

Citydannelse og Industrialisering

– en oversigt

AF CASPAR JØRGENSEN, SPECIALKONSULENT I SLOTS- OG KULTURSTYRELSEN

34 **U**middelbart kunne man måske tænke sig, at citydannelse eller omdannelse af en større eller mindre del af de europæiske storbyers centrale dele til handel, administration og service hovedsagelig fandt sted efter 1970 i forbindelse med skiftet fra industriby til serviceby, og drevet af den stigende globalisering. Det er også sket i et vist omfang. Eksempler kunne være Dockland i London og EU-kvarteret i Bryssels, som den svenske historiker Camilla Elmhorn har undersøgt, eller i mindre målestok byfornyelsen af Hærens Geværfabrik og Kalvebod Brygge i København. Men sædvanligvis forbindes citydannelse med industrialiseringen og omdannelsen fra en traditionel til en moderne storby. Omkring 1970 var decentraliseringen af butikker og kontorer allerede godt i gang, som det tidligere var sket med industrien.¹⁾ Tilføjes markedshaller, børser, pakhuse, banker og forsikringselskaber antyder det, at citydannelse har en længere historie med forløbere forbundet med den tidlige handelskapitalisme.

I de senere år er interessen for forbrug, butikker og materiel kultur vokset og dermed også for citydannelse, som det blandt andet kan ses af Elmhorn, Jens Toftgaard, Mikkel Thelle og Kristian

Buhl Thomsens afhandlinger, der alle tager afsæt i eller berører citydannelse.²⁾ Det var ikke tilfældigt, at Wedgwood & Byerleys masseproducerende porcelænsfabrik havde et showroom i St. James's kvarter i London omkring 1800. Men det er svært at finde eksempler på, at sådanne westend, upmarket butikker indgik i 1950'erne og 1960'ernes diskussioner om citydannelse, industrialisering eller økonomisk vækst, selvom Wedgwoods salgsmetoder og arbejdsdelingen på Etruria-fabrikken i Staffordshire havde enkelte økonomiske historikers interesse.³⁾

Det er især geografer, der har beskæftiget sig med citydannelse som en historisk proces, mens en række statistikere og økonomer, planlæggere og ingeniører fra slutningen af 1800-tallet og frem har forsøgt at måle de samtidige forandringer, ofte i forbindelse med, at de udarbejdede planer for fremtiden. En anden tilgang analyserer det moderne liv og masseforbrug, ofte med afsæt i Frankfurterskolen og med fokus på boulevarder, passager og stormagasiner. Desuden har de bebyggelsesmæssige forandringer været taget op af arkitekturhistorikere og industriarkæologer, men ofte afgrænset til en enkelt bygningstype eller en enkelt by, og uden at der ses på den økonomiske ramme eller effekt.

Metodisk kan der – om end forenklet – måske skelnes mellem en hermeneutisk og en funktionel tilgang. På den ene side kan butikker og stormagasiner opfattes som iscenesættelse, eller en sproglig fortælling og dermed metodisk være endnu en tilbagevenden til en humanistisk fortolkningstradition.⁴⁾ På den anden side kan citydannelse analyseres funktionelt, som der er en lang tradition for indenfor samfundsvidenskaberne og især geografi. En tradition som måske kan hente inspiration ikke alene fra den fortolkende tilgang, men også fra en arkæologi, der i et stykke tid har beskæftiget sig med den materielle kultur efter reformationen. Hvor nogle ser levnene ikke alene som aftryk af eller netop levn formet af det fortidige samfund, men også som en ramme, der banede vejen for, eller som var med til at forme det fortidige samfund, og dermed det reciproke eller sammenfiltrede i relationerne mellem ting og mennesker.⁵⁾

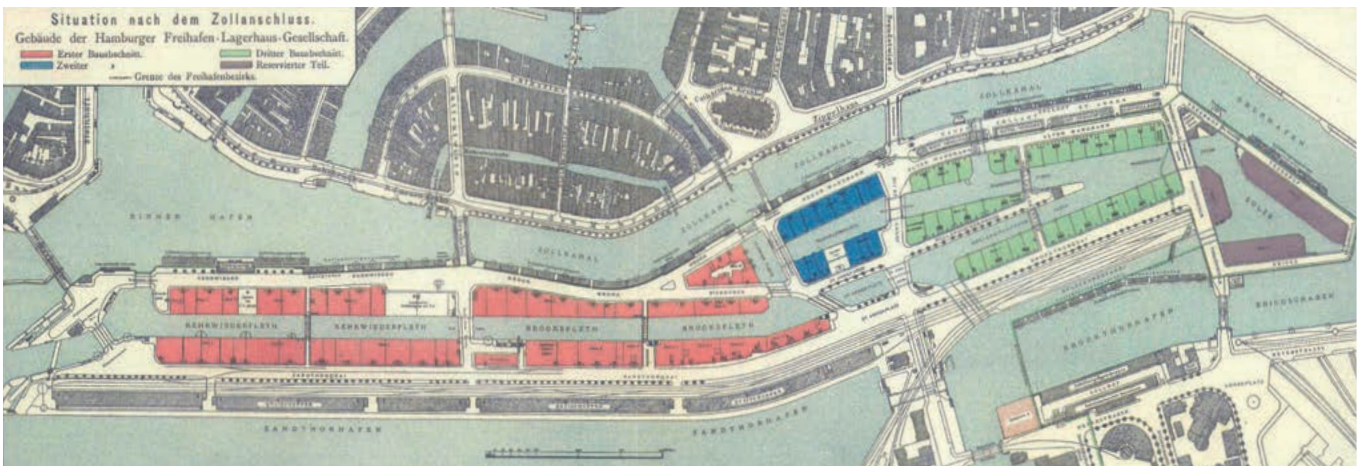
I det følgende er det målet at præsentere, hvordan citydannelse er blevet defineret og afgrænset, og derefter at præsentere



Etruria Works opført 1769 ved the Trent & Mersey Canal, som Wedgwood havde aktier i. Værket lå også tæt på turnpike-vejen mellem Leek og Newcastle under Lime. Foto 1898.



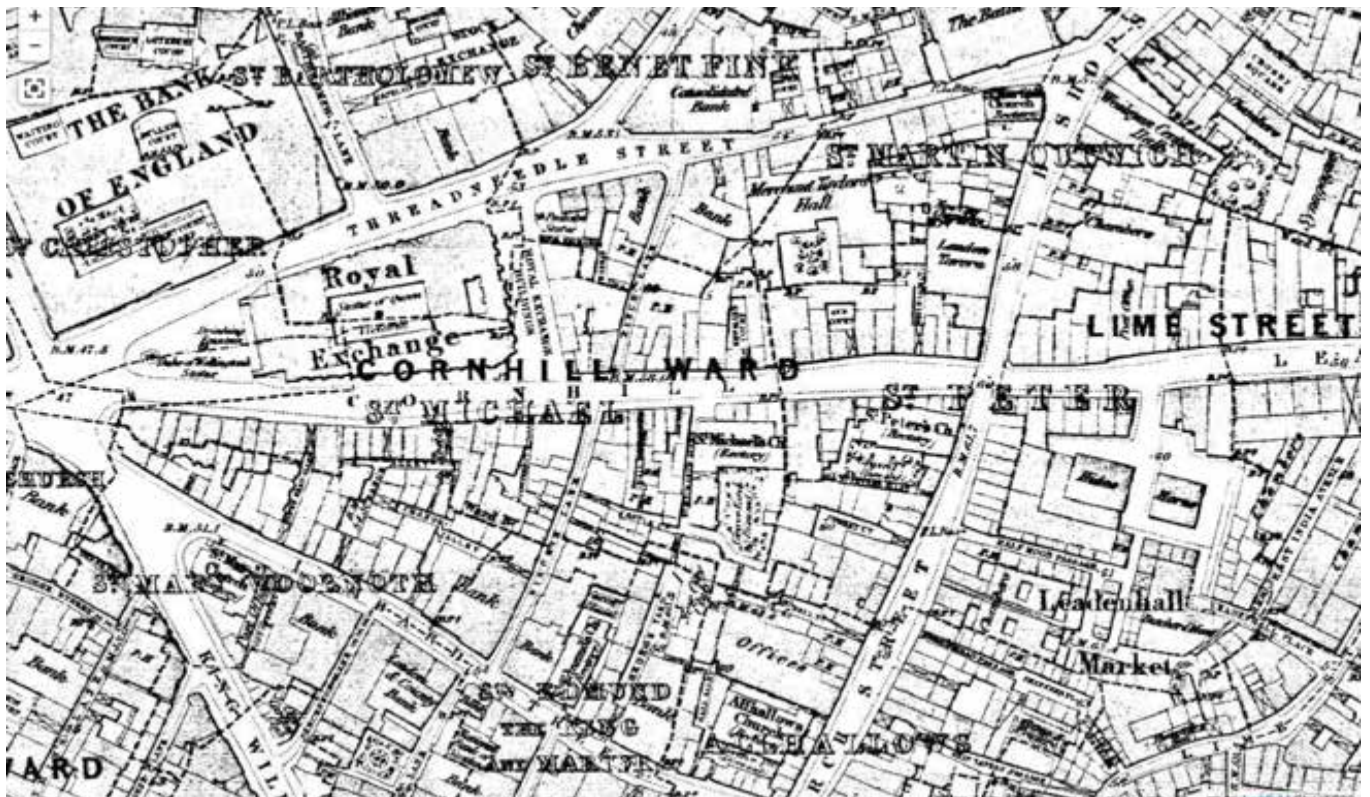
Wedgwood & Byerley:
York Street, St James's
Square. Farvelagt akvatinte
og ætsning gengivet efter
Ackermann's Repository
of Arts London 1809.



Hamburg. Gammelt og nyt bebyggelsesmønster: de langstrakte grunde vinkelret på kajfronten med en række individuelle ejere bliver erstattet af store pakhuse langs kajfronten administreret af et selskab og købmandsgårdene af forretningsejendomme som Dovenhof. Øverst havnen i 1883 før anlæggelsen Speicherstadt, hvis fremtidige omrids er markeret med grønt. Øverst ses Cremon, der ikke er berørt af ombygningen, og omridset af St. Katharinen og th. herfor Brandtwiete, hvor Dovenhof blev opført. Nederst ses den realiserede og planlagte bebyggelse i 1910. Lyserød opført 1885-88, blå opført 1891-96, grøn 1909-1927, lilla blev aldrig realiseret, grå er paksurer. Kilde: Die Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft 1885-1910. Denkschrift zum 25-jährigen Jubiläum, Hamburg 1910. Gengivet efter Nomination for inscription on the Unesco World Heritage List the Speicherstadt and Kontorhaus District with Chilehaus.

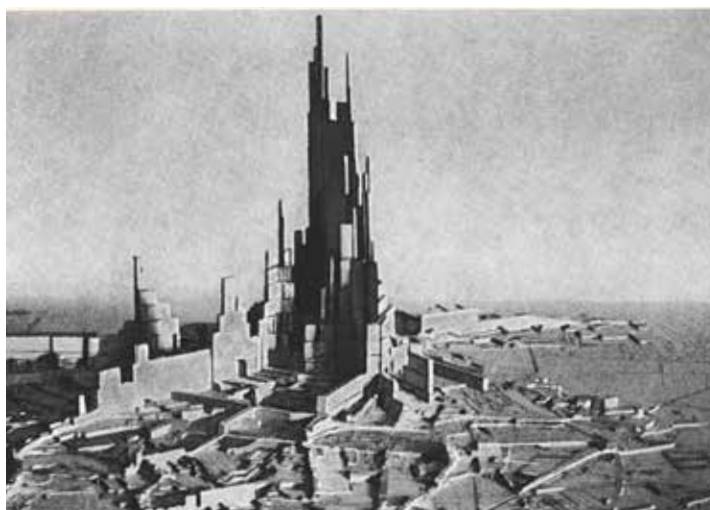
36 de traditionelle geografiske og økonomiske forklaringer. Eksempliceret ved skiftet fra storhushold til villakvarter eller lejlighed, de nye transportforhold og ejendomspriserne knyttet til beliggenheden, som er præget af amerikanske forhold og aktuelle planlægningsparadigmer samt kritikken heraf. Derefter diskuteres kronologien i citydannelsen med afsæt i befolkningstæthed og de bebyggelsesmæssige forandringer, og dermed også de traditionelle forklaringer. Målet er på grundlag af den eksisterende

forskning at komme med et bud på citydannelsens og dermed den ændrede anvendelses betydning for de fysiske forandringer i de centrale dele af europæiske storbyer under industrialiseringen. Synsvinklen vil være erhvervshistorisk, mens uddannelses- og kulturinstitutioner, cafeer og forlystelser ikke vil blive inddraget i oversigten. Eksemplerne vil især være fra Nordvesteuropa, men ikke udelukkende, og København vil få en relativ stor vægt, fordi det er den by, jeg kender bedst.



The City of London 1870erne med banker, kontorer og advokatkontorer omkring Threadneedle St., Cornhill og Lombard St. og King William St. 'Sheet 036', in *Map of City of London and its Environs* (Southampton, 1869-1880), gengivet efter *British History Online* <http://www.british-history.ac.uk/os-1-to-2500/london/036> [accessed 19 August 2018].

Københavns centrum,
grundværdier omsat til
tredimensional model –
som var det New Yorks
skyskrabere. Skitse til
en generalplan 1954.



CITYDANNELSE, CITY OFFICES, DOWNTOWN

Ifølge København skitse til en generalplan fra 1954, der blev udgivet af Stadsingeniørens Direktorat, hvorunder administrationen af byens fysiske planlægning hørte, forstås der ved citydannelse: "den voksende koncentration af erhvervsvirksomheder og administrative og kulturelle organer, der præger de centrale områder i større byer. ... Citydannelsen er en indre by-omdannelse, der i sin mest karakteristiske form er en følge af erhvervenes økonomiske kappestrid om en central placering, hvorunder de mindre betalingsdygtige efterhånden fortrænges fra centrum."⁶⁾

I en dansk sammenhæng dukker begrebet op i slutningen af 1800-tallet. I 1880 kommenterede redaktionen af Nationaløkonomisk Tidsskrift, det faldende folketal indenfor voldene (det område der tidligere havde været omgivet af byens befæstning): "Navnlig har formindskelsen været stærk i den gamle del af byen, der mere og mere bruges til forretningslokaler, butikker, lagre og deslignende, hvor altså Københavns City synes at være i færd med at danne sig."⁷⁾ 1886 noterede stadsinspektør Krak i en indstilling til magistraten i forbindelse med en foreslået gade-regulering, at befolkningen ikke alene flyttede fra hande-gaderne, men også fra smågaderne. "Dette må hidhøre fra, at beboelses-lejlighederne [i smågaderne] forandres til lager og værksted, hvorved den fattige befolkning tildels fordrives, og husene særlig forhusene bliver sat i så god stand, som omstændighederne tillader". Året efter talte arkitekt og borgerrepræsentant Ferdinand Meldahl om, at arbejderne blev trængt ud af byen, og at nedrivningen af bygninger i den indre by benyttedes til indretning af store butikslokaler og større boliger til afløsning af de tidligere mindre. Og i et foredrag 1888 forklarede stadsingeniør Charles Ambt de samme fænomener og noterede, at "I den henseende byder vel London City det mest talende eksempel, men også i København er jo fænomenet iagttaget." Endelig kan man sige, at begrebet city blev slået fast med anlæggelsen af Citygade, der blev begyndt 1896 som en sidegade til Kristen Bernikowsgade, og som i dag er helt overbygget.

I forbilledet Storbritannien er begrebshistorien ikke systematisk undersøgt. Men arkitekturhistorikeren John Summerson pegede i det første forsøg på at få et overblik over det victori-

anske kontorbyggeri i London på redaktøren af the Economist, Walter Bagehots bog "Lombard Street" fra 1873. Her blev gaden anvendt som symbol på City of Londons førerposition i den internationale finansverden. Desuden fremhævede Summerson arkitekten Edward L'Anson's knap 10 år ældre foredrag om den nye bygningstype "City Offices". Her fremgik det også, at der i det seneste års tid var dannet selskaber for at købe grundejendomme, samt opføre og drive kontorbygninger i det centrale London, og at der var investeret og indtjent betydelige beløb på den måde. Det var forandringer, der ifølge L'Anson var begyndt omkring 1830, og som havde medført en sådan ejendomsværdistigning, at der i 1864 næsten ikke var nogle private hjem og bosiddende befolkning tilbage i City, fordi boligerne havde måtte vige pladsen for "various buildings and warerooms built for commercial purposes."⁸⁾

L'Anson var bl.a. arkitekten bag ombygningen af Royal Exchange 1842-44 og opførelsen af Corn Exchange 1881, foruden adskillige kontorbygninger. Udover nedgangen i den bosiddende befolkning fremhævede han den forventede forøgede lejeindtægt og dermed den stigende ejendomsværdi som forklaring eller drivkraft bag citydannelsen. Ligesom han pegede på specialiseringen og dermed kvarterdannelsen indenfor City of London som en anden årsag, hvor Wood Street længe havde været centrum for tekstilmarkedet (the Manchester warehousemen), Mincing Lane for kolonivarer, Mark Lane for vin, Broad Street for General Merchants, Bank for pengemarkedet og endelig High Street for humle.⁹⁾ På samme tid argumenterede den kommunale embedsmand (Chamberlain of the City of London) B. Scott for, at dagbefolkningen ville give et mere retvisende billede af City of Londons betydning end natbefolkningen (den bosiddende befolkning), hvad der havde betydning for f.eks. både byens antal repræsentanter i parlamentet, skattegrundlag og transportforhold. Ifølge Scotts beregninger var den bosiddende befolkning 113.000 og dagbefolkningen 284.000, mens den samlede befolkning, der opsøgte City of London på en dag, var ikke mindre end 729.000 i 1867. I 1880'erne præciserede statistiker R. Price-Williams befolkningsudviklingen opdelt på kvarterer for perioden 1801-1880.¹⁰⁾

I USA, der stod som et forbillede for de europæiske lande efter 1945, og hvor den samtidige debat om citydannelse for nylig er analyseret af både byhistorikeren Robert M. Fogelson og af teknologihistorikeren David E. Nye, synes "downtown" at have skiftet betydning fra en geografisk til en funktionel betegnelse omkring 1870, og konkurrencen mellem erhverv og beboelse omtales allerede i erindringer fra 1830'erne. I forbindelse med præsentationen af et havebyprojekt i 1871 argumenterede skaberen af bl.a. Lake Shore Drive og Central Park, landskabsarkitekten Frederick Law Olmsted (1822-1903) imidlertid for, at adskillelsen af bolig og erhverv var forholdsvis ny. Europæiske storkøbmænd havde sammen med deres familie, tjenere og lærlinge i århundrede boet under samme tag som deres virksomhed, men i de senere år var der i USA sket en spredning af boligerne til byernes periferi og en koncentration i de større byers centrum af bygninger til erhverv og offentlige formål. Med danske begreber kan man sige, at Olmsted pegede på opløsningen af købmændsgårdens storhushold og etableringen af den borgerlige kernefamilie serviceret af enkelte tjenestefolk i villaer som en forklaring på citydannelsen. En anden, men også praktisk orienteret synsvinkel, anlagde realkreditøkonomen Richard M. Hurd (1865-1941) i sin bog *Principles of City Land Values* fra 1903. Her pegede han på den markante prisforskel mellem ejendomme med en perifer og central beliggenhed, og han forklarede forskellen som et "naturligt" resultat af den voksende efterspørgsel efter erhvervslokaler i centrum, som fordrev boligerne fra bykernerne. En tredje faktor, som Hurd og andre fremhævede, var den store betydning, jernbaner og sporvogne havde for koncentrationen af erhvervsaktiviteterne i centrum og spredningen af boligerne. Hurd var ansat i Mortgage & Trust Co., og grundlaget for hans analyse var ejendomspriserne i de centrale dele af New York og Chicago. Endelig beskrev Hurd den mest værdiskabende udformning af skyskrabere i forhold til byggemulighederne. Desuden fremgår det af den samtidige amerikanske debat, at "downtown" opfattedes som et unikt amerikansk fænomen, der ikke var kendt fra europæiske storbyer – måske med undtagelse af City of London. Tilsvarende indgik skyskraberen i det amerikanske selv billede.¹¹⁾ I de europæiske

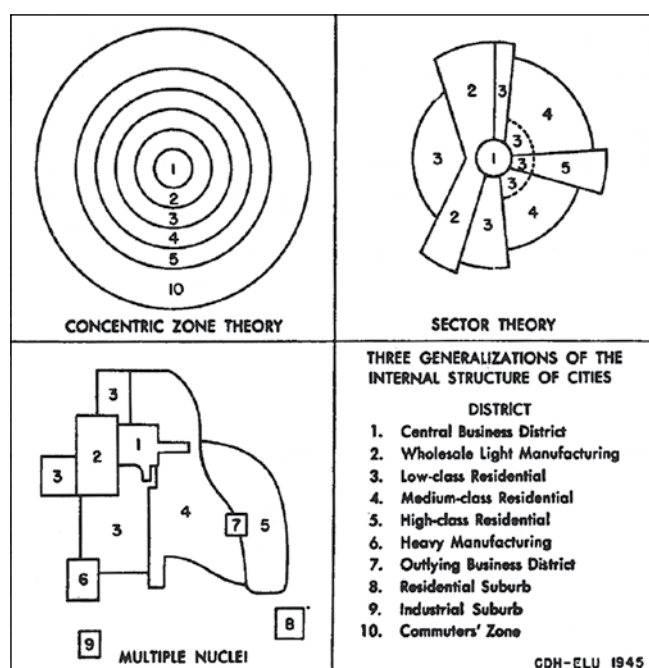
storbyer var forretning og beboelse blandet og spredt udover hele byen ifølge American Architect and Building News 1877. I Paris var bygningerne således ifølge fagtidsskriftet opdelt i lag med butikker og lagerlokaler nederst og herover første, anden og tredje klasses lejligheder. Et toposagtigt billede, der virker som en gentagelse af de mange biedermeier, lettere satiriske illustrationer fra 1840'erne og 1850'erne i *Tableaux de Paris. Le Magasin Pittoresque*,¹²⁾ hvad der ikke hindrer, at det havde rod i virkeligheden eller prægede de amerikanske fagtidsskrifter.

