

Et nyt Værk om Stockholms økonomiske Geografi.

Af Niels Nielsen.

Den Gren af Antropogeografien, som arbejder med Byernes, specielt Storstedernes Geografi, er en ret ny Videnskab, kun ca. 25 Aar gammel, og er som Følge deraf endnu i ganske livlig methodisk Udvikling. Det fortjener i denne Sammenhæng at bemærkes, at denne Undersøgelse har disponeret over et mere detailleret Materiale end nogen anden bygeografisk Undersøgelse, og Bearbejdelsen er gaaet ud paa, gennem objektive videnskabelige Metoder, at give en detailleret Fremstilling af Stockholms nuværende urbane Morfologi, samt en Udredning af Byen som Konsument og Producent. Man er her for første Gang gaaet ud fra Primærmaterialet, Befolkning, Tal, Bosted, daglige Vandringer, Arbejdspladser, Butikker, Forlystelsessteder, Administrationspladser samt Forbindelseslinjer med Omverdenen, baade med Ind- og Udland, og Arbejdet danner saaledes et smukt Eksempel paa den Regel, at den geografiske Forskning udvikler sig fra det omtrentlige og skønsmessige i stedse mere eksakt Retning, thi ingensinde har man angrebet bymæssige Problemer paa en saa eksakt og i bedste Forstand videnskabelig Maade som i dette Arbejde.

Det kan næppe betvivles, at Stockholms-Undersøgelsen vil komme til at sætte Skel i denne Videnskabsgræn, idet man for Fremtiden vil stille større Fordringer saavel til Materiale som til Stofbehandling, end man hidtil har gjort.

Undersøgelsens heldige Gennemførelse skyldes en Mængde samvirkende Kræfter. Allerede omkring Aar 1920 begyndte Forarbejderne, men først da Hans W:son Ahlmann i 1929 blev udnævnt til Professor ved Stockholms Högskola, blev Planerne, takket være hans organisatoriske Kraft, saa gennemarbejdede, at man kunde planlægge Enkelthederne og søge at tilvejebringe de fornødne Bevillinger, blandt andet fra Staden Stockholm. Det tjener Geogra-

ferne, og i Særdeleshed Stockholmgeograferne til megen Ære, at man har kunnet gennemføre dette Kæmpearbejde, hvor de enkelte Medarbejdere har arbejdet ret selvstændigt og derfor ogsaa staar som ansvarlige Forfattere af de enkelte Afsnit, samtidig med at Værkets Indstilling overfor principielle Spørgsmaal er gennemført med Klarhed og Konsekvens.

Staden Stockholm har stillet store Midler til Raadighed for Undersøgelsen til Trods for, at den ikke direkte har taget Sigte paa Løsningen af byplanmæssige og lignende praktiske Problemer; dette Standpunkt maa i højeste Grad paaskønnes. En Opgave af den Art maa have sit Formaal i sig selv og gaa sine egne Veje uden smaalige Hensyn til ude fra stillede specielle Fordringer af den ene eller den anden Art. Offentliggørelsen er sket i „Stadskollegiets utlåanden och memorial 1934 Nr. 51 og 52“ under Titelen: *Ekonomisk-geografisk undersökning av nutida Stockholm med förortar*.

Undersøgelsen falder i tre Dele:

1. Stockholms indre Differentiering ved Hans W:son Ahlmann, Ivar Ekstedt, Gösta Jonsson og William William-Olsson.
2. Stockholms økonomisk-geografiske Udvikling siden Midten af 1800-Tallet af William William-Olsson.
3. Stockholms Varetrafik med Ind- og Udland af O. Jonasson.

Heraf er Bd. 1 og Bd. 3 udkommen, medens Bd. 2 endnu er under Udarbejdelse.

I.

Undersøgelsen af Stockholms indre Differentiering er bygget paa Folketællingslister og Erhvervstællinger fra 1930. Resultaterne er anskueliggjort i Kort, Tabeller og Tekst med rigt varierende og til Formaalet svarende Fremstillingsformer, som anskueliggør:

- a) Lokalisering af Virksomheder.
- b) Befolkningsfordeling.
- c) Sammenstilling af Resultaterne.

a) Virksomhedsfordelingen viser en Række interessante Forhold, hvoraf skal fremhæves:

1. Offentlige Institutioner, som tjener hele Byen eller Staten, ligger i Almindelighed centralt. De øvrige spredte. Statens Institutioner er stærkt koncentrerede i By-„Kærnen“.

