

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 68 (1981)  
**Heft:** 11: Kopenhagen

**Rubrik:** Résumés = Summaries

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Résumés

Page 10

Fritz Sigrist

### Copenhague: ville des mille possibilités

Pour mettre en évidence la conception de ce numéro, je me permettrai d'expliquer en peu de mots les raisons qui m'ont fait opter pour ce choix de sujets. Personne n'ignore que la problématique que j'aborderai réclame l'étude d'une série de questions préalables: l'économie, la politique, la géographie et le climat conditionnent, malgré qu'on en ait, l'ensemble des forces évolutives qui s'affirment avec plus ou moins de netteté au fil des siècles. Aussi l'histoire, en tant que dénominateur commun de ces divers éléments, fera-t-elle l'objet de mes réflexions introductives. Je me propose de retenir les moments décisifs de l'évolution architecturale afin de les échelonner sur un axe temporel comme autant de jalons bien distincts les uns des autres. Il est hors de doute que la prise en considération du passé nous permet de mieux apprécier un ensemble de jugements et de phénomènes évolutifs qui caractérisent notre modernité. Les problèmes qui se posent aujourd'hui trouvent en fin de compte leur origine dans les décisions qui furent prises hier. Les constructions de béton, de verre et d'acier que l'on subit aujourd'hui représentent en dernière analyse la quintessence des divers projets d'hier. De même, les arguments qui nourrissent le débat actuel portent en germe les réalisations éventuelles de demain.

Comme bien des grandes villes européennes, Copenhague fut le théâtre d'un gigantesque essor de la construction qui caractérisa les années d'après-guerre. Les quelques dégâts de la guerre avait causés dans le tissu urbain de cette époque n'eurent guère d'influence sur le secteur du bâtiment. C'est pour cette raison que la conception et le développement des espaces urbains purent porter essentiellement sur les zones périphériques qui n'étaient que très partiellement aménagées. C'est en 1948 que vit le jour le projet dénommé «plan des cinq doigts», projet qui témoigne éloquentement des grandes options urbanistiques de cette époque. Bien qu'il n'ait jamais été réalisé dans son intégralité, ses retombées ne se font pas sentir seulement dans le quotidien actuel, mais déterminent aussi certains aspects futurs du développement régional. Les agglomérations réalisées en banlieue sont conçues selon les grandes lignes du projet présenté en 1948. La configuration du réseau des transports publics révèle la prééminence accordée aux axes orientés dans le sens des

«doigts» de la «main». La menace d'une apocalypse, annoncée par des monstruosité comme le projet de «Seering» et la mutilation du centre-ville par de gigantesques aménagements, est conjurée depuis que l'acte final peu glorieux de ce drame lugubre a vu sombrer idées, dossiers et aspirations politiques dans l'anarchie d'une confusion totale. L'essor économique des années cinquante et soixante, la pénurie de logements au centre de la ville, ainsi que le délabrement de l'habitat datant de la fin du siècle dernier, ont incité bien des familles à donner corps à leur rêve d'une maison individuelle entourée de verdure. Tant la construction de logements sociaux par les collectivités que les chantiers ouverts par des particuliers connurent un développement extraordinaire, parfaitement conforme aux objectifs fixés par le «plan des cinq doigts». Cependant, les planificateurs avaient commis le regrettable erreur de ne pas asseoir leur projet sur de solides fondations politiques et économiques. En effet, il ne faut pas oublier que l'agglomération de Copenhague se compose d'une multiplicité de communes qui gèrent leur budget en toute autonomie. L'exode des contribuables aisés confronta la municipalité du district situé à l'intérieur du périmètre historique de la ville à une énorme montagne de problèmes. Il fallait supporter les lourdes charges qu'impose le fonctionnement d'une métropole moderne et, de plus, tenir compte de la présence des couches économiquement faibles qui n'avaient pas les moyens d'émigrer à la campagne. Certes, il y eut bien plusieurs tentatives de rééquilibrage des proportions de ressources entre les communes, mais, jusqu'à présent, on n'a pas su s'attaquer efficacement aux difficultés d'une capitale manquant de ressources.

Siège de la monarchie, Copenhague est devenue, au fil des siècles, le noyau d'un organisme extrêmement centralisé. Aucun des protagonistes de la vie économique et culturelle qui avaient acquis gloire et notoriété au Danemark ne voulaient et ne pouvaient résister à l'attrait de la capitale. Il n'est guère surprenant qu'une vision bornée à la seule prise en considération des avantages commerciaux de cette situation invitât à accroître la concentration du pouvoir afin d'en récolter les fruits sur le plan matériel. En effet, les grands groupes financiers furent autorisés à établir leurs sièges dans le centre ou à régler leurs problèmes de croissance par la mise en chantier de monstrueux projets architecturaux. C'est ainsi que le centre de la ville fut condamné à s'accommoder d'une série de bâtiments encombrants réservés à l'administration de l'Etat. Les arguments superficiels et les procédures brutales, après avoir couvert de mépris des pâtés de

maisons parfaitement habitables, ouvrirent la voie à une politique de démolition. Il va sans dire que le prix des terrains finit par atteindre des sommets vertigineux. Aussi ne voit-on plus guère de possibilité de réhabilitation de cet espace, réhabilitation qui pourrait être modulée en fonction de la variété des besoins sociaux.

