande med verdenshave både i øst og vest = med fuldkommen forbindelse med „The seven seas“ og har færdedes frit på disse fra Arilds tid af og vundet hæder og velstand. Hvorfor da ringeagte denne vigtige side af vor nationale tilværelse; især nu da landets opdyrkelse er så vidt gennemført, at landets bedste ungdom trænges bort derfra.

Grunden til tværheden må måske søges i, at vore syv og syvsindstyve museer i by og på land, hver har fået sin afgrænsede horisont, som man ikke ævner at udvide. Museerne har jo alle deres opmærksomhed henvendt på fortiden — Danmarks fortid og verdens fortid og regner det som liggende udenfor deres rammer at tænke på fremtiden, direkte eller indirekte, eller på at forberede ungdommen på kommende opgaver. Men når det er så, så må vi virkelig forberede os på, at danne et særligt og selvstændigt „Marine Museum“ som kan bruge fortidens vidnesbyrd som underbygning for belysningen af fremtidens krav og opgaver. Den samling, som er huset på Kronborg har sin snævre begrænsning og kan ikke der udvide sig til det omfang som vore nationale maritime krav må omfatte. Vi må have en serie af historiske skibe sideordnede med fregatten Jylland: et eller flere vikinge skibe, en knor (Middelalderens handelsskib), et af Tordenskjolds skibe, vor første undervandsbåd m. fl. Vi må have en fiskeri afdeling med gammelt og nyt, en fiskeavls station med fiskemuseum, en botanisk afdeling for søplanter; og i midten af disse afdelinger bibliotek og foredragssal. Det skal vi have når vi vil have, at den opvoksende slægt skal forstå, at Danmarks fremtid ligger gemt i „det sortladne hav“ og vort blik som så længe har været ellebundet til den danske muld, nu af nødvendighed må vendes udefter, hvad fremsynet angår.

Hvor forstyrrende er det ikke, for det personlige indtryk, efter et interesseret besøg i den danske samling, der sluttet og velordnet giver et billede af folkets tilblivelse, at komme gennem den ældre middelalder, til den yngre, hvor interesserne trevles ud i sager uden forståelig forbindelse med den førhistoriske og den indledende historiske udvikling. Man føler afgjort manglen af en tidsgrænse ved denne ende af samlingen. Vi har jo Frederiksborg, Rosenborg og Tøjhusets våbenmuseum; hvorfor så konkurrere med disse? Det er det personlige ejendomsbegreb fra kunstkamrets dage. Vi burde vist afslutte samlingen med dronning Margretes tid, så vilde det samlede indtryk blive mere afrundet og letfatteligt. Den langvarige museumsdrøftelse har bragt uro i lejren og en bevægelse for hjemsending af historiske genstande er vakt: Hvorfor berøve kirkerne deres gamle sager? Hvorfor føre mindesmærker som runestenene bort fra den egn de tilhører? De er nationale monumenter som bør hæges og holdes i ære som sådanne der hvor de oprindeligt var rejste; hertil bør staten hjælpe for at sikre dem mod vandalisme, men ikke opstille dem i et museum, hvor den almindelige besøgende går dem ligegyldig forbi. Vi ser jo nu hvad denne forældede opfattelse har ført til i Sønderjylland. Flensborgsamlingen er ført til museet i Kiel og runestenene som krigsbytte bortført til private ejendomme i Tyskland. Ja vi har endog set, hvorledes Frankrigs og Belgiens udplyndring har hidset den private samler mani, og gennem tusinder af antiquitets butikker spredt rovet over den civiliserede verden, til dennes skam og skændsel.

Bør ikke alt dette betragtes som tvingende grunde til udformning og fastsættelse af en ændret offentlig moral. Besiddelsen af disse røvede genstande stempler

til enhver tid besidderen som hæler. Det samme gælder om museumsgenstande af nationalitetsværdi for andre lande: købte tyvekoster. For det er ikke alene krigsrovet som må stemples således, men også finansvælderovet. Ti hvad ret skal et lands nabob have til at berøve et mindre bemidlet lands befolkning dettes i privat besiddelse værende kunstskatte eller historiske minder og udføre dem til forfængelig skrydende fremvisning. Det er virkelig på tide, at civilisationen rejser sig i sin vælde og sætter bom for røverierne.

Mais enfin! Ombygning af offentlige bygningsanlæg er en ting, deres vedligeholdelse en anden og vanskeligere ting; fordi det egentlig strider mod den menneskelige natur, ustandseligt at arbejde og kæmpe for besiddelsen af en ting. Men således er livet. Tidens tand gnaver bestandigt på de jordiske frembringelser, selv om de er så solide som Ægyptens pyramider. Erkendelsen heraf har frembragt en spaltning i den katolske kirkes daglige liv. På den ene side stræbet efter ædle storværker som de vidunderlige katedraler, og på den anden side en systematisk udglatten af stræb og higen. Denne dualisme har f. eks. ødelagt Iernerne og gjort det irske spørgsmål uløseligt op til den nyeste tid; og den har i alle lande, hvor den har haft tilstrækkeligt spillerum, efterladt sig dybe spor i behandlingen af fremtrædende gejstlige bygningsværker. Vi husker, hvorledes Københavns gamle kirkegårds mure blev benyttede til at læne alslags elendige hytter imod. Det var måden at hjælpe småfolk på i fattige tider, og vi ser i mange katolske byer, hvorledes skure og hytter er bygget ind mellem katedralernes piller, nedbrydende respekten for fortidens storværker.

Denne særlige plantning af snyltere har imidlertid bredt sig til de verdslige lokaliteter. Slotsholmen er et eksempel. Hvorledes er private bygninger kommet ind der? Med glad undren har vi set Bibliotekshaven opstå og dens omgivende bygninger blive opfriskede på værdig måde. Måtte dette være et varsel om, at de private bygninger i Kristiansgade vil forsvinde og give Slotsholmen sin eksklusive karakter tilbage. Grimmere er dog forholdene omkring Rosenborg have, hvor en almindelig slendrian har lagt sig som et dække over det hele historiske anlæg, hvorigennem det lille slot på en kæk og udfordrende måde stikker sine spir. Småhusene i gitteret mod Kronprinsessegade er en stiliseret udgave af boderne i kirkegårds-murene, som vel ikke er så slem, men dog trænger til forbedringer og cafeen inde i haven; Samson pavillonen med sin privat bolig, mineralvandsfabriken og det lange gymnastik baghus imod Gotersgade og garde kasernens provokerende beliggenhed; er noget af det uhyggelige sammensurium, som skæmmer den historiske centrale park og vanskeliggør respekten for nationale skønhedsværdier. Den skæbne Kongens Have har fristet, navnlig siden voldens sløjfning, rejser i virkeligheden en anklage mod vor nationale anstændigheds følelse. Vi må betænke, at Botanisk Haves anlæg, voldens afgravning og boulevardbanens anlæg drager bestemte følger efter sig, og vi må forstå, at vi ikke kan eller bør overse konsekvenserne heraf. Det er Københavns baggård med sit skrammel vi har ved Kongens Haves vestside, medens et blik på kortet gør det indlysende at lejligheden til en Promenade d'honneur er her og bør gribes.

Men ved siden af de her behandlede sociale og nationale sidespørgsmål, som optager den almindelige interesse med hensyn til de offentlige bygninger, er der visse kunstneriske betingelser, som opmærksomheden bør henledes på. Naturlig-

vis kan der ikke gives almindelige regler for den kunstneriske opfattelse af monumentaliteten. Denne er afhængig af kultursvingninger, smagsudvikling og personlige kunstneriske anlæg til rådighed og må finde uafhængig afgørelse i hvert enkelt tilfælde. Men næst efter kravet i retning af at nybygningsværker, bundne eller ubundne af overleverede historiske hensyn — sådanne hensyn som der særlig må tages til restaureringen af ældre tiders overleverede værker — må der stilles det krav, at bygningerne kommer til at bære præg af den tids bedste smag, som skaber dem. Dette er en almindelig fordring. Derimod er der en fysisk fordring, som bør indskærpes, fordi der altfor ofte syndes imod den: Agt perspektivets love. Tillad ikke den misforståede opfattelse af dennes grundregler, som kommer til syne ved bestræbelserne for at gøre de arkitektoniske enkeltheder effektfulde ved at størrelsesforholdet øges efterhånden som de fjernes fra øjet opefter; men dette spørgsmål er omhandlet i kapitlet om Kunstneriske hverv. Et andet punkt med hensyn til offentlige bygninger er tilvejebringelse af omgivelser svarende til deres monumentale karakter og tilfredsstillende perspektivets fordringer — pladskunsten. Disse monumentale pladser er almindelige i ældre byer, hvor arkitektoniske hensyn har været respekteret i tidernes løb, og en stor mængde løsninger af opgaven af historisk og kunstnerisk interesse er virkeliggjorte. Det er derved blevet et naturligt krav, at dens tiltrækningskraft skal være bygget på lokale forhold, således at noget originalt, noget for den pågældende by ejendommeligt, derved er skabt. Det ligger jo i sagens natur at tilvejebringelsen af den åbne plads er midlet til rammen om en kostbar bygning, hvor en imponerende virkning ønskes på dennes bysbørn, og på disses gæster. Det arkitektoniske anlæg må derfor ikke vise sig som en kopi af nogen anden bys kunstneriske stræben i den retning. En bys indbyggere sætter naturligvis en ære i besiddelsen af smukke og ejendommelige partier, en ære som den fremmede gæst ofte gør sit bedste for at gøre dem stridig, og dette vil kun altfor vel lykkes, når kostbare anlæg mangler det rette ejendommelighedspræg. At frembringe dette præg ved kunstneriske midler gennem perspektivet, kan naturligvis have sine vanskeligheder, men den kunstner, som har skabt bygningen, som skal hædres på denne måde, vil i reglen også kunne påtage sig ansvaret for passende omgivelser, hvad enten dette må ske ved indpasningen af bygningen i den ramme som findes, eller ved at tildanne en ny ramme, eller i værste tilfælde ved at fremkalde spiren til en fremtidig ordning. Spørgsmålet kan kræve vidtgående studier, men disse må nødvendigvis udføres med det positive formål at tilfredsstille stedlige krav og smagshensyn. Københavns to vigtigste pladser: Kongens Nytorv og Rådhuspladsen, hvortil man nok kunde føje Kristiansborgs som en tredje, er alle resultater af historiske tilfældigheder, idet disse pladsers ene side var forud givet, men ved samarbejden af forskellige kunstneriske hensyn og ved tilfredsstillelse af ret strænge færdselsforhold er de blevet, hvad de nu er. De virker dog nærmest ved deres størrelse, og mindre ved at danne ramme om en enkelt monumental bygning, skønt denne alligevel er det afgørende: Kgl. Teater, Kristiansborg og Rådhuset. Og man vil forstå dette ved at sammenligne dem med Amalienborg Plads, som er en rent arkitektonisk løsning udenfor byplanens krav eller indflydelse.

Til offentlige bygninger må også regnes bygninger for gravkamre: mausoleer, colombarier o. l., hvilke i den nyere tid har bredt sig fra sydens byer til nordens. De danner ofte udstrakte monumentale anlæg og har jo ved ligbrændingens ind-

førelse fået ny betydning og interesse. Ofte er de rent private spekulationsanlæg opførte for fordelens skyld, men deres permanenci bør dog ordnes juridisk.

End er der spørgsmål om ruiners berettigelse i landskabet. Man får uvilkårligt en mistanke om, at denne sag lider under en overlevering af rokokotidens smag for kunstige ruiner og det skulde synes, at vi er bedre tjent med en restaureret gammel bygning, som på en eller anden måde gøres nyttig, end med en historisk ruin som langsomt smuldrer bort og bestandig synes at indeholde en bebrejdelse for forømmelse og mangel på respekt for fædrenes arbejde og virksomhed. De overleverede levninger kan jo bevares, således at deres part i en restaureret bygning til enhver tid vil kunne påvises. Det vilde efter al sandsynlighed blive mere tiltalende at have et genopført Hammershus, Gurre, Uranienborg eller Koldinghus; end murrester i et landskab, og at man istedetfor en afsluttet lokal historie får et levende fortsætteligt bidrag til folkets kulturliv. Man hører ofte den påstand fremsat, at Amerikas største mangel er, at det ingen ruiner har; men dette er en sindsvag paradoks, ti meningen dermed er, at denne nye verdensdel mangler historiske mindesmærker af respektabel alder, og derfor står tilbage for den gamle verden.

Den alvorligste sag ved byggeriet i sin helhed er vel nok vedligeholdelsen af ældre bygninger, fordi fundamentenes upålidelighed vanskeliggør istandsættelser. Bevægelserne af grundvandet og grundluften, som er uafsladelige, bringer gradevis forstyrrelser i de jordlag som bærer bygningens vægt, ligesom disse jo ikke altid er ensartede nok til at være beregnelige. Hvor fundamenterne kan føres ned til fast klippebund — hvilket kun sjældent er tilfældet hertillands — der har man nogenlunde sikkerhed, skønt jordbævnings selv her kan volde forskydninger. I reglen må man nøjes med såkaldte flydende fundamenter — sådanne som hviler på pålidelige jordlag — og her kommer det igen an på, hvorledes grunden lægges og hvor sammenhængende fundamentet kan gøres. Den gamle måde med større rullesten uden egentlig bindemateriale, er særlig udsat for glidninger under grundvandets indvirkning. Og de nyere betonfundamenter, skønt bedre og af større sammenhold, slår revner som i tidens løb udvides. Underbygning med nedrammede pæle er bedre fordi de kommer dybere ned og føjer en friktionsværdi til bæreevnen.

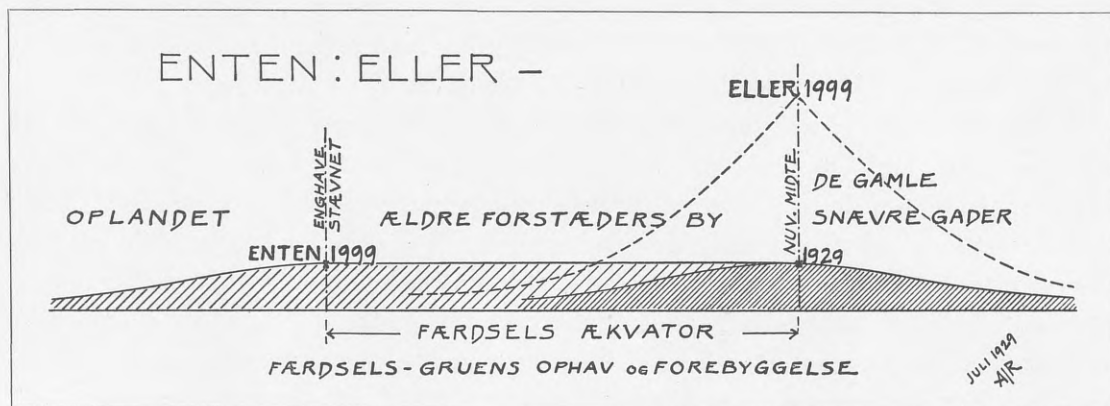
At der findes forskydninger, revner og skævheder i gamle bygninger må regnes som en selvfølge, men de har det mildnende moment, at de synlige virkninger kan regnes mellem de ting som udgør de gamle bygningers tiltrækningskraft, deres patina; såmeget så at de undertiden eftergøres. Naive malere er jo altid på jagt efter gamle skæve rønner, som anses for særlig maleriske. Og når smagen for ruiner, ægte og uægte, er så udbredt, som den er, skyldes dette åbenbart en dysmorfisk retning, som kalder protester frem hvergang nogen vil restaurere bygningsværker, som man har vænnet sig til at betragte som maleriske, af de nævnte grunde.

Hvis Københavns historiske udvikling af forstæder som Frederiksberg og Gentofte bliver lovfæstet, så vil et system af forstadsmidtpunkter, naturnødvendigt dannes og disses dannelse er et vigtigt byplanlægnings element. Der bliver: rådhus, politihus, brandstation, skattekontor, bygningskontor, ingeniørkontor, post og telegrafstation, bibliotek og forsamlingshus m. m. i hver forstad. Det har naturligvis store vanskeligheder — både økonomisk, teknisk og kunstnerisk; at forberede et sådant subcenter, navnlig så længe forstadsværdigheden ikke er endelig lovfæstet; men man gør dog bedst i at regne med denne som uundgåelig.

Også hovedstadens egentlige færdsels midte må — helst i forbindelse hermed — undergå den foran gentagne gange mindede (side 8, 28, 37, 43 og 129) planmæssige udvidelse ved anlæg af et subcenter, omfattende markedsudviklingens forskellige elementer, således at beltet mellem disse to færdselspoler kommer til at danne en færdselsækvator, derved udvidende byens forretningsmidte med Amagerforbindelserne og havneudvidelserne, som i tidens løb kan regnes at dække et areal mange gange større end den nuværende centrale trafikmidte, som dog naturligvis vil danne dette areals kerne. Ved udtrykkene „pol“ og „ækvator“ må dog ikke forstås tekniske anlæg af nogen slags, men kun billedlige udtryk for arealernes værdi i færdsels tjeneste. Man må her samle lempelserne for passager hovedtrafiken både tillands og tilsøs, de væsentlige færdselslinjer med tunnellerne for Amagertrafiken, forbindende stadens østlige og vestlige halvdele, formende denne ø som en integrerende del af hovedstaden.

Det er, som ofte bemærket, en stor lykke for vor Øresundsby at forsynet eller skæbnen, ved anlægene af rangerbanegård og skydebanerne har forhindret en kortsynet bybygning i inddragelse af de store arealer af Kallebostrand. De er derved blevet reserveret for udformning i byplanlægningens tidsalder, og vi kan om vi så synes i denne omstændighed se et varsel om, at Østersøens stabelstad og dronningeværdighed ikke vil blive kvalt i den nuværende stilling af vor havn som en lægter station.

Hvad byplanen angår vil de to nævnte arealer, når blokaden hæves give plads til en højere art af bebyggelse. Krydsningsgaderne give passende plads for højere bygninger og huse af f. eks. 50 meters højde vil blive naturlige, og have adgange såvel fra tunnelgaden som fra havnebryggen. Vi vil med hensyn til disse anlæg forgæves søge forbilleder i andre byer; men dette øger deres relative værdi, fordi vi derved må hæve vor by til at blive mønster for andre storbyer.



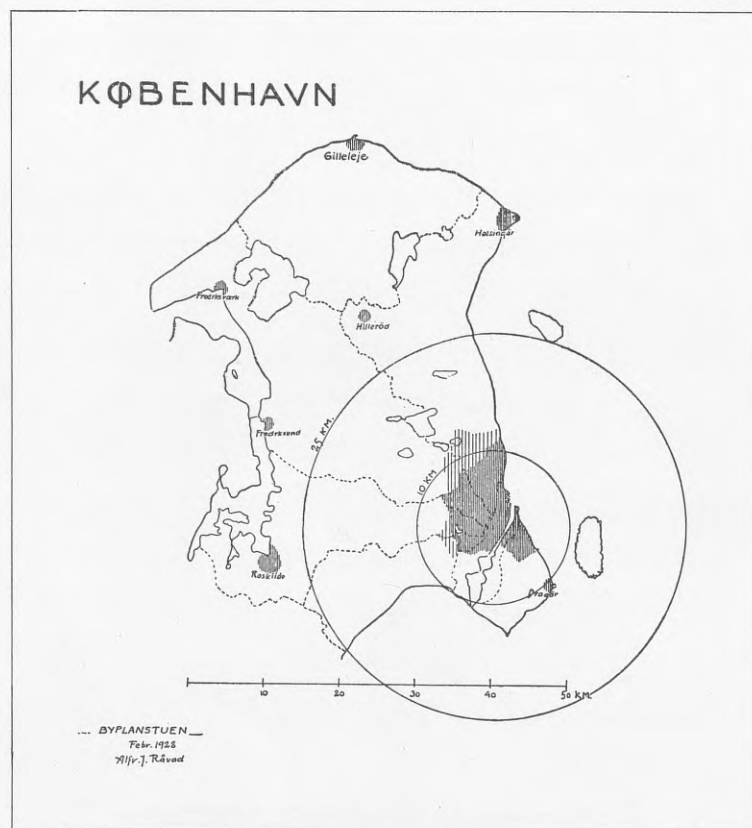
LOV OG RET

Med lov skal land bygges, men by som er folkets himmelbjerg går ikke derfor ram forbi. Vi har navnlig to love som af lovgiverne var tænkt at skulle ordne bybygningen, nemlig: byggeloven og byplanloven, men de er istedetfor at være bybygningens grundvold, blevet dens skønhedsplastre og generende dekorationer som hindrer den fri bevægelse. Skulde lov bygge by så måtte det vel snarere være ved en samlet bylov, men den pen som skulde skrive en slig er neppe skåret endnu. Skønt der er mange selvspidsede penne i virksomhed så er skønhedsplaster opfattelsen end så overvældende at håbet om et opus magnum af den rette sort kun er svagt.

Det er imidlertid næppe den skrevne lov som bygger by men snarere folkets etiske og estetiske sans — den urbane subconscience, der som oftest går udenom det skrevne ord, der bringer bygge ævnen. Ved første øjekast forvirrer dette måske som Hegels forelæsninger i sin tid forvirrede Søren Kirkegård, der fra Berlin skrev til sin bispe-broer: Vi har altid simpelthen gået ud fra at en ting er hvad den er! Men nu har Hegel fundet ud at en ting just er hvad den ikke er! For hvad dølen skulde den vel ellers være!



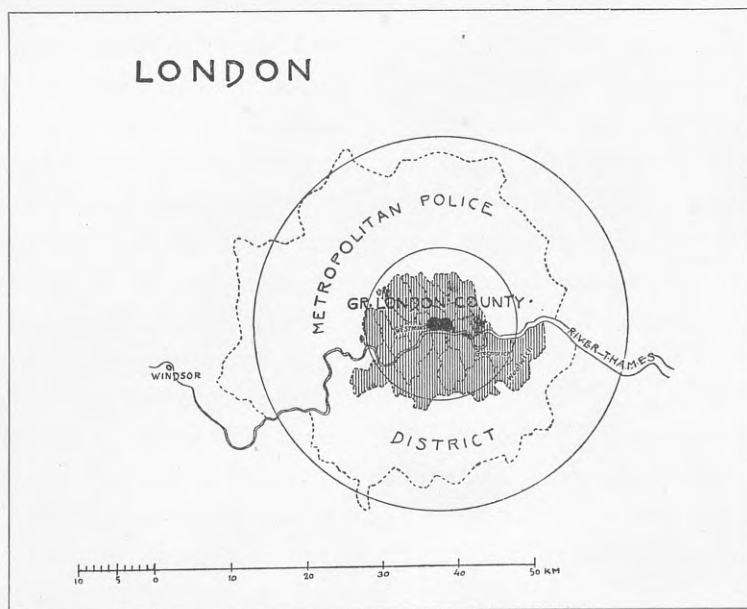
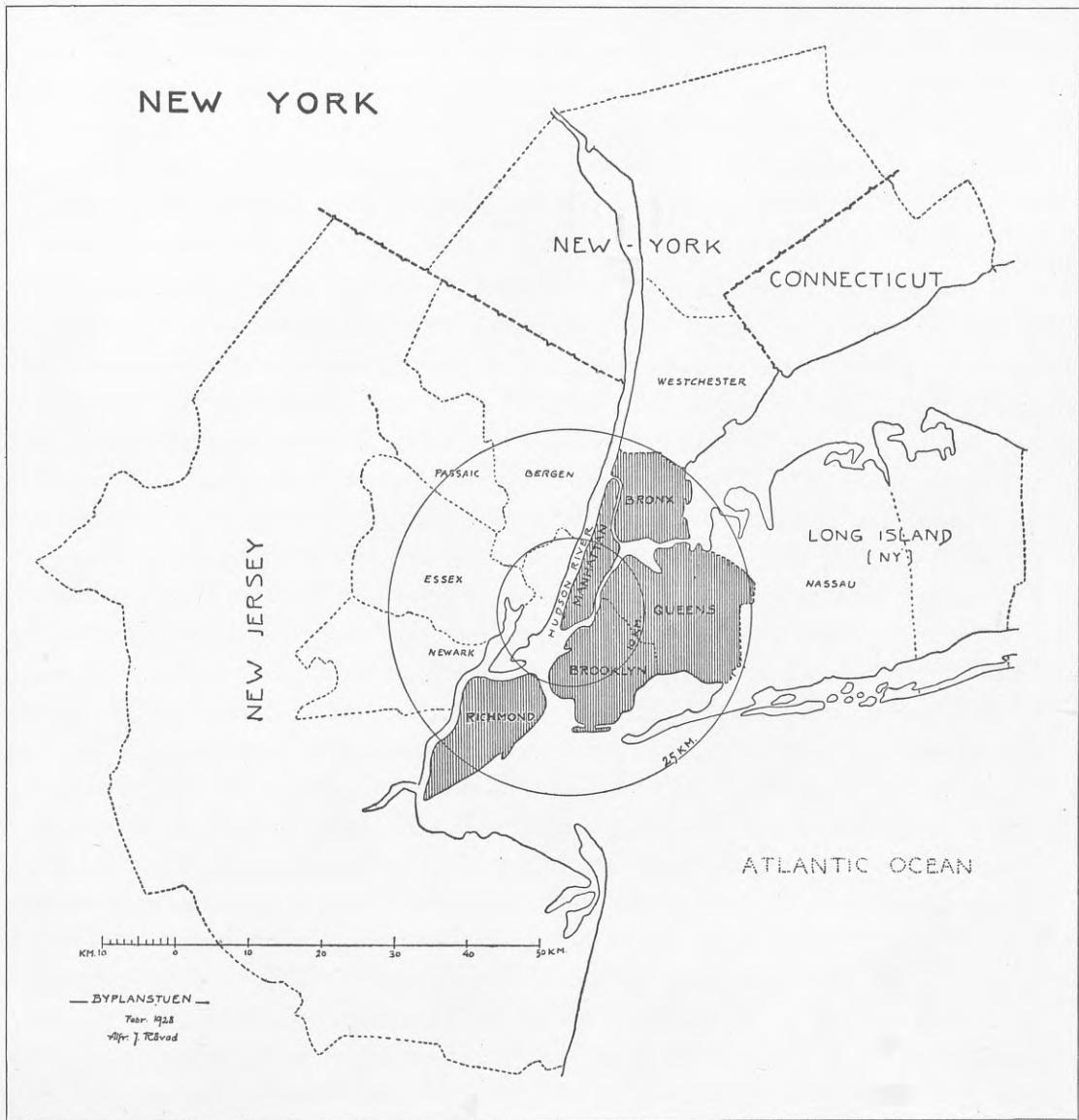
Mose Lov og Nutidens Lov —



Til sammenligning med St. London og St. New York. (Samme målestok.)

„Vi må afpasse vore institutioner efter den menneskelige natur,“ siger Bernh. Shaw. „Vore forsøg på at indpasse den menneskelige natur i tilfældige misbrug, overtro og uærlige forhold, fremkalder det sociale sprængstof og ødelægger civilisationen.“

Skønt det vil synes mærkeligt at anvende et motto så krast som dette på en sag som herredsinddelingen, så er det dog sikkert så, at storbyen, som er sædet for den sociale gæringsproces, er bedre istand til at mildne dennes virkninger når storbyen fra grunden af er rationelt anlagt og dens forvaltningsordning er let fattelig for den brede befolkning.



BYSTYRE OG BYGRÆNSER

Bybygning og byplanlægning er to forskellige ting, mere forskellige end ordene selv synes at give udtryk for. Bybygning er hvad der altid og allevegne har fundet sted og finder Sted den dag idag. Det er den virksomhed, som har ført til udformning af den maksime som siger: „Byen vokser, den planlægges ikke“. Man forlænger gader og veje og indlemmer ny distrikter uden generalplan — lapperier som fører til store forgæves udgifter; medens byplanlægningen er dannelsen af den manglende generalplan og fremtidsprogram i omrids som jævnlig må revideres, således at planen bestandig kan være forud for den naturlige bybygnings udvikling.

