

Fornøjelig byplanlægning

KNUD BIDSTRUP: EBENEZERS DISCIPLE. *Fra dansk byplanlægnings pionertid. Dansk Byplanlaboratorium, 1971. 71 s. 20 kr.*

Den første reaktion, når man får byplanlaboratoriets 50 års jubilæumsskrift i hånden, er en let studsen – over titlen! Hvordan kan det gamle bibelstednavn have forbindelse med byplanlægning, og hvordan kan det have disciple? Sammenhængen er enklere end som så: Ebenezer er en person, der hed Howard til efternavn. Han var en engelsk parlamentsstenograf, der ved århundredskiftet startede en havebybevægelse. Dens synlige resultat blev kun to små byer, Letchworth og Welwyn; men den fik stor betydning, fordi den satte en kædereaktion af tanker og ideer i gang blandt folk, der beskæftigede sig med byudvikling, og den blev derved medvirkende til, at man efterhånden fandt ud af, hvad sagen egentlig drejede sig om. Det er bogen her måske knap så heldig med. Den giver i det store og hele kun byplaninteressens historie; men det gør den til gengæld friskt og fornøjeligt, i et uhøjtideligt sprog og med velvalgte illustrationer.

Når der i et manifest, som laboratoriets stiftere i december 1921 lod indrykke i københavnske aviser, stod at læse, at byplanlægningen »i vore dage« stod »fremme i første række«, var dette en grov overdrivelse. Uden for den snævre kreds var der i virkeligheden ingen, der vidste noget om det, og dr. phil. Vilh. Lorenzen måtte, da en journalist fra Politiken henvendte sig til ham, til at forklare, hvad institutionen skulle beskæftige sig med. Det var Lorenzen også den rette til, for det var ham, der havde fundet på navnet – i, som han udtrykte det, taknemmelig erindring om den nytte han i sin studietid havde haft af universitetets historiske laboratorium. Jubilæumsskriftet undrer sig over, og det kan måske være meget rigtigt, tiden taget i betragtning, hvor mange, der gennem årene har troet, at det var »noget med reagensglas og kolber«. Nej, byplanlægning var ikke netop det, der optog offentligheden mest i 1921. Der til var man for optaget af at registrere og diskutere de ubehagelige følger af den store krig. Men det kaotiske og truende stod ikke ene. Efterkrigsårene var også i mange henseender en grotid. Krigen skabte som før og siden epoke og udløste hos optimistiske naturer en stærk følelse af, at der nu skulle tages fat og bygges op. Det kom også den nye institution til at nyde godt af – ikke mindst fordi der på boligbyggeriets område blev startet en revolutionerende udvikling.

Under krigen havde de private bygherrer helt måttet indstille deres virksomhed, og det gav bolignød. Stat og kommune måtte gribe ind med støtteforanstaltninger. Fra 1916 og mange år frem byggedes to trediedele af alle boliger med offentlig støtte eller direkte offentlig finansiering. De sociale boligselskaber blev dominerende. Arbejdernes Andelsboligforening, der som det første var blevet oprettet lige efter krigen, blev ledet med vældig energi af folketingsmand Jens Chr. Jensen, også kaldet Christian Bolignød. I 1920 startede Randerssagføreren C. F. Boldsen Københavns almindelige Boligselskab, der blev landets største. Og den ændrede organisationsform medførte også en ændret produk-

tionsform. Enkeltopgangene, som håndværksmestrene havde sluttet sig sammen om, blev til komplekser – byggeriet blev til masseproduktion, industri. Arkitekterne blev inddraget, og de stilistiske strømninger aflæses i dag klart i boligkarræerne.

Karakteristisk for det sidste var det, at Københavns kommune i 1920 lod professor Anton Rosen opføre den store husvildebebyggelse ved den nuværende Lersø Parkallé. Rosen lod de engelske havebytanker gå ind i sit projekt, der såmænd ville være blevet stående til i dag, hvis man havde holdt benævnelsen *husvilde* borte fra det. I 1921 fik hovedstaden sine første moderne rækkehuse, Bakkehusene ved Bellahøj. Det skulle være boliger for almindelige mennesker; men arbejderne var dog endnu *for* almindelige, erkendte Poul Henningsen i »Architekten«, og rækkehusene måtte derfor egne sig bedre for den del af middelstanden, der endnu holdt husassistent.

