

*Helle Askgaard*

## De nye byer

En mand læner sig op ad sin cykel. Bommen er gået ned. Det er koldt i vejret, han har støvler på, og har stukket den ene hånd i lommen. Han ser frem for sig. Ikke en vind rører sig, og der er intet, der bevæger sig. Sådan har L. A. Ring set Hedehusene 1914 på billedet »Når toget ventes, jernbaneoverkørsel ved Roskilde Landevej«. Maleriet er anvendt til forside på denne første vægtige bog, udsendt af Stationsbyprojektet, der blev sat i værk af Statens Humanistiske Forskningsråd i 1980<sup>1</sup>. Selve hovedteksten er på næsten 500 s., hvortil kommer et solidt bibliografisk apparat. Bogen er smuk og meget velillustreret, et vidnesbyrd om et frugtbart samarbejde med lokalarkiver rundt omkring i landet.

Stationsbyprojektet har til formål at undersøge de danske stationsbyers historie, anføres det i forordet. Foruden denne lidt brede formulering oplyses til sidst, at et af denne bogs formål har været at vise, at de originale folketællingslister er et vigtigt kildemateriale til lokal- og rigshistorie.

Bortset fra lokalhistorie inkl. købstadshistorier, har byhistorie ikke haft nogen fremtrædende plads i dansk historisk forskning. Det er mest geografer som fx Aage Aagesen og Viggo Hansen, der har arbejdet med byernes udvikling i et historisk perspektiv. Som basismateriale har de oftest benyttet det fylde statistiske materiale, som Danmarks Statistik har offentliggjort gennem tiden. Et af problemerne ved at benytte dette er, at defini-

tioner skifter gennem tiden. Men det er dog næsten altid muligt at konstatere, hvordan definitionerne har været til forskellige tider. Med erfaring og resignation bliver de fleste i stand til at arbejde med begrænsningerne, tage deres forbehold og arbejde videre med det tilgængelige materiale.

Forfatteren er historiker, og har måttet tilægge sig en byhistorisk teori og det statistiske begrebsapparat på de 1½ år, han var ansat ved projektet. Men den fortrolighed, som man får ved længere tids træning, har han ikke opnået, selv om han har fortsat arbejdet ud over de 1½ år på projektet, og det går igennem mange steder i bogen. Han magter fx ikke at fastholde sine definitioner. De samme betegnelser anvendes ofte med et forskelligt indhold. Det virker forvirrende på læseren, og er med til at forplumre undersøgelsesresultaterne.

Til gengæld må forfatteren roses for sit ønske om at gå i dybden. Få geografer ville turde binde an med de primære folketællingskemaer. Men dette hestearbejde har forfatteren kastet sig ud i, og også opnået nogle resultater, selv om man kan diskutere, om behandlingen af disse tællinger har været hensigtsmæssig.

Fra den tidligste Danmarkshistorie kender man to bybegreber: landsbyer og købstæder. Landsbyerne var en samling gårde eller huse, hvor så godt som alle levede af landbrug. Desuden kunne der være en præst eller en smed, men de fleste fornødheder blev dækket af beboerne selv. Købstæderne var en større samling huse, der juridisk adskilte sig fra deres omgivelser. Købstæderne havde

1. Niels Peter Stilling: De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840–1940. Selskabet for Stationsbyforskning 1987. 579 s. ill. Kr. 316,-

særlige juridiske rettigheder udstedt af kongen, fx handels- og markedsmonopol. Købstæderne havde med andre ord, hvad vi i dag ville kalde *byfunktioner*. Købstæderne var beskyttet af de såkaldte læbælter. Bønderne måtte ikke handle med andre end byens borgere i en afstand af 2 mil fra byen, og håndværkere måtte ikke nedsætte sig nærmere end 1½ mil fra byen. Ved næringsloven af 1857 bortfaldt de fleste af disse bestemmelser.

Allerede før 1857 var en ny bytype under dannelse. Statistisk set går der altid en rum tid fra et fænomen opstår, og til det bliver registreret. De nye byer blev første gang registreret officielt i 1901 under betegnelsen »bymæssige bebyggelser«. Kravet til disse var en vis størrelse, der som regel har været 200 eller 250 indbyggere, – og desuden blev der stillet krav om, at bebyggelsen skulle adskille sig fra en landsby m.h.t. bebyggelsens sammenhængende karakter og med hensyn til erhvervsfordeling og forretninger. Disse to krav, en vis *størrelse* og en vis *funktion* varede ved til 1960. Siden da har bystørrelsen været defineret med 200 som undergrænse, og man har undladt funktionskravet.