Den hastige vækst af byernes folketal og færdselsmidlernes rivende udvikling i de sidste årtier, skaber stadigvæk ny og vanskelige spørgsmaal, hvis løsning for hvert år bliver mere påtrængende og vanskelige, fordi ingen af de ledende verdensbyer som lider under disse forhold, endnu har fundet nogen holdbar og tilfredsstillende ordning af det metropolitanske styrelses spørgsmaal. Trangen dertil er dog tydelig nok for de oplyste borgere, til at tidssvarende og praktiske forvaltnings og inddelings systemer, for de udstrakte områder de moderne byer dækker, kan ventes gennemførte. Sagen er vel egentlig den at man ikke i verdensbyerne: London, Paris eller New Yorks ledende kredse har gjort sig klart at det er den moderne universale markedsdrifts betydning og virkninger som er årsagen til den vidt drevne udvikling, og derfor ikke har været istand til at indrette en til denne drifts resultater og karakter svarende byforvaltning med initiativ og magt til ledelsen af byplanlægningsarbejdet for det udstrakte område byen efterhånden vil inddrage under sig. Tidens politiske partidannelser og udviklingen af et ensidigt demokrati med regerings krav, har optaget folkenes interesser og hindret de til den rationelle byplan passende reformer af byplanforvaltningen.

Der var en tid omkring århundredskiftet, da storbyerne navnlig London og New Yorks interesse var vendt mod udvidelse af byernes område og styresæt; en tid da betegnelsen „Greater London“ og „Greater New York“ blev møntet. En bevægelse som blev efterlignet i andre byer også i København der fik sin trang til „Større“ prædikament midlertidigt tilfredsstillet ved indlemmelse af nogle omliggende sogne. En periode med interessante overvejelser og discussioner, som alligevel ikke førte til at sagen fremmedes udover selve spørgsmålets tærskel; medens det umiddelbart følgende automobil choc vendte opmærksomheden mod færdselslinjernes tekniske trafikævne. I London sluttedes bevægelsen dengang med oprettelsen af et „Greater London County“ indbefattende gruppen af de bebyggede boroughs eller historiske sogne omkring Londons „City“, uden at der ændredes tilstrækkeligt i de gamle forvaltningsformer, kun udstyredes det ny således oprettede „County“ med en vis øget finacial magt. I erkendelse af at dette ikke løste opgaven fuldt ud, dannedes et „Metropolitan Police District“ af mere end det dobbelte af countiets areal. Videre kom man ikke. Man havde tilsyneladende bevaret den gamle svagt ordnede

tilstand og i tilgift fået et nyt forvaltningselement med udvidet magt og viste dette hurtigt ved reformer af havnen og anlæg af nogle centrale færdselsveje. Men de gamle boroughs ligger som æg i en kurv uden antydning af markedsvejenes tildannelse og tilpasning til de metropolitanske forhold. Sandsynligheden er vel den, at man med Britens bekendte konservative tendenser, mener at de gamle markedsforhold, hvis de viser sig at være utilfredsstillende ændres ved markeds herrernes (forestallernes?) eget initiativ. Nu står man foran en ny omdannelse med indlemmelse af betydeligere arealer i forvaltningsområdet.

I New York delte man større området i fem store, tildels ved geografiske forhold adskilte „boroughs“, i den tro, at hver af disse skulde kunne danne et fuldstændigt bylegeme med eget centrum efter mions staternes mønster. Men der er forskel i den henseende mellem stat og by. Staten er formet med hensyn til tilfældige lokale forhold derovre, uden nationalitet, er egentlig kun et overcounty, medens byen er resultatet af markedsdriften og vokser med denne, i modsætning til staten, hvis grænser er faste. Markedsdriften virker som en naturlov og enhver begrænsning af denne er skæbnesvanger for byens befolkning. De fem boroughs deltes i „Improvement Districts“ —, forskønnelseskredse, svarende omtrent til vore verdslige sogne. Disse var ment at skulle kunne holde de centrale forvaltninger i ånde ved at frembære lokale krav til forbedringer. Amerikas blandede befolkninger står imidlertid fremmede og uforstående overfor lokale bevægelser og stemninger. De mangler den historiske indleven i sognet, er på en måde nomadisk anlagte og kan først ventes efter generationers stræben og påvirkning af lokale forhold, at komme i besiddelse af det mål af lokal patriotisme, som er betingelsen for at de nævnte forskønnelseskredse kan opfylde deres tiltænkte plads i byens liv. Foreløbig følger New York derfor den amerikanske politiske imperialistiske tendens med centraliseret forvaltning og diktatorisk mayor. Men hertil kommer det for storbyens liv uheldige forhold at statsgrænserne skærer sig gennem byens plan og deler denne i dele med forskellig lovgivning; det mest graverende af disse forhold er New Jerseys grænse som skærer sig midt gennem flod og havn. Men også til den anden side, ligger en del af det til storbyen nu henregnede areal i staten Connecticut, og området er således delt mellem tre stater, hver med sin styrelse, lov og ret. Da ingen toldlinje følger statsgrænserne, bevæger markedsdriften sig uhindret fra opland til by, men denne livs, socialt som politisk, er alligevel splittet uden udsigt til forening. Slige forhold er ret almindelige derovre: Duluth-Superior, St. Louis-East St. Louis, Omaha-Council Bluffs, Kansas City K.-Kansas City M., Chicago-East Chicago m. fl. Vi husker for vort vedkommende Hamborg-Altona og kan sammenligne tilfældene København-Malmø og Helsingør-Helsingborg som vil tydeliggøre forholdet skønt skællet her er skærpet ved toldgrænser.

Vi herhjemme har i denne storbyernes gæringstids et København opsluge forskellige mindre udviklede landsogne medens samtidig de mere bymæssigt udviklede Frederiksberg og Gentofte indenfor storbyområdet har bevaret deres selvstændighed. Skønt dette er rigtigt og selvfølgelig for disse sognes vedkommende, fordi de før annekteringen af de ydre distrikter havde opnået en ret fuldstændig forstadsorganisation; er det dog samtidigt beklageligt, at de andre incorporerende sogne: Brønshøj, Va(g)nløse, Hvidovre og Sundbyerne, ved indlemmelsen har mistet deres sogne-selvstændighed. Indlemmelsen er sket i kraft af den autokratiske erobrings-

ide og resultatet er naturligvis at hovedstaden fremdeles nærer ønsker om fremtidige erobringer og undertrykkelser af selvstyre tanken. Til en begyndelse overfor de to nævnte, endnu selvstændige sogne, men derefter overfor Lyngby, Gladsaxe, Herløv, Avedøre og Dragør med resten af Amager; som alle trues med udviskelse af selvstyre og lokale ejendommeligheds præg.

Ganske vist sker forstads sognenes bymæssige udformning i visse måder på hovedstadens bekostning, idet deres lavere beskatning har lokket hovedstadsboere til at slå deres bopæle ned derude, medens de vedbliver at regne sig for hovedstadsboere med krav på nydelse af de fordele, hvis tilvejebringelse gør hovedstadens forvaltning dyrere. Manglerne ved dette forhold er åbenbare. Man indser fuldtvel at de færdsels-, undervisnings og rekreations goder, som staden byder på også pålægger pligter; men frygten for at blive puttet i den store sorte gryde, hvor individualiteten forsvinder er sikkert nok en vægtig og gyldig grund for modstand mod imperialistiske indlemmelser.

Hvis man i det „Større Københavns“ agitations tidsrum havde haft den rette forståelse af byplanens og markedsdriftens — den midtpunktsøgende såvelsom den midtpunktfllyende færdselsdrifts fordringer, så vilde man have ordnet forholdene anderledes og have bragt udviklingen ind i sikrere, retfærdigere og mere holdbar gænge. Man vilde det ikke fordi byplanudviklingen var i sit første indledende stade og markedsdriften ukendt som basis for byens vækst. End er vi heldigere stillet i København end i de andre storbyer. Vi er ikke så vidt fremme i den metropolitanske fremdrift, og vi har store ledige arealer til rådighed, arealer som skærer sig ind mod den gamle bys midte og optager en tredjedel af byens område. På begge sider af Kallebo strand, fra midten af Amager til et godt stykke ind i Sjælland, har vi arealer som vil give plads til tidssvarende færdselsanlæg: havne, jernbane og markedsanlæg, af de størrelsesforhold som den moderne udviklings byplan kræver. Og vi har endelig i de to forstæder: Frederiksberg og Gentofte, forbilleder for en tidssvarende folkelig og social forstads udvikling, der viser vej til en bedre ordening af storbyens forvaltning. Et held er det også for os, at vi har de to foran nævnte verdensbyers reformbevægelse at drage lære af. Men det vigtigste er selvfølgelig, at vi har en historie og indlevede selvstyreforhold at indpasse vore reformer i.

Tekniske og økonomiske byforhold skifter med tiderne, men de frembringer et kølvand, der ikke ophører så længe byen danner en ramme om et levende og virkende samfund. Da bisp Absalon byggede borg ved havn, foran den gamle, måske tusindårige købing bag holmene, gav han karakter og navn til byen. Havn ved søvejen mellem Østersø og Vesterhav var hvad kongsbyen Roskilde trængte til og erfaringen viste hurtigt nok at Absalon havde haft den rette opfattelse, måske endog i højere grad end han havde ønsket, thi Havn tog snart luven fra Roskilde om end færdselsvejen mellem de to steder altid blev hovedstadens egentlige pulsåre og færdslen ad Roskildevej og Roskildebane er til dato landets og stadens vigtigste og ledende. Denne havn og denne færdselsåre (corridor) er derfor den historiske grundvold for hovedstadens plan og styrelsesforhold. Vi har lært af London at kalde stadens forretningskvarter for „City“ og vi har et mundheld om Københavner med K. og rigtigt er jo dette for byens færdselmidte vokser under disse betegnelser — havn og by — så stærkt vestpå som de geografiske forhold tillader.

Denne K-by (the city) indeholder regeringens sæde og statens forvaltning,

landets repræsentative institutioner og skoler, dets ledende søfarts og handelshuse, byens marked, rets- og politiinstitutioner samt religiøse og militære midtpunkter for det nationale liv. At disse elementer af hovedstaden — denne havn indenfor sine „broer“, dette „vanity fair“ med sit jag og nervepirrende liv — får sine faste delingsgrænser og dertil afpassede forvaltning er selvfølgelig så snart byplanen er skitseret og fremtidsprogrammet formet.

Forstæderne, „Broerne“, derimod er boligs og det spredte arbejdsstæders part og stedet for havebyer, historiske landsbyer og sognestævner. Deles disse i henhold til de befolknings nuancer som de skiftende tiders økonomiske forhold har skabt, så sikres befolkningens fredelige virksomhed og sunde livsforhold og forvaltningens opgave begrænses således, at et trygt styresæt kan skabes, som kan give de fjernere dele af storbyens område en mere hensynsfuld opmærksomhed, end det er muligt for en imperialistisk central forvaltning at yde. Frederiksberg med sit forholdsvis kompakte område indenfor de gamle sognegrænser, er under et prøvet styresæt ikke fristet til at opgive sin selvstændighed, men det er ved hovedstadens primitive udvidelsesmåde berøvet sit naturlige opland udefter. Vagnløse er nemlig i det væ-



sentlige en forstad til forstaden til den side udvidelsen må bevæge sig. Frederiksberg har sin historie og sine traditioner, noget rigere end de andre forstæder, og denne naturligt formede forstad strækker sig kileformet og radielt udefter, med spidsen mod hovedstaden, således som forstæder bør formes. Ved siden heraf har København sine fire andre „broer“: Amagerbro, Vesterbro, Nørrebro og Østerbro, formede på tilsvarende vis; hver med sine traditioner, folkenuancer, historie, karakter og stemning. Dette er altså ialt fem forstæder, og hermed er den rationelle, historisk udviklede delingsplan for stad og forstæder: urbs og suburbs, fastslået som en selvfølgelighed. Gentofte falder naturligt sammen med Østerbro, som Brønshøj falder sammen med Nørrebro, som Sundbyerne med Amagerbro; hvilket sidste vel ikke er stort mere end et navn, men som sådant har det sin plads i rækken. At Gentofte falder sammen med Østerbro betyder ikke at denne forstad annekterer Gentofte men omvendt, idet G. med sin udviklede forstads forvaltning naturligt må incorporere den del af „broen“, som afskæres fra den centrale by om det end adopterer navnet. Alle de fem forstæder bør, hver for sig have det samme mål af selvstyre, som nu nydes af de

to ældre, men må have repræsentanter i statens centrale byråd og deltage i de af den almindelige markedsdrift og transit voldte udgifter. De vil på den anden hånd, ved deres ligestillethed og adgang til udvidelse udefter, opnå den selvstændighed og politiske rygrad, som vil gøre dem til aktive deltagere i hovedstadens fremtidige liv, virksomhed og indflydelse.

Forfatteren Thorkil Gravlund har gjort sig fortjent ved at henlede opmærksomheden på forholdet mellem land og folk med hensyn til den organisatoriske inddeling i sogn og herred — sogn som den sociale og herred som den retslige kreds og paavist betydningen af de gamle grænser og deres indflydelse på folkekarakteren. Men for storbyens vedkommende er disse grænser ved mangel på forståelse hos de styrende i hensvundne dage så godt som ganske udviskede. Det verdslige sogn er forsvundet og delt i kirkesogne (menigheder) medens den af T. G. påviste virkning på folkelynnet dog ikke helt er udeblevet. Der er påviselige, og påviste, forskelligheder mellem de nævnte forstæders befolkning og det vil derfor ikke være så vanskeligt at påvise almenforståelige grænser mellem dem eller at genoprette brugelige sognegrænser. Thi forstæderne må deles i forskønnelseskredse, i markeds- og forvaltningskredse hvis grænse må falde sammen med sogne og forstadsgrænser. Der må i hvert sogn i tidens løb blive et samlingslokale, en markedshal for stadetrafik, teknisk skole, bibliotek, skattekontor med kontorer for bygningstilsyn og politistation.

Også herredsgrænserne er udviskede af den folkelige bevidsthed i stadens opland. Herredsbetegnelsen er nærmest reduceret til et sogn og et navn som figurerer ved ejendomsmatrikuleringen, og vi har som erstatning fået det fule „Birk“ (Bezirk) inddeling at trækkes med. Menigmand indenfor byens område kender så godt som intet til hverken herred eller birk eller til disses grænser. De betyder intet for ham, han er næsten som i fremmed land med hensyn til dem. De gamle herreder passede jo ikke for den voksende hovedstads rets- og skatteforhold og ingen har til dato haft national sans nok til at erstatte dem med betegnelser og grænser forenelige med den folkelige bevidsthed. Dette er nu for så vidt en fordel som det giver større ret til at danne herreder hvis grænser kan indpasses i byplanens krav og blive indvævet i det daglige livs forestillinger. Ved samme lejlighed kunde vi måske blive befriet for den anden skjoldplet „Amtet“. De foreslåede herreder vil hvert for sig blive betydelige nok i folketal til at veje op med landets amter og således på et særlig vigtigt punkt tjene som forenkling af statsmaskineriet.

Vi må jo have hovedstadens rets- og politikredse tilpassede efter tidens krav og vi må have civil forvaltning for den omegn som skal tjene til byens udvidelse, derfor må vi organisere disse ydre distrikter. Vi må skabe en glidende plan for udviklingen som automatisk kan følge omegnens bebyggelse således at den kostbare og ophidsende agitation kan undgås når ydre distrikter søges indlemmet i det egentlige bebyggede byareal. At danne et samlet politidistrikt som Londons er vist mindre praktisk idet det giver anledning til vilkårlige underinddelinger som befolkningen ikke indleveres i. Vi er — vor retsadministration er — vænnet til de tre birk Amager, Søndre og Nordre, og da vi har fem naturlige forstæder vil fem retskredse som har grænser fælles med forstæderne og som omfatter det gamle historiske Østsjællandss Syssel, være det selvfølgelig antal.

Københavns bystyres tekniske afdeling har lejlighedsvis forhandlet med omliggende landsogne angående vejanlæg, vandforsyning o. l. og forsøg er gjort på at

finde regelmæssige former for disse forhandlinger, men sålænge stadens centralistiske styreform opretholdes kan man næppe vente nogen egentlig iver fra landsog- nenes side for at fremme disse abstrakte krav. Anderledes frugtbart vil dette samarbejde blive når forhandlingerne føres med den pågældende forstad. Sagen kommer da nærmere ind på landboerne fordi de lever i samme herred som forstaden. Herredernes radielle form vil gøre det naturligt for herredets befolkning at virke for f. eks. radielle hovedveje af hvilke der mangler en del medens savnet føles fra begge sider. Bliver det hele område samlet under amtet som nu kan man ikke vente forståelse eller interesse for storstadssager af den natur. Ingen af de hovedveje som nu fører fra oplandet til byen er i tidsvarende stand, hverken i profil, brede, retning eller brodække og for hvert år der går bliver de mere utilstrækkelige til at møde den voksende færdsels krav. Et særligt mål ved udformningen af forstadsherredene er det at bringe dem i naturlig forbindelse med vandforsyningen ved at holde vejen fri til de to større søer Esrom og Arre. Herredernes samlede areal er skønt man synes det er stort, dog kun som en fjerdedel af Londons politidistrikt, og man vil nok, om man undersøger sagen finde det foreslåede areal tilpasset efter de geografiske forhold. Roskilde, Køge og Helsingør vil forblive som de er, i karakteren af en slags månebyer medens de geografisk og politisk adskilte: Malmø, Landskrona og Helsingborg vil gøre tjeneste som de egentlige planetbyer. Der kunde måske være nogen historisk eller etisk grund for at tænke sig Roskilde i nærmere tilslutning til hovedstaden, der dog er en slags Ny-Roskilde; men kildebyen vil vel næppe stemme for noget sligt, men værne om sin selvstændighed.

Det er ikke hensigten med denne programskitse at komme nærmere ind på enkelthederne af hovedstadens forvaltning, men fristelsen til at følge Cato den yngres eksempel med hensyn til Carthagos fremtid, er nærliggende om end som modsætning. Hovedmanglen ved det centraliserede bystyre er at det officielle byplanarbejde praktisk talt umuliggøres ved at stadens havn og jernbaneudvikling holdes udenfor. Byplanen består af en harmonisk sammenarbejden af bybygningens forskellige elementer, og af et sandsynligt fremtidsprogram for udviklingen i sin helhed; men sålænge de to nævnte grundelementer er fraskilte må en mulig byplan bygges på harmoni og enighed mellem tre partier istedetfor at være samlet på et, hvilket forhold tilintetgør byplan anstrængelserne.

BYGGELOV

Byggeloven er et mærkeligt produkt af den moderne lovgivning og er vist i alle lande ført ind i et vildtnis af tekniske bestemmelser som hverken lovgiverne eller den egentlige byggende del af folket har kendskab til, eller som er nødvendigt eller begrundet i byggeforholdene set fra forvaltningens eller det offentlige velfærds standpunkt. Grunden hertil ligger i vage forestillinger om at samfundet må beskyttes mod ondsindede eller teknisk ukyndige byggespekulanter eller ligefrem forbryderske bygmestre, og man synes at mene at jo mere detaljerede bestemmelserne er, des kraftigere vil loven virke. Arkitekten er næppe uden skyld heri, thi han er mellemmanden mellem lovgiveren og det byggende publikum, en stilling, som giver lejlighed til at stramme bestemmelserne, gående ud fra forudsætningerne at man derved sikrer sig herredømmet over byggevirksomheden.

Men byggeloven bør for at opfylde sin sociale bestemmelse, først og fremmest være populært formet og affattet, beregnet på bygherren og kun indirekte på bygmesteren. Den må være kortfattet og det må være åbenbart for læseren i hvilket øjemed hver paragraf er indsat, hvilken hensigt den tjener. Den må i letfattelig form oplyse bygherren om ansvarsforholdet og gå ud fra at bygmesteren kender de legale og tekniske finesser af sit håndværk, samtidig henvisende denne til bygningskommissionens særlige regler som omfatter tekniske detaljer og som jævnligt revideres eftersom ny metoder, materialer og konstruktioner forekommer. Loven skal ikke være straffelov, men en vejleder for bybygningens art og karakter i de forskellige dele eller zoner af byens område og af landsognene. Den skal give regler for *sundhedsplejens* udvikling og beskyttelse. Den skal give almindelige *styrkeregler* for de forskellige klasser af bygninger og bygningsæmner og lægge ansvaret for dårligt udførte konstruktioner hvor det hører hjemme hos samtlige led af arbejdsledelsen og tilsynet. Den skal give regler for *brandsikkerhed*.

Disse tre grupper omfatter de ældre byggeloves egentlige opgave hvortil så føjedes nogle vejledende bestemmelser angående tilsynets ordning og myndighed. Det vil sige således burde opfattelsen af byggelovene have været; men ordningen var kaotisk og labyrintisk; en karakter som vises så veltalende i Eyvind Sivertsens Håndbog i Bygningslovgivningen. En bog som giver det indtryk at byggelove og reglementer former en videnskab omtrent som teologi eller lægekunsten og derfor kræver voliminøse compendier for de studerende. Hr. Sivertsens bog er vistnok et godt og pålideligt værk, men den viser den uhyggelige tilstand i den klasse af den sociale lovgivning, og vi må være taknemlige for denne tyngde og håbe, at den varsler om en kommende ny og bedre tid. Omtrent samtidig har Københavns Magistrat og Dansk Byplan Laboratorium udgivet mindre samlinger i samme retning. Materialet for ny arbejder er altså nu tilstede. Men ved siden af disse oplysnings arbejder må noteres den glædelige erkendelse af at bybygningens bestræbelserne følger byggelovens. Det må jo nemlig nu erkendes at byplanloven af 18. april 1925 er forfejlet

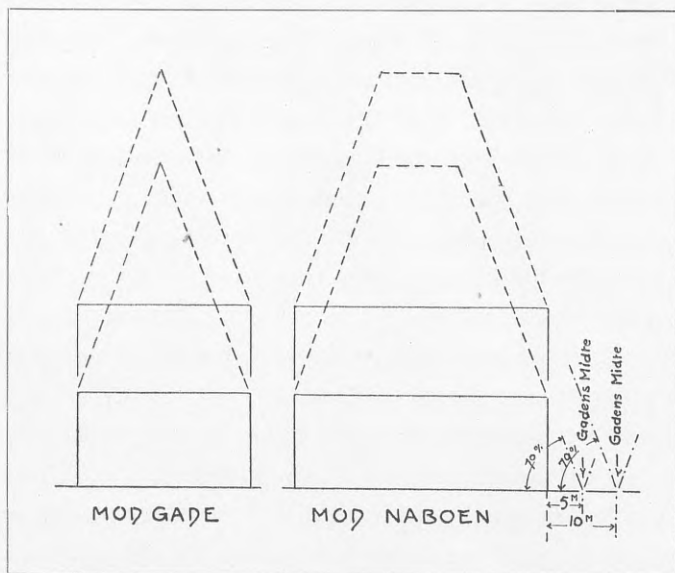
som hvilende på en misforståelse af selve byplanideen; og at byggelov og bybygningslov hører uløseligt sammen. En byplan som gøres færdig og approberes af højere autoriteter er værdiløs og kan være mere eller mindre skadelig. En byplan er et program for byens fremtidige udvikling som jævnlig må revideres, som ikke fastslås som helhed for udviklingen fordi fremtiden altid vil bringe overraskelser. Når man læser i svenske blade at Kunglig Majestæt har bifaldet en eller anden ændring ved en approberet byplan, så viser dette et blink ind i en fremtid med tusinde ændringer og endeløse forhandlinger. Enhver by må have en tentativ byplan, men kræver visse dele af forestående arbejder lovgivning eller dispensation så må der særlig ansøges derom, medens byplanen forklarer nødvendigheden eller gavnligheden og forbliver i sin karakter af foreløbigt program. Da byplanbevægelsen begyndte i Kbh. stillede man sig afvisende mod tanken om ideens optagelse i byggeloven. Man ser nu at denne sidstnævnte altid, praktisk talt, har været bybygningslov og at en tidssvarende byggelov må indflette bybygningsagerne i sit indhold.

Foruden de foran nævnte tre væsentlige elementer af byggeloven: sundheds, styrke og brandsikkerheds hensynene, må loven, når bybygningselementet indflettes, tage særlig hensyn til under hvilke forhold og på hvilke betingelser *ejendomsretten* må give efter med hensyn til expropriationer for færdselsanlæg og vandforsyningsanlæg. De senere års lovgivning har i alt for mange retninger undergravet ejendomsretten, hvilket har vist sig i uroen i forretningslivet og deraf følgende arbejdsløshed. Grundlovens ord må ikke vedblive at betragtes som tomme ord der kan følges eller omgås i henhold til opportune hensyn.

Den gamle byggelovs karakter gjorde lovgivning yderst besværlig og lovgivningsmagtens utilbøjelighed til at fordybe sig i faglige undersøgelser når stemmeretten ikke er indviklet deri, er ikke blevet bedre. Diskursjoner har til tider været ført mellem fagligt interesserede om hvorvidt bygningslove i det hele taget er berettigede og om ikke bygningsvæsenet vilde trives bedre og byggeriet blive bedre når en fuldstændig byggefrihed bevaredes. Der er naturligvis noget berettiget i denne opfattelse, hvis ansvaret for snyderier og uheld som jo undertiden først blottes år efter at de er begåede eller hændte kunde fæstes ad andre veje. En særlig uheldig følge af den nuværende tilstand er at opmærksomheden såvel mellem fagfolk som lægfolk altfor udelukkende fæstes ved de tekniske detaljer og lovens egentlige formål overses. Skulde man tænke sig den nuværende kurs fortsat — skulde man vedblive at tilføje ny tydeligere og mere detaljerede bestemmelser — så vil loven ende med at blive et lexicon, måske i flere bind med hundreder af kapitler. Den vej bærer udviklingen både her og i udlandet. Det er derfor en samfundssag af betydning at bringe bygningslovgivningen ind på en bedre og bredere vej.

Skulde opmærksomheden henledes på enkelte af lovens opgaver, så må dette først og fremmest gælde spørgsmålet om bygningshøjden. En begrænsning af højden til et vist mål er et indgreb i ejendomsretten som bør motiveres ved hensyn til naboforholdet og til adgang til lys og luft for gaden og for bygningen selv. Disse forhold varierer imidlertid i det uendelige og det er nødvendigt at finde en formel der kan tjene som rettesnor i et flertal af tilfælde. Vedføjede diagram er grundet på valg af en vinkellinje fra gadens midte som synes at kunne tilpasses vore forhold. Skæringspunktet mellem vinkellinjen og gadens byggelinje bliver derved den egentlige bygningshøjde, vil man højere må façaden vige tilbage og aftrapninger dannes

i bygningsformen således at den holdes indenfor vinkellinjen både mod gade og mod nabo. Da særlig høje bygninger for kontor- og forretningsbrug øger forholdsvis til færdslen bør et areal tjenligt for parkering udlægges ved bygningen og størrelsen af



dette være proportionelt med bygningen øgede højde over vinkellinjens skæringspunkt.

Hvorvidt byggeloven skal tage skønhedshensyn har tidligere været en meget omdisputeret sag fordi det anses for umuligt at give regler i den retning men der har dog efterhånden vist sig adskillige tilfælde hvor det har vist sig passende at tillade afvigelser for at opnå bedre resultater med hensyn til bygningers udseende ved tilføjelse af karnapper, portaler, altaner o. l. Og disse

tilfælde eller undtagelser vil sikkert blive øget væsentligt når loven udvides til at omfatte bybygnings bestemmelser. Frednings bestemmelserne vil således lægge væsentlige bånd på både byggeri og gadeplaner. Der er med hensyn til disse spørgsmål tillige god grund til at advare mod kommunistiske forsøg i retning af fælles planer og uniforme gadeperspektiver. Bybilledet må befries fra denne døde hånds trusel og frihed og ejendomsret bevares mod udskjelser af den sort. Bybilledet er i det hele taget mest tilfredsstillende når det individuelle præg mangfoldighed bevares og beskyttes.