Mere end noget andet skabte den trafikale udvikling en fornemmelse af, at man stod på tærskelen til en ny tid. Der opstod en mistanke om, at jernbanen ikke i det lange løb kunne holde sin position som det dominerende trafikmiddel. Bilen var på vej. Lige før krigen havde der været 3.000 i hele landet, i 1920 var der 18.000 og i løbet af 1920-erne blev det til 100.000. I 1920 fik København sin første benzintank, ved Trommesalen, i 1921 sin første offentlige parkeringsplads, ved Grønttorvet – og allerede fra starten var det hele plagsomt og farligt. En bilist blev fradømt kørekortet for at have påkørt en cyklist med en fart af 25 km i timen, »hvilket er meget hurtigt«, i Metropolitanskolen indførtes færdselsundervisning, og i Folketinget blev det foreslået, at personbiler måtte køre 25 km. i timen og de største lastbiler 12 km. i hovedstad og købstæder. 1923 gennemførtes den første færdselslov. Brodiskussionen kom igang – den løber endnu, og 1920 åbnedes den første flyverute fra København over Malmø til Warnemünde.

I politisk henseende var man ved at gøre klar til en afgørende styrkeprøve mellem gammel-liberalismen og det frembrydende sociale demokrati, og ingen havde megen tid til at interessere sig for byplanlægning – måske med undtagelse af Det radikale Venstre. Der var mange radikale i kredsen om byplanlaboratoriet, Ove Rode dog som eneste toppolitiker. Han deltog i propagandaen for den første byplanlov med et foredrag om »Politik, teknik og borgersind«. Men før ideerne fik rigtig medvind, måtte man gå så gruelig meget igennem, en reverenter talt antiplanlægningsperiode under 20-ernes to venstreministerier – og den varede ved længe efter, at samfundets ret til at regulere og ordne var accepteret på mange andre områder, ja faktisk til omkring 1960.

Og så var byplan på trods af al snak alligevel ikke noget nyt. Fredericias gadenet fra 1600-tallet var anlagt i lige felter, Ålborg var i 1848, fordi en amtmand forstod brandfaren i den »tætte« købstad, lige ved at få en byplan (den skal være strandet på manglen af et kort til 250 rd.), og til Esbjerg blev i 19. århundredes sidste årtier lavet en skakbrædtplan à la Fredericia. I København gik det anderledes. Kvartererne uden for voldene kom i byggespekulanternes hænder, og den kendte overbebyggelse med de mange baggårde blev resulta-

tet. Visse pionerer som ingeniør C. Ambt og den mærkelige arkitekt Alfred J. Råvad fremhævede gang på gang, at man måtte styre den hastige vækst; men de talte for døve øren. I Gentofte var der mere hold på tingene. Der byggede man villaer, den husform, der bedst påkaldte tidens arkitekter, og der bestemte man, at grunde ikke måtte sælges eller udlejes til personer af arbejderstanden. Det gav lys og luft, fred og ro. Omkring 1900 voksede imidlertid en interesse for planlægning frem, der skulle blive grundlaget for den senere udvikling. Ambt projekterede en udvidelse af Nyborg og sammen med Hack Kampmann en bebyggelse af Århus' nyerhvervede Marselisborgarealer. Da hovedstaden i 1901-02 indlemmede Brønshøj, Vigerslev-Valby og Sundbyerne blev der udskrevet en international konkurrence om en byplan for de nye områder. En tilsvarende konkurrence om en by ved Hirtshals havn blev i 1919 vundet af Steen Eiler Rasmussen og Knud H. Christiansen. Planen blev imidlertid ikke fulgt, og en chance for et forsøg helt fra grunden var hermed forspildt.

Hver for sig er bevægelsens pionerer og deres ideer egentlig en fyldig omtale værd – også fordi relativt lidt synes at have været rene fantasier. Man studerede flittigt udenlandske forbilleder (flere af dem er i øvrigt også spændende), og man var klar over, at de æstetiske hensyn ikke alene kunne klare problemerne, men måtte følges op af samfundsøkonomiske, funktionsmæssige og sociale. De sidste forhold fik stor betydning, da laboratoriet begyndte at virke. Man lavede studiesamling med bøger, betænkninger, kort, planer og billeder, man holdt øvelser, hvor man analyserede bebyggelsesforhold, boligtyper, institutionsforsyning m. m., og ikke mindst forsøgte man fortvivlet at stable en brugbar statistik på benene. Det lykkedes ikke, og så forsøgte man selv i 1925, året for den første byplanlov, at skabe en model, der kunne bruges andre steder. Som objekt valgte man – i forståelse med byrådet – Kolding; men undersøgelsen, der var meget stort anlagt, kom aldrig. Samme år lavede man trafiktælling i København – og ramlede hårdt sammen med stadsingeniør Karsten, der nok var en ven af sagen, men meget skulle have sig frabedt, at man beskæftigede sig med »hans butik«. Det kaldte Poul Henningsen frem i Ekstra Bladet med en skarp pseudonym artikel, der lige meget hakkede på stadsingeniøren og på laboratoriets vatnisseri – man havde nemlig opgivet at bruge tællingen i det videre arbejde.