N. P. Stilling har fundet, at begrebet »bymæssig bebyggelse« var en u håndterlig benævnelse, og derfor har han foretrukket at anvende betegnelsen »stationsbyen« for de nye byer, vel vidende at en del af de nye byer ikke havde og aldrig fik station. Betegnelsen Stationsbyen har vundet folkelig udbredelse, da jernbanens tilstedeværelse har været det mest synlige og karakteristiske træk ved de nye byer. Derfor har jernbanens tilstedeværelse ofte været nævnt som direkte årsagskabende for den nye byvækst, uanset at en del af den moderne udvikling var i gang inden jernbanens oprettelse.

Forfatteren mener, at en firkantet definition vil virke som en hæmsko. Han mener, at det er meningsløst at fastlåse sig på et bestemt befolkningstal ved en definition, når man arbejder med tiden 1840-1940. Derfor vælger han, at overgangen fra landsby til stationsby eller bymæssig bebyggelse skal afhænge af, at *mere end halvdelen af befolkningen skal leve af andet end landbrug med tilhørende præst, skolelærer og smed*. Den beskrevne bytype bliver

yderligere defineret således: *En tættere bebyggelse opstået i 1800-tallets anden halvdel eller i begyndelsen af dette århundrede uden for kystområderne og i reglen ved en jernbane.*

Allerede her har forfatteren indsnævret sit undersøgelsesområde, idet kystbyer ikke må komme med. Undersøgelsesområdet bliver yderligere indsnævret af, at Sønderjylland og Bornholm fravælges, og desuden det vestlige Jylland. Bornholm argumenteres der ikke for, Sønderjylland begrundes i, at området ikke var en del af Danmark i hele perioden, mens Vestjyllands udeladelse forklares ved, at dette område var så forskelligt fra det øvrige land, at en undersøgelse, som fordrer et ensartet sammenligningsgrundlag ikke er gennemførlig. Et andet sted begrundes den vestjyske udeladelse med, at der er en endnu uafsluttet etnologisk undersøgelse i gang i denne landsdel. Men denne undersøgelse er ikke etnologisk, – og hvad den første forklaring angår, antager forfatteren på forhånd, at Vestjylland er anderledes. Desuden er også undladt forstæder, dobbeltbyer og en gruppe han kalder »rene fabriksbyer«, fx Assens (Mariager fjord), Ørsted, Brobyværk. Konkluderende kan siges, at af de 233 officielt registrerede bydannelser inden for undersøgelsesområdet er medtaget 32 sjællandske og 67 jyske. Den officielle statistik er desuden suppleret med 41 bymæssige bebyggelser efter forfatterens skøn. Det er ikke muligt ud fra bogen at bedømme, i hvilken grad de udvalgte lokaliteter er repræsentative. De udeladte lokaliteter er karakteriseret ved en anderledes historie eller en beliggenhed, der på forhånd forekommer anderledes end øerne, Øst- og Nørrejylland uden for kysterne. Spørgsmålet er så, om disse udeladelser ikke vil indskrænke det bæredygtige i forskningsresultaterne på forhånd?

Den tidsmæssige afgrænsning begrundes i, at folketællingerne for alvor begynder 1840, mens 1930 er det sidste år, hvor tællingerne er tilgængelige, grundet på 50-års forældelsesreglen.

Da undersøgelsen skal begynde 1840, og de bymæssige bebyggelser først er registreret fra 1901, er der et påtrængende problem: Hvordan skaffe viden om de manglende 60 år? Ved

at gennemgå de tre første Trap-udgaver er de sogne, der adskiller sig fra de øvrige, funktionsmæssigt, søgt udskilt. Forfatteren mener på baggrund heraf, og ud fra sine egne detailundersøgelser, at Statistisk Bureau har været meget tilfældig i sine registreringer, og at de offentliggjorte tal stærkt undervurderer antallet af bymæssige bebyggelser.