La crise pétrolière obligea au changement. La stagnation de l'activité économique et l'inflation galopante annonçaient des années de vaches maigres à brève échéance. L'industrie danoise du bâtiment se vit confrontée à des difficultés très sérieuses. Bien avant la crise, les taux hypothécaires variaient entre dix et douze pour cent, niveau particulièrement élevé en Europe occidentale. Aujourd'hui, le marché immobilier pratique des taux qui s'élèvent à vingt pour cent, au bas mot. En outre, l'éffritement de plus en plus rapide du pouvoir d'achat s'est fait cruellement sentir ces dernières années. Ceux qui nourrissent toujours le rêve de construire une maison individuelle dans les environs de Copenhague ont besoin de cumuler au moins deux salaires réguliers.

Page 14

Lisbet Balslev Joergensen

### Copenhague: évolution architecturale et historique

Copenhague devint une ville fortifiée quand Valdemar le Grand, au milieu du douzième siècle, accorda à l'évêque Absalon la souveraineté sur le château fort et sur la ville appelée «Hafen». Afin de protéger l'entrée du port l'évêque fit construire en 1167 un nouveau fort sur l'île de «Slotsholmen». Au fil des années, le besoin se fit sentir de protéger également la terre ferme par des remparts et des fossés. De même que de nos jours, trois routes menaient jadis à la ville: Vesterbrogade, Nørrebrogade, Østerbrogade. Au cours des trois siècles suivants, la ville s'agrandit en s'étendant sur les zones situées en bord de mer. Les eaux qui baignaient les îles furent endiguées, et prirent désormais les noms de «Frederiksholms Kanal» et de «Holmens Kanal». Ce n'est qu'à partir du règne de Christian IV (1588-1648) qu'une véritable politique d'urbanisme commence à naître. Le roi, souhaitant régner sur une ville résidentielle bien fortifiée qui pût souffrir la comparaison avec ses concurrentes, n'hésita pas, quitte à déséquilibrer le budget, à puiser à pleines mains dans les caisses, afin de pouvoir multiplier les édifices somptueux. En 1620, il fit aménager du côté de la mer le quartier fortifié de «Christianshavn» qui se caractérise par la disposition orthogonale des rues, l'existence d'un canal transver-

sal, et d'une place centrale permettant de se rassembler en cas d'alerte. Au nord des vieux quartiers, qui avaient connu un développement autonome, il fit construire en 1630 la ville nouvelle de Copenhague où furent logés les équipages de la flotte royale dans des bâtiments alignés en rangées parallèles: «Kongens ny Boden».

Quand la maison royale d'Oldenbourg célébra en 1749 son trois centième anniversaire, il y avait encore suffisamment de terrains constructibles à l'intérieur des fortifications. Frédéric V en profita donc pour aménager un nouveau quartier qu'il baptisa «Frederiksstad». Ce fut Niels Eigtved qui en conçut le plan de masse, composé d'une place octogonale flanquée de quatre palais et dont l'axe médian aboutit à l'église Frederik. Le projet était très ambitieux. Pour l'édification de l'église et de la statue équestre de Frédéric V; on appela de France l'architecte N. H. Jardin et le sculpteur J.-F. J. Saly. La statue fut érigée en 1768 sur la place Amalienborg, mais les travaux de construction de l'église n'arrivèrent pas à leur terme. Le site, offrant l'aspect d'une ruine pittoresque, n'était pas sans rappeler quelques perspectives de Rome, jusqu'à ce qu'un riche bourgeois fit achever l'édifice en 1894. Pendant la période intermédiaire, une série d'architectes ambitieux élaborèrent des projets, calqués sur le Panthéon, qui devaient s'enter sur les ruines du chantier abandonné. Monarque absolu, Frédéric V avait besoin de bons artistes qui fussent capables de marquer sa ville du sceau de sa volonté. L'Académie Royale des Beaux-Arts, qu'il fonda et fit construire en 1754, était appelée à devenir l'institution propre à remplir une telle fonction. Jardin, Saly et beaucoup d'autres créateurs, venus des centres les plus prestigieux de l'Europe culturelle, permirent aux jeunes talents danois de recevoir une formation de base à Copenhague.

Les catastrophes n'ont pas épargné Copenhague. L'incendie de 1728 détruisit la plupart des maisons à colombage situées au centre de la ville médiévale. La décision d'élargir les rues et de construire des murs de soutènement à la base de toutes les façades du côté de la rue fut prise à cette époque, mais sans déboucher par la suite sur une réalisation concrète. Néanmoins, on arrivait progressivement à une plus grande régularité. Ce qui ne veut pas dire qu'il fut possible de donner un visage moderne à l'architecture des rues, malgré l'incendie de 1795 et le bombardement anglais de 1807. Aussi le tracé des rues et le chapelet de remparts témoignent-ils de la survivance des configurations originales.