Den tyske planlægger og ingeniør Joseph Stübgen anvendte begrebet city i sin lærebog *Der Städtebau* fra 1890 om bykernen i storbyer og oplyste, at der her var opstået forretningskvarterer. I 1907 forsøgte direktøren for Mannheims statistiske bureau dr. S. Schott at indkredse citydannelsen i de tyske storbyer efter kejserdømmets etablering i 1871 ved at indhente oplysninger om befolkning-, bolig- og erhvervsforhold, foruden trafik og grundpriser. Men han måtte begrænse sin undersøgelse til antallet af beboere, fordi de øvrige data ikke var til rådighed.¹³⁾

"AFGRÆNSNING, BELIGGENHED OG EJENDOMSVÆRDI" FØRES UD I PRAKSIS

City, citydannelse, det centrale forretningsområde eller på amerikansk central business district (CBD) er begreber, der især bliver brugt indenfor geografi og fysisk planlægning. Forenklet kan man sige, at planlæggere og administratorer fra en spæd start omkring 1870 i England og USA, omkring 1890 i Tyskland og særligt i tiårene efter Anden Verdenskrig og frem til omkring 1980 agerede med afsæt i en opfattelse af, at den moderne by var eller burde være funktionsopdelt, og særlig efter 1945 at der burde planlægges i stor skala, som senest fremhævet af Kristian Buhl Thomsen.¹⁴⁾

Den klassiske forståelse af citydannelsen, som et nyt fænomen karakteristisk for den moderne storby, blev formuleret med den amerikanske sociolog Burgess' koncentriske zonemodell fra 1925.¹⁵⁾ I modellen var the loop, eller the Central Business District, centrum for alle de øvrige zoner. Her foregik salg og administration, mens andre aktiviteter blev fordrevet til overgangs-



Skematisk illustration af den koncentriske zone-model, sektor-model og mangekerne-model. Gengivet efter Degn, Ole, *Urbanisering og industrialisering, en forskningsoversigt*, København: Akademisk Forlag 1978, s. 84

zoner, der typisk var ældre nedslidte områder eller nyopførte bebyggelser i byens ydre områder, ved en form for osmotisk tryk eller succession. Grundlaget for modellen var især observationer af de forskellige bølger af emigrantgrupper i Chicago. Senere suppleredes modellen af andre som Hoyts sektor-model, Harris og Ullmans mange-kerne-model og Gideon Sjobergs model for den pre-industrielle by, ifølge hvilken centrum i denne domineredes af den religiøse og politiske magtelite og derfor ikke udgjorde et citykvarter i modsætning til den moderne industriby. Som et vigtigt element i analyserne indgik i stigende grad kvantitative målinger, først af antallet af beboere, som var kendt fra folke-

tællingerne og grundpriser, senere arealanvendelse opgjort på grundlag af observationer, erhvervstællinger og adressebøger.

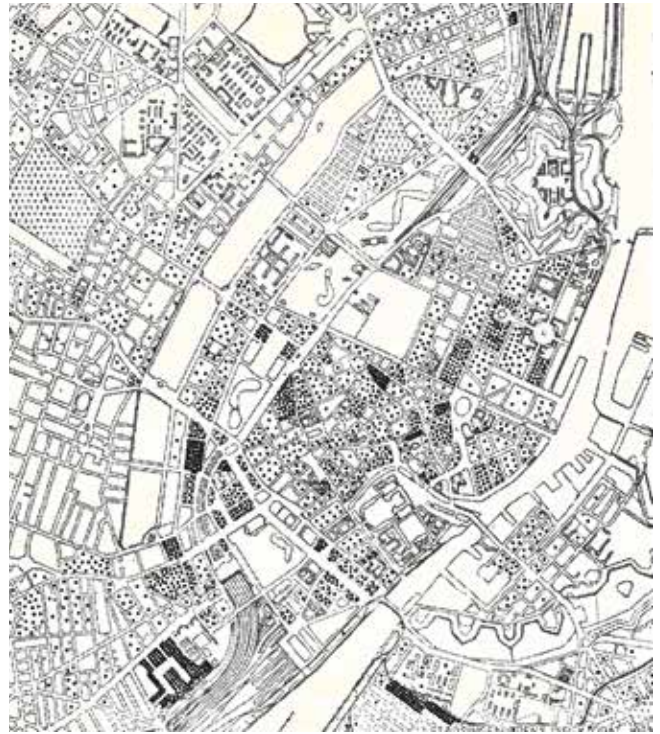
To nordiske eksempler er geografen William-Olssons disputats fra 1937 om Stockholms geografiske udvikling 1850-1950, og stadsingeniør Forchhammers undersøgelse af Københavns Gamle Bydel fra 1949, der kortlagde bebyggelse, befolkning, erhverv og trafik foruden grundpriser og lejeværdi. Undersøgelserne havde i de fleste tilfælde udgangspunkt i den lokale forvaltning eller med andre ord den offentlige servicesektor og var "handlingsorienterede". Stadsingeniøren i København argumenterede eksempelvis for, at citydannelsen hidtil havde fundet sted i den gamle bydel, og at det derfor ville være nødvendigt med en række gadeudvidelser i området for at sikre Københavns vækst og modernisering, ligesom der burde udlægges særlige industrikvarterer. Det førte til en længere offentlig debat om behovet for nedrivninger, hvor blandt andre arkitekten Steen Ejler Rasmussen bestred ingeniørenes argumenter, og kunsthistorikeren Harald Langberg slog til lyd for værdien af den ældre bebyggelse.¹⁶⁾ En argumentation der i Danmark også kendes fra Aarhus og Odense og i en europæisk sammenhæng fra f.eks. Stockholm, Amsterdam, Rom, Paris og Wien. I Danmark fik den større virkning blandt planlæggere og politikere fra omkring 1980, men allerede i 1918 havde det været en del af begrundelsen for den første bygningsfredningslov.¹⁷⁾

Udover planlæggerne arbejdede mange geografer således særlig i perioden 1950-1980 med at måle og afgrænse citykvarterer og forskellige underkvarterer for finansvirksomhed, engros-handelskvarterer, forretningsstrøg mv.¹⁸⁾ Samtidig var det blevet klart, som Fogelson har fremhævet, at mange amerikanske byer udviklede flere forretningscentre, og at downtown ikke nødvendigvis ville forblive tiltrækkende for erhvervsformål, som det bl.a. kunne ses i Detroit. Her formåede grundværdierne og dagbefolkningen ikke rigtig at komme sig efter depressionen. Flere kontorbygninger blev revet ned, og centralt beliggende grunde blev anvendt som parkeringspladser.¹⁹⁾ Der var for det meste tale om stærkt kvantificerende samtidsstudier, der med afsæt i Hurd især lagde vægten på lokaliseringsmønstre og behovet for at være tæt på kunder og samarbejdspartnere med et deraf følgende

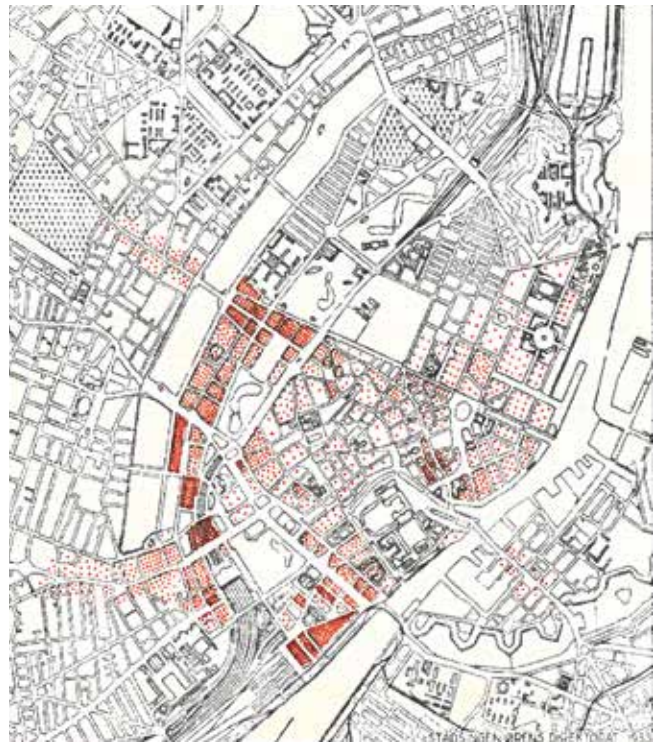
40 ønske om en central beliggenhed og deraf stigende grundpriser som på en gang en afledt effekt og en drivende kraft. Grundlæggende en klassisk markedsmode, hvor det var "naturligt" at se på indsatsfaktorenes frie bevægelighed, også når der var problemer som i Detroit, men som ikke bidrog med så meget nyt.

Selvom cityområdets vækst blev beskrevet, forsøgte man kun undtagelsesvis at analysere kvarterets opståen og forandring over tid. Den amerikanske geograf David Ward forbandt dannelsen af et CBD med industrialiseringen og beskrev kvarterets vækst i Boston. Men han kom dog ikke ind på de specifikke forbindelser mellem industrivirksomheder og de servicevirksomheder, der efterhånden fyldte en større og større del af Bostons centrum.²⁰⁾ Metodisk måske en parallel til den tidligere fokusering på forbindelsen mellem citydannelse og affolkning i centrum, hvor man sammenholder udsvingene i to serier over tid og konstaterer et tidsmæssigt og geografisk sammenfald. Hvad der ikke nødvendigvis er det samme som en årsagssammenhæng. På den anden side er der ikke tvivl om, at begrebet "centralitet" er vigtigt for forståelsen af de forskellige aktiviteterets beliggenhed, men det forklarer ikke hvordan, hvornår og hvorfor aktiviteterne optog mere plads. For eksempel foretrak købmændene i Danmark allerede i middelalderen at placere deres gårde centralt i købstæderne, som fremhævet af Hugo Matthiessen med inspiration fra franske og tyske forskere, og der er bevaret flere butikker fra middelalderen omend ombyggede i England og Italien.²¹⁾

Som en reaktion på de angelsaksiske geografers tilgang diskuterede den østrigske geograf Elisabeth Lichtenberger de økonomiske og ikke-økonomiske variable bag den kontinentaleuropæiske citydannelse i en artikel fra 1972, som hun udbyggede i sin bog om Wiens gamle bydel fra 1977.²²⁾ Lichtenberger fremhævede bl.a., at den offentlige regulering var stærkere på kontinentet både i forhold til bebyggelsestæthed, bygningshøjde og senere bygningsfredning. Hertil kom de historiske bygningers prestige, således at mange ministerier, banker og forsikrings-selskaber foretrak at indrette sig i tidligere adelspalæer fremfor selv at opføre nye kontorbygninger med den nye borgerlige statsadministrations overtagelse af Hofburg i 1918 som hovedeksempel. Desuden var adskillelsen mellem bolig og arbejds-



Tilvækst i erhvervslokaler 1930-45. København Skitse til en generalplan 1954.



Skitse til fordeling af yderligere erhvervsetageareal. København Skitse til en generalplan 1954.

sted mindre almindelig, således havde mange liberale erhvervsdrivende bolig og kontor på samme adresse i 1960'erne, og der var flere "luksuslejligheder" i og nær centrum. Nok blev der opført forretningsbygninger fra omkring 1870, men de fleste havde boliger i de øvre etager.

Efterfølgende har en gruppe forskere med afsæt i den fornyede interesse for detailhandel talt om "en slags CBD" allerede i middelalderen i byer som Venezia, Brügge, London foruden Antwerpen og Amsterdam i 1500- og 1600-tallet med henvisning til butikernes og bodernes lokaliseringmønster og deres metoder til at tiltrække kunder samt opførelsen af markeds-haller og børser.²³⁾ På den baggrund understreges kontinuiteten i lokaliseringmønsteret og ejendomsstrukturen, og det foreslås, at der allerede tidligt var et ejendomsmarked, hvor handlen kunne overbyde andre anvendelser og dermed om ikke bestemme, så påvirke arealanvendelsen i modsætning til logikken bag Sjöbergs model af den præ-industrielle by.²⁴⁾ Ifølge Sjöberg kan man nemlig opfatte den geografiske fordeling af socialgrupper og erhverv i den præindustrielle by som en negation af fordelingen i den moderne industriby, fordi de religiøse og politiske aktiviteter havde en langt højere status og symbolsk betydning før industrialisering. Arkitektonisk var de religiøse og politiske bygninger helt bogstaveligt højere end erhvervsbygningerne.²⁵⁾ Selvom det nok vil vise sig, at der er grænser for kontinuiteten, har forskerne fremdraget ny empiri om detailhandlen i middelalderlige og tidlig moderne europæiske byer.

Sammenfattende er det tydeligt, at de fleste overvejelser og analyser af citydannelse indgik i en konkret handlingsorienteret debat om byens fremtid. Omkring 1900 var der peget på tre hovedfaktorer bag citydannelsen: for det første ændringen i den borgerlige husstandsstruktur og udbredelsen af villaidealet, for det andet en markedsstyret konkurrence om de bedst beliggende grunde, og endelig for det tredje den forbedrede kommunikation og transport. Samtidig opfattedes citydannelsen som et nyt eller moderne fænomen, som man i Nordeuropa navngav efter City of London – datidens førende by. Derimod indgik de midtengelske industribyer Liverpool, Manchester og Bradford sjældent i overvejelserne med Friedrich Engels som en markant

undtagelse, ligesom de konkrete projekter i London vist stort set forblev ukendte på kontinentet. Omkring 1950 er det næsten som om citydannelsen var blevet en lovmæssighed, som ingen større by kunne undvære, hvis den ønskede at bevare eller styrke sin økonomiske position. Samtidig var citydannelsen nærmest blevet et amerikansk og ikke længere et engelsk fænomen. I den ældre engelske standart lærebog om bygeografi fra 1972 er det påfaldende, hvordan forfatteren Harold Carter tager udgangspunkt i den amerikanske forsknings problemstillinger og metoder i kapitlet om citydannelse, der nu er blevet til the Central Business District. Det var denne tilgang Lichtenberger og andre satte spørgsmålstegn bl.a. ved at pege på, at forholdene var anderledes i de kontinentaleuropæiske storbyer.

INDUSTRIALISERING OG FORBRUG

Blandt økonomiske historikere har handelshistorie med stor-købmænd og handelskompagnier været et centralt emne, men overvejende før industrialiseringen. Fra og med den industrielle revolution har interessen især samlet sig om den generelle økonomiske vækst og industrialiseringsprocessen herunder de teknologiske forandringer, arbejderne og arbejdsforholdene.²⁶⁾ Der har også været et stigende fokus på virksomhedshistorie og en voksende skepsis i forhold til, om den eneste vej til industrialisering, vækst og modernitet var stadig større organisationer.²⁷⁾ Opmærksomheden har med andre ord især været rettet mod udbudssiden og i mindre grad mod efterspørgslen og vareudvekslingen. I de senere år er interessen imidlertid vokset for forbrugets historie og sammenhængen mellem forbrug og produktion. Det er sigende, at det traditionelle skolebogseksempel på en industriby, Manchester, nu opfattes som en handelsby (omend omgivet af fabriksbyer), mens London, som den industrielle revolution tidligere gik udenom, opfattes som dens centrum *the hub of the Industrial Revolution*. Eller med den engelske geograf Jon Stobarts ord, så havde Liverpool og Manchesters vækst og velstand nok så meget at gøre med handel som med produktion.²⁸⁾ Det er selvfølgelig en forenkling, men det indfanger trods alt et skift i nogle forskeres interesse.

Blandt andre har den økonomiske historiker Jan de Vries analyseret, hvordan efterspørgslen og købekraften kunne stige i en periode, hvor den generelle økonomiske vækst var lav eller til tider negativ. De Vries argumenterer for en såkaldt *Industrious Revolution* mellem 1650 og 1850, hvor de enkelte husholdninger i Nordvesteuropa og Nordamerika gik fra en overvejende naturalieøkonomi, hvor husholdet stort set ikke rådede over penge, til at producere varer og tjenesteydelser, som de fik penge for, og dermed blev i stand til at købe andre varer.²⁹⁾ Med til billedet hører, at over- og middelklassen gradvist kom til at råde over flere genstande, som de ikke selv havde fremstillet men købt et eller andet sted. Det var en langstrakt proces, og på den baggrund er det måske ikke så overraskende, at der i litteraturen ifølge de Vries er foreslået ikke mindre end fem forskellige forbrugsrevolutioner nemlig:

- Et "hedonistisk forbrug" under renæssancen i 1400- og 1500-tallet
- Et nyt forbrugssamfund med afsæt i hofkulturen i baroktiden i 1600- og 1700-tallet, hvor der opstod nye civilisationsnormer herunder "demonstrativ forbrug"
- Et forbrugersamfund i England og Nordamerika i 1700-tallet mere eller mindre forbundet med den begyndende industrialisering
- Et storforbrug med stormagasinet fra midten af 1800-tallet samtidig med et skift fra selvkontrol til selvrealisering – eller, med Frankfurterskolens begreb, hvor forbrugerne blev fremmedgjorte
- Det moderne masseforbrugssamfund i mellemkrigstidens USA.

Der er således næsten for mange forbrugsrevolutioner at vælge i mellem, men på den anden side også et mønster, der kunne være noget i retning af: fra butik over stormagasin til indkøbscenter. Men passer det? Desværre inddrager de Vries ikke bygningen i sin argumentation, og den øgede arbejdsomhed siger heller ikke så meget direkte om væksten i forskellige administrative opgaver herunder finanssektoren. Men den sætter fokus på kronologien og det skarpe skel mellem den præindustrielle og den industrielle by, som de historisk interesserede geografer ofte anvendte.

Udover den funktionsopdelte by indgik en forventning om strukturelle forskydninger i økonomien i de forskellige moderniserings- og vækstteorier, først fra landbrug til industri og derefter til service, den tredje sektor deraf udtrykket tertialisering. Der er ikke tvivl om, at sådanne forskydninger har fundet og finder sted. Det er bare meget generaliserende, og dækker ikke alle lande lige godt, f.eks. nåede industrien ikke at blive den ledende sektor inden servicesektoren blev den største i Finland. De statistiske klassifikationer skifter også fra land til land og over tid, f.eks. øgedes handelens del af de beskæftigede påfaldende meget i 1911 ifølge de engelske folketællinger, og i en dansk sammenhæng har Kristoffer Jensen peget på, at Danmarks Statistik hjælper servicesamfundet på vej gennem sine omklassificeringer



Rylands & Sons Ltd.'s kataloget 1923. Opslaget illustrerer forbindelsen mellem fabrikkerne: Swinton Mill ved Manchester, Heapey Bleach & Dye Works i Chorley, Longford Works i Manchester, Floor Oil & Cloth Works i Chorley samt Wigan Mill, og salgs- og lagerlokalerne: London Warehouses, Newcastle Warehouses, Liverpool Warehouse and Manchester Warehouses.

f.eks. i 1990, samtidig med at industriens rolle nedtones, når forskellige servicefunktioner udskilles af virksomhederne.³⁰⁾ Det kan være vanskeligt, at skelne skarpt mellem service og industri.

Forbundet med overvejelserne om "den flittige, markedsorienterede familie" er debatten om protoindustrialisering og fleksibel produktion.³¹⁾ Det indebærer bl.a. et skift i eller en øget opmærksomhed på analyseniveauet – fra makro til mikro, og kan måske opfattes som en parallel til opgøret med storskalaplanlægningen. En af indsigterne, eller påstandene om man vil, var, at store virksomheder ikke nødvendigvis behøver at være mere effektive end små eller mellemstore. Et eksempel er den økonomiske historiker Philip Scrantons bog fra 1983 om tekstilindustrien i Philadelphia.³²⁾ Her viser Scranton, at i modsætning til de store, masseproducerende tekstilfabrikker i Lowell, så bestod den fleksible og ligeså overskudsgivende tekstilindustri i Philadelphia af en række forskellige organisationsformer fra forlags- og hjemmeproduktion over mindre værksteder til fabrikker med og uden mekanisk kraft. Som et element indgik forlagshuse, pak-huse og salgslokaler i den centrale del af byen, således at der ifølge Scranton var etableret et centralt beliggende forretningskvarter i Philadelphia omkring 1860.³³⁾ Vigtigst for analysen af citydannelse er fremhævelsen af forbindelsen mellem produktion og afsætning og inddragelsen af konkrete bygninger forskellige steder i byen.

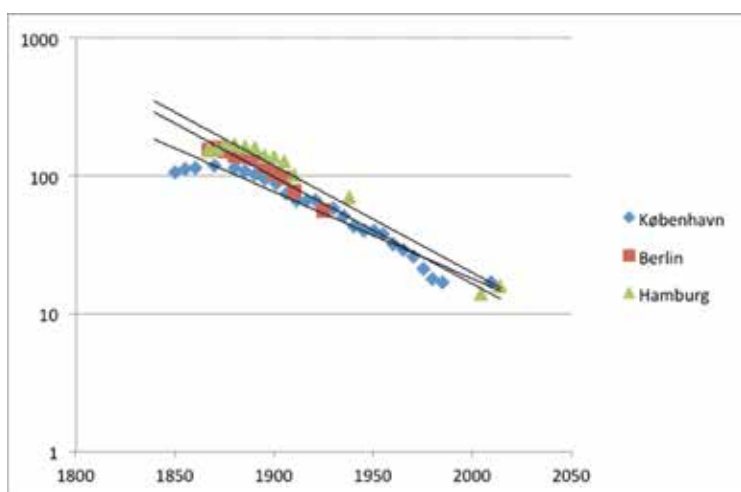
Københavnske eksempler

Modsat Philadelphia og London falder den begyndende citydannelse i København tidsmæssigt sammen med den såkaldte *Anden Industrielle Revolution* ca. 1890-1950.³⁴⁾ Men er der tale om andet end en kronologisk tilfældighed? Flere af de træk, der normalt opfattes som karakteristiske for Den Anden Industrielle Revolution, må imidlertid have haft betydning for citydannelsen. Det gælder den øgede anvendelse af ingeniørvidenskaberne, hvor analyse og planlægning indenfor produktion og forvaltning blev mere udbredt end tidligere f.eks. gennem byplanlægning. Selvom dampskibet og jernbanen var ældre, var det først omkring 1890, at der opstod verdensomspændende rutenet, samtidig med at de lokale og regionale net blev langt tættere, også

det forudsatte planlægning og koordinering. Der blev oprettet nye telefon- og elektricitetsnet lokalt og regionalt. Der kom enkelte store virksomheder, hvoraf en del blev organiseret som aktieselskaber med direktører og mellemliderlag foruden andelsforeninger. Tilsvarende etableredes flere banker og forsikringsselskaber, der i teorien kunne håndtere større investeringer og risikoer. Det er i denne periode, begreber som finanskapital og organiseret kapitalisme blev introduceret.³⁵⁾ Mere detaljerede regnskaber blev almindelige med deraf følgende behov for bogholdere og revisorer enten internt eller organiseret som liberale erhverv. Reklamer og reklamebureauer blev mere udbredte. Der kom flere og nye salgsorganisationer som special- og dagligvarebutikker, stormagasiner og postordrefirmaer. Også den offentlige forvaltning voksede og et stigende antal fag og professioner blev organiseret. Til sammen forandringer der må have øget behovet for salgs- og kontorlokaler med en central beliggenhed, fordi en af de vigtigste funktioner ifølge Hohenberg og Lees var udvekslingen af information, som forudsatte en beliggenhed, hvor de forskellige transport- og informationsnet blev bundet sammen, the loop.³⁶⁾

Men ser vi på fordelingen mellem fremstillingssektoren og servicesektoren i København på grundlag af folketællingernes erhvervsoplysninger, der er forholdsvis upræcise, og hvor opgørelsesmåden også ændres over tid, er det overordnede billede, at de beskæftigede og forsørgede indenfor håndværk og industri kom til at udgøre en større andel af Københavns Kommunes befolkning mellem 1840 og 1911, næsten halvdelen af befolkningen i 1911. Da der ikke var mange indenfor landbrug og fiskeri, følger det, at servicesektoren brødførte en svagt faldende andel af befolkningen. Indenfor servicesektoren kom civile embedsmænd og militæret til at udgøre en væsentlig mindre del af befolkningen, mens transportbranchen udgjorde en voksende del. Varehandel og finansvirksomhed voksede, men det var kun svagt, og varehandlens relative vækst var størst mellem 1840 og 1870, antagelig fordi der blev opbygget et helt nyt net af butikker og udsalgssteder i brokvarterene, en proces der fortsatte også efter 1870. Umiddelbart er der ikke noget som tyder på forandringer i erhvervsfordelingen, som kan forklare en begyndende

Befolkning i bykernen i tusinder.
København omfatter byen indenfor voldene. **Berlin** omfatter Berlin, Cölln, Neu-Cölln, Friedrichswerder, Dorotheenstadt, Friedrichstadt. **Hamburg** omfatter Altstadt og Neustadt. Kilder: Folketællinger.