Blandt forudsætningerne for stationsbyernes opkomst tillægger bogen 4 særlig betydning: 1. Befolkningstilvæksten i det 19. og 20. århundrede. 2. Landbrugets modernisering i det 19. århundrede. 3. Infrastrukturens udbygning i 1800-tallets anden halvdel, og 4. Spredningen af de sekundære erhverv i løbet af 19. årh. Det pointeres, at forudsætningerne hænger sammen, – men allerede på dette tidspunkt er de stillede spørgsmål med til at indsnævre chancen for fyldestgørende svar. Infrastrukturens udbygning fokuserer alene på jernbanerne, og selv om betydningen af vejene strejfs adskillige gange, er hele det oprindelige transportsystem unddraget undersøgelsen. Dvs. søtransporten og byernes beliggenhed i forhold til det landevejssystem, der gradvist havde undergået en modernisering fra 1793. I hvilken grad lå de nye byer centralt eller perifert i forhold til hovednettet, og hvordan var vejenes kvalitet på det tidspunkt, da byen begyndte at vokse?

Et andet forhold, der kunne være med til at forklare, hvorfor nogen byer bliver store, mens andre forbliver små, er den tyske geograf W. Christallers Central Place teori fra 1933. Teorien søger at forklare bycentres størrelse i forhold til hinanden og deres fordeling i landskabet. Hverken Christaller eller hans efterfølgeres byteorier inddrages, og det betyder, at der er flere spørgsmål, denne bog aldrig rejser, selv om de hele tiden titter lidt frem, fx i formuleringer som »byhierarkier«. De byer, N. P. Stilling ender med at koncentrere sig om, er ikke systematisk placeret i forhold til de *omkringliggende byer*, hverken med hensyn til afstand, eller med hensyn til funktioner. Nogle af forklaringerne på, hvorfor nogle byer bliver store, andre ikke, ville kunne belyses bedre ved at inddrage denne teori.

Efter et oversigtskapitel om den økonomi-

ske udvikling i 1800-tallet, bl.a. baseret på den officielle statistik og med de gængse inddelinger, følger et vigtigt kapitel om stationsbyernes fremvækst og funktion.

Fremgangsmåden virker lidt særpræget ud fra almindelig logisk tankegang. Forfatteren ønsker at undersøge byvæksten i de nye byer og ønsker herunder at inddrage forskellige parametre: befolkningsvækst, jernbanens fremkomst, beliggenhed i forhold til hovedlandevejen, afstanden til nærmeste købstad og desuden forskellige landbrugsforhold. Men frem for at undersøge hvordan de forskellige forhold indvirker på byvæksten, starter han med facitlisten. Hvilke byer *var* store i 1911?

De tidligere nævnte udvalgte byer, 61 fra den østlige del af landet og 90 fra Jylland, er »vinderbyer«, og på disse afprøves forfatterens teorier. Status er altså 1911, men de faktorer, der har medvirket til resultatet, går i visse tilfælde mere end 100 år tilbage. De udvalgte byer deles i A-byer, over 600 indbyggere, B-byer 400–600 indbyggere og C-byer 150–400 indbyggere. De forskellige parametre afprøves med denne bystørrelsesinddeling på de to geografiske områder, Øerne og Jylland. Forfatterens tillid til denne undersøgelsesmetode stammer fra følgende prøve: De byer, der var store i 1911, var de også store i 1930, – og 1940? Svaret er ja, der er en positiv korrelation, altså skønner han metoden o.k. Men det kunne vel ikke gå meget anderledes med den befolkningsudvikling, der var i Danmark på det tidspunkt, og med det velstandsniveau, der herskede?

Undersøgelsen af byernes væksttidspunkter resulterer i 4 perioder: 1. Byer opstået 1840–60. 2. 1860–80. 3. 1880–1900 og 4. Efter 1900. Den første vækstperiode har han ikke medtaget i denne del af undersøgelsen. Forfatteren når frem til, at 3. periode er stationsbyernes blomstringstid og at A-byerne hovedsagelig er opstået før og omkring 1880, B-byerne mellem 1880 og 1900 og C-byerne efter 1900. Herefter udtages 4 demografiske faktorer, hvor det viser sig, at de sogne, der havde den største befolkningsstilvækst 1860–1911 ofte havde en kraftigt voksende stationsby. Men denne forklaring virker nær-

mest taotologisk: Byerne var store i 1911, fordi de havde en stor befolkningstilvækst 1860–1911.