C'est N.-H. Jardin qui a acclimaté au Danemark le néo-classicisme de l'Ecole française de Rome. Et,

grâce à ses élèves, les architectes C. F. Harsdorff et C. F. Hansen ainsi que le sculpteur Bertel Thorvaldsen, le néo-classicisme a pu s'imposer et devenir le style qui a laissé la plus forte empreinte sur la ville de Copenhague. C. F. Hansen a substitué aux nombreux édifices détruits par les incendies, aux témoins gênants des «ténèbres gothiques», les parangons d'une architecture aspirant à la pureté des belles formes harmonieuses: on citera «Christianborgs Slot», construit de 1803 à 1828 dont il ne reste plus que l'église du château; le bâtiment de l'Hôtel de Ville et du Palais de Justice, élevé entre 1803 et 1815; la «Frue Plads» et la «Frue Kirke», le «Metropolitanskolen» et le «Trøstens Bolig», construit entre 1811 et 1829. Il est tout à fait évident que C. F. Hansen était au fait des idées de Ledoux.

Le brasseur J. C. Jacobsen fut le plus grand des mécènes que la bourgeoisie ait produits. La bière «Carlsberg» est à la source de sa générosité. Le brasseur était favorable à un gouvernement populaire, attitude qu'il voulait souligner en n'hésitant pas à chanter la Marseillaise. Cependant, dans ses conceptions, la notion de peuple s'appliquait aux classes moyennes: les ouvriers lui semblaient devoir faire l'objet d'une politique de prévoyance paternaliste. C'était un véritable patriarcat qui, par conscience aiguë du devoir, tenait à jouer le rôle de monarque absolu en s'érigeant en bienfaiteur des sciences. Son fils Carl œuvrait en faveur de l'art et de la culture. Le père et le fils se voulaient les seuls à savoir ce qui était bel et bon pour Copenhague. Carl Jacobsen ne s'effrayait pas le moins du monde d'une architecture imaginative. Il autorisait ses architectes préférés, Vilhelm Dahlerup et Hack Kampmann, à recourir à tous les motifs et matériaux dont ils pouvaient imaginer l'utilisation. Ainsi, les décors que Dahlerup conçut en 1883 pour le foyer et les loges du théâtre royal donnèrent à bien des braves bourgeois l'illusion d'avoir été transportés à Vienne. Le musée lapidaire Ny Carlsberg, construit de 1892 à 1897, par une alliance subtile de somptuosité et de raffinement des formes, l'empêche même sur le musée national de Sølvgade dont Dahlerup est l'architecte. Les bâtiments de la brasserie furent décorés de portails et de tourelles qui témoignent d'une prodigieuse imagination. Le volontarisme conquérant d'une industrie prospère trouva son expression symbolique dans une cheminée torse, ornée de dragons et de motifs floraux, à laquelle faisaient pendant les dragons qui trônaient au sommet de la tour de la Bourse. Quand Carl Jacobsen proposa de surmonter d'une flèche la tour de la «Frue Kirke» de C. F. Hansen, on déclina poliment son offre.

Page 19

Nils-Ole Lund

**Habiter à Copenhague**

Notre époque est marquée par une profonde transformation de la société, bouleversement qui conduit, parmi bien d'autres effets, à une redéfinition complète des conceptions architecturales: celles-ci, en effet, s'ordonnent selon certains axes principaux qui tranchent par leur netteté sur le fond d'une production hétéroclite.

Le rationalisme et le fonctionnalisme des années trente ont vu leurs théories se concrétiser tout au long des années soixante dans les gigantesques réalisations d'une industrie du bâtiment en plein essor. Toutefois, l'optimisme et la croyance prométhéenne qui sous-tendaient les conceptions rationalistes, au point de trouver leur expression dans une forme d'architecture coupée du devenir historique, ont été fortement ébranlés par la brusque dégradation de la situation économique au début des années soixante-dix. L'activité de construction a considérablement régressé, l'intérêt et les investissements se portant désormais davantage sur la réhabilitation de l'habitat urbain que sur des mises en chantier de constructions nouvelles. Ce n'est certes pas la première fois que les principes méthodologiques et les codes formels du fonctionnalisme font l'objet d'une remise en cause. Telle est également la raison pour laquelle le problème du post-modernisme, qui a alimenté le débat international des dernières années, est d'une faible pertinence dans le contexte scandinave. Au lieu de voir surtout dans les tendances des dernières années le résultat d'une rupture avec un ensemble de formes créées dans les années vingt et trente, il est bien plus profitable de porter l'attention sur les évolutions continues qui témoignent de l'homogénéité de la tradition nordique et danoise et réduisent les événements actuels à leur juste mesure de correctifs secondaires.

Néanmoins, il ne faut pas oublier que le fonctionnalisme a conçu toute une pratique architecturale au moment où il fallait satisfaire un énorme besoin de logements à loyer modéré. Que le fonctionnalisme se situe dans cette perspective sociale ne saurait étonner, puisqu'il ne fait que prolonger un mouvement amorcé au début du siècle par les coopératives de construction, amplifié par l'effort des instances communales et finalement cautionné par l'Etat gestionnaire des constructions de logements à vocation sociale.