44 citydannelse og et behov for særlige kommercielle bygninger med plads til mæglere, grosserere, bogholdere og sagførere mv. Den antagelse bygger imidlertid på den relative fordeling mellem brancherne. Ser man i stedet på det faktiske antal af de beskæftigede og deres familier og tjenestefolk, der i større eller mindre grad, direkte eller indirekte, har deltaget i forretningen, blev det væsentlig større. Inden for finansvirksomhed voksede de knap 400 personer i 1840 til knap 11.000 i 1911. Indenfor libérale erhverv var der 3.000 i 1840 og 16.000 i 1911. Og indenfor varehandel 12.000 i 1840 og 58.000 i 1911. Igen skal det huskes, at tallene er upræcise og klassifikationen skiftende, men målt i absolutte tal er der tydeligvis tale om et niveauskifte, der må have skabt behov for væsentlig flere erhvervslokaler i 1911 end i 1840, om det så har været i forbindelse med en bolig eller i en forretningsejendom, i eller udenfor bykernen.

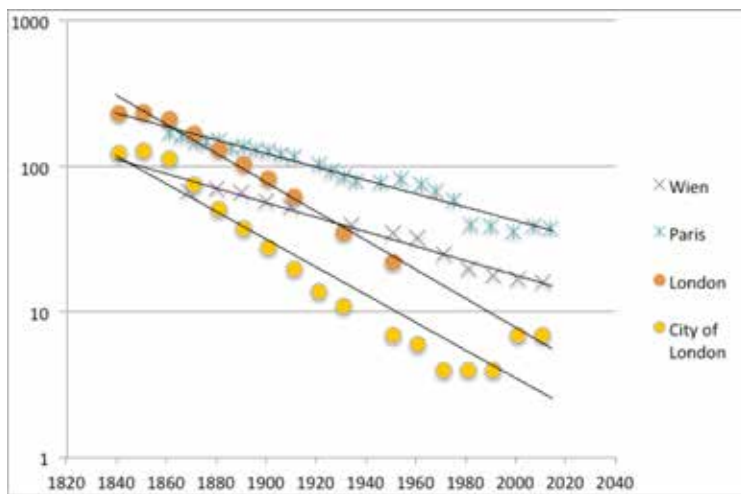
Samtidig tyder industristatistikken på, at antallet af funktionærer i hovedstadens industri, det vil sige teknisk personale, kontor- og butikspersonale, bude og forskellige ledelsesfunktioner, udgjorde en betydelig gruppe, og som indenfor den korte periode mellem 1897 og 1914 voksede fra 51.000 til 74.000.³⁷⁾ Også funktionærgruppen må repræsentere et betydeligt behov for lager, forretnings- og kontorlokaler.

Udover forandrede eller nye organisationsformer og institutioner som f.eks. banker, forsikringselskaber, luksusbutikker, stormagasiner, rådgivningsbureauer, advokatkontorer, aktieselskaber og andelsforeninger, må antallet af de beskæftigede indenfor de relevante brancher således have væsentlig betydning for citydannelsen og efterspørgslen efter lokaler. Allerede i 1870 var der ca. 32.000 forsørgere og forsørgede, medhjælpere og tjenestefolk indenfor varehandel, finansvirksomhed og libérale erhverv. Omend nogle af dem var urtekræmmere og høkere i de nye brokvarterer, må de repræsentere et betydeligt lokalebehov. Til sammenligning var der ikke en dansk provinsby i 1870, som havde over 17.000 indbyggere i alt. I 1911 var Københavns samlede antal forsørgere og forsørgede mv. indenfor handel, finans og libérale erhverv ca. 85.000.

Udover bybefolkningens voldsomme vækst efter 1840 skete der også forandringer i husstandsstrukturen og i boligformen,

hvor villaen blev et ideal for nogle, men i konkurrence med herskabslejligheden. Ser man på opløsningen af storhusstanden, eller mere specifikt om indehaveren eller bestyrerens bopæl og virksomheden havde samme adresse ifølge Kraks Vejviser, var en adskillelse normen blandt de større selskaber i finanssektoren allerede i 1870, og blandt grossisterne i tekstilsektoren var det godt halvdelen, som boede adskilt fra virksomheden. Derimod var det kun omkring en fjerdedel af de, må man formode, mindre arealkrævende virksomheder vekselerer, sagførere og beklædningsbutikker, der var adskilt fra boligen. I de følgende år udjævnedes forskellene, således at tekstilgrossisterne i 1911 boede lige så distanceret fra deres virksomhed som direktørerne for banker og forsikringselskaber, fulgt af vekselerer og indehaverne af tekstilbutikker og endelig de næsten to tredjedele af sagførerne. Tallene omfatter virksomhederne i den indre by og voldkvarterene, for der fandtes stort set ikke finansinstitutioner og tekstilgrossister udenfor dette område. Men af de talrige tekstilbutikker udenfor centrum havde 58 % adresse som ejeren, mens det kun var 30 % i bykernen. Det samme gjaldt sagførerne, hvor kun en enkelt havde separat kontor udenfor voldkvarterene, mens 61 havde bolig og kontor på samme adresse.³⁸⁾

Der mangler undersøgelser af købmandsgården og storhusstandens forandring i København. Et holdepunkt er opførelsen af de første borgerlige villaer, der skete omkring 1850 ifølge arkitekturhistorikeren Lisbeth Balslev Jørgensen og etnologen Peter Dragsbo.³⁹⁾ Men i Odenses bykerne er husstandsstrukturen undersøgt af Jens Toftgaard. Her fandtes der både i 1860 og 1880 omkring 208 storhusstande. Det var den måde håndværksmestre og købmænd traditionelt organiserede sig på med husfader og husmoder, børn og eventuelt en enkelt slægtning, folkene fra virksomheden, svende og kommissær, lærlinge, der ofte var på kost, hvis de ikke indgik i husstanden, kusk/portner foruden (kvindeligt) tyende. Desuden kunne der være logerende. Efter 1880 reduceredes storhusstandene til 108 i 1901 og 32 i 1921, og i de få tilbageblevne forsvandt de mandlige medhjælpere næsten helt. Ligesom i København argumenterer Toftgaard for, at det tiloversblevne areal blev anvendt til erhvervsformål frem for boliger. Samtidig konstaterer Toftgaard, at de nye detailhandlerforretninger havde



Befolkning i bykernen i tusinder. Wien omfatter I. Bezirk. Paris omfatter I. og 2. arrondissements. London omfatter City of London, Strand og Westminster. Kilder: Folketællinger.

de ansatte boende andetsteds. Huslejen var for høj i centrum i forhold til lønnen, og det patriarkalske system var ved at forsvinde.⁴⁰⁾

AFFOLKNING – EN MULIG KRONOLOGI

Som nævnt var statistikere og kommunale embedsmænd temmelig entydige i deres udlægning af det faldende antal fastboende i bykernerne som et resultat af citydannelse. Men der synes aldrig at være gjort et forsøg på at sammenligne forløbene i de forskellige europæiske hovedstæder og storbyer.⁴¹⁾ Det er også åbenbart, at der kan være andre grunde til befolkningsfaldet som f.eks. anlæggelsen af jernbaner eller gadegennembrud, udskiftning af mindre boliger med større, udflytningen af institutioner, selve byggearbejderne eller i nogle europæiske byer luftbomberne under Anden Verdenskrig. Desuden er afgrænsningen af området vigtigt.⁴²⁾ Den hollandske geograf Van Hulten har f.eks. analyseret befolkningsudviklingen og arealanvendelsen i det indre Amsterdam og fundet, at over halvdelen af befolkningsfaldet mellem 1920 og 1960 skyldes ændringer i husholdningernes størrelse.⁴³⁾ Men van Hulten afgrænser det centrale Amsterdam til hele området indenfor Singel-Gracht, hvor der boede 310.000 i 1889. Når man vil sammenligne over tid og rum er det desuden et problem, at de forskellige byers kvarterer er af forskellig størrelse og i nogle tilfælde er blevet ændret, og ikke bare yderligere inddelt i mindre enheder. En sammenstilling af befolkningsudviklingen i de centrale dele af udvalgte europæiske storbyer skal alligevel skitseres her, selvom den ikke direkte viser citydannelsen, giver den en indikation af en mulig citydannelses omfang og forløb.

Blandt de undersøgte byer begyndte befolkningsnedgangen tidligst i London spredt udover dele af både City of London, Strand og Westminster. Fra 1851 var der en betydelig befolkningsnedgang i hele City, fra 1861 i Strand og fra 1871 i Westminster. For perioden 1841-81 kendes også antallet af beboelsesbygninger, og det var faldende i alle tre områder, men især City, allerede fra 1841. Desuden er det værd at fremhæve, at befolkningsnedgangen også var kraftig i alle tre områder i de tre årtier før 1911 og igen i Mellemligstiden. Befolkningen i de tre områder var 235.000 i 1851, 62.000 i 1911 og 22.000 i 1951.

På fastlandet begyndte befolkningsnedgangen i det centrale Berlin fra 1871, og var særlig kraftig mellem 1900 og 1910. Herefter fulgte Hamborg og København fra 1880 og Amsterdam fra 1889. Alle i nogenlunde samme tempo. I Wien og Stockholm, hvor faldet også begyndte omkring 1880, var det imidlertid mere behersket frem til Første Verdenskrig, mens det gik hurtigere i Mellemligstiden. I Stockholms tre centrale sogne faldt indbyggertallet fra 46.000 i 1878, over 35.000 i 1910 til 29.000 i 1930.⁴⁴⁾ Efter realiseringen af det nye cityområde på Norrmalm fra 1951 og tre årtier frem var der ikke mange beboere tilbage. Men det er karakteristisk, at befolkningsfaldet både er svagt og sker i et mindre område frem til Mellemligstiden sammenlignet med de øvrige Nordeuropæiske byer. I Wien er nedgangen trods alt temmelig stort mellem 1880 og 1939 også set i forhold til, at I. Bezirk, der er den mindste administrative enhed, omfatter både Ringstrasseområdet og den centrale bydel.

I Paris startede befolkningsnedgangen tidligt og var langstrakt. Den begyndte på spidsen af Ile de City i forbindelse med ombygningen af Palais de Justice, og efter 1851 i forbindelse med anlæggelsen af fødevaremarkedet Les Halle. I de øvrige centralt beliggende kvarterer nord for Ile de City satte nedgangen ind 1836 i seks kvarterer og 1846 i yderligere fem kvarterer, således at befolkningen reduceredes fra 140.000 i 1846 til 99.000 i 1856.⁴⁵⁾ Efter ændringen af kvartergrænserne 1860 faldt befolkningen i de fire centrale arrondissement (I-IV) fra 379.000 i 1861 over 307.000 i 1911 til 110.000 i 1982. I de to arrondissement mod vest (VIII og IX) omkring Operaen og Gare Saint-Lazare begyndte nedgangen først i Mellemligstiden, således at befolkningen faldt fra 225.000 i 1911 til 100.000 i 1982. Befolkningsnedgangen i det centrale Paris startede således på nogenlunde samme tidspunkt som i London, men var mindre intensiv og fortsatte også efter Anden Verdenskrig. I Rom begyndte nedgangen 1881 i nogle af de centrale Rioni, men var stærkt begrænset i hvert fald indtil 1950'erne, og synes hovedsagelig at skyldes frilæggelse af antikke monumenter, selvom der blev opført enkelte kommercielle bygninger som f.eks. *Grandi Magazzini Bocconi* fra 1886, *Galleria Sciarra* fra 1883 eller *Magazzini Piatì* fra ca. 1900.



Brügge, Grote Markt
med Klædehallen og
klokketårn. Foto CAJ 2010.

Brügge, Beursplein med
Genouas Herberg og
Ter Beurse. Foto CAJ 2010.

Ovenstående tyder på, at citydannelsen fik et sådan omfang, at den fortrængte de bosiddende i større centralt beliggende områder fra midten af 1800-tallet, at der var tale om en langstrakt proces, der tilsyneladende fandt sted nogenlunde i takt med væksten i BNP pr. indbygger. Især i Berlin, Hamborg og København var der et tidsmæssigt sammenfald med Den Anden Industrielle Revolution, men også her var processen begyndt før og fortsatte efter den Anden Verdenskrig. Processen blev opkaldt efter City of London, hvor den tydeligvis var begyndt tidligere ligesom i Paris. Lige så interessant er den langsommere affolkning af bykerne i Paris og Wien, der fik Lichtenberger til at skrive om en (central-)/kontinentaleuropæisk citydannelse. Det peger i retning af, at behovet for centralt beliggende kontor- og lagerlokaler kunne være forbundet med flere forskellige former for produktion, ikke alene mekaniseret og standardiseret masseproduktion – selvsagt foruden handel. Det understreger behovet for at være skarpe på, hvilke aktiviteter, der drev citydannelsen i hvilken periode.

BEBYGGELSESHISTORIE

Hvor handel og service udgør et mainstream-emne indenfor bygeografi og planlægning, har efterspørgselsiden således indtil de senere år været noget overset, når den økonomiske vækst under industrialiseringen blev analyseret. Ud fra andre præmisser har interessen for erhvervslivets bygninger blandt arkitekturhistorikere også været begrænset. For her har omdrejningspunktet især været en æstetisk værdsættelse af den enkelte arkitekts oeuvre eller af stilistiske nyskabelser, som historikeren Sandoval-Strausz argumenterer for i sin oversigt over amerikansk forskning indenfor emnet,⁴⁶⁾ og situationen er ikke væsentlig anderledes i Europa. Som alternativer opstiller Sandoval-Strausz tre tilgange. For det første en søgen fra omkring 1930 efter modernismens rødder, som f.eks. brugen af støbejern, stål og beton. For det andet bygningsbevaringsbevægelsens interesse for lokal byggeskik, *vernacular architecture*. Og endelig for det tredje en nyorientering i dele af universitetsforskningen fra slutningen af 1970'erne mod en større interesse for almindelige menneskers



hverdag, og deres bygninger og landskaber. Særlig fremhæver Sandoval-Strausz en inspiration fra kritisk fortolkende studier af forbrugskultur og Habermas' analyse af borgerlig offentlighed.

I Sydeuropa har den italienske arkitekturhistoriker Donatella Calabi taget emnet op med udgangspunkt i Venezia i sin bog om markedets placering og fysiske form i den førindustrielle by omend uden at referere direkte til litteraturen om citydannelse.⁴⁷⁾ Her argumenterer Calabi for, at butik og bolig (ofte) var adskilt i Sydeuropa med støtte i eksempler fra Sevilla og Paris, men med hovedvægten på Venezia også kildemæssigt. Af taksationer fremgår det, at kun 15% af ejendommene i området ved Markus Pladsen blev anvendt til boliger i 1514, og så få som 1% i området ved Rialto Broen, et forhold der antagelig går tilbage til middelalderen. Derimod synes værksteder og butikker almindeligvis at have været kombineret med beboelse i 1500-tallet Amsterdam, Antwerpen og muligvis London.

Rialto Øen, øen vest for Rialto Broen i Venezia, der er omkring halv så stor som Slotsholmen i København eller Stadsholmen i Stockholm, har været præget af intensiv handel siden middelalderen. Her fandtes ifølge Calabi og andres undersøgelser torvepladser, hvor omegnens bønder solgte deres produkter til byens indbyggere. Her mødtes kræmmere og købmænd ved det punkt, hvor pramme fra indlandet og lægter med varer fra udenlandske skibe lagde til. Her var de to kirker San Giacomo di Rialto med pladsen af samme navn og San Giovanni Elemosinario på nordsiden af Campo Rialto Novo, hvor der i 1410 blev opsat et

ur, der styrede handlen på pladsen. Ved siden af solgte toscanerne klæde i Draperiet omgivet af byens vægte, byens torveadministration, retsvæsen, notarer og forsikringsagenter; foruden en mængde boder med diske, lagerlokaler og magasiner. Længere væk lå "melslottet" eller kornbørsen, fondaco di Farini, kajerne for vin og jern, selve Rialto Bro med sine markedsboder, som en vandret skyskraber; og på vej mod Markus Pladsen krydderimarkedet ved San Bartolomeo og Fondaco di Tedeschi, hvor nord-europæiske købmænd skulle overnatte og opbevare deres varer, som de ikke selv måtte transportere over Middelhavet, og desuden skulle der betales told til kommunen. Også tyrkere, persere, armeniere og borgere fra Lucca havde deres egne getto'er eller albergarie eller fondaci. Efter den omfattende brand i 1514 blev store dele af Rialto øen nybygget ligesom Fondaco dei Tedeschi efter 1505. Det betød, at der i løbet af 1500-tallet blev opført en række erhvervsbygninger, der er bevaret, men som blev overset af Ruskin, da han skrev *The Stones of Venice* (1851-53) bl.a. som reaktion på anlæggelsen af jernbaneforbindelsen 1841-46, og hvis bygningshistorie først er taget op fra 1980'erne bl.a. af Calabi, omend der findes ældre topografisk antikvarisk litteratur.

Andre kandidater til en slags tidligt citykvarter kunne være Firenze, hvor området mellem Mercato Vecchio, Orsanmichele og Mercato Nuovo allerede i 1300-tallet rummede omkring 130 enkeltmands banker før den sorte død, Genoa med Piazza Banchi og Casa di San Giorgio samt Brügge med de forskellige købmandsherberg i området omkring Grote Markt og Beursplein, samt flere markedshaller her og i de andre flamske byer.⁴⁸⁾

I Nordeuropa kan man måske sige, at interessen for erhvervsbyggeriet og den metodiske fornyelse især er udgået fra den "funktionelle tradition" i form af *Svensk Stad* og videreudviklet af *Bebyggelsehistorisk Tidsskrift*. Hertil slutter sig den engelske industriarkæologi især som udfoldet af English Heritage, samt mere traditionelle kunsthistoriske oversigter og undersøgelser af bygningstyper. Men der er eksempler på, at markedshaller i Flandern og pakhuse i Amsterdam blev taget op af henholdsvis Schröder i 1914 og Magda Révész-Alexander i 1928, der begge havde forbindelse med bygningsbevaringskredse.⁴⁹⁾ Initiativtageren til *Svensk Stad* var kunsthistorikeren Gregor Paulsson

(1889-1977), som også havde været en af arrangørerne af funktionalismens gennembrudsudstilling i Norden tilbage i 1930: Stockholmudstillingen. Skalaskiftet fra bygning til landskab og bebyggelse, som lå i traditionen fra *Svensk Stad*, muliggjorde også en åbning til kulturgeografi og arkæologi. Det er vist karakteristisk, at initiativtageren til *Bebyggelsehistorisk Tidsskrift*, Göran Lindahl, i samme sætning talte om victorianske industribyer, central business districts, fabrikszoner, social segregation, nye bygningsmaterialer og forslumning.⁵⁰⁾ Eksempler på typologisk ordnede oversigter kunne være Nikokaus Pevsners (1902-1983) *A History of Building Types* (1976) og den af Hakon Lund (1928-2013) redigerede *Danmarks Arkitektur* (1979-81). Tiltag der må antages delvis at være inspireret af de bygningstypologier, som var blevet opdyrket især på de tyske polytekniske læreanstalter i løbet af den sidste fjerdedel af 1800-tallet.⁵¹⁾

Ifølge standartoversigten fra 1958 af den amerikanske modernisme forkæmper og arkitekturhistoriker Henry-Russel Hitchcock (1903-1987) opstod de blandede beboelses- og forretningsjendomme i London og Boston fra omkring 1820, de fortsatte med de engelske kontor- og forretningsjendomme fra 1850'erne og 1860'erne og de kulminerede i USA med Sullivans skyskrabere fra 1890'erne.⁵²⁾ Efter Hitchcocks vurdering blev kontorbyggeriet gradvist lukket ind i arkitekturens rige og havde med de tidlige skyskrabere nået en sådan kvalitet, at de knap nok blev overgået af andre bygninger. Desuden pegede Hitchcock på de overdækkende passager og gallerier fra første halvdel af 1800-tallet især i Paris og på stormagasinerne i Paris, England og USA fra århundredes anden halvdel, hvor fokus igen er på det nye materiale – støbejern. Udover at indskrive de kommercielle bygninger som en vigtig del af funktionalismens eller modernismens forhistorie, fandt Hitchcock i fortsættelse af Olmsted, når der sås bort fra passager og stormagasiner, at de kommercielle bygninger stort set var koncentreret i Storbritannien og USA i 1800-tallet og foreslog tentativt, at det var fordi, citydannelsen med stigende grundpriser og områder uden boliger prægede de angloamerikanske storbyer; mens der i byer som Paris, Wien og Rom blev opført store karrébebyggelser ofte med mange forskellige anvendelser i de underste etager, men næsten altid

med beboelseslejligheder i de øvre etager. Hitchcock pegede således på citydannelsen som en mulig forklaring på de kommercielle bygningers opståen og på, at det i 1800-tallet stort set alene var et britisk-amerikansk fænomen. Fremstillingen er således et eksempel på, at arkitekturhistorie blev brugt i argumentationen for modernismen/funktionalismen uden at den traditionelle æstetiske tilgang rigtig blev forladt, og målestokken er angelsaksisk. Men Hitchcock har en pointe i at fremhæve forskellen. Selvom begrebet central business district eller citydannelse er for upræcist, antyder befolkningsudviklingen i de tre hovedsteders bykerner en betydelig forskel, hvor især Rom skiller sig ud. Men hvor det også er klart, at processen tog længere tid på kontinentet end i England og antagelig begyndte senere i Wien, men ikke i Paris, som vi har set.

Dette fokus på tidlige kontorbygninger i London og stormagasiner i Paris er karakteristisk for dele af den efterfølgende litteratur, som i øvrigt er tilbøjelig til at holde de to kategorier adskilt, og når det gælder stormagasinerne at se dem med afsæt i Walter Benjamins passageværk og gerne med et kritisk fokus på forbrugskultur.⁵³⁾ Der er også kommet undersøgelser af bygningstyper afgrænset til et større eller mindre geografisk område. Blandt de tidligste er J.F. Geist (1936-2009) oversigt over Passager fra 1969, fulgt af Pevsners (1902-1983) oversigt over bygningstyper og Dixon og Muthesius' Victorian Architecture. Hertil kommer John Summerson's (1904-1992) artikel om kontorbygninger i City of London, A.V. Coopers ph.d.-afhandling om varepakhuse i Manchester, foruden Claire Walsh vigtige argumentation for en tilbagedatering af både salgsformer og butiksfornemninger i London, Henrik O. Andersson og Fredric Bedoires bog om svenske bankbygninger, Flagstad og Laustsens rapport om kontormiljøets historiske udvikling i København, Hermann Hipps bog om kontorhuse i Hamborg og Ursula Prokops om forretningsbygninger i Wien i den meget korte periode fra 1910 til 1914.⁵⁴⁾ Hertil kommer de to publikationer udsendt i forbindelse med udpegningen af Hamburgs frihavn og kontorkvarter til Verdensarv i 2015.⁵⁵⁾ Endelig har English Heritage udgivet en fornem række populære sammenfatninger af kontekstualiserede undersøgelser om pakhuse, varepakhuse og kontorbyg-

ninger i Liverpool og Manchester, udsnit af Birmingham og London, samt et overblik over udformningen af butikker, markedsboder og -haller, inspireret af historisk arkæologi og i fortsættelse af the Royal Commission on Historical Monuments of Englands tradition for bygningshistoriske undersøgelser.