Byggeloven burde måske tage sig af vor upraktiske vinduesform med post og tværpost og stærke tendens til små ruder som deler og svækker lyskilden; og med de udadgående vinduesrammer som kræver adskillige liv, navnlig af børn, hvert år. Vinduet med de glidende — op og ned — rammer, giver bedre lys og rammerne kan ikke åbnes af små børn eller ved tryk udefter. Sænkning af den øverste ramme giver den naturlige luftfornyelse og de åbnede rammer er ikke udsat for det direkte vindtryk, således som de udadgående, hvor stormkroge er nødvendige.

Den tyranniske, ejendomsret undergravende boliglovgivning som krigsforholdene belærede os med, havde en uventet god side ved at vende opmærksomheden af bygge-



riet mod det lille en-familje hus — fritliggende småhuse og rækkehuse. Men da byggeloven ikke kendte eller favoriserede denne tendens blev vejen trang, unødvendig trang for denne sunde udvikling. Lovenes bestemmelser om murtykkelser om gammeldags tømmer og om afstande til naboskel for bindingsværks bygninger er barbariske og minder om middelalderbyens stråtagsskræk. P.P. konstruktionen f. eks. som er den almindelige i alle byers ydre distrikter i Amerika, med sine spåntage og bræddeklædte ydre er ikke underkastet så rigoristiske bestemmelser og volder ingen særlige ulykker. At hjælpe den stræbsomme mindre bemidlede familje til hus og hjem er dog en første rangs social opgave og jo mere økonomisk det lille hus kan opføres, des større kredse af folket hjælper det fremad til forbedret social stilling og øget uafhængighed. Men de danske byggeloves forhold og opfattelser er jo temmelig fjerne fra Samfundets; de overlader intet til det byggende folks egne bestræbelser for at bygge så godt og pænt som de økonomiske forhold tillader, men mener at ordren „skal“ opvejer den individuelle vilje.

Som det er småt bevendt med vor opfattelse af byggelovsdetailerne, således er det også småt bevendt med den almindelige opfattelse af byplanlægningens forhold i det store og hele til bybygningens stilling til national og international kultur, hvilket har vist sig i den forhastede lovgivning på dette område. Byplanlægningens krav er internationale om end deres form og udtryk er nationale. Dette sidste har de embedsmænd i hvis hænder bybygningssagen ligger, vanskeligt ved at forstå, og denne mangel på forståelse deles følgelig af lovgiverne og borgerne i almindelighed indtil åbenbare erfaringer foreligger som kan vise retningen. Vi må sandsynligvis afvente en byggelovs bevægelse som, ved at bybygningssagerne forenes med de tilvante byggesager forklarer samhörigheden. Manglerne ved de nuværende byggelove består som foran antydnet, for en stor del i deres tekniske smålighed og professionelle snæversyn. Optages passende bybyggelovs- (og frednings-) bestemmelser i byggeloven vil denne modtage det storhedspræg den til skade for bykulturen hidtil har manglet. Disse lovretningers formål og opgave er parallelle; de tilstræber orden og sikkerhed i bybygningen og økonomiske såvelsom tekniske, hygiejniske og kunstneriske hensyn taler for deres forening i samme kulturinstrument. Den sagkyndighed som må være tilstede for behandling af den ene slags bygningssager, må også være tilstede for de andre slags og loven må adresseres til folket i sin helhed. Byggelovens bestemmelser om gade breder og ubebyggede arealer af byggegrundene er jo afgjort byplanbestemmelser og når disse udvides med byplanmæssig kontrol over udstykningsplaner så har man det primitive grundlag for en byplan lov. Hertil føjes så bestemmelser om tilvejebringelse af planer for fremtidige færdselslinjer til lands og til vands, om havneplaner, jernbaneplaner, om fredning af kystlinjer for bade og promenader og om udvikling af markedslempelserne. Således får man en byplanlov som vil bringe det hele bybyggeri ind under den ønskede offentlige kontrol, på den for landets borgere bedst forståelige måde. Men hertil vil nu slutte sig det naturlige krav om en til hele landet: hovedstad, købstæder, stationsbyer og landsogne fælles lov. Delingen af byggeloven efter lokaliteter er forældet og skadelig for den nationale udvikling. Byerne har forlængst sprængt deres fæstningsgærder og byggeriet på land og i by er sammensmeltet; en kendsgerning som lovgivningsmagter bør erkende. Dette er forøvrigt ikke noget helt ringe skridt der kræves for at tingene kan komme i gænge igen efter den forstyrrelse som den dysmorfiske

boliglovgivning afstedkom. — Tænk hvilken forkert verden! Istedetfor at lave en præmielov for at holde byggeriet igang under krigens krisetider, så lavede man en straffelov overtrædende grundlovens bestemmelser om ejendomsrettens ukrænkelighed og ødslede millioner gennem en bolshevistisk nævns institution, som burde have fundet bedre anvendelse. En lov som da også har vist sig som en tung klods om lovgivningsmagtens ben.

De byggelovsbestemmelser som sætter den byggende verdens sind i den stærkeste bevægelse kan fremdeles siges at være dem som vedrører bygningshøjden, idet den i Amerika skabte såkaldte „*skyskraber*“ type holder betydelige økonomiske såvelsom esteliske og tekniske spørgsmål under debat, ligesom den jo også har vist sig at have en skæbnesvanger indflydelse på byens moderne opgaver. Den forholdsvis højde, som den mest påtrængende side af spørgsmålet, er når gade og nabohensyn løses, egentlig et spørgsmål om ejendomsrettens udstrækning d. v. s. om ejerens ret til at benytte sit land således som hans interesser dikterer ham det. Men også den estetiske side af sagen har sat mange penne og blyanter i bevægelse. Man har således i mere end en menneskealder kæmpet sig fremad gennem forsøg på at tilpasse de tilvante stilformer til de ny halstarrige forhold, uden at man dog har nået noget egentlig tilfredsstillende estetisk eller nationalt resultat. De mange etager foreledte i begyndelsen til en hæslig og meningsløs opstabling af klassiske former og det er kun i enkelte tilfælde lykkedes at bringe harmoni tilveje mellem det ydre og det indre og med bygningens udstrækning og brug. Men selv disse få tilfælde er ikke skattede efter fortjeneste, fordi det egentlige smags niveau ikke er opgaven voksen. Man har vel i de senere år anerkendt den gotiske stils ånd, som den der ved sine vertikale linjer ligger opgavens løsning nærmest; men arkitekten er her snaret i det europæiske katedraltårn som mønster uden at forstå at kirketårnet og kontorbygningen er væsensforskellige opgaver. Resultatet blev derfor en arkitektonisk maskerade som skræmmer det gamle Europas byer fra efterligning af typen. Dette forhold vil naturligvis blive forandret thi den tekniske løsning af opgaven er for værdifuldt et kulturelement til at den mere erfarne ældre verdensdel kan lade den ny beholde eneretten på brugen. Former vil blive fundne som vil harmonere med det stærke stålbindingsværk og dettes sociale værdi. Det er derfor ikke for tidligt at overveje, på denne side af Atlanten, hvilke fordringer den moderne byplan må stille til fænomenet.

Vor hovedstad har gjort et betydeligt skridt fremad mod bedre forståelse af byplanopgaven ved stiftelse af „Dansk Byplan Laboratorium“, dog foreløbig kun indirekte idet denne institution kun har til opgave at studere byplanlægningens mål og midler i almindelighed. En opgave som med tiden kan blive af den største betydning for den tekniske og kunstneriske undervisning og dannelse. Sagen er den at vort polytekniske undervisningssystem — ligesom andre folks — af nødvendighed lægger hovedvægten på de statisk matematiske studier og derved giver detaljerne et for stort område til skade for erhvervelse af overblik over opgavernes benyttelse af naturkræfterne. Arkitekten er i denne retning heldigere stillet idet hans tekniske studier er mere begrænset og holdt i skyggen af de estetiske og kunstneriske krav som er gunstigere for udvikling af overblikævnens. Ingeniøren behøver en lignende retning for fuldendelse af sine studier, og kan finde denne i byplan retningen. Vel at mærke når det fulde omfang af denne retning er fundet og anerkendt.

Det nævnte byplanlaboratorium kan, fra denne side set, opfattes som en kritik af den tekniske universitetsdannelse idet dette som er en privat institution, ikke er udgået fra universitetet eller står i nogen direkte forbindelse med dette, indeholder et forsømt led af undervisningen. Hvis vor Alma Mater kunde åbne øjnene for dette forhold så vilde hun sikkert skyndsomt udløse de private som har bragt ofre for at holde sagen i live, og oprette en efterskole for polytekniske og andre studerende i byplankunsten. En slig efterskole vil bygge bro mellem ingeniørteknik og bygningskunst. Bygformen er jo kulturens og civilisationens ophav og kræver som sådant de mest indgående studier. Sit fædreland skylder man som så ofte sagt, alt hvad man kan udrette og en udvidelse af universitetets fakulteter som her nævnt vil kaste glans over den nationale kultur og føje et nyt løv til Alma Maters oleanderkrans.

KONKURRENCER

*Ena, mena mona mi,
Piska lasa bona bi:
Eggs, butter, chease, bread,
Stick stark stone dead,
O. U. T. spells out.*

Marius epikuræeren siger etsteds: „Alle veje er forkerte, alle førere er falske; og heraf opstår min vanskelighed: — antallet og forskelligheden af vejene — thi Du må vide at: Der er kun en vej som fører til Corinth.“

Man tvinges uvilkårligt til at tænke på dette udbrud ved omtalen af de veje som benyttes og følges ved affattelsen af konkurrence programmer for byplaner, hvoraf hvert begrænser sine krav til enkelte sider af byens fremtids udvikling — havn, jernbane eller gadeanlæg, navnlig de sidste — men meget små resultater vindes ad den vej ved bybygningsplaner, fordi de øjeblikkelige krav som byens vækst stiller og som konkurrence programmet derfor omfatter, tilslører eller spærrer for det fremtidsprogram som det er byplanens opgave at vise i omrids. Slige planer forældes hurtigt og giver anledning til at fastholde den gamle tro at byplaner ikke løser opgaverne og at byer vokser men planlægges ikke.

At dette er en fejlslutning — at dette leder ad forkerte veje, med falske førere, er der ingen tvivl om, thi byplanen er en helhed som forlanger at blive holdt sammen og som man ikke sådan uden videre kan lappe på uden at vove byens og borgernes midler på umodne foretagender. Står markedsanlæggene, jernbaner, havne eller gadenettet for tur til at blive tidssvarende omdannede, så må den ny plan vises i sit forhold til *hele* byplanen. Hvert led i byens vækst må undersøges og bringes i harmoni med det ny, og det ny i harmoni med det gamle, hvilket sidste er det naturlige, og alt dette må vises på papiret før arbejdet kan begynde. Heraf følger at alle partielle planer — planer der betegnes som byplaner eller som væsentlige dele deraf, medens disse samarbejdende undersøgelser er forsømte, leder til nederlag både for den sejrende konkurrent og for byen; thi den eneste vej som fører til Corinth er revisionsvejen for den hele byplan. Begrænsningerne af planen udgår fra det forfængelige håb om besparelser. Tegneren som arbejder på byplanen må have fri hænder, må have lov til at vise hvad der efter hans mening påkræves også udenfor den foreliggende middelbare opgave, for at kunne klargøre virkningerne af foreslåede ny anlæg. Heraf følger imidlertid *ikke* som noget afgjort at de foreslåede arbejder udvides i omfang eller i bekostninger for byen; men der oprulles derved et fremtidsprogram som byen vedkommende arbejder kan benytte som ledetråd.

Enhver by som vil bevare sin bevidsthed om at følge med tiden, må have en tentativ byplan, en fremtidsplan som kan revideres efterhånden som ny krav gennem kulturelle, tekniske eller økonomiske fremskridt, eller ved lokale ændringer i egnens topografi, gør det nødvendigt. Denne plan må selvfølgelig være tilgængelig

for byens borgere, som derved får indtryk af i hvilken retning udviklingen bærer og af hvad de ved forenede kræfter må stræbe efter. Dette arbejde en gang gjort på den rette måde, vil med lethed kunne fortsættes således at byplanen beholder sin egenskab af at være byens fremtidsprogram, dens vigtigste middel til styrkelse af markedet som indeholder hele byens virksomhed, og tillige det bedste middel i kapløbet med de andre markeder af lignende omfang. Der vil højst sandsynligt blive taget hensyn hertil ved fremtidig lovgivning og de byer som vedligeholder en byplan givet forrettigheder ved passende lejligheder.

Laves partielle planer, ligemeget i hvilket omfang, kommer man ind på foretagender hvis følger man ikke kan overse og som *kan* blive skæbnesvangre ved at det siden efter viser sig hvad der var glemt, eller på hvilken anden måde det burde været gjort for at passe ind i fremtids programmet. Forsigtighed er en borgmesterdyd siger man og den bedste eller vigtigste lejlighed til at vise forsigtighed er når arbejder vedrørende byens vækst udføres; men forsigtigheden består da i, at man ikke foregriber fremtidens krav ved ubetænksomt at besværliggøre kommende tiders udvikling, især ved kniberi med hensyn til sandsynlige færdselskrav. Det er jo ikke hyggeligt når borgmesteren bagefter opdager, at hans „svaner er blevet til gæs“. Giv derfor konkurrenten om planer for ny udvidelser, fri hænder til at vise omfang og virkninger af foreslåede ny anlæg, og læg ansvar på ham for undladelser i den retning, og lad det blive påskønnet ved bedømmelsen, når han har gjort dette på en med sandsynlighed og den sunde fornuft stemmende måde. Konkurrenterne befinder sig under arbejdet i en klemme mellem program og bedømmelse, og der er desværre ofte mangel på harmoni mellem disse to faktorer.

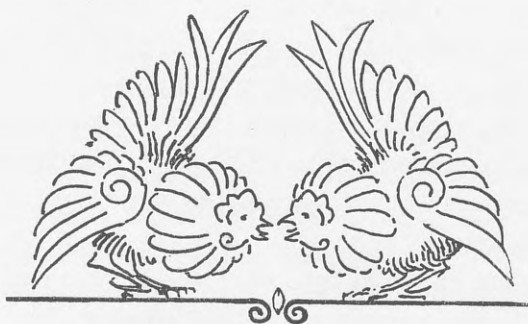
Arbejdet på en bys udvikling er uden ende. Sålænge byen er ramme om dagligt marked, og sålænge denne samme ramme indeslutter en befolkning af virksomme borgere, vil arbejdet blive fortsat og skal det have nogen art og være til samfundsnytte må det udføres efter en plan, derom må der kunne være enighed. Uden det rette program og bedømmelsesregler i harmoni med dette, arbejder byplanlæggeren forgæves. Men ligesom det er en erfaring, at et byråkrati kun med største vanskelighed formår at tage initiativ til udvikling af et lands hjælpemidler, må man heller ikke have for store forventninger til at konkurrencesystemet, således som det hidtil er benyttet, skal kunne klare en storbys mange udviklede sociale og nationale opgaver, thi konkurrenceapparatet er byråkratisk i grund og væsen. Programmet formuleres i et byrå og arbejdet bedømmes i hvad vi kan kalde et andet byrå; og da disse to byråer, bevidst eller ubevidst, er uden den i reglen forudsatte harmoni, sker bedømmelsen som oftest under forudsætninger som afviger fra programmets. Det bliver vistnok nødvendigt at udstille konkurrencearbejderne offentligt *før bedømmelsen*, således at både publikum og konkurrenterne indbyrdes får lejlighed til at tage standpunkt til sagen, før vinderne udpilles. Herved vækkes den offentlige interesse for sagens realitet. Således er princippet i den offentlige retspleje og de samme hensyn må kunne gøre sig gældende ved den retspleje hvor præmier uddeles istedetfor straffe.

At skabe en byplan, enten af nyt, eller ved revision af en ældre, betinger et tredelt arbejde: arkitektens, ingeniørens og sociologens. Bedst svarende til byplanens ide er det om disse tre er forenet i en person, for her ligger vanskeligheden — hvis tre personer skal samarbejde bliver resultatet et komitearbejde og erfarin-

gen har tilfulde vist, hvor vanskeligt det er at forene tre personer under en hat, og det er såmeget vanskeligere som bedømmelsen må antages at repræsentere den samme tredeling. Komiteer eller kommissioner kan vel forudsættes istand til at udvælge en plan blandt et antal forelagte, men selv skabe en plan af så sammensat natur som en byplan ligger fjernere fra sandsynligheden og resultatet af de hidtil afholdte konkurrencer gør nærmest indtryk af at være resultat af tærningkast. En kendsgerning er det også, at respekten for disse konkurrencer er stadig dalende. Tegningerne bliver grovere og løsere og deres udstilling ordnes med stigende mangel på hensyn. Det er jo ikke små ofre der forlanges af konkurrenterne både i arbejde og udlæg og da opfattelsen af det hasarderede i forholdet har overtaget over respekten for opgaven kommer lykkespillet for meget til at præge resultatet.

I disse forhold bør der ske en forandring. Der bør ydes større sikkerhed for sagkyndig bedømmelse og for bedre fordelt erstatning for arbejdet og endelig for en mere hensynsfuld udstilling af de indleverede planer. De kunde jo f. eks. udstilles ved Charlottenborgudstillingen og bedømmes 14 dage før udstillingens slutning. Disse henstillinger anbefales de autoriteter hvis opgave det bliver at forberede fremtidige konkurrencer om byplaner, for disse må jo danne det fundament hvorpå vore fremtidige byer bygges. Et forhold endnu må dog erindres, det er nationalitetsspørgsmålet. Ingen udlænding kan være i den grad fortrolig med danske forhold at han kan have en begrundet mening om alle de forhold, som ikke nævnes i programmet fordi de betragtes som forud givne. Byplanen omfatter de kunstneriske og kulturelle tilstande som er næret i vor egen muld og vor historie, og internationale arbejder vil forekomme interesseløse. Det ligger i sagens natur at byplanlægning fra grunden af kun sjældent forekommer i et gammelt og tætbygget land som vort, og der er egentlig kun de to naturlige tilfælde Esbjerg og Herning. Stationsbyerne er en mellemting mellem landsby og forstad og der spores egentlig ingen byånd mellem dem endnu. De to Skagerakanlæg Hirtshals og Hanstholm må nærmest betragtes som advarsler, anlagte som de er uden forud forståelse af byplanens opgave. De var tænkt som fiskerihavne men opfylder ikke de krav der må stilles til en tidsvarende fiskerby.

Men byplanen er, må man endelig huske, en levende plan, som med visse mellemrum må revideres for at holde trit med kultur og fremskridt; derfor bør den ikke have, eller give indtryk af permanency.



HVERVETS TÆNKEBOG

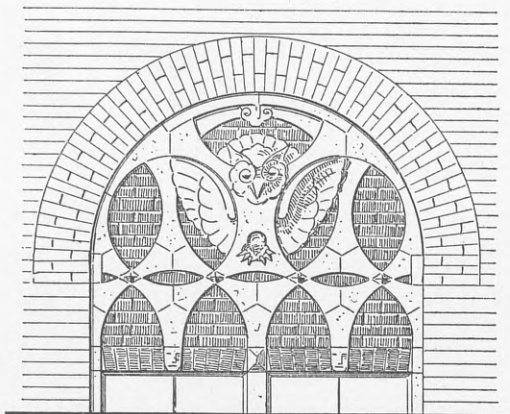
*A thousand years scarce serves to form a state
an hour may lay it in dust; when
can man its shattered splendors renovate,
recall its virtues, and vanquish time and fate?*

Byron.

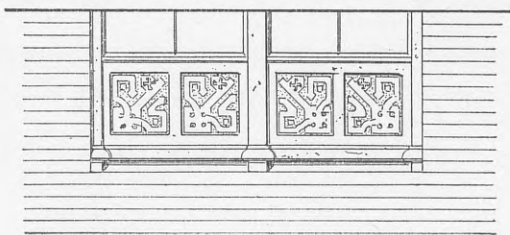
Således er livet, set med den elegiske digters øje, og det udtrykker en sandhed; men vi glemmer jo ikke at bybyggeren, sålidt som nogen anden »bygger«, ikke kan udføre sin gerning på rette måde om han gjorde et pessimistisk standpunkt til sin ledestjerne. Man er optimist og positiv når man bygger — renoverer forsømte eller ødelagde — stater, byer eller bygninger. En ting er imidlertid kendskab til teknisk kundskab og enkeltheder, de karakteriserer den dygtige ingeniør eller arkitekt; men en anden ting er det at skabe og fastholde de egentlige hovedformer — helheden, som udgør bygværkets kernepunkt eller sjæl, og som betinger det standpunkt fra hvilket ørket må ses, om det nogensinde skal blive mere end en flygtig mode eller smagssag.

Byplanlæggeren må derfor erhverve sig en begrundet mening ved at fordybe sig i de herefter behandlede hverv, uden at forbigå eller overse noget af dem; ti de æmner hvis drøftelse deraf må udvikles, er byplanens sjæl. Hans område er ikke den enkelte by over hvis fremtids program han filosoferer, men det geografiske, klimatiske og nationale race område, således som det for os Nordboer er givet i omrids side 13. Et overblik over denne den nordiske verden er nødvendig for at finde det standpunkt hvor tanke-trådene samles.





Det er en nok så kilden sag at dele den tanke verden som har skabt Borgmesterbogen i kapitler skælnende mellem: sociale, sanitære, kunstneriske og nationale tanker, thi det er omsvøb. Bag den hele tankeudvikling står den nordiske nationale ide, medens de forskellige tanker følger den samme tråd — Det er Gothiodideen således som vor tid må forme den og standpunktet hvorfra vi skuer ideen er „Bredblik“ med blikket vendt mod nord og vest. Det er under tidens kulturpres blevet nødvendigt at flytte Middelhavslandenes pinnacle til højden af Østersø og Vesterhav — øjet mod nord og bagen mod de klassiske egnenes solide rygstød. Kun derved er det blevet muligt at fæste opmærksomheden mod de naturlige kulturkrav som historie, topografi og klima betinger som basis for tidens urbane tanker. Porten gennem hvilken kulturen har banet sig vej sydfra, nordpå, er København — Øresundstaden — Absalonsstad, og der ligger ansvaret for at retningen ikke svigtes eller vildføres.



SOCIALT HVERV

Den engelske digter Rudyard Kipling er forfatter af et digt (1907) kaldet „Sons of Martha“. Han siger heri at „Sønner af Martha“ må tjene „Sønner af Maria“ uden hvile så længe verden står, fordi Martha en gang tabte besindelsen og var styg mod Herren, hendes gæst. Sønner af Martha er derfor dømt til at tage mod knubs og afbøde stødet for andre. Der var intet særligt stridbart i digtet da det fremkom, men det åndede sympati med håndens udannede arbejdere. Tidens gang, som hurtigt ændrede deres stilling fremkaldte imidlertid tolv år senere et svar, karakteristisk for den ændrede Tilstand, i New Yorks „Tribune“ under mærket G.S.B.

Sønner af Maria.

Sønner af Martha har det godt, det sørger deres jødiske spidser for,
De bryder dem ikke en døjt om sønner af Maria — om de farer vel eller ilde.
Sønner af Martha kræver højere løn — deres indbyrdes yndlings sport.
De skyder og gør oprør til de vinder og sønner af Maria må betale.

Sønner af Maria til alle tider, har vovet for at vinde:
De søger i jorden, slår broer, gør maskiner og bygger fabriker;
Det er deres fortjeneste at sønner af Martha tjener livets ophold;
Deres fortjeneste at der er betalingsdage for sønner af Martha.

De siger til jernbanen: bliv til, og til luftskibet: gå flyv!
De lærer ungdom; de heler sår og tørrer de sørgendes tårer,
De tegner kort, de maler billeder, de hugger statuer og holder foredrag;
Medens sønner af Martha stræber efter mindsket arbejde for højnet løn.

Sønner af Maria vover livet, for at bekæmpe feberer og udrense snavset;
De poder på stammer, planter blomster og holder marken dyrket.
De skriver bøger og synger sange, gør musik og drømmer drømme.
De vidner til sandheden, har syner og ser lyset.

De præker ikke uro eller hidser til strike, som fremste missjon;
De lærer ikke at det er ærligt at løbe fra arbejdet, for at gøre sjov,
Men søger at holde ærlig vandel, bekæmpe klassehad og social strid.
Men også de må tjene for opholdet, end tænker de på at øge liv.

Sønner af Martha mener dette fjolleri og tror på den blinde lykke,
For ham som kan råbe højest, har den letteste hjærne, den tungeste næve;
Hvilket er summen af deres tro og vejen tankegangens leder er:
Snap fødselsretten, grib velsignelsen og læg byrderne på Marias sønner.

Men således er livet! det tager to til at yppe strid og uden strid og uoverensstemmelser er livet næst til døden. Hvis ikke sønner af Martha var tilstede alle vegne og tilstrækkelig truende vilde kulturen måske dø og jorden forgå. Kamp skal

der til; ulven og hyrdehunden æder ikke af samme trug, men begges tilværelse holder kampen gående. Man vil undres over at slige betragtninger kan sættes i forbindelse med byplanarbejdet, men sagen er jo den, at netop denne kunst og kulturretning allevegne tages for let, for overfladisk. Byformen er resultatet af århundreders kampe mand og mand imellem og først i vor tid: — den voldsomme opfinderstorms tid — føler man sig tvunget til at organisere alle de byggende parter. Som Vitruvius lagde grunden til det almindelige arkitektfag og derved udfyldte et socialt savn, således må der nu skabes et grundlag for byplanens bybygning, bredt og stærkt nok til at bære læreskole ved folkets øverste undervisningsanstalter. I førstningen betragtes dette som en smags eller formsag, men efterhånden arbejder sagens sociale karakter sig igennem og man indser at et meget grundigere studium af byudviklingen med de denne underliggende kendsgerninger af social, sanitær, kunstnerisk og national værdi må gå forud for byplanarbejdet om dette skal nå at blive taget alvorligt eller få den betydning, det som kulturelement fortjener.

Der er nemlig mange høje mure af fordomme og politisk egennytte og partiskhed som må nedbrydes før vi kan få det egentlige folk i tale, før vort mål kan blive forstået og vore midler anerkendt, men breschen gennem den yderste af disse mure er brudt og kampen ført indenfor. Hvad købestævnet og landevejene angår er borgeren lettere at få i tale, men når vi kommer til vandvejene eller til rigsvejen, så føres kampen endnu på afstand og de stridende rækker er der for svage til at vise synderlige fremskridt, thi i de retninger træffer vi en sær utilgængelig konservatisme som kun tiden langsomt kan overvinde. Jeg mindes en tale en søkaptajn holdt for mig i min grønne ungdom: „Læg mærke til hvad jeg siger min dreng. Disse pengemænd som spekulerer i søfarten vil snart blive kede af dampbådene; De er altfor nøjagtige i alting og deres profit kan blive regnet ud i forvejen i daler og skilling. De dur ikke for spekulation, men det gør sejlskibene. Fortjenesten ved dem afhænger af vind og vejr og pengemanden kan bedst se sit snit til at mække money med dem, men det kan han ikke med dampbådene: — Hvor er nu matadorerne fra de gamle dage, som brændte kanel på arnen for at varme deres gæster? De er væk! Men en skønne dag vil man opdage, at deres penge var tjent på sejlskibene og at man ingen penge kan tjene på dampbådene. Så vil de gamle handelsfyrster komme igen og dampbådene vil forsvinde. — Du kan vædde dine vandstøvler på at det vil gå sådan!“ I en bog af den engelske forfatter Kingston siger en gammel sømand om dampskibene: „Disse nymodens ting — disse „tekedler“ — dem kan man aldrig stole på. Jeg vilde ønske vi kunde komme tilbage til de gode gamle sejlskibe. Da vi havde dem vidste vi hvad vi havde. Nu stoler vi på noget maskineri, og det går itu, og så ligger vi der.“

Det var dengang! Tiden har siden med uimodståelig magt tvunget disse gamle ulke ind i dampbådenes kølvand. Fremskridt gøres, som uvilkårligt, efter en tids forløb, fæstner sig i folkesindet; undertiden gennem ulykker der virker som reklame for sagen. Jeg mindes således vinteren 1880—81 da det populære orlogsskib Rolf Krake i midten af marts forsøgte at bryde isblokaden om Københavns havn, men måtte opgive forsøget. Dette uheld gav anledning til bygning af „Bryderen“ som viste sig istand til at holde farvandet åbent, og som har ført til bygningen af mange andre „brydere“ som har taget kampen op med Jæck Frost. Et fremskridt af stor betydning for byen — for markedstrafiken. Thi det var netop markedets stagnation

som fremtvang reformen. Det har fastslået som en nødvendighed for alle havne at trafikken må holdes gående *hele året rundt* og har derved bidraget til at dampkraftens overlegenhed over vindens fastslås som en maksime i den offentlige bevidsthed. Der er måske alligevel langt frem før vandveje og havneforhold bliver almindelig anerkendte som hovedelementer af byplanen i søstæder — i et ørige. Derfor må lejligheden til at fremhæve forholdet ikke forsømmes.