Les jugements critiques que les années soixante-dix et quatre-vingt portent sur l'intense activité de construction de logements pendant les années soixante dénoncent en premier lieu la volonté de standardisation, ainsi que les options de base

propres aux concepteurs de cette époque. Mais on désapprouve aussi l'inexistence d'une gamme d'appartements de type différent: le marché tel qu'il se présente aujourd'hui ne tient aucun compte de la réalité sociale qui montre pourtant clairement que la cellule familiale ne joue plus aujourd'hui qu'un rôle secondaire.

Page 25

Sven-Ingvar Andersson

**Les parcs de Copenhague**

Pour Copenhague, c'est l'image d'un parc qui surgit à l'esprit de beaucoup de gens pour symboliser la ville: le parc d'agrément Tivoli. Malgré son nom, emprunté à une localité des environs de Rome à une époque où l'on considérait l'Italie comme le nec plus ultra du bien-vivre et des beaux-arts, Tivoli est un phénomène tout à fait danois. Il marie l'ordonné et le chaotique, l'allégresse et le sérieux, l'art et la culture populaire, la verdure et la pierre dans un équilibre savamment mesuré.

Tivoli s'étend sur une partie de ces fortifications abhorrées que les autorités, vingt ans avant le consentement de l'armée, remirent aux habitants pour leur distraction, et pour démanteler un système de défense devenu obsolète. Le passé du site se lit encore aujourd'hui dans la topographie du jardin. On y rencontre des successions rythmées de collines et de petites dépressions qui correspondent à la forme en zigzag des remparts et des fossés d'enceinte des ouvrages fortifiés. Cet agencement engendre une certaine complexité, mais la couronne des remparts, d'une hauteur toujours égale et longée d'une promenade plantée d'arbres, dispense la lumière et assure à l'ensemble une évidente cohérence.

Tivoli a su conserver, tout au long des années, l'attrait qui lui vaut la faveur populaire. Bien que la belle saison se réduise aux quelques mois d'été, le jardin reçoit chaque année la visite de quelque trois millions et demi d'hommes et de femmes. Certes, beaucoup d'entre eux sont des touristes, mais les habitants de Copenhague en forment néanmoins la majeure partie.

Ces parcs municipaux, d'origine assez ancienne, furent pendant un temps considérés comme démodés et quelque peu ridicules, mais le peuple leur a conservé son affection, et, à Copenhague comme en d'autres endroits, ils sont très appréciés en tant que parcs où l'on peut se promener en plein centre de la ville, avec l'intention évidente de jouir de la beauté et des bienfaits de la nature. Ils offrent également aux visiteurs la possibilité d'établir ces contacts sociaux que l'anonymat de la vie citadine rend souvent impossibles.

A l'extérieur de la commune de Copenhague, mais à l'intérieur de

l'agglomération urbaine – ce qu'on appelle «le Grand Copenhague» –, on a créé au cours des dernières décennies deux grands parcs régionaux, grâce à une collaboration entre l'Etat, la commune concernée et la commune de Copenhague: ce sont les parcs littoraux de Vestskoven et Køge Bugt.

Vestskoven, qui couvre mille cinq cents hectares, se présente comme une tentative pour offrir à la population de la région du Sud-Ouest un peu de la séduction d'un paysage naturel, qui soit en accord avec les paysages changeants de forêts et de lacs des pays nordiques. La forêt doit s'enraciner dans de la bonne terre arable, ce qui a soulevé des difficultés économiques aussi bien que de technique forestière. Le Bos d'Amsterdam en Hollande a servi de modèle.

De ces zones industrielles désaffectées, rien n'empêche de faire de petits parcs de quartier, des «parcs de poche». Quant aux zones portuaires qui perdent chaque jour un peu plus de leur destination première, il conviendrait de les aménager également en parcs du littoral, afin que les habitants de Copenhague redécouvrent le plaisir d'habiter une ville du bord de mer.

Page 28

Karen Zahle

**Communes d'habitat**

Au cours des dernières décennies, les Danoises, y compris les mères de jeunes enfants, se sont engagées de plus en plus dans la vie professionnelle. Pourtant, les garderies sont en nombre insuffisant et seuls la moitié des enfants en âge préscolaire trouvent place dans un établissement de ce genre. Normalement, les mères danoises consacrent cinq fois plus de temps à leurs enfants que ne le font les pères. Cette situation a conduit les femmes à souhaiter des communes d'habitat qui se sont multipliées dans le pays depuis quelques années. En 1969 il y en avait 100, en 1979 environ 10 000.

«Christiania», le plus célèbre exemple de «reconversion», est un ancien camp militaire abandonné qui fut occupé dès septembre 1971. Il est situé à cinq minutes de vélo du centre de la ville. 700 à 800 personnes vivent dans une enceinte de 16 hectares comportant 156 bâtiments de petite taille destinés initialement à des fins militaires.

Lorsque l'on essaye de décrire les principales tendances propres au logement danois, ou pour le moins les plus prometteuses, il faut aussi évoquer les expériences réalisées dans les camps d'été en 1970, 1972 et 1973, avec Carsten Hoff et Susanne Ussing comme «architectes». Sans se soucier des obstacles techniques, on a mis en place des parois entre poteaux faites de planches, de filets de pêcheurs, de

bâches, de carton ondulé ou de toile de tente, sans autre ambition que de se doter d'un toit protecteur. Au sein d'un cadre peu contraignant, les habitants ont ainsi installé leur propre refuge.