2. Kontorernes Størrelse bedømt efter Antallet af Ansatte. Kontorerne (navnlig Bankers Hovedkontorer) ligger i City-Området med Tyngdepunktet i dennes mellemste og vestlige Dele (Citykærnen). De kræver gode Forbindelser i Modsætning til Butikker, som ønsker Kontakt med Publikum. Kontor og Butik opsøger oftest forskellige Gader.
 3. Detailhandels-Virksomhed. Butikkerne deles i City-Butikker koncentrerede i Butiksstrøgene og Nærheds-Butikker spredte over hele Byen. Intensiteten i Butiksstrøgene er bestemt ved Lejens Størrelse pr. løbende Meter Facade.
 4. Restauranter er inddelt i Størrelse efter Lejen. Spredt Beliggenhed.
 5. Teatre og Biografer er inddelt efter Antallet af Siddepladser. Ligeledes spredte. Biografernes Lokalisering minder om Nærbutikkerne. Forlystelseslivet var omkring 1910 relativt koncentreret, men er nu spredt.
 6. Hoteller inddelt efter Antal Værelser. Relativt koncentrerede omkring Fjerntrafikkens Endepunkter.
 7. Industrivirksomheder inddelt efter Antallet af beskæftigede. Visse Brancher ligger centralt (grafisk Industri, Systuer og visse Smaavirksomheder), andre ligger spredt (Levnedsmiddelindustrier), og atter andre søger ud mod Forstæderne (mekanisk Industri, teknisk-kemisk Industri o. s. v., i Almindelighed store Virksomheder).
- b) Befolkningens Fordeling:
Natbefolkningens Fordeling er angivet med Prikkort, hvor en Prik betegner 10 Personer, supplerede med Tæthedskort med Angivelse af Antal Indbyggere pr. Hektar beboet Grundareal, Kort over Boligstørrelse pr. Person samt over Nybygninger og Ombygninger 1910—30.
Dagbefolkningen (Personer med fast Arbejdsplads) i Cityområdet er anskueliggjort ved Prikkort. Ca. 160,000 Personer besøger daglig Cityområdet.
- c) Sammenstilling:
En By er en Bebyggelsesagglomeration med tydelig indre Differentiering. Bebyggelsen gaar i Almindelighed uden skarp Grænse over i den omliggende Landbebyggelse og ender der, hvor Byen ikke længer er af afgørende Betydning for Befolkningen som Arbejdsplads. Stor-Stockholm falder i to tydeligt adskilte Dele:

Indre-Stockholm og Forstadsområdet, hvis inderste Del betegnes som Indre Stockholms Tilvækstzone.

Den inderste Del af Stenstaden, Cityområdet, falder i flere Grupper:

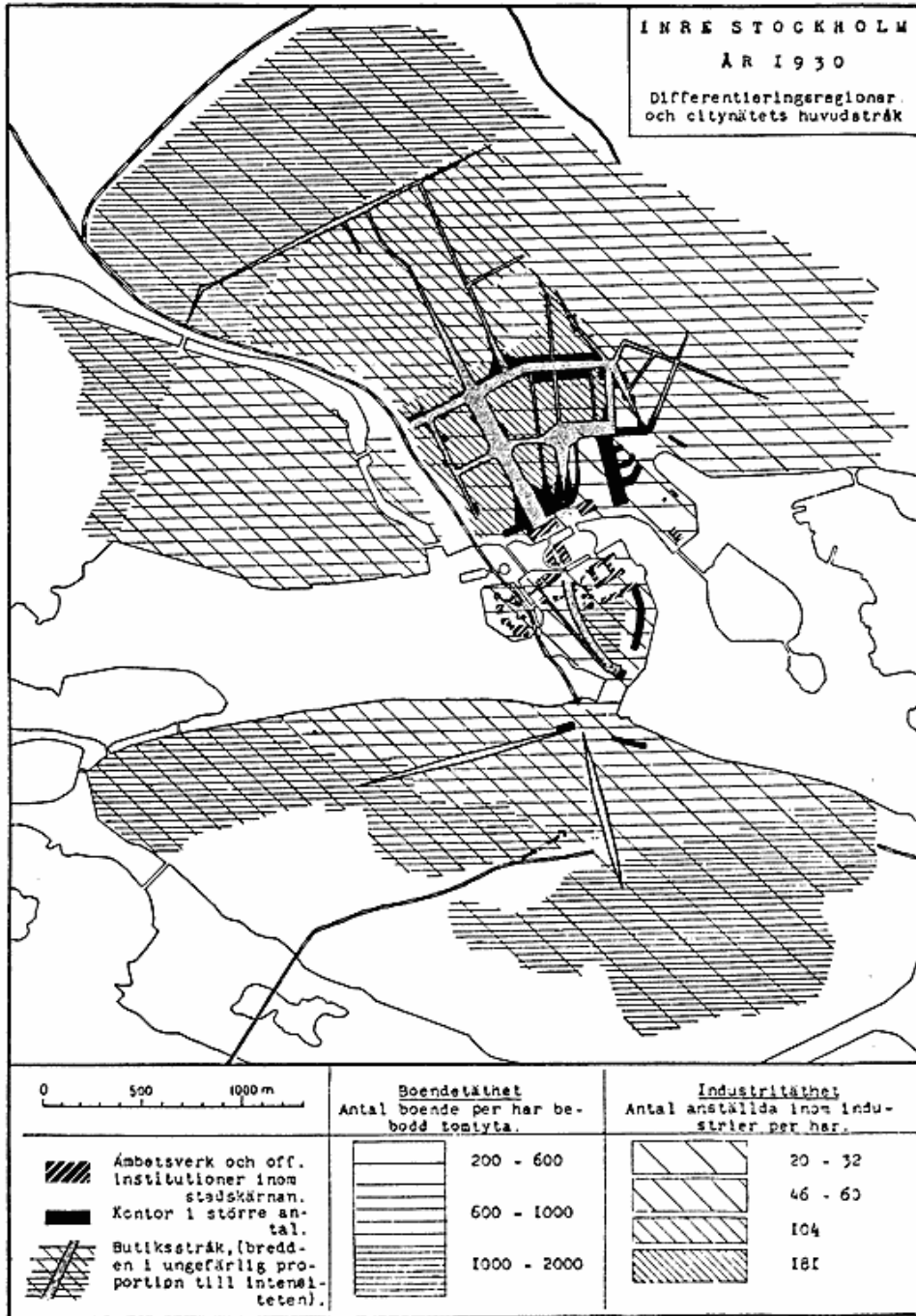
- a) Stadskærnen omkring Slottet, optaget af Institutioner, lav Bebyggelsestæthed, stor Dagbefolkning.
- b) Citykærnen med Kontorer, ringe Beboelse, ubetydelig Industri og stor Dagbefolkning.
- c) „City-Bagside“ (Norrholm og Staden mellem Broarna), stor Industritæthed med Undtagelse af indre Dele af Stadsholmen med slum-agtig Beboelse og stor Dagbefolkning.
- d) Indre Beboelseszone med mellemstor Beboelsestæthed. Den nordlige Del (Österholm) er de Velstillede Kvarter.
- e) Ydre Beboelseszone med meget stor Beboelsestæthed, en Arbejderbefolkning, som i mange Tilfælde har sit Arbejde i Forstadsområdets Industrier.

