

Bruarjökulls Rand med de mange smaa Morænesøer. Karakteristisk er endvidere en Forskel mellem det vestlige og det østlige Blad, idet det vestlige med Undtagelse af Oasen Hvannalindir er fuldstændig Ørken, medens det østlige har store Oaser i Dalene Øst og Vest for Snæfell. Disse to Blade er af stor Interesse for Islandsforskningen.

Nyopmaalt er endvidere Nr. 115 og delvis Nr. 106, der fremstiller den sydlige Del af Østkysten. Med disse Blade er det islandske Kystland fuldstændig kortlagt i Maalestokken 1:100 000, og det Arbejde, der paabegyndtes i 1902, er saaledes for Kystlandets Vedkommende ført til Ende i Løbet af 40 Aar. Tilbage staar kun Udgivelsen af visse Kortblade fra det indre Højland.

Niels Nielsen.

Oversigtskort over Danmark i Maalestokken 1:520 000. Geodætisk Institut. Pris 3,60 Kr.

Dette Kort samt den tilsvarende Kortudgave i Maalestokken 1:500 000 er meget anvendeligt som Oversigt over vort Land. Foruden en stor Mængde topografiske Detailler indeholder Kortet administrative Grænser, herunder Politikredse og Hovedvejenes Numre.

Niels Nielsen.

København. De indlemmede Distrikter. Byplanmæssig Udvikling 1901—1941. Stadsingeniørens Direktorat 1942. 24 × 32 cm, 167 S. + 78 S. Bilag og Registre. Kortmappe m. 3 Oversigtskort.

Bygeografien udgør en særlig geografisk Disciplin og adskiller sig fra de øvrige ved saavel Metodik som Fremstillingsformer, — dette gælder ikke mindst Storbyens Geografi.

I flere væsentlige Henseender er disse Metoder beslægtet med de Arbejdsformer, der anvendes ved moderne Byplanlægning — det gælder saavel Fænomenernes Analyse: f. Eks. Færdselstælling som Middel til Skelnen mellem Trafikkens integrerende Bestanddele, som den Syntese, der ligger bag Fremstillingsformens kartografiske Metoder.

Det fornemt udstyrede Værk om den byplanmæssige Udvikling i de Omraader, der i 1901—02 indlemmedes i København, som Stadsingeniør Forchhammer og hans Direktorat har Æren af, faar derved en ganske særlig Interesse for alle geografisk interesserede, fordi et overvældende stort og ellers svært tilgængeligt Stof her foreligger i en bearbejdet og overskuelig Form, om hvilken man kun kan bruge Betegnelsen formfuldendt.

En særlig Interesse knytter der sig paa Forhaand til Værket derved, at det belyser et karakteristisk Træk i det moderne Københavns Fysionomi, nemlig Ekspansionen i dette Aarhundrede, idet denne netop har fundet Sted i de omhandlede Distrikter. En ganske speciel Værdi faar Fremstillingen, fordi den i Modsætning til adskillig Bygeografi, der kan have et noget teoretisk Præg, er udgaaet fra en praktisk Virksomhed og derfor er virkelighedspræget i højeste Grad: en Beretning om et Udviklingsforløb bestemt ved Samspillet mellem Byvæksten paa denne Side og den gennem Lovgivning, Byggevedtægter og andre byplanmæssige Faktorer skabte Regulering paa den anden Side.

De Omraader, der ved Aarhundredskiftet indlemmedes i København var Brønshøj- og Valbydistrikterne samt Sundbyerne — et arealmæssigt omfattende Omraade paa ca. 8.000 Td. L., ved hvis Indlemmelse det københavnske Kommunalomraade voksede til det 3-dobbelte.

Befolkningsmæssigt betød Indlemmelsen kun en mindre Stigning paa ca. 9 % som Følge af de omtalte Omraaders endnu overvejende landlige Karakter. En planløs Købstadsbebyggelse, 3-Etages-Huse paa aaben Mark o. l., som Forvarsel om de kommende Aartiers voldsomme Ekspansion, var nok lokalt i Gang men uden at præge Distrikternes som Helhed rustikale Landskaber.

Motiverne for Indlemmelserne var mange; arealkrævende offentlige Institutioner som Hospitaler, Kirkegaarde, Vandværker, Skoler m. m., der var under Planlægning, stillede Krav til Plads, og den stærkt voksende Bys Trang til Friluftsbælter gjorde Kontrol med Yderdistrikternes Bebyggelse ønskelig. Hertil kom, at Byens intensive industrielle Udvikling i stadig højere Grad gjorde en Byplanlægning efter Industri- og Boligkvarterer aktuel, ligesom Trafikkens Vækst gjorde Spørgsmaalet om Storbyens Vejnet brændende for Omegnskommunerne og iøvrigt stillede disse over for en Række Problemer, de rent administrationsmæssig kunde faa svært ved at overkomme.