De nos jours, l'unanimité générale s'est faite sur la signification de la participation des utilisateurs à la planification de leur milieu d'habitat. Par ailleurs, les frais occasionnés par cette participation doivent être considérés comme des investissements publics, car ils conduisent à une utilisation plus rationnelle des moyens et à une amélioration du milieu social.

Page 34

Hans Munk Hansen

#### Reconversion du port de Copenhague

Au cours des siècles, le bassin intérieur du port de Copenhague est devenu l'un des axes principaux de la ville. Le port acquit sa forme actuelle dans la seconde moitié du 18<sup>ème</sup> siècle.

Au cours des dernières décades, la construction portuaire a vécu une transformation radicale. Maintenant, les marchandises sont transportées et entreposées dans des conteneurs. A la place des entrepôts on a donc besoin de grandes surfaces libres que l'on ne trouve plus qu'à l'extérieur des anciennes enceintes portuaires. Le long des anciens quais, ne s'amarrent plus aujourd'hui que les rares navires pour passagers encore en service. La question de la reconversion du port et de son environnement immédiat prend tous les jours plus d'actualité. Dans ce contexte, la ville avait la chance unique de se donner un nouveau visage. Hélas! La planification ne fut portée par aucune idée générale. Rien n'aurait été plus naturel que de transformer tout le bassin du port en une vaste zone de loisirs centrale pour les millions d'habitants de la cité. A petite échelle, on a pourtant, çà et là, trouvé des solutions ponctuelles intéressantes.

Page 38

Michael Varming

#### Architecture de la circulation

L'Etat essaye d'amener les gens à utiliser une voiture à plusieurs. Le but est de réduire la circulation de pointe sur les voies d'accès et d'abaisser le besoin en parkings dans les quartiers du centre-ville. A cet effet, on a installé deux «points de rencontre» incitant à organiser la circulation en commun. Ils sont situés à quelque 30 km du centre de Copenhague. Chacun d'eux comprend un parking, un petit abri pour les vélos, une salle d'attente avec tableau d'affichage où l'on peut indiquer la destination que l'on désire ou celle que l'on offre aux autres, des toilettes et le téléphone.

L'installation n'existe que depuis un an et l'on ne peut encore dire si la tentative a réussi. Pourtant, presque chaque jour les 50 parkings sont occupés et des vélos remplissent le garage.

#### Réorganisation de la circulation

Partout au Danemark, la réorganisation de la circulation se fait sur le modèle hollandais à l'aide de voies résidentielles. Nous faisons une distinction entre les «voies calmes» où les voitures ne peuvent circuler qu'à trente kilomètres à l'heure et les rues de «jeu et de séjour» où la vitesse maximale n'est que de 15 kilomètres à l'heure. Une législation adéquate et ses décrets d'application correspondants ont permis de procéder à ces essais. Pourtant, il est relativement long de réorganiser la circulation de cette manière.

De nos jours, on remet en question la conception globale de la circulation. Il est vraisemblable que, dans des quartiers d'habitat entiers, les rues seront classées et signalisées en tant que voies résidentielles.

## Summaries

Page 10

Fritz Sigrist

#### Copenhagen – City of possibilities

In order to make clear how this Issue is organized, I wish to present briefly my reasons for selecting the topics. Actually it would be necessary to get involved in a number of pre-conditions: economics, politics, geography and climate, despite everything, determine the emergence of those forces that become operative during a specific period. History, as the common denominator, constitutes the introductory theme. The most important events in the history of architecture are roughly sketched in chronological order. A vision of the past enables us to get our notions of value and current processes into better focus. The problems of today originate in the decisions of yesterday: the reality of concrete, glass and steel was at one time part of a set of planning alternatives. The arguments being presented in present-day debates are the seeds of the options of tomorrow.

Like many European metropolises, Copenhagen too underwent an enormous construction boom after the Second World War. There was only scattered war damage, and it had little effect on the building activity of that period. Therefore new large-scale projects could for the most part be concentrated only at scattered points on the outskirts of the city. In 1948 there was created what is known as the "finger plan", which became the most remarkable expression of the planning vision of those years. Although it was never realized in entirety, it has had a marked influence on the present and will affect future regional developments. The suburban centres that have been built correspond by and large to the conception established at that time. The traffic network is constructed in such a way that it is primarily the main strands that are favoured. Individual apocalyptic excrescences, including the lake circle project and a megalomaniac mutilation of the city centre fortunately suffered an ignominious end in an orgy of political and planning chaos. The economic boom of the fifties and sixties, the acute housing shortage in the inner city, coupled with the existence of badly neglected housing from the turn of the century induced many families to realize their dream of a house in the country. There was a boom in both public and private housing construction that was largely in keeping with the goals of the finger plan. Unfortunately the planning people had neglected to develop a solid political and economic finger structure as well. Greater Copenhagen consists, in fact, of a differentiated structure of economically autonomous communities. The trend among the more well-to-do tax payers to escape into the countryside confronted the old historic communities with a sudden deluge of problems. What remained were all the functional obligations of the modern metropolis, but also the less well-to-do citizens who could not afford to join the exodus into the countryside. To be sure, endeavours were made to establish an economic balance. However, the problem of the impoverished capital city has to this day never been basically and satisfactorily resolved.

