

Stationsbyen – en miniundersøgelse

Kapitel 1. Indledning mv.

Indhold

- 1.1 Undersøgelsen
- 1.2 Indbyggertal
- 1.3 Byernes udformning

1.1 Undersøgelsen

Dette afsnit omhandler undersøgelsens formål, definition af begrebet stationsby, udvælgelse af stationer og kildemateriale.

1.1.1 Forord

Jeg blev meget begejstret for Erik V Pedersens fortrinlige artikelserie om stationsbyer i "banen" (nr. 72, 73 og 81).

Dette inspirerede mig til at grave dybere ned i dette spændende emne, der desværre alt for sjældent – næsten aldrig – har været behandlet i jernbanebøger og tidsskrifter.



1.1.2 Undersøgelsens formål og elementer

Formålet er først og fremmest at beskrive hvilke elementer (kirke, skole, mejeri osv.), der tidligere indgik i en stationsby. Derved kan modelbanefolk finde inspiration til at lave en troværdig gengivelse af omgivelserne.

I starten var det tanken, at jeg blot ville "botanisere" i Traps "Danmark" (5. udgave) og finde interessante emner. Det viste sig dog hurtigt, at der var stor spredning i forekomsterne. Nogle emner forekom meget ofte (mejerier), mens andre nærmest var unika. Derfor valgte jeg at udvælge nogle byer for at kunne undersøge hyppigheden af forekomster.

Jeg blev hurtigt klar over, at der var emner, som Trap ikke nævner, men som på anden måde kan dokumenteres eller sandsynliggøres at have været til stede i de undersøgte byer (varmeværker).

Endelig er der emner, som slet ikke forekom i de undersøgte byer, men som alligevel er interessante. Sådanne emner er også medtaget, da de er med til at belyse livet i stationsbyerne.

I mine søgninger fandt jeg også materiale om stationsbyernes udformning. Dette er med til at give troværdighed til modelbaneanlægget. Derfor er der et enkelt afsnit om dette emne.

Historisk baggrundsmateriale

Jeg kunne naturligvis vælge blot at udarbejde nogle skemaer, der viser hvilke emner, der fandtes, evt. suppleret med antallet af forekomster. Da jeg også er interesseret i historie, har jeg valgt at uddybe oplysningerne med baggrundsplysninger, der beskriver forholdene, "da farfar var dreng".

Det interessante ved stationsbyforskning er, at det dækker mange dele af kulturhistorien. Jeg kan derfor fuldt ud følge Mette Tapdrup Mortensen, der i sin Ph.d. afhandling skriver: "Da jeg læste historie på RUC, var parolen, at faggrænser var til for at blive overskredet. Det afspejler min afhandling, der udover fra historiefaget henter viden og inspiration inden for sociologi, antropologi, arkitekturteori, etnologi og litteraturteori, ligesom jeg er lige dele byhistoriker, kulturhistoriker, kønshistoriker og socialhistoriker." ¹⁾

Fejl og mangler

Ifølge en talemåde, er en specialist, en der ved meget om lidt. En generalist er en, der ved lidt om meget. Jeg er absolut ikke specialist.

Specialister vil måske kunne finde fejl i mine artikler (forhåbentlig ganske få). Jeg har naturligvis angivet kilderne til mine oplysninger, men skulle der alligevel være fejl, ligger ansvaret hos mig. Til gengæld vil specialister uden tvivl kunne finde adskillige mangler. En af mine tidligere chefer sagde engang, at jeg er mere interesseret i processen end i resultatet. Derfor er materialet er ikke altid fremkommet gennem systematiske undersøgelser.

Jeg indrømmer, at jeg kunne gøre mere ud af analysearbejdet. Der er eksempler på manglende konsistens i Traps materiale (dette kommer jeg ind på senere). Ligeledes er der emner, som Trap ikke nævner, selv om de findes. Her burde jeg nok have foretaget en systematisk undersøgelse for at få et bedre statistisk materiale.

1.1.3 Hvad er en stationsby?

Det må være relevant at indlede undersøgelsen med at definere ordet "stationsby", som jo er undersøgelsens omdrejningspunkt.

Umiddelbart skulle mene, at svaret var ret enkelt. I artikler i tidsskriftet "Det danske Marked", 1943 fandt Ejler Alkjær det ganske unødvendigt at opstille en definition af stationsbyerne, da "Enhver kender dem, og enhver er klar over, hvilken Betydning netop Jernbanestationen har haft og i Regelen stadig har for den Bebyggelse og det Erhvervsliv, som er opstaaet med Stationen som Midtpunkt". ²⁾

Det viste sig dog, at svaret er mere kompliceret, end man umiddelbart kunne tro.

1.1.3.1 Stationsbyprojektet

I begyndelsen af 1980'erne startede Statens humanistiske Forskningsråd et projekt om stationsbyernes historie i periode 1840 – 1940. Dette projekt udgav i 1980 rapporten "Stationsbyen. Rapport fra et seminar om stationsbyens historie 1840 – 1940". Her er der et afsnit "Stationsbyen – definition" på 9 sider (siderne 53 – 61), hvor Chr. R Jansen angiver definitionen: "Stationsbyer er bymæssige bebyggelser uden for købstæderne med kraftigere befolkningstilvækst end det omgivende land i de sidste årtier før og de første årtier efter århundredskiftet". ³⁾

Problemerne med at definere begrebet fremgår af den mundtlige forelæggelse til dette afsnit: "Da vi i foråret på Erhvervsarkivet begyndte at arbejde med oplæg til dette møde, var vi alle hver især helt klar over, hvad en stationsby er. Det viste sig bare, at vi sad med næsten hver sin klare opfattelse. Alle kunne blive enige om, at byer som Odder, Hammel, Vejen, Ølgod, Bramming og Haslev var stationsbyer, men lige så snart vi kom til mindre bebyggelser, hørte enigheden op. Vi kom også snart i tvivl om ikke de store stationsbyer, vi kunne blive enige om, i virkeligheden var atypiske, at de snarere måske var at ligne med de mange små købstæder, der fandtes over hele landet. I hvert fald havde vi svært ved at se forskel på de små købstæder og de store stationsbyer. Langt mere typisk for det gængse stationsbybegreb og i hvert fald mere udbredt var de stationsbyer, der i det første tiår af dette århundrede havde mellem 250 og 500 indbyggere.". ⁴⁾