Herefter afprøves 4 forskellige forhold samtidig: 1. Har station før eller efter 1875 betydning? 2. Har vejnettets tilstand omkring 1900 betydning? 3. Har afstanden til købstaden betydning? og 4. Har afstanden til andre bydannelser, som de var i 1911 betydning? Såvel i Jylland som på Øerne har afstanden til købstaden den mest positive korrelationskoefficient, og den næsthøjeste i Jylland er »afstanden til andre bydannelser« og på øerne, »om der var station før 1875«. Men spørgsmålet er, om man kan bruge den statistiske undersøgelse på denne facon? For det første må befolkningstætheden til enhver tid have øvet indflydelse på bydannelserne rundt omkring i landet. For det andet virker det besynderligt at måle vejenes tilstand 1900, når de langsomt og på helt forskellige tidspunkter var blevet moderniseret rundt omkring i landet efter 1793. Til enhver tid har de udvalgte faktorer virket sammen og påvirket bydannelsen sammen med befolkningstallet. Denne samvirken har resulteret i bystørrelsen 1911, – og derfor kan man ikke måle enkeltfaktorerne på vidt forskellige tidspunkter med facitlisten. Men forfatteren smutter også væk fra sin egen undersøgelse, når han skal forklare resultaterne. Midt i, at han gennemgår sine faktorer, griber han til *specielle forhold* som tingsted eller industri, – faktorer, som slet ikke er inddraget i bogen på dette tidspunkt.

Konklusionen på dette afsnit er, at årsags-sammenhængene for de større byer er komplicerede, men at nogle af B-byerne er et produkt af jernbanen. I det følgende konstateres, at det lokale landbrug ikke i sig selv har nogen lokaliserende indflydelse på, hvor stationsbyen opstod. Forfatteren undlader her at nævne, hvad der senere anføres, at lokale godsejere helt konkret har påvirket såvel linieføring som stationernes placeringer på visse strækninger.

De forudgående afsnit skulle føre frem til en klassificering af stationsbyerne efter funktioner. Først kompileres en opstilling, Eiler Alkær har lavet i 1942, med det af Viggo Hansen lancerede begreb »den rurale by«,

således at der opregnes 5 bytyper. Ud fra et rangkorrelationskema, der skal omtales nedenfor, beslutter Stilling sig herefter til at dele sine byer i 3 bytyper. Hans inddeling er baseret på byernes *størrelse*, men han karakteriserer dem efter en *funktion*: 1. Industri- og institutionsby. Over 600 indb. i 1911. 2. Oplandsbyen. 400–600 indbyggere i 1911. 3. Den rurale by. 150–400 indbyggere i 1911.

Det hensigtsmæssige i disse betegnelser, hvor en funktion sættes i relation til en bystørrelse kan diskuteres. Holeby på Lolland havde 1870, 1880 og 1890 henholdsvis 102, 188 og 316 indbyggere. Den har altså, efter den af forfatteren senere lancerede teori, været henholdsvis rural by, oplandsby og industriby, da han mener, at byerne gennemgår en slags faseudvikling. Men Holeby skylder ene og alene sin eksistens den første danske sukkerfabrik, og da alle de senere tilkomne funktioner er udsprunget herfra, vil det være naturligt at betegne Holeby som en industriby fra det tidspunkt, man overhovedet kan finde på at kalde den en by.

Medvirkende til byklassificeringen har været udførelsen af et rangkorrelationsdiagram. Metoden går ud på, at byer rangordnes efter størrelse, og byfunktioner rangordnes efter hyppighed. Teorien skulle demonstrere, at de almindeligste byfunktioner fx en købmand, vil findes i alle byer, mens mere specialiserede funktioner som fx et apotek kun findes i større byer. Det er min opfattelse, at forfatteren bruger dette diagram stik mod hensigten. Der er udarbejdet rangkorrelationsdiagrammer efter funktioner for 1870 og for 1898/1904 efter Trap for alle de 151 byer. Men i hvert diagram er byerne rangordnet efter deres størrelse i 1911. Dette gør metoden yderst problematisk. En by kan godt have været af rimelig størrelse i 1870 og haft mange funktioner på det tidspunkt, uden at dette har sammenhæng med rangstillingen 1911. Som tidligere påvist foregik en stor del af væksten jo mellem 1880 og 1900, men ikke alle byer holdt deres plads.

Forfatteren bruger resultatet til at fastsætte industribyens antal funktioner til 6–10, oplandsbyens til 3–5 og den rurale by til 1–2 funktioner. En del af de rurale byer har iøv-

rigt et befolkningstal, der er langt under minimumsgrænsen for en by, også selv om man går så langt ned som til 150, såvel i 1870 som 1880.