Men den mest indgribende af de sager som venter på tidssvarende løsning er måske spørgsmålet om praktiske folkelige former og grænser for storbyens styre og forvaltning. Den hurtige vækst i dette århundrede, de ny færdselsmidlers seculum skaber stadigvæk ny spørgsmål som kræver snarlige løsninger, men som endnu ikke har fundet sådanne af praktisk værdi, selv om nogle af de største byer, som London og New York har gjort skridt henimod dem. Man har ingensteder haft tilstrækkelig klar opfattelse af den midtpunktsøgende markedsdrifts forhold til færdslen og derfor været ude af stand til at forme forvaltningen og bybygningsarbejdet i forhold dertil. De politiske partibevægelser og organiseringen af et plebakrati har lagt så stærkt beslag på opmærksomheden at de til byplanens krav svarende reformer er sat i skyggen. Ved storbyens vækst optager denne tilgrænsende landsogne i den centrale forvaltning men dette går for sig efter forældede principper og man synes ikke at have opdaget at sociale værdier ødelægges eller at ny fremgangsmåder er nødvendige. Londons nyere historie giver os egentlig retningslinjerne for en tidssvarende ordning af forvaltningen. Blot skete dette uden at tage markedsdriften med i beregningen og hverken de midtpunktsøgende eller midtpunktflyvende færdselskrav lettedes i nogen mærkelig grad.

Et særegent forhold af etisk betydning som burde udvikles med et rationelt forvaltningssystem er ejendomsforholdene i den indre by hvor det centrale styre har sit sæde. Privat grundejendom burde efterhånden afløses og ophøre her, fordi værdistigningen som er en følge af byens vækst og fremgang kommer personer og institutioner tilgode som ikke har haft nogen andel i det arbejde og den risiko som ligger tilgrund for værdistigningen, det såkaldte „unearned increment“-ufortjent forøgelse af grundejendommens værdi; hvilken bør komme det samfund tilgode som har virket og stridt for fremgangen og ikke den tilfældige rige ind- eller ud-lænding som køber hypotekerne og derved får rådighed over udbyttet af borgernes vindskibelighed. Dette bør dog ikke opfattes som en anbefaling for en bevægelse henimod Henry George systemet — dette meget misforståede californiske skema af en ung sagfører som vildførtes af de social-lyriske stemninger under Kearneybevægelsen i den fjerne guldgraverstat i det bevægede år 1849. Værdistigningerne i de store byers midte i forbindelse med den samtidige affolkning af disse kvarterer, er et lokalt fænomen for sig som kræver særegne modforholdsregler.

Der var en tid før sidste århundredskifte da man fantaserede over muligheden af skattefri byer ved hjælp af en socialisering af færdsels-belysnings- og varme-midlerne samt vandforsyningen. Man gjorde omhyggelige og nøjagtige beregninger — uden værten. Disse socialøkonomer burde komme nu og se resultaterne af udviklingen i den retning, se hvilken svikmølle der ad denne vej er bygget og sat i gang og se hvilket svælg den har åbnet for borgernes skatter.

Som et middel til spredning af kendskab til kommunale forhold og til vækkelse af interessen blandt borgerne for foreslåede forbedringer, kunde det anbefales at

lade en generalplan af byen være permanentlig udstillet i byens rådhus. Denne kunde bestå af skiftelige kortdele for hver kvadratkilometer, hvorpå alle foreslåede forbedringer kunde vises. Manglen ved fremskridtsbevægelsen blandt borgerne er blandt andet den, at man ikke har noget fast holdepunkt eller middel til oversigt, men må nøjes med små stykkevise planer som ingen forestilling giver om hvilken virkning på byens plan i sin helhed eller i forhold til andre samtidige forbedringer, et forslag frembringer. Borgernes interesse for byens fremgang vilde ved en sådan generalplan øges betydeligt og kendskabet til byplanens tekniske fremstilling vilde udvides.

Men dette har mindre betydning sammenlignet med den trusel der svæver over det civiliserede samfund og har sin oprindelse fra den demagogiske praksis at lefle for vælgerne istedetfor at sige sandheden selv om denne er mindre behagelig. Denne praksis er så gammel som det parlamentariske liv og lader sig næppe mildne i nogen væsentlig grad. Den har nu ført til at enkelte af samfundets lag, i kraft af stemmetal og hensynsløse krav truer statens tilværelse. Generalstriker er krigserklæringer mod samfundslivet og forstås og benyttes som sådanne. At undergrave hærens og politiets moral, ved at forføre disse til striker, er samfundsopløsende. At agitere for strike blandt besætningen på handelsflåden, på jernbaner, sporveje, post og telegrafvæsnerne er at udsætte samfundet for lidelser, da de strikende i disse fag volder skade som de umuligt kan erstatte. Det indstiftede forligsvæsen er ikke stærkt nok. Der er et hul i grundloven her som må stoppes ved skærpelse af ansvarsbegrebet og kampe herfor som er uundgåelige må tages op fra statens side. At kalde det samfundslag, som nu stiller de største fordringer, for proletarer er vildledende, thi den besiddelsesløse men stræbsomme borger hører til en svindende del af samfundet. Det er plebokrater fra alle samfundslag som rotter sig sammen mod det organiserede samfund — folk med en forvildet moral som fremkalder bevægelser hvor rovdyrinstinkterne tager magten fra de besindige. Sålænge denne kamp vedvarer er al bybygning truet, men når man alligevel fortsætter sine bestræbelser for at bedre befolkningens livsvilkår i dennes samlingspunkter, så er det fordi man føler sig forvisset om at samfundet vil kunne gennemgå den plebokratiske krise og gå styrket ud af kampen.

Striden mellem legeme og sjæl — mellem ånd og materie, er så gammel som civilisationen og har sat sit præg, sit varige spor, også i den sociale markedsdrifts udvikling og har der voldet en kløvning som i middelalderen, på den tid da vore byer udviklede sig til købinge, førte til borgen og klosteret som disse to retningers rivaliserende midtpunkter. Havde Rom ikke været det berømte internationale centrum som det var på den tid, da kristendommen sejrede, eller hvis denne havde fundet et midtpunkt udenfor dette store verdslige marked, vilde pavedømmet have skabt et stort åndeligt centrum som kontrast til det verdslige, på lignende måde som de græske nationale centre Eli og Olympia skilte sig fra Athen og Corinth. Men vi har mange steder set klostrene udvikle virkelige sociale centre eller stationer hvorfra kunst og videnskab spredtes over barbariske egne. Denne bevægelse er ikke endt endnu og vil vel næppe ende så længe der er mennesker på jorden. Det har derfor sin interesse at notere moderne eksempler i den retning, og vi har et ret fremstående eksempel i Zion City mellem Chicago og Milwaukee i U.S.A. Der var det en lægprædikant Dr. Alex Dowie som samlede sig en menighed i Chicago i halvfemserne, hvor

han ved bøn og håndspåleggelse helbredede legemlige lidelser og skavanker. Han byggede et stort „Tabernakel“ og havde tilløb. Da menigheden blev stor nok dertil erhvervede han et betydeligt landareal og fik udarbejdet en plan for anlæg af en haveby med et åndeligt centrum. Tobak var forbudt og så var alkoholholdige drikke, svin og kaniner var som „scavengers of the field“ urene og måtte ikke spises eller i nogen form indføres eller forhandles inden for byens grænser. Dowie selv var borgmester og havde en garde og politi. Viste en tilfældig besøgende sig med pibe, cigar eller cigaret i munden eller i hånden, eller blot stikkende ud af en lomme, blev vedkommende anholdt og mulkteret eller straffet med fængsel. I begyndelsen vakte dette opsigt og kamp, men han førte sin krig igennem og alle nydelser eller forfriskning for salg eller i hjemmene begrænsedes til bolcher, frugtsafter o. l. Byen voksede, ikke så langsomt endda og nogle særlige industrier udvikledes også, navnlig anlagdes et større gardinvæveri, det første i Amerika, og dets arbejdere hentedes i Skotland. Dowie er død og en ny apostel er valgt og så vidt vides trives byen vel. Et afgjort gode har den som værdsættes i Amerika. Alle landstrygere søger så langt som mulig uden om den. Dowies efterfølger skal have gjort sig bekendt som apostel for det gamle testaments verdensopfattelse: en flad jord med himmerig over og hvelvedes evige ild under; men det er næppe så påfaldende i teologiske kredse, navnlig i Amerika, som det synes for den oplyste menigmand. Hvorvidt en slig måneby ved en større cosmopolitansk by kan betragtes som en sikkerhedsventil mod fanatiske bevægelser i moderbyen er vel tvivlsomt. Snarere må den vel siges at have fremmed tyranniske bevægelser som alkoholforbudets ved at give disses venner våben i hænde. Zion City er jo ikke enestående, men har en forløber i Saltlake City, Mormonbyen, medens andre teologiske socialistiske forsøg har været kortlivede, afhængige af en enkelt tyrans tilstedeværelse.

Men det kan være en nødvendighed at have opmærksomheden henvendt på de mange sære og ejendommelige virkninger af markedsdriften, selv hvor denne alieres med religiøse strømninger. Det er et socialt hverv at læmpe forholdene efter disse for således at holde øje med denne drifts skyggesider. En ret talrig klasse af mennesker har indrettet sig en snyltende tilværelse ved at slå følge til markedet og der sørge for at trække penge fra hoben ved at friste denne til udskejelser. Det er ikke alene karusseller og kastegynger som medbringes til det landlige marked og danner dettes fornøjelsesanneks, men danse, spille og drikkeboderne. Det er vel egentlig disse som bragte kildemarkederne i ondt ry og sluttelig til ophør og det er disses agenter som nu rejser landet rundt og spreder synd og sygdom. Grundlovsfesterne har desuden givet disse bestanddele af det gamle kildemarked en ny bane, og desforuden forslås tiden mellem markederne ved årlige høstfester eller „velgørenheds“markeder, hvor ly kan findes under det landlige politis vinger.

Det er kun gennem fristelserne at den menneskelige karakter udvikles, men når disse fristelser bliver for fagmæssigt fremstillede, så kommer de forskellige Dowie's og skaber reaktion i en måske i længden mindre sund retning som let kan blive samfundet kostbar. Man må lægge vind på idrættens folkelige udvikling således at den kan afløse danse- og spilleboderne ved de offentlig stævner. Men for at dette skal have nogen art må rummelige festpladser indrettes ved alle byer efter deres størrelse. Dette er jo i virkeligheden en udvidelse af markedsdriften af vidtrækkende social betydning. — En renaissance af en gammel historisk bevægelse

som har givet sig forskellige former under afvigende nationale og raciale kulturer. De olympiske lege som nu dyrkes systematisk og har givet anledning til større internationale folkestævner, må afsætte nationale spor i byernes festpladser, ikke alene med plads til opvisning af særlige gymnastiklege, men med plads for festlige optog og parader, hvori større dele af folket kan deltage, og med plads for fri baner. Dette er selvfølgelig en sag som afhænger af hvorvidt en central plads kan findes, eller om storbyen skal have flere sådanne i sin omegn. Det er måske i hvert enkelt tilfælde værd at overveje om større torve eller flyvepladser kan bidrage til sagens ordning, navnlig for festpladsens vedkommende, men i hvert fald er denne sag ikke den mindst vigtige for byplanlæggeren at have sin opmærksomhed henvendt på. Det er ikke stort mere end hundrede år siden at gymnastikens betydning for folkeopdragelsen vandt anerkendelse og en vældig udvikling har vi været vidne til i den tid. 1874 udgav prmlt. i marinen Chr. Kålund et lille skrift „Olympiske Lege en Renaissance“ som kan læses med udbytte endnu. Da det udkom lød hans ord som en røst i ørkenen. Først ved impulser fra udlandet kom der liv i udviklingen. En erfaring som altfor ofte gentager sig.

Men nu rejses det store fremtidsspørgsmål: *Hvad skal vi blive?* Det har jo længe været åbenbart at Danmark ikke mere er et agerdyrkende land i den forstand vi tidligere optog det. Agerdyrkning og de dermed forbundne næringsveje som kvægavl og mejeridrift er endnu væsentlige næringsveje men industrien truer stærkt med at gøre dem rangen stridig som den egentlige hovednæring idet denne i høj grad påvirkes af søfart og fiskeri, ligesom den også indfletter sig i jordbruget gennem smør, ost- og sukkertilvirkningen. Det spørgsmål påtrænger sig derfor med stigende styrke om dette er en heldig udvikling? eller om man ikke, i kraft af de erfaringer vi er berigede med under verdenskrigen, burde rette vor opmærksomhed henimod en udvikling af vore kræfter, vore naturforhold og vor strategiske stilling, i en retning der bedre vil tjene vor selvstændighed og forholdsvise uafhængighed af udlandets produkter. Der er nemlig ingen tvivl om, at hvis vi i den sidst forløbne menneskealder havde vendt vor hu mod vor egen forsyning og havde givet vor overskudsproduktion en sådan karakter at vi ikke ved fortsættelse ad de slagte veje for samkvem med udlandet, nødsages til at bringe os selv i nød, vilde have været betydelig stærkere end vi er. Industri og søfart er jo i højeste grad afhængige af at forbindelsen med udlandet ikke forstyrres, fordi vi ikke selv producerer de til industriens udvikling nødvendige råmaterialer. Sålænge agerbruget i det væsentlige var indskrænket til det for vor egen forsyning nødvendige, var vi stærkere og mere uafhængige end vi er nu. Vi lægger os nu efter et så intensivt jordbrug at vi stadig kan åbne ny veje og berøver os de beholdninger vi skulle støtte os til fra høst til høst, i en sådan grad at en standsning fra vor side udsætter os for fjendtlige foretagender og farlige compensationer, såsom nægtelse af de for industrien nødvendige råstoffer og forsyninger.

Det er jo en forlængst anerkendt grundsætning at en nation først og fremmest må sørge for at tilfredsstille sine egne fornødenheder og dernæst for et overskud af varer til ombytte med sådanne som tiltrænges, men som vi ikke selv kan frembringe. Vi trænger navnlig til metaller, kul og olje og må derfor betale disse med fødevarer. Derfor har vort agerbrug været nødsaget til at frembringe et overskud af disse ved indførsel af foderstoffer. Men nu nærmer en tid sig da landets tiltagende folkemængde ikke længere kan tillade udførsel af det tilstrækkelige mål af agerbrugsprodukter

— da landets egen forsyning vil kræve alt hvad der kan frembringes, selv gennem det mest intensive jordbrug. Om 50 år vil Danmark formentlig have 6 millioner indbyggere og om 150 år 12 millioner eller mere. At skaffe føde til denne stigende befolkning er fremtidens opgave og den kan kun løses på tilfredsstillende måde ved at det samfundslag som producerer fødemidlerne øges i passende forhold. Lægger vi hovedvægten på udvikling af industrien så gør vi os samtidig afhængig af udenlandske forbrugere og udsætter os i krigstilfælde for katastrofer hvis skæbnesvangre følger vil stige med folketallet.

Den engelske litteratur indeholder forskellige malthusianske undersøgelser over jordens folketal forøgelse og den naturlige frygt for overbefolkning d. v. s. en folkemængde større end jordens ernæringsævine tillader. Man regner at folketallet fordobles i løbet af 100 år og at vor stigende hygiejne og humanisme vil holde dette forhold selv om fødselsprocenten bliver noget lavere. Tanken er uhyggelig hvad vedføjede eksempel viser: Hvis Danmarks befolkning ved begyndelsen af den kristne æra bestod af en familje på fem personer, vilde man de følgende århundreder komme til de på tabellen viste tal.

0	ret	5	Indbygg.	1400	ret	81.920	Indbygg.
100	-	10	—	1500	-	163.840	—
200	-	20	—	1600	-	327.680	—
300	-	40	—	1700	-	655.360	—
400	-	80	—	1800	-	1.310.720	—
500	-	160	—	1900	-	2.621.440	—
600	-	320	—				
700	-	640	—	2000	-	5.242.880	—
800	-	1.280	—	2100	-	10.485.760	—
900	-	2.560	—	2200	-	20.971.520	—
1000	-	5.120	—	2300	-	41.943.040	—
1100	-	10.240	—	2400	-	83.886.080	—
1200	-	20.480	—	2500	-	167.772.160	—
1300	-	40.960	—	2600	-	335.544.320	—

Eksemplet minder om det arabiske eventyr om skakbrædtets tavl og hvedekornene.

Danmark havde en befolkning årtusinder før den kristne æras 5 indb. kom tilstede og dog når vi nogle tal som er nogenlunde rigtige ved det 19. århundrede, uden at medregne denne ældre befolkning hvis tal vi jo ikke kender. Men sagen er den at dødsprocenten stadig mindskes og at det kun er de tilsyneladende urimelige fremtidstal som betyder noget.

Man kommer uvilkårligt til den slutning at vor tids liberalisme og humanitet har været en snare og at verdensstyrelsen ved krigsulykke, farsoter og omvæltninger råder bod på den menneskelige uforstand. Dette være nu som det vil. Vor opgave er at sørge for at kulturen holder trit med folketallet og sørge for at ernære os selv uden feigt at søge tilflugt i udvandring medens vi indenfor riget besidder urørte næringskilder. Vi må belave os på, inden det tyvende århundrede er sluttet at anbringe 2 millioner ny indbyggere i vore næringsveje, navnlig i søfart og fiskeri og — i industrifagene — helst i de førstnævnte.

Vi er jo i det lykkelige tilfælde at være i besiddelse af ganske overordentlig

store og produktive arealer som venter på at blive udnyttede på en mere vindskibelig måde, nemlig vort sø-territorium — bæltet omkring *Danmark, Færøerne, (Island)* og *Grønland*; for ikke at medregne de store åbne have: *Vesterhav, Østersø, Grønlandshav* og *Atlantehavet*. som vore søterritorier giver os direkte adgang til. Der er fiskerige farvande under vor suverænitet af areal som et af de historiske kejserdømmer, farvande som kun venter på at blive taget i brug for ikke alene at give føden til den større fremtidige befolkning, men ligefrem velstand til folk med drift og udholdenhed. Den engelske agerdyrkningskemiker Sir John Lawes siger etsteds: „*Det gennemsnitlige kødudbytte af hvad der svarer til en tønde land af havet udenfor Nore ved Thamesmundingen er større end kødudbyttet af 100 tønder land af de bedste Northamptonshire græsgange*“. Dette er jo ingen overdridelse, for fiskebestanden strømmer bestandig til og fornyer dets borttagne. Vi forstår nu bedre meningen af gudernes galt Sæhrimmer, hvis flæsk vokser ud så hurtigt som det skæres bort. Spørgsmålet stillet til os er derfor: Skal vi fortsætte vort industrielle lykkespil ud over hvad vort forbrug kræver, eller skal vi rette vore bestræbelser i fremtiden på løftningen af den uhyre skat som er lagt for vor dør, ved at udvikle fiskeriet og de særlige til dette stødende industrigrene?

Der kan fornuftigvis ikke være nogen tvivl om hvad svaret på dette spørgsmål bliver, når sagen til rette tid forelægges for folket. En af statsmyndighederne ubegrænset udvikling, leder os ind i alle slags farer fordi vi dog, hvorledes vi end bærer os ad bliver et lille underlegent industriland, hvorimod en industriel udvikling ledet fra oven ved passende lovgivning der sørger for at forsyne landet selv med alle de produkter det behøver for fremmelse af fiskeri og landbrug samt begrænse udførslen i det store og hele til overskuddet af disse to næringsveje. Det vil altså sige at vi ikke bør give os den industrielle udvikling i vold; men bør holde denne nede i tjenende forhold til hovednæringsvejene. Selv disse må måske begrænses således at vi ikke risikerer at komme i klemme fordi de vanlige forpligtelser til udlandet skal opfyldes.

De danske er ligeså vel istand til at tilpasse sig efter forholdene som andre folk, bedre måske end mange andre som anses for mere nøjsomme og hårdføre. Men sagen er den, at der kræves en national forberedelse som må træffes før menigmand kan falde i trit med bevægelsen. Først og fremmest må forsvarsværnet ændres, således at flåden bliver hovedvåbnet, for derigennem at lede den nationale ånd tilbage til livet på søen således som det var fra Arilds tid op gennem middelalderen. Dette vil udforme vore naturlige forhold for indpasning i fremtidens forhold. En selvfølge er det også at havet, når det skal give et påregneligt større udbytte må dyrkes således, at vi ikke vedblivende sætter vor lid til rovdriften. En kæde af fiskeristationer må oprettes og vedligeholdes; ligesom jagt og fredningstider for de større sødyr bør fastsættes ved internationale aftaler — en retning hvori Danmark jo meget godt kan have en ledende plads. At denne udvikling må få en afgørende indflydelse på byplanlægningen må være tydeligt for enhver uhildet tekniker og statsmand. Fiskerihavne og fiskerbyer må gives en fremragende plads i havne- og bybygnings virksomheden, og havne og det til fiskerinæringen hørende industribyggeri må i sin helhed påvirkes i bestemt retning for at kunne møde den sig hurtigt nærmende udvikling.

Som nævnt i denne bogs indledningskapitler, var der en tid — efter at landet

var blevet beboet — da der ikke fandtes byer, en tid da markedsdriften kun vagt gjorde sig gældende. På den tid måtte enhver husstand forsyne sig selv med alle fornødenheder både i retning af fødemidler, husly og klæder, ja selv lægehjælp måtte man belave sig på at yde ved kundskaber ang. urter og tro på stenes heldbredende ævne. Det var den tid da kvinderne måtte spinde, væve, bage og brygge, når man da ikke ejede trælle til arbejdets udførelse. Men så meldte den vandrende skrædder sig med forfængeligheden i stil og mode i syposen. Så kom træskomanden og skomageren, hjulmanden, snedkeren og tømreren. Så kom væver, bager, slagter, brygger og fisker; vel i begyndelsen som vandrende daglejere, men snart bosatte de sig ved korsveje eller naturlige havnepladser og da lagdes grunden til bydannelsen.

Byen skylder således egentlig specialiseringen af det daglige arbejde sin tilværelse og dermed fik samfundslivet sit egentlige udtryk.

Men såsnart byen var dannet blev den også genstand for røveriske overfald og den måtte søge ly bag forsvarsværker eller under borgens mure. System kom der derefter i byanlægget da gudstjenesten bragte åndelig samling, da hovgoder valgtes og da præster ansattes med særlig livsgerning som åndelige tjenere og lærere. Markedsdriften, den verdslige med torvehandel og den åndelige med samling i gode hovet eller kirken eller klosterkapellet, og forsvaret — begyndelsen til den militære samlingsdrift, gav byen sit samfundsudtryk og sin kultur. Tre elementer af bydannelsen som har beholdt deres betydning til vore dage: torvet, forsvaret og kirken.

Sålænge *fliden* var borgernes naturlige drivfjeder var udviklingen sund. Erhvervene begrænsedes og fagene opstod og organiseredes. Men fristeren lå ikke ledig, han føjede sociale gæringer til fremskridtene og en dertil hørende litteratur opstod bestående af sociale romaner i stil med de senere: Utopia, og Niels Klim som skabte et mellemed af sociale agitatorer mellem litteraturen og folket; et slags åndelige høkere af hvilke hver tid har haft sine. Det gik dog godt sålænge fliden holdtes i ære; men da „menneske rettighedernes“ tidsrum oprandt blev fliden tilsidesat og alle skulde kræve lige ret uden hensyn til pligter, den dovne og udygtige såvel som den flittige og dygtige. Under den derved opståede strid opfandtes: strike, boycott og lockout, der brugtes som kampvåben og de drevneste af de nævnte mellemmand blev mængdens ledere og benyttede givne lejligheder til at bringe stat og samfund i fare for derved at tiltvinge sig nydelser og politiske fordele. Navnlig har arbejdsløshedsunderstøttelser været benyttede til at fremkalde striker som derved tildels blev statsunderstøttede. De uheldige følger af denne masse politik består dog ikke så meget i at statskassen indvikles, som i at understøttelser ødelægger modtagerens moral — tager ryggraden ud af arbejderen og gør ham til et lydigt redskab i den politiske leffers hånd. Prisfastsættelser udenom markedsdriften gør indbrud i ejendomsretten hvadenten det sker gennem boliglovgivning eller arbejdsløshedsbevillinger og leder til vilkårlige prisstigninger i alle retninger og blandt andre onder også til tilstrømning af befolkning fra land til by. Vel er verdenskrigens internationale økonomiske følger den lejlighed som benyttedes til svækkelse af samfundets grundpiller. Men at følgerne blev så fordærlige som de blev og så vanskelige at råde bod på skyldes regeringernes mangel på kendskab til markedsdriftens natur og egenskaber.

Spørgsmålet er nu hvad der kan gøres for at mildne den knapheds og nødtilstand som den voksende naturnødvendige reaktion vil bringe, og hvorledes brod-

den kan fjernes fra den asiatiske konkurrence som følger i hælene på den kaotiske tilstand som „nødlove“ og blind administration har frembragt. En ny tid dages. Lad os forsøge at forstå hvori dette ny består. De sociale krav som udtrykt i frasen: „frihed, lighed og broderskab“, eller som det er udtrykt i den amerikanske uafhængighedserklæring: „frihed og lighed for loven, og ret til at søge lykken“; kan meget godt forenes med kultur og civilisationskravene, men med kommunismen hører alt praktisk arbejde, alt byggeri op. Med de ideer findes ingen mulighed for forsoning. Det viste sig i Paris 1871 og er til overflod stadfæstet i Rusland under bolchevikregimentet. *Der* stopper byplanlæggerens sociale hverv, og over den grænse kan man kun komme ved at fornægte naturens og menneskeåndens love.

Det er den preussiske udvikling i hvilken militarismen inspirerede dannelsen af en særlig tysk-egoistisk samfundsmoral, hvori ordnede forhold efter militærdisciplinens fordringer var idealet, som forvirrede hovedet på samfundsfilosoferne i de Tyskland omgivende lande. Enten der var trang dertil eller ej skulde der skabes orden i alle sociale forhold, således at individualtanken, takt og tone samt ansvarsfølelser afløstes af reglementer fra oven. Jeg fik en bitter forsmag på denne tilstand ved hjemkomsten fra Amerika 1914 og kom ind under rationeringssystemet som blev fremmet med den største nidkærhed af vor regering. Man stoppede markedsdriften ved indførelse af et kunstigt disciplinært system for forsyningen med levnetsmidler. Dette politiske vildskuds mest iøjnefaldende skyggesider var: 1) En vældig fordyrelse af alle livsfornødenhederne der virkede som en kraftig opmuntring til „hamstring“ (Et tysk ord for musens samling af vinterforråd). 2) En udvidelse af bestillingsmandshæren med tusinder, med dertil hørende kontorer og trykning af kontrolmærker. 3) En forstyrrelse af det hele socialøkonomiske system som det vil kræve mange års anstrængelser at komme ud af, thi den talrige detailhandlerklasse blev under dette system opøvet i omgåelse af markedsdriften til egen fordel. For det styrende politiske parti bragte udviklingen en vældig tilgang af afhængige vælgere som til slutning, ved generalstrike trusel bragte staten til afgrundens rand. Og det var ikke deres skyld at faldet afværgedes.