En artikel i tidsskriftet "Arkitekten" slutter således: "De fire års forskningsarbejde under forskningsrådets stationsbyprojekt vil vise, om det lykkes at give svaret på spørgsmålet: "Hvad er en stationsby?". ⁵⁾ Ifølge Mette Ladegaard Thøgersen lykkedes det dog ikke, idet hun skriver, at "På trods af en udtalt enighed om behovet for en definition af, hvad en *stationsby* er, blev der dog aldrig opnået en endelig formulering. Projektet blev derfor sat i gang uden en fælles definition af dets genstand! Endvidere fik projektet betegnelsen *Stationsbyprojektet*, skønt de fleste deltagere netop havde pointeret, at jernbanen langt fra altid var til stede i byerne." ⁶⁾ Ifølge Henrik Gjøde Nielsen var "Et gennemgående problem i såvel Stationsbyselskabets arbejder som i tidligere publikationer, at man har haft ganske vanskeligt ved at få hold på analyseobjektet" ⁷⁾

¹⁾ Mette Tapdrup Mortensen: "Et hjem i byen? Pensionatet som urbant mikrokosmos ca. 1880-1960'erne", side 20
https://byhistorie.dk/fileadmin/user_upload/Ethjemibyen_dcb.pdf

²⁾ Ejler Alkjær: "De danske Stationsbyer" i Max Kjær Hansen (red.): Det danske Marked, 2. årg. København 1943
Her citeret fra Mette Ladegaard Thøgersen: "Landdistrikternes urbanisering", side 23

³⁾ Chr. R Jansen: "Stationsbyen - definition" i "Stationsbyen. Rapport fra et seminar om stationsbyens historie 1840 – 1940", side 53.

⁴⁾ "Stationsbyen. Rapport fra et seminar om stationsbyens historie 1840 – 1940", side 63.

⁵⁾ Vibeke Dalgas: "Hvad er en stationsby?" i "Arkitekten", nr 18, 1982, side 380

⁶⁾ Mette Ladegaard Thøgersen, "Landdistrikternes urbanisering", side 16

⁷⁾ Henrik Gjøde Nielsen: "En ny periode i dansk stationsbyforskning". I "Fortid og nutid", 1997. side 298

1.1.3.2 Andre definitioner

Man kan se andre definitioner i

- 1) "Den Store Danske Encyklopædi" – "center for handel, håndværk og servicevirksomhed i landdistrikterne".
- 2) Wikipedia – "En **stationsby i Danmark** er en by med jernbanestation, og benævnelsen bruges som betegnelse på byer, hvis opståen og udvikling overvejende er sket under indflydelse fra jernbaneforbindelsen".
- 3) Nudansk ordbog: "By opvokset omkring jernbanestation (modsat købstad, landsby)"

1.1.3.3 Statistiske undersøgelser

Først lang tid inde i undersøgelsen fandt jeg tilfældigvis en definition, der er anvendelig for mig.

Det statistiske Departement udgav i 1964 "Statistiske undersøgelser, nr. 10 – Folketal, areal og klima 1901 – 60" (i det efterfølgende benævnt "SU10"). ¹⁾

I tabel 8 omtales "Befolkningen i bymæssige bebyggelser (excl. Forstæder) ved folketællingerne 1901 – 60". Til denne tabel er der en række omfattende anmærkninger og noter. På side 237 angives følgende definition: "Som *stationsby* benævnes en bymæssig bebyggelse, der i hele eller en del af perioden 1901 – 60 har haft en jernbanestation".

I tabel 8, anmærkning 2 er en grundig redegørelse for definitionen af en bymæssig bebyggelse, samt arbejdet med at tilvejebringe oplysninger, der kan danne grundlag for at undersøge den. Der var der følgende krav til stationsbyen:

1. Stationen må højst ligge 200 m fra nærmeste hus i bebyggelsen.
2. Definitionerne af bymæssig bebyggelse har ændret sig gennem tiden, men fra 1950 krævedes, at "der er højst 200 m mellem de enkelte huse, idet man gør undtagelser for sportspladser, mindre søer, skove og lignende". I nogle folketællinger skulle byen være af bymæssig karakter, dvs. at "bebyggelsen med hensyn til erhvervsfordeling, forretninger og bebyggelsens hele karakter adskiller sig fra en Landsby". Dette punkt er fraveget fra folketællingen 1960, og jeg formoder, at det også gælder "SU10" med tilbagevirkende kraft. Dette emne behandles i artiklen "Bybegrebet i Danmark" på Wikipedia.
3. Antallet af indbyggere har også ændret sig gennem tiderne. I "SU10" har man for hele perioden anvendt 250 indbyggere som undergrænse.

Måske har jeg overset det, men jeg undrer mig over, at denne definition tilsyneladende ikke har været anvendt i forskningen.

1.1.3.4 Min definition

Denne artikelserie skal ikke være et større, akademisk funderet værk. Derfor vil det være naturligt at anvende den definition, man kan se i "SU10" – ikke mindst da "SU10" har den fordel, at der både i tabel 8 og i indholdsfortegnelsen angives, hvilke byer, der er stationsbyer.

1.1.3.5 Begrebsforvirring

Stationsbyforskning er ikke en eksakt videnskab. Man har defineret begrebet "stationsby" på forskellige måder. I mit arbejde er jeg stødt på et par forhold, der i mine øjne er med til at forvirre os lægfolk.

Omdrejningspunktet for denne forvirring er begrebet "de nye byer".

Byer med / uden station

Selv om man skulle mene, at en stationsby altid har haft en jernbanestation, kan man i mange tilfælde se, at ordet "stationsby" benyttes i tilknytning til byer uden station.