As the seat of the Royal Court, Copenhagen has, over the centuries, developed into an extremely centralized organism. Everything of economic and cultural significance in Denmark could not and would not escape the spell of the capital. Economic difficulties made it seem the obvious policy to stimulate this centre of power and also to exploit it realistically. Financially powerful interests were allowed either to establish themselves in the centre or to resolve growth problems by means

of architectural expansion and excrescence. The inner city, under these circumstances, also had to assimilate a whole series of voluminous buildings belonging to the national government. Without much ceremony and often with only superficial arguments, perfectly adequate residential blocks could be politically readied for demolition. The consequence is that real estate prices in the inner city have become astronomical. A socially differentiated reactivation has in this way been rendered almost impossible.

The great turning-point came with the oil crisis. Economic stagnation and galloping inflation brought with them a succession of lean years. Denmark's building industry was affected by grave problems. Even before the crisis, interests on mortgages were up to 10 or 12%, an unusually high level for Western Europe. At the present time, we have to reckon with at least 20% on the real estate market. In addition, in the past few years there has become noticeable and increasing decline in real income. Anyone now who wants to dream of his own house in the country in the Copenhagen area needs at least two stable incomes.

Page 14

#### Lisbet Balslev Joergensen Copenhagen – Architecture and History

Copenhagen became a fortified city when, in the middle of the 12th century, Bishop Absalon received from Valdemar the Great the Castle and the town known as the "Harbour". In order to protect the entrance to the harbour, he had a new castle built (1167) on the island of "Slotsholmen". The inland side of the city also had to be gradually secured by means of rampart and moat. Then as now, there were three approaches to the city: Vesterbrogade, Nørrebrogade and Østerbrogade. In the next three centuries the city expanded over filled-in waterfront areas. The waterways between the islands became "Frederiksholms Kanal" and "Holmens Kanal". Urbanization in our sense of the word began only under Christian IV (1588–1648). The King required a strongly fortified and competitive capital city with as many splendid buildings as the finances of the kingdom allowed, and, if possible, even more. On the side facing the sea there was laid out the fortified district of "Christianshavn" with rectangular street plan, a canal bisecting it and an alarm station in the centre (1620). North of the organic old town, he had New Copenhagen built, where the crews of the fleet were quartered in parallel rows of houses: "Kongens ny Boder" (1630). When the Royal Dynasty of Oldenburg celebrated its 300th anniversary

in 1749, there were still a sufficient number of plots available within the fortifications. Frederik V made this clear by creating a new district: Frederiksstadten. The general plan with an octagonal square, surrounded by four palaces and the Frederiks Church on the transverse axis, is by Niels Eigtved. There were lofty ambitions in connection with this plan. The architect N. H. Jardin and the sculptor J.-F. S. Saly were summoned from France to design the church and to create the equestrian statue of Frederik V. The statue was set up on Amalienborg Square in 1768, but only a beginning was made on the church. It lay there a picturesque ruin – almost as in Rome – until a wealthy citizen had it completed in 1894. During the intervening period, a number of ambitious architects drew up Pantheon-like projects for the abandoned building site. Since he was an absolute monarch, Frederik V required good artists to make a splendid place out of his capital. The Royal Academy of Fine Arts, which he built in 1754, was to constitute a fitting basis for these ambitions.

Jardin, Saly and many other renowned and leading artists from all over Europe saw to it that Danish talents could receive their basic instruction in Copenhagen.

Copenhagen has had its share of catastrophes. The fire of 1728 destroyed most of the half-timbered houses dating from the Middle Ages in the old town. It was not possible to realize the decision then taken to widen the streets and to furnish all the house fronts with foundation walls. Nevertheless, greater regularity could be achieved. Even after the fire of 1795 and after the bombardment by the British in 1807, the street plan could not be modernized. In the old medieval part of the town we can still see the original street plan and the lines of the fortifications.

N.-H. Jardin brought Neo-Classicism direct from the French Academy in Rome to Denmark. His pupils, the architects C. F. Harsdorff and C. F. Hansen, as well as the sculptor Bertel Thorvaldsen, made Neo-Classicism the style that has most clearly left its mark on the city. C. F. Hansen replaced the numerous burned-out "gloomy gothic buildings" by an architecture in the fine new pure style: "Christianborgs Slot", of which only the palace church survives (1803–1828). There are also the Municipal Hall (1803–1815) and "Frue Plads" with "Frue Kirke", and "Metropolitanskolen" and "Trøstens Bolig" (1811–1829). It is obvious that C. F. Hansen knew something about Ledoux.

