

att hon frångått de grundläggande principer som utgör förutsättningar för det vetenskapliga samtalet.

Dag Lindström

Svar til Dag Lindström

Dag Lindström mener, at jeg har misforstået hans afhandling påduttet ham en tese, der ikke står i bogen, og argumenteret for den ved tilfældige udpluk af argumenter. Min anmeldelse var baseret på en grundig læsning af bogen, og for at fremføre min kritik, måtte jeg

nødvendigvis udvælge eksempler på afhandlingens argumenter samt forenkle, hvad jeg har læst som hovedteksten i bogen. Dag Lindström svar har ikke overbevist mig om, at hovedtrækkene i min forståelse var forkert, kun at jeg har udeladt nogle nuancer. Hertil er kun at sige, at man på 3½ side ikke kan behandle alle detaljer af en afhandling på 241 sider, hvorfor jeg har udvalgt det, jeg mente kunne belyse og eksemplificere min kritik.

Grethe Jacobsen

Stationsbyernes erhvervsliv og en replik

Af Niels Peter Stilling og Jørgen Fink

Jørgen Fink: *Butik og værksted. Erhvervslivet i stationsbyerne 1840-1940*. Selskabet for Stationsbyforskning, Viborg 1992. 326 s. Ill.

Jørgen Finks bog om erhvervslivet i de danske stationsbyer er tredje større værk i forskningsprojektet *Stationsbyen*.

Projektet blev iværksat af Statens Humanistiske Forskningsråd i 1980. Hidtil har projektet publiceret grundbogen om stationsbyernes befolkningsforhold: »De nye byer« (1987) af N.P. Stilling og Margit Baad Pedersens etnologiske undersøgelse af den østjællandske by Karise i bogen »*Stationsbyliv, Karise 1880-1940*« (1988). Dertil kommer tidskriftet *Nyt fra Stationsbyen*. Forskningsprojektet har mellem 1980 og 1986 beskæftiget en række yngre historikere, blandt andre Jørgen Fink, jfr. bogens bemærkelsesværdige forord.

Forskningsprojektet har på trods af en ret begrænset publiceringsvirkso-

hed utvivlsomt levet op til sine primære mål, nemlig dels at skabe interesse for historien om Danmarks nye byer og dels at nuancere opfattelsen af disse byer som ufatteligt grimme pletter på det ellers så veltilrettelagte Danmarks-kort.

Bogen er bygget op som et solidt historisk værk. Foruden en fyldig indledning, afslutning, bilag, noter og litteraturoversigt består bogen af fem kronologisk opbyggede hovedkapitler. I første kapitel skildres »før-stationsbytiden« 1840-1875. En stærk befolkningsvækst, liberalisering af næringslivet og anlæggelsen af det primære jernbanenet mellem de danske byer(købstæder) karakteriserer perioden. Ganske få nye byer, de såkaldte midtvejsbyer begyndte at titte frem.

Kapitel 2 behandler perioden 1875-1895, hvor Danmark som svar på den internationale stagnation (med presset

udefra på det danske landbrug) så succesfuldt formåede at modernisere landbruget: Den ny teknologi, omlægningen til animalsk produktion og markedsorienteringen med udgangspunkt i de små brug (familiebrugene) skabte forudsætningerne for stationsbyernes fremvækst i denne periode. Fink redegør på overbevisende måde for den nære sammenhæng mellem de nye byer og den danske landbrugsudvikling.

Det gælder også kapitel 3, stationsbyernes blomstringsperiode 1895-1920. I denne – specielt i begyndelsen – uhørte vækstperiode i Danmarkshistorien opstod en lang række nye byer på landet. De voksede frem som følge af det moderniserede landbrugs behov for lokale oplandscentre. Og byerne opstod dér hvor infrastrukturen var eller blev skabt i form af jernbane (og sekundært vej anlæg). Drivkraften i moderniseringsprocessen blev så at sige arbejdsdelingen mellem de danske købstæder, stationsbyerne og det åbne land, en økonomisk vækst i bredden, hvor landbrugserhvervet var den dominerende faktor.