En artikel af Helle Askgaard har overskriften "Er en stationsby en by med station?". Hun indleder artiklen med ordene "Nej, ikke nødvendigvis, - men den har ofte en. – eller har haft det". ²⁾

Titlen på Niels Peter Stillings bog "De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840 – 1940" antyder også, at han ser på de nye byer, selv om ordet "stationsbyer" indgår i titlen. Endvidere skriver han, at "Af bekvemmelighedsgrunde er begrebet stationsby blevet bibeholdt i nærværende arbejde, uden at det af den grund skal tillægges anden vægt end at være et alment kendt og benyttet begreb, der dog her ikke nødvendigvis forudsætter, at der er station i den pågældende *bymæssige bebyggelse*". ³⁾ Det skal endvidere nævnes, at han i kapitel IV "Rids af 10 danske stationsbyers historie" bringer en omtale af Rønde, der aldrig

<https://tidsskrift.dk/fortidognutid/article/view/74876/108308>

¹⁾ www.DST.dk/da/statistik/nyheder-analyser-publ/publokationer/visPub?cid=19249

²⁾ Helle Askgaard: "Er en stationsby en by med station?", "Fortid og nutid", 29. bind, side 471.

<https://tidsskrift.dk/fortidognutid/article/view/73730/106606>

³⁾ Niels Peter Stilling: "De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840 – 1940", side 14

har haft jernbanestation.

Ifølge Henrik Gjøde Nielsen "har såvel hangen til statistisk definerede begreber som den manglende teoretiske afklaring betydet, at man til tider har opereret med et stationsbybegreb, som eksempelvis inkluderer byer uden station og uden jernbaneforbindelse ¹⁾

Lene Elmegaard Bladt angiver at, "Stationsbyer bruges som betegnelse på de nye byer, der i stort tal voksende op på landet i slutningen af 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet. De cirka 500 byer opstod og udviklede sig omkring en station i forbindelse med udbygningen af jernbanenettet og repræsenterede en ny form for bebyggelse, der hverken lignede landsbyerne eller købstæderne, men havde deres eget særpræg." ²⁾

Peter Dragsbo definerer "De nye byer eller "stationsbyerne" ... som en *selvstændig bytype*", der kan opdeles i 5 grupper. hvoraf gruppe 4 defineres som "byer ... som aldrig har fået station". Dog tilføjer han, at "der findes en række *landsbyer*, som har fået centerfunktioner og bymæssig bebyggelse ... som enten senere har fået station eller ej". ³⁾

Disse synspunkter understøttes ikke af Aage Aagesen, der anfører, at "De senere anlagte Sidebaner lagdes derimod i Reglen forbi de allerede eksisterende Bydannelser eller Landsbyer, der således blev Stationsbyer." ⁴⁾ Han opdeler stationsbyerne i tre hovedtyper:

A: De rene stationsbyer uden landsbybebyggelse (Sindal)

B: Stationsbyer, hvor landsbybebyggelsen indgår centralt (Glamsbjerg)

AB: Stationsbyer, hvor landsbybebyggelsen ligger uden for den egentlige stationsbybebyggelse (Vejen)

Det er naturligvis ganske uinteressant at se på byer, der ikke opfylder den grundlæggende del af definitionen i "SU10": byen skal på et tidspunkt have haft jernbanestation.

Desuden vil det være forkert kun at fokusere på "de nye byer". Dermed udelukkes de mange landsbyer, der fik station – Aagesens type B. Dette vil i mange tilfælde medføre, at man må udelukke mange privatbanestationer. Privatbanerne havde primært til formål at tjene lokale interesser, hvorfor de som regel forbandt allerede eksisterende landsbyer.

1.1.3.6 Sammenligning af købstæder og stationsbyer.

Jansens sammenligning mellem små købstæder og de store stationsbyer kan illustreres af omtalen af Odder i "Salmonsens Konversationsleksikon". Her omtales byen som "stor, købstadsagtig Sogne- og Stationsby", der havde flere indbyggere "end en stor Del af Landets Købstæder". Endvidere nævnes, at "Erhvervsforholdene er omtr. som i en Købstad".

I meget af lovgivningen skelnede man mellem købstæder og sognekommuner. Derfor nedsatte Indenrigsministeriet i 1952 et udvalg, der skulle undersøge "de bymæssige bebyggede sognekommuners særlige forhold". Dette udvalg udgav i 1956 en betænkning "De bymæssige kommuner". ⁵⁾

Der var "ved forskellige lejligheder af »Fællesorganisationen af Landkommuner med bymæssig Bebyggelse«, nu foreningen »Bymæssige Kommuner«, blevet fremsat ønsker om, at der blev taget skridt til gennemførelse af ændringer i den gældende retstilstand, for så vidt angår de bymæssige bebyggelser eller bymæssigt bebyggede kommuner uden for købstæderne. Organisationen havde herved bl. a. anført, at der ved udformningen af de retsregler, som på forskellige lovgivningsområder skal komme til anvendelse i landets bysamfund, ikke i tilstrækkelig grad er taget hensyn til de bysamfund, der i løbet af det sidste århundrede er vokset op uden for købstæderne uden at være blevet oprettet til købstæder. Organisationen havde i denne forbindelse især peget på det utilfredsstillende i, at mange af de bestemmelser, der efter den nugældende lovgivning kommer til anvendelse i de bymæssige kommuner, afviger fra de bestemmelser, der gælder for købstæderne, til trods for at mange af de nye byer med hensyn til indbyggertallets størrelse og dermed også almindeligvis med hensyn til bysamfundets struktur i bebyggelsesmæssig, erhvervsmæssig, økonomisk og i andre henseender ligger fuldt på linie med flere af købstæderne, således at de forhold, der har motiveret særlige regler for købstæderne, også måtte tale for, at de samme regler blev gennemført for de omhandlede byer."

Som det fremgår af sagsregisteret, der omfatter emner lige fra alderdomshjem til æresborger, foretog man en grundig gennemgang af alle relevante regler. Det vil være alt for omfattende og i de fleste tilfælde også irrelevant at omtale alle rapportens emner. Jeg har dog i nogle få tilfælde, som f. eks under afsnittet folkeskoler, medtaget nogle oplysninger, hvor der er relevant baggrundsmateriale.