London og Manchester

I sin artikel om den victorianske ombygning af City of London argumenterede Summerson for, at der har været tre særlig gennemgribende omdannelser af London: nemlig efter den store brand 1666, den victorianske ombygning ca. 1844-1874, hvor bydelen gik fra også at rumme beboelse til alene at rumme erhverv, og endelig den samtidige, dvs. fra ca. 1950 og frem, hvor sporene efter den anden omdannelse hastigt blev slettet. Summerson bygger især på omtaler i tidsskriftet the Builder fra perioden. Som en forenklet sammenfatning er det rigtigt, men billedet kan nuanceres. For det første var faldet i den bosiddende befolkning ikke afgrænset til city, men skete også i f.eks. Westminster og Strand, som vi har set. For det andet optog erhvervsaktiviteten ganske meget plads før 1844 – selvom vi ikke ved præcis hvor meget. Børsen, Bank of England og kompagnibygninger fandtes allerede, butikker omend små gik tilbage til middelalderen eller før.⁵⁶⁾ Men nok så vigtigt synes der fra 1760'erne at være opstået nye salgsformer inspireret af East India Companys udsalg og auktioner, nye butikker med større lokaler og udstillingsvinduer og manufakturvarer i flere etager særligt under bomulds-boomet i 1780'erne ifølge Maxine Berg. En udvikling som fortsatte i 1820'erne og 1830'erne.⁵⁷⁾ Hertil kom anlæggelsen af en række store pakhuse og dokanlæg udenfor bykernen: West India Docks 1800-02, Commercial Docks 1802-07, London Docks 1805, East India Docks 1806 og St. Katherines Docks 1828. Bortset fra et par forløbere Howland Docks ca. 1700 og Brunswick Docks 1789 var det relativt sent sammenlignet med Liverpool, København og især Amsterdam.⁵⁸⁾ Både før og efter opførelsen af de kendte dokker og pakhuse langs Themsen var der en betydelig oplagringskapacitet i selve City of London. Alene East India Company havde i 1806 16 pakhusanlæg med forvalterbolig og omgivet af høje mure spredt omkring i

området mellem Tower og den senere Liverpool Street Station. Anlæg der allerede i 1700-tallet fortrængte nogle af områdets beboere, og som ved kompagniets tvungne salg i 1833 af alle pakhuse, bortset fra to, må have skabt et betydeligt udbud af lagerplads og potentielle byggegrunde. Det er tilsyneladende bl.a. her l'Anson og andre begyndte at bygge kontorejendomme. Samtidig må det antages, at transporten af kolonivarene med hestetrukne karavaner fra East India Docks til pakhuse inde i byen ophørte for at blive afløst af opbevaring i de nye pakhuse ved f.eks. East India Docks selv eller St. Katherine's Docks, hvor et skib med 14.000 kister te kunne losses på kun seks timer.⁵⁹⁾ Endelig kan også den noget uklare boligstatistik tolkes som, at der allerede fra 1811, hvor den begynder, var et betydeligt antal erhvervslejemål i City of London.⁶⁰⁾

Det er i denne kontekst l'Ansons foredrag fra 1864 skal ses. Det skiller sig ud fra den samtidige arkitekturdebat ved ikke at tage afsæt i det stilhistorisk set passende, men i de voldsomt stigende grundpriser, forskellige typer handel og selskabsformer samt behovet for gadegennembrud som baggrund for den kollegiale erfaringsudveksling om udformningen af kontorbygninger. l'Anson anbefalede, at hvert kontor havde direkte adgang fra en fælles gang, ikke var større end 20 x 15 fod (6 x 4,6 m.) og var bygget op omkring et skrivebord/pult med vindueslys og et ildsted. Gerne med et oplukkeligt vindue over døren for at sikre udluftning og lys til gangen, ligesom han talte for anvendelse af pladeglas i dørene og som adskillelse mellem rum. Mange af de kontorbyggerier, han havde været involveret i, havde ingen eller en meget begrænset gadefacade. Derfor havde han udviklet og anbefalede andre at anvende hvide eller lysglaserede tegl til mure ud mod gårde, fordi den hvide farve ville reflektere dagslyset, og gårdene kunne derfor gøres mindre, der var eksempler helt ved til syv fod (2,1 m.). De hvidglaserede tegl havde også et meget tiltalende udseende og kunne let rengøres. De var således et af svarene på behovet for lys og luft, som den tætte bebyggelse og retten til at bygge i højden rejste. Ved indgange anvendte l'Anson jerngitterdøre for at give adgang for luft og ventilation til haller, gange og trapper. Toiletfaciliteter i form af "water-closets, wash-hand basins and urinals" placeredes i kælderens eller i de øvre

etager, dvs. i de mindre værdifulde dele af bygningen, og ikke ved trapperne, som det senere blev tilfældet. l'Anson kom ikke ind på støbejernsfacader eller lette skillevægge, så rumopdelingen kunne ændres efter skiftende lejerers behov, men de blev nævnt i den efterfølgende diskussion.⁶¹⁾

Udvides området fra City til hele det centrale London fortsatte kontor- og forretningsejendomsbyggeriet også efter victoriatiden, tilsyneladende bl.a. præget af en tiltagende administration af de verdensomspændende imperiale besiddelser. Nashs Regent Street måtte vige pladsen for Blomfields edwardianske ombygning med butikker ligesom den gamle, kontorer og hoteller, der blev indviet i 1927. Andre bygninger var Youngs War Office i Whitehall fra 1898-1906 og Selfridges stormagasin fra 1909 med stålpiller ligesom Chicagos skyskrabere eller bebyggelsen langs Aldwych med Waldorff Hotel fra 1907-08, India House fra 1928-30 og Australia House fra 1912-18, foruden den spartansk funktionelt udseende Kodak Bygning fra 1910-11 på Kingsway eller South Africa House fra 1935 på Trafalgar Square.⁶²⁾ Det er selvfølgelig eksempler, men de understøtter, at citydannelsen i London fortsatte i årene omkring 1900.

Manchester, der allerede havde en bomuldsbørs fra 1729, er interessant, dels fordi citydannelsen skete tidligt, dels fordi forbindelsen til industrien er særlig tydelig.⁶³⁾ Det var ikke alene den unge Friedrich Engels, der i 1845 noterede, at det centrale Manchester bestod af et forretningskvarter næsten udelukkende bebygget med kontorer og pakhuse. Også de to erhvervs-historikere Lloyd-Jones og Lewis har på grundlag af bygningsskatten i 1815 vist, at værdien (og antallet) af de bygninger, der blev anvendt som pakhuse i de to centralt beliggende kvarter St. Pauls (i dag the Northern Quarter) og St. Anne's langt overgik værdien af beboelsesbygningerne allerede da. Pakhusenes værdi udgjorde henholdsvis 87% og 66%. I hele Manchester udgjorde værdien af de bygninger, der blev brugt til engroshandel 26%, til beboelse 49% og til produktion 6-7%.⁶⁴⁾ Den overvejende del af pakhuse blev anvendt til opbevaring af bomuld, bomuldsgarn og bomuldstøjer i forskellige grader af bearbejdning. En mindre del blev brugt til fødevarer, tømmer og træ foruden jern og metal.

I deres analyse af Manchesters erhvervsstruktur ca. 1800-1825



London, The East India House, Leadenhall Street, den tredje hovedbygning, som var tegnet af Richard Jupp and Henry Holland 1796-1799. Farvelagt aquatinte af James Elmes, 1803, British Library.



Manchester, Back Turner Street, fra slutningen af 1700-tallet.
Foto CAJ 2010.



Manchester, Portland Street, S. og J. Watt's Warehouse fra 1851-56
tegnet af Travis og Mangnall. Foto CAJ 2010 og plan (modstående
side) efter Cooper fig. 172.



Manchester, Charlotte Street på hjørnet af Portland Street,
Warehouse fra 1855-56 tegnet af Edward Walters.



Manchester, Whitworth Street, Lancaster House fra 1907-10,
opført for Lloyd's Packing Warehouses Ltd. Foto CAJ 2010.

Paris, Rue Réaumur 124, Immeuble de Commerce fra 1904-05 antagelig tegnet af Georges Chedanne. Gengivet efter http://www2.culture.gouv.fr/public/mistral/merimee_fr?ACTION=CHERCHER&FIELD_I=REF&VALUE_I=PA00086074 [Accessed 19. August 2018]



54

Et af de første varepakhuse fra 1839 lå i Mosley Street og var tegnet af den førende arkitekt på området Edmund Walters (1808-1872) for frihandelsfortaleren Richard Cobden. Et andet eksempel er Watts store "home trade warehouse" fra 1856 i Portland Street. Denne femetages bygning (ca. 84 x 26 m) optager en hel karre og opdeles af fem lysbrønde. Adgangen skete ad to trapper, hvoraf i det mindste den ene havde ovenlys og var udformet til repræsentativ brug. Gulvene blev båret af støbejernssøjler og opdelt alene af to tværgående grundmure, modsat l'Ansons kontorbygninger, således at der var store sammenhængende gulvarealer. Herfra var der alene udskilt smalle kontorlokaler langs bagsiden, hvor også en portniche til transportvogne fandtes i stuetagen. Der var direkte adgang til kontorene fra fællesarealet, hvor der var opstillet hylder og borde, så varerne kunne beses: tæpper, bånd, lidser (pynte bånd/snore), kniplinger, stoftapeter, duge og fjer foruden særskilte rum for stoffer og varer fra Indien, Kina, Amerika og Australien. De tungere varer opbevarede i kælderens, hvor også pressen, til at presse varerne sammen inden transporten, stod.⁷⁰⁾

Et tidligt eksempel på et eksportvarepakhushus beregnet for udlejning er Lloyd's House. Det blev opført tæt ved rådhuset for Manchester Shipping Office and Packing Company i 1865. Det havde presser og andet maskineri i kælderen, og i den ovenbelyste tagetage, der udgjorde et sammenhængende rum, var der pakkeri. I de mellemliggende etager fandtes kontorer beregnet for udlejning til forskellige shippingagenter. Det samme skema blev fulgt i de senere og meget større shippingpakhuse fra industriens sidste vækstperiode i Lancaster i årene omkring 1900, og en periode med fortsat eller øget citydannelse. De fleste eksportpakhuse blev opført ved Whitworth Street syd for den ældre kerne: Lancaster House (1907), India House (1908), York House (1911) og Bridgewater House (1912) og med en bærende konstruktion af stålpiller. Byggherren var Lloyd's Packing Warehouses Limited, som firmaet nu hed.⁷¹⁾

Manchester var ikke den eneste by udenfor London, hvor bykernen blev opfyldt af kommercielle bygninger i 1800-tallets England. Udover de store frilagerpakhuse ved havnefronten og mindre pakhuse i centrum optoges Liverpools bykerne i sti-

gende grad fra omkring 1840 af varemæglerkontorer, banker og forsikringsselskaber. Særlig kendt er Oriel Chambers fra 1864 med sine vindueskarnapper mellem tynde murpiller og støbejernspiller, der bærer etagedækkene. I Bradford opførtes varepakhuse, de fleste i årene 1860-1874, i området *Little Germany*, opkaldt efter de mange tyske opkøbere, der også sammen med grækere prægede eksportsiden i Manchester. Også i de mindre tekstilbyer findes der endnu mange varepakhuse fra anden halvdel af 1800-tallet som f.eks. Dewsbury.⁷²⁾

Undersøgelserne af de midtengelske og sydvestengelske tekstilbyer er vigtige, dels fordi der er bevaret flere bygninger end i London, dels fordi de dokumenterer den tætte forbindelse til industrien og dermed nødvendigheden af et forlags- og distributionssystem for industrialiseringen, som bl.a. Scranton og Berg argumenterer for. Vigtigst er, at de implicit viser, for det siges ikke direkte, at forretningsejendommene i nogle tilfælde blev opført på ubebyggede eller stort set ubebyggede arealer, og dermed at det var muligt at etablere nye handelskvarterer udenfor de gamle bykerner. Desuden demonstrerer de første bebyggelsesfaser især i the Northern Quarter de tætte forbindelser mellem værksted, lager, kontor, forretning og bolig og behovet for at ændre de fysiske rammer efterhånden som aktiviteterne tog til i omfang.

Paris

Udover Sutcliffes omfattende afhandling, der fokuserer på planlægningen og ikke enkelbyggningsniveauet, er erhvervsbygningerne i det indre Paris, så vidt jeg ved, ikke undersøgt. Men arkitekterne Paul Chemetov og Bernard Marrey udgav i 1980 et katalog med eksempler på nye bygningstyper og anvendelsen af nye materialer som jern og jernbeton fra perioden 1848-1914 i det indre Paris. De ca. 20 eksempler på *immeuble commercial* eller *immeuble bureaux* siger ikke noget om udbredelsen, men viser, at bygningstypen går tilbage til omkring 1840 (57 rue Richelieu) i kombination med boliger i de øvre etager. Det bekræfter Hitchcocks fremstilling af situationen omkring 1850, men ikke ved slutningen af 1800-tallet. For omkring 1880 og 1900 er der flere eksempler på forretningsejendomme uden beboelse bl.a.

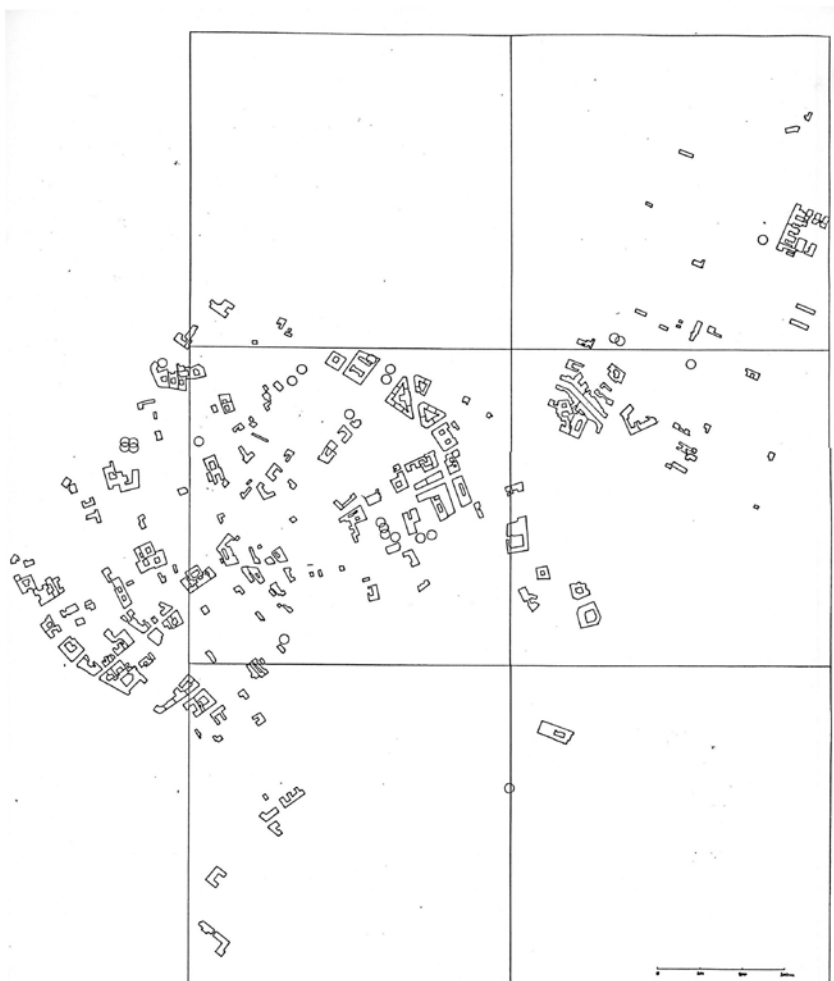


Udsnit af H. Waagensens kort over København 1886.

Vender vi os mod den arkitekturhistoriske litteratur, har kunsthistorikeren Ursula Prokop skrevet om forretningsejendommene i det centrale Wien 1910-1914, der supplerer Czech og Mistelbauers punktstudie af *Looshaus* (opkaldt efter arkitekten).⁷⁹⁾ Prokop daterer forretningsejendommens opståen lidt tidligere end Lichtenberger med det såkaldte *Haashaus* (opkaldt efter forretningen) fra 1865-67, der var et varehus med udstillingsvinduer ud mod Stefans Kirken, et sammenhængende forretningslokale kun opdelt af jernsøjler og en flerløbet trappe bagerst, men uden beboelse i de øvre etager. Det er karakteristisk, at der i mange af forretningsejendommenes facadeudformning skelnes mel-

lem en nedre zone indrettet til forretningsbrug og en øvre zone til boliger med henholdsvis store og mindre vinduer. Men denne opdeling behøver ikke at afspejle anvendelsen. For i hvert fald med *Looshaus* fra 1909, og antagelig tidligere, var man også i Wien begyndt at konstruere bygninger til en fleksibel anvendelse med skeletkonstruktion, en eller flere trappe- og vådrumskerner og i øvrigt "flytbare" skillevægge. De øvre etager i *Looshaus* kunne indrettes og anvendes til både erhvervs- og boligformål,⁸⁰⁾ alt efter hvad markedet efterspurgte, som det også kendes fra de amerikanske skyskrabere eller i den amerikanske arkitekturhistoriker Carol Willis' formulering "form follows finance".⁸¹⁾

Privat bolig- og erhvervsbyggeri 1895-1914 i det indre København dvs. Vestervold Kvarter og København indenfor voldene undtagen St. Annæ Vester. Boligbyggeriet i Vestervold Kvarter og på Gammelholm er dog ikke medtaget. Bemærk rudenettet er identisk med de optrukne ruder i illustration på modstående side. Kilder: matrikelprotokoller, Københavns Kommunes Byggesagsarkiv, samt Stads-konduktørens matrikelkort. Kort CAJ 1986.

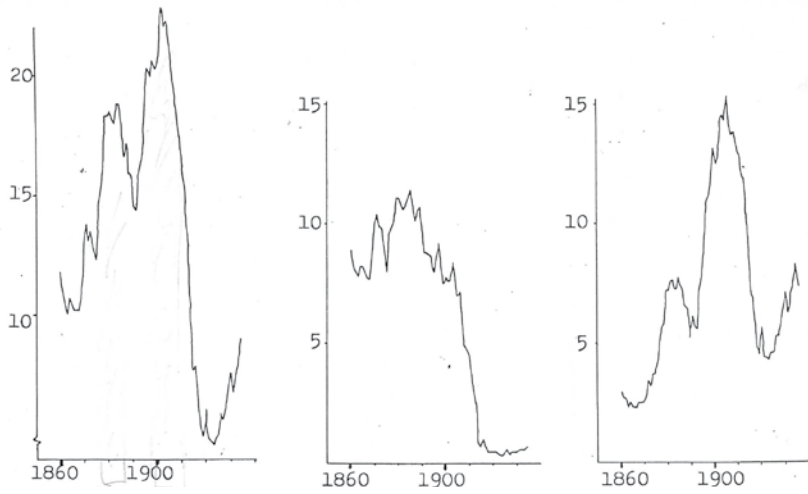


København

I København var det grosserer G.A. Falck, der i 1886 opførte den første beboelses- og forretningsejendom med flytbare skillevægge, brandsikre trapperum, men endnu uden vådrumskerner, for Københavns nye kloaksystem var først færdig i 1903.⁸²⁾ Stedet var den Kgl. Porcelænsfabriks tidligere grund, Købmagergade 50, en virksomhed staten havde privatiseret i 1867 under det liberale opgør med statens monopoler og salg af statslige arealer. Under Falcks ledelse blev fabrikken flyttet ud i 1884, og ejendommen udviklet.⁸³⁾ Desuden lå ejendommen tæt på Hovedpostkontoret med tilhørende telegrafstation oprettet 1854. Lidt yngre eksempler på forretningsejendomme er Vestergade 10 (1901), Nørregade 5-7 (1908) og Krystalgade 15 (1905-07). Der var tidligere opført forretningsejendomme, men uden lette skillevægge som M.E. Grøn & Søns Varepakhuis fra 1863, Holmens Kanal 7, og Møbelsnedkerfirmaet Severin og Andreas Jensens baghus fra 1874 ved Hotel du Nord, hvor det af byggesagen fremgår, at det ikke var et traditionelt pakhuis, men skulle benyttes til "butikker, kontorer og lager af varer, navnlig klædevarer (fra Brede Fabrik)". Andre eksempler er Holger Petersens Manufakturvare Forretning, som 1888 blev indrettet i Vajsenhusets store

gård, Købmagergade 44, og Moresco's damekonfektionsvirksomhed, Østergade 24. Begge bestod af ændrede forhuse og nye lager-, kontor- og værkstedsbygninger bagerst på grundene. Store udstillingsvinduer, der begyndte at dukke op fra 1840'erne og direkte adgang fra gaden til butikken fra 1880'erne, fandtes også i stormagasinerne Magasin du Nord og Illum fra henholdsvis i 1895 og 1899. Begge bygninger rummede etager, der åbnede sig ud til en glasoverdækket lysgård med friløbstrappe. I Magasin indrettedes desuden elevator, som blev almindelig i efterfølgende forretningsejendomme. Tilsvarende blev kontordelen af det nye rådhus fra 1905 indrettet omkring en lysbrønd med gallerier, der førte til kontorene og med en paternoster elevator som supplement til stentrappen.

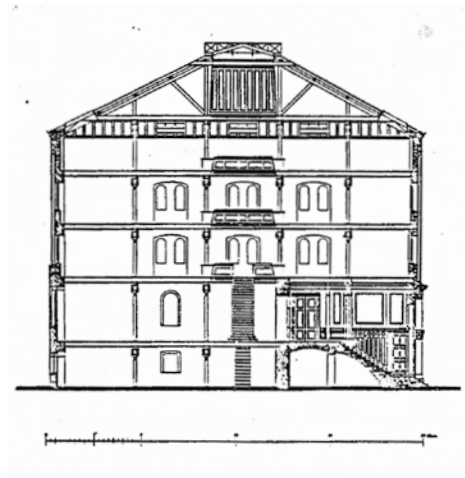
Det første eksempel på anvendelsen af lette skillevægge i en kontorbygning, hvis man ellers kan skelne mellem en kontor- og forretningsejendom, synes at være forsikringsselskabet Hafnias hovedsæde fra 1912 på hjørnet af Holmens Kanal og Holbergsgade. Selvom der blev nyopført flere bank- og sparrekassebygninger som Nationalbankens florentinske palads fra 1866-70, Bikubens bygning fra 1867 i Silkegade og Privatbankens bygning



Antal nybygninger privat bolig- og erhvervsbyggeri i det indre København, fra venstre bolig og erhvervsbyggeri, boligbyggeri og erhvervsbyggeri. Bemærkninger: Privat bolig- og erhvervsbyggeri 1856-1940 i det indre København dvs. Vestervold Kvarter og København indenfor voldene undtagen St. Annæ Vester. Boligbyggeriet i Vestervold Kvarter og på Gammelholm er ikke medtaget. Tiårs glidende gennemsnit. Kilde: matrikelprotokoller, Københavns Kommunes Byggesagsarkiv. Figur CAJ 1986.

