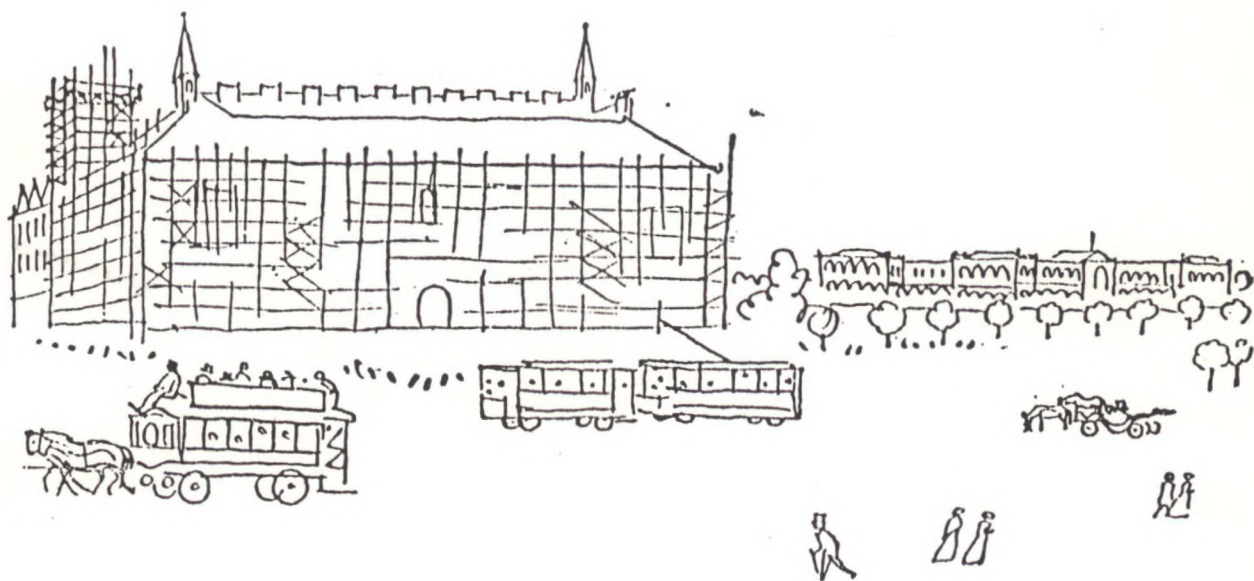


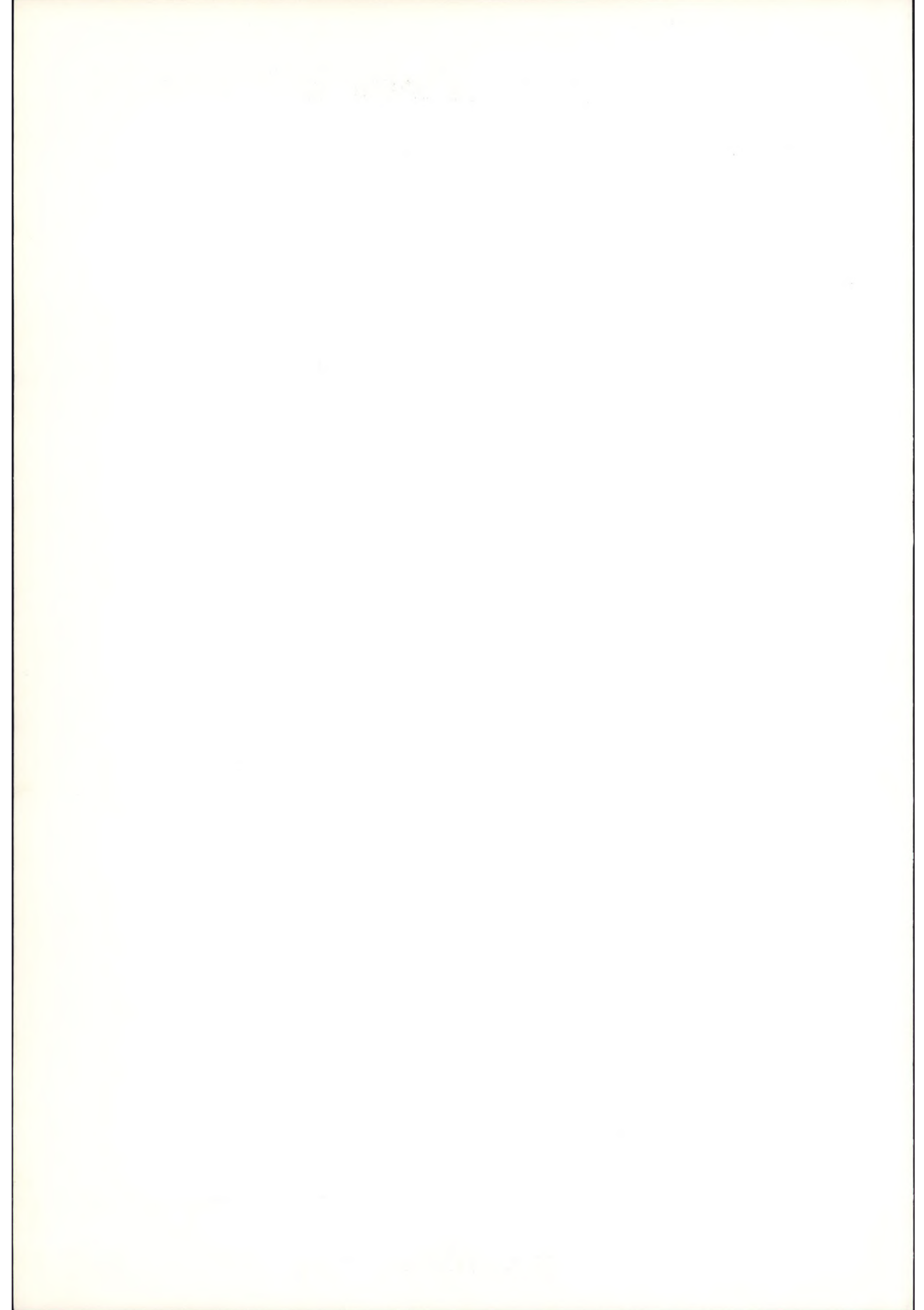
Med de venligste hilsener fra

Pris: 40 kr

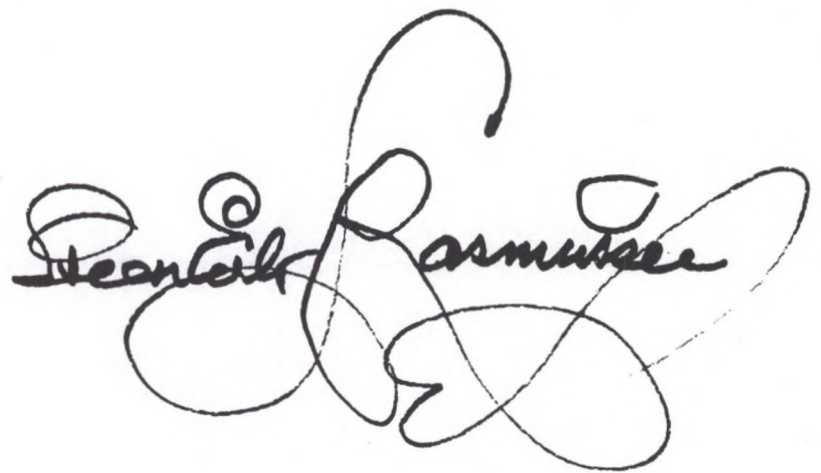
Steinfort Rasmussen



Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistoriske Noter **I3**



Med de venligste hilsener fra

A handwritten signature in black ink, reading "Steen Eiler Rasmussen". The signature is highly stylized with large, flowing loops and flourishes, particularly around the 'R' and the end of the name.

Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistoriske Noter I3

"Med de venligste hilsener fra
Steen Eiler Rasmussen"

Dansk Byplanlaboratoriums
"Byplanhistoriske noter", nr. 13.

Redaktion: Vibeke Dalgas

Udgivet af Dansk Byplanlaboratorium
i anledning af Steen Eiler Rasmussens 90-års fødselsdag
d. 9. februar 1988.
Copyright

To artikler fra Politiken 1950 er trykt med tilladelse
fra Steen Eiler Rasmussen og fra Politiken.

Illustrationer: Axel Nygaard. Illustrationerne, der
også findes i bogen "København 1950", af Steen Eiler
Rasmussen, er gengivet med tilladelse fra
Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck
af arkitekt m.a.a. Ole Rømer Nygaard.

Hæftet er trykt med støtte fra
Margot og Thorvald Dreyers Fond

Tryk: Tutein & Koch

ISBN 87-87487-616
ISSN 0900-3274

Dansk Byplanlaboratorium
Peder Skrams Gade 2 B
1054 København K
Tlf. 01 13 72 81

Kære Steen Eiler Rasmussen!

Med denne Byplanhistoriske Note nr. 13 ønsker vi dig tillykke på 90-årsdagen. Ukuelig er du. Stadig ung af sind og levende. Altid saglig og velovervejet. Vi har lært meget af dig og kan fortsat lære.

Da vi inviterede dig til "Seminar om 20-ernes og 30-ernes byplanhistorie", kunne du desværre ikke magte at komme til stede. Men du gav ikke op og sendte os i stedet i juli 1987 to breve med følgende ord:

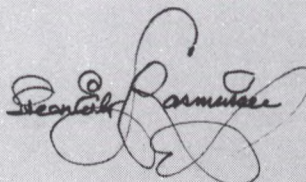
STEEN EILER RASMUSSEN
Dreyersvej 9 . DK 2960 Rungsted Kyst
Telefon (02) 86 35 10

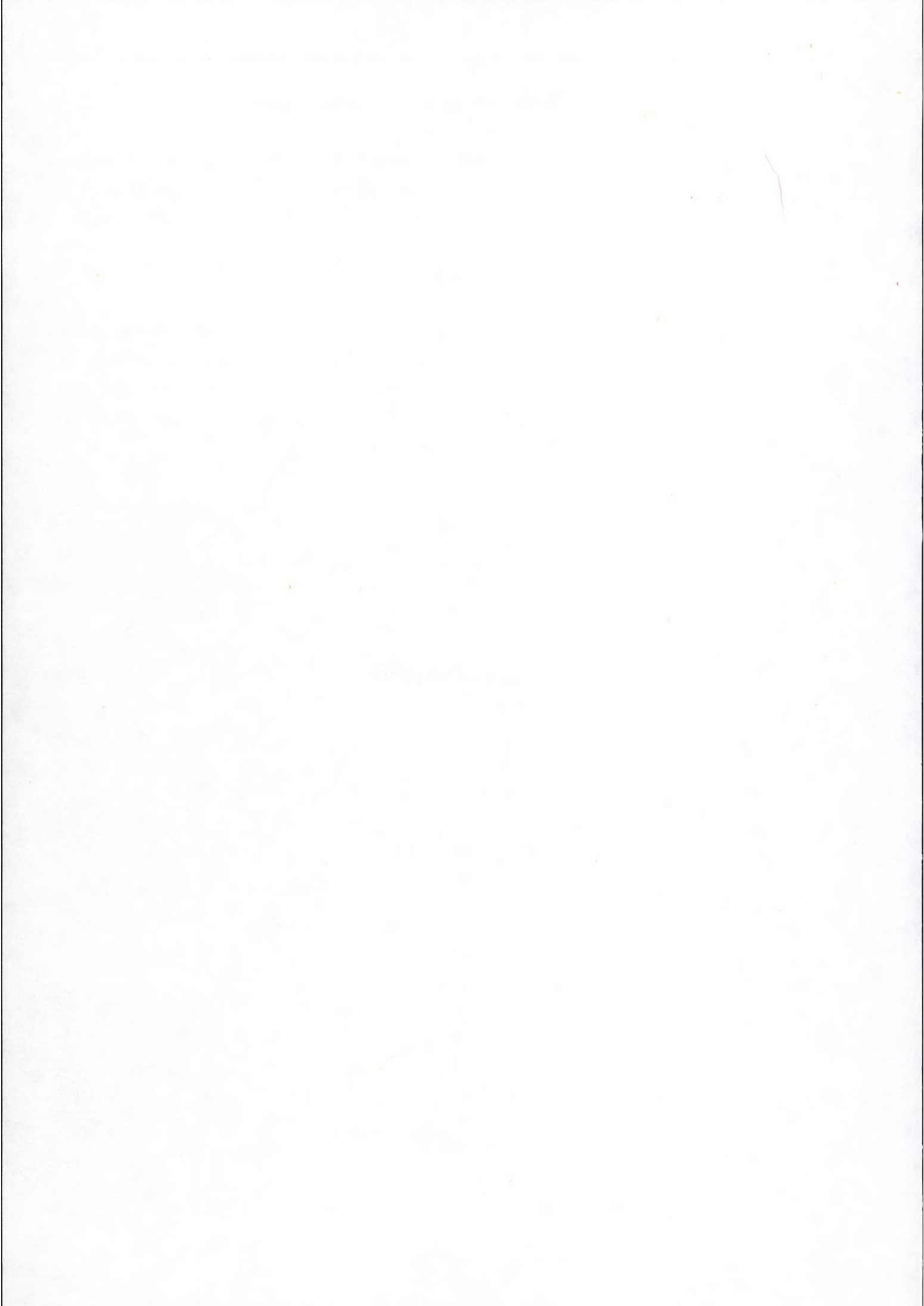
27. juli 1987

Kære Vibeke Dalgas,

Jeg opfatter ikke tilsendelsen af hæftet med 20'ernes og 30'ernes byplanhistorie som en afslutning, men som en indbydelse til fortsat debat.

Med de venligste hilsener fra





Og nu tager vi dig på ordet og udsender de to breve, da de indeholder værdifulde kommentarer til 20'ernes og 30'ernes byplanhistorie. Værdifulde - fordi vi her får dine egne ord om hændelsesforløb og oplevelser.

Desuden bringer vi - efter dit råd - to artikler, som du skrev i 1950 til Politiken om København. Begge artikler er dine indlæg i datidens planlægningsdebat, men forbavsende aktuelle - vi drømmer stadig om byen, "hvor alting er sat på sin rette plads".

Med hilsen og hyldest fra Byplanhistorisk Udvalg:

Kirsten Andersen
Kirsten Andersen

Lisa la Cour
Lisa la Cour

Vibeke Dalgas
Vibeke Dalgas

Bo Grønlund
Bo Grønlund

Edmund Hansen
Edmund Hansen

Niels Helberg
Niels Helberg

Sven Allan Jensen
Sven Allan Jensen

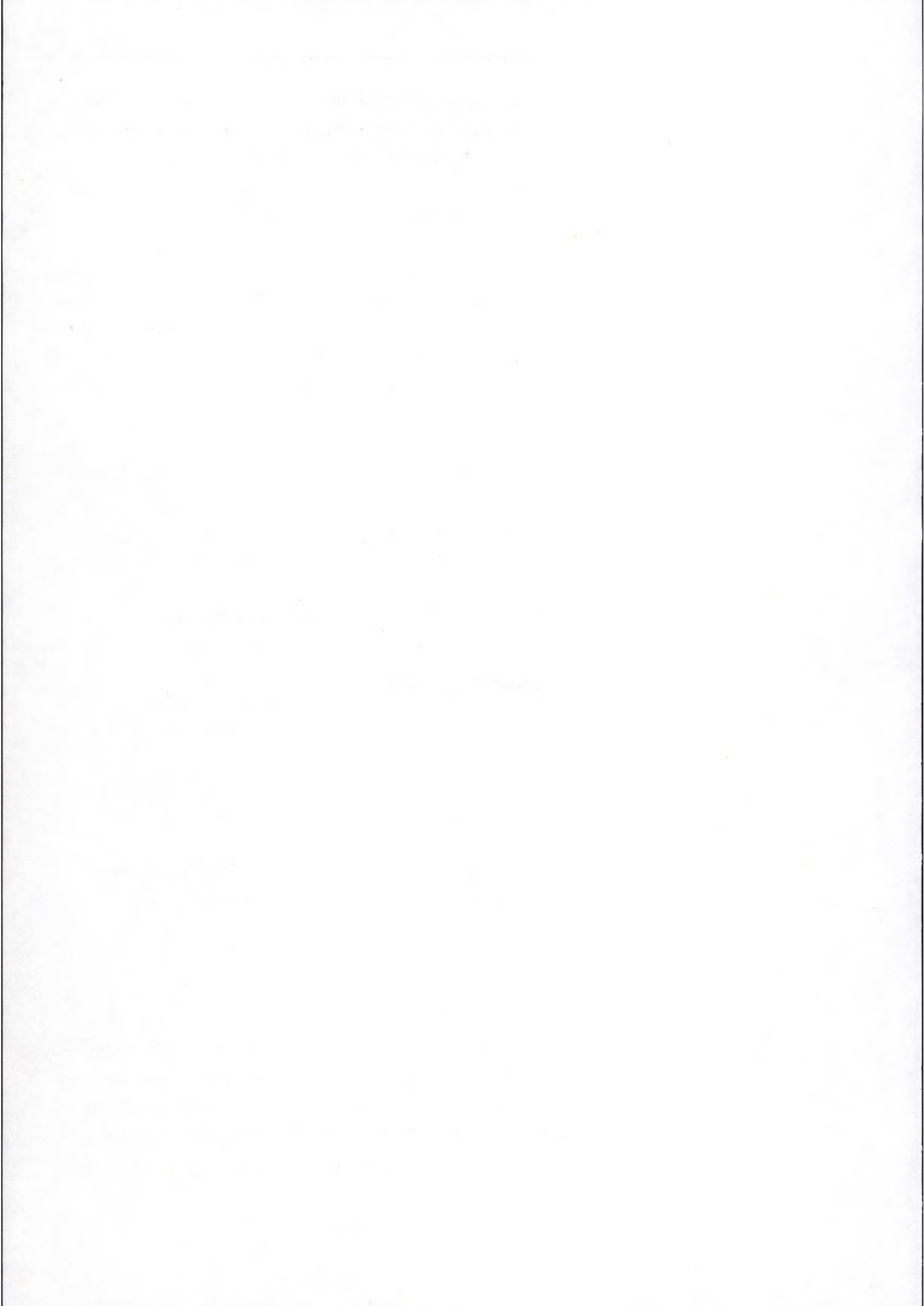
Elith Juul Møller
Elith Juul Møller

Stefan Ott
Stefan Ott

Poul Strømstad
Poul Strømstad

PS.