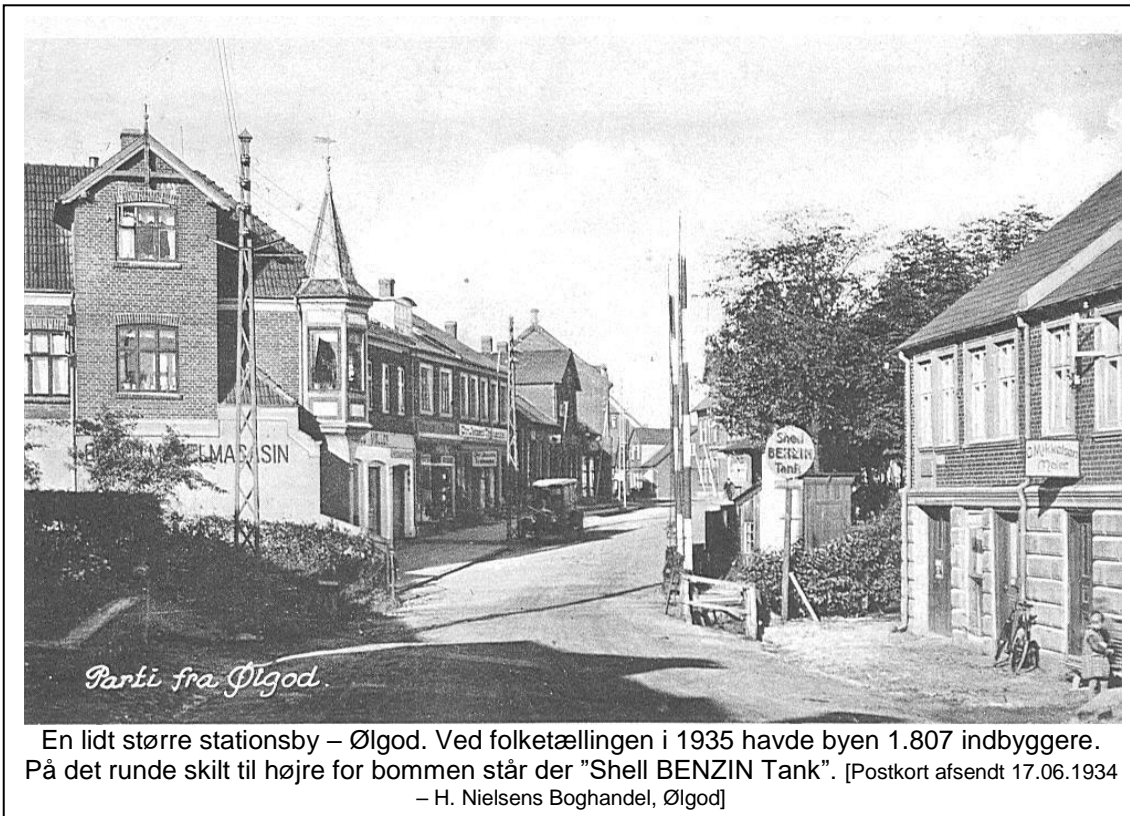
¹⁾ Henrik Gjøde Nielsen: En ny periode i dansk stationsbyforskning". I "Fortid og nutid", 1997. side 298
<https://tidsskrift.dk/fortidognutid/article/view/74876/108308>

²⁾ Lene Elmegaard Bladt: "Stationsbyer" på www.danmarkshistorien.dk

³⁾ Peter Dragsbo: " Stationsbyer" i "De Kulturhistoriske interesser i landskabet", side 269.
Kan hentes på nettet

⁴⁾ Aage Aagesen: "Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark", side 84 og siderne 101 – 102

⁵⁾ www.betænkninger.dk/wp-content/uploads/2021/02/161.pdf



Hvis man sammenligner de 2 små købstæder Løgstør og Nibe med de 2 store stationsbyer Hadsund og Års i 1960, ¹⁾ ser vi, at byerne har følgende indbyggertal:

Løgstør: 3.435

Nibe: 2.494

Års: 3.216

Hadsund: 3.424

1.1.4 Tidsmæssig afgrænsning

En vigtig parameter i planlægningen af et modelbaneanlæg er den tidsmæssige afgrænsning – epoken. Dette gælder ikke kun det rullende materiel, men også stationsbyernes udformning.

For at kunne gengive epoken korrekt må derfor man have sig for øje, at der er sket store forandringer igennem tiden. Derfor er det relevant at foretage en tidsmæssig afgrænsning. Jeg skal ikke her komme nærmere ind på de forskellige opdelinger, der er fremsat gennem tiden. Ser man på epoke IIIB, som "Lokomotivet" angiver til at omfatte årene 1955 – 1963 ²⁾, er der tale om et betragteligt antal år, hvor der skete mange ændringer. Derfor vil det være bedre at angive et bestemt årstal (f. eks 1965) eller en periode (f. eks 1960'erne).

Fravælgelse af byer

"SU10" medtager alle byer, der på et tidspunkt har haft station, men man bør fravælge de byer, der ikke havde station i den valgte tidsangivelse. Det er ulogisk at medtage stationerne på AHTJ eller RGGJ, der begge blev nedlagte i 1956, hvis man interesserer sig for jernbanerne i epoke IV eller V.

Man kan komme i et dilemma, hvis man ønsker at anvende en station, der kun er aktiv i en del af perioden. Derfor må man vælge mellem disse løsninger:

1. Byen anvendes, hvis der var jernbanestation i hele perioden.
2. Byen anvendes, hvis der var jernbanestation i mere end halvdelen af perioden.
3. Byen anvendes, hvis der var jernbanestation i perioden.

Hvis man tager udgangspunkt i perioden 1960 – 1969, og ønsker at inddrage stationerne på HLA (nedlagt 1963) eller HOJ (nedlagt 1967), betyder det, at HOJ indgår i løsning 2 og 3, mens HLA kun indgår i løsning 3. Hvilken løsning man vælger, er en subjektiv vurdering.

Min udvælgelse

På det jernbanemæssige område synes jeg, at den sidste del af epoke III er mest interessant. Derfor har jeg valgt at se på, hvilke institutioner og virksomheder, der var karakteristiske for stationsbyer i 1960'erne.