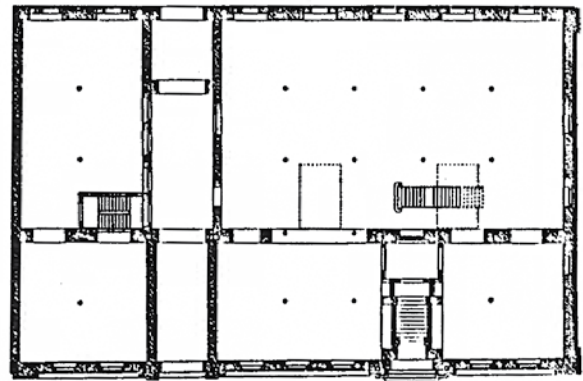
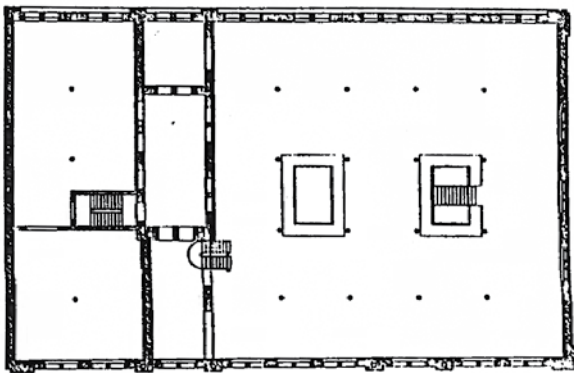


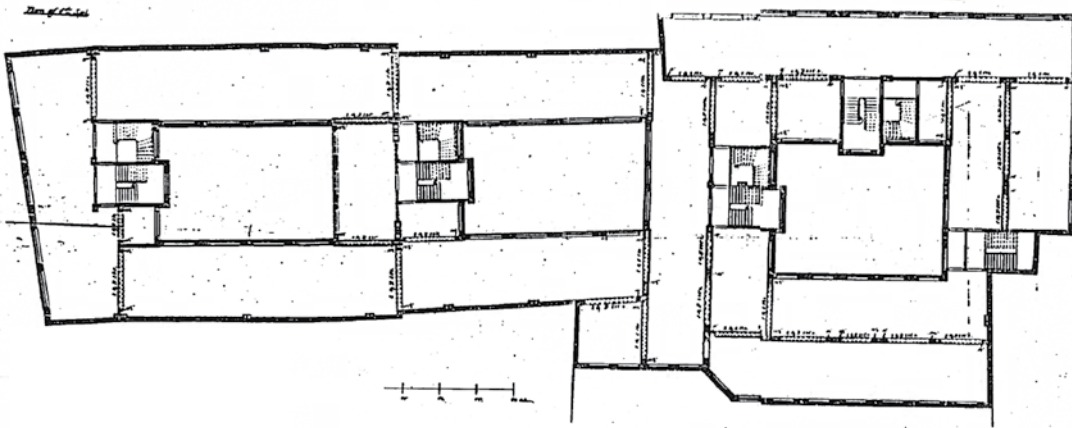
København, Grøns Varepakhús fra 1863 af D. Herhold, foto CAJ 2007 og plan af 2. og 1. loft samt snit efter Herhold-værket.



PLAN af 2^{de} LOFT

PLAN af 1^{de} LOFT





København, Købmagergade 50, beboelses- og forretningsejendom fra 1886 af Bernhard Ingeman. Plan fra byggesagen 1886, og foto af facade mod Købmagergade CAJ 2018.

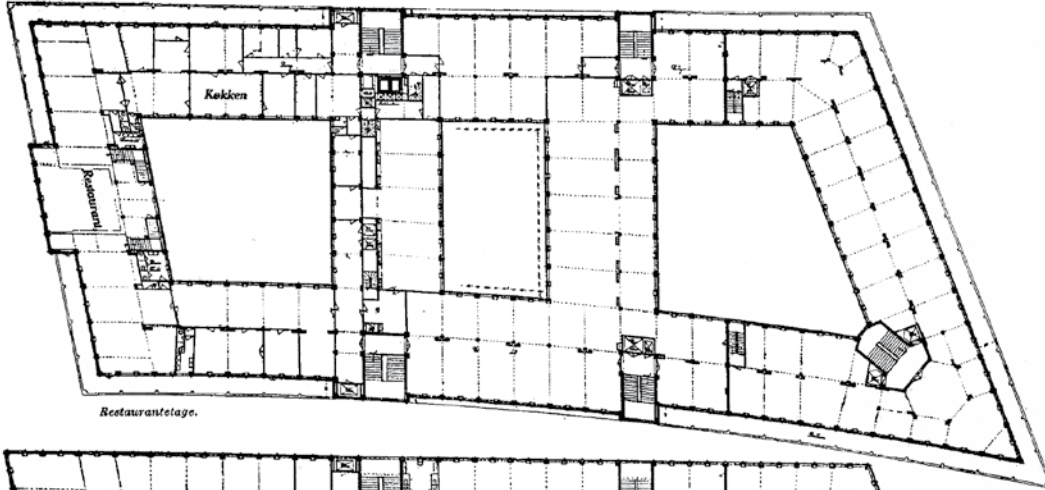
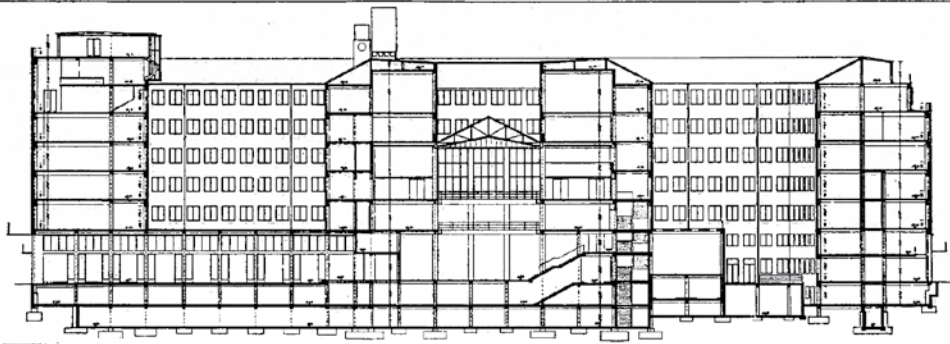


fra 1901-04 i forlængelse af Børsen, valgte to af de tre største banker at indrette deres hovedsæde i gårde opført af storkøbmand under den florisante handelsperiode, nemlig Landmandsbanken i Perschiers og Handelsbanken i Erichsens Gård i henholdsvis 1872 og 1888. I en kortere periode havde også Privatbanken lokaler i storkøbmand Henrik Müllers renæssancegård, inden den måtte vige pladsen for Illum.

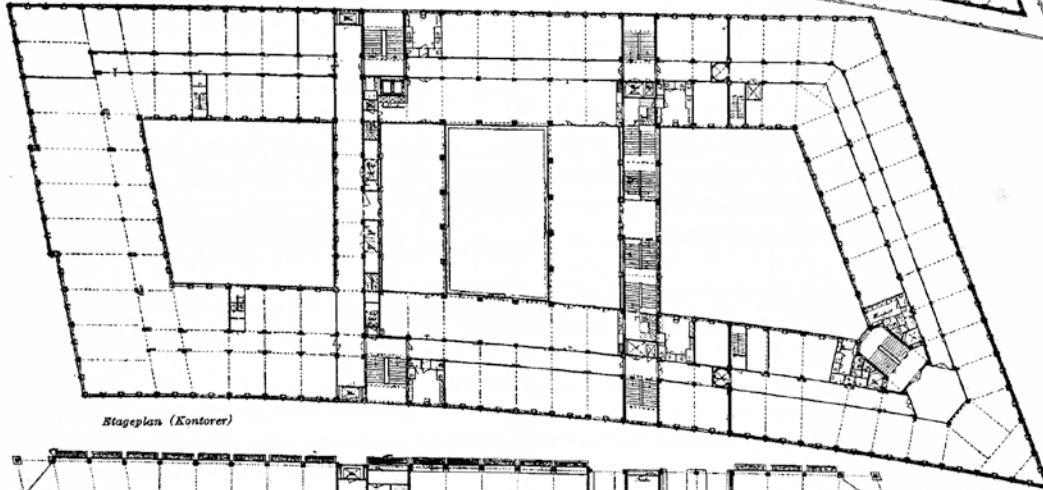
Ser vi på den kvantitative fordeling af byggeriet i det indre København, som jeg har undersøgt for perioden 1856-1940, når nybyggeriet et ekstraordinært niveau i tiåret efter 1900, der er højere end de to andre toppunkter i byggecyklen, dels i begyndelsen af 1880'erne, dels i 1930'erne. Samtidig skete der et skift,

således at erhvervsbyggeriet blev dominerende efter 1900, og boligbyggeriet stort set ophørte i bykernen efter 1910 i det undersøgte område. Hovedparten af forretnings- og kontorbygningerne blev opført langs strøggaderne eller nær ved. Forandringerne betød, at de forskellige erhvervsarealer som butikker med lager, fremstilling af forbrugsvarer organiseret som forlagsproduktion og kontorvirksomhed kom til at fylde et større areal i bykernen, og den bosiddende befolkning ligesom industrivirksomhederne fyldte en mindre del. Selvom de fleste "ombygninger" (dvs. nybyggerier) i den indre by fra 1890'erne blev gennemført af konsortier gerne repræsenteret af en advokat og i samarbejde med kommunen dels af praktiske grunde i forhold til gadeføring og kloakering dels for i flere tilfælde at få del i et statsligt tilskud til forbedring af arbejdernes boligforhold, er der næppe tvivl om, at de drivende aktører tilhørte erhvervslivet indenfor handel og produktion. I flere tilfælde var bygherrerne af de ny forretningsjendomme forretningsdrivende indenfor især tekstil og beklædning, og flere oprettede med tiden fabrikker. Det var som små danske kopier af Ryland & Sons, der ganske vist var begyndt på produktionssiden i 1819 og ikke salgssiden. M.E. Grøn & Søn grundlagt 1825 overtog Randbøldal Klædefabrik 1871 og et bomuldsvæveri i København 1881. Crome & Goldsmidt (grundlagt 1853) brugte tugthusfanger og drev fra 1860 en fabrik i Horsens og fra 1881. Moresco (1856) beskæftigede hjemmesyersker. Geismar & Co. (1866) drev fabrik i København fra 1882. Holger Petersen (1868) havde fabrik fra 1878. Magasin du Nord (1868) drev væveri i København fra 1887 og møbelfabrik fra 1897. Messen (1875) drev fra 1881 også bomuldsvæveri.⁸⁴⁾

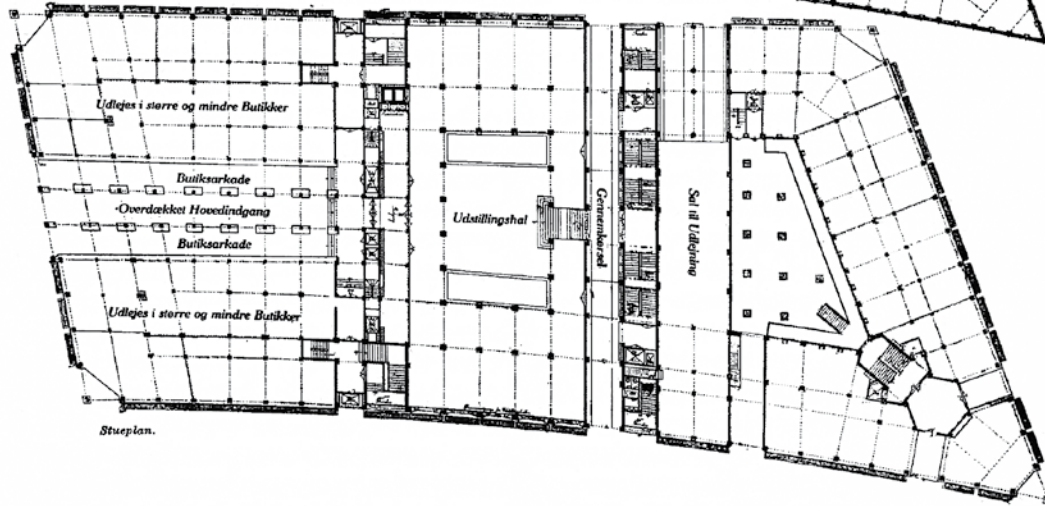
Derimod flyttede de forskellige klynger af cityfunktioner sig ikke afgørende, finansvirksomhed ved Holmens Kanal, tekstilvirksomheder nord for Østergade, hoteller på vej til Banegården og ved Nyhavn. Men der skete en forskydning eller udvidelse af cityområdet mod vest, mod den nuværende Rådhusplads, hvortil Rådhuset var flyttet fra Nytorv i 1905, og ikke mindst mod den nuværende Hovedbanegård fra 1911. Den nye banegård var en gennemkørselsstation i modsætning til forgængerens og integreret med godsbanegård og hovedpostkontor, der samtidig blev flyttet ud fra Købmagergade. Cityfunktionerne kom således til at



Restaurantetage.



Stageplan (Kontorer)

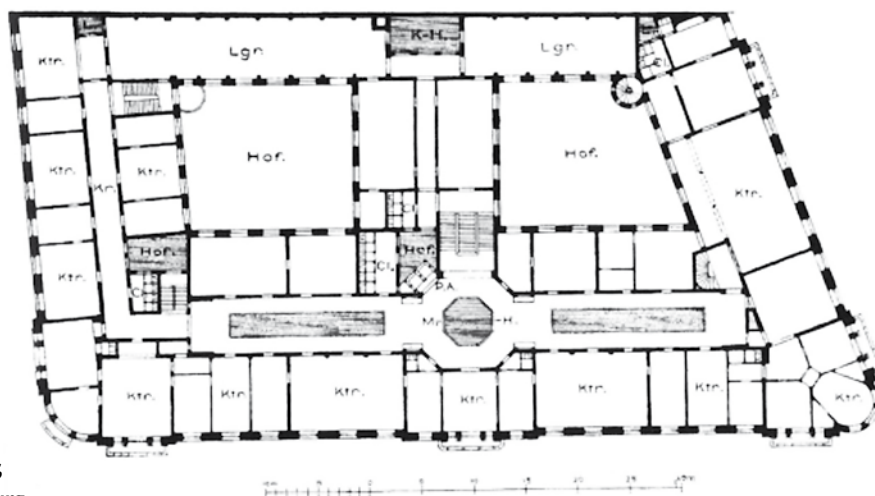


Stueplan.

København, Vesterport af Ole Falkentorp og Povl Baumann
for „a/s Det Gamle Banegaardsterræn“ 1930. Foto CAJ 2018
samt planer og snit efter Arkitekten 1930.



Von Martin Haller († 1925) - pincerno; *
Hamburg-Lexikon, Zeiseverlag Hamburg,
2. Auflage 2000, s. 283, ISBN 3-9805687-9-2,
Bild-PD-alt, <https://de.wikipedia.org/w/index.php?curid=3921713>



Hamburg, Dovenhof fra 1885-86 af Martin Haller, nedrevet 1967. Foto Denkmalschutzamt Hamburg.



Hamburg

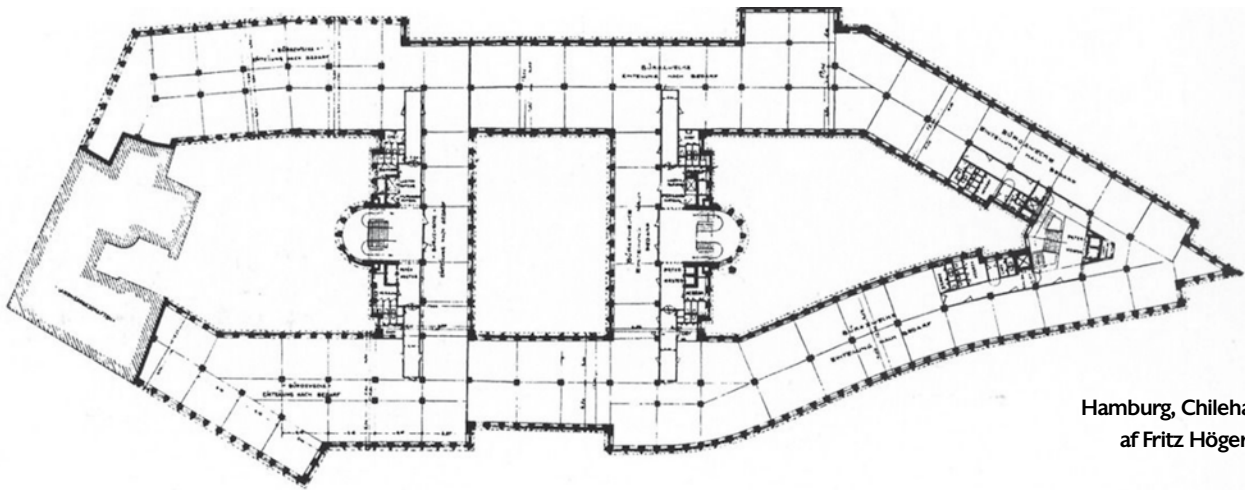
I Hamburg blev det første kontorhus med lette skillevægge Dovenhof opført 1885-86. Bygherren var købmand von Ohlen-dorff, der især beskæftigede sig med gødningsimport og ejendoms-handel. Bygningen havde både åbne og overdækkede lysgårde med galleriomgang, trapper og paternoster elevator importeret fra England, centralvarme og elektrisk belysning foruden WC'er placeret ved trapperne. Udover kontor- og beboelsesbygningerne fra 1880'erne nær rådhuset og børsen, forløbere som Schulte & Schemann's varepakhuis fra 1842 og en af de tidligste passager i Nordeuropa, "Sillem's Bazar" fra 1845 har Ralf Lange fremhævet forbindelsen til Frihavnen, der blev indviet 1888.⁸⁷⁾ Selvom der også blev opført kontorbygninger andre steder i Hamburgs bykerne, og der blev åbnet stormagasiner som Hermann Tietz (1897) og Karstadt (1912), blev ikke alene Dovenhof men flere andre kontorbygninger opført tæt på Frihavnen. Navne som Afrikahaus (1899), Asia Haus (1900) eller Chile Haus (1924) antyder også forbindelsen til handel- og rederivirksomhed. Sammenlignet med København synes bebyggelsesændringerne i Hamburgs bykerne at være mere omfattende og kom-

optage et større areal, men lokaliseringsmønsteret blev ikke ændret afgørende af det meget nybyggeri. Tværtimod synes nybyggeriet at have fastholdt eller måske ligefrem forstærket cityfunktionernes lokalisering i bykernen.⁸⁵⁾

Mange af forretningsejendommene fra tiåret efter 1900 blev som nævnt opført ved eller nærved strøggaderne. Det var områder, hvor der i forvejen lå mange pakhuse ifølge Berggreens Karréplaner, som er opmålinger af bebyggelsen indenfor volde-ne fra 1886-88. Men samtidig er det tydeligt, at de ældre pak-huses beliggenhed ikke i sig selv var bestemmende for, hvor de nye forretningsejendomme blev opført. For de fleste og største pakhuse lå i de to havnenære kvarterer, Christianshavn og St. Annæ Øster Kvarter.⁸⁶⁾ Her blev der stort set ikke bygget for-retnings- og kontorbygninger før 1914, og heller ikke Frihavnen (1894) tiltrak mange cityfunktioner. Det står i modsætning til store havnebyer som Liverpool og Hamburg.



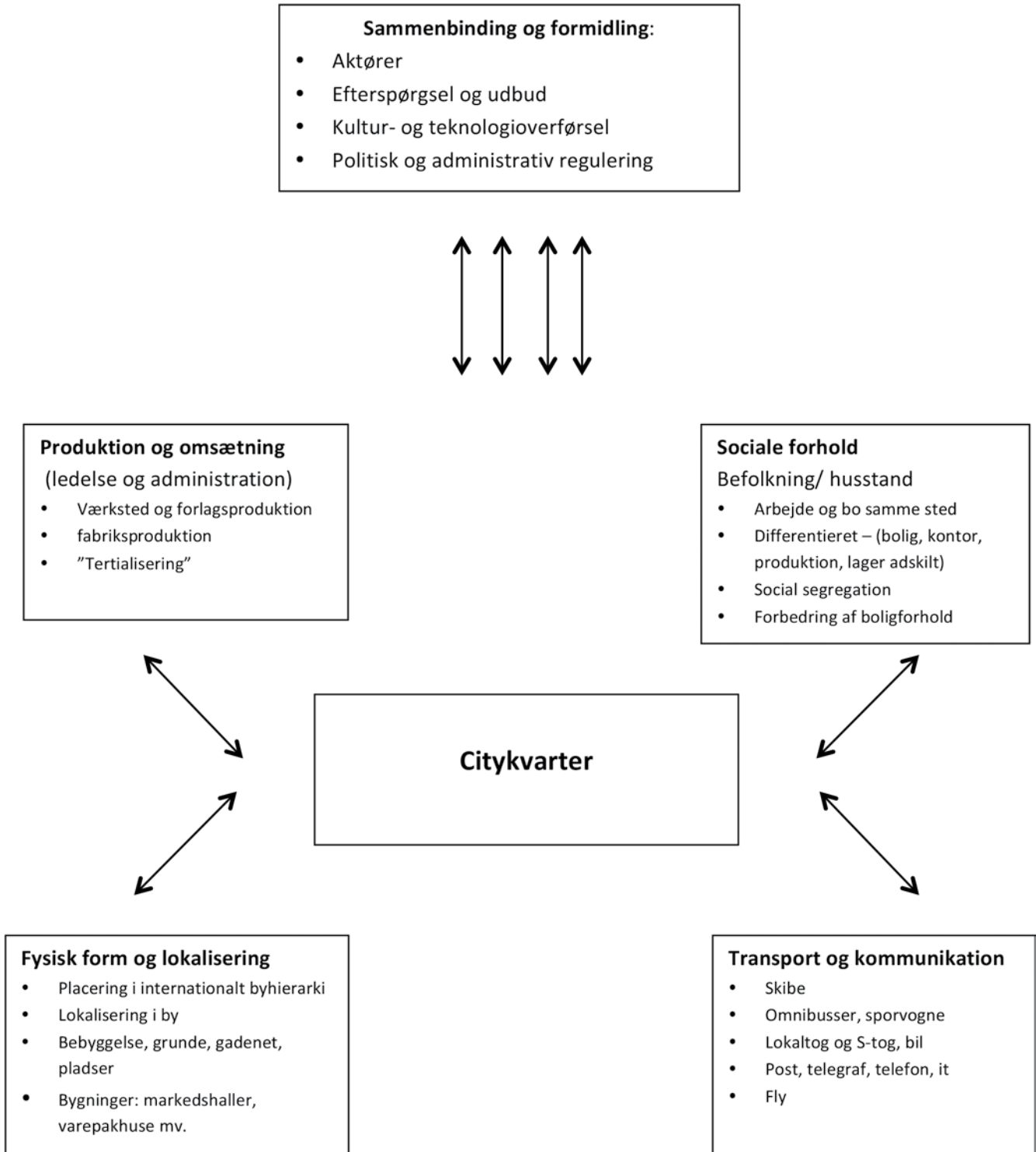
Hamburg, Chilehaus fra 1922 af Fritz Höger, postkort.



Hamburg, Chilehaus fra 1922
af Fritz Höger, etageplan.