Forstadsområdets inderste Del er Stenstadens Tilvækstzone, uden for hvilken ligger Forstadsområdets Industrizone med 25 % af Stockholms Industri. Udenfor denne Zone ligger Beboelsesforsteder. Uafhængigt af disse Regioner strækker sig gennem Stenstaden et Citynet bestående af City-Butikker samt Kontorer. City-Butikkerne koncentrerer ved Grænsen mod den ydre Beboelseszone til sekundære Citydannelser.

Byens dynamiske Karakter nødvendiggør en evolutionsmæssig Undersøgelse af Bybebyggelsen, om man vil længere end til en deskriptiv Fremstilling.

II.

Tredie Del af Arbejdet (O. Jonasson: Stockholms Varutrafik med in- och utlandet) indeholder en alsidig Udredning af Varetrafikken mellem Stor-Stockholm og det øvrige Sverige. Varetrafikken mellem Stor-Stockholm og Udlandet ved Hjælp af Trafikmidlerne: Jernbane, Automobil, Skib og Post samt en Redegørelse for, hvor Varene kommer fra, og hvor de gaar hen. Undersøgelsen bygger paa et nyt statistisk Materiale fra Jernbaner, Havnemyndigheder, Postdirektoratet, Rederier, Mæglere, Industrivirksomheder m. m. Automobiltransporten til og fra Stockholm er klarlagt gennem en Specialundersøgelse i Dagene 1.—7. Juni 1932. For Transport med



Tog, Skib og Post er anvendt det statistiske Materiale fra Maj 1932. Resultatet er en Hovedtabel over den totale Godstrafik til og fra Stockholm fordelt paa 200 Varerubrikker, og Tabellens Indhold er anskueliggjort paa ca. 60 Kartogrammer. Teksten indeholder en Redegørelse for Materiale samt en Beskrivelse af Varetrafikens Hovedtræk med særlig Hensyntagen til Forsyningen med Levnedsmidler.

Den fuldstændige Statistik over Stockholms totale Varetrafik i et begrænset Tidsrum har blandt andet givet Materiale til Bedømmelsen af Stockholms Transitvirksomhed. I Forbindelse hermed diskuteres Byens og Havnens Betydning i trafikal Henseende samt Spørgsmaalet om en Bys forskellige Typer af Handels- og Trafik-omraader.

Det er vistnok første Gang, man har forsøgt at faa en praktisk talt fuldstændig Opgørelse af Transportforholdene omkring en Storstad, idet man i Reglen har ladet sig nøje med de statistiske Oplysninger, som Havne og Jernbaner kan stille til Raadighed. Det nye og betydningsfulde ved dette Materiale er, at man har opnaaet en større Differentiering end tidligere, og at man — om end i et saa kort Tidsrum som een Uge — har registreret hele den ud- og indgaaende Varetrafik ad Landevejene omkring Storbyen. Heri ligger et stort methodisk Fremskridt.

Svensk Geografi har altsaa paany præsteret et skel-sættende Arbejde, og man maa fra dansk Side følge Udviklingen af Arbejds-metoderne med den største Interesse. Meget vigtigt vilde det være at faa tilsvarende Undersøgelser i Gang her i Landet, eftersom hele den Side af Danmarks Geografi er yderlig forsømt, men man maa være opmærksom paa, at det næppe er tilraadeligt uden videre at overføre Metoderne fra Stockholm, i hvert Fald ikke med Hensyn til København, fordi væsentlige Faktorer her griber ind og nødvendiggør særlige Fremgangsmaader.