¹⁾ "Statistiske undersøgelser, nr. 10 – Folketal, areal og klima 1901 – 60"

²⁾ "Lokomotivet" nr 94, side 27

1.1.5 Udvalgelse af byer

Udgangspunktet er de byer, der er benævnt som stationsbyer i "SU10", og som falder inden for den tidsmæssige afgrænsning.

1.1.5.1 Metoder til udvælgelse

Det vil naturligvis være alt for omfattende at undersøge alle disse stationsbyer. Derfor må man foretage en yderligere udvælgelse af byer, der skal undersøges. De skal – i hvert fald i princippet – være repræsentative.

Denne udvælgelse kan foretages på 2 måder.

Den ene måde kan man kalde en "*generel udvælgelse*". Her foretages udvælgelsen blandt alle byer – f.eks. ved at tage alle byer, der starter med A, eller ved at tage hver tiende by på en liste over byerne.

Den anden måde kan man kalde en "*specifik udvælgelse*". Da undersøgelsen skal give inspiration til modelbanen, kan det være interessant at se på nogle specielle forhold, der ønskes indarbejdet på anlægget. Man kan derfor udvælge byer med nogle specifikke egenskaber.

Det kan være

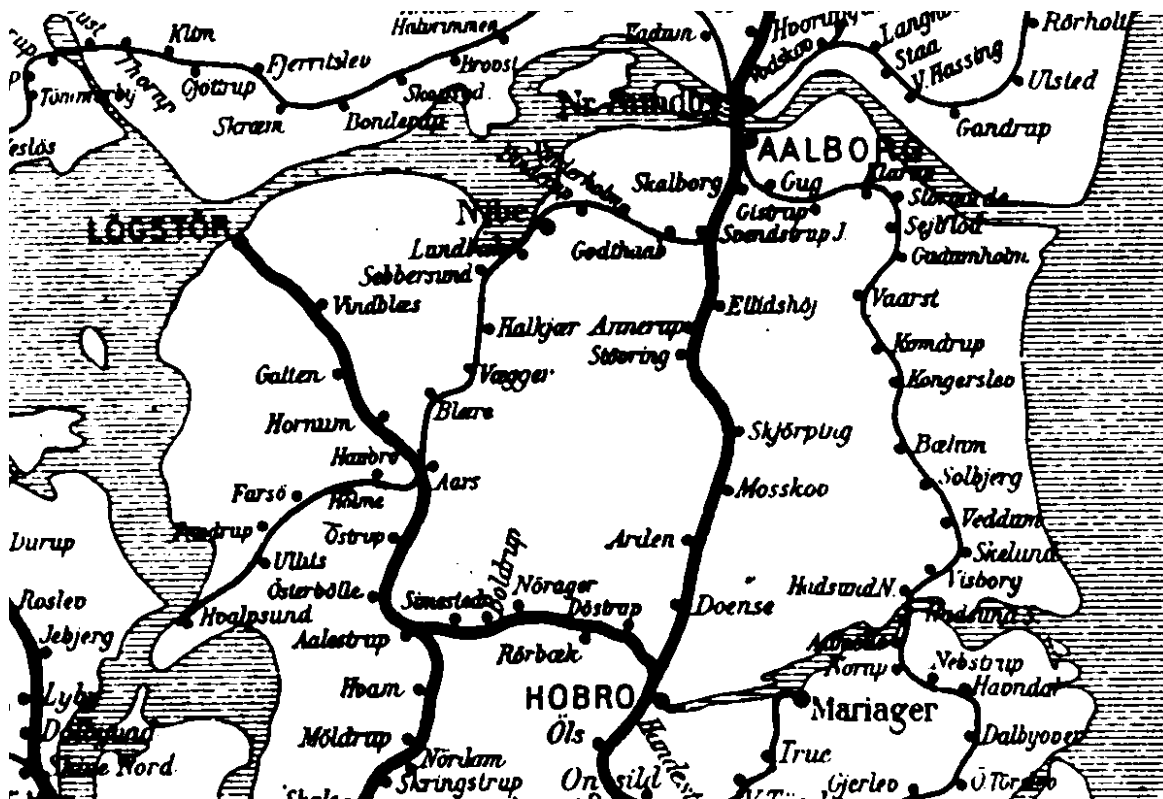
- 1) Et geografisk område f. eks. i Ålborg amt eller Djursland.
- 2) Byer, som man har et personligt forhold til – f. eks. gennem familiære relationer.
- 3) Tema. Man kan vælge et tema (hovedbane, sidebane eller privatbane), da der er som regel forskelle på stationernes størrelse og opbygning.
- 4) Stationstype. De fleste stationsbyer er mellemstationer, men hvis man har udvalgt en speciel type, kan det være relevant at studere tilsvarende byer. Det kan være
 - endestationer inde i landet (f. eks. Videbæk, Rødding (med stationen Spøttrup), Martofte eller Mern)
 - endestationer ved kysten med havnebane og evt. færgerute (f. eks. Hvalpsund, Kragens, Kalvehave)
 - tilslutningsstationer (f. eks. Thyregod, Thorsø, Høng, Rødkærsbro)
- 5) Geografiske forhold. Det kan være kystbyer med fiskeindustri, mindre færgerute, told(kontrol)sted og havnefy.
- 6) Geologiske forhold. Det kan være byer, hvor de geologiske forhold danner basis for grusgrave, kalkgrave eller mosebrug.
- 7) Byernes størrelse. Der er naturligvis forskel på hvad der findes i store byer som Ålestrup (1.889 indb.) eller Farsø (1.731 indb.) sammenlignet med Havbro (308 indb.) eller Ullits (290 indb.).¹⁾
- 8) Byer med bestemte erhvervsvirksomheder. Det kan være interessant at se på byer med bestemte erhvervsvirksomheder, der kan danne grundlag for trafikken på en modelbane. Her kan nævnes byer med slagteri, sukkerfabrik / saftstation, teglværk, eller en større industrivirksomhed.
- 9) Byernes type, Her tænker jeg på Aage Aagesens opdeling i byer med / uden landsbybebyggelse
- 10) En kombination af flere af ovennævnte egenskaber.