Værst og dyrest for skatteyderne var forholdene med hensyn til brødkornforsyningen og til boligforholdene som voldte hele folket udgifter og lidelser, langt ud over hvad de bevilgende myndigheder kunde bære ansvar for. Halvdelen af kornpriserne betaltes af statskassen, dels direkte og dels indirekte i forvaltningsomkostninger; medens den demagogiske valgrædsel som fulgte i ordningens kølvand lammede de lovgivende og styrende forsamlinger. Bolignøden som man søgte at råde bod på ved en grundlovstridig huslejelov, opstod ved den under krigen opståede flugt fra land til by og fra udlandets i krigen indviklede byer til de neutrale, hvor personer med svigtende national- og æresfølelse kunde leve fredeligt og skattefrit. Hertil kom så den pludselige stigning i arbejdslønninger der kom som en naturlig følge af de vilkårlig fastsatte priser på livsfornødenhederne og medførte at arbejdernes krav til husly øgedes. Den markedsfjendtlige boliglov var således det værste og mest skæbnesvangre af alle de preussiske ordens-påhit, idet den bragte folket i direkte berøring med det plebokratiske, bolshevistiske rådssystem og opøvede almuen over hele landet i angreb på ejendomsretten. Virkningerne af loven viste sig også i at alt privat byggeri for udlejning — byggemarkedet — standsedes. Enhver som ikke følte sig tvunget af de økonomiske forhold, eller som ikke ønskede

at profitere direkte ved bolignøden, undlod at udleje hvad de håvde af ledige eller undværlige rum. Nøden steg således med den voksende vært modstand. Navnlig udartede udlejning af enkelte værelser til hidtil ukendte ågerforhold, som ingen lov kunde råde bod på, thi stoppedes den kostbare adgang der fandtes, stoppedes også udlejningen.

Der blev vel efterhånden, udenfor den egentlige by, bygget en del en-familje huse, men ny lejligheder til udlejning overlodes til det offentlige byggeri af stat og by, hvis ledere af misforstået humanitetsfølelse, opførte mere omfangsrige lejligheder — overtog byggespekulantens rolle i større stil — istedetfor at begrænse sig til det sociale minimums krav. En misforståelse som uundgåeligt måtte lede til vældige tab og som ikke løser nogen social bybygningsopgave. Hvis regeringen havde haft mod til at modstå den preussiske ordningsbølge, havde ladet markedsdriften — konkurrencen — råde, og indskrænket sig til at træde hjælpende til hvor nøden viste sig mest trykkende, vilde uhyre summer i skatter været sparet; folket bevaret for bolshevikpolitikens smitte, og krigens følger i det hele taget været kortvarigere for de neutrale landes økonomi; ligesom den lammende valgrædsel på lovgiverne vilde have haft mindre indflydelse på den indre politik, og den plebokratiske arbejderbevægelse vilde være mildnet. De overbebyrdede nationale budgetter og valutamisererne giver vel eftertiden en anelse om hvad den preussiske militaristiske ordenssans har kostet verden; men de virkelige summer som tynger borger og skatteyder som krigens eftersmæk og som bøde for markedstrafikens standsning vil næppe nogensinde kunne udregnes med blot sandsynlig nøjagtighed; thi de dækkes af private forhold. Men dette hele tidsrum giver et drastisk eksempel på hvilket omfang de sociale krav som forbindes med bylivets og bybygningens fremgang, kan antage. Og ingen som beskæftiger sig med disse fag, det være sig i teori eller praksis bør undgå et nærmere bekendtskab med periodens årsager og virkninger, eller med de af disse følgende ansvars forhold. Fraoven har denne periode været et fejlgrebenes og svaghedens tidsrum, medens den fra neden har været trodsens og tyranniens tid. Den tid vil blive erindret som en syndflods, en hungers, storms eller jordskælvs tid. Og med rette så. Skulde en sådan tid komme igen må vort håb være at klarere hoveder og stærkere karakterer må stå for styret, og for at nå dertil må dets tidsfænomener gøres til genstand for omhyggelige studier.

Solskin og skygge følges ad også i folkenes historie og gennem nattens mørke skimtes dawningen. Som varslers om en ny tid kan det Henry Ford'ske system for fordeling af arbejdsudbytte og ansvar noteres. Først bragt i anvendelse i automobilfabrikerne under hans ledelse og senere udvidet til felter hvor det har afløst den af Martha sønnernes agitation bragte forvirring navnlig mellem de offentlige eller såkaldte offentlige institutioners hære af små bestillingsmænd. Han erhvervede nemlig en jernbanelinje til brug for fabrikerne i Michigan, og da de andre jernbaner havde haft underskud og derfor været istand til at mindske lønningerne, gjorde Ford begyndelsen med at forhøje disse, efter sigende med omtr. 40 pCt, nedsatte fragtraterne og tiltrods herfor fik banen til at give et passende overskud, medens de andre baner trods lønreduktionen var ude af stand til at bringe balance i regnskabet. Fords system bestaar nemlig i at enhver af hans mænd skal fortjene sin løn, uden hensyn til om de arbejder som forlanges er de sædvanlige eller om arbejdstiden ligger indenfor 8-timers dagen. Han blev herved istand til at besørge banens drift for

omtr. det halve i lønninger. Arbejde, ansvar og myndighed fordeltes. Hans mænd var tilfredse og arbejdede med iver, sørgede for at driften blev som den skulde være og nød deres højere løn med en god samvittighed. Det er spredningen af ansvaret og ævnen til at bøjede mange viljer mod det ønskede og nødvendige mål, som må være den ny tids løsen. Og det vil sikkert betale sig for vore stats- og kommunale institutioner at se med velvilje og sympati på Fords system og at studere dette omhyggeligt med det formål at indpasse det i vore forhold. Det er sikkerlig fingerpeget mod den ny og forbedrede sociale orden — frihed, arbejde og ansvar — og bør ikke overses.

Ordene socialisme og demokrati er jo i visse retninger ens tydende og disse begrebers modsætning finder vi i ordene tyranni og centralisation, så vidt byplanlægningen berøres af disse. En midtpunktsøgende drift uden samtidigt korrektiv i spredningsdriften er unaturlig, og det individuelle er og bliver det sociale livs sjæl. Af dette finder vi glimtvis prøver i foreteelser som Fords ovennævnte. Men det turde være praktisk her at vende blikket mod æmnet i begyndelsen af dette skrift og undersøge de sociale følger af at lægge den jødiske skabelsesteori til grund for vor civilisations opfattelse af verdenssystemet set fra det religiøse standpunkt. Vi lider nemlig her under en vis dualisme, idet vor nordiske opfattelse — vort daglige livs forståelse af derhen hørende etiske spørgsmål — strider mod vor dogmatiske skabelses historie. Kirken bygger for en stor del sit gudsbegreb på det semitiske oldtids sagn om en paradisisk tilstand som begyndelse til menneskeslægtens jordiske tilværelse. Sagnet om Edens have, om Adam, Eva, Kain og Abel, om syndefaldet og den derfra formede frase om arbejdets forbandelse som straf for disse første menneskers synd. Det er en grundig misforståelse at tænke sig slægternes oprindelige tilstand som paradisisk. Den var nærmest dyrisk. Og det er gennem arbejdet at livet har fået indhold og kultur. Skal vi have noget udbytte af en religiøs skabelses histories profeti så må vi tænke os paradiset som det endelige, mod hvilket vor stræb må rettes: — En tilstand hvor enhver bliver sig sit ansvar bevidst, til skaberen til næsten og som menneske. Livet må bestandig føre os fremad mod en ædlere tilstand. At grunde vor livsopfattelse på børnelærdommen, på forestillingen om den tabte og nu uopnåelige lykketilstand er umoralsk, er pessimisme og en tilrettelæggelse af samfundet for kommunistiske og anarkistiske eksperimenter, hvori den sløve og dovne bliver villige redskaber for egoismens apostel: plebokraten. Civilisationen kræver at man har en forståelse af verdenssystemet bygget på videnskabeligheden, medens gamle frasagn som stammer fra en barbarisk uoplyst tidsalder må forkastes af kirke og skole som grundlag for kundskab og tro. *Arbejdets velsignelse er dogmet* som vi bygger vort liv på. Den nuværende dobbelthed er skadelig for kirke og skole og må forkastes. Vi har et slags sidestykke til Edens have, myten i guldaldertheorien, men medens denne er et udtryk for den mennesket iboende erindring om barndommens ubevidste lykketilstand, så er den anden en kuende straffeteori som jøder og kristne har lidt under siden kulturens begyndelse.

SUNDHEDSPLEJENS HVERV

*Ild er det bedste
for ætters børn,
næst efter solen;
om med god helse
og uden lyde
mand skal leve.*

Vore forfædre i hedenold havde dog nogen, og nogen rigtig, ide om hygiejnen da de lod „Den Høje“ kvæde vedføjede vers; thi dette er så sandt i vore dage som for tusinde år siden og en stor del af det henfarne bybyggeri var begrænset til bestræbelser for brug af solen og mod misbrug af ilden. Men der er senere kommet andre elementer til for at gøre det lettere for mand at leve uden lyde i storbyens vrimmel og i dens huse med mange højder eller sale af boliger. Og de væsentligste elementer kulturen siden har føjet til den sanitære videnskab, er egentlig det gennemførte drain — renholdelse og ventilation.

Ventilationen er man i tidernes løb kommet lettere over så vidt bybygningen angår, ved at følge den almindelige udvikling af færdslen, med gode breder og forholdsvis ubebygget areal af de private grunde, parkanlæg og badeanlæg for vinter og sommerbrug. Men den offentlige renlighedshistorie er bybygningens begrædelsesbog, hvis sidste kapital ikke kan skrives endnu. Åbne grøfter og rendestene har i tusind år forpestet luften i byerne med de snævre gader fyldte med urenlighed, og det har kostet verdensstyrelsen mange svære farsoter at bringe noget system i renovationen ved endelig, og for Københavns vedkommende, i midten af det nittende århundrede, at fremtvinge den underjordiske afledning. Det går imidlertid byen med drænet som det går fangen som lægger omhyggelige planer for flugten fra buret, men som står rådløs når han er sluppet ud. Vi samler byens dræn i store ledninger og fører dem ud i hav, sø eller flod, hvor ny spørgsmål opstår som man ikke er istand til at besvare. „Lad fiskene have det,“ siger man, men det er store værdier som således bortkastes og som agerbruget berøves.

Chicago afgiver et særligt drastisk og lærerigt eksempel på vanskelighederne ved dræningsopgaven. Byens kloaker udmundede, indtil slutningen af det nittende århundrede, i Michigansøen, direkte langs kysten eller gennem floden. Men denne sø var tillige kilden til byens vandforsyning. Kloakindholdet samlede sig dog navnlig i floden, hvis strøm løb ud i søen forbi vandværkets „intake crib“ der lå omtr. en sømil fra bredden. Søbunden er der som ved København fast kalk og gennem denne var en indløbstunnel boret til crib'en. Men vandet forurenedes kort efter dette anlægs bygning, på grund af byens stærke vækst og sundhedsvæsnet måtte påbyde kogning af vandet til husholdningsbrug medens indløbstunnellen forlængedes til en fjernere ny crib. Selv dette viste sig utilstrækkeligt og ny tunneller boredes til andre cribbe, 4 mile fra kysten. Men sundhedsvæsnets advarsler baserede på de daglige kemiske analyser, vedblev periodisk når vinden førte kloakudtømmelserne mod cribben. Man greb da til et storartet, hidtil uhørt middel. Man gennemgravede en kalkrevle og vandskel vest for byen og vendte flodens løb den modsatte vej, således at den istedetfor at have sit udløb i søen, løb tilbage forbi

sine tidligere kilder ud i Illinoisfloden, en biflod af Mississippien. Denne således dannede „Drainage Canal“ har en længde af 30 kilometer, en bundbrede af 48 · 76 meter og en dybde under Michigansøens overflade (600 fod over havet) af 6,5 meter, for største delen udgravet i den faste kalk. Kloakvandet i kanalen blandedes således med vand fra søen og ved „Summit“ passerede det et sluseanlæg og elektrisk kraftanlæg. Ved senere at samle ledninger langs søbredden sikredes således vandforsyningen af den store by. Men så kom efterspillet. Byen ved Illinoisfloden og storbyen St. Louis ved dennes udløb i Mississippi tog dens vandforsyning fra flodvandet og forlangte dræningskanalen lukket. Sagen blev behandlet af unionsregeringen og dennes højesteret og endte efter nogle års forløb med et forlig som tvang Chicago til at lade drainet passere antiseptiske anlæg af hvilke der er mindst 3 temmelig storslåede. Man havde jo gjort regning på at kloakindholdets skadelige bestanddele forsvandt inden strømmen havde passeret en vis afstand og kemiske analyser syntes at bekræfte dette, men frygten for at is og andet flotsam kunde føre miasmer på længere afstande holdt sagen ilive. Et forslag om at tillade en større vandmasse gennem kanalen forkastedes fordi det vilde påvirke vandstanden i de store søer og derved også disses andet afløb over Niagarafaldet til St. Lawrencefloden.

Man har jo på sine steder gjort forsøg på at løse storbyernes afledning problem ved store septiske bundfældingsanlæg, særlig ved Paris og Berlin, men forsøgene siges at være opgivne igen af økonomiske grunde. Spørgsmålet om hvorvidt slige anlæg betaler sig må jo være relativt til andre forhold. Men sammenlignes forsøgene med Chicagosystemet så vil respekten for omkostningerne sikkert svinde en del. Man har jo også prøvet overrislingssystemet, til tider med bedre resultat, men det kræver åbenbart at byerne giver sig af med agerdyrkning i større stil, og desuden kan man jo ikke overrisle jorderne hele året; men i disse to systemers forening må fremtidens løsning af det vigtige afledningsproblem søges. Det københavnske samlelednings system med pumpestationer og udløb i Øresund er egentlig kun en forbedring af det primitive grøftesystem med udløb i stranden som vi kender det fra Rosenåen og Gåserenden.

Afvandingsbestræbelserne i deres store helhed indbefatter en af de fysiske opgaver som mennesket er stillet overfor i kampen for tilværelsen og for fremgang i kultur, i by såvelsom på land. Man afleder vandet fra søer og moser for at vinde øgede arealer for dyrkning og bebyggelse og griber derved ind i den naturlige udvikling ofte uden at give naturen den erstatning den kræver. De mange tilsyneladende overflødige vandarealer tjener til at give vandet fra nedbøren tid til at synke ned i de vandførende lag hvorfra plantevæksten forsynes i de tørre tidsrum mellem regnperioderne, hvilke jo på sine steder kan være lange nok. Kulturen må imidlertid råde bod på uregelmæssighederne i ukultiverede egne hvor vandet løber for hurtigt af, ved kultivering af overfladen således at denne sættes i stand til at optage vandet. Men menneskene arbejder, kortsynede som de er, hver på sin lille bid jord og lader violen sørge med hensyn til de store, eller større træk hvor samlet optræden er nødvendig. Alle de store flodsystemer leverer eksempler på kortsynetheden ved pludselige stigninger i hovedafløbene — floder og åer, som bringer vandet til at gå over bredderne og nu og da, som en håndgribelig advarsel, skyller byer bort og renser større strækninger for alt levende. Man må selvfølgelig for at råde bod på disse ulykker og for at sikre de udsatte egne for skadelige oversvømmelser, følge natu-

rens eksempel og ved bygning af opsparingskær på passende steder fordele vandmængden og anholde den på sin fart nedefter. Men forholdene hos os er vanskelige i samme retning, thi udviklingen er den samme om end på en lidt forskellig måde, selv i lavt liggende lande som vort. Også i byerne har man derfor bygget sparekær for opsamling af vandet fra kloakerne ved pludselige og stærke nedbør. Det er jo en kostbar historie at bygge kloaksystemet således at det kan bortføre et større nedbør og de stadige udvidelser af byerne som drager ny arealer ind under den kunstige afvanding: tage, brolagte gader og gårdspladser; kræver ofte ombygning eller dublering af hovedledningerne. Det bliver da spørgsmålet hvad der er mest økonomisk: ombygning eller sparekær. Benyttelsen af disse sparekær har i den tid de står tørre, gør forøvrigt sagen vanskeligere fordi man finder på andet brug af arealet når de store skybrud bliver sjældnere.

En vigtig del af byens offentlige ventilationssystem består i at holde grundvand og grundluft under kontrol, så vidt dette er muligt. Det kræver vidtløftige studier navnlig med hensyn til disse bevægelers forhold til sundhedstilstanden. Fejltagelser begås her som på andre af videnskabens og kulturens marker, undertiden med alvorlige følger, ved mangel på kendskab til grundlufts og vands bevægelser. Således fandt en filantrop under en koleraepidemi på at bygge arbejderboliger af ny og bedre konstruktion, med trægulve istedetfor de simplere hytters stampede lergulve. Men hine viste større dødelighed, større end de gamle hytters, sandsynligvis fordi mellemrummet mellem gulvet og jorden afgav udviklingssteder for microberne og begunstigede smittens udbredelse.

En god vandforsyning er som anført en alvorlig opgave for en storby og en by som København, der hverken har floder eller særlig store indsøer i sin nærhed hvis vandmængde kan regnes med, er henvist til tapning af grundvandet. Men forsyning ad denne vej er begrænset og går man for vidt med tapning af grundens vandmængde i oplandet kommer dette let til at lide mangel. Vi har et par indsøer i Nordsjælland Esrom og Arre, men selv disse er af en størrelse der tit vil lægge et alvorligt bånd på byens fremtidige vækst. Vi må jo være belavet på at byen i løbet af dette århundrede vil doble sit indbyggertal altså nå et tal på omtrent 2 millioner og så vil det knibe hårdt at skaffe den tilstrækkelige mængde da forbruget stiger efter en vis progressiv målestok. Så selv om man indretter en supplerende saltvandsforsyning, må man dog være forberedt på at udvide disse søers vandmængde ved uddybning og opsamling af vand i den våde årstid. Er dette alligevel utilstrækkeligt har man kun tilflugt til Roskildefjorden, hvis omdannelse til ferskvandsbasin er mulig om end kostbart, men vandmanglen er ikke til at spøge med.

Et andet led i en storbys sundhedspleje er kontrollen med forsyning og oplag af fødemidler. Dette gælder markedsforholdene — torvepladsernes indretning og drift — og kontrollen med tilførte og oplagrede fødemidler: kød, fisk, mejeriprodukter, grøntsager, frugt og brødkorn. Det er ikke så få fødevarer som fordæres i forprangernes pakhus og som enten bringes til torvs for at sælges billigt eller afsættes i fattigkvartererne. Jo større byen er desto vigtigere er denne kontrol. I Chicago var det særlig frugt og fisk som trængte til stadigt tilsyn. Frugten — Michigan fersken — bragtes halvmodne til pakhusene og holdtes til den blev mør, hvorefter den solgtes i småkurve dækkede med rødt tarlatan som kastede et modnere skær over frugten. Fisken var vanskelig fordi størsteparten havde lang transport

og derfor ikke tålte nogen lang ventetid, men solgtes i visse kvarterer når den ikke kunde tåle ventetiden. Der var stadig uro i ghettoen fordi inspektørerne kom med deres petroleumskande og ødelagde den billige fisk.

Et vigtigt sanitært hverv ligger for os i udvidelsen af byens beplantede arealer og disses vedligeholdelse og renlighed. Planten er jo skabningens bedste ven og det gælder, som Walt Whitman sagde: om at få to græsstrå til at vokse der hvor der kun groede et før"; græsstrå naturligvis ikke taget bogstaveligt. Man må opmuntre den almindelige folkelige trang i byerne, til at have grønt og blomster så nær som muligt gennem den kun altfor korte sommer og husets glugger fyldte med blomster resten af året. Men hvad det særlig gælder om når naturdyrkningen indflettes i vort sanitære krav, er at anstrængelserne rettes mod parkanlæg i store simple træk, hvor større vægt kan lægges på brugen af arealet end på nydelsen gennem øjet alene. Man kan godt have arealer i græs og beplantning således som disse bedst passer for familjernes udflugt i det grønne, og man kan overlade en god del mere til naturens egen udvikling og en del mindre til gartnerens spade og rive, blot man sørger for den landskabelige harmoni mellem terrain og beplantning.

Civilisationen giver sig ofte mærkelige udslag idet kulturen lægger sig som en maske over naturen. Da Romerne indførte deres gigantiske circusforestillinger med alle slags kampe, fulgte moden i tidernes kølvand og gjorde ragede og tætklippede ansigter og hoveder til en nødvendighed fordi langt hår og skæg indeholdt en fare under personlige sammenstød der udsatte bæreren for uundgåelige ydmygelser. Vi ser hvorledes en uvorn pøbel nu trækker i jødens lange skæg og i kineserens hårpisk, netop fordi disse er påfaldende undtagelser mellem nutidens barberede og hårdresserede folk som vedblivende følger den romerske mode. På samme vis ser vi de offentlige parker vedbliver at eftergøre slotshavens velplejede bede og gange, skønt opgaven er så forskellig som de to anlægs publikum er forskellige i tid og livsforhold. For slotsherren og hans folk passede den lukkede park med de fredelige gange, hvilepladser og udsigter så vel, medens byfolket må kræve plads for sammenstillinger og gange og hvilepladser af en anden karakter.

Næst efter solen er ilden altså bedst for mennesket og ildens typiske form i hygiejnisk henseende er den huslige arne som bringer varme og velvære og som gør fødemidlerne hygiejnisk skikkede til at nydes. Men arnen er i udvidet forstand hjemmet, og hjemmet betinger hus under tag. Hvadenten man bruger mundheldet at „sætte foden under eget bord“ eller man på den anden side af vandet drager ind under „ones own rooftree“, så er det boligen hvor solen udøver sin livsbringende indflydelse og hvor ilden er tæmnet og taget i menneskets tjeneste. Som social opgave betragtet, er tidens løsen med hensyn til byboligen, at komme bort fra kasernesystemet, til det lille hus med have i række eller fritliggende. En opgave som jo ikke er så ligetil, hvad de moderne havebyplaner viser, idet man her som regel er blevet vildledt af sit ønske om at enhver familie bør forsynes med det samme mål af hygge og plads som havebyens skabere ønsker for dem selv. Derfor bygges der i disse huse lejligheder med 5—6 værelser som hovedtype, medens mindre lejligheder følgelig anbringes i de mindre heldige pladser. At dette er en skæbnesvanger vildfarelse viser sig ved at proletarbegrebet derved uddybes til at omfatte enhver som omstændighederne forbyder brugen af standard lejligheden. Den sociale boligopgave må nødvendigvis opfattes som betinget af minimumslejligheden — af etværelses-

lejligheden — som må gøres til type, til standard, og alle større lejligheder betragtes som naturlige og ønskelige udvidelser af denne. Vi må jo forstå umuligheden af at tvinge samfundet til spring opad i fornødenhedskravet. Dette nås som følge af den individuelle udvikling, men ikke som følge af en filantropisk plan. Samfundspligten må indskrænkes til minimumskravet, ellers bliver den ikke, og kan ikke blive opfyldt. Der er desuden barnløse ægtepar som begge er erhvervende og der er enker og enkemænd med eller uden børn. Der er invalider hvis helbred tvinger dem til resignation overfor kravet om flere værelser. Men disse familjer eller personer må ikke ydmyges ved at sættes i klasse med proletarer. Det er minimumslejligheden med de sanitære og nødvendige lempelser: w c, bad, vaskekumme etc. som må slås fast som grundlaget for det hygiejniske og sociale boligbyggeri.

Havebyformen er en overgangsform hvis praktiske resultater fastsætter den moderne byggeskik. Det er godt at filantroper og fabriksherrer under havebyformen skaffer en samling af tilfredse arbejderfamiljer hyggelige boliger. Men når denne form har vist sine resultater må disse fastslås som lovfæstet byggeskik for storbyens udvidelser.

Man har i amerikanske byer bygget store høje „apartment houses“ med fuldt møblerede etværelses lejligheder. Møblerne indrettede således at de kunne drejes rundt — den ene side danner seng, den anden bogskab, en side af et andet buffet og en anden klædeskab o. s. v. hvorefter man indretter sig med dagligstue eller spisestue eller sovekammer efter dagens forskellige krav ved at dreje møblerne. Men dette er som man ser en raffineret udvikling af kasernesystemet til lighed med bikubens celler. Det er tillige systematisk oplagt uorden og usanitært i høj grad idet rengøring er besværliggjort ved dannelse af en mængde kroge som ligefrem opmuntrer sjuskede personer til svineri og for børn egner denne sort af lejligheder sig mindst af alt. Man skal derfor ikke ønske slige patentindretninger fremgang i det moderne byliv. Det har sin interesse at registrere slige ideer under opvisning af udviklingen, men interessen knytter sig nærmest til påvisning af opfindelsens uheldige sider.

Et vigtigt element af boligens indretning er vinduets form og konstruktion. Vore vinduer med udadgående rammer har præget vore gadebilleder og det har vist sig overmåde vanskeligt at få stemning for en forandring af disses livsfarlige mangler. At børn piller ved vinduernes lukkemidler, skubber rammen op og styrter ned, at vinduespuddseren mister fodfæste og ligeledes sætter livet til har i mange år været hverdags begivenheder. Københavns politi oplyste engang at 10 voksne og 10 børn årligt dræbes på denne måde; men det er ikke alle ulykkestilfælde af den slags som når politiets registre. Vinduet kan være passende i huse med en enkelt højde og det er vel der, det har haft sin oprindelse. De franske indadgående vinduer er temmelig kostbare fordi et udvendigt brystningsgitter er nødvendigt og disse ligesom de hollandsk-engelske med gliderammer vil forandre vore gadeperspektiver på en mod vor hidtidige udvikling stridende måde. Som følge heraf må vi blive ved det gamle og regne de menneskeliv som tabes, som byens menneskeofringer til vanens gud. De glidende rammer har dog den hygiejniske fordele at fluenet — Metaltvist — kan anbringes udenfor de glidende rammer som derfor kan holdes åbne uden at fluer, myg eller møl derved får adgang til lejligheden, en fordel som særlig kommer soveværelserne tilgode. At post og tværpost bortfalder er også en fordel idet ud-

sigten samles gennem den enkelte rude. At der i Amerika er en bevægelse mod glidevinduet er grundet på at de store vinduer i de høje kontorbygninger kræver særlige foranstaltninger. Pudseren må ved dem stå udenfor på sålbænken, selv i hårdt vejr og kulde flere hundrede fod oppe i luften. Medens de almindelige vinduer af omtr. en meters brede, behandles med lethed af pudseren siddende i karmen med vinduesrammen i skødet. Børn kan ikke åbne vinduet, de små i det mindste ikke og den naturlige måde at skaffe frisk luft i værelse eller køkken på, er, ved at sænke den øverste ramme.

Man har talt om „Akademisk Sundhedspleje“ og jeg antager at man derved har villet skælne mellem en teoretisk skolelært, og en på personlige erfaringer bygget sundhedspleje. Forhåbentlig vil dette være overflødigt. Sundhedsplejens teoretiske side må selvfølgelig doceres og tjene som grundlag for de personlige og praktiske erfaringer og være tilstede på forhånd. For byplanen kan manglen heraf afstedkomme vidtrækkende misgreb. Man har således ment at man i havebyformen havde fundet et universalmiddel mod den sammenbyggede byform, men er kommet til kort, fordi man manglede erfaringsgrundlaget. En by må, når den skal leve som selvstændig by, være en købing. Den må have markedsplads med købestævne med direkte forbindelse med jernbane og havn; have et forretningskvarter som kan udvides og have færdselsgader; og i henhold hertil må sundhedskravene ordnes. Vore købsteder og landsbyer *er* havebyer i så stor udstrækning som de praktiske forhold har tilladt. Det franske jernbaneselskab „Le Chemin de fer du Nord“ har bygget en række havebyer i de af krigen hærgede egne og i disse mødt kravene stillet af selskabets bestillingsmænd, men ikke de foran nævnte tekniske og mercantile. Således byen Tergnier på c. 8000 indbyggere. Disse havebyer må ganske sikkert gennemgå indgribende ændringer, når bykravene bliver åbenbare.