Loven af 1925 blev anledning til mange konkurrencer og planer; men kun få blev ført ud i livet. Grundejernes erstatningsrettigheder var så vidtgående, at det i virkeligheden var uforsvarligt at gøre brug af den. Det frivillighedsprincip, den havde bygget på, blev taget ud ved fornyelsen i 1938. Herefter fik alle købstæder og bymæssige bebyggelser over 1.000 indbyggere pligt til at lave byplan, og selv om meget siden er ændret og udbygget – egnsplanlægning og landsplanlægning er kommet til – er 38-loven stadig grundstammen i arbejdet.

Den lille bog indeholder et overvældende stof, som også for lokalhistorikere vil være inciterende og måske inspirerende. Hvad vil hele den allerseneste udvikling medføre? Masseflugten fra landbruget har flyttet landet til byen, og samtidig har motorisering, parcelhusbyggeri og industriudflytning forceret byspredning.

ger og gjort bybegrebet flydende. Fantasterierne stikker ind imellem hovedet frem som med Øresundsbyen – eller Øregasbyen, som den kaldes her – og som med Kalundborg, som nogle i fuld alvor troede ville blive en vestsjællandsk pendant til hovedstaden – fordi et olieraffinaderi blev placeret ved havnen! Byplanlaboratoriet vil have den brede offentlighed med i debatten, og beder politikerne ikke blive sure, fordi ingen siger noget til at begynde med. Der gik 50 år, inden stemmeprocenten efter grundlovens givelse nåede op over 30. Tilvænningsprocessen vil være lang, og man må derfor begynde tidligt – ved at inddrage den lokale planlægning i skolernes undervisning.

Utvivlsomt kunne byplanlæggerne have fejret deres jubilæum med et vægtigt teknisk-videnskabeligt værk. Det burde nok i virkeligheden skrives. Men derfor kunne det foreliggende ikke undværes. Det er særdeles informativt – og skægt.

Finn H. Lauridsen

Jordanes-Forskning

J. SVENNUNG: JORDANES UND SCANDIA. *Kritisch-exegetische Studien*. Skr. utg. av K. Humanistiska vetenskapssamfundet i Uppsala 44:2A. Stockholm og Uppsala 1967. 35 sv. kr.

En overmåde lærd bog af den fremragende Uppsala-latinist, der tidligere har behandlet hermed sammenhængende problemer, bl. a. i bogen om Scandinavia und Scandia fra 1963. Jordanes berømte værk *Getica* fra 551 indeholder et kapitel om Scandia, der går tilbage til Cassiodorus tabte goterhistorie, som atter må antages at bygge på mundtlige beretninger fra Norden. Kapitlet indeholder 28 nordiske folke- og stammenavne, som med størrre eller mindre sikkerhed kan tolkes og lokaliseres, og som der naturligvis eksisterer en omfattende litteratur om. Behandlingen af disse navne i kap. 3 er det største og mest centrale afsnit i Svennungs bog. Det er hans opfattelse, at de tre første navne, folkenavnene *adogit* = (h)alogii »beboere af Hålogaland«, *scerefennae* »lapper« (samer) og *suehans* »sveer«, stammer fra skriftlige kilder, mens de øvrige bygger på beretninger fra en søfarende, der har rejst fra det vestlige Skåne langs Skandinaviens vestkyst til Romsdal i Norge.

Flere af navnene tilhører, som påvist af J. V. Svensson i en bekendt afhandling om »De nordiska folknamnen hos Jordanes« (i *Namn och Bygd* 1917), ganske små folkestammer, der må have boet på et begrænset område, strækkende sig fra det vestlige Skåne og det nuværende Halland til et stykke op i Bohuslen. Svennung tager alle disse navne op til fornyet og grundig prøvelse og kommer i flere tilfælde til nye resultater med hensyn til deres oprindelse. Indgående behandles i en excurs navnene *Greutungi*, *Tervingi*, *Visi* og *Gipidae*, der alle kendes fra andre klassiske kilder.

Ikke alle forfatterens forslag virker lige overbevisende. Det forekommer såle-