1.1.5.2 Min udvælgelse

Da det primære formål med min undersøgelse ikke er at udarbejde en statistisk nøjagtig beskrivelse af alle stationbyer, men blot at give inspiration til modelbanefolk, valgte jeg nogle bestemte strækninger med de fordele og ulemper, denne metode giver.

Jeg har valgt de 4 strækninger i Himmerland. Jeg har familierelationer til Østhimmerland, så det var naturligt at tage udgangspunkt i de kendte egne. Derfor faldt valget først og fremmest på den østjyske længdebane (Hobro - Aalborg) samt privatbanen Aalborg – Hadsund (AHJ). Begrænsningens kunst er som bekendt svær, så jeg kunne ikke modstå fristelsen til også at medtage en DSB-sidebane, nemlig Himmerlandsbanen mellem Hobro og Løgstør. Når jeg nu alligevel var i gang med at udvide undersøgelsesområdet, kunne jeg jo lige så godt medtage privatbanen Aalborg – Hvalpsund (AHB).

¹⁾ Indbyggertal 1965. Kilde: Christian Wichmann Matthiessen: "Danske byers folketal 1801 – 1981" (Statistiske undersøgelser nr 42)



1.1.5.3 Første udvælgelse

Jeg startede med at oplyste alle standsningssteder ud fra "Danmarks rejseforbindelser", sommeren 1963, hvorefter jeg gik i gang med at fjerne de steder, der ikke er relevante.

Ud over at fravælge købstæderne Aalborg, Hobro, Nibe og Løgstør, fravalgte jeg de meget store stationsbyer Års og Hadsund, som jeg har klassificeret som købstadslignende.

Dernæst fravalgte jeg alle trinbrætter. De fleste havde kun minimal bebyggelse omkring sig, men der var dog undtagelser som f. eks Solbjerg (AHJ), der blev betjent af trinbrættet "Solbjerg by", mens Solbjerg station lå et stykke fra byen.

Hver sognebeskrivelse i Trap er ledsaget af et kortudsnit. I de fleste tilfælde er bebyggelsen markeret med skraverede felter. Der er dog enkelte tilfælde, hvor bebyggelsen er markeret med signaturer for huse og gårde, hvilket jeg tolker således, at der er tale om spredt bebyggelse. De sidstnævnte byer blev også fravalgt.

1.1.5.4 Sammenligning med "SU10"

Da jeg flere år senere fandt "SU10", sammenlignede jeg min udvælgelse med det stednavneregister, der afslutter værket. Heldigvis var det stor overensstemmelse, men der var dog 2 byer, der krævede revision.

Gug:

Den ene by var Gug, som er omtalt som stationsby i "SU10". Jeg havde fravalgt byen, da jeg betragtede den som forstad til Ålborg. Til mit forsvar skal dog nævnes, at man kunne komme til Ålborg på 5 – 7 minutter med tog og 10 minutter med rutebil. ¹⁾ Den tætte tilknytning til Ålborg kan også ses af, at byen lå i Sønder Tranders sogn, der sammen med Ålborg Skt., Markus sogn udgjorde et pastorat. Endelig skal nævnes, at indbyggertallet steg betragteligt i årene 1945 til 1960.

FT 1945	FT 1950	FT 1955	FT 1960
261	339	570	1025

Jeg valgte at tilføje Gug til listen.

Godthåb:

Den anden by, hvor der var forskel, var Godthåb. Trap omtaler "Godthåb stationsby – bymæssig bebyggelse" med 453 indb. i 1955. Den omtales ikke i "SU10". Derimod omtales Godthåb Kirkeby med 337 indb. i 1955, som ikke er nævnt i Trap. En plausibel forklaring på denne forskel kan udledes ved at studere diverse kort, hvor det ses, at Godthåb bestod af to bydele. Den nordlige del lå nord for banestrækningen i tilknytning til stationen. Den sydlige del, der bl.a. omfattede kirken, lå et stykke fra stationen, hvorfor jeg antager, at "SU10" har anvendt reglen om 200 meter til nærmeste bebyggelse til at adskille de to bydele – se

¹⁾ "Danmarks rejseforbindelser", 1963, planerne 75 og 1341

fotos i AHB – bogen siderne 140 og 198 ¹⁾). Da den nordlige del tilsyneladende har mindre end 200 indb. (453 – 337 = 116), er den ikke omtalt.

Nu var det så spørgsmålet om hvilken løsning jeg skulle vælge. "SU10" er uden tvivl den statistisk mest korrekte løsning. Efter nogen overvejelse valgte jeg dog at medtage Godthåb, da jeg er af den overbevisning, at man betragtede byen som et samlet hele – se bl.a. Peter Jørgensens bog "Tre himmerlandske sogne".

Efter revisionen så listen således ud.

Den østjyske længdebane (Hobro - Aalborg)

By	SU10	Bemærkninger	Med
Hobro	*	Købstad	N
Øster-Doense			N
Arden	Stationsby		J
Skørping	Stationsby		J
Mosskov			N
Støvring	Stationsby		J
Ellidshøj	Stationsby		J
Svenstrup	Stationsby		J
Skalborg	Forstadsbebyggelse		N
Ålborg	*	Købstad	N

Antal udvalgte byer: 5

Himmerlandsbanen mellem Hobro og Løgstør

By	SU10	Bemærkninger	Med
Hobro	*	Se Hobro - Ålborg	
Døstrup Himmerland			N
Store-Rørbæk			N
Grynderup			N
Nørager	Stationsby		J
Boldrup			N
Simested			N
Ålestrup	Stationsby		J
Øster-Bølle			N
Østrup			J
Års (As)	(Stationsby)	Med 3016 indbyggere er den købstadslignende	N
Hornum	Stationsby		J
Gatten			N
Vindblæs			N
Løgstør	*	Købstad	N

Antal udvalgte byer: 4

¹⁾ Hans Jørgen Fredborg og Poul Thor Hansen: "Aalborg – Hvalpsund Jernbane"

AHJ (Aalborg – Hadsund)