Som i de øvrige noter, der hidtil er udkommet, gør vi opmærksom på, at formålet med udgivelsen er at bidrage til belysning af den danske byplanlægnings historie i vort århundrede. Det kan ske blandt andet ved, at plan-

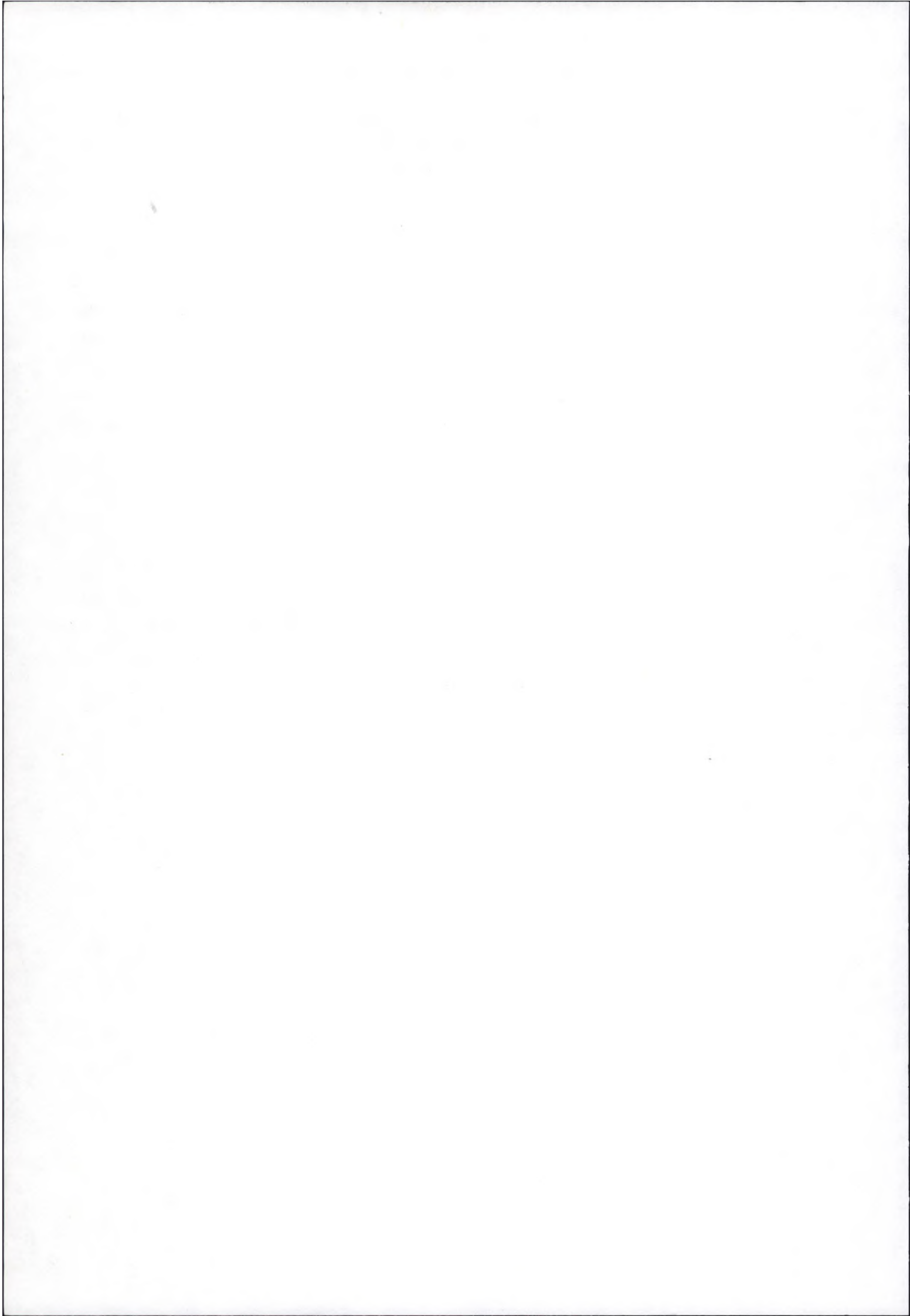


læggere og andre, der har medvirket selv, fortæller med deres egne ord om den udvikling, de har deltaget i.

Der er således ikke tale om historiske afhandlinger eller om grundigt dokumenteret forskning, men alene om erindringer og personlige opfattelser af de begivenheder, der fandt sted. Det betyder naturligvis, at der kan være forskellige meninger om, hvad der egentlig skete, og skulle det være tilfældet, modtager Byplanhistorisk Udvalg gerne meddelelse herom.

Det er udvalgets håb, at de "Byplanhistoriske noter" vil inspirere til, at andre griber pennen, samt at noterne vil kunne udgøre et værdifuldt baggrundsmateriale for eventuel senere forskning - et materiale, som det ellers ville være vanskeligt at tilvejebringe.

Vibeke Dalgas



INDHOLD

Side 6

Brev af 16.7.1987 fra Steen Eiler Rasmussen
til Byplanhistorisk Udvalg

Side 17

Brev af 27.7.1987 fra Steen Eiler Rasmussen
til Byplanhistorisk Udvalg

Side 21

Kronik af Steen Eiler Rasmussen
Politiken 1. januar 1950

Side 25

Artikel af Steen Eiler Rasmussen
Politiken 2. januar 1950

Begge artikler er samme år i udvidet og bearbejdet form bragt i bogen "København 1950" med illustrationer af Axel Nygaard. Bagest i bogen findes noter og anmærkninger samt litteraturhenvisninger. Stadsingeniør Forchhammer besvarede samme år artiklerne i numrene 5 og 10 i tidsskriftet "Byplan".

16. juli 1987

Til Dansk Byplanlaboratorium
Peder Skramsgade 2 B
1054 København K

Jeg har med tak modtaget bogen 20ernes og 30ernes Byplanhistorie.

Jeg finder, at den paa nogle punkter giver en mangelfuld eller skæv fremstilling af udviklingen.

Efter fremlæggelsen af trafikliniebetænkningen af 1926 fandt jeg, at det var forkert at sætte Hovedstadsomraadets trafik og dens planlægning som et maal og ikke som et middel i Hovedstadsomraadets samlede planlægning. Da jeg ikke mente, at mine ord ville have nogen vægt i forhold til de store og almægtige ingeniører, valgte jeg at faa spørgsmaalet drøftet af en kreds af internationale sagkyndige.

Jeg kan nu ikke huske detaillier, og det undrer mig, hvordan det lykkedes for mig at faa saa mange udenlandske og danske eksperter til at udtale sig. Men allerede i februar 1927 kunne jeg bringe resultaterne i en enquete i et stort dobbelt-hæfte s. 33-104 af Arkitekten. Der kan man læse bidrag af danske, tyske, engelske, svenske og norske sagkyndige. (Egentlig en udmærket læsning for enhver begynder i byplanstudiet). Alle enquetens deltagere var enige om, at man ikke kunne eller burde foretage en planlægning udelukkende af trafiklinier, men maatte arbejde med dem som et led i en samlet planlægning. Med denne enquete i haanden rejste jeg i Byplanlaboratoriet spørgsmaalet om en alsidig planlægning af Københavnsegnen.

Det førte til nedsættelsen af Udvalget til Planlægning af Københavnsegnen i 1928.

Det er pudsigt i "20ernes og 30ernes Byplan-historie" at læse, at det første punkt i Udvalgets kommissorium var Trafiklinier....

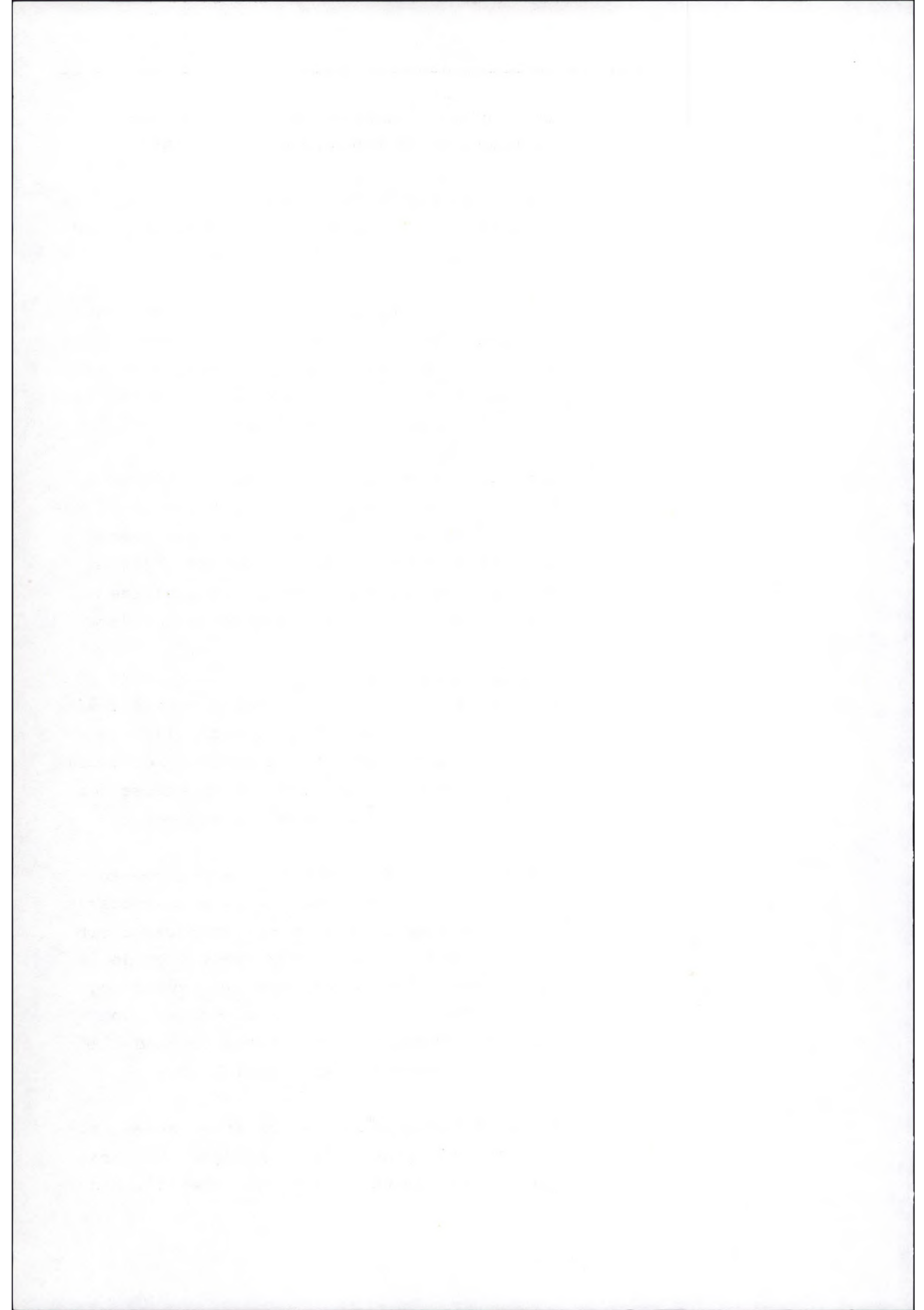
Det gjaldt jo netop om at faa en planlægning, der ikke havde trafikken som det første problem, men en alsidig byplanlægning, der tilgodesaa alle områdets problemer. Det gik ikke saa galt, som man kunne frygte.

Det var saa heldigt, at de to ingeniører A. Bjerre og Olaf Forchhammer, som var med i Udvalget, og som senere blev stadsingeniører i København, ikke var kolde ingeniør-hjerner kun interesserede i teknik, men alsidige personligheder med stor interesse for "det grønne".

Bjerre havde demonstreret det allerede i sit præmierede projekt i konkurrencen 1909 om en Storkøbenhavnsk Byplan. Og Forchhammer skulle faa lejlighed til at vise sin interesse for "det grønne", da han blev stadsingeniør.

Det var let at faa vakt interessen for en Egnspan, men saare vanskeligt at faa udarbejdet en saadan plan, der krævede specielt interesserede og uddannede mænds arbejde i mange, mange timer, hvilket til syvende og sidst betød et stort beløb af kroner, som Udvalgets og Byplanlaboratoriets formand ikke saa sig i stand til at tilvejebringe.

Man maatte begynde smaat og arbejde med et fundamentalt problem - og det var ikke trafikken. Man valgte klogt "det grønne". Man



kan sige, at man begyndte byplanlægningen ved at fastlægge de omraader, hvor der ikke skulle være by.

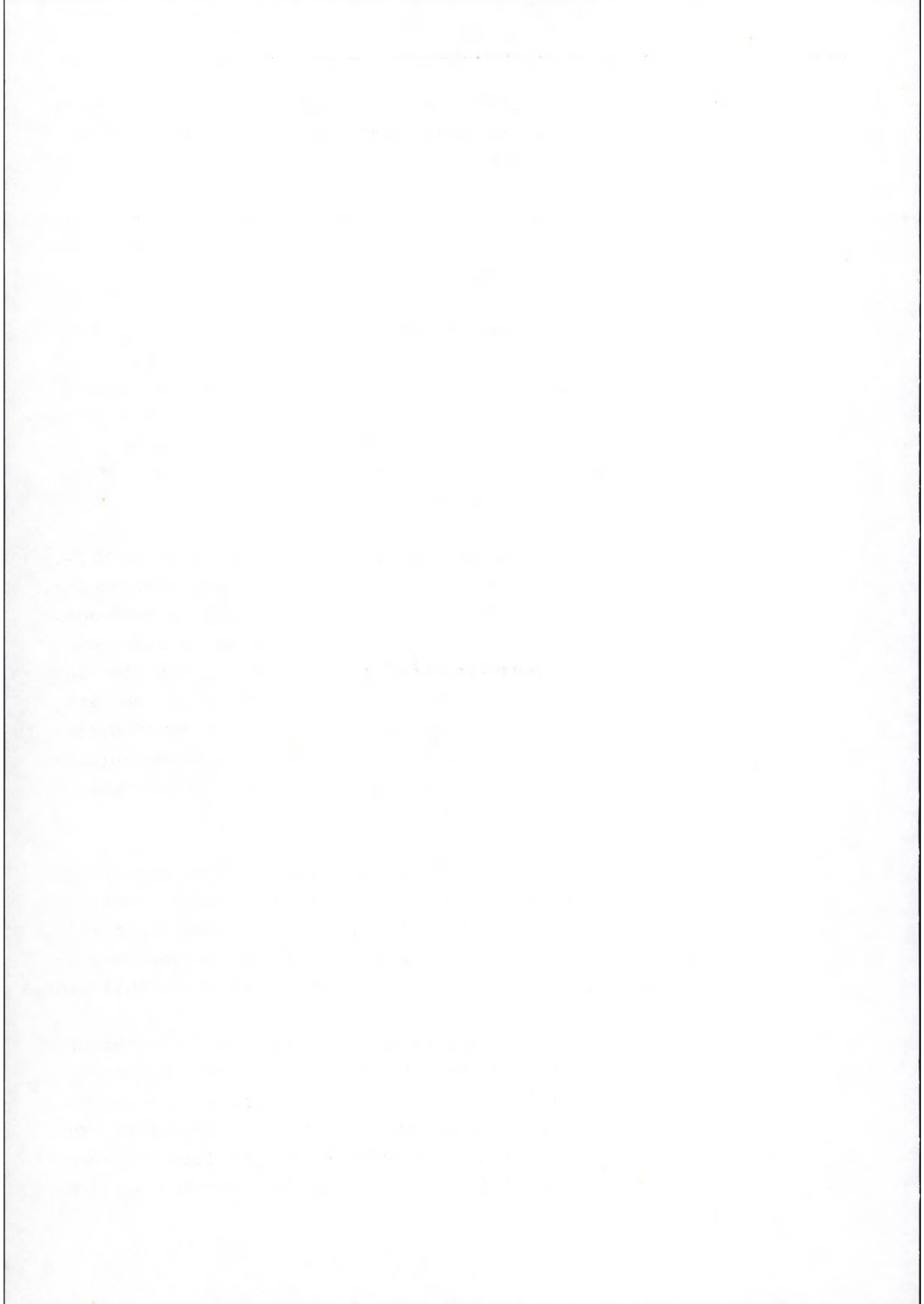
I dette valg ligger allerede Fingerplanen i svøb, den plan, der ville sikre grønne kiler nærmest muligt ind mod bymidten.

En grøn betænkning kunne gennemføres uden større omkostninger for Laboratoriet, idet - så vidt jeg husker - Stadsingeniøren ydede sit bidrag ved at udlåne ingeniør Blixencrone Møller til Laboratoriet. Han gik op i arbejdet med liv og sjæl. Det blev for ham en livsopgave.

Byplanlaboratoriets sekretær, ingeniør Wilhelm Malling, bidrog med forskellige studier. Jeg husker emnet Grønne Cykelstier uafhængige af det almindelige vejnet. Han fortalte om saadanne hollandske cykelstier. Det blev ikke bare til nogle ord i en betænkning, men til virkeliggørelsen af et helt system af cykelstier i Københavnsegnen. Havearkitekten C.Th. Sørensen ydede ogsaa sine bidrag lige som undertegnede.

Derefter laa planlægningen af Københavnsegnen temmelig stille. Blixencrone Møller fortsatte sit arbejde med "det grønne", men der blev ikke gjort noget arbejde med at tage nye emner op inden for Københavnsegnens planlægning.

Bogen om 20ernes og 30ernes Byplanhistorie omtaler ikke, at man i 1924 efter en større kommissionsbetænkning fik oprettet en lærestol i byplanlægning ved Kunstakademiet. Kommissionen havde foreslaaet et docentur, men det blev kun til et lille lektorat. Jeg blev



udnævnt til lektor. Ogsaa her maatte man begynde smaat, meget smaat. Lektorens aarlige honorar var 2000 kr., der nogle aar efter blev nedsat til 1800 kr. og saa igen til 1620 kr. Derved blev det, indtil jeg i 1938 blev udnævnt til professor.

Jeg begyndte med et lille kursus for alle studerende i Hovedskolens første klasse. I denne arbejdede man med boligbyggeri, i første semester projekt til et enfamilieshus, i andet et flerfamiliesetagehus.

Inden de studerende arbejdede paa projektet "enfamilieshus", skulle de tegne en "byplan" for et enfamilieshus-kvarter, hvor deres hus kunne placeres. Vi foretog først cykeludflugter til boligkvarterer med haveboliger, noterede os, hvad vi ansaa for uheldigt ved dem, bl.a. reglen om, at alle gader og veje skulle kunne udvides til 30 alens bredde (18,9 m). Derefter tegnede alle en forbedret vej- og udstykningsplan, hvor der blev taget hensyn til trafikforhold og husenes sollysorientering o.s.v., alt det, som man hidtil havde ladet ligge. Vi diskuterede fordelene ved bebyggelse ved blinde veje o.s.v.