Kontorhaus viertel med hovedbanegården øverst og Frihavnen nederst udenfor billedet, ca. 1930. Gengivet efter NOMINATION FOR INSCRIPTION ON THE UNESCO WORLD HERITAGE LIST THE SPEICHERSTADT AND KONTORHAUS DISTRICT WITH CHILEHAUS.



pakte. Dels indebar anlæggelsen af frihavnen rydningen af et helt kvarter, der blandt andet bestod af en række købmandsgavlhuse og pakhuse fra 1600- og 1700-tallet på langstrakte grundstykker vinkelret på havneløb eller kanaler, og opførelsen af nye store pakhuse parallelt med havnefronten, dels etableringen af kontorhuse i et relativt stort område nord for Frihavnen, således at der opstod planlagte funktionsopdelte kvarterer. Beboelse og erhverv blev adskilt, dog sådan at nogle af kontorhusenes lejemål kunne udlejes til boliger i perioder f.eks. i Chilehaus.⁸⁸⁾

SAMMENFATNING

Citydannelse kan defineres som en koncentration af arbejdssteder i den tertiære og kvartære sektor, der fortrænger boligerne, i storbyers centrum. Normalt forbindes citydannelsen, som er opkaldt efter City of London, med industrialiseringen og som en komponent i moderniseringsprocessen, der er karakteristisk for en moderne industriby, men som ikke fandtes i den præindustrielle by. Lichtenberger har imidlertid argumenteret for, at citydannelsen i europæiske hovedsteder som London, Paris, Neapel og Wien begyndte tilbage i 1700-tallet i forbindelse med, at disse byer voksede sig større end 100.000 indbyggere, og der blev opbygget et bureaukratisk statsapparat. Forbundet hermed har Lichtenberger understreget, at de kontinentaleuropæiske storbyers citykvarterer ikke direkte lader sig sammenligne med de amerikanske storbyers CBD. Dels fordi den offentlige forvaltning i de europæiske hovedstæder optog mere plads og regulerede flere forhold blandt andet bebyggelsesforhold som gadebredde, bygningshøjde og fra omkring 1900 bevaring af udvalgte bygninger. Dels fordi boligkulturen var mere konservativ. Herskabslejligheder forblev relativt attraktive i forhold til villaer, og kombinationen af bolig og erhverv var og er mere udbredt.

Senest har Blondé med flere i forbindelse med den fornyede interesse for detailhandel talt om en slags CBD i middelalderlige byer som Venezia og Brügge på grund af specialbutikkernes og dagligvarebutikkerne/bodernes lokaliseringsmønster og metoder til at tiltrække kunder, men også opførelsen af markeds-haller, pakhuse, børser og bankbygninger. På den baggrund har

man understreget kontinuiteten og afvist en stadiemodell især med henvisning til byer i den øverste del af det skiftende europæiske byhierarki.

Der er næppe tvivl om, at der har været og er en betydelig stabilitet og kontinuitet i handlens lokalisering, omend ikke ubegrænset. Men selvom man godt kan opfatte Rialto-Øen eller området mellem Det Store Marked og Børspladsen i Brügge som en slags CBD, er der forskel i omfanget og bebyggelsens udformning. Det var mindre arealer, der blev inddraget, og det var først med industrialiseringen, at der blev bygget passager, stormagasiner og forretnings- og kontorejendomme. Og selvom handlen til en vis grad havde fortrængt boligerne fra Rialto-Øen, var det efter alt dømme først med industrialiseringen, at boligerne blev fortrængt fra de centrale forretningskvarterer, der hvor der ikke var opført markeds-haller og børser.

I forlængelse af kontinuitetsopfattelsen og kritikken af stadiemodellen tegner der sig et billede af, at citydannelsen skete med forskellig intensitet både geografisk og kronologisk. Det var ikke en fase, der hurtigt skulle eller kunne gennemføres. Selv ikke i Stockholm blev centrum omdannet til et citykvarter fra 1952 til 1974, men processen foregik over en længere periode og med rødder tilbage i Stormagtiden med Tessin den ældres Riksbankbygning fra 1675-82 og en række forretnings- og kontorbygninger fra årene omkring 1900 som et stadig stående aftryk. Imod en stadiemodell taler også Braudels ide om, at der altid er en dominerende kapitalistisk by, selvom førerrollen skifter og kan være med forskellig intensitet.⁸⁹⁾

Forståelsen af citydannelsen har således ændret sig i de seneste år. Men det er fortsat begrænset, hvor meget vi ved om effekten af den. Skabte den f.eks. økonomisk vækst? For at omformulere Dyos' gamle spørgsmål om urbaniseringen.⁹⁰⁾ Derimod har flere forfattere især efter 1970 mere eller mindre detaljeret dokumenteret bevaringsbestræbelsernes betydning for værdisætningen og fastholdelsen af den ældre bebyggelse i Rom, Paris, Wien, Amsterdam, Stockholms Gamla Stan og København, ligesom der er flere eksempler på, at banker og andre har indrettet sig i ældre prestigefyldte bygninger i stedet for at bygge nyt. Omvendt er der også fremdraget adskillige tilfælde, hvor private ak-

66 tører og/eller den lokale byforvaltning har taget initiativ til omfattende byggeprojekter. Eksempler er Liverpool, City of London, Hamburg, København, Stockholm, Bryssels, men også Paris og Wien i perioder.

Min skitseagtige gennemgang af affolkningen i de centrale dele i et antal byer viste, at også i Paris og Wiens bykerner er den bosiddende befolkning beskednen i dag, og den tyder desuden på, at affolkningen nogenlunde fulgte det generelle økonomiske forløb i de forskellige lande. Men hvad er årsag og hvad virkning? Det understreger behovet for at inddrage boligforholdene og husstandsstrukturene, sådan som f.eks. Toftgaard har gjort for Odense.

Sammenlignet med byhistorisk litteratur om urbanisering og bysystemer er det påfaldende, at de fleste undersøgelser af citydannelse indskrænker sig til en enkelt by, måske delvis fordi flere af undersøgelserne har rod i den enkelte byforvaltning eller planer for den enkelte bys fremtid. Det betyder, at der mangler overblik over fænomenets kronologi og udbredelse. Det gælder også nyere byhistoriske oversigtsværker, hvor citydannelse omtales som et funktionsspecialiseret område i den moderne storby, men uden at forskellene mellem byerne kommer frem.⁹¹⁾

Udover at sammenligne flere byer er der behov for i højere grad at se på de virksomheder, som anvendte bykernen og forandringerne i bebyggelsen over et langt tidsperspektiv. Flere har som Lichtenberger og Scranton peget på tekstilindustriens behov for udsalg, pakhuse, varehuse, varepakhuse og forretningsbygninger, foruden klædehaller og stormagasiner i forbindelse med protoindustriel og fabriksorganiseret produktion under industrialiseringens tidlige faser. Desuden er tekstilindustriens betydning klar både før industrialiseringen satte ind f.eks. i Firenze eller Brügge og under den højindustrielle periode, hvor f.eks. Ryland & Sons udvidede deres varehuse i flere engelske byer, og hvor distributionen af færdigsyet tøj ekspanderede.

Også kompagnibygninger, banker og forsikringsbygninger var en integreret del af den tidlige handelskapitalisme, men ekspanderede under den tidlige industrialisering særlig i London, og under den højindustrielle periode i de fleste europæiske hovedsteder. Hertil kommer kroer og hoteller, der længe havde be-

tjent handelsrejsende også med opbevaring af handelsvarer. Nok så vigtige var forvaltningsbygninger som kancellihuse og kontorbygninger som Uffizierne først i forbindelse med etableringen af "skattestaten" senere med opbygningen af et mere omfattende forvaltningsapparat. Endelig synes de mindre kontor- og servicevirksomheders antal og arealbehov at være vokset markant under den højindustrielle periode.

Afslutningsvis kan det konstateres, at de Vries' sammenfatning af de forskellige forbrugsrevolutioner tilsyneladende også indfanger forandringerne i bykernernes erhvervsbebyggelse, så vidt vi kender den ud fra den eksisterende litteratur:

- Markedshaller og kancellibygninger under renæssancen
- Kompagnibygninger under baroktidens hofkultur – men måske mere knyttet til købmandskulturen
- Varehuse, varepakhuse og kontorbygninger under den industrielle revolution i England og Nordamerika fra slutningen af 1700-tallet
- Stormagasiner og forretningsejendomme fra midten af 1800-tallet
- Skyskrabere og indkøbscentre fra mellemkrigstiden knyttet til det moderne masseforbrugsfund i USA – som ikke er behandlet her

Men dog med den tilføjelse, at markedshaller, pakhuse, boder og butikker også kendes fra middelalderen og før, og at citykvarterne blev væsentlig større under den industrielle revolution og igen under den højindustrielle periode.

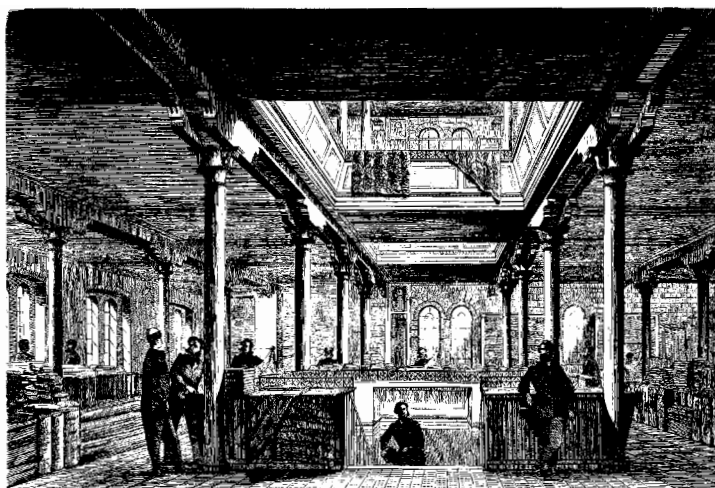
TAK

Tak til Susanna Fellman og Morten Stenak for at have kommenteret manuskriptet.

Litteratur

- Ahlberg, Gösta, *Stockholms befolkningsudvikling efter 1850*, Stockholm 1958.
- Anderson, Gregory, *Victorian Clerks*, Manchester: Manchester University Press 1977.
- Andersson, H.O. og F. Bedoire, *Bankbyggnade i Sverige*, Uddevalla 1981.
- Bach, Marie, Ole Degn og Poul Strømstad, *Køge 1500-1950, Scandinavian Atlas of Historic Towns* nr. 7, Odense University Press 1993.
- Barnett, David, London, *Hub of the Industrial Revolution, A Revisionary History 1775-1825*, London: Tauris Academic Studies 1998.
- Bebyggelsehistorisk tidskrift, nr. 6, 1983, Citybiling och cityarkitektur, (red.) Fredric Bedoire.
- Bebyggelsehistorisk tidskrift, nr. 16, 1988.
- Bebyggelsehistorisk tidskrift, nr. 72 2016.
- Beckert, Sven, *Empire of Cotton, A new history of global capitalism*, (2014) Penguin Books 2015.
- Benjamin, Walter, *Passageværket*, Bd. I-2, København: Rævens Sorte Bibliotek 2007.
- Berg, Maxine, *Luxury & Pleasure in Eighteenth-Century Britain*, Oxford University Press 2005, s. 248 og 269.
- Black, Ian S., Spaces of Capital: bank office building in the City of London 1830-1870, *Journal of Historical Geography*, bd. 26, 2000, s. 351-375.
- Blondé, Bruno, Peter Stabel, Jon Stobart og Ilja Van Damme (red.), *Buyers & Sellers. Retail circuits and practices in medieval and early modern Europe*. Turhouts: Brepols 2006.
- Bonvalet, B. og Y. Tugault, Les racines du dépeuplement de Paris. *Population* 1984, s. 463-482.
- Bowden, Martyn J., Growth of Cental Districts in Large Cities, *The New Urban History, Quantitative Explorations by American Historians*, L.F. Schore (red.) Princeton 1975, s. 75-109.
- Braudel, F., *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, (1949/1966) Bd. I. Fontana/ Collins 1972.
- Braudel, F., *Civilization and Capitalism 15th-18th Century*, bd. 3, *The Perspective of the World*, (1984) London: Fontana Press 1985.
- Burgess, Ernst W., The Growth of the City. An introduction to a Research Project, *The City. Suggestion for Investigation of Human Behaviour in the Urban Environment*, Ernest W. Burgess, og Robert E. Park (eds.), Chicago 1925, s. 47-62.
- Börsengebäude und Geschäftshäuser. *Wien Am Anfang des XX. Jahrhunderts*, Paul Kortz (red.), bd. 2. Wien: Von Gerlach & Wiedling 1906, s.351- 369.
- Calabi, D. og P. Morachiello, Porto e un mercato tre persistenze e decline, *Città Portuali del Mediterraneo storia e archeologia*, E. Poleggi (red.) Genova 1989, s. 251-261.
- Calabi, Donatella, *The Market and the City Square, street and architecture in early Europe*, Farnham: Ashgate 2004.
- Carter, Harold, *The Study of Urban Geography*, (1972) London: Edvard Arnold 1981.
- Cerman, M., Proto-industrialization in an urban environment: Vienna 1750-1857. *Continuity and Change* bd. 8, 1993, s. 281-320.
- Chapman, Stanley, The Commercial Sector, *The Lancashire Cotton Industry*, Mary B. Rose (red.), Preston: Lancashire Country Books 1996, s. 63-93.
- Chemetov, Paul og Bernard Marrey, *Architectures. Paris 1848-1914*. Paris: Dunod 1980.
- Clark, Peter, *European Cities and Towns 400-2000*, Oxford: Oxford University Press 2009.
- Coles, Tim, Department stores as retail innovation in Germany, *Cathedrals of Consumption, The European Department store 1850-1939*, Geoffrey Crossick og Serge Jaumain (red.), Aldershot: Ashgate 1999, s. 72-96.
- Cooper, A.V., *The Manchester Commercial Textile Warehouse, 1780-1914: a study of its typology and practical development*, Manchester Polytechnic 1991.
- Corporation of London, *Report on the City Day-Census 1881*, London: Longman and Green and Co. 1881.
- Czech, Hermann og Wolfgang Mistelbauer, *Das Looshaus*, Wien: Löcker Verlag 1984.
- Daumard, Adeline, *Maisons de Paris et propriétaires parisiens au XIXe siècle (1809-1880)*, Paris: Editions Cujas 1965.
- Degn, Ole, *Urbanisering og industrialisering, en forskningsoversigt*, København: Akademisk Forlag 1978.
- Demaugéon, Albert, *Paris. La Ville et sa Banlieue*, Paris 1934.
- Den Jyske Historiker*, nr. 109, 2005.
- Diederiks, H., Bankers, Banks, and other Financial Institutions in the Urban Landscape of Amsterdam, late 16th – 20th centuries, *Cities of Finance*, H.A. Diederiks og D. Reeder (red.), Amsterdam: Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen 1996, s. 251-264.
- Dixon, Roger og Stefan Muthesius, *Victorian Architecture*, London: Thames and Hudson 1978.
- Dragsbo, Peter, *Hvem opfandt parcelhuskvarteret? Forstaden har en historie*, Museum Sønderjylland og Dansk Center for Byhistorie 2008.
- Dyos, H.J., The speculative builders and developers of Victorian London, *Exploring the Urban Past*, D. Cannadine og D. Reeder (red.), Cambridge: Cambridge University Press 1982, s. 154-178.
- Elmhorn, Camilla, *Brussels A Reflexive World City*, Stockholm: Almqvist & Wiksell International 2001.
- Engels, Friedrich, *The Condition of the Working Class in England*, (1845) London: Penguin Books 1987.
- Flagstad, Susanne Mørch og Susse Laustsen, *Kontormiljøets historiske udvikling*, Hørsholm: Statens Byggeforskningsinstitut 1983.
- Fogelson, Robert M., *Downtown. Its Rise and Fall, 1880-1950*, New Haven and London: Yale University 2001.
- Geist, J.F., *Passagen Ein Bautyp des 19. Jahrhunderts*. (1969) München: Prestel 1982.
- Gerritsen, Anne og Giorgio Riello (red.), *Writing Material Culture History*, London: Bloomsbury 2015.
- Gerritsen, Anne, From Long-Distance Trade to Global Lives of Things: Writing the History of Early Modern Trade and Material Culture. *Journal of Early Modern History*, bd. 20, 2016, s. 526-544.
- Giles, C. og B. Hawkins, *Storehouses of Empire Liverpool's Historic Warehouses*, London: English Heritage 2004.
- Giles, C. og I.H. Goodall, Yorkshire Textile Mills, *The Buildings of the Yorkshire Textile Industry 1770-1930*, London: HMSO 1992.
- Girouard, Mark, *Cities and People, A Social and Architectural History*. New Haven and London: Yale University Press 1985.
- Glamann, K., *Den industrielle Revolution, Mennesket og Maskinen*, P. Strømstad (red.), København: Nationalmuseet 1980, s. 7-21.

- Goldthwaite, Richard A., *The Economy of Renaissance Florence*. Baltimore: John Hopkins University Press, 2009.
- Granjean, Bredo L., *Køngelig Dansk Porcelain 1775-1884*, Kbh.: Thanning & Appels Forlag 1962.
- Gurlitt, Cornelius, *Handbuch des Städtebaues*, Berlin: Der Zirkel 1920.
- Hipp, H., *Hamburger Kontorhäuser*, Berlin: Wilhelm Ernst & Sohn 1988.
- Hitchcock, H.-R., *Architecture: Nineteenth and Twentieth Centuries*, (1958) Harmondsworth: Pelican History of Art 1968.
- Hodder, Ian, *Entangled. An Archaeology of the Relationships between Humans and Things*, Chichester: Wiley-Blackwell 2012.
- Hodder, Ian, *Studies in Human-Thing Entanglement*, Open access book 2016.
- Hohenberg, Paul M. og Lynn Hollen Lees, *The Making of Urban Europe 1000-1950*, Cambridge: Harvard University Press 1985.
- Horn, J., L.N. Rosenband og M. Roe Smith (red.), *Reconceptualizing the Industrial Revolution*, Cambridge Massachusetts: The MIT Press 2010.
- Howard, Deborah, *Venice and the East, The Impact of the Islamic World on Venetian Architecture 1100-1500*. New Haven and London: Yale University Press 1993.
- Hulten, Michel van, In Search of the Urban Core of Amsterdam, *Urban Core and Inner City*. Proceedings of the International Study Week Amsterdam, 11-17 September 1966. W.F. Heinemeijer, M.van Hulten og H.D.de Vries Reiling (red.). Leiden E.J. Brill 1967, s. 183-200.
- Hurd, Richard M., *Principels of City Land Values*, New York: The Record and Guide 1903.
- Hyltoft, Ole, From Fortified Town to Modern Metropolis. Copenhagen 1840-1914, *Growth and Transformation of the Modern City*, Ingrid Hammerström og Thomas Hall (red.) Stockholm: Byggeforskningsrådet 1979, s. 49-58.
- Hyltoft, Ole, *Københavns Industrialisering 1840-1814*, Herning: Systime 1984.
- Hyltoft, Ole, Den anden industrielle revolution – I forskningen og i Danmark, *Den Jyske Historiker* nr: 102-103, 2003, s. 18-46.
- l'Anson, Edward, Some Notice of Office Buildings in the City of London, *Transactions of RIBA*, Session 1864-65, s. 25-36.
- l'Anson, Edward, On the Valuation of House Property in London. *Transactions of RIBA*, Session 1872-73, s. 39-54.
- Industrisamfundets havne 1840-1970*, (red.) Henrik Harnow m.fl. Odense Bys Museer og Kulturarvsstyrelsen 2008.
- Jefferson, Mark, The Anthropography of some Great Cities. A Study in Distribution of Population, *Bulletin of the American Geographical Society*, bd. 41, 1909, s. 537-566.
- Jensen, Kristoffer, *Beklædningsindustriens møde med globaliseringen, Brancheorganisationer og individuelle virksomheder under pres, perioden 1960-2000*, Syddansk Universitetsforlag 2013.
- Jørgensen, Caspar, *Aspekter af citydannelsen i København. En analyse af samspillet mellem funktionsskift og kommercielle bygninger i det indre København ca. 1870 – 1911*, speciale, Københavns Universitet 1986.
- Jørgensen, Caspar, *Affolkning og citydannelse i det indre København 1855-1985, Fabrik og Bolig 1987*, 2, s. 3-17.
- Jørgensen, Caspar, Tekno-økonomiske paradigmer og industrimiljøer i Danmark 1840-1970. *Den Jyske Historiker* nr: 121-122, 2009.
- Jørgensen, Caspar, *Magasiner og pakhuse i Danmark 1550-1850*, *Architectura* nr. 38, 2016, s. 59-109.
- Jørgensen, Lisbeth Balslev, *Danmarks Arkitektur, Enfamiliehuset*, København: Gyldendal 1979.



- Kallis, A., The "Third Rome" og Fascism: Demolitions and the Search for a New Urban Syntax, *The Journal of Modern History*, Bd. 84, 2012, s. 40-79.
- Keene, D., The Financial District of the City of London. *Cities of Finance* (1996), s. 279-302.
- Keene, Derek, Sites of desire: shops, selds and wardrobes in London and other English cities, 1100-1550, i *Blondé m.fl.* (2006), s. 125-153.
- Kidd, Allan, *Manchester a History*, (1993) Lancaster: Carnegie Publishing, 4.udg. 2008.
- Klasen, Ludwig, *Grundrissvorbilder von Gebäuden für Handelszwecke*, Leipzig 1884.
- Københavns Gamle Bydel bebyggelse, befolkning, erhverv og trafik*. København: Stadsingeniøren Direktorat 1949.
- København skitse til en generalplan*, København: Stadsingeniøren Direktorat 1954.
- Langberg, Harald, *Københavns Gamle Bydel*, København: Foreningen til Gamle Bygningers Bevaring 1948.
- Lange, Ralf, "Steigerung zum Monumentalen" – Das Kontorhausviertel mit Chilehaus, Messberghof und Mohlenhof, *Stadtentwicklung zur Moderne* (2013).
- Lange, Ralf, *Das Hamburger Kontorhaus*, Architektur, Geschichte, Denkmal, München – Hamburg: Dölling und Galitz Verlag 2015.
- Lee, C. H., The service sector, regional specialization, and economic growth in the Victorian economy, *Journal of Historical Geography*, bd. 10, 1984, s. 139-155.
- Lesger, Clé, Urban Planning, Urban Improvement and the Retail Landscape in Amsterdam 1600-1850. *Landscape of Consumption. Shopping Streets and Cultures in Western Europe 1600-1900*. Basingstoke: Palgrave Macmillan 2014.
- Lichtenberger, Elisabeth, Ökonomische und nichtökonomische Variablen kontinentaleuropäischer Citybildung, *Die Erde*, bd. 103, 1972, s. 216-262.
- Lichtenberger, Elisabeth, *Die Wiener Altstadt*, Wien: Franz Deuticke 1977, s. 256-262.
- Lichtenberger, Elisabeth, *Die Stadt von der Polis zum Metropolis*. Darmstadt: Primus Verlag 2002.
- Lindahl, Göran, Industrialization – its Influence on Landscape and Building, *The Industrial Heritage, The Third International Conference on Conservation of Industrial Monuments*. Transactions bd. 3, Marie Nisser (red.), Stockholm: Nordiska museet 1978, s. 18.
- Lloyd-Jones, Roger og M.J. Lewis, *Manchester and the Age of the Factory, The Business Structure of Cottonopolis in the Industrial Revolution*, London: Croom Helm 1988.
- Lloyd-Jones, Roger og M.J. Lewis, *British Industrial Capitalism since the Industrial Revolution*. London: Routledge 1998.
- Mackeprang, M., *Løven om Bygningsfredning, Bygningsfredning gennem 25 Aar*. København: Det særlige Bygningssyn 1943.
- Magnusson, Lars, *Den Synliga Handen, Nation, stat och det industriella bygget*, Stockholm: SNS Förlag 2005.
- Makepeace, Margaret, *The East India Company's London Workers, Management of the Warehouse Labourers 1800-1858*, Woodbridge: the Boydell Press 2010.
- Maths Isacson: *Industrisamhället Sverige*. Studentlitteratur 2007, s. 19-40.
- Matthiessen, Hugo, De Gamle Købmandsgårde, Hugo Matthiessen og Christian Elling, *Gamle Købmandsgaarde*, København: Gads Forlag 1951.
- McKendrick, N., Josiah Wedgwood: An Eighteenth-Century Entrepreneur in Salesmanship and Marketing Techniques, *The Economic History Review*, 2. ser. bd. 12, 1960, s. 408-433.