Der er to sundhedsplager som følger bylivet især hos os under de nordiske bredegrader, det er tobaks- og hundeplogen. Tobaksrygning i offentlige lokaler og befordringsmidler har taget overhånd i vore dage, sandsynligvis en følge af de politiske kromøder og brutale frihedsideer, som ikke ændrer anderledes tænkendes ubehageligheder eller lidelser. Det er vanskeligt at udlufte et af tobaksrøg inficeret lokale eller passagervogn fordi den sure nicotinstank hænger ved alt. Det er egentligt et plebokratiske kendetegn ved det moderne demagogiserede samfund at det uopdragne individ opfatter friheden som retten til at sætte sig ud over hensynet til andres følelser. Og det går på lignende måde med hundeholdet i byerne. Enten lukkes hunden ud af huset eller lejligheden for at forrette sine fornødenheder på gaden til ulæmpe for færdslen eller den holdes inde og dresseres henholdsvis. Det første er en hensynsløshed og det andet er dyrplageri. Man burde betænke at alt hundehold i byer i virkeligheden er dyrplageri. Hunden er et dysmorficeret rovdyr og gør mere skade end gavn. Park og blomsteranlæg må for deres skyld hegnes og bevogtes.

Der er i den del af sundhedsplejen som angår lægekunsten et sykkisk moment af betydning som det er værd at gøre et sidespring til for at henlede opmærksomheden på — et spørgsmål om tro og viden. Den akademiske lægekunst er international og som sådan beregnet lidt for meget på gennemsnitsmennesket — kan vel ikke være andet. Det er først når teorierne skal udføres i praksis at man finder at, som ordsproget siger: „Hvad der kurerer en smed, slår en skrædder ihjel“. Og at man

derfor må indrette kuren efter individet. Fra dette standpunkt vilde det have sin betydning for bybyggeren at have en historisk fremstilling af den nationale folkelige sundhedspleje. Det var jo først i det 16. århundrede, ved udgivelse af Henrik Smids og Christiern Petersens lægebøger, omtrent 100 år efter de nordiske universiteters stiftelse, at egentlige lægeskoler begyndte deres virksomhed. Vi undrer os over stenalderens trepaneringskunst og vi undrer os over at stene kunde tillægges lægedoms, vel endog troldomskraft; men denne tro er langt fra død endnu. Derfor skaf os en fyldig og sammenhængende fremstilling af folkets overleverede sundhedspleje, som et middel til forståelse af visse besværligheder mellem bystyrets vedtægter og borgernes opfattelse af sundhedsplejens nødvendigheder.

KUNSTNERISKE HVERV

Og da dronningen af Saba havde fået indtrykket af Salomons visdom, havde set paladset han havde bygget og de kostelige retter på hans bord, havde set hærskaren af hans tjenere, mistrene i deres kostbare dragter og hans mundskænke; samt skuet hans indtog i templet, — så var hun ude af sig selv. (1. Kong. 10. 4-5.)

Kunstens etiske værdi er betinget af dens forhold til religion, nationalitet og personlig individualitet, kortsagt til kultur og civilisation, således som disse opfattes af det publikum kunstneren henvender sig til. Dette gælder al kunst men særlig de bildende kunster og mellem disse først og fremmest byplanlægning og bybygning, thi denne omfatter så godt som alle kunstarter og henvender sig til det mest forskelligartede publikum. Kun ved at stile højt, og ved at have herredømme over alle de elementer som byplanlægningen omfatter kan arbejde af kunstværdi i denne retning frembringes. Imidlertid er kunsten som indlagt i byplanen vanskelig at opdage eller bedømme under de forberedende arbejder, thi det er jo ikke den fine tegning det kommer an på, men det er den naturlige sammenarbejden af de mange interesser til en enhed, tjenlig til at lette færdslen og til at stedfæste samfærdslens midler og mål til lands og til vands, det kommer an på. Og den største vanskelighed deri, ligger i at det er *fremtidens* færdsel som skal lettes, den færdsel som kan ventes i tillæg til den som haves — det vil sige byplankunstneren må være profet og hans dømmere må være begavet med ævne til at opfatte og forstå det profetiske fremsyn.

Alt hvad vi til dato har set af byplaner bærer derfor præg af at være forarbejder fordi de kun behandler nogle af sagens sider, og navnlig kun hvad der vedrører dens overflade i form af gadelinjer, parker og promenader. Grunden hertil ligger i mangel på respekt for de kulturbevægelser af forskellig art som byformen i sin almindelighed er resultat af. Mangel på respekt, både hos dem som affatter programmet for arbejdet, de som udfører dette og dem endelig, som bedømmer det udførte arbejde.

Tag et enkelt element som det militære. Dets borge, volde og grave, etappeveje og etablisseringer for hær og flåde. Dets anstrængelser for udvikling af færdselsmidlerne, af havne, veje og broer. De historiske minder om de gamle forsvarslinjer og bygninger hører til byernes mærkeligste minder. Ruiner som plejes med respekt og kærlighed. Boulevarder og parker på gamle voldes og graves plads. Brede og gode hærveje til landets fjerneste egne, som ypperligt gør tjeneste og tilfredsstillende den mod bycentret vendte færdsel. Denne udvikling har givet byens historie sit mest fremtrædende præg. Men — hvad tror man om fremtiden i den retning? Tror man at denne indflydelse kun tilhører fortiden og at krige er blevet umulige; så regner man sikkert uden den menneskelige natur som vært. Så tror man at løven i

fremtiden vil blive et planteædende dyr og så lukker man øjnene for de rædsomme udskejelser af mand og kvinde når de slipper udenfor civilisationens kontrol. Men er man derimod på det rene med at livet er en kamp i hvilken mennesket må anspænde alle sine kræfter. Så vil man også indse at man for at holde fred må være beredt på krig — at det militære element må stille sine krav til færdselsmidler og trafikresultater, i fremtiden som i fortiden, kun i højere og forstærket grad i fremtiden, fordi kampen for livet føres med kulturens midler og jo højere kulturen udvikles desto vildere bliver kampen når fredens bånd brydes. Heldigvis for byplanen falder de militære krav ret godt i linje med de civile og de militære krav vil herefter mere og mere vise sig som den prøve de civile færdselsmidler: jernbane, veje og havne samt flyvepladser m. m. vil blive underkastede og som de må være istand til såvidt mulig at bestå. Selve de militære anlæg: fæstninger, lejre o. s. v. vil fjerne sig mere og mere fra byerne og derved give byplanen friere grænser.

Man har et bevinget ord som siger at „Det er det uforudsete som sker“, men med hensyn til byplanen er kunsten netop den at forudse hvad der vil ske. Derfor må man ikke overse nogen retning i udviklingen og selv om man mener at smagen for de store linjer som de militære hensyn er præget af, ikke mere vil have indflydelse på byplanen, så er det dog ikke godt at vide hvilke fordringer f. eks. luftkrigen vil stille. Publikum i almindelighed menes ikke at have nogen skærpet sans for store eller alvorlige sager, hvorimod de små angående byens mere overfladiske ornamentering med statuer på offentlige pladser og i parker, er sikker på med lethed at bringe det i direkte berøring med den kunstneriske udvikling. Jeg kan til belysning af dette forhold nævne et par tilfælde som er paralelle, et fra Chicago og et fra København. Det synes at have været en modesag hos os i de senere år at paradere en liste over offentlige monumenter som ikke mentes at svare til vore skønånders kunstsans og mellem disse fandtes som regel Danmarks monumentet foran kunstmuseet. At dette monument ikke passede rigtigt til sine omgivelser er vistnok sikkert, skønt kritikken vel nærmest var dikteret af en følelse af manglende forbindelse med den herskende sans for det vanskabte. Nå! hvorom alting er, man fik omsider nogle offentlige autoriteter irriterede og dets flytning vedtaget. Men hvorfor til Püchlers bastion? Der må have været en underbevidt forbindelse mellem den tids unationale politik for at finde på dette sted som en passende plads for et Danmarksmonument. En lignende skæbne havde et Columbusmonument i Chicago rejst i anledning af den „Columbiske Memorialudstilling 1893“. Det var opstillet på en slank pedestal uden udsmykning og havde plads på en udstrakt ret uordentlig græsmark i byens midte. Kritikken antog der den samme form som her. Først søgte man at forhøje pedestalmen det hjalp ikke, så blev den gjort lavere, det hjalp heller ikke, men forsøgene gjorde den til en skive for folkevittigheden; så blev den taget ned og henlagt ved en compostdyng i en park hvor den lå i nogle år indtil parkstyrelsen omstøbte den til en ganske ligegyldig Washington statue. En mærkelig skæbne for Columbusmindet og mærkelig for kunstsansen i den store by. En statue som den nævnte af Columbus kan jo meget godt have kunstværdi fordi strøgets publikum ikke synes om den, eller fordi nogle journalister kritiserer den.

Arkitekt Rafn har i „Arkitekten“ 1918 skrevet et interessant lille indlæg om „Rytme“. Skønt pointet deri er overførelse af bevægelsens rytme på den kunstneriske stræben i arkitekturen og således stiller kunstneren mellem to yderligheder

som synes uforenelige modsætninger, så er disse dog, netop på grund af modsætningsforholdet af interesse i forbindelse med de ovenomhandlede forhold, af interesse for den aktive kunstner, idet arkitektens stadige omgang med passer og lineal ved løsningen af hans daglige geometriske opgaver; er tærende på de kunstneriske rytmestrænge og en hengivelse i relaxationsøjeblikke til elegiske eller druidiske stemninger vel naturlig. En bygnings rytme er jo imidlertid i sin helhed afhængig af bygningens omgivelser, som ofte skifter på den mest skæbnesvangre måde og — som oftest ødelæggende den af arkitekten tiltænkte harmoni, medens disse forandringer undertiden bringer strænge til at klinge hvor ingen klang oprindeligt var påtænkt. Et hazardspil som vistnok vil indskrænke rytmebestræbelserne indenfor selve bygningens linjer. Det er vist ikke så stor en hob af arkitekter, hvis kunstsans er modtagelig for indtryk fra det bevægelige til overførelse på det ubevægelige, eller har ævne til at klargøre for sig selv de nævnte følelser. Man vil ofte se malere, aquarellister, som ved benyttelse af disede luft strømninger, frembringer henrivende stemningsfulde billeder af motiver, hvor intet skønt eller beundringsværdigt kan opdages ved klart dagslys. Dette er ligeså lærerigt som tanken om rytme i bygningskunsten; det er praktisk set fantasier, lidt fjernt fra den realisme som arkitekten nødvendigvis må tilegne sig fordi hans gerning i 99 af 100 tilfælde er betinget af åndelig nøgternhed. At der imidlertid er en vis forbindelse mellem kunstarterne er givet. De rytmer som anslås i den ene vil vibrere i de andre og samlede hjælper de vel til at give os et tidsbillede af kulturen. Den engelske forfatter Ruskin og den tyske arkitekt F. Schlegel har kaldt arkitekturen „Frossen Musik“, og hvis dette ikke er et andet ord for rytme eller harmoni; er det noget vanskeligt at analysere eller betegne anderledes end som vage personlige følelser. Den amerikanske arkitekt Louis Sullivan søger, eller rettere sagt søgte, for han er ikke mere, sine inspirationer i vårens væld af planter og blomster og i dennes modsætning løvfaldstiden og det er vel naturligt for følsomme sjæle at søge motiver for arbejdet i den levende natur, men fejlen herved er den at hovedvægten derved lægges på udsmykningen — ornamentiken. Mon der ikke er en ældre tilbøjelighed til at søge indtryk i klippen, i fjeldlandskabet, for virkeliggørelse i bygningskunsten?

Den forvirring i den arkitektoniske kunstsans som de mange mere eller mindre flygtige — ismer har frembragt, leder nu til en mere fuldstændig omvæltning idet frygten for udpyntning resulterer i nøgne murflader af en hvilken som helst udstrækning. For at forklare dette i korthed kan man sige at tidligere var den estetske opgave at vise „byggede“ huse af synlige materialer, men at den ny stil retter idealet mod *støbte* huse. Hugne sten, mursten, tømmer eller metal er afløst af jernbetonens støbte former. Alt fremstående bortskæres, men den nøgenhed, som er følgen tiltaler ikke det bredere — det byggende — publikum, som snarest må siges at være overrasket af de ny former og hurtig vil trættes. Men de naturlige følger vil vise sig på en anden måde idet den afsatte skulptør afløses af den dristige maler som ved stærke farver og skarpe kontraster vil erobre skulptørens arbejdsfelt. Nu dette skrives, har vi set den spraglede tids første prøver men når det er trykt vil vi formentlig være midt i festen.

En ny kilde til friske indtryk har vi også fundet i friluftskuespillene med de natlige vandringer fra disse gennem park og skov. Men man glemmer ikke at stemninger i folkesindet forandres i tidernes løb og at retningen af disse naturindtryk

og indflydelsen på folkenes karakter og udvikling har en ikke uvæsentlig indflydelse på opfattelsen af rytme og harmoni. Heller ikke glemmer man at dette er et felt hvor fantasien med lethed tager magten fra fornuften og leder til overdrivelser og udskejelser, ligesom endelig at enhver kunstnersjæl har sin harmonika som gengiver de følte rytmers toner og former, som ingen anden vil kunne erstatte. Med andre ord at det er individualiteten som giver klang til rytmen.

Et andet estetisk spørgsmål af betydning for opfattelse af byplanens kunstneriske hverv, er en hyppigt fremtrædende trang til anvendelse af kolossale former, i bygninger og statuer. Indenfor en beskeden grænse er dette jo ikke alene tilladeligt men nødvendigt da en statue i nøjagtig legemsstørrelse ikke gør indtryk af monumentalitet. Men når man overskrider det passende eller tilvante i den retning så kommer man uvilkårligt ind på det barokke — hvis man da holder sig til de naturlige former. Som eksempel kan henvises til frihedsstatuen ved indsejlingen til New York. Elefanten, denne levning fra fortidens dyreverden er et stort dyr og som part af et mindesmærke kan vi tåle at se den større endnu; men denne skikkelse henleder tanken på dens anvendelse i en avenue til kinesiske herskergrave. Her ser man rækker af disse stillede på lignende måde som sfinxerne ved ægyptiske templer. Men siderne af disse tykhuder er benyttet til anbringelse af lange indskrifter. Det forekommer mig, at man her har er fingerpeg i den rigtige retning. Er en kæmpestatue så stærkt stiliseret at man kan se bort fra de tilsvarende naturlige former og størrelsesforhold, eller er det en fantasiskikkelse som sfinxen, eller den bevingede assyriske oxer, så finder man jættestørrelsen tilladelig eller gunstig, selv om den langt overgår hvad man vilde betegne som naturligt eller sandsynligt. Det naturlige menneske er den modul hvormed alle bygværker måles, og bør måles. Dette føles i rum af usædvanlig højde og udstrækning. Mennesket føler sig, bevidst eller ubevidst, uhyggeligt tilmode i haller hvor det tilvante modulforhold glipper.

Ligesom jagten efter det storslåede har været et symptom for historiens aktive perioder, således har trangen til at fordybe sig i mystikens vildveje fulgt bygningskunsten, og talrige er de retninger i hvilke bygmesteren i tidernes løb har søgt tilfredsstillelse af dette hang som blandt mange efterladte minder også tæller fri-mureriets ceremonier. Men den evige mystik har haft sine særlige perioder og været mest fremtrædende i smagens nedgangsperioder. Udviklingen begynder formentlig med Ægyptens pyramider, og dybsindige er tilvisse de betragtninger som tager sit udspring fra Atlantisperioden i vor klodes udvikling. Det ægyptiske tilfælde tilhører dog i for høj grad oldgranskningen som videnskab og har som sådant kun indirekte indflydelse på den europæiske kunsts udvikling, og skønt den dog også har afsat sine spor — har vor arkitektur sin oprindelse fra den græske tempelbygning og har fået sin karakter fra den behandling søjlen der blev genstand for. Dennes „entasis“ — den buede linje som letter indtrykket af dens karakter som bærende element, uden egentlig at være synlig og de fint proportionerede detaljer står bestandig for den civiliserede verden som et vidunder, der vel kan eftergøres, men som de forløbne årtusinders anstrængelser viser, umulig kan overgås. Denne fine buede linje blev derefter med fordel anvendt på gavle og vægges afslutningslinjer for at fjerne det hårde og skarpe i de geometriske formers perspektivbilleder. Men da den menneskelige natur ikke tillader at blive stående ved opnåede resultater, så søgte de mindre begavede epigoner at forstærke disse mildnende buer så-

ledes at de blev iøjnefaldende. Søjlen fik bug som ganske betog den dens oprindelige gratiøse lethed og gesimslinjerne fik ligeledes krummet ryggen udefter, og derved var vi inde i forfaldsperioden. Ved den i Italien senere fremblomstrende renaissance fortsatte man kursen og forsøgte at forhøje den perspektivske virkning i bygningens indre. Man indsnævrede f. eks. kirkens hovedskib og gjorde afstanden mellem søjlerne som adskilte hovedskib fra sideskib, gradvis kortere som de fjernede sig fra indgangen for derved at give rummet udseende af at være længere end det i virkeligheden var. En falsk og overspændt udvikling om hvilken det skæve tårn i Pisa står som et fremtrædende monument. Imidlertid udvikledes gotiken i Nordeuropa og denne gav ved sin rige anvendelse af geometriske former, en ny retning for mystiken. En kendsgerning vi er mindet om ved overvejelserne angående Trondhjems domkirkes istandsættelse. Men den mystiske teknik har fortsat sig til vore dage, og forsøg gøres af og til på at finde formler for rumforhold og planer af selv små borgerlige huse.

Hvorvidt man kan henregne disse udskejelser til de dysmorfiske bestræbelser indenfor kunstrigets grænser, er måske tvivlsomt. De er i hvert fald historiske kendsgerninger som det har sin interesse at bevare minderne om og som stadig finder ny udslag f. eks. i kubismen. De vanskelige spørgsmål om proportioner, forholdsmål og harmoni i bygningskunsten er bestandig åbne og vil vel altid blive så, fordi de i så høj grad er afhængig af smag og fantasi. De er afhængige af personligt skøn. Men den barnlige ide om at detaillerne gradvis må gøres grovere jo fjernere fra øjet de anbringes, i den perspektivske virkning, må kunne sendes til pulterkamret mellem andre opgivne vildfarelser. De mest slående eksempler kan observeres i vore kulturcentre, i Wien f. eks. ved udstillingen 1873 var opført en anelig rotunda eller hædershalle som måske står endnu. Dens tag var formet i lighed med en udslået paraply, i hvis indre felter var malet kæmpestore kvindelige genier, hvilke ganske forstyrrede størrelsesforholdet. Man havde ofret en større sum på her at skaffe en imponerende forhal til udstillingen, man savnede ævne til at fastholde denne ide ved passende dekoration. Figurernes størrelse virkede i høj grad formindskende på størrelsesindtrykket. Et andet eksempel er hovedfaçaden af Paris' store opera bygning, hvor kolossale figurer kroner façadens øverste del, medens små lettere figurer smykker den lavere del som gør hovedindtrykket disharmonisk ved at undertrykke den naturlige perspektiv.

Den gyldne vej til gode forholdsmål leder os til den græske søjles entasis. Følger vi dens anvisning og reducerer detaillerne opefter på lignende måde, uden overdrivelse, så er man på den sikre vej til et godt resultat, hvis planen ellers er god. I den retning er pariseroperaen særdeles lærerig, thi de forhold som førte til de vanskabte facadeforhold er de samme som gav planen sit forførende udtryk og tegningerne deres kunstneriske flothed.

Mellem de konstruktioner som tjener til at give vore bygninger deres særegne lokalpræg, er vinduesformen fremtrædende idet vore gadebilleder hidtil har været afhængige af denne, og et kuriøst eksempel på betydningen i så henseende har Amerika leveret. Efter borgerkrigens afslutning udfoldedes bestræbelser for at skabe en bedre og mere stedpræget arkitektur og motiverne hentede man hos den franske experimentale „Neogree“ og forenede denne med en stærkere brug af verticale linjer. Vinduerne blev da høje og smalle og eksempler med 3 eller 4 rammer i højden

var ikke sjældne. Men efter krigen med Spanien slog disse bestræbelser om i deres modsætning og vægten lagdes da på brede istedetfor på højde. Formentlig en følge af den storhedsfølelse som krigen bragte. Vinduerne kunde da få en hvilken som helst brede og anbringes i grupper. Dermed forandredes hovedindtrykket af den borgerlige arkitektur, og noget lignende vil ske hos os om vi forlader den gamle livsfarlige konstruktion.

Det må vel betragtes som en naturlov at kun meget få kunstnere er istand til at bryde ny baner i kunsten medens hovedmassen af bildende kunstnere er efterlignere af den enkelte banebryder. Udtrykket at „danne skole“ viser dette og en kendsgerning er det jo at den nøjagtige, den omhyggelige eller den matematiske hjerne, er som et spejl der kun kan reflektere andres tanker og ideer indenfor de fri kunsters ramme, men er ude af stand til at ændre det modtagne eller skabe udtryk for ny tanker. Bevidstheden om denne begrænsning leder i reglen de mest rutinerede af disse efterlignere til at danne ring, for ved gensidig støtte at bøde på manglerne. En udvikling som vistnok kun sjældent fører til det ønskede resultat, men udmunder i rent økonomisk stræben. Den nøjagtige hjerne passerer skolen med glans, medens den skabende hjerne danner et uroligt element hvis sociale værdi som oftest er uberegnelig. I disse forhold må grunden søges til byplanlægningens ufuldkommenheder. Udaf milieuet skal genierne opstå, epoker dannes og continuousiteten knyttes. Dette gælder denne kunstretning mere end de fleste andre, fordi der stilles fordringer til den både af social og teknisk natur.

Alle byers planer er forældede og bevæger sig nedad fra det tålelige til det utålelige og jo ældre byen er desto mere påfaldende er dette forhold. Københavns gamle strøggader er afgjort inde i den sidstnævnte klasse fordi gaderne ikke er istand til at give plads for den stigende færdsel. Men et lyspunkt er det jo at færdselscentret har været istand til at bevæge sig bort fra disse forældede færdselslinjer uden at tilsidesætte hensynet til strøggadernes grundværdier. Men flyningen må fortsættes og færdselscentret udvides i den retning byens vigtigste færdselsåre — havnen — udvider sig. At den gamle bys historiske præg bør fredes er givet og dette kan ske netop fordi forretningskvarteret er bevægeligt. Hvor vanskeligt det er at finde den rette mellemvej mellem fredning og tidssvarende fornyelse viser de forsøg som er gjort i sidstnævnte retning. Det københavnske Byggeselskab gjorde en god gerning da det byggede Søtorvpartiet ved Dronning Louises bro, men det begik en vandalisme da det byggede Ny Østergade og Hovedvagtsgade, hvor det sløjfede et enestående middelaldersbillede og den pittoreske hovedvagt med de populære kanoner, og fortsættelsen i Kristian 9des gade har ikke bragt noget væsentlig gode for færdslen men har skabt en kontrast uden forbindelse med det historiske bybillede. Fornyelsen af gamle bydele bør ske ved individuelle omdannelser af bygningerne således at byens plan i sine hovedtræk bevares og større omdannelser må reserveres for forstæderne, hvor de ny hovedfærdselslinjer må udvikles og dette kan ske i København. Forskønnelses-, restaurerings og vedligeholdedesarbejder kræver den største varsomhed, pietet og kunstforstand hvis første pligt det er at forebygge overilede eller forhastede afgørelser. Men da den gamle by ikke skal forvandles til et ligefremt museumsanneks, så må den alligevel indenfor visse grænser, som nævnt, kunne følge med tiden. Foreningen til Hovedstadens forskønnelse har udført et udmærket arbejde ved at gøre sig til talsmænd for borgersindet

og ved direkte arbejder som istandsættelsen af Kristianshavns vold. Arbejdet for den gamle by er både et fredningsarbejde og et arbejde for en levende bydel, som, skønt den har mistet ævnen til at følge med færdselsudviklingen dog har sine særegne af tidernes gang udgåede opgaver. Ulykken er nærmest den, at man ikke endnu i den større del af byens borgerstand er kommet ud over de små ting som skilte og lygtepæle; medens større sager som bevarelsen af det gamle fisketorv ved Gammelstrand eller grønttorvet på Højbroplads med de udmærkede lejligheder til at opfriske gamle tider glemmes under dagens travlhed.

Når det kommer til de tekniske interesser som byplanlægningen omfatter så er det ikke just den kunstneriske forståelse som har overtaget. Det er fremtidsbyen med dens mange samfundsspørgsmål som ofte med tilsyneladende brutalitet griber ind i de ved individuelle studier skabte illusioner. En anselig litteratur både i selvstændige afhandlinger og i tidsskrifter har i den sidste menneskealder udfoldet sig som tegn på den vågnende interesse; men end ligger dette literære marked som et bælte omkring sagens kærnepunkter, omtrent som havekolonierne omkredser byen; medens det centrale i sagen, fremtidsbyen, kun lejlighedsvis giver anledning til vægtigere indlæg. Den egentlige grundvold for arbejdet, forståelsen af byens kulturværdi og oprindelse, betragtes som oftest som noget givet, noget som ikke kræver særlige undersøgelser, medens forhold vedrørende kunst og smag optager interessen. Vor historie siden Norge udskiltes af riget har været som et drivhus for fremelskning af sansen for de små ting. „Vi er et lidet fattigt land“ var det nationale suk som udviklede sig til at blive en tros artikel. Men da vi nu belaver os på at have en millionby som hovedstad, medens samtidig landets grænser udvides og rigstanden vinder frem til forståelse, er det berettiget at håbe på at sansen for det større igen må spire frem, som en følelse af at vi har videre til væggene og højere til loftet end fædrene i de nærmeste led havde. Dette vil både fædrelandet vel, thi det punkt hvorom vor estetiske opfattelse må dreje sig, er det punkt hvorfra vi ikke kan fjerne os ret langt uden at komme i fare for at forville os, eller for at tabe forbindelsen med det hjemlige, det folkeegne, det nationale. Det internationale ligger i horisonten og må blive der, og der synes det jødiske elements opgave at ligge, ti jøderne er det eneste folk, den eneste race som etnografisk er istand til helt at løsrive sig fra hjemfølelsen og 2000 års erfaringer har befæstet denne ævne. En kunstner kan studere og tilegne sig klassiken i dens græske eller romerske former, på samme måde som en linguist kan tilegne sig et fremmed sprog, men vil selvfølgelig forblive rodløs i disse periferiske egne undtagen når han tilhører den internationale semitiske race, hvis bopladser er fordelt mellem alle klodens civiliserede folk, uden at dette forhold i væsentlig grad påvirker deres specielle sammenhold. For jøden er det naturligt at fordybe sig i kulturens og tidsalderens flotsam, thi han mangler den nationale ånd. Han kan som digter eller bildende kunstner arbejde sig ind i nationale retninger af det folk han tilfældigvis er født imellem, men kun for disses, ikke for sin egen races edification. Vore nationale kunstnere vilde gøre vel i at tilegne sig dette synspunkt; de vilde derved hurtigere opnå at finde fast grund under fødderne og hurtigere nå resultater af værdi. Glemmes må det jo ikke at forbindelsen med de internationale strømninger aldrig må ophøre thi dette isolerer de nationale bestræbelser. Den internationale kultur giver sig tydelige udtryk i tekniske og økonomi-

ske retninger og må derfor krydses af nationale etiske strømninger for gennem kunstneren at føres ind i det virkelige liv.

Altså det nationale er det centrale i kunst og kulturudviklingen, det internationale det periferiske. Det nationale kan befrugte andre folks ideer og stræb, men kan aldrig miste sit nationale præg, sålidt som den antike græske eller romerske kunst kan miste karakteren af at være græsk eller romersk.