Denne historiske Side af Sagen behandles udførligt gennem Forhandlingsreferater og Kort. Interessant er det at følge, i hvor høj Grad den moderne Bebyggelse er afhængig af Fortidens Vejnet og Ejendomsskel, som det er muligt her, hvor gamle Matrikelkort og ny Gadeplaner optrykkes Side om Side. Som Følge af den vidtgaaende Hensyntagen til bestaaende Værdier, der altid har præget dansk Byplanlægning, viser de gamle Bebyggelseslinier en forbløfende Resistens!

Hvor berettiget Indlemmelserne har været, fremgaar tydeligt af

det Faktum, at Antallet af Lejligheder i de indlemmede Distrikter i 1901 var 10.000, medens det i 1940 var 79.000. En væsentlig Del af Boligbyggeriet er netop foregaaet i disse Omraader; af Tilvæksten i Beboelseslejligheder for Perioder 1901—06 falder 25 % paa de indlemmede Distrikter, for 1935—40 er Procenttallet steget til 88!

De indlemmede Distrikters Betydning for Optagelse af Befolkningsforøgelsen fremgaar allertydeligst af Tallene for Perioden 1931—35, i hvilken Tilvæksten for København var 49.000, medens de indlemmede Distrikter alene viser en Tilvækst paa 67.000. De gamle Bydele har altsaa haft en Fraflytning paa 18.000 — et slaaende Udtryk for Københavns indre Differentiering i Forretningskvarterer og Boligkvarterer, som den forløber for Tiden.

Byplanlægning som saadan er en gammel Ting, men den samfundsmæssige Udvikling har ganske revolutioneret Opfattelsen af, hvilke Problemer en rationel Byplanlægning omfatter. Det er ikke nok — som i Baroktiden at afstikke nogle brede Gader og placere et pænt Hus for Enden af disse. Det bliver stadig gjort og skal gøres, men det er ikke det væsentlige i en Tid, hvor Byplanen skal være funktionel, skabende de Vilkaar for Beboernes Tilværelse, der under de forhaandenværende Betingelser nærmer sig de aktuelle Idealer det mest mulige. (I den Henseende er Christian IV's Nyboder-Rækkehuse iøvrigt mere moderne end Nørrebro—Vesterbro-Forstæderne fra 19. Aarhundredes Slutning).

Naar f. Eks. Bybanernes bydannende Egenskaber er erkendt, bliver et Fænomen som Stoppestedernes Beliggenhed en Byplanlæggers Opmærksomhed Værd, — de bestemmer Boligagglomerationerne langs S-Banen og større Forretningsintensitet, naar der er Tale om Sporvejslinier, og den aabne centrale Plads, Kvarterets Torv, har foruden de gamle Opgaver i det moderne Samfund en Række Funktioner betinget af den trafikale Centrumsbeliggenhed. Her bør Post, Kommunekontor, Bank, Sparekasse, for ikke at tale om Biograf o. l., have reserveret Plads i Planen.

Gennem Skildringer af Udviklingen i de indlemmede Distrikter fra 1901—41 faar man et overvældende Indtryk af de mange Felter, paa hvilke den moderne Byplanlægning opererer og af de Metoder, der staar til Raadighed, f. Eks. gennem Lovgivningens Byggevedtægter, — ogsaa af den stærke Begrænsning af Mulighederne, som nødvendigvis maa fremkomme, naar offentlig Interesse krydser Enkeltmands i et Samfund, hvis Retsopfattelse hviler paa Ejendomsrettens Grund.

Værket er i udpræget Grad et Billed- og Kortværk. Om det gen-

givne Billedmateriale, dets Reproduktion og Placering kan man kun bruge Udtrykkene fornemt og beundringsværdigt, og de samme Udtryk maa anvendes til Karakterisering af Stoffets Redaktion og bogtekniske Behandling.

En udførlig Omtale af, hvad Kortene giver, vil sprænge en Anmeldelses Rammer. Det skal blot antydes, at man kan følge Vejnettets Udvikling, Trafikliniernes Udbygning og Kloaksystemets underjordiske Vækst, Byggevedtægternes zonale Inddeling, Fabrikskvarterernes og de forskellige Boligformers Fordeling, Parkmulighedernes Udnyttelse, Sportspladsernes Beliggenhed (nu 68 Fodboldbaner mod 2 ved Aarhundredskiftet — et karakteristisk Træk, der i Bybilledet afspejler Sportens Betydning), Legepladser, Udflugtsomraader og meget mere.