En aften i efteraaaret 1935 fik jeg besøg af en ung mand, der havde gaaet i den klasse, og som hellere ville være tegner hos mig end fortsætte paa arkitektskolen. Jeg maatte meddele ham, at jeg var ansat paa byplanafdelingen, der sorterede under Stadsarkitekten og Stadsingeniøren i København, og var beskæftiget der kl. 9-16 og derudover havde lektoratet på Akademiet, saa jeg havde ikke og kunne ikke have nogen tegnestue, hvor jeg kunne ansætte ham. Straks efter, at han skuffet var

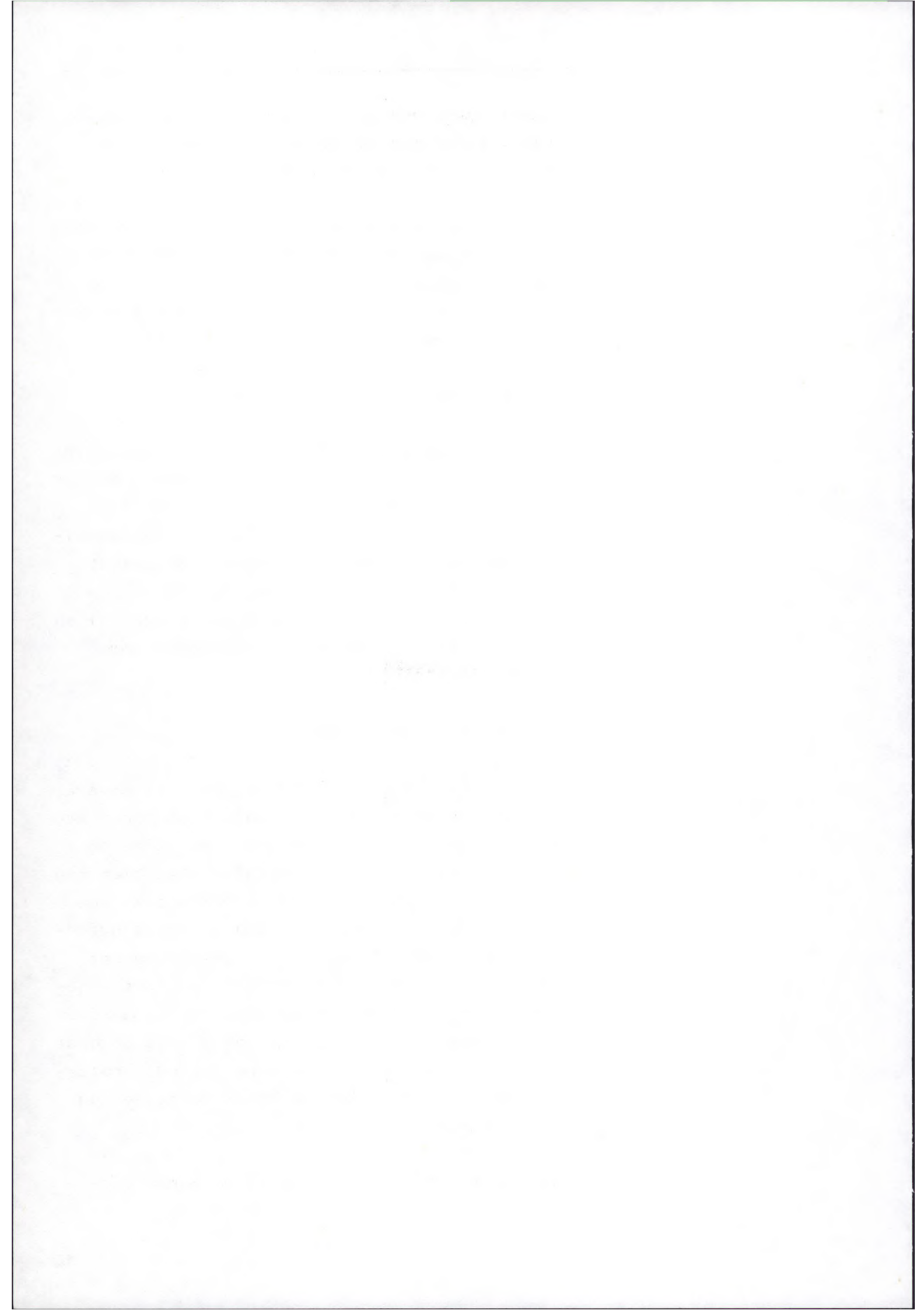
gaaet igen, ærgrede jeg mig over, at jeg havde ladet ham slippe mig af hænde. Hans navn var Peter Bredsdorff. Jeg havde lagt mærke til ham i klassen, ikke som noget tegtalent, men som en særlig igangsætter inden for en gruppe af kammeraterne. Vores første kursus i planlægning af villakvarterer var ikke bare besigtigelse af eksisterende kvarterer og tegning af projektet, men bestod ogsaa af forelæsninger og diskussioner, og dér var det, at jeg havde bemærket ham.

Det lykkedes mig at finde ham. Han boede vist dengang hos sine forældre i Hillerød. Jeg fik et fond (Carlsberg?) til at yde penge til studier af Københavns bygnings- og byplan-historie. Med dem kunne jeg lønne ham for at foretage biblioteks- og arkivforskning (hveder det vist nu?), som jeg kunne bruge til en bog, jeg havde planlagt om København som en pendant til min bog om London.

Det var lige noget for ham.

Vi havde inddelt emnet København i ti afsnit. Han var en glimrende sporhund. Naar han ikke var paa biblioteket, sad han i mit hjem og renskrev sine ulæselige notater. Han blev som en søn af huset, en børneven der ogsaa i en snæver vending kunne tage sig af vores nyfødte datter. Hvis jeg ikke var paa Akademiet efter kontortid, saa mødtes vi om eftermiddagen og drøftede det materiale, han havde fremskaffet - og som jeg først gjorde brug af meget senere, nemlig ved mine afskedsforelæsninger 1967-68 og den derefter følgende bog om København.

Da jeg i 1938 blev professor og kunne for-



lade Raadhuset, forandredes forholdene. Jeg fik arkitekt- og byplan-arbejder, hvor han var en fortræffelig medarbejder.

Det ærgrede mig, at der ikke blev gjort noget ved Københavns-egnens Planlægning.

I 1942 gik Kai Hendriksen af som formand for Byplanlaboratoriet og Egnsudvalget, og jeg overtog de hverv.

Det blev igen en periode med megen fremtids-planlægning for ingeniører. Man frygtede, at der, naar Krigen var slut, ville blive stor arbejdsløshed. Ingeniørerne fik penge til at projektere nye veje og broer og andre ingeniørarbejder til et København med et par millioner indbyggere.

Det forekom mig helt forrykt uden en stor overordnet planlægning.

Peter Bredsdorff, der var medlem af modstandsbevægelsen, fik gennem engelske kontakter oplysninger om, at man i England var i gang med en regionplanlægning for London, som kunne staa parat, naar Krigen var forbi og genopbygningen skulle begynde, en plan der bl.a. gik ud paa etablering af en række New Towns som ideale havebyer udenfor et grønt bælte om London.

Det forekom mig mere nødvendigt end nogensinde at faa en samlet planlægning for hele Københavns-egnen. Men den ville koste penge, mange penge. Vi levede i en ministerløs tid uden nogen lovlig regering, der kunne bevillige økonomisk støtte. Hvordan skulle det være

CONTENTS

1. *Editorial Note*

2. *Review Article*

3. *Notes and Correspondence*

4. *Obituary*

5. *Index*

6. *Index of Authors*

7. *Index of Subjects*

8. *Index of Titles*

9. *Index of References*

10. *Index of Illustrations*

11. *Index of Plates*

12. *Index of Figures*

13. *Index of Tables*

14. *Index of Maps*

15. *Index of Photographs*

16. *Index of Diagrams*

17. *Index of Charts*

18. *Index of Diagrams*

19. *Index of Photographs*

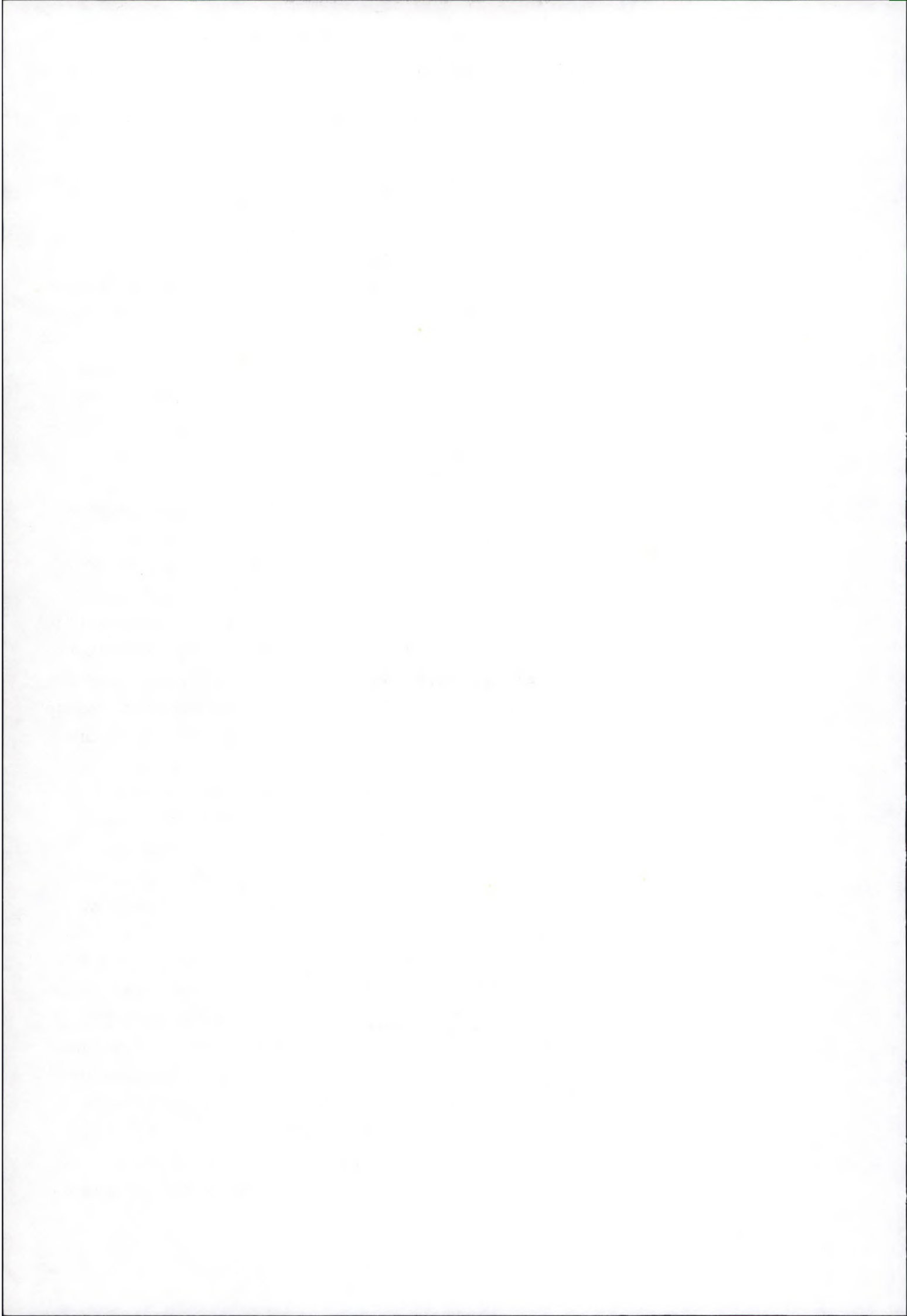
20. *Index of Diagrams*

muligt at få finansiel støtte til et saadant arbejde?

Jeg gik til nationalbankdirektør Bramsnæs, der var en gammel socialdemokratisk politiker, tidligere finansminister. Han forstod straks, hvor vigtigt det var at faa en samlet planlægning for Københavns-egnen, inden man kom for vidt med enkeltplanlægning og ingeniørprojekter. Han anbefalede til Finansministeriet, Socialministeriet og Arbejdsministeriet, at man imødekom min anmodning om økonomisk støtte til en københavnsk egnsplan.

Jeg fik arrangeret et møde med departementscheferne H.H. Koch i Socialministeriet og Højrup i Arbejdsministeriet. Det gik mere smertefrit og hurtigt, end det havde kunnet under normale forhold med politisk ansvarlige ministre. De blev enige om, at den sag maatte sortere under Arbejdsministeriet, der paa det tidspunkt administrerede pengene til de mange beskæftigelsesprojekter. Departementschefen tilsagde Ministeriets støtte til projektet, forudsat at de berørte kommuner ogsaa ville komme med bevillinger til formaalet. I det tilfælde ville Ministeriet paa forventet efterbevilling give en økonomisk støtte af samme størrelse som kommunernes tilsammen.

Det næste skridt var, at jeg som formand for Dansk Byplanlaboratorium 14. marts 1945 indkaldte til et stort møde. Egnspanudvalget med repræsentanter for 22 kommuner, tre amter samt en lang række interesserede organer og institutioner. Jeg forelagde og forklarede i et større foredrag idéen om en samlet egnsplan for Københavnsegnen. Det blev meget vel modtaget og omgaaende vedtaget. Man skulle



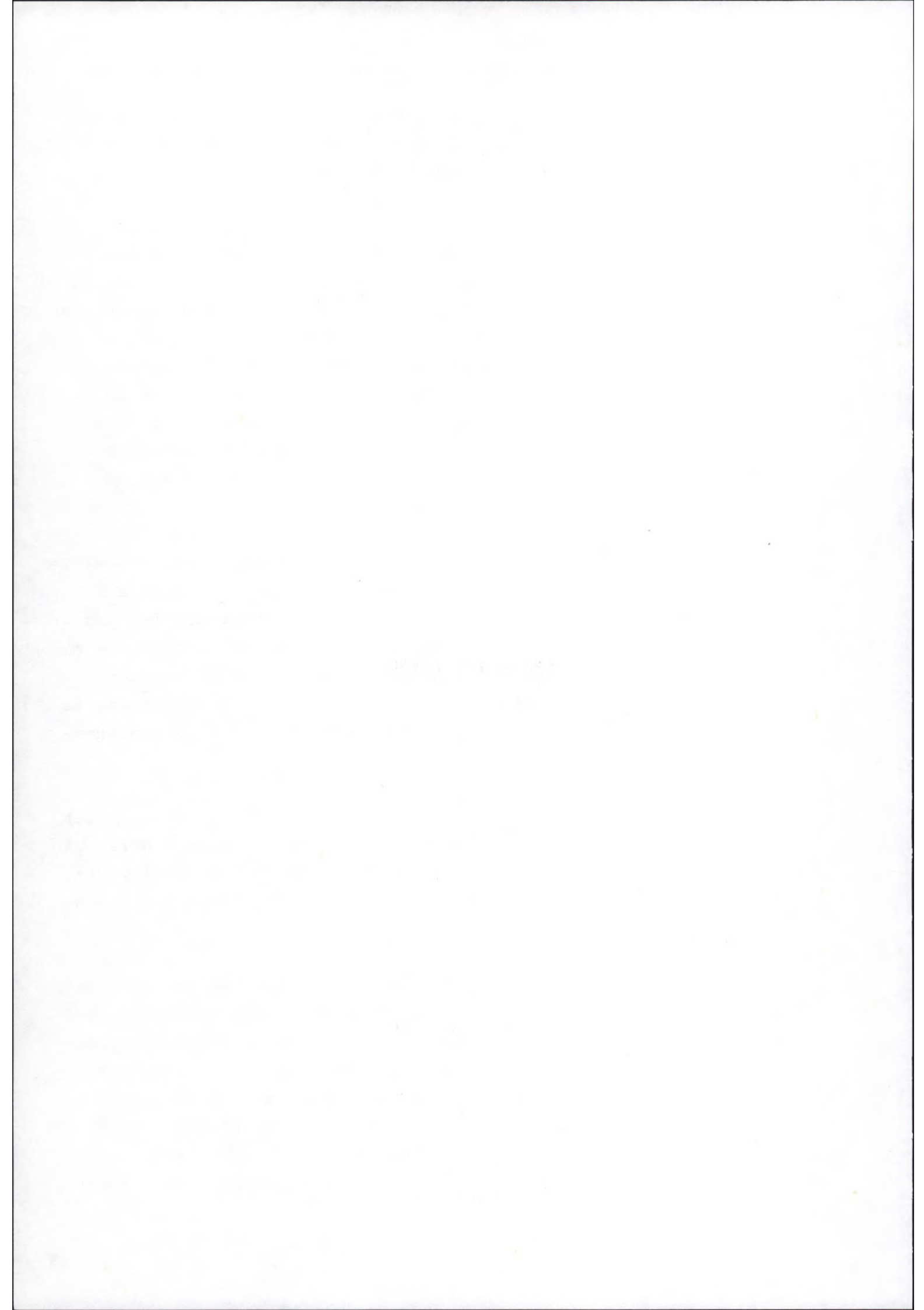
begynde så hurtigt som muligt. Repræsentanter for de store kommuner gav paa staaende fod tilsagn om økonomisk støtte.

Det lettede. Endelig havde vi fast grund at arbejde paa. Hidtil var egnsplanarbejdet foregaaet i en underafdeling under Stadsingeniøren i København. Stadsingeniør Forchhammer ville fortsat gerne huse egnsplanudvalget og også støtte med mandskab. Men jeg mente, det var vigtigt, at planlægningen foregik så uafhængigt som muligt, uafhængigt af alle lokalpolitiske interesser og intriger. Det lykkedes at finde gode centralt placerede kontorlokaler.

Kontoret skulle have en leder, som også skulle være mest muligt uafhængig af lokale interesser. Jeg valgte Peter Bredsdorff, som i sin tid havde søgt til mig for uddannelse og været min private elev i en aarrække. En mand, som jeg kendte ud og ind, og som ogsaa kendte mig meget godt, kendte mine synspunkter og metoder.

Jeg gav ham størst mulig frihed til arbejdet, fuld frihed til at vælge de medarbejdere, han havde brug for. Det blev fra begyndelsen en ganske lille stab, der efterhaanden voksede i antal og alsidighed.

Paa det tidspunkt lige efter Krigen og Besættelsen var Sir Ebenezer Howards havebyer med modifikationer de raadende i engelsk byplanlægning. Men hvor bæredygtige de var, havde man ikke nogen erfaring for. De to eneste gennemførte havebyer Letchworth og Welwyn Garden City fra før Krigen var aldrig blevet fuldt udviklet og dannede derfor ikke noget



værdifuldt erfaringsgrundlag. I virkeligheden var haveby-principperne fuldstændig aflægs. Dette ideal: den lille by, der ikke maatte have mere end 30 000 indbyggere, der skulle modtage sine landbrugsprodukter fra den nærmeste omegn, var jo fuldstændig middelalderlig. I min bog om København har jeg skrevet: "Det er Bredsdorffs store fortjeneste, at han ikke slugte det raat men tog selvstændig stilling til, hvordan København burde planlægges". Jeg ved ikke, om der i den stab af medarbejdere, han samlede om sig, var nogen, om jeg saa maa sige, professionelle byplanlæggere. Jeg har det indtryk, at de alle mødte uden forudfattede meninger om byplanlægning, og at ingen af dem slugte de dengang saa populære byplanidéer raat.

Vi arbejdede meget paa at finde ud af, om man kunne opstille nogen idealer for byplanlægningen, for bydannelsernes optimale størrelse og form, Satellitby-systemer i forskellige dimensioner, baandbyer og mange andre former. Der gik maaneder med disse grundlæggende studier.

Jeg tror, det var en stor fordel, at Bredsdorff og hans gruppe ikke var rutinerede byplanlæggere.

Jeg har senere hørt mange diskussioner om, hvem der var den egentlige ophavsmand til Fingerplanen, og jeg har hørt forskellige navne nævnt. Jeg mener ikke, den er opstaaet som en genial tanke hos en bestemt person, der har sagt: vi skal have en fingerplan, og saa har alle sagt hurra, og saa var det blevet vedtaget.