I kap. 4 viser Fink klart at den positive vækst i bredden var et overgangsfænomen. Stagnationen 1920-40 betød centralisering, større vægt på industrien og så småt nye transportformer. Motor-køretøjernes gennembrud varslede (som jernbanen 100 år tidligere) nye tider. Behovet for et lokalt oplandscentrum blev mindre udtalt, og jernbanen (med stationen) var ikke længere en nødvendig forudsætning for transporten mellem producent og marked.

De her omtalte fire hovedkapitler redegør i en kontant og lidt tør form for essensen i stationsbyernes økonomiske og erhvervsmæssige udvikling 1840-1940. I forhold til projektets tidligere bøger er der ikke meget nyt i de fire kapitlers generelle synspunkter og resultater, men den grundige og saglige behandling af de undersøgte byers er-

hvervsliv giver dog et instruktivt billede af de nye byers struktur.

Kapitel 5 er måske bogens vægtigste: Her analyseres for første gang i stationsbyprojektet stationsbyernes finansiering: bankvæsenet i og omkring de nye byer, dertil kommer redegørelser for betydningen af den faglige uddannelse og organisering i de nye byer.

Når man skal vurdere Finks resultater som helhed, er der grund til at vende tilbage til bogens indledning (p.7-33). Her redegør Fink for de forskellige danske bytyper fra Hovedstaden til landsbyen. Dernæst følger afsnit om konjunkturudviklingen i perioden 1840-1940, stationsbyernes forudsætninger, Danmarks økonomiske regioner og endelig en forbavsende kort redegørelse for bogens opbygning og afgrænsning. Om kildematerialet intet!

Finks indledning hviler tungt på Stationsbyprojektets første bog om »De nye Byer«. Det er for så vidt OK, eftersom denne bog var tænkt som en art basisundersøgelse for projektets senere medarbejdere. Men man må alligevel undre sig over, at Fink uden diskussion køber opdelingen af stationsbyerne i tre kategorier (s.9 + bilag 1), og så alligevel hævder både i en note og s.309, at hans definition er anderledes end i »De nye Byer«. Den eneste (betydningsløse) forskel er, at Fink benytter befolkningstallene 1916, hvor den tidligere definition tog udgangspunkt i Folketællingen 1911, men samtidigt understregede befolkningsudviklingen frem mod 1940. Det er da også umuligt at få øje på nogen forskelle i opfattelsen af de tre bykategorier: Den store stationsby, benævnt *industri- og institutionsbyen*, den middelstore og gennemsnitlige stationsby kaldet *oplandsbyen*, og endelig den lille stationsby, kaldet *den rurale by*. Bag disse begreber ligger et ønske om at differentiere de danske stationsbyers

funktion: *Den rurale by* er den bymæssige bebyggelse på landet, hvor det er vanskeligt at tegne et skarpt skel mellem stationsbyen og den traditionelle landsby. (Fink benytter her ukritisk N.P.Stillings definition af rurale byer, og forbigår at geografen Viggo Hansen har lanceret begrebet som en samlet betegnelse for de bymæssige bebyggelser i landdistrikterne). Oplandsbyen er den bymæssige bebyggelse på landet, der først og fremmest fungerer som økonomisk centrum for et større eller mindre lokalt opland. Endelig ligger der bag begrebet *industri- og institutionsby*, at denne bytype havde økonomiske (og sociale) funktioner, der rakte ud over det lokale opland (f.eks. Vejen med Margarinefabrik, Skørping med Sanatorium og hospitaal). Langt de fleste danske stationsbyer var og er oplandsbyer.

Finks opdeling af de danske økonomiske konjunkturer i fire op- og nedgangsperioder svarer til bogens kronologiske opbygning. Periodiseringen er den traditionelle: 1840-75 = opgangstider, 1875-1895 = stagnation, 1895-1920 = kraftig vækst, 1920-1940 = nedgangstider. Fink opregner naturligvis nuancerne, og periodiseringen er utvivlsomt rigtig i forhold til en stationsbyundersøgelse, også selv om perioden 1875-95 har det med reelt at blive til 1870-1890 i undersøgelsessammenhæng på grund af de så hårdt savnede, men ikke eksisterende danske folketællinger 1875 og 1895.