NATIONALT HVERV

It is obvious that to classify mankind into races, Asian, Semitic, Turanian, Polynesian, Kaffir etc. on the mere evidence of language, is intrinsically unsound. *Edw. Burnell Tylor.*

Spørgsmålet om nationale hverv for bybygningskunstens udøvere er vel nærmest et spørgsmål om fremtidsprogrammets takt og tone, men da det lægger den største vægt på bevaring af de fra fædrene nedarvede kulturudtryk og mindesmærker danner de nationale hverv egentlig kernen i bybygningskunsten. Hvert land og hver by har sine særegne overleveringer, erfaringer og resultater — sine traditioner — som må fredes og holdes ilive således at de kunne befrugte nutidens gerning og hjælpe os til forståelse af fremtidens opgaver. Heraf følger at hvert folk må have sin egen bildende kultur og at endskønt internationale studier af sammenlignende natur er nødvendige og kan være frugtbringende, så befinder bybygningskunsten sig på et indledende, temmelig ufrugtbart standpunkt sålænge de nationale hverv mangler anerkendelse.

Den ledende plads med hensyn til forståelsen indtager rigstanken. Spørgsmålet: „hvad skal vi blive“ har jeg søgt at bevare fra et socialt standpunkt, men det må også ses fra den nationale side og rigstanken giver os nøglen til forståelsen. Når vi nu altså retter vor opmærksomhed på vor udvikling som søfarende og fiskende nation så følger heraf at vægten i den politiske fremtidsbevægelse må lægges på en national rigsordning bygget på ligevægtsystemet med selvstyre for de mere eller mindre beslægtede folk som lever indenfor rigets grænser, og på hævdelsen af denne ordning, national såvelsom international. Foruden danske, islændinge og færinger, lever der også friser og nordgrønlandinge af blandet eskimorace, og den friheds- og selvstændighedsgrad som vi danske fordrer for os selv, må vi også udvikle for de andre, geografisk og etnografisk adskilte folks ævne til at forstå og nyde. Vi må gøre dette gennem en logisk udformet marinepolitik. Søen må betragtes som den nordiske folkegruppes fælles arbejdsmark og Øresundet udvikles til at genindtage sin gamle plads som nøgle til Østersøen — som det bånd der binder øriget sammen og som må forstærkes på forsvarlig måde, støttet til en folkenes forbunds bevægelse. De gode mænd fra begge sider som kom sammen for at ordne forholdet mellem Danmark og Island forstod ikke-nationalitetsprincippetets egentlige væsen eller værdien af de historiske, etnografiske forhold til rigstanken eller til det nordiske slægtskabs fremtids betydning, eller til nødvendigheden af et samlingspunkt hvor det gensidige arbejde mod fælles mål kan ordnes. Næppe var det politiske hug gjort som skiller dansk fra islandsk, før de opvakte islændinge indså at Grønland og Færøerne derved fjernedes fra reykjalandet og nødvendigheden for en forbindelsesform svarende til de ny forhold dæmrede for fremsynet. Men vi har jo oplevet et end mere slående bevis på manglende nationalt fremsyn i det sønderjyd-

ske spørgsmål. Man forstod ikke i de da rådende unationale kredse at hele den befolkning som lever og er født i Sønderjylland er Sønderjyder hvadenten de taler dansk, plattysk eller frisisk. Jyllands geografiske grænse mod syd er skærpet i vor tid og Jylland er nu en ø som kan rundsejles af de største skibe. (Det kan Sjælland ikke).

For byplanlæggeren har det sin betydning at vinde klarhed over nationalitetsspørgsmålets betydning og udstrækning. Har man ikke erhvervet et herredømme over alle store spørgsmål har man intet tilstrækkeligt materiale til at bygge en fremtidsplan af, og da en fremtidsplan aldrig er færdig, men bestandig må være forud for by-byggeriet, stadigt må revideres, i den voksende by må betingelserne for en på sandsynligt fremsyn bygget generalplan ikke gå i glemme.

Med hensyn til den asiatisk-europæiske konkurrence som foran er nævnt og som sikkert vil påvirke udviklingen af arbejderforholdene og de i forbindelse dermed stående økonomiske forhold i byerne, burde man i tide overveje vor nationale stilling hertil og rette opmærksomheden på disse forhold som det næppe bliver mulig for os at omgå. Fra Amerika lyder der stærke klager over at den japanske fisker fortrænger den amerikanske fra det nordlige Stillehav og Bering Strædet. Ikke nok hermed, men fra Newfoundlandbanken i Atlanterhavet, hvortil adgangen er blevet lettet for japaneren ved Panama Kanalens åbning, lyder de samme klager. På den ene side er det vel glædeligt om denne konkurrence bringer en nedgang i priserne på næringsmidler, men på den anden side griber den ind i den øvrige verdens økonomiske politik. Bygger vi vor fremtid på en fiskeri- og søfartsplan så bliver det en alvorlig hindring når en race med færre fornødenheder, en race som i retning af social-folkelig udvikling ligger århundreder tilbage, griber ind og overfylder markedet med varer. Dette sker jo på bekostning af de almindelige kulturfremskridt og som resultat af en anden races simplere livsforhold. Først og fremmest må vi udruste vore fiskere med bedre tekniske og økonomiske forhold, vi må bygge virkelige fiskerbyer med bedre lempelser for fiskeberedning og pakning og vi må bygge fiskerhøjskoler i samme forhold til folketal som landboerne og indrette vore toldforhold på den mest tidssvarende måde. Vi må huske at selv om den af japaneren fangede torsk aldrig når vort marked, så vil vi dog få virkningerne at føle gennem det intertionale markeds priser.

Et andet Forhold i den retning kan også nævnes, og det er den indflydelse som gennem vore missions og telegrafforbindelser øves på fabrikdriften i Kina. Adskillige varer for forsyning af de europæiske markeder forfærdiges i kinesiske fabrikker under europæisk — også dansk — ledelse, og de danske som ad de nævnte veje har erhvervet dem fortrolighed med de lokale asiatiske forhold, tænker næppe på at de ved at støtte denne virksomhed, som har fået et stærkt fremstød under verdenskrigen, og er blevet begunstiget ved den efter krigen følgende strikemani, skader deres landsmænd og forværrer arbejdsforholdene i deres eget land. De griber som naturligt er lejligheden til at komme i skub, uden særlige samvittigheds-skrupler. Direkte er der næppe noget at gøre derved, men vi må forstå omfanget og mulighederne af disse fremskridt som bringer Asiens tusinde millioner i direkte konkurrence med fire hundrede millioner Europæere allerede stærkt trykkede af arbejdsløshed som truer med fremtidig lavere levestandard.

Jo mere tidens færdsel skrider fremad, des mere betydning får det interna-

tionale samkvem. Fare og fordele heraf følger hinanden. Mellem fordelene regnes turistbevægelsen som bringer økonomisk vinding til nationerne, forsåvidt disse ikke giver mer ud i den retning end de tager ind. Det anses jo for god politik at vise gæstfrihed og sørge for at de fremmede gæster ikke savner de bekvemmeligheder som de venter at finde på deres ferieture. Dette er en sag for hoteller, badesteder og turistforeninger at overveje, men der er et lille punkt på hvilket opmærksomheden bør rettes og det er omsætningen i lokale souvenirs. Det er ikke uden betydning for landets anseelse om disse souvenirs regnes til den billige træsk eller om det har et gran af kunstværdi. Betydelige industrigrene underholdes derved og turistforeningerne burde øve nogen censur over genstandenes karakter og ægthed. Hver by burde have en turistbod hvor de turister som ønsker det kan få så gode artikler som stedet kan frembringe under turistforeningens kontrol.

I kapitlet om offentlige bygninger omtales hovedstadens domkirkes (Vor Frues) adkomst til at danne det fremtidige danske riges religiøse „Fane“. Hertil kan knyttes nogle bemærkninger om den danske kirkes forbindelse med de nationale hverv. En svensk biskop udtalte ved et kirkemøde i Gøteborg at den nationale kirke skulde være en folkekirke og ikke en præstekirke. Frue kirkes ydre pynt af statuer leder tanken hen på det sidste prædikat, og vi vilde gøre vel i at lægge os den svenske kirkehyrdes ord på sinde. Der er andre måder og andre pladser hvor en nidkær og begavet præsts virksomhed kan mindes, end som pynt for en domkirke. Den menige mand får let en følelse af at præsten optræder som kirkens herre i stedet for som dens tjener. Nationale skikkelser som Ansgar, Tavsén, Egede, Kingo og Brorson, bør mindes af nationens domkirke, selv om andre kirker er kommet den i forkøbet. Vi ved at disse høvdinge har fuldendt deres gerning til nationens ære. Vi skylder dem værdige mindesmærker i hovedstaden og dette er en sag som bør ordnes i forbindelse med indrettelsen af et religiøst rigs centrum. Frue kirke opfylder ikke de krav der må stilles til et sådant. Gejstlige møder af national betydning afholdes i bispens bolig, istedetfor i et kirkeannek. Også dette peger i retning af præstekirken, og førend Vor Frue kan modtage islandske, færøiske, grøndlandske og frisiske eller plattyske sønderjyder således at disse kunne føle sig som hjemlige der, er denne kirke ikke en værdig domkirke for hovedstaden.

Men for at komme tilbage til de verdslige æmner så kræver spørgsmålet om stil i nationale bygværker stadig overvejelse. Al fortsætte de klassiske stile er i det store og hele rigtigt, fordi man derved fortsætter en almindelig væsentlig civilisatorisk kulturelinje; men det samme gælder også om fastsættelse og fornyelse af nationale motiver. Der er jo slægskab mellem folkene, raceslægtskab, og det ene påvirker fremgangen i det andet, både i retning af det klassiske og i tendensen til at hæge om national kunst og fortidsminder. Vi har i de svundne tider ladet os påvirke altfor direkte fra syd, ofte gjort vold på vor naturlige nationale smag for at følge signalerne derfra, forvekslet tunge klodsede eller udskejelende former, med de solide og rolige vor hu stod til, medens vi samtidig har forsømt at studere udviklingen vestpå som ligger vore folkelige følelser og smag nærmere. Slægtskabet erkendes dog fra den side: „Our scandinavian ancestors“ er ofte hørt og besvaret fra vor side. Og vort bidrag til det angelsaksiske racepræg som vokser frem i de ny nationer er ikke utydeligt; det føler man ved at leve mellem disse. Deres smag og tankegang, deres litteratur og kunst er, føler man ofte, ånd af vor ånd, medens udviklingen i

Central Europa, hvor racerne mødes og blandes og hvor nationalitetspræget aldrig når ægthedsudtrykket; for mange og for forskellige racer kæmper om overtaget og frembringer yderliggående udtryk som kontrasterer med vort.

Dette kulturbillede bør vi bestandig have øje for, hvad enten vort arbejde indordner sig under den ene eller den anden kunstretning. Og byplanlægning og by-bygning danner ingen undtagelse. Tvertimod er denne som en ny kunstretning af særlig betydning for tidens civilisation; pålægger os derfor et særligt etisk ansvar. Mellem folkets kunstsans og dets kunstscole må der naturligvis vedligeholdes en vis forbindelse, når man da har og vedligeholder en slig skole. Det er jo ikke nogen gammel institution, og skylder enevoldssystemets trang til at manifestere sin faderlige omsorg for kulturens udbredelse sin tilstedeværelse og denne ide er senere gledet ind i vort parlamentariske system, fordi den lettede de regerendes kontrol over udviklingen og derfor synes at være et nødvendigt led i det statslige liv. End er der alvorlige kunstnere som mener at formen er vildledende og det tidligere mester- og lærlingsystem var bedre og mere frugtbart. Skolens rammer er mindre personlige og lempeligere for budgetoversigten. Derfor må det vedligeholdes hvis man vil bevare forbindelsen med statskassen. Imidlertid synes fotografiens blomstring at have fremkaldt kontrarige stemninger hos kunstneren ved at tilrive sig herredømmet over de naturtro fremstillinger og har derved drevet kunstneren ud i en ubegrænset fantasiverden af al sort af ismer. Men den uro der således er vakt i kunstnersjælene har måske sin gode side — måske et udslag af det smærtens evangelium som i vor tid forkyndes for menneskeheden. At den samtidig har fremkaldt træthed og pessimisme er sikkert nok og det er vel heller ikke udelukket at den har voldet kunsten et debacle som fører til kulturnedgang, set fra det ældre synspunkt. Uroen i skolerne og de nervøse forsøg på at bryde ud af de tilvante estetiske dogmers lejre kunde tyde herpå, men den kunde jo også tyde på at vi står foran indgangen til en ny kulturperiode med ny og udvidede idealer. Vi håbe så, men sagen synes at trænge til en dybere granskning og en mere indgående national undersøgelse end den hidtil synes at have været Genstand for. Bybygningen som en ny og langt mere fordringsfuld kunstart, fordingsfuld både i retning af ævner og kundskaber og krævende mere end noget hidtil praktiseret fag, er måske vejen til den ny tid, men kan også blive vejen til yderligere forfald, hvis den nu praktiserede dillettantisme skulde befæste sig og begrænse byplanlægningen til stemningsdyrkelse af overfladens fænomener.

Rigstanken er nævnt som en vej til forståelse af vore nationale hverv; den er mere end dette, den er vejen til at bringe den nationale udvikling i den tilbørlige samklang med den internationale. Grundlaget for en rigsdannelse er det føderative system, baseret på tilstedeværelsen af etnografiske afskygninger i statens geografisk adskilte landsdele. Ved at erkende disse nuancer og give dem adgang til fortsættelse og udvidelse af deres selvstændige kulturtrang forbereder man på den naturligste måde forbindelsen udadtil til fredeligt samkvem med andre riger. Således står vi til fremtidsudviklingen. Det egentlige Danmark er et samlet geografisk begreb — Østersøens delta — og de adskilte geografiske landsdele, genstand for føderativ samling, er Island, Færøerne og Grønland. På denne basis må ideen om et endeligt nordisk forbund hvile. Det må bygges på gensidig agtelse og ligesom folkene i riget må have og vedligeholde et fælles historisk centrum, således må den nordiske rigs-

gruppe, samles med andre riger og rigsgrupper i et folkenes forbund. Denne trinvis inddeling må udvikles og følges. Den er resultatet af nationalitetsprincippets anerkendelse som ledende i verdenspolitikken, thi alle de historiske og etnografiske afskygninger som tiderne har formet og som har vist livskraft nok til at danne selvstændig historie, kan ikke blive repræsenterede i den internationale diplomatik; på anden måde end gennem en engere rigsform. Her træder nemlig det politiske magtspørgsmål frem og de mindre, magtløse statsformer, kan ikke komme til orde mellem de store. De må afgøre deres fordringer og fremsætte deres ønsker ad rigsvejen, før disse kan komme til behandling for et verdens tribunal.

Den politiske samlingstanke er altså en dobbelt, nemlig en national og en international. Begge former er af lige stor praktisk betydning og begge har deres samlingspunkter, deres hovedstæder. Rigets hovedstad, som for byplanlægningen er den vigtigste, samler rigsgruppens tråde, rigsting, undervisningsakademier, rigskirke, museer og samlingslokaler for rigsinteresserne. Vi håber verdensudviklingen i sin helhed bærer mod nationaliteternes fremgang i fredelig kappestrid og vi håber for vort vedkommende at folkevisens omkvæd: „Nu driver bølgen på hviden sand mod Norden“, må gå i opfyldelse og at der ved nordisk samling venter os en rigere fremtid. Men opfyldelsen af dette håb nås ikke uden ofre og uegennyttigt arbejde. I håbet alene ligger ingen sikkerhed og som angelsaksen har udtrykt det: „Greatness sometimes leads to indifference“ og deri ligger en vis fare som må indgå ved vekselvirkning og oplivende samarbejde mellem de nordiske centre eller hovedstæder. Disse statsmandshensyn påvirkes in abstrakto af hovedstadens beliggenhed i riget og dens forhold til den nationale samlingsdrift. En fejl beliggenhed kan være skæbnesvanger, kan være den Nemesis som bringer store riger, samlede ved erobringer, til at styrte sammen og herpå haves eksempler.

Udvides en stat ved erobringer, så viser den i reglen sin foragt for de undertrykte ny landsdele ved at betragte dem som kolonier og ved at tilbagevise forsøg fra disse på at opnå politisk ligeberettigelse med herskerstaten, som ganske uberettigede. Dette er erobringstankens konsekvens som er praktiseret til denne dag så godt som overalt skønt verdenskrigen har bragt en betydelig forandring i dette forhold. Erobringstanken er vedblivende praktiseret af den danske regering og rigsdag med forholdet til Island som eneste undtagelse. Men mere herom på andre pladser. Da Bismarck var ved magten i Preussen og Berlin viste uvillighed til at opfylde hans fordringer, truede han med at foreslå Cassel omdannet til hovedstad. Var dette sket, var Cassel blevet det tyske riges hovedstad, vilde den militæriske udvikling muligvis have taget en mildere retning end den tog i Berlins vendiske omgivelser og Tysklands sammenhold efter nederlaget vilde måske have haft en bedre grundvold. En oversigt over de andre af nutidens stormagters politiske geografiske omfang vil vise erobringstankens indflydelse på den politiske samlingsdrift og hvorledes rigshovedstadens beliggenhed svækker den gamle enhedstanke. London som det store angelsaksiske riges hovedstad svækkes efterhånden ved de store „dominions“ udvikling med lokale hovedstæder, men vil som åndeligt centrum kunne holde stillingen en tid endnu fordi der næppe vil kunne påvises nogen anden plads for et praktisk rigscentrum. Frankrig befinder sig endnu i en mindre udsat stilling i geografisk henseende fordi dets udstrakte afrikanske besiddelser kun er adskilt fra moderlandet ved et sund, men samtidig er disse besiddelser i etnografisk henseende

fjernere fra den franske kultur; men dette er et svaghedspunkt, og hvis Frankrig vil sikre sig sin fremtidige rigsforbindelse med de nuværende områder må det vist forsones sig med tanken om en rigshovedstad på den afrikanske side. Men Rusland giver dog det mest drastiske eksempel på en fejltagt anlagt hovedstad. Peter den Stores Petersborg-anlæg lagde grunden til det russiske riges opløsning. Flytningen fra Moskva var et kamptrick som måtte forstyrre den gamle ligevægt og de erobringer som gjordes for at hjælpe på Petersborgfejlen kunde ikke assimileres fordi riget bestandig voksede den anden vej ved kolonisering. Bolshevikerne havde nogen sans herfor men tilbagetoget til Moskva var ikke nok. Det vil ikke kunde hindre en vidergående opløsning fordi denne bestandig har en exentrisk beliggenhed i forhold til rigets udstrækning. Havde de haft mod til at flytte til nordenden af det Kaspiske Hav, havde der været mere udsigt til at holde sammen på det store rige. Nationalfølelse, selvbestemmelsesret og autonomi er ord som betegner stridige elementer derovre. Amerikas forenede stater er et andet mærkeligt eksempel på hvor vanskeligt det er at holde en given kurs i politik og civilisation. Bygget på den føderative ide, og udviklende denne så længe fremgangen bredte sig indenfor de geografiske grænser; men svigtende den da heldet fulgte den ydre politik og imperialismens lokketoner lød og vigtige „besiddelser“ erhvervedes i syd og vest indbefattende herredømmet over Stillehavet, dækkende en afstand af 10,000 am. mile med rigets samlingspunkt i den ene ende medens tyngdepunktet burde være i midten eller ved Stillehavskysten. At flytte hovedstaden har ofte været på tale, men har aldrig fundet nogen støtte eller forståelse i politiske kredse medens Washingtons betydning som tilknytningspunktet med den europæiske kultur og en flytning selvfølgelig bestandig gøres vanskeligere. Forsøg på at bygge ny hovedstæder er gjort i den ny verden, i Brasilien og i Australien, og man er begge steder gået ud fra de samme impulser som når man søger plads for et sanatorium — et behageligt og sundt sted i afsides bjergegne og kuriøst er det at se den australske Canberra udvikle sig hospitalsvis med regeringsbygninger efter pavillonsystemet. Begge disse hovedstadsanlæg er eksperimenter som vil blive fulgt med interesse. Politisk samlingsdrift har ingen indflydelse haft på valg af byggeplads og sandsynligheden er vel for at denne drift inden ret længe vil enten tvinge til en opgivelse af planen eller fremtvinge politiske kriser af mere skæbnesvanger karakter. Mislykkede hovedstadsplaner af ældre dato mangler jo ikke og selv hjemme i vor egen svanerede er forsøg blevet gjort, efter tabet af landsdelene hinsidan Sundet, ved anlæget af det centrale Fredericia. Men når man ikke har opdaget hvad en byplan er, hvilke elementer den består af eller forskellen mellem en national hovedstad og en almindelig storby, så kan man ikke vente at have held med sig eller at vinde gunstige resultater af eksperimenter.

Forud for verdenskrigen gik en uhygge strømning over London som gav sig kuriøse udslag i litteraturen, og stod måske i nogen forbindelse med frygten for jordens overbefolkning. Fantasier som Jack Londons „The Red Plague“ og Conan Doyles „The Poison Belt“ var udslet af denne følelse. Ligesom krigen selv gav anledning til overvejelser af om nu også de vældige ofre denne aftvang kultur folkene, vilde blive til menneskeslægtens gavn, eller om et sligt ragnarok ikke snarere måtte betegne et tilbagefald til mere barbariske tilstande. Frygt og håb står jo mod hinanden; men når man betænker at nationalitetsideen dog er sat i højsædet, som grundlag for det diplomatiske samkvem, og at fire kejserdømmer bygget på erob-

ringstanken er styrtede og at en halv snes undertrykte nationaliteter er befriede og blevne selvstændige stater; alt som en følge af krigen, så tør man ikke længer forbande den blodige kamp som var nødvendig for at opnå disse resultater.

Granskningen af vor folkelige fortid udført med så megen flid og talent tjener ikke alene til oplysning af vor hjemlige kultur, men oplyser også med hensyn til vore forbindelser med andre folk. Irske kilder fortæller at danske vikinger byggede de første egentlige byer i Irland; byer som Dublin, Wexford, Waterford, Limerik og Cork, tælles mellem disse. Der har dog sikkert været ældre bydannelser på disse steder; men har vi kunnet få ord for at have bygget byer i Irland, England og Normandiet, så må vi vel endnu kunne frembringe noget i den retning som vil bevare vort navn som bybyggere til efterverdenen. At vi er vore forfædres efterkommere er en kendsgerning som ikke må glemmes; men som vi tvertimod må leve op til og vi må tillige forstå at national ånden har sin modsætning og sin fjendtlige skygge i kommunismen, og vi må lægge mærke til at denne fjende har flere former, nemlig en frivillig og en tvungen. Den frivillige praktiseres i religiøse sekter eller af kønslige og moralske dysmorfister. Disse er dog mindre farlige fordi deres propaganda er begrænset og fordi frivilligheden giver lejlighed til omvendelse. Men de tvungne tyranniske kommunister er civilisationens arvefjende og har altid været så. Man har i den klassiske Prokrustes lignelse et bevis for denne kulturens skyggeside som har fulgt samfundet siden dets barndom. Alle udslag af kultur i retning af nydelsesmidler har også sine skyggesider, hvert brug sit misbrug; men så snart dette bliver åbenbart, kommer de moralske kommunister frem som et selvbestaltet forsyn og forlanger midlet undertrykt. Dette gælder især alkohol, tobak og kaffe. Disse tyranner forstår ikke at fristelserne som gemmer sig i kulturmidlets brug, har sin store opdragende mission, i hærkning af karakteren — i uddannelse af stridsmænd i livets uundgåelige strid og at undertrykkelse af fristelserne svækker individerne, gør dem udygtige til at bære tidens kultur. Den social demokratiske kommunisme derimod er den form hvorunder vi kommer i direkte berøring med bybygningen gennem fagforenings og strikebevægelsen. Det har vel en tid været et nødvendigt våben — et kultur middel — men ulæmperne hvor strikebevægelsen griber ind i samfundslivet, navnlig ved generalstriker og færdsselsstriker, er oprør og en begrænsning er nødvendig.

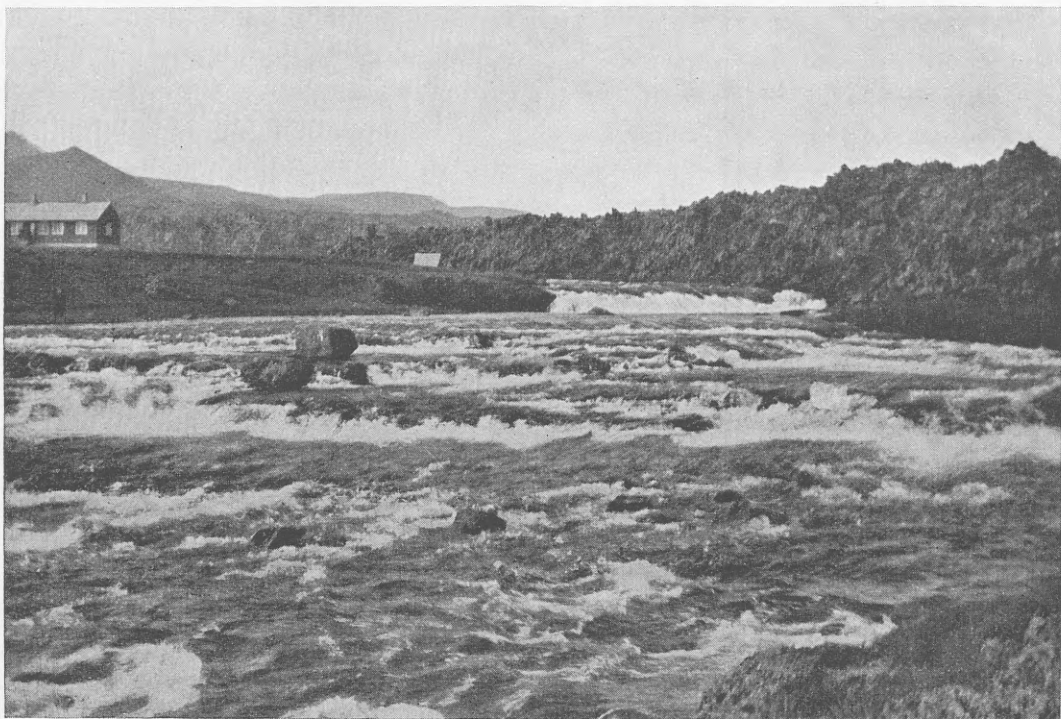
Den huslige hygge, boligens forhold til hjem-følelsen er en af arkitekturens grundlæggende, men som sådan endnu næppe fuldt anerkendt faktor, som burde gøres til maksime for bolig byggeriet; thi gennem bestræbelser i den retning frembringer man en pålidelig målestok for bygningskunstens nationale karakter. Hygge kravet kan vel betegnes som et udslag af åndelig etnografi, og skønt tidens flygtige modesmag kan undertvinge eller overdøve det nationale særkrav til stil og plan og for en tid gøre internationale skønhedsdogmer tålelige så længe de intet korrektiv finder i den nationale udvikling, så samler der sig dog i enhver smags periode en del motiver og stedlige vink som viser at nationale følelser i den retning ikke lader sig helt undertrykke. Nationaliteten trænger sig uden besvær gennem den skindybe modesmag og giver ved en ringe anledning plads for den estetiske tidsånds ændringer i de skiftende arkitektoniske dogmer. Forresten har hyggekravet jo også betydning for offentlige bygninger, kirker, skoler, teatre m. fl., hvorfor det nok er en større opmærksomhed værd.