By	SU10	Bemærkninger	Med
Gug	stationsby		J
Lundegårde			N
Gistrup	Stationsby		J
Klarup	Stationsby	Trap nævner, at Klarup ligger i den vestlige del af sognet med samme navn, og er "bygget sammen med Klarup Stationsby i Romdrup so." Oplysningerne omfatter såvel Klarup by som Klarup stationsby Ifølge kortet er nabobyen Romdrup også nærmest sammenbygget med Klarup stationsby, men jeg har valgt ikke at medtage Romdrup.	J
Storvorde	By og stationsby	Trap omtaler "Storvorde by og stationsby" som en samlet enhed.	J
Sejflod	By og stationsby		J
Gudumholm	Stationsby		J
Louisendal			N
Vårst	Stationsby		J
Komdrup			N
Kongerslev	Stationsby	Stationsbyen hedder Sønder Kongerslev	J
Bjerregårde			N
Bælum	Stationsby		J
Solberg by			N
Solbjerg			N
Veddum	Stationsby		J
Skelund	Stationsby		J
Visborg	By og stationsby		J
Hadsund N	Ladeplads og stationsby)	Med 3692 indbyggere er den købstadslignende	N

Antal udvalgte byer: 12

AHB (Aalborg – Hvalpsund)

By	SU10	Bemærkninger	Min udvælgelse
Godthåb	Nej	Se ovenstående	J
Sønderholm		Ingen bymæssig bebyggelse	N
Nyrup mark		Trinbræt	N
Binderup		Trinbræt	N
Nibe	*	Købstad	N
Lundbæk		Trinbræt	N
Sebbersund		Ingen bymæssig bebyggelse	N
Halkær		Ingen bymæssig bebyggelse	N
Vegger	Stationsby		J
Blære		Ingen bymæssig bebyggelse	N
Års		Se underHimmerlandsbanen	N
Havbro	Stationsby		J
Holme		Trinbræt	N
Farsø	Stationsby		J
Fandrup		Ingen bymæssig bebyggelse	N
Ullits Stationsby	Stationsby		J
Hvalpsund	Færge- og stationsby		J

Antal udvalgte byer: 6

I alt drejer det sig om 27 byer.

1.1.6 Kildemateriale

Jeg har fundet materiale mange forskellige steder.

1.1.6.1 Traps "Danmark"

Udgangspunktet er Traps "Danmark". Den 5. udgave udkom i perioden 1953 – 1972, og "udgjorde med ca. 14.000 trykte sider den hidtil mest komplette og præcise beskrivelse af Danmark og dets landskaber, byer, historie, natur, kultur og institutioner". Udgaven "forsøgte at få så meget med som muligt i bogværket og derved kan betegnes som en form for database trykt på papir".¹⁾ Derfor er værket ganske velegnet til at få indblik i forholdene i de enkelte byer.

De 2 bind, der er interessante i relation det valgte område, er Aalborg amt (1961) og Viborg amt (1962). Desuden har jeg fundet materiale i Traps beskrivelse af amterne Ringkøbing (1965), Vejle (1964), Hjørring (1961). Randers (1961), Thisted (1961), Århus (1963) og Skanderborg (1964). Disse undersøgelser er dog ikke foretaget systematisk.

I 2016(?) startede udgivelsen af 6. udgave af Traps "Danmark". Denne udgave har en markant anden udformning, hvilket betyder, at den ikke er så anvendelig til tilvejebringelse af statistiske data. Der er dog meget historisk materiale, der kan benyttes som baggrundsinformation. Dette gælder især beskrivelserne af større byer (Farsø, Ålestrup, Nørager, Arden, Støvring, Skørping og Svenstrup).

Man kan imidlertid stille spørgsmål tegn ved, om Traps oplysninger kan danne grundlag for udarbejdelse af

¹⁾ Trap: "Danmark", 6. udgave, forord

statistikker. Værket var naturligvis ikke noget "one man show", hvorfor det må formodes, at redaktionen havde udstukket retningslinier for, hvad de lokale referenter skulle medtage. Alligevel har jeg fundet nogle tilfælde, hvor der er emner, der ikke omtales, men som kan dokumenteres at være til stede.

Varmeværker er ikke omtalt i de undersøgte byer, men nævnes i andre byer som f. eks Sunds, Avlum og Vinderup.

Sportsplads / stadion er kun nævnt i 1 (Godthåb) ud af 6 byer på AHB, mens det er nævnt i 9 ud af 10 byer på AHJ. Det forekommer usandsynligt, at nogle af de øvrige byer på AHB ikke har haft sportspladser. Det kan i hvert fald dokumenteres, at der var fodboldstadion med tilhørende klubhus i Farsø.¹⁾

Under omtalen af Arden stationsby nævnes ikke noget om kirke, men senere omtales "Kirken i Arden stationsby".

Med dette i mente er det derfor vigtigt at påpege, at Trap viser, hvad der findes. Manglende omtale betyder ikke, at det ikke findes. Man kan vel sige, at Traps oplysninger er en positivliste.

På trods af disse mangler, er der alligevel lavet statistikker over forekomster, da det trods alt giver et fingerpeg om hyppigheden. Som udgangspunkt har jeg taget de oplysninger, der er anført under beskrivelsen af de enkelte byer. Hvor jeg har fundet mangler – f. eks sportspladsen i Farsø – er dette indarbejdet. Det skal dog understreges, at der ikke er lavet en systematisk kontrol af oplysningerne.

I tilknytning til omtalen af nogle større byer er der en kort beskrivelse af byen og evt. også er bykort.

1.1.6.2 Videnskabeligt materiale

Der er udgivet en stor mængde videnskabeligt materiale om stationsbyerne. Det kan man overbevise sig om ved at se på litteraturlister i diverse udgivelser samt ved at søge på nettet. Jeg vil undlade at bringe en gennemgang af dette materiale.

Skulle der være interesserede, der ønsker at fordybe sig i emnet, kan jeg henvise til afsnittet "Forskningsoversigt" i Mette Ladegaard Thøgersen, "Landdistrikternes urbanisering" (siderne 11 – 30), eller afsnittet "Litteratur" i Niels Peter Stilling: "De nye byer" (siderne 14 – 20).

1.1.6.3 Internettet

Internettet er et godt værktøj til at finde oplysninger.