Når det gælder *forudsætningerne for stationsbyernes fremvækst* lægger Fink ikke skjul på, at han støtter sig helt til »grundbogen«. Med denne understreger han gang på gang, at *det danske landbrugs modernisering* i 1800-tallets anden halvdel er hovedforudsætningen for de nye byers fremvækst. Dertil kom så tre andre centrale forudsætninger nemlig *befolkningsvæksten*, der betød en overskudsbefolkning på landet, *mar-*

kedsøkonomiens gennembrud, der skabte basis for handel og omsætning på landet og endelig *transportsektorens udbygning med jernbanen i spidsen*, der var den bestemmende faktor for hvor stationsbyen opstod. Endelig præsenterer indledningen en gennemgang af den forskelligartede regionale udvikling i Danmark 1840-1940. Udgangspunktet er her geografen Aage H. Kampp's opdeling (1959) af Danmark i landbrugsøkonomiske regioner.

Den vigtige indledning afsluttes med en lakonisk konstatering af, at Fink har besluttet sig til at vælge to områder ud til en nærmere undersøgelse, nemlig et østdansk omkring købstaden Holbæk (Nordvestsjælland) og et vstdansk område (det vestlige Himmerland, Nordjylland). Den ultrakorte præsentation af bogens afgrænsning ledsages af et intetsigende kort over danske handelsdistrikter. Kortet viser desværre ikke de udvalgte stationsbyer, og fordunkler således også den kendsgerning, at resten af Finks undersøgelse primært handler om 8 bymæssige bebyggelser på landet fordelt på to regioner. Bogen er baseret på analyser af folketællingsmaterialet fra Jyderup, Mørkøv, Knabstrup og Regstrup i Nordvestsjælland og Års, Ålestrup, Gedsted og Østrup i Himmerland.

Bogens afgrænsning er dens største svaghed. Det er nemlig i høj grad et spørgsmål om Fink har valgt de rigtige analyseområder og stationsbyer. Og det undrer såre, at når han nu har læst i hvert fald første del af grundbogen, hvorfor han ikke har læst videre og på grundlag af den basale viden om stationsbyudviklingen i Danmark valgt bedre sammenlignelige analyseområder. Det er højst betænkeligt, at Fink på grundlag af to undersøgelsesområder med meget forskellige forudsætninger for stationsbyer, gentagne gange fastslår, at stationsbyfremvæksten begyndte tidligere på øer-

ne end i det vestlige Danmark. Påstanden er baseret på en undersøgelse af en række stationsbyer i Nordvestsjælland, der fik jernbane i 1874, overfor 4 bymæssige bebyggelser i det vestlige Himmerland, der først fik jernbane i 1893. Konklusionen på f.eks. bogens s.95, der fastslår, at »stationsbyudviklingen kom tidligere igang i det østdanske område« holder ikke, tværtimod. Fink fastslår korrekt nok, at jernbanen bestemmer, hvor en stationsby kommer til at ligge. Havde han nu i stedet for at tage udgangspunkt i det vestlige Himmerland, der fik jernbane sent, valgt et område blot 15-20 km østligere i Himmerland ved den jyske længdebane anlagt i 1869 havde han fået et helt andet resultat omkring stationsbyer som Arden, Skørping og Støvring. Han kunne også med henblik på sammenligningen af et vestjysk område med det sjællandske have valgt et område ved Herningbanen (1871-77) med tidlige stationsbyer som Bording og Ikast (og for så vidt også Herning selv) eller måske allerbedst perleraden af stationsbyer langs Esbjergbanen (1874): Lunderskov, Vejen, Brørup, Holsted og Bramming. Havde Fink valgt en komparativ undersøgelse mellem områder i Øst- og Vestdanmark, der fik jernbane omtrent samtidigt var konklusionen givet blevet anderledes. I historien om de nye danske byer er det faktisk forbløffende, hvor ensartet stationsbyudviklingen var over hele landet afhængig som de nye byer var af den lokaliserende forudsætning: stationen. Som Fink selv fastslår, var det jernbanen, der bestemte, hvor en stationsby kom til at opstå – og snarest er der tale om, at den sene udbygning af de sjællandske lokalbaner betød, at stationsbyudviklingen kom lidt senere i gang i Østdanmark end i Jylland.