Forfatteren finder flere gange frem til, at indbyggertallet ikke er egnet til at typebestemme en by, fx bliver Mern ved med at drille, men han anvender bogen igennem de nævnte bytyper med tilhørende bystørrelser, og vedbliver med at påstå, at byerne gennemgår den nævnte faseudvikling. Samtidig har han et sært løsagtigt forhold til sine begreber og betegnelser. Efter at de tidligere nævnte bytyper er blevet lanceret og gennemgået, og efter de mange diagrammer er forklaret, nævnes der i flæng og over 5 sider »hvis der er en bytype, man kan kalde mejeribyen«, »den gamle kirkeby«, »de rene rurale byer«, »villabyer«, »forstadsbyer« og »ghettober«. Disse byer karakteriseres ikke nærmere, og forfatteren afslutter denne del af bogen »Hvorfor skulle man så ikke også kalde det urbane produkt af denne udvikling for »stationsbyen« på trods af, at begrebet dækker såvel de købstadslignende byer...«. Ja, hvorfor ikke, hvis det ene i virkeligheden er lige så godt som det andet?

Bogens anden del indledes med et grundigt rids af 10 af de tidligere behandlede 151 byer. Hvorfor det lige er blevet de 10, fremgår ikke, men de repræsenterer såvel A, som B og C-byerne. Forfatteren får her glæde af sit grundige arbejde med de originale folketællingskemaer og øvrige materiale til at give sine byskitsler liv.

Kap. 5. omhandler befolkningsudviklingen i og omkring stationsbyerne. En af de ting, der diskuteres er, hvorvidt stationsbyen var et skridt på vejen mod købstaden, eller om befolkningens vandring gik via købstaden til stationsbyen. Læseren efterlades forvirret. Om Ringe hedder det: »Ringe by var vel ofte blot et gennemgangssted for folk på vej mod købstæderne« (s. 297). Om Holeby: »For mange har etapevandringen foregået således: Landsogn – lollandsk købstad – Holeby« (s. 313), om Sindal: »Ligesom i Holeby er der tale om etapevandring, der er foregået over købstad (børnene) til stationsbyen Sindal« (s. 320). Men i kapitlet konkluderes (s. 335):

»Dermed være også sagt, at den store indvandring til stationsbyerne i 1890'erne ofte kun var et skridt på vejen til en mere profitabel fremtid i en større by«.

Et følgende kapitel er helliget stationsbyens aldersstruktur. Her kan det berolige, at forfatteren efter en fire siders kildekritisk granskning af, om folk var i stand til at udfylde spørgsmålet om deres alder korrekt i 1800-tallet, når frem til, at »det kulturelle niveau både før og under stationsbyæraen var ganske højt i Danmark«. Men dernæst forundres han over, at stationsbyernes alderspyramider fra århundredskiftet ligner ulandenes pyramider fra 1960. Hvis forfatteren havde kendt modellen for den demografiske transition, hvad enhver gymnasiast gør i dag, ville han ikke have undret sig. Men værre er, at han derefter helt uden overvejelser inddeler folk i de tre aldersgrupper 0–14, 15–65 og over 65. Den midterste gruppe er »den produktive«. For at citere Frode Jakobsens erindringer: »Så kom da dagen. Det var den første maj 1919. Jeg var tolv år gammel. Det var den gængse alder. Tømmerens Jeppe var endda kommet ud at tjene med ni«. De fleste vil arbejde med en strukturering af aldersklasserne, men med de nødvendige forbehold for børnearbejde eller manglende pensionsalder. De 10 byers alderssammensætning sammenlignes med hele landet og henholdsvis købstæders og landdistrikters aldersfordeling. Selv om der er betydelige afvigelser, er det et gennemgående træk, at der er relativt flere børn i stationsbyerne end i resten af landet i tiden indtil 1911, der er det sidst undersøgte år.

Herefter har forfatteren sat sig for at undersøge, om der er nogen sammenhæng mellem de forskellige bytyper, og den konkrete alders- og kønsfordeling. Til det brug er der bl.a. udarbejdet nogle befolkningspyramider, fremstillet på absolutte tal. Dette hindrer enhver sammenligning over tid og sted. Ved de enkelte byer er lavet særlige tabeller for de erhvervsaktive. Men aldersgrupperne veksler fra sted til sted: 20–49, 20–54 eller 20–59. Intet sted er den 15–65, som man kunne have forventet efter de indledende betragtninger på dette kapitel.