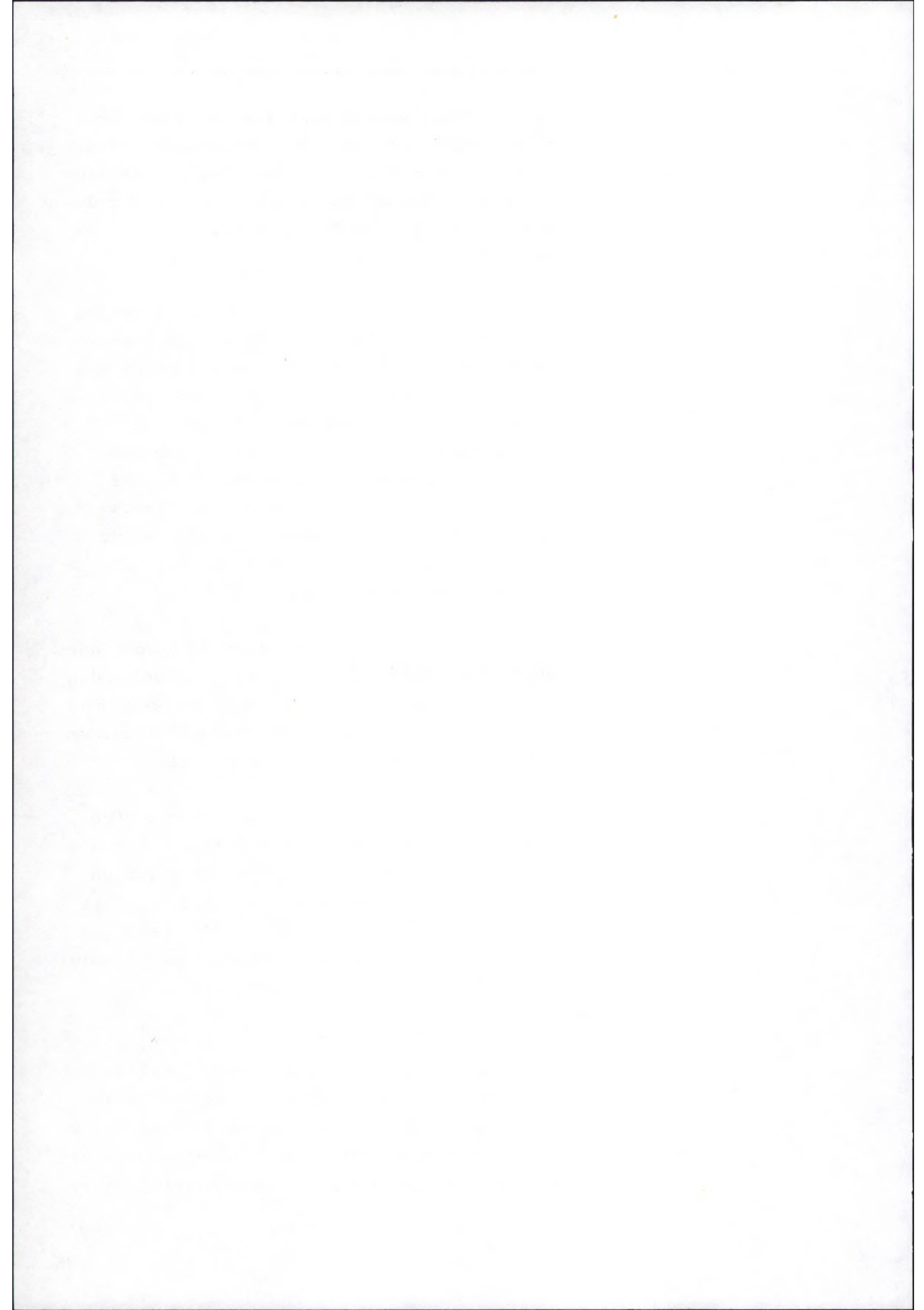
Det at tegne en egnsplan for en storby er noget meget ansvarsfuldt. Er den først fastlagt og gennemført, vil dens fejl og mangler plage tusinder af mennesker gennem hundrede aar, og det vil blive lappeværk at rette på den.

Derfor er jeg glad for, at jeg til arbejdet havde en saa alsidig stab og en saa ansvarsfuld leder af et fuldendt gruppearbejde som Bredsdorff. Man kan sige, at vi gik frem efter udelukkelses-metoden. Der blev i tegning udarbejdet hele bymodeller, som man derefter analyserede paa kryds og tværs: økonomi, trivsel, arbejdsforhold, trafik, fritidsliv, o.s.v. Derefter udskød man de bymønstre, der var utilfredsstillende af den ene eller den anden grund

Bredsdorff var - som jeg allerede havde faaet farten af under hans korte Akademi-tid - den fødte gruppeleder og inspirator og heldigvis ikke den geniale mand, der pludselig faar en idé, som man derefter er bundet til.

Jeg har ikke erindring om, at jeg blandede mig i gruppens arbejde, men drøftede alt med Peter Bredsdorff. Han holdt mig stadigt underrettet om arbejdets fremadskriden, og vi havde et gnidningsløst samarbejde. Naar jeg fandt, at der var svage punkter i planlægningen, tog han dem op til behandling.

Vi havde et "arbejdsudvalg", tror jeg, det blev kaldt, som bestod af lutter upolitiske fagfolk i høje stillinger, sporvejsdirektør, banechef, stadsingeniør, havnedirektør o.s.v. Jeg husker ikke listen. Den interesserede vil kunne finde den i Byplanlaboratoriets arkiv.

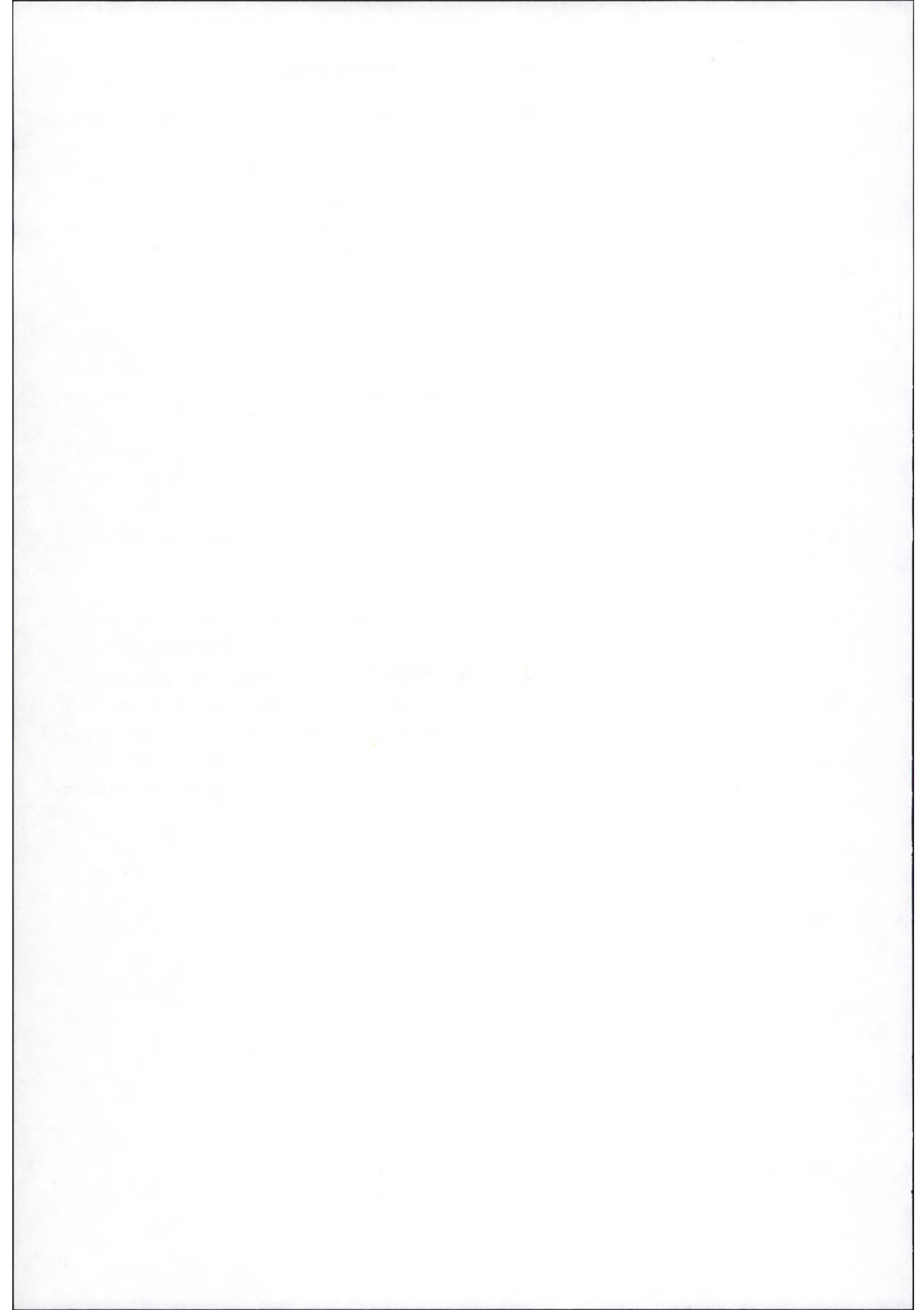


I perioder holdt vi ugentlige møder, hvor jeg gjorde rede for planernes fremgang og kunne faa kommentarer og raad fra denne kreds af fagfolk. De indgik i vores arbejde, men blev ikke automatisk fulgt, da de kunne blive modsagt af andre mødedeltagere.

Man har fra nogle sider kritiseret, at jeg ikke kunne fremsætte en endelig plan, som de alle kunne underskrive. Men det har jeg aldrig tilstræbt og heller ikke fundet muligt. Efter at have ledet en stor mængde af disse møder kan jeg oplyse, at alle disse sagkyndige tjenestemænd var saa uenige, ligefrem fjendtligt indstillet over for hinanden, at en plan som alle kunne enes om ikke kunne indeholde ret meget.

Fra Arbejdsministeriet fik vi støtte i tre aar, og i løbet af den tid lykkedes det os at faa den plan færdig, som ikke var vedtaget noget sted, men var et uvildigt, sagligt forslag, som kun jeg var ansvarlig for. Gennemførelsen helt eller delvis var politikernes opgave og laa helt uden for vores kommissorium.

Steen Eiler Rasmussen



27. juli 1987

Nogle notater til

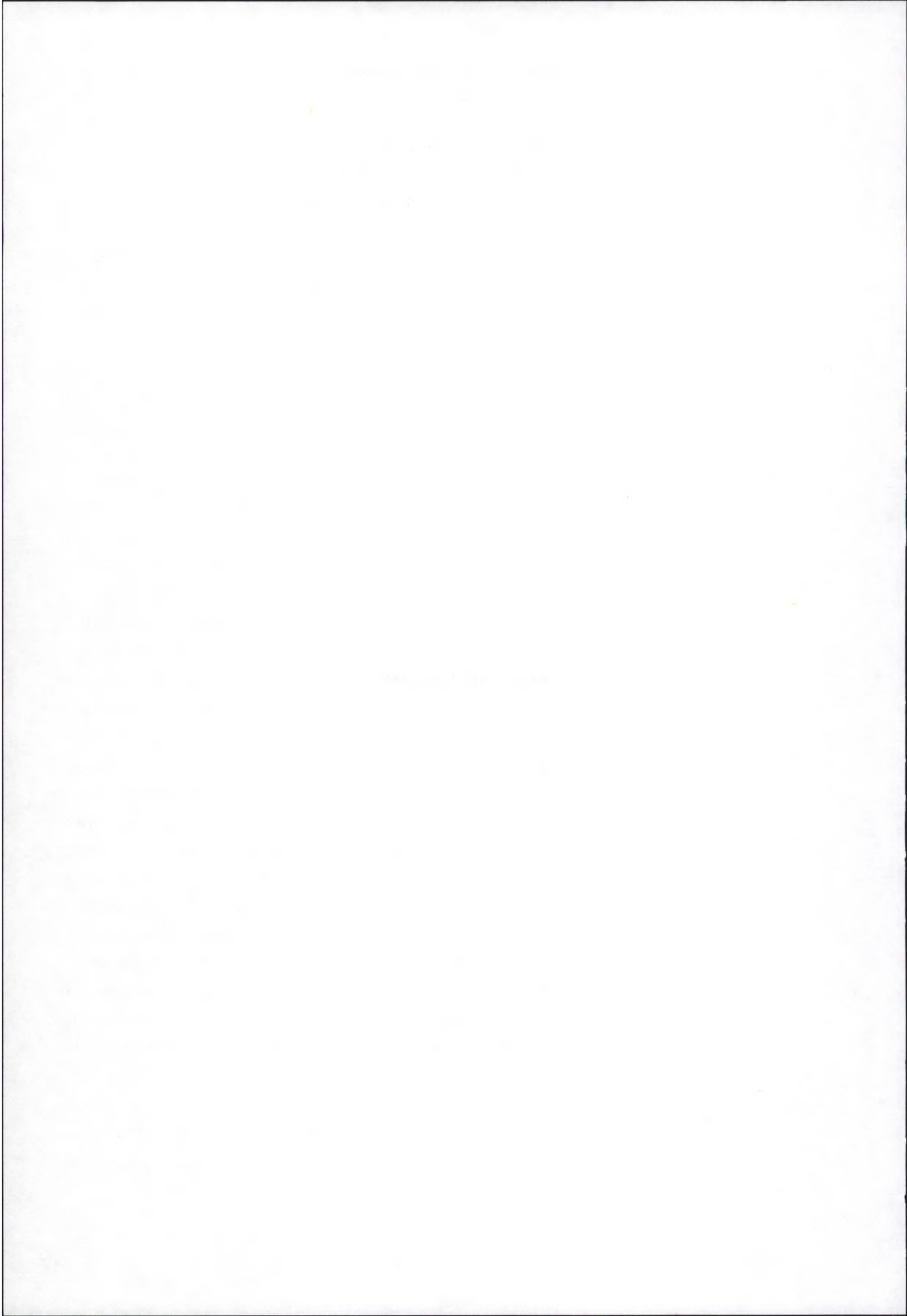
Lisbet Balslev Jørgensens artikel:

SOL OG LUFT VAR IKKE NOK

Naar jeg læser Lisbet Balslev Jørgensens opsats i Byplanlaboratoriets lille bog om 20'ernes og 30'ernes byplanhistorie, føler jeg trang til at protestere. Naar "Stationsbyen" paa Aarhus-udstillingen kaldes en "nostalgisk idyl", der skulle blive et mønster for fremtidens byggeri, maa jeg sige, at den blev et mønster for byggeriet, men ikke som en "nostalgisk idyl". Den viste, hvad man kunne opnaa ved at bruge byggeriets danske materialer uden udsmykning. Jeg har oplevet at gaa i Udstillingens særdeles realistiske stationsby. Man vil maaske sige: "Det er løgn. I 1909 var Steen Eiler knap nok født". Jeg var 11 aar og havde et par aar før sagt til min far, at jeg ville være arkitekt. Jeg tiggede mine forældre om at tage mig med til Aarhus for at se Udstillingen.

Jeg havde et klart indtryk af, hvordan byggeriet i en almindelig stationsby saa ud, havde oplevet det, naar vi "tog paa landet". Trist, umaadelig trist. Husene var ofte opført af røde mursten, men nogle mærkeligt graanede maskintegl muret op med karakterløse graa fuger. Der var som oftest nogen udsmykning støbt i cement. Husene var farveløse fra den graa betonsokkel til den ligesaa graa gesims. Derudover kom saa skifertaget i en noget mørkere nuance.

Husene i Udstillingens Stationsby var tegnet af Landets mest ansete arkitekter og var en



fantasi i rødt og hvidt. Nogle huse havde mure af haandstrøgne røde mursten med hvidkalkede murede gesimser, andre var helt hvidkalkede fra sokkel til tag, der for samtlige bygninger var dækket med røde vingetegl. Det lignede godt, gedigent dansk haandværk, men var i virkeligheden et rent illusionsnummer opført for en enkelt udstillingssommer. Husene bestod af spinkle træskeletter dækket af halvtstens mure og rigtige teglsten. Jeg lille dreng opfattede ikke noget nostalgisk ved husene, al den stund jeg ikke kendte det mærkelige ord. Jeg, der ikke anede, at husene var kulisser, opfattede det hele som en glad opsang til i fremtiden at bygge smaabyer op af de forhaanden-værende rene danske materialer.

Om det var nostalgisk eller fremtidsdrømmeri, kan jo være ligegyldigt. Vigtigt er det, at denne lille kulisseby sammen med Bedre Byggeskik-bevægelsen samt haandværker-højskoler førte til, at Landets murermesterhuse helt skiftede karakter. Hvis man pr. flyvemaskine har besøgt andre landes storstæder og kørt gennem trøstesløse forstæder for at naa ind til byens hjerte, bliver man helt rørt, naar man fra Københavns Lufthavn kører ind igennem Amagers pæne bebyggelse af parcelhuse med deres røde tegltage.

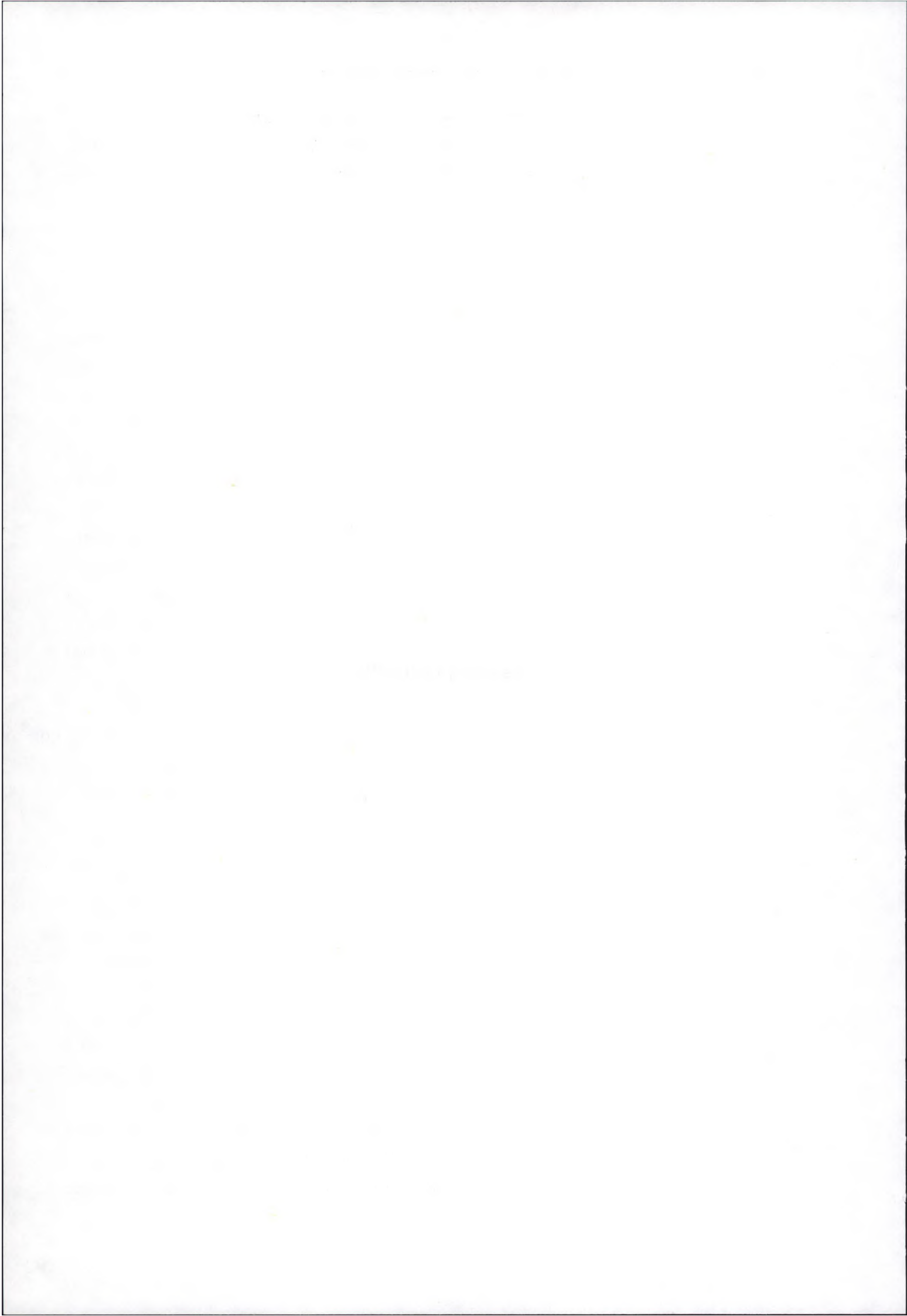
Jeg er ogsaa uenig, naar det videre hedder, at Charles I. Schous to bøger "Om Bygningskunst" "i dag er nøglen til forstaaelsen af den danske evolutionære holdning". Lige inden staar der, at det Schou skrev, var sort tale for de fleste. I min ukyndighed maa jeg tilstaa, at jeg hører til gruppen "de fleste". Jeg prøvede ærligt paa at læse Schous to

bøger, men maatte give op, og jeg har i øvrigt ikke truffet noget menneske, der har paastaaet at kunne forstaa dem. Det undrer mig, at netop de to bøger i dag skulle være nøglen til forstaaelse af noget som helst, og allermindst "den danske evolutionære holdning", som jeg slet ikke ved hvad er.