The greatest of the wealthy patrons was the brewer J.C. Jacobsen. His generosity is based on Carlsberg Beer. The brewer was a supporter of the popular government and

could even sing the Marseillaise. The "people", however, meant for him the middle class. The workers were the object of his paternalistic solicitude. He was a true patriarch, who, out of a feeling of duty, adopted the role of the absolute monarch and became a patron of science. His son Carl was active in supporting art and cultural activity in general. Father and son knew themselves what was best for Copenhagen. Carl Jacobsen did not shrink from highly fanciful architecture. He permitted his favourite architects, Vilhelm Dahlerup and Hack Kampmann, to employ all the motifs and materials known to them. Dahlerup decorated the foyer and the loggia (1883) of the Royal Theatre in such a style that the sober citizens could almost imagine themselves in Vienna. "Ny Carlsberg Glyptotek" (1892–1897) became even richer and more delightful than the National Museum in "Sølvgade" built by Dahlerup. The brewery grounds in "Valby" were enriched with fanciful portals and towers. As a symbol of profitable enterprise a twisting smokestack adorned with dragons and flowers vied with the spire of the dragon tower on the Stock Exchange. When Carl Jacobsen wanted to stick a spire on C. F. Hansen's "Frue Kirke", the offer was gratefully declined.

Page 19

Nils-Ole Lund

#### Living in Copenhagen

Throughout the last few years, characterized by important changes in architectural ideas coming into existence under the pressure of profound social changes, there are a few tendencies emerging from the otherwise quite colourful scene. The inherent rationalism of the functionalism characteristic of the thirties has been continued in the extensive and industrialized building activities of the sixties. But the optimism and the unconditional belief in progress – which stood behind rationalism and made itself known in a nonhistorical kind of architecture – have been undermined by the economic rebound of the seventies. The amount of ongoing building activities has been drastically reduced and the general interest nowadays concentrates more on town restoration, than on constructing new buildings.

The fact that the working methods and the formal language of functionalism have been questioned is no news. That's why the international discussion on post-modern architecture during the last few years lacks relevance regarding Scandinavian developments. Instead of considering the tendencies of the last years predominantly as a rupture with a particular style created in the twenties and thirties, it is more ap-

propriate to concentrate on the continuity of nordic and especially Danish tradition, and to consider the present activities as a mere nuance.

The working methods of functionalism were created in a time of an enormous and unsatisfied need for cheap housing. But the social message of functionalism only was the continuation of a development which had begun before the turn of the century with building cooperatives and was continued in the communal building programs after the first World War, until the State finally took over all social building cooperatives.

The criticism directed at the extensive building activities of the sixties and finally given voice in the seventies and eighties predominantly is one levelled at the general uniformity and the scale of these construction activities. But it is also directed at the unimaginative uniformity of the flats themselves, a type of flats that proved to be rather incongruent with the existing social reality and which left no space for the already disappearing, traditional type of family.

Page 25

Sven-Ingvær Andersson

#### Parks in Copenhagen

For many people in Copenhagen it is a park that forms the essence of their town – the Tivoli. In spite of its name, adopted from a place in the vicinity of Rome, at a time when Italy was considered the cradle and home country of pleasant living and the arts, Tivoli nevertheless is a typically Danish affair. It includes planned as well as chaotic aspects, festivity and solemnity, art and folklore, garden and town in a precisely calculated balance.

Tivoli Park is situated on part of the much hated fortifications, that were handed over to the public for use as a pleasure park already twenty years before the assent of the army to dismantle this antiquated system of defense. The past of this fortification can still be discerned by scrutinizing the topography of the garden. There still are alternating hillocks and hollows corresponding to the former walls and moats. This structure seemingly is very complex, but the top of the rampart, which is on the same level and moreover accentuated by a tree-lined promenade, lends clarity and a firm structure to the whole.

Tivoli Park has kept its popularity throughout the years of its existence. And although its season is limited to the summer months, it is yearly visited by about 3.5 million people. Many of those visitors are tourists, but by far most of them are Copenhageners.

Early communal parks as this one were considered to be out of date and somewhat ridiculous for some time, but nevertheless kept their popularity among the people in general. In Copenhagen and in other places, too, they are mainly being appreciated as places to take a stroll in within the city centre, with their obvious aim at providing an experience of nature and beauty, as well as offering its visitors an opportunity of establishing social contacts within the very limits of an otherwise anonymous town life.

Outside of the community of Copenhagen, but within the area called Greater Copenhagen, two big regional parks have been designed in close cooperation with the State, the local government and the community of Copenhagen within the last few decades: Vestskoven and Køge Bugt strandpark. With an area of 1500 hectares, Vestskoven is an attempt at providing the population of the southwest with a scenic attraction corresponding to the woods and lakes of the northern regions. The woods have been established on good agricultural grounds, causing economic problems as well as such as could arise out of taking into account the appropriate forestry techniques. Its model was the Amsterdamse Bos in the Netherlands.

Actually, no longer used industrial areas could easily be converted into town district parks or "pocket parks", wherever the need for them arises. Even large parts of the old harbours, which are slowly losing their original function anyway, should be changed into beach parks open to the public. Thus the Copenhageners would again be allowed to experience their home town as it was and is, a true coastal town.