Det er således lidt skuffende, at Fink, som medarbejder ved et stort anlagt

forskningsprojekt, ikke har taget mere højde for projektets tidligere resultater. Han behøvede naturligvis ikke at være enig i de fremsatte synspunkter. Men det havde klædt hans bog, at diskutere de hidtil opnåede resultater. Margit Baad Pedersens bog optræder i Finks litteraturoversigt, men ses ikke anvendt. Og det er karakteristisk for hans brug af projektets anden store bog »De nye byer«, med dens mange tal for befolkningsudviklingen i stationsbyerne 1840-1940, når Fink postulerer imod kendsgerningerne (s.48), ved at hævde, at der ikke findes »tal for befolkningsudviklingen i stationsbyerne« før århundredskiftet.

Bogens styrke er den grundige behandling af de udvalgte stationsbyers håndværk, småindustri og butiksvirksomhed, og dertil pionerundersøgelsen af de nye byers finansielle og faglige organisering.

Niels Peter Stilling

Replik

Niels Peter Stilling har fuldstændig ret i, at min fremstilling er tør. Det er naturligvis ikke noget jeg har tilstræbt, men det er den, og det beklager jeg.

Når han karakteriserer kortet over de danske handelsdistrikter som intetsigende, har jeg heller ikke de store indvendinger. Det har alene til formål at vise de to distrikters placering på Danmarks kortet, men det havde givetvis været en god idé at fremhæve de to distrikter og bringe yderligere kort, der viste, hvilke stationsbyer der fandtes dér. Noget tilsløringsforsøg er kortet naturligvis ikke.

Derimod er jeg – med to undtagelser, som jeg skal vende tilbage til tilsidst – ikke enig med ham i hans øvrige kritikpunkter og karakteristik. Når han således undrer sig over, at jeg bruger hans inddeling af stationsbyerne i tre typer

(industri/institutionsbyer, oplandsbyer og rurale byer) samtidig med, at jeg hævder at min definition er anderledes, misforstår han, hvad jeg skriver. Jeg har ikke på nogen måde givet udtryk for, at min definition er afgørende anderledes end Niels Peter Stillings, tværtimod. Det *er* Stillings definition, jeg bruger, og det gør jeg udtrykkelig opmærksom på, men for god ordens skyld må jeg nævne, at den praktiske tillempling af definitionen er anderledes hos mig. N. P. Stilling baserede sin definition på 1911-folketællingen, jeg baserer min definition på 1916-tællingen, som tog stationsbyerne op til særlig belysning og derfor er et bedre udgangspunkt end 1911-tællingen. Men folketallet i stationsbyerne steg fra 1911 til 1916, og da Stilling havde brugt folketallet som kriterium for definitionen af de tre stationsbykategorier, er man nødt til at operere med lidt højere tal, end han gør, når man bruger 1916-tællingen. Det er det hele, og andet giver det sig heller ikke ud for. I den forbindelse er det fuldstændig irrelevant, at Viggo Hansen har brugt begrebet rurale byer i en anden betydning. Det er Stillings begreber, jeg bruger, og det fremgår klart i min bog s. 306 og 308-09.

Hans kritik iøvrigt går på, at jeg i min indledning hviler tungt på hans bog og ikke tilføjer meget nyt. Det er ikke korrekt. Ganske vist har hans bog været et værdifuldt udgangspunkt for min undersøgelse, men på to afgørende punkter har jeg fundet hans resultater utilfredsstillende. Det gælder landbrugets betydning for stationsbyernes fremvækst, og det gælder den geografiske afgrænsning af undersøgelsesområdet.

Stilling behandler forholdet mellem landbrugsudvikling og stationsbydannelse i to afsnit i sin bog, s. 57-64 og s. 130-140. Disse to afsnit er enten baseret på sekundært materiale eller på en un-

dersøgelse af 151 stationsbysogne; i ingen af tilfældene er materialet tilstrækkelig bredt til en analyse af de regionale variationer i landbrugsudviklingen. En sådan er foretaget i min bog, og den munder ud i, at det var brugsstrukturen (jordens fordeling på de forskellige bedriftsstørrelser (herregårde, gårde, husmandsbrug)), der var afgørende for stationsbyernes opkomst, og at stationsbyerne først og fremmest var et resultat af familiebrugets (brug der kan ernære en familie uden fremmed arbejdskraft) fremtrængen i dansk landbrug. Det forekommer i sammenhængen at være et vigtigt resultat, og det er nyt i forhold til Stillings bog.