Vore nationale symboler har ikke, og har ikke haft, blide dage i vor folkelige friheds tid, er ikke blevet behandlet med den respekt som tilkommer dem og vi synes fremdeles at mangle sans for hvad et nationalt emblem står for. At flaget har delt skæbne med folket under fornedrelsestiden siden 64 er måske forklarligt, måske undskyldeligt, men er ingenlunde naturligt, thi vi har netop i det halve århundrede trængt hårdere til et oprejsende og opmuntrende samlingmærke, end i noget tidligere tidsrum. Vi ser daglig Dannebrog blive benyttet på en uværdig måde i reklamens tjeneste. Det bruges som skilt for drikkeboder som privat reklamemærke og i avertissementer nedværdiget ved inskriptioner, monogrammer og lignende og vi har endog set det gjort til en part af et befærdet fortovsbelægning hvor millioner af snavsede fødder: af danske og tyske, af jøder og gojims, officerer og menige daglig har „trådt det under fod“ og samlet snavs og søle over det hvide kors i den røde dug.

Som kulsvieren sagde: „man ved ikke hvad man har før man har mistet det“. Vi har set med hvilken rørende kærlighed det er blevet behandlet og set til som en dyrebar relikvi, af dem som var nægtet brugen af det; hvorledes de gemte det for fjendtlige øjne og glædet sig i enrum over det nationale samlingsmærke, medens vi i det daglige liv har behandlet det som et markedsskilt. Var det ikke muligt for os, nu da vi er inde i flagets ottende århundrede og har så tydelige beviser på hvilken livsværdi det endnu besider for dem af os som er i national nød; at få hegnet det mod nedværdigende misbrug og mod snobberi? Først en lov som beskytter samlingsmærket og dernæst en flagstang med flag ved hver skole over hele landet og børnene oplært i brug af og respekt for flaget. Vi har i den 15. juni en flagdag som kan give anledning til at vore børn lærer hvad vi skylder og hvorfor vi har et nationalt samlingsmærke.

Det er imidlertid ikke flaget alene af de nationale symboler som kræver borgernes forståelse. Det våbenmærke som vi kalder rigsvåbnet er den oldenborgske kongeslægts familjevåben og burde kun benyttes ved lejligheder hvor det passer som sådant — i kongeflaget. Feltet med de tre løver er det egentlige danske våbenmærke, som er ældre end kongevåbnet. De to løver som findes i dette betegner hertugdømmet Slesvig og burde ikke benyttes som betegnelse for Sønderjylland; thi dette er en del af det egentlige Danmark, men det må vel stå som emblem for det slesvigske „irredenta“. Også de oldenborgske farver har spillet en rolle. De var benyttede for de militære uniformer og distinktioner i enevoldstiden og for det kongelige liberi, og til denne dag for postvæsenets røde frakker og gule vogne. Man har dog i en vis udstrækning ombyttet gult med hvidt for at give farverne et nationalt skær.

Da opgaven i dette skrift har været at bane vejen for en byplan for *Danmarks hovedstad* har det været ønskeligt at dvæle ved mange æmner som ellers ikke kommer i forbindelse med byplanlægningen, men som på en måde giver den atmosfære byplanlæggeren må omgive sig med om han skal løse opgaven tilfredsstillende.



*Der hvor hraunet åbner sin favn
og hvor å vinder fra nord,
stod tjald med dør mod syd.*

*Og medens dagens milde øje
spredte glans over fjelde,
til dagens ophav var kvædet:*

*Et frø er nu blevet såt og
priset være varmen og lyset
vil frøet spire og vokse.*

Vituð ér enn eda hvat?

*Haffjardara, Island
August 1921.*

LA GNIAPPE

Den store rigdom på æmner vedrørende byplanlægningens teoretiske side og forskelligheden af disses opfattelse, som så skarpt må fremtræde ved samling af en *æmneskrå* som her forsøgt, vilde gøre denne efterskrift til Borgmesterbogen et besværligt va'de'mecum om alt medtoges. Fristelsen er jo stor, til at søge at få alting med, hvorfor begrænsning er påkrævet.

Hvad forsøgene på sprogtættelser angår — forsøgene på at bringe visse udtryk tilbage fra tidernes udskejede opfattelser — da har det sikkert sin berettigelse at fæstne rationelle udtryk som faglige for ørkets følgere — Hver ting på sin plads og for sit rette brug, er en gammel sætning der beviser sin ælde ved i Edda at udtrykkes således:

Af skib forlanger man fart
af skjoldet værn,
af sværdet hug
og af bruden kys.

Aldre eller Aeons. I. C. Brewers „Dictionary of Phrase and Fable“ findes følgende forklaring af „Ages“: According to Lucretius there are three ages distingvished by the material employed in inaplements V. 1282 viz:

1. The age of Stone, when celts or implements of stone are employed.
2. The age of bronze, when implements are made of cobber or brass.
3. The age of iron, when implements were made of iron, as at present.

Det nævnte vers af Lucretius lyder saaledes: — »Num libi quo parto ferri nature reparta sit facilest ipsi to cognoscere, Memmi arma antiqua manus ungues denterque fuerunt«. »Lucreti bog er som bekendt en slags geographi skrevet på vers. Prof. Jørgensen Thomsen som grundlagde vort oldsags museum og som var klartseende nok til at bemærke delingen i tre aldre af vore oldsager, har næppe kendt det ovenstående latinske citat, og dette forringer ikke hans anseelse; men det samme kan næppe med rette siges om hans efterfølgere som bevarer en hårdnakket tavshed eller docerer museets ejendomsret til tidsdelingen.

Allé og E. Alley. Gang, baggade. Hos os vej beplantet med træer i rækker — Alletræer.

Architekt. Bogstaveringen af dette ord synes tilfældig og dikteret af nøgtern national sproglig sans. Ordet er egentlig græsk: Architekton = ærke bygmester. I America har man skælnet mellem Architects o: skole uddannede og Arkitekts o: selfmade

Borgmesterbogen. Skønt mine første forsøg og tanker i retningen stammer fra 1870, opstod ideen om at samle disse i bogform først en halv snes år senere og da jeg 1894 oplæste nogle kapitler i The Scandinavian Engineering Society i Chicago valgtes titlen „The Mayors Book“, da det engelske sprog benyttedes. I dette sprog og i international retning fortsattes indtil min tilbagevenden til Danmark 1914, da den internationale form og ramme opgaves og afløstes af dansk, medens vor hovedstad blev målet for såvel tekst som planer, hvorved sagen fik sin egentlige rationelle grundvold. Hver storby må have sin selvstændige og uafhængige borgmesterbog.

Broer. Betegnelsen for bebyggelsen og vejene udenfor byens porte, fra Frederik 3.'s tid og måske end ældre; opstod antagelig af at der var bro over voldgraven og at vejene derudenfor i glaciet var brolagt og betegnelsen overførtes da på forstads bebyggelsen.

Bybygning. Den virksomhed som udfoldes af byens tekniske autoriteter, med eller uden byplan som rettesnor. For Københavns vedkommende til dato det sidstnævnte. E. Townbuilding. Am. Citybuilding.

Civics. Kendskab og kyndighed i borgerlige pligter og byvæsen. Borgerdyd.

Civil og Civilisation er ord af latinsk oprindelse og nærmest udtryk for borgerlighed, men bruges dog mest som udtryk for dannelse og velopdragenhed; når de da ikke til en forandring anvendes som synonym for kultur.

Crib. D. krybbe. E. for barnevogn, vugge eller seng, men betegner tillige en indhegnet snæver plads for vandforsynings indløb fra sø eller flod, eller for udløb = slamkiste.

Dockyards. E. Gruppe af havnebassiner i reglen lukkede ved Dockporte eller sluser med ind- og udsejling tilpasset efter tidevandet. Dock er også en heget plads i retssalen, men er fejlagtig anvendt som betegnelse for havnebulværket.

Ejder Kanal. Kielerkanal, Østersø-vesterbavskanal, Baltic Canal; officielt Kejser Wilhelms Kanal; er den danske kanal åbnet 1784 og ombygget 1895 og 1914 efter med hærmagt at være frataget Danmark af Tyskland 1864 og efter at have gjort tjeneste for skibsfarten i trekvart århundrede.

Etage. Vi har i mange tider været på vippen mellem betegnelserne etage og stokværk, skønt det for et så væsentligt begreb synes nødvendigt at have en bedre betegnelse. Man har brugt betegnelsen „adelhøjde“ for hovedetagen og „loft“ for de øvrige. Loft (jfr. Løft) er imidlertid forældet i den betydning og ikke tydeligt nok, hvorimod „højde“ for bygningslagene over jorden og „dybde“ for lagene under denne, hvoraf der i moderne storbybyggeri ofte er flere er bedre. Stue, sals og kjælderbetegnelserne er for omstændige og ikke tydelige nok.

Fane. Som betegnelse for en domkirke er det latinske fanum = tempel eller viet plads — det gamle „vi“. Af fanum afledes ordene fanatisme og fanatiker som betegnelse for ophidset religiøsitet. Fane som betegnelse for en kirke betyder at denne indtager en særlig stilling af ophøjethed til det nationale liv, eller i det religiøse liv overhovedet således som S. Peter i Rom, Notre Dame i Paris, S. Povl i London eller Vor Frue i København. Formodentlig er betegnelsen fane for et flag opstået ved at flaget tidligere indviedes ved religiøse handlinger — faneéden i hærene; men i den retning misbruges navnet jo ofte.

Forfatterskab. Forud for Borgmesterbogen af A. J. R. Første artikel tryktes i dagbladet Dagens Nyheder 1878 under titlen „Brødet i København“. Senere tryktes:

Kunst og Kunstakademi.

Frisk Luft.

Om et Nationalmuseum.

En skole og et skolefag.

Forslag til en bygningslov.

En Arbejderforstad ved København.

En Idrætsmark ved København.

Drogden og Østersøsejladsen.

Jens Københavner i Lejren ved Hald.

Sprede artikler i Berl. Tid., Fædrelandet, Vort Forsvar, Vor Arne m. fl.

Piecer udgivne 1883—89.

The Cradle of the Trust. Am. jour. of Sociology. Univ. of Chicago 1900.
 Alasca. Commercial Highways to Asia. Seattle 1904.
 Canada on the Worlds Highways to Asia. Toronto 1906.
 How Copenhagen was fortified. Prof. Memoirs, Washington DC. 1911.
 Spredte artikler i Chi. Trib., Chi. Daily News, Chi. Record Herold, Chicago Times, Montreal Daily Star. Monreal Daily Wittness, Boston Herold, Seattle Intelligenser, m. fl.
 Grønlands Fremtid. Tilskueren 1906.
 Arkitekten som Sociolog, „Arkitekten“ 1909—12.
 Tugtkrigen. Chicago Revyen. 1914—15.

Et større Danmark. Erslev & Hasselbalch. Kbh. 1915.
 De Danske Rigslande. Hasselbalch. Kbh. 1916.
 Storby og Købestævne. Medd. Byplanlab. 1925.
 Vor Muldtid og Deltadannelsen. G. E. C. Gad. Kbh. 1926.
 Museet i Vigen. 1928.
 A Voice from Denmark. For Byplan Congressen i Rom 1929.
 Angel Mysteriet. Anglodania 1929.
 Borgmesterbogen. Arkitekten 1929.
 Spredte Artikler i Fædrelandet, Danm. Hjemme og Ude, Vikingen, „København“, Morgenbladet, Berl. Tid., Ingeniøren, Arkitekten, Roskilde Tidende, Kolding Avis, m. fl.

Folkenes Forbund. Ordet „folk“ misforstås jo ikke, men det har sin interesse at vide at Vulgata og vulgær har samme rod, hvilket forklarer hvorfor Tyskerne skriver „volk“. F. F. er vistnok en noget forhastet omskrivning af Nationernes Liga. Meningen er jo Rigernes Liga: The liege of the empires and realms, thi der er jo adskillige folk og undertrykte nationer som ikke menes berettigede til at blive medlemmer af F. F.

Forkortninger. Det er en gammel udvej at lade en samling af forbogstaver erstatte kendte sætninger. Undertiden dannes ny ord ad denne vej f. eks. „Anzac“ der betegnede kontingenterne til den engelske hær under verdenskrigen fra Australia, New Zealand, Afrika og Canada. Fra romertiden har vi: A. U. C. = ab urbe condita o: fra byens (Roms) grundlæggelse. A. A. A. P. V. I. = Ab actu ad posse valet illatio o: fra hvad der er sket slutter vi os til hvad det skal ske; hvilket udtrykker en maksime som spiller en vis rolle for byplanlæggeren.

Forsimpling af Modersmålet. Når ord af den slags vore fædre kun nævnte efter et „med respekt at sige“ er benyttet en vis tid bliver de vulgære og afløses af et andet som synes finere, men som dog også når det opnår almindelig anvendelse drages nedad som det forgangne. Nødtørftshuset har således haft mange navne hvoraf den ældste skifting måske er Hyschen o: lille hytte, derefter kom det latinske Lócum o: stedet og nu trækkes vi med det engelske W. C. o: water closet = vandskab, som bruges enten der er vand eller ej. Men der er andre eksempler vi uforvarende får på krogen f. eks. tøs om en ung pige E. in the teens. Misfornøjelsen med det danske tøs har ført pæne folk til at bruge det grimme tyske „backfish“ c: hundestejle. I E. er det „flapper“, et ord fra jagtsproget, og betyder en ung and.

Gade. Der er i tidens løb vendt op og ned på dette ord. Gade er det samme som gat der betegnede en åbning for færdselen i fæstningsmuren eller volden, og strædet som førte til denne fik naturligt navn fra dette. Udenrigs eksempler har vi i Londons gate's og i S. Francisços „Golden Gate“. Hjemme har vi foruden gaderne ved de gamle porte, Gattegat c: gattenes gat. Sund og belter er jo Østersøens gatte. Og vi har Københavns Gattesund hvor udløbet fra et kær ved Vestergat fandtes.

Georgeismen. Henry George var en sagfører (lawyer) i S. Francisco under eller umiddelbart efter den bekendte Kearneybevægelse som udgik fra derværende ejendommelige guldgravertilstande 1849. Han blev betaget af en sværmerisk ide og søgte et universal middel mod de uheldige sociale

forhold på den tid og det sted. Det mærkeligste ved det af ham skildrede utopiske system er at det skønt glansen forlængst er gået af, dog stadig er istand til at besnære læsere uden kendskab til de lokale forhold det er bygget på og benyttes derfor af politiske agitatorer som bringer uro i ejendomsforholdene og befæster arbejdsløshedsforholdene.

Gårdalder. Ordet gård afledes af gærde og har talrige forbindelser. Det findes åbenbart i gården, gartner, garnison, garnere, måske også i garage og hangar og gargoye. Måske det russiske grad (by) og gorod også har samme rod.

Goter. I den forløbne menneskealders tyske-kurs er det i de nordiske lande blevet skik at bruge det gotisk-latinske navn „Germaner“ for de nordiske grene af den ariske (undskyld) folkestamme. Måske må grunden søges i ønsket om at tækkes det imperialistiske Tyskland. Vi bør modarbejde denne tendens. Goter vi er og goter vi har været fra arilds tid af. I Eddaens Voluspå nævnes de nordiske folk som Gothjod og i Vavthvudnemal nævnes Ridegoter som udmærkelse for ridekyndige. Til disse gamle vidnesbyrd kommer de etnografiske Øst- og Vestgoter samt Øst, Vest-, Nørre og Sønder-tyder, hvilke ordformer er folkesprogets for grenene af den store gotiske stamme. Odin kaldes i et dansk folkesagn Jøten fra Opsal. Den nordiske kultur er ikke germansk thi Germaner (Spydfolk) var Romernes navn for de central europæiske folkefærd de bekæmpede og undertvang på deres krigstog og som til denne dag lever i skyggen af de romerske ørne i rigsskjoldene. Selv i skabelsen af den gotiske bygningsstil har vi Nordboer andel gennem den i England og Normandiet udviklede kultur.

Gniappe. I gamle dage, til for en menneskealder siden, var det en almindelig skik at give tilgift ved handler om stykkevarer. Når landboerne gik til møllen, hvor der var bageri og købte et „tal“ brod (12) så fik de 13. Det samme var tilfældet i byen og en særegen form af bagerens tilgift var „Søndagsbrød“ som gaves til ugens kunder. Skikken har givet anledning til et engelsk mundheld „A bakers dozen“ og i „Vantage loaf“. I New Orleans i Louisiana som var anlagt af Frankrig og var fransk indtil Napoleon solgte Louisiana til U. S.; brugtes omstående ord som betegnelse for tilgiften, der skal være anvendt i større udstrækning. Ordet findes ikke i franske leksika.

Grundlovsmoselygtemænd. Der er visse basiske samfunds principper som vore politikere ikke synes at have lagt mærke til, en oversigt som udentvivl fører til nedbrydelse af respekten for vor lovgivning. Der er først *indfødsretten*, denne er selvfølgelig en ret som følger med fødslen, som ikke kan afstås, gives eller tages. Ordet siger dette tydeligt nok og dog forfattes love hvert år som uddeler indfødsret til udlændinge som har gjort sig fortjente til optagelse i vort samfund. Meningen er naturligvis at man bevilger *borgerret* til disse. Dernæst er der begrebet *værnepligt* som er navnet på den naturlige pligt som følger indfødsretten og som omfatter hele samfundet, høje og lave, unge og gamle, mænd og kvinder. Man kan ikke tilhøre et nationalt samfund uden at påtage sig et personligt ansvar for at dette samfund forsvares mod angreb. Når denne pligt, dette ansvar, nævnes, mener man *militærtjeneste*. Man taler letsindigt om at udvide, indskrænke eller ophæve værnepligten skønt man ved og burde erindre at denne pligt er samfundets grundvold. Når samfundet er i fare behøves ingen grundlovsbestemmelse for at gøre værnepligten gældende men vel for at bestemme omfanget af udskrivning og indkaldelse til direkte forsvarstjeneste. Endelig er der den politiske *rigstanke* som lægges til grund for samfundets borgerlige ordening. Det er selvsagt grundlovens fremste opgave at give rigsordningen som er lovens område, men det har nok ingen tænkt på. Man sælger kolonier og lovgiver for rigslande uden at have grundlovens adkomst dertil. Man gør det for hvem fan skulde ellers gøre det; men disse grove misforståelser er den gyngende grund hvorpå vort politiske liv hviler og hvis slaphed genspejles i vor hele lovgivning.

Hospital, — af det latinske hospes = gæst, og entydende etymologisk med „hotel“ og Paris' gamle hospital bærer derfor med rette navnet „Hotel Dieu“. Hospital var oprindelig et gæstehjem for pilgrimme men blev efterhånden et herberg for syge og nødlidende i almindelighed. Af ordet afledes: spital og hospitaller hvilket sidste betegnede personer forpligtede til at skaffe pilgrimme

hospitium; hvilket atter førte til stiftelsen af ridderordner, navnlig de kendte Johanniter Rhodeser og Maltheserordner. Det første af korstogene førte til oprettelse af det kristne kongerige Jerusalem 1099, hvilket riges væsentlige styrke beroede på de to munkeordner: Tempelridderne og Hospitallerne af S. Johannes (Johanniterne). Ordet „Lazaret“ som også benyttes som betegnelse for sygehuse, navnlig for militære, stammer ligeledes fra Jerusalem og er opkaldt efter den hellige Lazarus hvis navn skal betyde: Herren min hjælp. Dette igen har givet navn til Lazaristerne, et missjons selskab.

Imperialisme. Et Ord som udenfor England ofte misforstås som eneherkerpolitik enten af autokrat kaiser eller præsident. I England hvorfra det ofte overføres opfattes det som rigspolitik af empire-rige. Det falder derfor naturligt at anvende det i den forstand navnlig når talen er om engelske forhold, eller angelsaksiske. At man i Frankrig har en afvigende opfattelse knyttet til kejserdømmet er en anden sag. Der er det navnlig den napoleonske politik som er mønstret og dette bør man være klar over ved sammenligning med nordiske forhold, thi nogen egentlig forbindelse med begrebet tyranni skulde der ikke ligge i ordet eller dets ide. For os er rigstanken = imperialismen, knyttet til bestræbelserne for at danne et bånd mellem rigets geografisk skilte rigsele uden hensyn til rigsformen.

Ingeniør, fransk udformning af det latinske ingenium = naturlig begavelse. Ing. divinum = et godt hoved. Ing. preacox = vidunderbarn. Ing. tardum = sløvt hoved. Ingeniør, som architekt er internationale betegnelser som vanskelig vil kunne erstattes med nationale, skønt bygmester ligger nær dem begge.

Jættetinget. Da Kallerup runestenen fandtes rapporterede de mødte oldgranskere tilstedeværelsen af tre tildels ødelagte ringe af større sten på stedet, som egnens folk kaldte Gættetinget. De er nu sporløst forsvundne, men det vilde dog have sin interesse at fastholde den i navnet liggende ide, der kan have en vis historisk værdi — Se planen af Rosenborg have som national festplads pag. 143.

Læge. E. leech, angelsaksisk læce af lacnian, at læge. Det tyske „arzt“ har måske sin oprindelse fra art = dygtighed.

Kiosk. Et tyrkisk ord for lysthus, pavillon eller pavlun. Frankrigs interesse for mohamedansk befolkede kolonier har bragt navnet i brug i Paris og vi plaprer efter.

København. Det er en uheldig skæbne som har ramt vor hovedstads navn, idét dette, eller vel rettere den gamle form Kaupmaunehavn, i sin tid er blevet afløst udenfor vore grænser af det typiske misfoster Copenhagen — forfransket til Copenhague, hvilken vanskæbne formentlig skyldes de hanseatisk-pebersvende. De fulgte datidens handels hovmod og brugte tysk som forretningssprog mellem Hansens handelsboder og brygger i de forskellige lande. Oldgranskeren prof. Stephens skrev Cheapinghaven og det var der da nogen mening i. Jeg har også set navnet skrevet Koppenhaven. Hvad tiden kræver af os er at vi konsekvent anvender det danske navn i vort forretningssprog, hvilket kun vil volde ringe og rent forbigående ulejlighed. Det har jo længe været en geografisk maksime, så vidt muligt at skrive stedsnavne i deres nationale form.

Købestævne. Et godt nordisk ord for det latinske marked og langt at foretrække for det tysk-katholske „messe“ eller det engelske „fair“ for udstillinger, markeder og kildemarkeder, ja selv for børs. Messe er fra nylatinens missa — en kirkelig handling som til visse tider fremkaldte et slags marked og derfra overførtes på de tyske periodiske købestævner. Den franske republikanske kalenders „Messidor“ = høstmåned 19. juni til 18. juli minder også om messen. Marked kommer som ofte nævnt af de latinske mercatur = handel og mercator = købmand og mercantil købmandsvare og kundskab.

Mercator. Tyskeren Gerhard Kraemers latiniserede navn. Hans landkortsystem der fremstiller jorden som en cylinder, muliggør landenes fremstilling på et fladt kort og giver et udmærket oversigtskort over jordens lande, men har også gjort megen skade ved at forvirre begreberne om landenes form og forholdsvise størrelse, ligesom også fugleflugtlinjerne er vanskelige at gengive fordi et indviklet projectionssystem derved nødvendiggøres.

Moseløftning. Er en retning i den historiske geografigranskning som går ud på at vise tidligere men nu tilgroede vande. Som eksempler kan nævnes Flyndervigen og Ejderfjordens glemte farvande af historisk betydning.

Nordic. Der har hersket usikkerhed i det engelske sprog med hensyn til forskellen mellem „nordisk“ og „norsk“. Denne uklarhed vil ophøre når man istedetfor „norse“ benytter nordic hvor man ønsker at udtrykke begrebet nordisk.

Plebokrati. Begrebet proletar anvendes i det politiske liv som modsætning til borger og borgerlig og opfattes som betegnelse for besiddelsesløse klasse, men dette holder ikke stik fordi der mellem de selvnævnte proletarer findes adskillige velhavende, navnlig forretningsfolk, og fordi de virkelige besiddelsesløse sikkert er i afgjort mindretal indenfor deres rækker. Man savner derfor en betegnelse for den laveste form af statsborgere, dem hvis åndelige stræb er rent egoistisk og uden samfundsfølelse men med nogen interesse i politik. For disse er plebs, plebejer og plebocratisme de forlængst adopterede betegnelser.

Planetby. En betegnelse som anvendes på byer i omegnen af storbyen fordi denne er som en kultursol til dem. Betegnelsen kan dog kun rettelig bruges om sådanne byer hvis skæbne det ikke kan blive at indgå i storbyen som forstæder.

Rush hours. Strømtimer. Færdselsforholdene i storbyerne med det stærkt tiltagende folketal og hurtige færdselsmidler og med sprednings nødvendighedens vækst, har forstærket gade trafikken ved forretnings og arbejdstidens begyndelse og slutning: — en folkestrøm indgående om morgenen og udgående om aftenen; er et moderne fænomen. Hertil kommer så en øget strøm af spaserende i middagstimen af kontorpersonalet trækkende frisk luft. — Hverdagens 3 daglige *Strømtimer* i hovedstaden.

Rygås. E. Rooftree, er den bjælke eller drager anbragt i rygningen og som bærer taget i fortidens landlige boliger. Er afstanden for stor mellem gavlene, understøttes den af „suler“ eller støtter som fra grunden når op til åsen.

Skyskraber. Walter Scott siger et sted at skysail (skejsel) også er kaldet scyscrapers, nemlig topsejlet på stormasten „The royal sail“. Herfra er navnet overført på de høje forretningsbygninger i de amerikanske byer. Disse er jo forøvrigt ikke så helt amerikanske eller så ny som man antager for Randersboen Niels Pårkesøn byggede ifølge folkevisen omtr. år 1460 et hus i Randers:

Der er på det samme hus
femten høje loft;
Knappen er af det røde guld
den skinner over mur og toft.

Toft. Det gamle nordiske ord „Tun“ som nu på Island betegner en hjemmemark ved gården og som genfindes i nordiske og engelske stedsnavne, er på dansk blevet til „toft“ — sønderjydsk tow. Tun er formentlig alt i oldtiden blevet et landmål: tønne land. Tønne og tunnel er sikkert nok beslægtede hermed.

Toldvej E. Toldroad. Som et pudsigt eksempel på hvorledes navne i tidernes løb forvanskes tjener et eksempel fra det unge America. En bom over en toldvej kaldes en turnpike. Dette navn

er derefter overført på vejen ganske som vor betegnelse gade er overført fra fæstningens gat (E. gate) som den førte igennem. Nu hændte det at de unge ingeniører derovre bragte deres notebøger fra opmålinger til tegnestuen. På spørgsmålet om hvorfor de kaldte vejen for turnpike svarede der „fordi der var grøfter hvis udgravede fyld var turned over på „the pike“ som vejen kaldtes af egnens bønder“. Som man heraf ser behøver der ikke nogen særlig lang tid til slige forandringer.

Urban og Urbanitet. Disse ord, ofte som finere udtryk, for takt og dannelse medens de i virkeligheden betyder by og bymanerer. Ordene afledes af L. urbs = by og bruges rettelig som angivet. E. Suburb og suburban: forstad og forstadagtigt. Suburbanite = forstadsboer.

Valmetaget. Hvor har vi egentlig fisket denne grimme form op? Når vi erindrer de kække knejsende gavle så betegnende for gotik og for gotisk renaissance, så forekommer disse afstumpede gavle og taghjørner som noget usigelig forknyt og kuet. Nogen teknisk eller økonomisk begrundelse har de som regel ikke, tværtimod; og vi bør derfor henlede byggende folks opmærksomhed på dem som noget udansk og stødende.

Vitruvius. Var navnet på to italienske arkitekter hvoraf den ene: Marcus Vitruvius Pollio, var den mest kendte som forfatter af en bog om classisk arkitektur og søjleordner som har været benyttet af alle civiliserede landes bygmestre siden. Efter ham har det været skik at udgive nationale Vitruvii således som den Danske Vitruvius af L. Thurah og den engelske arkitekt Inigo Jones er ofte kaldt Englands Vitruvius.

Æquator eller udligningslinje må kunne benyttes til spredning af storbyens congestede færdsel, hvis man kan danne et nyt midtpunkt i considerabel afstand fra det gamle og da omdanne de gamle færdselslinjer mod denne æquatoriale linje. Dette er selvfølgelig overmåde vanskeligt fordi megen plads kræves dertil. København er i det heldige tilfælde at have den udkrævede plads, men dette er også et vidunderligt held.