Jeg mener ikke, at Jernbaneterræn-projekterne fik stor indflydelse på boligkarréerne som Baumanns Struenseegade-bebyggelse eller Fiskers Hornbækhus. Baumann og Bentsen havde i fællesskab nogle aar tidligere sammen tegnet et konkurrenceprojekt til Teknologisk Institut som et monotont pille-vindue projekt. Middelalderens Trelleborge, bindingsværkshusene, Nyboders huse og Københavns Universitets lange fløj i Nørregade er alle fagdelings-bygninger. Det særlige ved Ivar Bentsens Filharmonibygning er ikke monotonien i vinduesrækkerne, men vindueshøjdernes højdeforskel fra gesims til sokkel efter en proportionsrække 5, 8, 13, 21, hvor hvert led er summen af de to foregaaende, og nærmer sig derved mere og mere "det gyldne snits forhold".

Boligbebyggelsen i tyverne adskiller sig stærkt fra grundspekulations-byggeriet før Første Verdenskrig ved sine store lyse gaarde helt uden sidebygninger og bagbygninger.

Før Første Verdenskrig var grundene relativt dyre, mens arbejdsløn var billig. Efter Krigen var det omvendt. Efter borgmester Borups store grundkøb af landbrugsjord ved og uden for den daværende kommunegrænse kunne kommunen tilbyde billige grunde. Hver afvigelse fra det simpleste facade-skema kostede penge.

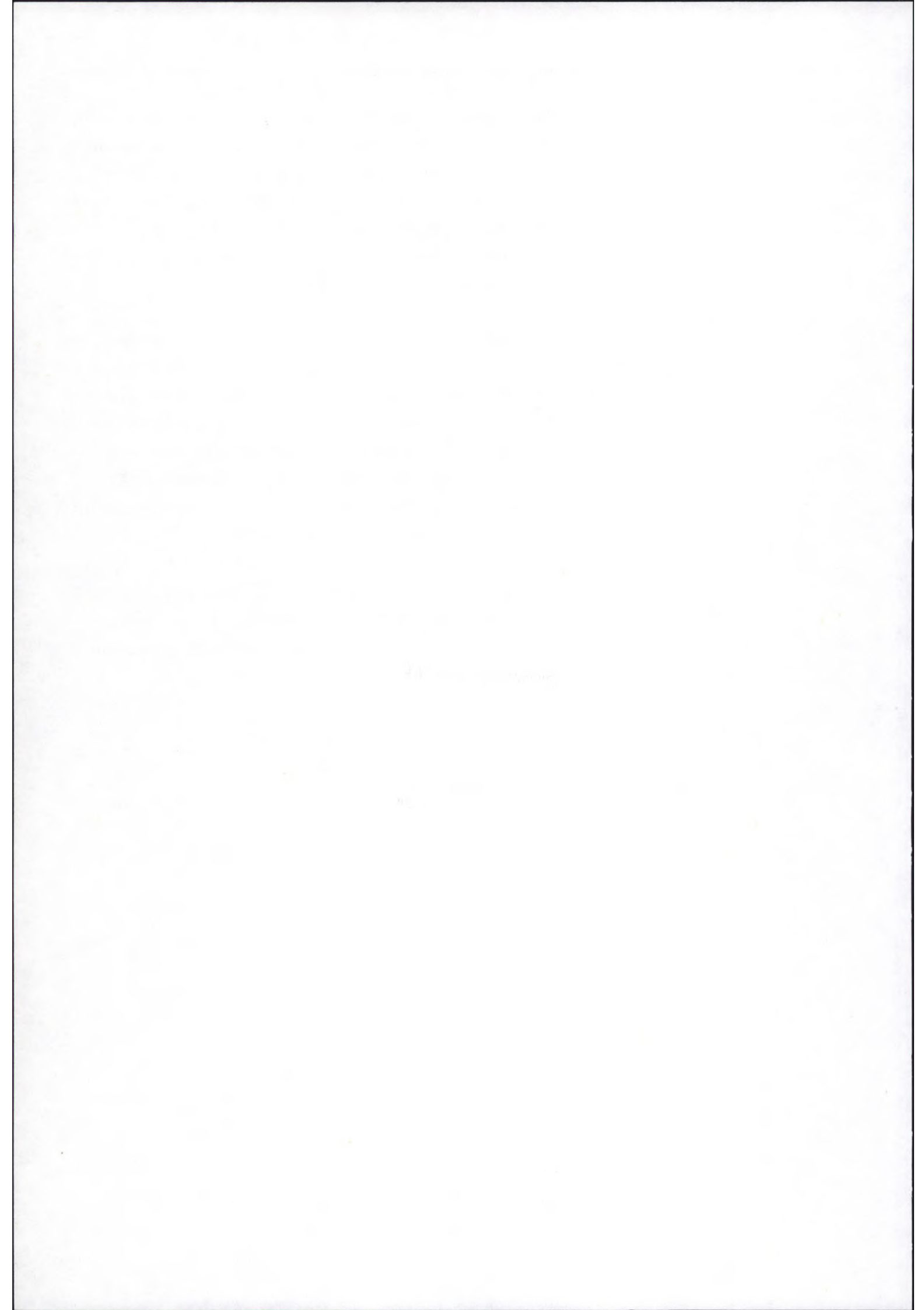


Jeg kan godt oplyse, at Povl Baumann ikke gav Struenseegade-karréerne deres monotone inddeling ud fra sociale eller politiske grunde. Det var ikke en særlig bebyggelse for underklassen. Han boede selv i den ene af karréerne. Formålet var ganske simpelt at skaffe boliger i en bolignødsperiode.

Artiklens billeder viser kun gadefacader. Men Hornbækhus udmærker sig ved sig gaardinteriør, der er en mægtig have. Det viser klart det store fremskridt i Københavns boligbyggeri. I de følgende år skaber man bedre og bedre karrébebyggelser. Man lukker op for solen, og kronen paa værket bliver Classens Have, der aabner sig mod syd.

Jeg kan iøvrigt henvise til min artikel: TI AARS BOLIGBYGGERI I KØBENHAVN i Arkitekten 1926, side 78-96. Bemærk specielt planerne side 85.

Steen Eiler Rasmussen



1900 København 1950

Ved århundredets midte

STEEN EILER RASMUSSEN betragter ved indgangen til det nye aar byen Københavns stilling i dag og konstaterer, at alle planlægnings teorier til trods, står Storkøbenhavn meget daarligere rustet med hensyn til fremtidsplaner nu i 1950 end det stod i aaret 1900.

I en efterfølgende artikel vil Steen Eiler Rasmussen fremsætte sit syn paa de muligheder, fremtiden indebærer.

NAR man fra året 1950 ser tilbage, står året 1900 i en mærkelig stråleglans af optimisme. Man ser for sig den nye tids monument, Raadhuset, der var skudt op uden for den gamle by og vendte på at blive taget i brug, og neden for det Raadhuspladsen, dette centrum for den nye tids trafik, de sammensluttede sporvognslinier, hvis elektrificering var påbegyndt. Det var indgangen til et nyt århundrede, en ny by. Hvor er vi dårligt forberedt på alt nu i 1950 sammenlignet med dengang!

Man havde planer færdige til indlemmelser, der gav muligheder for en byplanmæssig udvikling af hovedstaden langt ud i fremtiden. Nu er byen for længst groet ud over Københavns kommunes grænser, og man ved hverken ud eller ind om, hvordan den fremtidige administrative ordning for Storkøbenhavn skal være. Det var ikke spor for tidligt, da man i 1939 nedsatte en Hovedstadskommission, der skulle tage stilling til spørgsmålet. Men da den omsider — i 1948 — nedkom med sin betænkning, gav den, sine 426 sider til trods, dog ikke nogen løsning på problemet. Man havde kæmpet sig frem til et flertalsforslag, formuleret i 232 omstændelige paragraffer. De tager alle mulige hensyn til, hvad der er opportunt, men ikke spor til en sund planmæssig vækst af det store bysamfund, ganske sim-

pelt fordi der ikke eksisterede nogen plan. På side 54 står en lille bemærkning om, at hvis man fra regeringens side skulle beslutte sig til at gennemføre en systematisk planlægning af helheden „vil der måske være anledning til at overveje, om der vil kunne forventes opnået administrative fordele ved at foretage ændringer i den foreslåede kommunale inddeling ...“ Eller sagt med andre ord: Græder ikke børnlille, det turde være løgn alt sammen!

Arbejds- og Boligministeriet har nemlig taget skridt til at sikre i hvert fald en vis samlet planlægning gennem Loven om regulering af bymæssige bebyggelser af 23. april 1949. Efter den skal der fastlægges grænser for de områder, der i de næste 15 år må indtages til bymæssig bebyggelse. Arbejdet er for Københavns vedkommende allerede gået i gang, og grænserne drages nu uafhængigt både af kommuneinddelinger og af Hovedstadskommissionens betænkning.

Det privat nedsatte Egnspanudvalg har udarbejdet en skitse til en samlet plan, en egnspan, for Københavns udvikling, og den danner det grundlag, som byudviklingsudvalget starter

med. Men der er i dag ikke noget organ, der har pligt til — eller myndighed til — at planlægge byens store linjer i sammenhæng.

Vender man sig mod trafikproblemet, ser man, at det ikke står meget bedre til her. Dengang — år 1900 — havde man jernbanelplanerne i orden for en længere fremtid, dem man stadig følger — og nu!

I januar 1944 nedsatte kommunen en Trafikkommission. Efter sigende skal den afslutte sit arbejde i en nær fremtid. Ligesom Hovedstadskommissionen vil den sikkert føje mange trykte sider til de betænkninger, der allerede behandler problemet. Men om den vil komme til mere afgørende resultater om de store linjer end Hovedstadskommissionen er mere end tvivlsomt. Meningerne om Københavns trafikproblemer er i dag delte, også indenfor Kommissionens medlemmer. Her som i andre byplan-spørgsmål mangler man en samlende idé.

At det er svært at få planlagt en storby, der vokser ud over en snes kommuner, når der mangler et samlet administrativt organ, er ikke mærkeligt. Men betragter man byens indre udvikling, er uklarheden ikke mindre her.

Dengang — altså år 1900 — var byens sejrtrækkende vækst mod vest ganske klar. Nu hylder Københavns stadsingeniør den teori, at byens midte må ligge, hvor den lå på Absalons tid, og følgelig skal den gamle bys gader udvides til 15 m's bredde. Og samtidig bliver alle store nyanlæg dog lagt ud vest for den gamle bydel, og trafikken viser også en stigende tendens til at gå vest på. Det giver en usikkerhed i alle dispositioner.

Ledelsens centralisering og splittelse

„Hvis du nu er flittig i skolen i dag, min dreng, da skal du — om Gud vil — få pandekager til middag“, sagde en far til sin søn. Men sønnen svarede: „Ja, men hvis mor ikke vil, får vi alligevel ingen pandekager.“

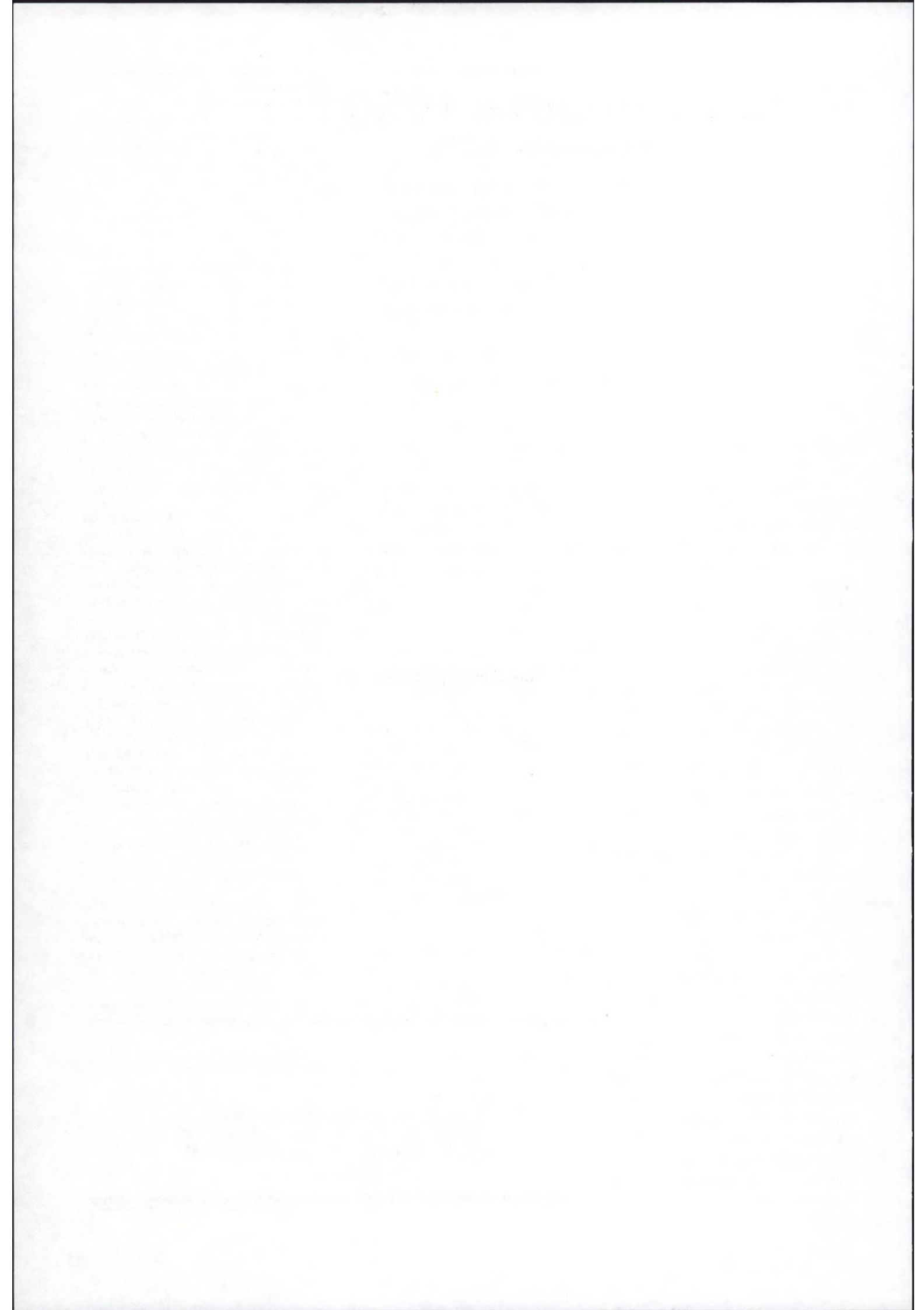
Borgerrepræsentationen var lige så

Købe Værelse reserveres til
sønstes Leveting

SE VINDUERNE

WESTERBY

VESTERBROGADE 12-14



realistisk som drengen, dengang da den (26. februar 1942) vedtog en forlængelse af Sct. Annæ Plads helt til den vestlige side af Adelgade med den forsigtige tilføjelse „såfremt der derom opnås enighed mellem Overborgmesterens afdeling og magistratens 4. afdeling“

Vedtagelsens ordlyd er må man sige forsigtig, men ikke for forsigtig. Hvis der ikke opnås enighed mellem afdelingerne, får vi alligevel ingen pandekager. — Og i denne sag, som i mange andre, opnåede man ingen enighed.

Ved borgmester Borups grundkøb og ved indlemmelserne omkring år 1900, blev det muligt for kommunen at planlægge bebyggelsen over et stort område, der før var delt i flere kommunale enheder. Men denne centralisering er igen blevet slået i stykker ved administrationens opdeling i afdelinger, hvis uenighed til tider har gjort en sammenhængende planlægning mere vanskelig, end en opdeling i administrative områder ville.

Kommunens afdelinger har nu, i

ling, hvorunder kommunens ejendomme sorterede, og P. J. Pedersen var borgmester for den tekniske 4. afdeling, hvorunder byplanarbejdet sorterede, hed det sig, at vanskelighederne bestod i, at de to mænd ikke kunne arbejde sammen. Man ventede sig, at ved et personskitte ville alt blive fryd og gammen. Men det kom ikke til at slå til. Lad os derfor vælge at tro lidt bedre om menneskene og snarere tvivle om selve systemet: opdelingen i afdelinger og direktorater. Det er svært at skabe helhed, når man først har søndret det hele i luter små budgetter og kasser.