3 af Kortene er udført i Maalestok 1:20.000, trykt i Farver og vedlagt i Mappe — af disse er det, der viser Bebyggelsesformerne af størst geografisk Interesse. (Naar Frederiksberg og Gjentofte, der geografisk set absolut maa henregnes til Storkøbenhavn, ikke er behandlet paa dette Kort, føles det som et Savn — men dette kan selvfølgelig ikke ifølge Sagens Natur bebrejdes Udgiveeren. Det var dog ønskeligt, om Materialet fra de storkøbenhavnske Kommuner engang kunde blive samarbejdet kartografisk, saa det geografiske Storkøbenhavns Bebyggelsesformer kunde overses som Helhed).

Fotografierne viser karakteristiske Træk af Bebyggelsesudformning i de omhandlede Distrikter, og der er hertil i udstrakt Grad anvendt Luftfotografier. Der findes vel næppe noget Emne, hvor Anvendelse af Flyvebilleder er mere berettiget, og det her anvendte Illustrationsmateriale er upaaklageligt. Det kombinerer Kortbilledets Overskuelighed med Detailoptagelsens Skildring af Gadebilledets Karakter og de integrerende Husblokkes Bygningstyper.

En Række historiske Billeder fra Aarhundredskiftet anskueliggør, sammenlignet med de aktuelle, den revolutionerende Udvikling, der landskabeligt har fundet Sted i det forholdsvis korte Tidsrum, og ved Hjælp af prægtige Billeder føres man gennem de ny Kvarterer, præget af Parcelbyggeriet, Rækkehusene, Villaerne, Stokbebyggelsen og de grønne Plæner, Parker og Legepladser, og man synes, at den Tid, da man kunde tænke sig lukkede Karéer med Mellem- og Baghuse, Lysmangel og Uoverskuelighed, maa ligge langt tilbage i Fortiden, — langt længere end den virkelig gør. Et Vidnesbyrd om hvilket Skred i Mentalitet og Samfundstyre, der er sket i Mellemtiden!

Betragtet paa denne Maade bliver Stadsingeniørens Beretning,

som den saa beskedent kaldes, mere end en Institutions Forelæggelse af de den vedrørende Kendsgerninger, — Værket bliver tillige et Monument over en lykkelig Periode i Københavns Vækst.

Den geografiske Litteratur om København er endnu ikke stor. Reumerts Bog om den handelsgeografiske Betydning af Københavns Beliggenhed maa nævnes, fordi den giver en egentlig geografisk Behandling af et stort Stof København vedrørende, selv om den af Hensyn til sit Emne ikke kommer ind paa den Udviklingsfase, der her er omtalt.

Men til Belysning af Københavns Geografi foreligger en Række omfattende Værker af bl. a. topografisk, historisk og statistisk Karakter og venter paa geografisk Bearbejdelse. Med Stadsingeniør Forchhammers Bog er denne Litteratur blevet væsentlig forøget og med et helt nyt Stof af største Værdi for Studiet af Københavns Udvikling til Storby og for Undersøgelse af Storbyudviklingen i det hele taget.

Axel Schou.

Kaj Birket-Smith: Kulturens Veje I-II. Kbhvn. 1941—42. 18,5 × 26 cm. 320—368 Sider. 312 Illustrationer, Register, Tidstavle, Kort.

Det var store Forventninger, man ved 19. Aarh.s Midte stillede til den unge Videnskab om Menneskets Kultur, Etnografien. 1860 udkom i Tyskland et Værk „Der Mensch in der Geschichte. Zur Begründung einer psychologischen Weltanschauung“, skrevet af en af den moderne Etnologis Fædre og tillige en af de mest berejste Mænd, der nogensinde har levet, Adolf Bastian. I Fortalen finder man blandt andet følgende Udbrud: „Fjernt fra Europa ... spirede de her nedlagte Idéer under Anskuelsen af de mangeartede Forhold, hvori Folkene paa Jordkloden lever sammen. I Ørkenernes Stilhed, paa ensomme Bjerge, paa Tog over store Have, i Sydens ophøjede Natur modnedes de i Aarenes Løb og føjede sig sammen til et harmonisk Billede.“ Hans Idé er at skabe en ny Psykologi ved Anvendelse af de naturvidenskabelige Metoder paa Aandslivet. Det drejer sig om en Art Folkepsykologi, ikke om Individets Selviagttagelse. Mennesket skal studeres som Samfundsvæsen. Mens den hidtidige Historieskrivning har givet sig af med at studere en Kaste af Mennesker, de store Aander, er det Menneskeheden, de store Masser, der skal være Bastians Studieobjekt. De er Historiens Basis. Folkepsykologien skal lægge Grunden til en ny Verdensanskuelse. Saa højstemt begyndte Skaberen af Berlins etnografiske Museum sin Forskning.

Den, der i vore Dage aabner et af de etnografiske Fagtidsskrifter