Page 28

Karen Zahle

#### Communal living

Danish women, even mothers with small children, have increasingly taken up jobs during the last few decades. However, there is a lack of day nurseries for children. Only half the children of pre-school age can be accommodated in a nursery. Normally Danish mothers spend five times as much time on their children as fathers do. This has led women to demand the creation of residential communes. In the course of only a few years such communes have sprung into being throughout the country; in 1969 there were about 100 of them, in 1979 around 10 000.

The most well-known example of "conversion" is "Christiania", abandoned by the army and occupied by commune residents since 1971. It is 5 minutes by bicycle from the centre of the city. The area measures 16 hectares, with 156 large and small

buildings, originally erected for military purposes; between 700 and 800 people reside here.

If we attempt to describe the most important or, at any rate, the most significant trends in contemporary Danish housing construction, we must not fail to mention the experiments made in the summer camps in 1970, 1972 and 1973 with Carsten Hoff and Susanne Ussing as "architects". Without being inhibited by technical obstacles, they provided the basis for shelters using boards, fish nets, canvas and corrugated cardboard, their sole ambition being to put a roof over people's heads. Within the framework of a loosely suggested model, those moving in erected their own refuges.

There is now general agreement on the importance of joint decision making by all concerned in the planning of a housing environment. There is also agreement on the principle that the costs of co-management ought to be regarded as a public investment, because it contributes to a more rational utilization of resources

and an improvement of the social environment.

Page 34

#### Hans Munk Hansen Functional transformations in the harbour of Copenhagen

The inner harbour of Copenhagen has for centuries constituted the major axis of the city. The harbour was given its present shape in the second half of the 18th century.

Yet another radical change in the functions of the harbour has been under way in the last few decades. Freight is now transported and stored in containers. Instead of warehouses there are now required large open areas, which are available only outside the old harbour district. At the present time there are mainly the few passenger ships that tie up at the old docks. The question of a new utilization of the harbour and its immediate vicinity has become increasingly pressing in the last few years. Here the city has a unique chance to assume a new visage. Unfortunately the

planning has not been supported by any comprehensive idea. Nothing would have been more natural than to convert the entire harbour basin into a big central recreation area for the city's million residents. However, reasonable partial solutions have been found here and there on a smaller scale.

Page 38

#### Michael Varming Traffic architecture

The government is attempting to get people to pool their cars so that several persons ride in one car. The purpose here is to reduce the rush-hour traffic on the main thoroughfares and the need for parking-sites in the central districts of the city. For this reason, two "meeting-places" for car pools have been set up. They are situated about 30 kilometers from the centre of Copenhagen. There is a parking area and a small building with a bicycle park, a waiting-room with a notice board, where one can write the name of his destination or

indicate that he can take passengers, toilets and telephone. The installation is only a year old, and it is too early to say whether the experiment is successful. However, practically every day the 50 parking-sites are occupied and the bicycle park is filled up.

#### New traffic plan

The introduction of residential thoroughfares is under way everywhere in Denmark on the Dutch model. We make a distinction between "quiet streets", where cars may circulate at a speed of only 30 km per hour, and "playing-and-lounging streets", where the speed limit is 15 km per hour. These endeavours have been made possible owing to special legislation and corresponding ordinances. Nevertheless, this is a relatively slow way to reorganize the traffic system.

The whole idea of a new traffic plan is now being reconsidered. The outcome will probably be that in entire continuous residential enclaves the streets will be designated and marked as residential thoroughfares.

# Saunastimmung

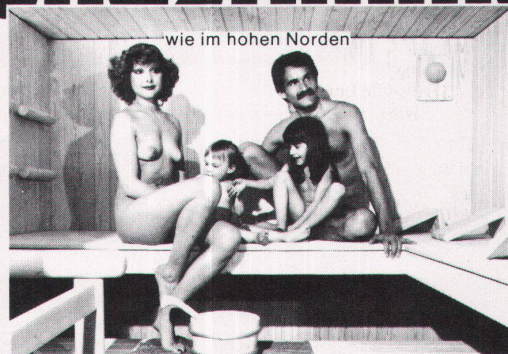
**coupon**

Bevor Sie Ihr Geld in eine Sauna investieren, sollten Sie die typische Arvo Finnlandsauna prüfen.

Wir senden Ihnen gerne farbige Gratis-Dokumentationen über

- Arvo Finnlandsauna  
 Selbstbausauna  
 Blocksauna  
 Gartensauna  
 Blockhäuser  
 Fitnessgeräte  
 Solarien

WBW



wie im hohen Norden



Original aus Finnland: das Design  
 Perfekt aus der Schweiz: die Ausführung

**KÜNG**  
 saunabau  
 8820 Wädenswil

Obere Leihofstr. 59  
 01 780 67 55  
 permanente Ausstellung

ADWICO

**Flumroc-Isolierprodukte aus Steinwolle machen jeden Bauteil hochgradig wärmedämmend, schützen vor Lärm und beugen Brandgefahren vor.**

Flumroc-Spezialisten lösen Ihnen jedes Isolierproblem, sei es wärmetechnischer, konstruktiver oder bauphysikalischer Art – von der Planung bis zur Arbeitsvollendung.

Ein Haus ist mehr wert mit einer



**Isolierung**  
 Isolierprodukte aus Steinwolle

Flumroc AG, 8890 Flums,  
 Tel. 085/3 26 46