Det andet punkt, hvor Niels Peter Stillings resultater ikke forekommer overbevisende er med hensyn til den geografiske afgrænsning. Han udelukker på forhånd alle stationsbyer vest for en linje Holsted-Grindsted-Herning fra sin undersøgelse. Begrundelsen er, at der allerede var en etnologisk undersøgelse i gang af disse byer. Nu er det muligt, at det er styrelsen for stationsbyprojektet og ikke Niels Peter Stilling, der har trukket denne linje, men uanset hvordan ansvaret skal fordeles, forekommer beslutningen uheldig og begrundelsen ikke tungtvejende. Det er svært at se, hvordan en etnografisk undersøgelse kan overflødiggøre en ikke-etnografisk. Det er et punkt, som Helle Askgaard også pegede på i sin anmeldelse af Niels Peter Stillings bog i *Fortid og nutid* (1988, s. 134), og jeg er enig med hende på dette punkt. Når stationsbyerne er defineret som bymæssige bebyggelser på landet af en vis størrelse (– forstæder, fiskerlejer, havnebyer og rene fabriksbyer) og således definitions-mæssigt rettes ind mod en undersøgelse af landbrugets og transportsystemets betydning for de nye byer, forekommer det ubegrundet at holde de vestjyske stationsbyer udenfor. Det in-

teressante er jo ikke at pege på, at landbruget har haft betydning for stationsbyerne og deres erhvervsliv, men at analysere *hvordan* landbrugets indflydelse har formet sig, jvf. ovenfor, og i den forbindelse er det relevant at sammenligne udviklingen i det vestlige og det østlige Danmark. Det vil jeg vende tilbage til afslutningsvis. Først vil jeg tage to andre kritikpunkter op.

Niels Peter Stilling mere end antyder, at jeg ikke har læst hans bog ordentligt. Symptomatisk i denne henseende skulle det være, at jeg på s. 48 imod kendsgerningerne hævder, at der ikke findes tal for befolkningsudviklingen i stationsbyerne før århundredeskiftet. Det er ikke korrekt. Det jeg behandler på s. 48 i min bog er ikke folketallet i stationsbyerne i almindelighed, men folketallet i stationsbyerne i de to særligt undersøgte handelsdistrikter. Dem var der 10 af i Holbæk handelsdistrikt og 7 af i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt (jvf. s. 35). Det er altså disse 10+7 stationsbyer, der er tale om, og der findes vitterlig ikke tal for folketallet i dem i 1870 og 1890. Der kan *konstrueres* tal for deres indbyggertal ved hjælp af folketællinger, generalstabskort etc. Det gør Niels Peter Stilling udmærket rede for i sin bog s. 183f, og det har han gjort for en række danske stationsbyers vedkommende, se f.eks. hans tabel 21 s. 278, deriblandt 3 af de ovennævnte 10+7. Det har jeg set, og insinuationen af, at jeg kun har læst 1. halvdel af hans bog, er altså ikke rigtig, men det hjælper mig ikke til tal for samtlige 10+7 stationsbyer, og det er det, der er brug for på s. 48. Det er derfor helt i overensstemmelse med kendsgerningerne, når jeg skriver, at der ikke findes tal for folketallet i stationsbyerne i de to handelsdistrikter for perioden 1870-90. Af arbejdsøkonomiske grunde har jeg ikke konstrueret folketallet i de 10+7 stationsbyer, men nøjedes med udviklingen i folketallet i

de sogne, hvor stationsbyerne ligger. Det har jeg gjort med udtrykkelig henvisning til Stillings bog (s. 93), hvor han understreger sognetallenes anvendelighed til at belyse hovedtrækkene i stationsbyernes befolkningsudvikling (se note 17 til s. 29 i min bog). Margit Baad Petersens bog har jeg læst med interesse, så når den figurerer i litteraturlisten, er det med fuld ret. Jeg henviser ikke til den i mine noter, fordi tilgangen i min undersøgelse er en helt anden end hendes, men det er naturligvis ikke ensbetydende med, at den ikke har bidraget til at forme min opfattelse af stationsbyen.