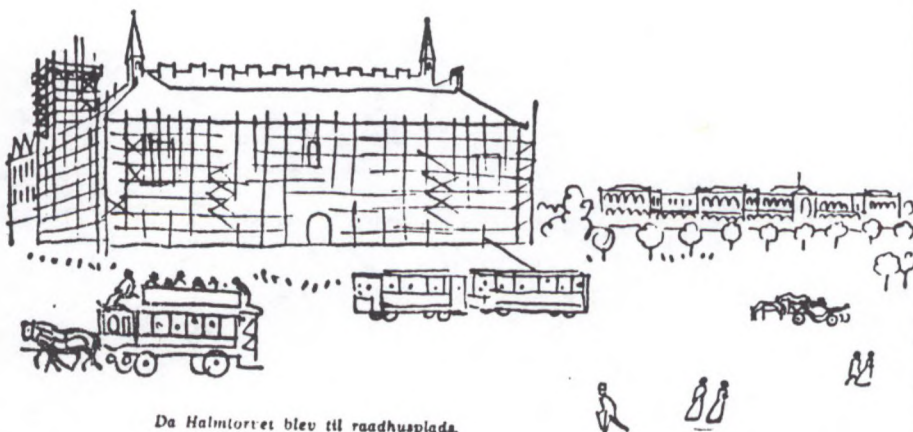
Hvis man skal føre en sporvognsline igennem en smal gade, bliver det stadsingeniørens sag at sørge for gadens udvidelse, og det kommer altså på hans budget og bliver en 4. afdelings sag. Også ejendomsdirektoratet og dermed Overborgmesterens afdeling bliver blandet ind i det. Sporvejene må lægge skinner og sørge for luftledninger og vognmateriel, og det bliver en 5. afdelings sag. Det hele



Jordpolitik og planlægning maa forenes

Planlægning er og må i mange tilfælde være aldeles afhængigt af kommunens jordpolitik. Men jordpolitiken afhænger også af planlægningen. Havde de nu været under een samlende hånd, havde man kunnet nå det utrolige. Og på den anden side, når de er under to forskellige afdelinger, der ved, at de hver for sig har et afgørende ord, er de i stand til at sætte en prop for al udvikling. Det er næsten umuligt at undgå små gnidninger, og da man ved årets afslutning skal gøre rede for, hvad der hører til det ene budget, og hvad der hører til det andet, må alting gå skriftligt. Få mennesker gør sig begreb om, hvad splitelsen i små regeringer på rådhuset har kostet byen i tid og penge og forspildte chancer.

Når man kender forholdene, må man nærmest beundre, hvad der er blevet anlagt og bygget i det forløbne 50 år. Sammenligner man f. eks. Københavns boligbyggeri med, hvad der findes i andre storbyer, står det, til trods for alt, på et højt stadi. Men fremskridtene på dette som på mange andre områder er nærmest opnået uden om de afdelinger, der er sat til at lægge planerne og sørge for deres gennemførelse. Kommunen har afstået sin jord til boligselskaber, der har formet bebyggelsesplaner, der ofte har været meget mere fremskredne end dem, der blev tegnet af byplanafdelingen. De parkbebyggelser med deres haveanlæg og legepladser, som vi med rette er stolte af, er skabt på boligselskabernes initiativ og efter private arkitekters og have-



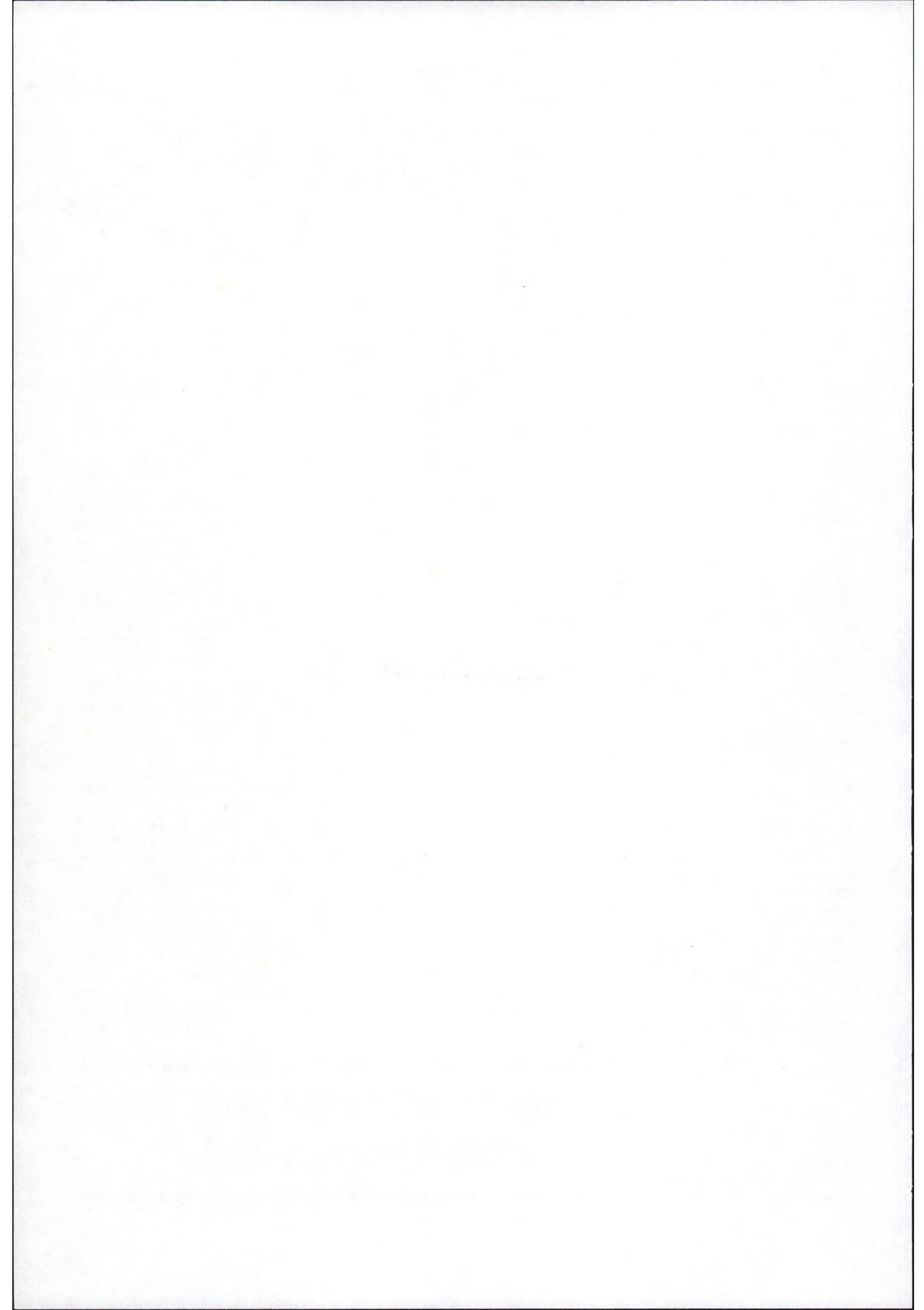
Da Halmstøt blev til rådhusplads.

modsatning til i det 19. århundrede, hver sit eget regnskab. Det lyder ret og rimelig. Borgerrepræsentationen og offentligheden har et naturligt krav på af det samlede regnskab at kunne se, hvad de forskellige foretagender koster, hvordan de forskellige afdelinger administreres, og hvordan budgetterne holder. Men det modvirker noget væsentligt. Ved at dele helheden op i mindre afdelinger, der hver har deres selvstændige regnskab, giver man nok hver enkelt et ansvar for den lille kasse, der er ham betroet, men man gør ham også mindre ansvarlig for, hvordan helheden bliver.

Mange mennesker mener, at splitelsen og uenigheden indenfor Københavns administration stammer fra borgmestres og direktørers lyst til at hævde sig. Mens Peder Hedebo var borgmester for magistratens 2. afde-

bliver fordelt, og bagefter kan intet menneske af regnskabet se, om det overhovedet kunne betale sig at føre en sporvogn gennem den smalle gade. Hver afdeling er interesseret i med flid at tilføre forholdet og må med alle midler bekriige de foranstaltninger, der kan komme til at tynde afdelingens eget budget og søge at give Sorteper videre. Må det ikke føre til en vis — skal vi sige — kølighed mellem dem, der skulle arbejde sagligt sammen?

hos Westerby som i gamle Dage fra Mandag Morgen Kl. 9



kunstneres tegninger, ofte imod de af kommunen udarbejdede planer. Bag- efter har man taget dem til efterret- ning og indført fremskridtene i love og bestemmelser, og til hvert nyt byg- geforetagende bliver der nu stillet en mængde detaljerede krav til lege- pladser, bænke o. s. v. — alle de ting, som fremskredne boligselskaber un- der kamp fik indført. Ejendomsdirek- toratet har udviklet en hel teknik i at alliere sig med halvofficielle in- stitutioner, der selv står for planlæg- ningen. Det gælder for eksempel alle de idrætsanlæg, der sorterer under Københavns Idrætspark.



De åbne parkbebyggelser med legepladser kan vi være stolte af.

Bymidstens vandring

Hvor så det alt sammen let og na- turligt ud år 1900!

Byen måtte og skulle udvikle sig mod vest. Der havde man plads til den moderne trafik, og der ville der også, efterhånden som banegårds- arealerne blev ledige, blive plads til de kommende store nybygninger.

Hver periode i en bys liv har sin byggeskik og sine størrelser på huse og en dermed følgende inddeling af jorden i grunde; den har sin sammen- sætning af grundene i karréer og sine dimensioner på gader. Når den næste periode kommer med andre krav og vil bygge med nye bygningsenheder, er det ikke nok at rive de gamle huse ned, for grundene bliver jo ikke an- derledes af det, og man kan ikke byg- ge huse, der er større end grundene tillader det. Selv når man lægger fle- re grunde sammen, bliver der allige- vel et misforhold mellem huse og karré-størrelser, mellem huse og gade- bredder. Derfor er det, og har det altid været, meget vanskeligt at gen- nemføre en moderne bebyggelse i gamle kvarterer, og byerne udvikler sig for det meste ved at lægge nye kvarterer ved siden af de gamle og forskubbe bymidten hen mod den nye bebyggelse.

Da hovedstaden under enevælden ud- videde sig nord for den gamle Øster- port i samme retning som havnen gjorde det, fik man mellem Gothers- gade og Kastellet en bydel, der var egnet for en bebyggelse, som man al-

deles ikke kunne gennemføre i den ældste by. Byens centrum flyttede med ud til Kongens Nytorv, der lå lige på grænsen mellem den gamle og den nye bydel.

Da man efter voldenes fald i det 19. århundrede udvidede byen igen — og denne gang i retning mod hoved- banen — anlagde man kvarterer til den nye tids bebyggelse her, og man fik det nye centrum ved Rådhusplad- sen, der ligesom Kongens Nytorv lå på grænsen mellem den gamle by og den nye.

Ikke anderledes er det gået i an- dre byer. De ældste kvarterer bliver umoderne, og udviklingen trækker væk fra dem. Det er altfor kostbart og besværligt at omforme dem efter nye tiders idealer. Selv brande og katastrofer kan dårligt udslette by- delenes oprindelige præg.

De ulyksalige saneringer

Det havde gået så glat i København, hvis man ikke ved voldsomme indgreb havde søgt at hindre den naturlige udvikling. Man havde boulevardgader og boulevardbaner parat til at tage trafikken lige i grænsen af den gamle by. Man havde Vestre Boulevard som en ny åre på tværs af det lange strøg fra Kongens Nytorv ud ad Vesterbro. Det lå alt sammen i kim i København omkring år 1900.

Men gamle bydele, som udviklingen søger bort fra, bliver let til slum- kvarterer, og for Københavns ældste kvarterer har der været en særlig vanskelighed. I middelalderen havde grundene været ret store og gadeord- ningen særdeles klar. Grunde langs en hovedgade, f. eks. Østergade, strakte sig ud til stier eller bagstræder, hvorfra der var adgange til haver og stalde. Men da byens indbyggertal blev ved at vokse, uden at byens areal blev udvidet, og der opstod mange små husholdninger, måtte man alle- rede i 16. årh. skaffe plads til flere brande bebygget med højere og høje- re bebyggelse.

Det blev hjemsteder for byens ud- skud. I 19. årh. blev det en vigtig opgave at få de elendige bebyggel- ser udryddet. Det kunne kun ske ved igen at lægge de alt for små grunde sammen til store og erstatte de fat- tige rønner med nye, bedre huse, små boliger. Det gjorde man ved at bygge bagstræderne til med ganske små huse. Snart gik man endnu vi- dere. Langs de store grundens sider blev der lagt „gange“ eller smoger med diminutive udstykninger. På den måde opstod en mængde smågrunde, oprindelig kun beregnet til meget enkle småhuse, men efter gentagne

Valby 5071

Taga 5660

Billige priser betaler sig —

Vistra silke
mønstr., for 6,50

nu **380**

Wulff Möller
Nørrebro. 158
Valby Langg. 65

Billige priser betaler sig —

Mat crepe
mønstr. 90 cm br., for 13,75

nu **680**

Wulff Möller
Nørrebro. 158
Valby Langg. 65

Billige priser betaler sig —

Bembergssilke
mønstr. 90 cm br., for 16,50

nu **880**

Wulff Möller
Nørrebro. 158
Valby Langg. 65

Billige priser betaler sig —

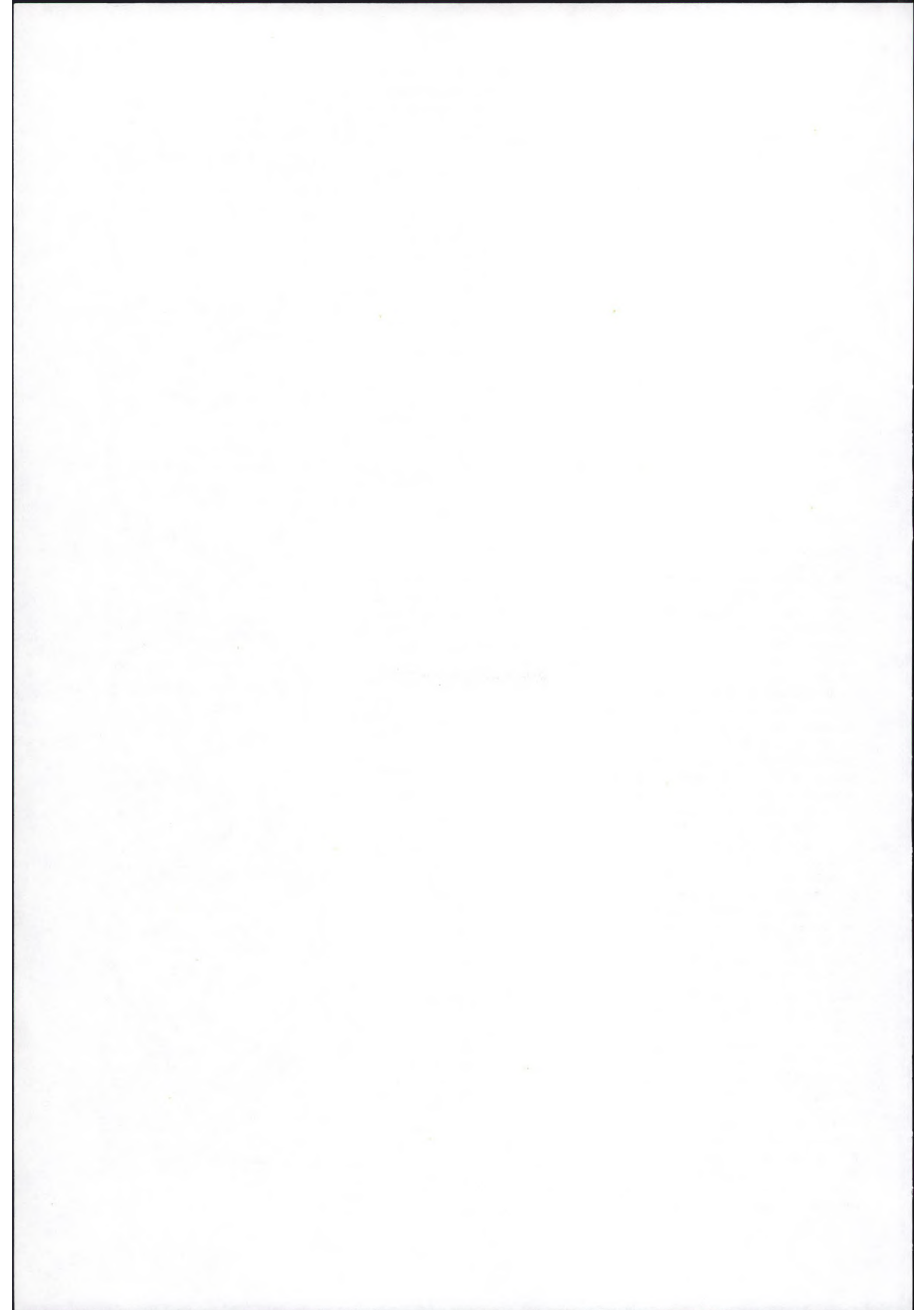
Vistra silke
mønstr., for 6,50

nu **380**

Wulff Möller
Nørrebro. 158
Valby Langg. 65

Valby 5071

Taga 5660



Omkring 1875 var Ny Østergade og Hovedvagtsgade opstået på privat initiativ ved en sanering af den tidligere Peder Madsens Gang. 1896 gik man videre med gennemførelsen af Kristen Bernikows Gade, hvor kommunen måtte træde til og ekspropriere nogle ejendomme for at foretagendet overhovedet kunne blive til noget. Indtil den nye bygge- lov af 1939 og til saneringsloven af samme år var det nemlig sådan, at man kun kunne ekspropriere ejendomme, når færdselsforholdene gjorde det nødvendigt. Altså måtte man se at finde på nogle færdsels hensyn og planlægge nogle nye færdselsårer, så snart man skulle have gamle faldfærdige rønner saneret. Det blev ikke altid så let at se, hvad der var hovedformålet: at komme af med de gamle huse eller at få ført en ny bred gade gennem byen. Tidligt fik man idéen til at skabe en parallelåre til Købmagergade, der ikke kunne udvides yderligere ved Rundetårn, efter at Regensens buegang var gennemført. De gamle kvarterer var overbefolket og gaderne kunne ikke tage trafikken. Hvad var da naturligere end at bryde nye gader igennem. Man kan kalde det Pariser-metoden. Den ser bestikkende ud, men resultaterne



Aabenraa-kvarteret der er udpeget som næste saneringsobjekt.

er fatale. Det er som at sætte en patient, der har stofskiftesygdom, på fedekur.

De grunde, der i forvejen var for stærkt udnyttet, blev indskrænket ved, at man skar brede gader igennem dem, og for at få nogen erstatning for de mange penge, det kostede, måtte man bygge nye huse, der havde en meget stærkere udnyttelse end de gamle. Men æren blev reddet. De nye bygninger skulle ikke bruges til beboelse, men til kontor og forretning, og de tidligere beboere tænkte man sig så rykkede ud i ydre distrikter, hvor der er mere lys og luft — eller hvor de nu bedst kunne finde ud af at bo.

Det lyder godt, men man havde overset de færdselsmæssige konsekvenser af disse operationer. De gamle slumkvarterer havde ikke givet meget trafik. De nye forretningskvarterer derimod var trafikskabende. Til hver bygning kom der om morgenen en stor stab af ansatte, som igen skulle transporteres væk om aftenen. Og hver af dem ekspederede en mængde mennesker dagen igennem, så at der blev et mylder, man aldrig havde kendt før.

Bremerholm-linjens konsekvenser

Allerede omkring år 1906 havde man vedtaget at ombygge Holmensgadekvarteret og Vognmagergadekvarteret. Særlig Holmensgade fandt man var en plet på byen. Man havde en forestilling om, at prostitution ville ophøre, bare man nedrev husene. Efterhånden har planerne taget form, og er blevet til Bremerholm-linien, der som en aflastning af Købmagergade kommer til at forbinde

Nørrebrogade med Knippelsbro.