**Parti af det Indre
af M.E. Grøn & Søns
forretningslokale, tegnet
af Fred. Jensen. Gengivet
efter Illustreret Tidende
13. september 1863.**

- Mikkelsen, Jørgen, *Urbanisering og bysystemer I Europa indtil ca. 1800*, Aarhus: Dansk Center for Byhistorie 2012.
- Morrison, K.A., *English Shops and Shopping, an Architectural History*, New Haven and London: Yale University Press and English Heritage 2003.
- Mortensen, Mette, Et skjul for al slags elendighed. Peder Madsens Gang i 1870'erne, *Historiske Meddelelser om København* 2004, s. 52-75.
- Murray, James M., *Burges, Cradle of Capitalism 1280-1390*, Cambridge University Press, 2005.
- Maak, Karin, *Die Speicherstadt im Hamburger Freihafen*, Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Hamburg nr. 7, 1985.
- Nevell, Michael, The Archaeology of the Canal Warehouses of North-West England and the Social Archaeology of Industrialisation, *Industrial Archaeology Review*, 25/1, 2003, s. 43-57.
- Nevell, Michael, *Manchester the hidden history*, Stroud: The History Press 2008.
- Nevola, Fabrizio, Home Shopping. Urbanism, Commerce, and Palace Design in Renaissance Italy, *Journal of the Society of Architectural Historians*, bd. 70, 2011, s. 153-173.
- Nye, David E., *American technological Sublime*, Cambridge Mass: The MIT Press 1994.
- Olsen, Donald J., *The City as a Work of Art*. London, Paris, Vienna. New Haven: Yale University Press 1986, s. 47.
- Pacione, Michael, *Urban Geography, a Global Perspective*, (2001) 3. ed. London & New York: Routledge 2009.
- Palmer, Marilyn og Peter Neaverson, *The Textile Industry of South-West England*, Stroud: Tempus 2005.
- Palmer, Marilyn, Michael Nevell og Mark Sissons, *Industrial Archaeology: a Handbook*, York: Council for British Archaeology 2012.
- Perrot, M. (red.), *A History of Private Life*, bd. 4, From the Lives of Revolution to the Great War, (1987) Cambridge Mass/London: The Betknap Press 1990.
- Pevsner, N., *A History of Building Types*, London: Thames & Hudson 1976.
- Price-Williams, R., The Population of London 1801-1881, *Journal of the Statistical Society of London*, bd. 48, 1885, s. 349-440.
- Prokop, Ursula, *Wien, Aufbruch zur Metropole. Geschäfts- und Wohnhäuser der Innenstadt 1910 bis 1914*, Wien – Köln – Weimar: Böhlau Verlag 1994.
- Rappaport, Erika, *A Thirst for Empire*, Princeton & Oxford: Princeton University Press 2017.
- Rappaport, Erika, Art, Commerce, or Empire? The Rebuilding of Regent Street 1880-1927, *History Workshop Journal*, bd. 53, 2002, s. 94-117.
- Rasmussen, Steen Eiler, *København 1950*, København: Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck 1950.
- Reulecke, Jürgen, *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland*, Frankfurt am Main 1985.
- Révész-Alexander, Magda, *Die Alten Lager Häuser Amsterdams*. (1928) 2. udg. Haag: Martinus Nijhoff 1954.
- Rudhard, Wolfgang, Das Bürgerhaus in Hamburg, *Das deutsche Bürgerhaus*, Tübingen: Verlag Ernst Wasmuth 1975, bd. 21.
- Sandoval Strausz, A.K., Spaces of Commerce. A Historiographic Introduction to Certain Architectures of Capitalism, *Winterthur Portfolio*, bd. 44, 2010, s. 143-158.
- Schott, S., Die Citybildung in den deutschen Grosstädten seit 1871, *Statistisches Jahrbuch Deutscher Städte*, bd. 14, 1907, s. 21-46.
- Schröder, F., *Die gotischen Handelshallen in Belgien und Holland*. München und Leipzig: Verlag von Duncker & Humboldt 1914.
- Scott, B., *A Statistical Vindication of the City of London*, (1867) London: Longman and Green and Co., 3.udg. 1877.
- Scott, Peter, The evolution of Britain's urban built environment, *The Cambridge Urban History of Britain*, bd. 3, 1840-1950, Martin Daunton (red.), Cambridge University Press 2000.
- Scranton, Philip, *Proprietary Capitalism. The Textile Manufacture at Philadelphia, 1800-1885*. Cambridge: Cambridge University Press 1983.
- Selling, Gösta, *Hur Gamla Stan överlevde. Från ombyggnad till omvårdnad 1840-1940*. Uppsala: Stockholms Stadsmuseum 1973.
- Service, Alastair, *Edwardian Architecture, a handbook to building design in Britain 1890-1914*, London: Thames and Hudson 1977.
- Sjoberg, Gideon, *The preindustrial City Past and Present*, Glencoe, Illinois: The Free Press 1960.
- Smith, Joanna og Ray Rogers, *Behind the Veneer, The South Shoreditch Furniture Trade and its Buildings*, Swindon: English Heritage/Hackney 2006.
- Smithies, Philip, *The Architecture of the Halifax Piece Hall 1775-1779*, Halifax 1988.
- Spufford, Peter, *Power and Profit, The Merchant in Medieval Europe*, London: Thames and Hudson 2002.
- Stadtentwicklung zur Moderne. Die Entstehung großstädtischer Hafen- und Bürohausquartiere*, ICOMOS og Kulturbehörde Hamburg/Denkmalchutzamt, Berlin: Henrik Bassler Verlag 2013.
- Stobart, Jon, In Search of Causality: A Regional Approach to Urban Growth in Eighteenth-Century England, *Geografiska Annaler*, bd. 82, nr.3, 2000, s. 149-163.
- Stobart, Jon, *Spend, Spend, Spend! A History of Shopping*, Stroud: The History Press 2008.
- Stübgen, J., *Der Städtebau*, Darmstadt: Verlag von Arnold Bergstrasser 1890.
- Summerson, J., *Georgian London*, (1945) Harmondsworth: Peregrine Books 1978, s. 259-260.
- Summerson, John, The Victorian Rebuilding of the City of London, *The London Journal*, bd. 3, 1977, s. 163-185.
- Survey of London, Volumes 43 and 44, *Poplar, Blackwall and Isle of Dogs, Hermione Hobhouse* (red.), London: London County Council 1994.
- Sutcliffe, Anthony, *The Autumn of Central Paris. The Defeat of Town Planning 1850-1970*, London: Edvard Arnold 1970.
- Taylor, Simon og Julian Holder, *Manchester's Northern Quarter, the greatest meer village*, Swindon: English Heritage 2008.
- Taylor, Simon, Malcolm Cooper og P.S. Barnwell: *Manchester, The Warehouse Legacy*, London: English Heritage 2002.
- Thelle, Mikkel, *Rådhuspladsen 1900, Det moderne Københavns brændpunkt*, København: Gyldendal, 2015.
- Thomsen, Kristian Buhl, *Da de danske byer blev revet ned: Praksis og ideologi i dansk sanerings- og byfornyelsespolitik 1939-1983*, Ph.d. – afhandling Aarhus Universitet og Dansk Center for Byhistorie 2015.
- Thomsen, Kristian Buhl, *Cityplaner i stor skala, Fabrik og Bolig* 2016, s. 3-19.
- Toftgaard Jensen, Jens og Jeppe Norskov, *Købstadens metamorfose. Byudvikling og byplanlægning i Århus 1800-1920*, Aarhus: Aarhus Universitetsforlag 2005.
- Toftgaard, Jens, *Citydannelse, butikstrøg og bydealer, Dannelsen af centrale byrum i Odense samt Aarhus og Aalborg 1870-1970*, Ph.d. – afhandling Syddansk Universitet 2012.
- Toftgaard, Jens, Marketplaces and central spaces: Markets and the rise of competing spatial ideals in Danish city centres, c. 1850-1900, *Urban History*, 43, 2016, s. 372-390.

- Torstendahl, Rolf, *Bureaucratization in Northwestern Europe 1880-1985*. London og New York: Routledge 1991.
- Urban Core and Inner City*, Proceedings of the International Study Week Amsterdam, 11-17 September 1966, W.F. Heinemeijer, M. van Hulften og H.D.de Vries Reiling (red.), Leiden: E.J. Brill 1967.
- Vries, Jan de, *The Industrious Revolution, Consumer Behavior and the Household Economy 1650 to the present*, Cambridge University Press 2008.
- Walsh, Claire, Shop Design and Display of Goods in Eighteenth-Century London, *Journal of Design History*, bd. 8, 1995, s. 157-176.
- Ward, David, The Industrial Revolution and the Emergence of Boston's Central Business District, *Economic Geography*, bd. 42, 1966, s. 152-171.
- Welch, Evelyn, *Shopping in the Renaissance, consumer cultures in Italy 1400-1600*, New Haven & London: Yale University Press 2005.
- Wiener, Alfred, *Das Warenhaus, Kauf-, Geschäfts-, Bürohaus*, Berlin 1912.
- William-Olsson, W., *Huvuddragen av Stockholms geografiska utvicing 1850-1950*, Stockholm 1937.
- Williams, R.H., *Dream Worlds: Mass Consumption in Late Nineteenth-Century France*, Berkeley: University of California Press 1982.
- Willis, Carol, *Form follows finance. Skyscrapers and Skylines in New York and Chicago*, New York: Princeton Architectural Press 1995.
- Zaar, Karl og August Leo Zaar, *Geschäfts- und Kaufhäuser, Warenhäuser und Mässpaläste, Passagen og Galerien. Handbuch der Architektur*, bd. IV, 2:2, Stuttgart 1902.
- Entangled. *An Archaeology of the Relationships between Humans and Things*, Chichester: Wiley-Blackwell 2012. Ian Hodder, *Studies in Human-Thing Entanglement*, Open access book 2016.
- 6) *København skitse til en generalplan*, København: Stadsingeniørens Direktorat 1954, s. 33.
 - 7) For henvisninger til citaterne i dette afsnit se Caspar Jørgensen, *Aspekter af citydannelsen i København. En analyse af samspillet mellem funktions-skift og kommercielle bygninger i det indre København ca. 1870 – 1911*, speciale, Københavns Universitet 1986. Caspar Jørgensen, *Affolkning og citydannelse i det indre København 1855-1985, Fabrik og Bolig 1987*, 2, s. 3-17. Toftgaard (2012), s. 6-8.
 - 8) John Summerson, *The Victorian Rebuilding of the City of London*, *The London Journal*, bd. 3, 1977, s. 163-185. Edward l'Anson, *Some Notice of Office Buildings in the City of London*, *Transactions of RIBA*, Session 1864-65, s. 25-36.
 - 9) Edward l'Anson (1864-65), s. 26-27. Edward l'Anson, *On the Valuation of House Property in London*. *Transactions of RIBA*, Session 1872-73, s. 39-54.
 - 10) B. Scott, *A Statistical Vindication of the City of London*, (1867) London: Longman and Green and Co., 3.udg. 1877. Corporation of London, *Report on the City Day-Census 1881*, London: Longman and Green and Co. 1881. R. Price-Williams, *The Population of London 1801-1881*, *Journal of the Statistical Society of London*, bd. 48, 1885, s. 349-440.
 - 11) Robert M. Fogelson, *Downtown. Its Rise and Fall, 1880-1950*, New Haven and London: Yale University 2001, s. 11, 10, 20-25 og 112. David E. Nye, *American technological Sublime*, Cambridge Mass: The MIT Press 1994, s. 77-108. Richard M. Hurd, *Principels of City Land Values*, New York: The Record and Guide 1903.
 - 12) *A History of Private Life*, bd. 4, *From the Lives of Revolution to the Great War*, M. Perrot (red.), (1987) Cambridge Mass/London: The Betknap Press 1990, s. 340 ff.
 - 13) Stübgen, *Der Städtebau*, Damstadt: Verlag von Arnold Bergstrasser 1890, s. 24, 39 og 52. Jürgen Reulecke, *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland*, Frankfurt am Main 1985, s. 88-89. S. Schott, *Die Citybildung in den deutschen Grosstädten seit 1871*, *Statistisches Jahrbuch Deutscher Städte*, bd. 14, 1907, s. 21-46. Cornelius Gurlitt, *Handbuch des Städtebaues*, Berlin: Die Zirkel 1920, s. 240-288.
 - 14) Thomsen (1916).
 - 15) Ernst W. Burgess, *The Growth of the City. An introduction to a Research Project, The City: Suggestion for Investigation of Human Behaviour in the Urban Environment*, Ernest W. Burgess, og Robert E. Park (eds.), Chicago 1925, s. 47-62. Ole Degn, *Urbanisering og industrialisering, en forsknings-oversigt*, København: Akademisk Forlag 1978, især s. 81-92.
 - 16) W. William-Olsson, *Huvuddragen av Stockholms geografiska utvicing 1850-1950*, Stockholm 1937. *Københavns Gamle Bydel bebyggelse, befolkning, erhverv og trafik*. København: Stadsingeniøren Direktorat 1949, s. 44 og 48. Steen Eiler Rasmussen, *København 1950*, København: Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck 1950. Harald Langberg, *Københavns Gamle Bydel*, København: Foreningen til Gamle Bygningers Bevaring 1948.
 - 17) Jf. Jens Toftgaard (2012) og Kristian Buhl Thomsen (2015). M. Mackeprang, *Loven om Bygningsfredning. Bygningsfredning gennem 25 Aar*. København: Det særlige Bygningssyn 1943, s. 13-34. Se desuden Gösta Selling, *Hur Gamla Stan överlevde. Från ombyggnad till omvårdnad 1840-1940*. Uppsala: Stockholms Stadsmuseum 1973. *Urban Core and Inner City*,

Noter

- 1) Susanne Mørch Flagstad og Susse Laustsen, *Kontormiljøets historiske udvikling*, Hørsholm: Statens Byggeforskningsinstitut 1983, s. 74-86. Ole Hyltoft, *From Fortified Town to Modern Metropolis*. Copenhagen 1840-1914. *Growth and Transformation of the Modern City*. Ingrid Hammerström og Thomas Hall (red.) Stockholm: Byggeforskningsrådet 1979, s. 49-58.
- 2) Camilla Elmhorn, *Brussels A Reflexive World City*, Stockholm: Almqvist & Wiksell International 2001. Jens Toftgaard, *Citydannelse, butiksstrøg og by-idealer; Dannelsen af centrale byrum i Odense samt Aarhus og Aalborg 1870-1970*, Ph.d. – afhandling Syddansk Universitet 2012. Jens Toftgaard, *Marketplaces and central spaces: Markets and the rise of competing spatial ideals in Danish city centres, c. 1850-1900*, *Urban History*, 43, 2016, s. 372-390. Mikkel Thelle, *Rådhuspladsen 1900, Det moderne Københavns brændpunkt*, København: Gyldendal, 2015. Kristian Buhl Thomsen, *Da de danske byer blev revet ned: Praksis og ideologi i dansk sanerings- og byfornyelsespolitik 1939-1983*, Ph.d. – afhandling Aarhus Universitet og Dansk Center for Byhistorie 2015. Kristian Buhl Thomsen, *Cityplaner i stor skala, Fabrik og Bolig 2016*, s. 3-19.
- 3) Maxine Berg, *Luxury & Pleasure in Eighteenth-Century Britain*, Oxford University Press 2005, s. 248 og 269. N. McKendrick, Josiah Wedgwood: *An Eighteenth-Century Entrepreneur in Salesmanship and Marketing Techniques*, *The Economic History Review*, 2. ser. bd. 12, 1960, s. 408-433.
- 4) Anne Gerritsen og Giorgio Riello (red.), *Writing Material Culture History*, London: Bloomsbury 2015. Anne Gerritsen, *From Long-Distance Trade to Global Lives of Things: Writing the History of Early Modern Trade and Material Culture*. *Journal of Early Modern History*, bd. 20, 2016, s. 526-544.
- 5) Marilyn Palmer, Michael Nevell og Mark Sissons, *Industrial Archaeology: a Handbook*, York: Council for British Archaeology 2012. Ian Hodder,

- Proceedings of the International Study Week Amsterdam, 11-17 September 1966, W.F. Heinemeijer, M. van Hulten og H.D.de Vries Reiling (red.), Leiden: E.J. Brill 1967. A. Kallis, The "Third Rome" og Fascism: Demolitions and the Search for a New Urban Syntax, *The Journal of Modern History*, Bd. 84, 2012, s. 40-79. Anthony Sutcliffe, *The Autumn of Central Paris. The Defeat of Town Planning 1850-1970*, London: Edvard Arnold 1970, s. 179-212. Elisabeth Lichtenberger, *Die Wiener Altstadt*, Wien: Franz Deuticke 1977, s. 256-262.
- 18) Harold Carter, *The Study of Urban Geography*, (1972) London: Edvard Arnold 1981, s. 198-237. Michael Pacione, *Urban Geography, a Global Perspective*, (2001) 3. ed. London & New York: Routledge 2009, s. 156-158.
 - 19) Fogelson (2001), s. 222-226.
 - 20) David Ward, The Industrial Revolution and the Emergence of Boston's Central Business District, *Economic Geography*, bd. 42, 1966, s. 152-171.
 - 21) Hugo Matthiessen, *De Gamle Købmandsgårde*, Hugo Matthiessen og Christian Elling, *Gamle Købmandsgaarde*, København: Gads Forlag 1951, s. 21-27. Her taler Matthiessen ganske vist om, at købmandsgårdene flytter ud, men de flyttede ikke særlig langt og fastholdt beliggenheden ved hovedfærdselsårene. Se også Marie Bach, Ole Degn og Poul Strømstad, *Køge 1500-1950, Scandinavian Atlas of Historic Towns* nr. 7, Odense University Press 1993, kort 22. Se desuden Jens Toftgaard Jensen og Jeppe Norskov: *Købstadens metamorfose. Byudvikling og byplanlægning i Århus 1800-1920*, Aarhus: Aarhus Universitetsforlag 2005, s. 87, 98 og 110. Jon Stobart, *Spend, Spend, Spend! A History of Shopping*, Stoud: The History Press 2008, s. 31-35. Evelyn Welch, *Shopping in the Renaissance, consumer cultures in Italy 1400-1600*, New Haven & London: Yale University Press 2005, s. 123-163.
 - 22) Elisabeth Lichtenberger, Ökonomische und nichtökonomische Variablen kontinentaleuropäischer Citybildung, *Die Erde*, bd. 103, 1972, s. 216-262. Lichtenberger (1977). Se også hendes sammenfatning i E. Lichtenberger, *Die Stadt von der Polis zum Metropolis*. Darmstadt: Primus Verlag 2002, især s. 77-101.
 - 23) Bruno Blondé, Peter Stabel, Jon Stobart og Ilja Van Damme (red.), *Buyers & Sellers. Retail circuits and practices in medieval and early modern Europe*. Turhout: Brepols 2006. Clé Lesger, *Urban Planning, Urban Improvement and the Retail Landscape in Amsterdam 1600-1850. Landscape of Consumption. Shopping Streets and Cultures in Western Europe 1600-1900*. Basingstoke: Palgrave Macmillan 2014, passim og især s. 107. I 1975 argumenterede Martyn J. Bowden for, at et CBD var under etablering i London fra 1570 med henvisning til bl.a. Greshams Royal Exchange. Men han kommer ikke ind på de italienske byer. Martyn J. Bowden, Growth of Central Districts in Large Cities, *The New Urban History, Quantitative Explorations by American Historians*, L.F. Schore (red.) Princeton 1975, s. 75-109.
 - 24) B. Blondé m.fl. (2006), s. 12, 17 og 21.
 - 25) Jfr. Carters (1981) sammenfatning, s.174-176. Gideon Sjøberg, *The preindustrial City Past and Present*, Glencoe, Illinois: The Free Press 1960, især s. 97.
 - 26) Berg (2005), s. 248 samt f.eks. K. Glamann, *Den industrielle Revolution, Mennesket og Maskinen*, P. Strømstad (red.), København: Nationalmuseet 1980, s. 7-21. For en nyere status se J. Horn, L.N. Rosenband og M. Roe Smith (red.), *Reconceptualizing the Industrial Revolution*, Cambridge Massachusetts: The MIT Press 2010.
 - 27) Om erhvervshistorie se *Den Jyske Historiker*, nr. 109, 2005.
 - 28) Allan Kidd, *Manchester a History*, (1993) Lancaster: Carnegie Publishing, 4.udg. 2008, s. 15 ff. David Barnett, *London, Hub of the Industrial Revolution, A Revisionary History 1775-1825*, London: Tauris Academic Studies 1998, s. 2-3. Jon Stobart, In Search of Causality: A Regional Approach to Urban Growth in Eighteenth-Century England, *Geografiska Annaler*, bd. 82, nr.3, 2000, s. 149-163, især s.157.
 - 29) Jan de Vries, *The Industrious Revolution, Consumer Behavior and the Household Economy 1650 to the present*, Cambridge University Press 2008, s. 10, 37-39.
 - 30) C. H. Lee, The service sector, regional specialization, and economic growth in the Victorian economy, *Journal of Historical Geography*, bd. 10, 1984, s. 139-155. Kristoffer Jensen, *Beklædningsindustriens møde med globaliseringen, Brancheorganisationer og individuelle virksomheder under pres, perioden 1960-2000*, Syddansk Universitetsforlag 2013.
 - 31) Se f.eks. *Bebyggelsehistorisk tidsskrift* nr. 16, 1988, der er et temanummer om proto-industrialisering redigeret af Maths Isacson og Lars Magnusson.
 - 32) Philip Scranton, *Proprietary Capitalism. The Textile Manufacture at Philadelphia, 1800-1885*. Cambridge: Cambridge University Press 1983.
 - 33) Scranton (1983), s. 10.
 - 34) Se f.eks. Ole Hyldtoft, Den anden industrielle revolution – I forskningen og i Danmark, *Den Jyske Historiker* nr. 102-103, 2003, s. 18-46. Maths Isacson, *Industrisamhället Sverige*. Studentlitteratur 2007, s. 19-40. Caspar Jørgensen, Tekno-økonomiske paradigmer og industrimiljøer i Danmark 1840-1970, *Den Jyske Historiker* nr. 121-122, 2009, s. 19,35)
 - 35) Rolf Torstendahl, *Bureaucratization in Northwestern Europe 1880-1985*. London og New York: Routledge 1991. Lars Magnusson, *Den Synliga Handen, Nation, stat och det industriella bygget*, Stockholm: SNS Förlag 2005. Gregory Anderson, *Victorian Clerks*, Manchester: Manchester University Press 1977.
 - 36) Paul M. Hohenberg og Lynn Hollen Lees, *The Making of Urban Europe 1000-1950*, Cambridge: Harvard University Press 1985, s. 299.
 - 37) Ole Hyldtoft, *Københavns Industrialisering 1840-1814*, Herning: Systime 1984, s. 389.
 - 38) Jørgensen (1986), tabel 3,1-3,8.
 - 39) Lisbeth Balslev Jørgensen, *Danmarks Arkitektur, Enfamiliehuset*, København: Gyldendal 1979. Peter Dragsbo, *Hvem opfandt parcelhuskvarteret? Forstaden har en historie*, Museum Sønderjylland og Dansk Center for Byhistorie 2008, s. 176-180.
 - 40) Toftgaard (2012), s. 111-115.
 - 41) Dog S. Schott (1907) og Mark Jefferson, The Anthropography of some Great Cities. A Study in Distribution of Population, *Bulletin of the American Geographical Society*, bd. 41, 1909, s. 537-566.42)
 - 42) Jørgensen (1987), s. 3-17. C. Bonvalet og Y. Tugault, Les racines du dépeuplement de Paris. *Population* 1984, s. 463-482. For variationer i befolkningen, der bl.a. kan skyldes sæsonarbejde se Mette Mortensen, Et skjul for al slags elendighed. Peder Madsens Gang i 1870'erne, *Historiske Meddelelser om København* 2004, s. 52-75, især s. 68.
 - 43) Michel van Hulten, In Search of the Urban Core of Amsterdam. *Urban Core and Inner City*. Proceedings of the International Study Week Amsterdam, 11-17 September 1966. W.F. Heinemeijer, M.van Hulten og H.D.de Vries Reiling (red.). Leiden E.J. Brill 1967, s. 183-200. Se desuden H. Diede-riks, Bankers, Banks, and other Financial Institutions in the Urban Landscape of Amsterdam, late 16th – 20th centuries, *Cities of Finance*, H.A. Diederiks og D. Reeder (red.), Amsterdam m.fl.: Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen 1996, s. 251-264.