Blandt konklusionerne fra afsnittet om al-

dersstrukturen kan nævnes, at de højeste sociale lag havde lidt større husstande end de lavere, – at husstandsstørrelsen generelt var faldende gennem tiden, og at forskellen mellem klasserne udjævnedes sig.

I bogens afsluttende kapitel er der gennemført en erhvervsanalyse på de 10 byer, der sammenholdes med den tidligere opstillede inddeling af byernes udviklingsfaser. Denne erhvervsanalyse har kun kunnet gennemføres pga. forfatterens behandling af de oprindelige folketællingsskemaer for tiden før 1901. Fordelen er, at han har været frit stillet i sin kategorisering af erhvervene, ulempen, at han lader hånt om den traditionelle erhvervsinddeling i primære, sekundære og tertiære erhverv.

De syv erhvervsgrupper er: 1. Landbrug, 2. Håndværk, 3. Næringsindustri og handel, 4. Industri, 5. Kommunikation, 6. Immaterielle erhverv, og 7. Ude af erhverv. Ved vurderingen af tallene forlader forfatteren delvis sin tidligere definition af stationsbyen, idet han nedsætter sin % for folk, der lever af landbrug fra 50 til 40%. Bruges den oprindelige definition, var Vejen en stationsby fra 1840, undtagen i 1860, og set under et, skete de tydeligste erhvervsændringer for de 10 byer mellem 1870 og 1880, hvor landbruget faldt fra 55/58% til 39%. Ved at nedsætte grænsen til 40% anfører N. P. Stilling, at stationsbyernes »take off« falder mellem 1880 og 1890, hvor han tidligere har placeret byernes »take off«.

Den hjemmestrikkede erhvervsinddeling gengives i diagrammer, hvor enkelte erhverv ofte er opdelt yderligere. I den afsluttende sammenfatning er hovederhvervsfordelingen slået sammen i 3 kategorier: landbrug, håndværk/handel og industri/transport. Håndværk og industri rubriceres som fremstillingsvirksomhed i andre videnskabelige arbejder, og handel og transport under de tertiære erhverv eller serviceerhvervene. Her er disse erhverv placeret i hver sin gruppe. Konsekvensen er, at andre vanskeligt vil kunne arbejde videre med denne undersøgelse.

Erhvervsresultatet overføres i en slags konklusionsdiagram, der skal påvise, hvorledes de ti byer har gennemløbet stadiene åbent land-landsby, rural by, oplandsby og indu-

stri/institutionsby. Som tidligere nævnt kan hverken Holeby eller Mern passes ind, de springer oplandsstadiet over, og går direkte fra rural til industriby. Og med forfatterens manglende vilje til at anvende sine definitioner, bliver han så sent som her ved med at diskutere, om Mern skal betegnes som en landsby eller som en bymæssig bebyggelse, på trods af, at kun 45% levede af landbrug 1901.

Men en byudviklingsteori, der opererer med, at alle byer gennemløber en række faser m.h.t. størrelse og funktioner, vil aldrig kunne fungere i »virkeligheden«.

Det er min opfattelse, at en række af spørgsmålene i denne undersøgelse er forkert stillede, og derfor kan svarene ikke blive fyldestgørende. Resultaterne cirkler rundt om de konklusioner, der nok ville kunne drages, hvis spørgsmålene var mere præcise og den teoretiske indsigt større.

Skal arbejdet ses i en større sammenhæng, er det min vurdering, at lokalhistorikerne i de 10 nøje undersøgte byer vil kunne have stor fornøjelse af forfatternes grundige og detaljerede arbejde. Men for den videre forskning af stationsbyerne lider arbejdet af alvorlige mangler. Den forskerbrik, der er lagt op her, vil vanskeligt kunne passes ind i andre puslespil. Fremtidig stationsbyforskning vil naturligvis konsultere bogen, men vil ofte blive nødt til at se bort fra den, når det drejer sig om kvantitative undersøgelser baseret på den officielle statistik. I betragtning af det kæmpearbejde, som forfatteren har præsteret, er det ærgerligt, at han ikke er blevet vejledt bedre. Selv om bogens udformning udstråler autoritet, kan man ikke sige det samme om teksten.

*Niels Peter Stilling:*

De nye byer – replik til en anmeldelse

Det er vel sjældent nogen særlig storslået idé at kommentere anmeldelser, men når det nu er en selv, der er gået ud over, må man jo