Ved gennemførelsen af dette gadegennembrud har kommunen støttet sig til de interesser, stormagasinerne og andre firmaer, som f. eks. Egon H. Petersen, mentes at have. Hvis de skulle blive på deres historiske sted måtte man give den gamle by en saltvandsindsprøjtning, der kunne modvirke bymidtens naturlige vandring mod vest, mod Rådhuspladsen.

Magasin du Nord ved Kongens Nytorv var allerede ved at blive en afkrog. I denne del af den gamle by brød man så en ny gade igennem med store bekostninger.

Resultatet ser man nu. Man har fået to steder i byen, hvor der er en særlig intensiv udnyttelse: kvarteret omkring Rådhuspladsen og kvarteret omkring Bremerholm. Den lettelse af trafikken, som den nye gade skulle give, opnåede man slet ikke, da de store nye forretningsbygninger, som fulgte med saneringen, mangedoblede færdslen. Nørrebrogade, som trængte til at blive aflastet, blev i stedet for overbelastet. Og vanskelighederne strakte sig langt ud. Der hvor man trængte til at få udnyttelsesgraden sat ned, blev den sat op.

Stadsingeniøren, som skulle lede byens planlægning og udvikling, tog de ulykkelige forhold som en skæbnens tilskikkelse. Efter at man med kunst havde ophjulpet kvarteret ved Bremerholm, dannede han sig den fatalistiske teori, at byens midte nu en gang ligger der, hvor byens midte må ligge, og Københavns midte må nødvendigvis være der, hvor den var på Absalons tid.

Steen Eiler Rasmussen.

NYTAARS PRISER

Lækker helulden
KAMGARN

PEPITA

KJOLISTOF
sort og hvidt, blåt og hvidt
lysebrunt og hvidt, 1508
90 cm bredt

NK
PÅ NØRREBRO
NØRREBROGADE 221
ved Slangerupbanen

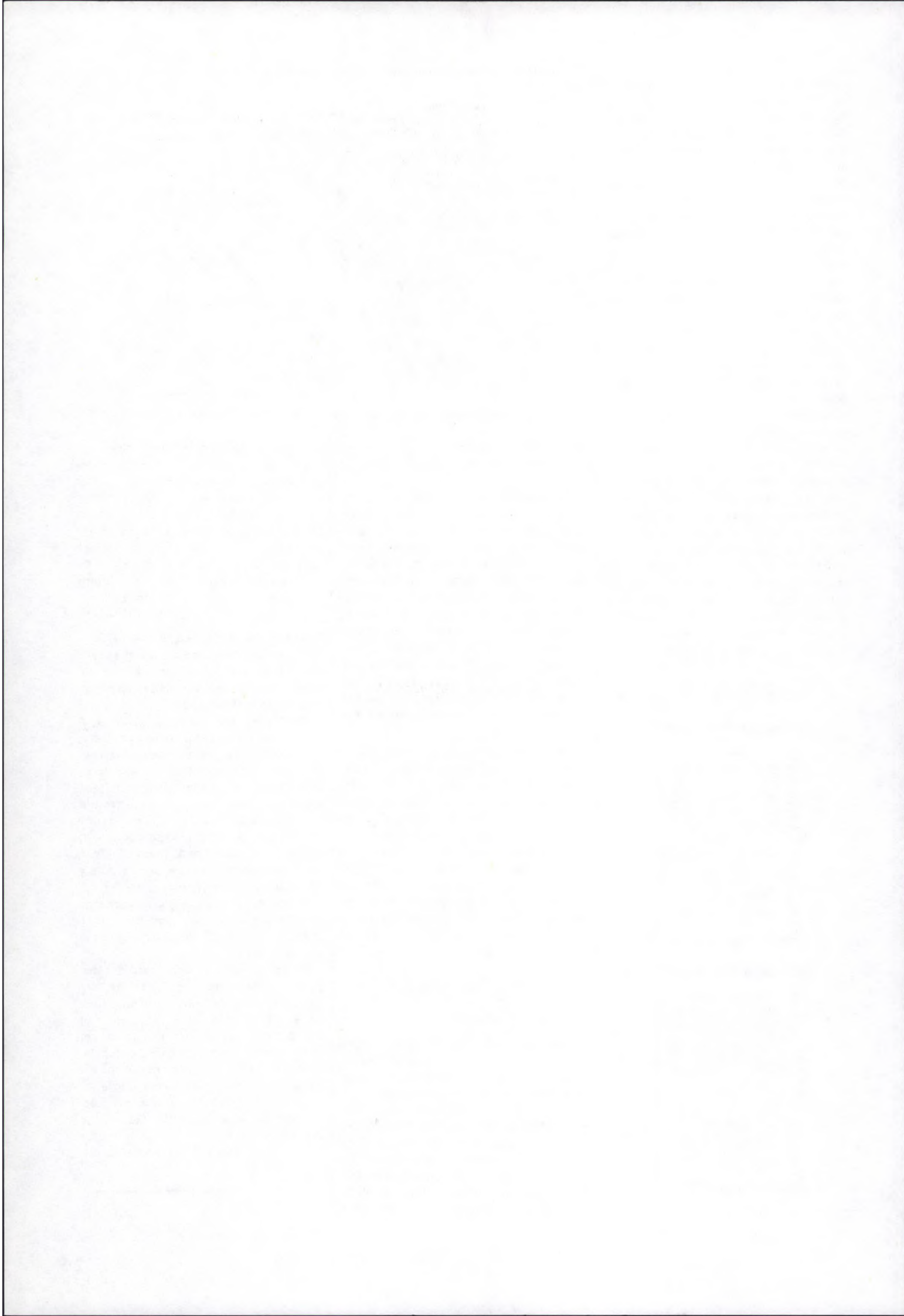
TERNET
GENNEMVÆVET

BOMULD

70 cm bred
350

til Børnekjoler, Forklæder,
Kitter og Køkkenordiner

NK
PÅ NØRREBRO
NØRREBROGADE 221
ved Slangerupbanen



Københavns fremtid

*Drømmen om byen, hvor alting er sat
paa sin rette plads*



Muren langs professorhaverne i Skindergade.

I gaar skildrede Steen Eiler Rasmussen byen Københavns udvikling fra aarhundredskiftet, da man drømte dristige drømme, men kun lidt blev indfriet i de følgende 50 aar. I denne afsluttende artikel ser Steen Eiler Rasmussen fra i dag fremover mod det kommende København.

SELMA LAGERLÖF har et sted be-
rettet, hvordan det gik en af
kavallererne fra Ekeby paa hans
gamle dage. Han fik ideen til paa
sin egen maade at væve et tæppe.
Mellem de to langvægge i en stor
stue spændte han en mængde paral-
lele snore fra den ene ende til den
anden saa højt oppe, at han selv
kunne gaa neden under dem. Med en
naal, som han førte paa tværs af alle
de tætsiddende snore, kunne han saa
nosle med farvede traade, saa at der
kunne opstaa alle slags smukke mo-
tiver. Naar han fik en idé, vævede

han et mønster et eller andet sted.
Paa den maade opstod der efterhaan-
den smaa stykker vævemønstre som
farveklatter rundt omkring i det sto-
re spind. Naar han blev ved tilstræk-
kelig længe, maatte det hele vokse
sammen til et meget stort og skønt
tæppe. Men han naaede aldrig saa
langt, og den gamle kavallers store
tæppevæv blev ikke til mere end en
mængde spredte klatter.

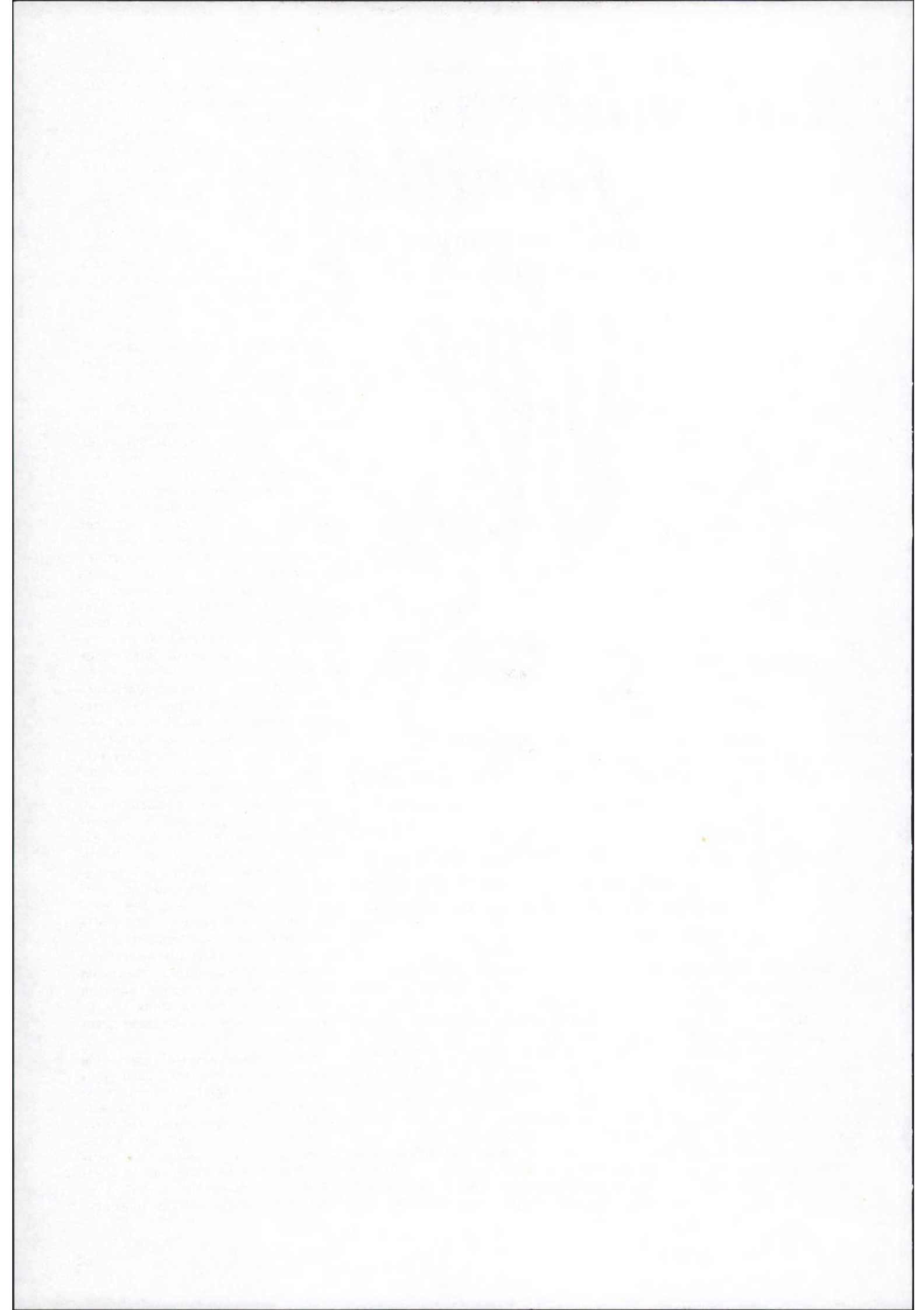
Uden at vide det har Selma Lager-
löf med denne lignelse skildret ar-
bejdet med byplanen for Københavns
gamle bydele. I et interview med

„Ekstrabladet“ den 4. 3. 1943 skill-
drede den daværende borgmester for
4. afdeling det paa en mindre poetisk,
men ikke mindre tydelig maade. „Vi
maa arbejde stykkevis — næsten for
hver gang, der skal bygges et hus,
maa vi mobiliseres ... Der er alle-
rede vedtaget en mængde med hen-
syn til gadeudvidelser og kvarterer-
nes afgrænsning. 20—30 beslutninger
om gadeføring i den indre by er ved-
taget. I store træk — kan det siges
— har kommunalbestyrelsen vedta-
get, hvordan den indre by skal se ud
i fremtiden — maaske vil nogle me-
ne, at de vedtagne planer er forkerte,
men de er i hvert fald vedtagne af
den kompetente forsamling, og det
kan altsaa ikke med nogen ret paa-
staaes, at vi handler planløst.“

Det maa ikke være saa helt let for
den kompetente forsamling at tage
ansvaret for disse stykvisse beslutnin-
ger, der har strakt sig over mere end
et halvt aarhundrede, og som fort-
sætter, uvisst hvordan, ind i det næ-
ste, og hvis konsekvenser for hele
byplanen ingen kender og ingen gør
rede for. Dobbelt svært er det, fordi
begrundelserne skifter. Undertiden
bliver hensynet til en eller anden
stor byherre eller et grundkøb be-
stemmende. Undertiden er der tra-
fikkale motiver, men undertiden fore-
slaar magtstraten ogsaa, at man ta-
ger hensyn til byens nuværende
præg.

Da „Bikuben“ havde byggeplaner
ved hjørnet af Nørregade og Nørre-
vold, vedtog man 1940 at udvide Nør-
regade og tillade en stor og høj be-
byggelse paa hjørnegrunden, der skal
lægges sammen med flere, saa at der
kommer en ny facadebygning næsten
hen til Fiolstræde. Da „Dælls Vare-
hus“ havde byggeønsker i Krystal-
gade, vedtog man — ikke upaavirket
af professor Ellings artikler i *Politi-
ken* — at bevare Fiolstræde i sin nu-
værende gadebredde og sin nuværen-
de slingrende linjeføring. Det bety-
der igen, at bebyggelsen i Fiolstræde
maa bibeholdes som forholdsvis lav.
Hvordan nu de smaa hjørnehuse ved
Fiolstrædes udmunding i Nørrevold
nogen sinde skal arbejdes sammen
med den nye kæmpebygning ved si-
den af staar skrevet i skæbnens uran-
sagelige bog. —

Man vil fra byplanafdelingens side
bevare Latinerkvarteret med dets
særpræg, men har i 1931 vedtaget at
udvide Skindergade ved at skrælle
væk af muren og træerne, der hører
til professorhaverne og Ehlers Kolle-
gium, nogle af de ganske faa beva-
rede haver i den gamle by. Hjørnet
af Skindergade og Frue Plads („Uni-
versitetskafeen“), som af stadsinge-



niøren karakteriseres som daarlig, gammel bebyggelse, skal ogsaa gaa ved den lejlighed. (— Mon nogen uden for stadsingeniørens direktorat kan se noget daarligt ved dette hus?) Skindergade skal videreføres tværs over Købmagergade, blotlægge den rolige kirkeplads ved Trinitatis for saa — sælsomt at berette — brat at blive standset af Egmont H. Petersens nye kæmpebygning.

Dog, de desperate gadbilleder, som uomgængeligt bliver resultatet af de stykvisse vedtagelser, er kun noget ydre, en refleks af det manglende samarbejde paa raadhuset, hvor man i ejendomsdirektørens, stadsbygmesterens, stadsarkitektens og stadsingeniørens direktorater skulle have al mulig sagkundskab. Det er et slaaende billede paa den forstyrrelse, gade-gennembrudene skaber ikke blot i byggeforhold, men i grundværdier, i brugsforhold, i færdsel, i hele byens liv.

Indtil 1938 steg trafikken paa Langebro stærkere end paa Knippelsbro, fordi færdselen i byen i det hele rykkede mod vest. Men efter at den nye Knippelsbro og Bremerholm skabte bedre færdselsforhold her end paa Langebro, fik Knippelsbro en opblomstring. Nu staar Langebro over for en forbedring, og saa maa man vente, at den igen vil faa overtaget. Bremerholm-linjen har altsaa midlertid modarbejdet den paabegyndte udvikling. Samtidig har den skabt store vanskeligheder.

Stadsingeniøren forfægter den idé, at det er væsentligt, at alle byens city-funktioner ligger saa nær sammen som muligt. For den, der kommer udefra, til København, er det praktisk, siger han, at hovedadministrationen, finanscentre, stormagasiner, specialbutiker, alt hvad København kan byde paa, ligger saa nær hinanden som muligt. Konsekvenserne af denne teori er rystende. Hvis vi skal samle alle de byfunktioner tættest sammen, som naturligt kunne spredes over et større område, skaber vi os selv maksimale færdselsproblemer. Stadig flere mennesker færdes i biler, der fordrer megen plads, baade naar de kører, og naar de parkerer. Vi staar kun ved begyndelsen af bilernes færdselsperiode, der kræver en plads paa gaderne som aldrig før, og samtidig skulle man med kunst skabe en foretget koncentration!

Den rette byplanlægning maa bestaa i at placere byens mange funktioner i en ordnet rækkefølge, spredt over et tilpas stort areal, saa at hver faar den plads, den behøver, og ligger rigtigt i forhold til den anden.



Hjørnet af Skindergade og Frue Plads.

Den bevæger sig alligevel

Omkring aar 1900 havde København to udstillingsbygninger, ved Kongens Nytorv, Charlottenborg til kunstudstillinger, ved Raadhuspladsen, Industriforeningen for store folkelige udstillinger. Enhver, der har beskæftiget sig med det, ved, at den samme udstilling ville trække meget større publikum, naar den blev vist paa Vesterbro, end naar den blev udstillet paa Kongens Nytorv.

Altsaa — den, der henvender sig til de mange, maa gøre det et sted fra Raadhuspladsen og udefter. Her har de store aviser følgelig lagt deres telegramhaller, her finder man de biografteatre, der ikke blot søges af et aftenpublikum, men ogsaa har dagforestillinger (noget man f. eks. ikke kender i Stockholm). Her er hovedstedet for butiks- og forlystelsestrafik.

Af alle trafikarere, der passerer søernes bælte, har Gyldenløvesgade haft den største tilvækst i personal fra 1935 til 1945, nemlig 45 pct. Derefter kommer Gammel Kongevej med 36 pct. og Østerbrogade med 33 pct., medens Dronning Louises Bro kun har haft en tilvækst paa 18 pct. Alt saa til trods for at man har skabt Bremerholmlinjen med dens store trafikskabende virksomheder og den forbedrede Knippelsbro og Torvegade, er Nørrebrogade alligevel den af de store indfaldsveje, der har haft den mindste stigning i trafikmængde.

Efter Knippelsbro er det nu Langebros tur til at blive forbedret. Den nye Lufthavnvej kommer til at gaa fra Raadhuspladsen til Kastrup. Grønttorvstrafikken vil blive flyttet fra Nørrebrogadelinjen til Gyldenløvesgadelinjen. Nye broer over havnen vil blive lagt sydvest for Lange-

Dameovervej, 2. sal.