- 44) Gösta Ahlberg, *Stockholms befolkningsudvikling efter 1850*, Stockholm 1958, s. 25-30 og tabel b. William-Olsson (1937), s. 55.
- 45) Befolkningsnedgangen skal ses i sammenhæng med, at indbyggertallet næsten blev fordoblet 1801-1856, og antallet af beboelseshuse kun voksede fra 27.000 til 30.000, jf. Sutcliffe (1970), s. 115.
- 46) A. K. Sandoval Strausz, Spaces of Commerce. A Historiographic Introduction to Certain Architectures of Capitalism, *Winterthur Portfolio*, bd. 44, 2010, s. 143-158.
- 47) Donatella Calabi, *The Market and the City. Square, street and architecture in early Europe*, Farnham: Ashgate 2004, s. 104. D. Calabi og P. Morachiello, Porto e un mercato tre persistenze e decline, *Città Portuali del Mediterraneo storia e archeologia*, E. Poleggi (red.) Genova 1989, s. 251-261. F. Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II.* (1949/1966) Bd. I. Fontana/ Collins 1972, s. 314-315. Deborah Howard, *Venice and the East, The Impact of the Islamic World on Venetian Architecture 1100-1500*. New Haven and London: Yale University Press 1993, s. 111-132.
- 48) Richard A. Goldthwaite, *The Economy of Renaissance Florence*. Baltimore: John Hopkins University Press, 2009, s. 413-414. Fabrizio Nevola, Home Shopping. Urbanism, Commerce, and Palace Design in Renaissance Italy, *Journal of the Society of Architectural Historians*, bd. 70, 2011, s. 153-173. Casala (2004), s. 137-143. James M. Murray, *Burges, Cradle of Capitalism 1280-1390*, Cambridge University Press, 2005, s. 178-205, der ganske vist ikke taler om CBD, men dog om kapitalismens vugge.
- 49) F. Schröder, *Die gotischen Handelshallen in Belgien und Holland*. München og Leipzig: Verlag von Duncker & Humboldt 1914. Magda Révész-Alexander, *Die Alten Lager Häuser Amsterdams.* (1928) 2. udg. Haag: Martinus Nijhoff 1954.
- 50) Göran Lindahl, Industrialization – its Influence on Landscape and Building, *The Industrial Heritage, The Third International Conference on Conservation of Industrial Monuments*. Transactions bd. 3, Marie Nisser (red.), Stockholm: Nordiska museet 1978, s. 18. *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, nr. 6, 1983, *Citybildning och cityarkitektur*, (red.) Fredric Bedoire. *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, nr. 72 2016 indeholder flere artikler om Lindahl.
- 51) Klasen, Ludwig, *Grundrissvorbilder von Gebäuden für Handelszwecke*, Leipzig 1884. Karl Zaar og August Leo Zaar, *Geschäfts- und Kaufhäuser, Warenhäuser und Messpaläste, Passagen oder Galerien. Handbuch der Architektur*, bd. IV, 2:2, Stuttgart 1902. Alfred Wiener, *Das Warenhaus, Kauf-, Geschäfts-, Bürohaus*, Berlin 1912.
- 52) H.-R. Hitchcock, *Architecture: Nineteenth and Twentieth Centuries*, (1958) Harmondsworth: Pelican History of Art 1968, s. 233-252, især s. 233 og 250.
- 53) N. Pevsner, *A History of Building Types*, London: Thames & Hudson 1976, s. 193-272. Roger Dixon og Stefan Muthesius, *Victorian Architecture*, London: Thames and Hudson 1978. Walter Benjamin, *Passageværket*, Bd. I-2, København: Rævens Sorte Bibliotek 2007. R.H. Williams, *Dream Worlds: Mass Consumption in Late Nineteenth-Century France*, Berkeley: University of California Press 1982.
- 54) Summerson (1977). Ian S. Black, Spaces of Capital: bank office building in the City of London 1830-1870, *Journal of Historical Geography*, bd. 26, 2000, s. 351-375. A.V. Cooper, *The Manchester Commercial Textile Warehouse, 1780-1914: a study of its typology and practical development*, Manchester Polytechnic 1991. Claire Walsh, *Shop Design and Display of Goods in Eighteenth-Century London*, *Journal of Design History*, bd. 8, 1995, s. 157-176. K.A. Morrison, *English Shops and Shopping, an Architectural History*. New Haven and London: Yale University Press and English Heritage 2003. J.F. Geist, *Passagen Ein Bautyp des 19. Jahrhunderts.* (1969) München: Prestel 1982. H.O. Andersson og F. Bedoire, *Bankbyggnade i Sverige*, Uddevalla 1981. H. Hipp, *Hamburger Kontorhäuser*, Berlin: Wilhelm Ernst & Sohn 1988. Ursula Prokop, *Wien, Aufbruch zur Metropole. Geschäfts- und Wohnhäuser der Innenstadt 1910 bis 1914*, Wien – Köln – Weimar: Böhlau Verlag 1994.
- 55) *Stadtentwicklung zur Moderne. Die Entstehung großstädtischer Hafen- und Bürohausquartiere*, ICOMOS und Kulturbehörde Hamburg/Denkmalamt, Berlin: Henrik Bassler Verlag 2013. Ralf Lange, *Das Hamburger Kontorhaus, Architektur, Geschichte, Denkmal*, München – Hamburg: Dölling und Galitz Verlag 2015.
- 56) Morrison (2005), s. 19-34. Derek Keene, Sites of desire: shops, selds and wardrobes in London and other English cities, 1100-1550, i Blondé m.f. (2006), s. 125-153.
- 57) Walsh (1995), Berg (2005), s. 265, og Stobart (2008), s. 105-106.
- 58) J. Summerson, *Georgian London*, (1945) Harmondsworth: Peregrine Books 1978, s. 259-260. *Survey of London*, Volumes 43 and 44, *Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, Hermione Hobhouse (red.), London: London County Council 1994. Mark Girouard, *Cities and People, A Social and Architectural History*. New Haven and London: Yale University Press 1985, s. 214-215, mener, at det først var i slutningen af 1800-tallet, at fastlandets storbyer fik dokanlæg, der kunne sammenlignes med de engelske.
- 59) Margaret Makepeace, *The East India Company's London Workers, Management of the Warehouse Labourers 1800-1858*, Woodbridge: the Boydell Press 2010, s. 17-39, især 21 og 25. Erika Rappaport, *A Thirst for Empire*, Princeton & Oxford: Princeton University Press 2017, s. 149-150.
- 60) B. Scott (1867), s. 40.
- 61) Friedrich Engels, *The Condition of the Working Class in England*, (1845) London: Penguin Books 1987, s. 85.
- 62) Alastair Service, *Edwardian Architecture, a handbook to building design in Britain 1890-1914*, London: Thames and Hudson 1977, s. 128-139 og 140-157. Erika Rappaport, *Art, Commerce, or Empire? The Rebuilding of Regent Street 1880-1927*, *History Workshop Journal*, bd. 53, 2002, s. 73-94. Peter Scott noterer også, at kontorbyggeriet tog til i slutningen af 1800-tallet, jf. Peter Scott, the evolution of Britain's urban built environment, *The Cambridge Urban History of Britain*, bd. 3, 1840-1950, Martin Daunton (red.) Cambridge University Press 2000, s. 501.
- 63) John Summerson (1977), s. 163-185. Se desuden Ian S. Black, Spaces of Capital: bank office building in the City of London 1830-1870, *Journal of Historical Geography*, bd. 26, 2000, s. 351-375. D. Keene, The Financial District of the City of London. *Cities of Finance* (1996), s. 279-302. Joanna Smith og Ray Rogers, *Behind the Veneer, The South Shoreditch Furniture Trade and its Buildings*, Swindon: English Heritage/Hackney 2006.
- 64) Roger Lloyd-Jones og M.J. Lewis, *Manchester and the Age of the Factory, The Business Structure of Cottonopolis in the Industrial Revolution*, London: Croom Helm 1988, s. 29, 215 for de opgivne tal, og om strukturen især s. 46-59. For værdien af boligerne se R. Lloyd-Jones og M.J. Lewis, *British Industrial Capitalism since the Industrial Revolution*. London: Routledge 1998, s. 27. Den enhed skattemyndigheden opererede med var ikke en bygning men en ejerandel, og i flere tilfælde har der ikke været tale om pakhuse, men om lagerlokaler i tidligere beboelsesbygninger.

- 65) Marilyn Palmer og Peter Neaverson, *The Textile Industry of South-West England*, Stroud: Tempus 2005, s. 45-68.
- 66) Philip Smithies, *The Architecture of the Halifax Piece Hall 1775-1779*, Halifax 1988. Peter Spufford, *Power and Profit, The Merchant in Medieval Europe*, London: Thames and Hudson 2002, s. 234.
- 67) Cooper (1991), s. 52-53. Michael Nevell, *Manchester the hidden history*, Stroud: The History Press 2008, s. 141-142. Simon Taylor og Julian Holder, *Manchester's Northern Quarter, the greatest meer village*, Swindon: English Heritage 2008, s. 11-28.
- 68) Cooper (1991), s. 55. For erhvervsstrukturen se Stanley Chapman, *The Commercial Sector, the Lancashire Cotton Industry*, Mary B. Rose (red.), Preston: Lancashire Country Books 1996, s. 63-93. Sven Beckert, *Empire of Cotton, A new history of global capitalism*, (2014) Penguin Books 2015. Jeg bruger varepakhuse om bygninger til opbevaring og salg af vare for at angive, at der er tale om en anden bygningstype end et pakhuse, der primært er til opbevaring af vare. På engelsk bruges warehouse i begge tilfælde.
- 69) Michael Nevell, *The Archaeology of the Canal Warehouses of North-West England and the Social Archaeology of Industrialisation*, *Industrial Archaeology Review*, 25/1, 2003, s. 43-57. Princippet kendes også fra den langt ældre, men nedrevne "vandhal" fra 1294 i Brügge jf. James M. Murray (2005), s. 65-66.
- 70) Cooper, s. 93, 137 og 201. For en koncis sammenfatning se Newell (2008), s. 123-126.
- 71) Cooper, s. 80 og 103. Simon Taylor, Malcolm Cooper og P.S. Barnwell: *Manchester, The Warehouse Legacy*, London: English Heritage 2002.
- 72) J. Sharples og J. Stonard, (2008). C. Giles og B. Hawkins, *Storehouses of Empire Liverpool's Historic Warehouses*, London: English Heritage 2004. C. Giles og I.H. Goodall, *Yorkshire Textile Mills, The Buildings of the Yorkshire Textile Industry 1770-1930*, London: HMSO 1992, s. 167-171.
- 73) Paul Chemetov og Bernard Marrey, *Architectures. Paris 1848-1914*. Paris: Dunod 1980. Donald J. Olsen, *The City as a Work of Art. London, Paris, Vienna*. New Haven: Yale University Press 1986, s. 47.
- 74) Benjamin (2007) bd. I., s. 46. Geist (1982). Albert Demaugeon, *Paris. La Ville et sa Banlieue*. Paris 1934, s. 28-31.
- 75) Adeline Daumard, *Maisons de Paris et propriétaires parisiens au XIXe siècle (1809-1880)*. Paris: Editions Cujas 1965, s. 86 og 95-96 samt planche I-2 og 4.
- 76) Sutcliffe (1970), s. 154 og 162.
- 77) Heller ikke litteraturen om proto-industri kommer ind på den fysiske udformning af den faste kapital. Jf. M. Cerman, *Proto-industrialization in an urban environment: Vienna 1750-1857. Continuity and Change* bd. 8, 1993, s. 281-320.
- 78) Lichtenberger (1977), s. 143, 220-21 og kort 13, 15 og 16.
- 79) Prokop (1994). Hermann Czech og Wolfgang Mistelbauer, *Das Looshaus*, Wien: Löcker Verlag 1984. Börsengebäude und Geschäftshäuser. *Wien Am Anfang des XX. Jahrhunderts*, Paul Kortz (red.), bd. 2. Wien: Von Gerlach & Wiedling 1906, s.351- 369.
- 80) Czech og Mistelbauer (1984), s. 55.
- 81) Carol Willis, *Form follows finance. Skyscrapers and Skylines in New York and Chicago*, New York: Princeton Architectural Press 1995.
- 82) For det følgende se Jørgensen (1986), s. 63-79.
- 83) Bredo L. Granjean, *Kongelig Dansk Porcelain 1775- 1884*, Kbh.: Thanning & Appels Forlag 1962, s. 18.
- 84) Jørgensen (1986), s. 47-50.
- 85) Jørgensen (1986), s. 93.
- 86) Caspar Jørgensen: *Magasiner og pakhuse i Danmark 1550-1850, Architectura* nr. 38, 2016, s.59-109. *Industrisamfundets havne 1840-1970*, (red.) Henrik Harnow m.fl. Odense Bys Museer og Kulturarvsstyrelsen 2008.
- 87) Hipp (1988), s. 14-17, og Geist (1982), s. 183-188, og Lange (2015), s. 12-16. For stormagasinerne se Tim Coles, *Department stores as retail innovation in Germany, Cathedrals of Consumption, The European Department store 1850-1939*, (red.) Geoffrey Crossick og Serge Jaumain, Aldershot: Ashgate 1999, s. 77.
- 88) Inden nedrivningen begyndte, blev området opmålt jf. Maak, Karin, *Die Speicherstadt im Hamburger Freihafen, Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Hamburg* nr. 7, 1985, s. 34-35. Og for boliglejemeleene i Chilehaus se Ralf Lange, "Steigerung zum Monumentalen" – Das Kontorhausviertel mit Chilehaus, Messberghof und Mohlenhof, *Stadtentwicklung zur Moderne* (2013), s. 217. Wolfgang Rudhard, *Das Bürgerhaus in Hamburg, Das deutsche Bürgerhaus*, Tübingen: Verlag Ernst Wasmuth 1975, bd. 21, s. 142-145.
- 89) F. Braudel, *Civilization and Capitalism 15th-18th Century*, bd. 3, *The Perspective of the World*, (1984) London: Fontana Press 1985, s. 26.
- 90) H.J. Dyos, *The speculative builders and developers of Victorian London, Exploring the Urban Past*, D. Cannadine og D. Reeder (red.), Cambridge: Cambridge University Press 1982, s. 154-178, s. 154.
- 91) Hohenberg og Lee (1985), s. 299. Peter Clark, *European Cities and Towns 400-2000*, Oxford: Oxford University Press 2009, s.324. Om bysystemer se f.eks. Jørgen Mikkelsen, *Urbanisering og bysystemer I Europa indtil ca. 1800*, Aarhus: Dansk Center for Byhistorie 2012.



Parti af Ryland & Sons Ltd. 1923. accessed 27-08-2018
<https://luna.manchester.ac.uk/luna/servlet/detail/Manchester~91~1~49178~102369>.

Summary

Business district formation and industrialization - an overview

74

The aim of the article is to provide an overview of how formation of central business districts or “city districts” as it is named at the continent after the City of London, has been defined and delineated, and to discuss the traditional geographical and economic explanations of the occurrence of phenomenon. Most of these explanations have been inspired by Anglo-American conditions such as the shift from multifunctional houses for large households to pure commercial activities segregated from residential housing, new means of transport and perhaps most importantly rising property prices. On the level of method increasing quantification was used, and the questions asked was often feeding into current planning debate and criticism. Then the article discusses the chronology based on population density, new building types and changing settlement patterns and thereby the traditional explanations. On the basis of existing research, the aim is to characterize the changing settlement pattern as well as the activities in order to highlight the significant of the physical changes in the central parts of European metropolitan areas during industrialization. The point of view is building history with focus on production and distribution, while educational and cultural institutions, cafes and amusements are not included in this overview. The examples are from North-western Europe, but not exclusively. Copenhagen has a relatively large weight because it is the city the author knows best.

Business district formation can be defined as a concentration of workplaces in the tertiary and quartile sector of the city center that displaces the dwelling houses. Normally, the business district formation is connected with industrialization and as a component of the modernization process, characteristic of a modern industrial city, but not found in the pre-industrial city. However, the Austrian geographer Elisabeth Lichtenberger has argued that business district formation in European capitals such as London, Paris, Naples and Vienna began back in the 1700s as these cities grew over 100,000 inhabitants and a bureaucratic state apparatus was established. In connection with this, Lichtenberger emphasized that the central districts of the European metropolises are not directly comparable to the Central Business District (CBD) of the US cities. Partly because public administration in the European capitals took up more space and regulated several conditions, including building regulations such as street width, building height and from around 1900

listing of selected buildings. Partly because the housing culture was more conservative, and partly because apartments remained relatively attractive to villas, and the combination of housing and business was and is more common.

Recently, the Belgian historian Bruno Blondé, in connection with the renewed interest in retail trade, has talked about the existence of a kind of CBD in medieval cities like Venice and Bruges because of the location of specialty stores and stalls, and methods of attracting customers, in addition to the construction of building types such as market halls, warehouses, exchanges and bank buildings. Against this background, Blondé and others have emphasized continuity and rejected a stage model, especially with reference to cities in the upper part of the changing European urban hierarchy.

There is hardly any doubt that there has been and is a significant stability and continuity in the localization of trade, albeit not unlimited. But even if one can properly perceive the Rialto Island or the Great Market in Bruges as a kind of CBD, the present article argues that there is a significant difference in the size and the layout of the area as well as the buildings. There were smaller areas involved, and it was only with industrialization that passages, department stores, business and office buildings were built. And although trade had almost replaced housing at the Rialto Island, it was an exception. After all we know it was only during industrialization that homes were displaced from the central business districts to a sizable extent – where there were no market halls and exchanges.

In extension of the continuity perception and the criticism of the stadium model, this article is arguing that business district formation occurred with different intensities, both geographically and chronologically. It was not a single phase that could or should be passed in a short, fixed numbers of years. Even in Stockholm, the city center was not transformed into a central business district from 1952 to 1974 through the large scale planning of the Swedish welfare state. The transformation took place over a long period and had roots back to the age when Sweden was a great power with Riksbank Building of 1675-82 as well as to the years around 1900 when a number of business and office buildings was constructed. Finally, the idea that there is always a dominant capitalist city, even though the leadership role changes and may be of different intensities, also counts against a stage model.

The understanding of business district formation has thus changed in recent years. But it is still limited how much we know about the effect of it. Did it create economic growth? – to reformulate the English urban historian H.J. Dyos' old question about urbanization. Or was it really necessary for economic growth? Several authors, especially after 1970, have for example documented the importance of conservation efforts for the valuation and retention of parts of Rome, Paris, Vienna, Amsterdam, Stockholm's Old Town and Copenhagen, and there are many examples of banks and others having reused older prestigious buildings instead of building new ones. Conversely, there have also been several cases where private actors and/or local city government have taken the initiative for extensive construction projects in the city centers. Examples are Liverpool, City of London, Hamburg, Copenhagen, Stockholm, Brussels, but also Paris and Vienna in periods.

My sketchy review of the depopulation in the central parts of a number of cities showed that in Paris and Vienna's centers, where business district formation is supposed to have been slow, the resident population today is limited. In addition, the review indicates that depopulation largely followed the general economic growth in the various countries. But what is the reason and what effect? It emphasizes the need to involve housing and household structures, such as, for example, The Danish historian Jens Toftgaard has done for Odense.

Compared to historical literature on urbanization and urban systems, it is striking that most studies of business district formation are confined to a single city, perhaps in part because several of the studies are rooted in the individual urban administrative body and its plans for the future of the city. This means that there is no overview of the phenomenon's chronology and dissemination. This also applies to newer textbooks in urban history, where business district formation is only referred to as a functional-specialized area in the modern city, but without the differences between cities emerging. In addition to comparing cities, there is a need to look more closely at the companies that used the business district and the changes in the settlement over a long time perspective.

Several, like Lichtenberger and the American historian Philip Scranton, have pointed to the needs of the textile industry for retail outlets, warehouses, department stores, commercial ware-

houses and business buildings, as well as cloth halls and warehouses in connection with factory-organized production and proto-industry during the early stages of industrialization. And the importance of the textile industry appears clear both before the industrial revolution for example in Florence or Bruges and during the high industrial period where, for example, Ryland & Sons expanded their warehouses in several English cities and where the distribution of ready-made clothing expanded.

Company buildings, banks and insurance buildings were also an integral part of early commercial capitalism, but expanded during early industrialization, especially in London, and during the high industrial period in most European capitals. In addition inns and hotels had long served commercial travelers also with the storage of merchandise. Equally important were management or office buildings, such as the Uffizi, built in connection with the establishment of the "tax state" and later on the construction of a more comprehensive state apparatus. Finally, the number and areas of smaller office and service companies seem to have grown significantly during the high industrial period.

In conclusion, it seems as though the American economic historian Jan de Vries' summary of the various consumer revolutions also captures the physical changes in the European business districts as far as we know it from the existing literature:

- Market halls and government offices during the Renaissance
- Company buildings as part of the court culture during the Baroque era – but perhaps more related to merchant culture
- Department stores, warehouses and office buildings during the industrial revolution in England and North America from the late 1700s
- Department stores and warehouses from the mid-1800s on the continent
- Skyscrapers and shopping malls from the interwar period associated with the modern mass consumption society in the United States – not dealt with here.

However, with the addition that market halls, warehouses, stalls and shops are also known from the Middle Ages and before, and that the city quarters became significantly larger during the industrial revolution and again during the high industrial period.