Hovedpunktet og til syvende og sidst det mest interessante i Stillings kritik af min bog er spørgsmålet om det østdanske og det vstdanske udviklingsmønster. Stilling skriver, at det er en fejl, at jeg ikke sammenligner stationsbyer, der fik jernbane nogenlunde samtidig, og det vil jeg gerne give ham ret i. Han nævner eksempler på jyske stationsbyer, som jeg kunne have taget op i stedet for de fire, jeg har valgt, og han har ret i, at der blandt dem er eksempler på tidlige stationsbyer, hvis udvikling ikke var afhængig af landbruget, men f.eks. af skovbruget, som tilfældet var med byerne omkring Rold Skov. Dette særlige udviklingsmønster skulle have været omtalt i min bog. Det havde været bedre, hvis jeg havde undersøgt ikke to, men fire handelsdistrikter. Den østdanske udvikling i Holbæk handelsdistrikt (bane 1874) kunne så sammenlignes med den vstdanske udvikling i f.eks. Vejen handelsdistrikt (bane 1869), og Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt (bane 1893) kunne så sammenlignes med f.eks. Slagelse handelsdistrikt (Høng m.v. bane 1898/1901). Ideelt set skulle man have taget fem stationsbyer i hver af de fire handelsdistrikter, ialt 20. Det ville have givet et mere sikkert grundlag for en analyse. Det var der

imidlertid ikke mulighed for med den tid, der stod til rådighed, men det havde så været bedre enten at sammenligne Vejen handelsdistrikt med Holbæk handelsdistrikt eller Slagelse handelsdistrikt med Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt, og min konklusion s. 95 i bogen er altså ikke tilstrækkeligt underbygget.

Det er imidlertid ikke ensbetydende med, at den er forkert. Den er ikke som hævdet af Stilling bygget på de 8 særligt undersøgte stationsbyer. Påstanden om forskellen mellem Øst- og Vestdanmark fremsættes allerede side 30 baseret på tabel 6. Det fremgår tydeligt af denne tabel, at der i perioden 1870-90 er forskel på stationsbyudviklingen i de to områder, sådan som den kommer til udtryk i de demografiske mønstre. I region 3-5, der omfatter Østdanmark, det vil sige amterne øst for Lillebælt (med undtagelse af hovedstadsområdet/Nordsjælland og Bornholm) stagnerede befolkningen i de rene landsogne, hvorimod befolkningstallet i stationsbysognene steg. I region 7-9, der omfatter Vestdanmark, det vil sige de vest-, midt- og nordjyske amter var der en tydelig befolkningstilvækst såvel i de rene landdistrikter som i stationsbysognene. Også her var væksten i stationsbysognene kraftigere end i de rene landdistrikter, også kraftigere end i stationsbysognene i Østdanmark, men det forekommer alligevel rimeligt at se det østdanske vækstmønster som udtryk for en tydelig urbaniseringstendens, hvorimod det vestdanske udviklingsmønster mere har karakter af en generel befolknings-

tilvækst på landet. Niels Peter Stilling ser også forskellen mellem stationsbysogne og rene landdistrikter som udtryk for en urbaniseringstendens. Han skriver i sin bog s. 94: »Koncentrerer man sig om 1800tallets sidste halvdel, altså den periode hvor den generelle befolkningstilvækst på landet var vigende, kan man præcisere den statistiske betydning af begrebet urbanisering på landet til det tidspunkt efter 1850, hvor bestemte områder (sogne) udviser en stærkere befolkningstilvækst end de omgivende landdistrikter generelt (amt, herred)«. Det er altså ikke kriteriet for, hvornår man kan tale om urbaniseringsproces på landet, der er uenighed om, men derimod tolkningen af tallene, og dér forekommer det misvisende at karakterisere befolkningstilvæksten på landet som generelt vigende; der var en tydelig forskel mellem Østdanmark og Vestdanmark på det punkt.

Sammenfattende vil jeg altså gerne give Stilling ret i, at jeg ikke kan bruge de 8 særligt undersøgte stationsbyer som bekræftelse på min tidligere fremsatte påstand om at stationsbyudviklingen kom tidligere i Øst- end i Vestdanmark, og jeg vil yderligere give ham ret i, at man i Jylland finder eksempler på en tidlig stationsbyudvikling, som ikke var afhængig af landbruget, og at jeg ikke har taget tilstrækkeligt hensyn til det, men bortset fra det synes jeg ikke hans kritik rækker ved de resultater, jeg er kommet frem til.

Jørgen Fink