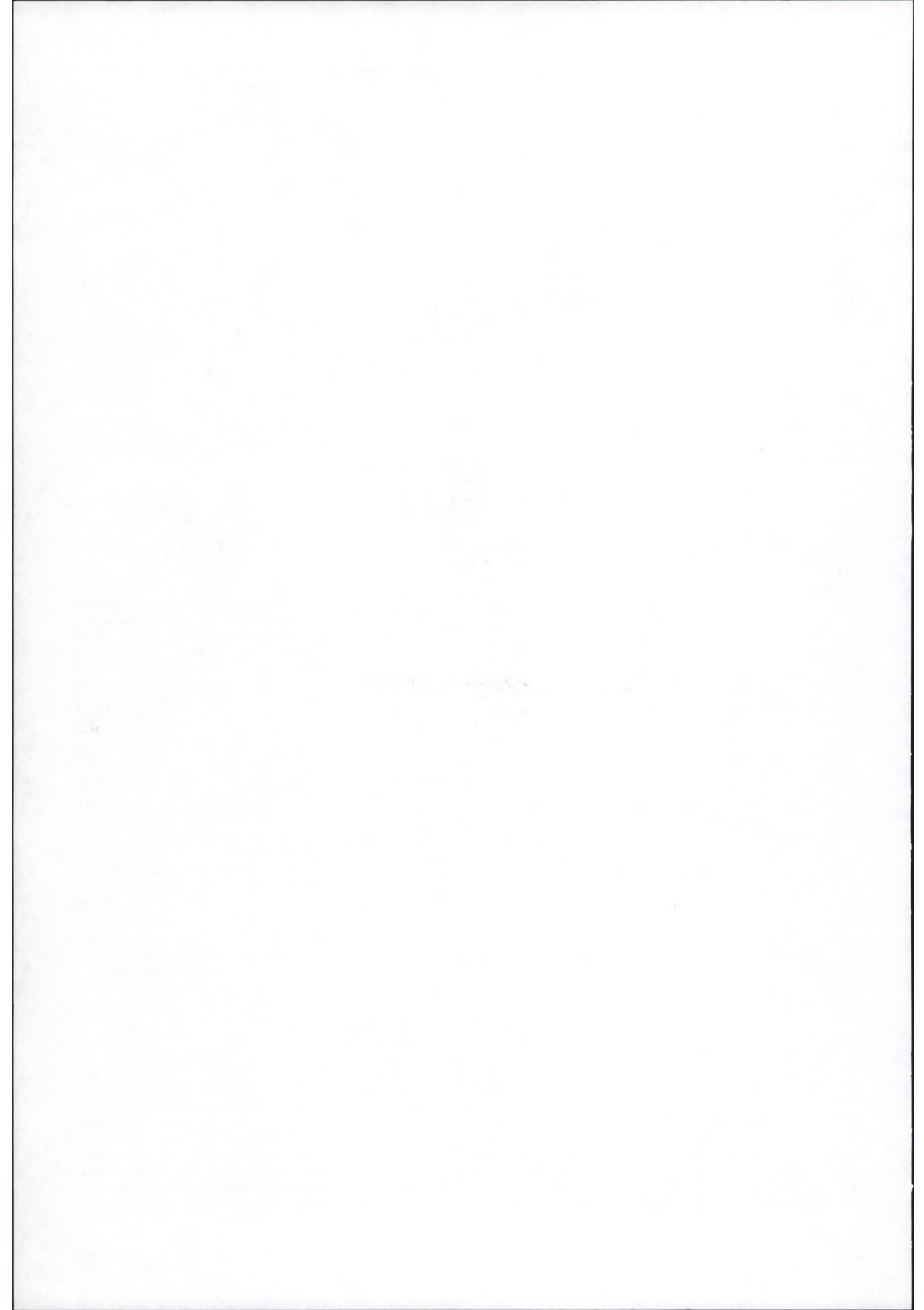


CROME & GOLDSCHMIDT

bro. Banegaardsterrænet vil blive udbygget med endnu flere store institutionsbygninger. Havnen vil blive udvidet med en Avedøre-havn.

Stadsingeniøren bygger sine planer paa den grundsaetning, at byens midte ligger fast, men den flytter sig nu alligevel. Det viser trafiktallene — og den vil i fremtiden flytte sig endnu mere. Ingen er i tvivl om det. Skal der placeres en ny udstillingsbygning, kan man være uenig om den nøjagtige placering, men at den skal ligge vest for den gamle by, vil dog alle være enige om.

Trafikken giver et fingerpeg om byens liv og dens udvikling. Man kan ogsaa faa et billede af bymidtens form ved at se paa, hvordan grundværdierne fordeler sig. Det er ikke saadan, at den gamle by ligger som en stor kage af høje grundværdier. De strækker sig i lange striber langs visse hovedarere, og uden for dem er der centrale bydele, f. eks. omkring St. Kannikestræde, med lave grundværdier. De højeste grundværdier, paa over 1600 kr. pr. kvadratmeter, finder man langs byens vigtigste butiksstreg fra Kongens Nytorv til den første del af Vesterbros Passage. Grunde til en værdi af over 800 kr. breder sig uden for dem langs Købmagergade og i en stor plamase omkring Raadhuspladsen og videre ad Vesterbrogade ud til Trommesalen.



Hørlærrede Shorts prima	19 ⁵⁰
Hølmens blå Benklæder	19 ⁵⁰

Regnfrakker praktiske	12 ⁹⁵
Regnfrakker sorte glatte	39 ⁸⁵

Restbenklæder glidestærke Kvaliteter	24 ⁹⁵
34.50, 29.85..	

Sportsjakker gode uldne Stoffer frit Valg	39.-
98.-, 78.-, 58.-,	

Ridebenklæder brune	29 ⁸⁵
Skibbenklæder blå	29 ⁸⁵

2-radet Jakke & Benklæder flere Faconer	95.-
137.80, 112.50	



Omraadet for grunde med en værdi af over 400 kr. breder sig mod øst ad Bredgade og St. Kongensgade, mod syd ad Holmens Kanal og Bremerholm, mod nord langs Fredriksholmsgade helt forbi Farimagsgade, mod vest i store områder omkring Vesterbrogade og helt til Værnedamsvej. Grunde paa det gamle bankgaardsterræn hører til denne prisklasse.

Vest for den gamle by er der altså meget store arealer med særlig høje grundværdier.

Stormagasinerne skæbnetime

Noget af det, der virker stærkest imod bycentrets flytning mod vest, er stormagasinerne placering i klynge omkring Bremerholm, et forhold, som kommunen har en væsentlig andel i, da den har hjulpet aktivt med til erhvervelsen og sammenlægningen af de store handelshuses grunde. Der er bundet store kapitaler i deres byg-

ninger, og det forhold, at de ligger flere sammen, modvirker det uheldige for hvert enkelt stormagasin i, at det ligger saa langt fra det stærkt trafikerede centrum ved Rådhuspladsen. Det er alligevel et spørgsmål, om de kan holde stillingen. Det vil i hvert fald blive dyrt for byen. Man har nu igen diskuteret den allerede i 1923 vedtagne udvidelse af Kompagnistræde-linjen, som skulle gennemføres for at aflaste Strøget. Men den udvidelse forslaaes som en skræder i helvede. Hvis stormagasinerne udvider og bygger nyt paa deres nuværende plads, og hvis nye saneringer ved Aabenraa, Landemærket skal medføre nye store koncentrationer, vil det ikke blot kræve bedre adgangsgader, men ogsaa pareringspladser, som man vanskeligt kan skaffe plads til og — udgifterne til undergrundsbaner til stedet rykker nær. I sammenligning med de udgifter, det vil medføre, er de ka-

pitaler, der er bundet i stormagasinerne bygninger, alligevel af mindre betydning.

Man kan sære sig over, at de sidste ti aar med nedsat byggevirk-somhed ikke har været anvendt til en samlet planlægning for Københavns citydannelse. Men det ser ud til, at der vil blive givet yderligere respit.

Den tid er ganske vist nær, da man kan faa lov til at bygge, men det bliver samtidig saa dyrt, at man nok skal betænke sig baade en og to gange paa det.

Det har hængt som en trusel, at Magasin du Nord ville opsluge en del af Østergade og gøre den strækning, der har sin eksistensberettigelse som Københavns bazargade af fine specialforretninger, til et eneste stort upersonligt varehus. Men nu bliver der altså efter de sidste meddelelser ikke øst penge ud til det.

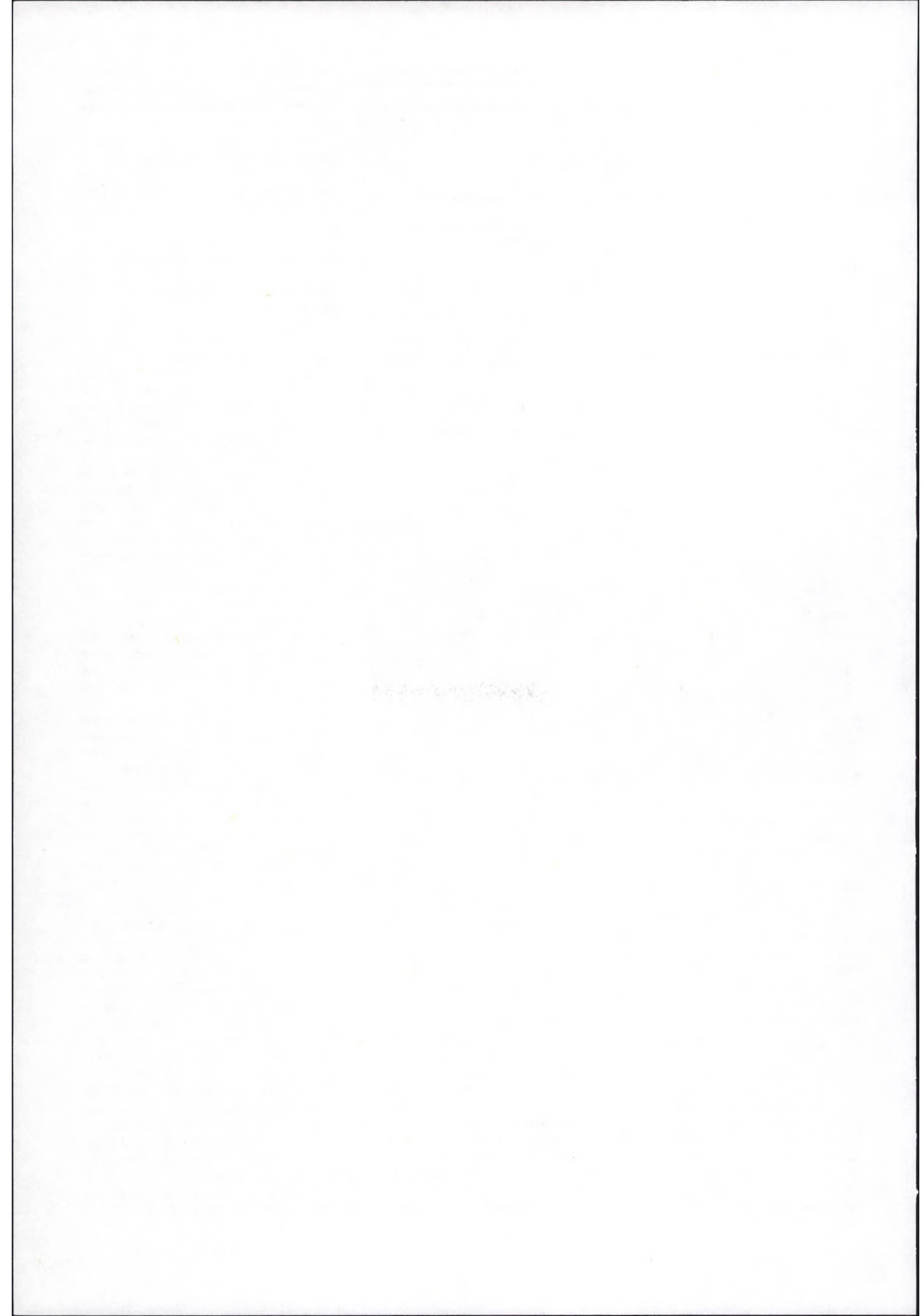
Ved et møde om den gamle by og byens citydannelse udtalte Magasin du Nords direktør, Bøgelund-Jensen, at Magasin havde sine fleste kunder i den nordøstlige sektor af hovedstaden. Der finder man ogsaa den mest betalingsdygtige del af storbyens befolkning. Mindre forretninger med specialvarer kan nok i fremtiden klare sig med kun at have en saadan sektor af København til kunder. Men stormagasinerne maa sikkert, efterhaanden som en udnivellerung i indtægterne fortsætter, søge sine kunder over hele København.

Ligesom man kan have et teater ved Kongens Nytorv, men naturligt placerer de store blografer ved Vesterbro, vil en forretning i særklasse kunne ligge ved Østergade — men kan et stormagasin?

Forhaubentlig vil de nærmeste aar vise, hvor stærkt udviklingen trækker mod vest. Og forhaubentlig vil forretningerne investere flere penge i varer, som vi trænger til, end i bygninger, som kan vente.

Nutidens og fremtidens by

En forudseende planlægning maa bygge paa en omhyggelig undersøgelse af de forskellige bykvarterers egenart. Det gælder ikke om at flytte rundt paa værdierne, men at rene-dyrke den tendens til en orden, som ganske klart erkendes i byens vækst, at bortluge vildskud og hjælpe den sunde udvikling og især at sprede byens forskellige funktioner saa meget, at hver enkelt faar plads nok, og trafikken kan gennemføres gnsidningsfrit. Man maa komme væk fra, at en sanering skal betyde en højere udnyttelse. Byggelovens bestemmelser om udnyttelsesgrad maa revideres. Selv



om det ville koste penge at nedsætte udnyttelsesgraden nogle steder, ville det være billigere end stadig at sætte den op og saa skulle følge med i teknik med undergrundsbaner, nye gadeudvidelser, parkeringspladser etc.

En saadan undersøgelse mangler, og den kan ikke gives i en avisartikel.

Men man kan maaske nok ved et vendepunkt søge at fremmale, hvordan man gerne ville se sin bys fremtid.

Byens city bliver ikke et sluttet omraade, men en lang strækning. Vi kan følge københavnernes klassiske strøgtur fra Grønningen gennem Bredgade, Østergade og ud til Vesterbro, Frederiksberg.

Det første stykke, den gamle Frederiksstad, er skibsrederiernes, speditørfirmaernes, forsikringselskabernes og andre store institutioners kvarter. Bredgade er stadig gaden med butikkerne med den velhavende kundekres. Flygler, sølv, antikviteter, kunst i butikkerne.

Kongens Nytorv er Det kongelige Teater, Det kongelige Akademi for de skønne Kunster, Hotel d'Angleterre.

Østergade er Københavns Bond Street, stedet for de mest udsøgte butikker.

Kvarteret syd for Østergade er præget af Børsen, bankerne, pengeinstitutterne. Der vil i fremtidens København, som i nutidens, blive brug for en mængde kontorer til vekselerere, der vil finde sig bedre til rette i huse af en borgerlig størrelse end i kontor-kaserner. Vekselerere, der er medlemmer af Københavns fondsbørs, har i dag uden undtagelse deres kontorer inden for voldene og fortrinsvis nær ved Børsen. I fremtidens by skulle kontorerne ikke blot være i menneskelige huse, men i menneskelige kvarterer.

Fra Amagertorv mod Raadhuspladsen faar strøget et stadig mindre eksklusivt præg. Nord for strøgaden ligger universitetskvarteret som en særlig enklave. Syd for strø-

get sætter Domhuset præget paa sine omgivelser ligesom Børsen paa sine. Sagførerkontorer samler sig i klynger. Slotsholmen og dens omgivelser er statsadministrationen. Mange industrielle virksomheder, der nu har til huse i den indre by, vil søge ud, naar man skaffer dem bedre forhold i de ydre kvarterer. Der vil blive plads til liberale erhverv, der befinder sig vel i en gammel by, og der vil igen komme boliger og kollegier. Gaderne vil blive mere differentierede, saa at man faar rolige omraader og rene fodgængergader.

Raadhuspladsen bliver i stigende grad det store trafikknudepunkt og centrum for byens administration. Her er krydset for de to store hovedaarer: den ene vinkelret paa havnen, den anden parallel med. Allerede inden man nærmer sig Raadhuspladsen, begynder blograferne, og ud ad Vesterbro helt til Frederiksberg har byens forlystelser deres strøg. Vesterbro er stedet for alt, hvad der taler til den store hob, stedet for de særlig store forretninger, udstillinger og koncertlokaler.

Helt hen mod St. Jørgens Sø bliver der bygninger for store institutioner. Christian Xs hus, den store kongresbygning, der først var foreslaet lagt i saneringskvarteret, vil man nu lægge ved St. Jørgens Sø, igen et bevis for, at man til trods for alt vil lægge alt mod vest. Grunden, der ligger i forlængelse af Vestersøhus, den smukkeste husfront ved søerne, egner sig daarligt til et monumentalt hus med statue etc. Naturligvis skal det ligge for enden af søen, ikke ved langsiden. Begrænsningen mod Gl. Kongevej og den underlige lille halvø med vandværksbygninger er ikke saa smukt formet, at man behøver at holde paa den.

Omkring aar 1900 var der anderledes liv paa søerne end nu. Der var private og offentlige robaade og smaa motorbaade fra Østerbro til Søpavillonen, fra side til side og gennem broernes ekkorum. Man har nu stillet forslag om at lave mere pjank ud af søbredderne med uregelmæssige bredder og smaa kinserier. Problemet er slet ikke at finde paa smaa fiksheder ved de store dejlige vandbassiner, men at drage dem ind i byens liv.

Ligesom den indre bys intime karakter, der passer saa godt til visse cityfunktioner, skulle opdyrkes og fremhæves, maa Vestre Boulevard og kvarteret vest for den i fremtiden skabe bedre forhold for den hurtige trafik. Det ene sted maa man have særlige fodgængergader, det andet

HALV PRIS

Går De med ønsket om at købe noget, der både er virkelig godt og billigt, så får De en god chance nu i januar. På grund af særlige forhold sælger vi med 33 1/2 pCt. og 50 pCt. rabat

100 PELSÅBER

BOLENGER OG CAPES

Alle er i udsøgt kvalitet og forarbejdning i fuldt moderne faconer — og der er både PER-SIANER, OCELOT, NERTZ, NUTRIA, ISLANDSK SÆL, FØLSKIND, PERLEMINK og VASKEBJØRN.

De er velkommen til at se vore særlige tilbud fra

I MORGEN KLOKKEN 9



BIRGER CHRISTENSEN

Østergade

sted særlige bilgader.

Ved aaret 1950 drømmer vi da om et halvtredsaaar, der skal bringe alting paa sin rette plads, saadan som generationen omkring aar 1900 begyndte det. Vi haaber paa en retablering af det gamle København med dets særpræg samtidig med en udbygning af det store trafikprægede kvarter vest for den gamle stad. Ved det næste runde nytår skulle fyrværkeriet lyse op over det store kongreshus ved søen, der i stedet for at blive et vand, der slutter, blev en festplads for byen, som vi elsker.

Steen Eller Rasmussen.

*I Dagene lige efter
Nytår har vi særlig
god Tid til at hellige
os Deres Protesepro-
blem. C. 58 51.*

**ANNA KRESTENSENS
TANDTEKNIK**

UDSTIL
LINGER

PAÅ Charlottenborg har maleren Vedel Egebæk aabnet en udstilling af sine arbejder. Det er fortrinsvis nord for Blokhuss og ved Pirupshvarre samt omkring Virum. at Egebæk søger sine motiver. Ved at vandre paa de samme stier som Axel P. Jensen er det muligt, at han ogsaa aandeligt er blevet berørt