Som det fremgår af mange kildehenvisninger, har jeg fundet meget interessant materiale på nettet.

Det er umuligt at nævne alt, hvad man kan finde – antallet af muligheder er astronomisk. Her vil jeg nævne nogle enkelte emner:

1. Statistiske undersøgelser fra Danmarks Statistik.
2. Betænkningen fra offentlige myndigheder som f. eks den tidligere nævnte betænkning om sognekommuners særlige forhold.
3. Diverse tidsskrifter bl.a. i Tidsskriftsdata-basen som f. eks "Geografisk Tidsskrift".
4. Digitale udgaver af årbøger som f. eks "Fortid og nutid" og "Fra Kjær herred og Himmerland".
5. Jernbanearkivalier.dk har underpunktet Forskelligt / Nordjylland links til en lang række artikler i Jernbanebladet.
6. Danskejernbaner.dk har et afsnit om stationer
7. arkiv.dk – se nedenstående

1.1.6.4 Lokalhistorisk materiale

Der er i årenes løb udgivet en lang række lokalhistoriske bøger, der kan være en stor hjælp i at finde materiale.

Tager man udgangspunkt i en bestemt stationsby, kan det være spændende at sætte sig ind i byens historie. Om end det er lokalt relateret, kan det give et indtryk af de generelle forhold. Som eksempel kan nævnes Heino Wessel Hansens hæfte "100-året for Aalborg – Hadsund Jernbane". Det blev udgivet af de lokalhistoriske foreninger i Hadsund kommune, og indeholder en række lang række personlige erindringer om livet i stationsbyerne.

Vejvisere og telefonbøger giver et fremragende indblik i byens erhvervsliv. Da Trap ikke nævner detailhandel og håndværk, er dette et godt supplement. Selv om telefonen ikke var så udbredt som i dag, må man dog formode, at de fleste af byens virksomheder og forretninger havde telefon.

Det kan også være nyttigt at studere de mange lokalaviser, der blev udgivet rundt om i landet. Carsten Egø

¹⁾ ARKIV.DK/VIS/3262948

Nielsen indleder en artikel om Fuglebjerg Folkeblad med 2 afsnit "Dag- og ugeblade som historisk kilde" og "Fuglebjerg Folkeblad som historisk kilde". Her anfører han at "bladet kan i stort omfang betragtes som kilde, der via annoncer og omtaler, afspejler nogle faktuelle forhold i lokalsamfundet. Dermed er Folkebladet en rigtig god kilde til historien om lokalområdets erhvervs- og foreningsliv, men også som oplysninger mellem borgerne og offentlige instanser, eksempelvis kirker og kommuner". 1)

GØRLEV

Alfa-Laval Malkemaskiner med Motor
til omgaaende Levering Fraugde Plove, Granat- og Ukrudtsharver, Rundsave, nye og brugte Tærskværker fra 12—24" er for Tiden paa Lager.
Telefon 3. **Viggo Petersen,** Gørlev.

Verner Petersen. Tlf. 220.
Tømrer og Bygningsnedker
Alt Tømrer- og Bygningsnedkerarbejde udføres, saavel nyt som Reparationer.

E. Sejerøe-Olsen
Sagfører, cand. jur.
Overretssagfører H. J. Fraas' Eftlg.
Telf. Gørlev 94.

„Asani“ Silkeundertøj pr. Sæt **49⁵⁰**
paa Lager i Str. 40 – 42 – 44 i laksefarvet. Sendes overalt paa Efterkrav mod Indsendelse af Købekort
Fraas & Rasmussen Gørlev . Telefon 6

Alt Malerarbejde udføres **S. Gammelvind Pedersen**

(Sorø Amtstidende, 22.04.1947)

1.1.6.5 Arkiv.dk

Som del vil fremgå af artiklerne er en væsentlig del af kildematerialet fundet på hjemmesiden arkiv.dk.

En stor fordel er, at man ikke kun kan søge på steder men også på emner. Her er der utallige billeder, der kan tjene som inspiration. Til mange af billederne er der en beskrivende tekst, der giver gode informationer. En anden fordel er, at man kan kontakte det relevante lokalhistoriske arkiv via mail, hvilket jeg har gjort flere gange med positivt resultat.

Pas på: det er en stor tidsrøver pga. det store materiale.

1.1.6.6 Kortmateriale

For at lave en stationsby, der virker troværdig, kan det være til stor hjælp at studere diverse landkort.

Den nemme løsning, der giver et indblik i forholdene, er Geodætisk Instituts generalstabskort i 1:100 000. Det er dog bedre, hvis man kan få mere detaljerede kort. Ud over at det giver en bedre indsigt i forholdene, har disse kort også den fordel, at de har en række anførelser af væsentlige elementer. Som eksempel kan anføres, at der i Ålestrup er idrætsplads, skole, smedje, missionshus, vandtårn, kommunekontor, hotel, politistation, pavillon, mejeri, fabrik, skole (igen), præstebolig, lægebolig, apotek, slagteri, telefonstation, kirke samt naturligvis station. Endvidere fremgår det, at der SØ for byer er en jernbanebro over Simested å.

På historiskekort.dk er der målebordsblade og centimeterkort.

Ønsker man mere detaljerede oversigter, har Trap i nogle tilfælde et bykort over de større byer. Dette er f. eks. tilfældet med omtalen af Brædstrup. Krak har også nogle bøger med bykort.

1.1.6.7 Baggrundsmateriale

Som nævnt har jeg valgt at supplere oplysningerne med baggrundsmateriale, der sætter forholdene i historisk perspektiv.

Derfor har jeg hentet en del materiale i bl.a.

- Diverse årgange af "Hvem – Hvad – Hvor"
- "Danmarks Kultur ved Aar 1940"
- Diverse bøger om det specifikke emne – f. eks. "Elektricitetens Aarhundrede" og Poul Tullberg: "Dansk Bryggerifortegnelse"
- Politikens "Sådan laves det"

1) Carsten Egø Nielsen: "Fuglebjerg Folkeblad – en vigtig lokalhistorisk kilde", i Fuglebjerg Lokalhistoriske Forening, Årsskrift 2022, siderne 8 – 10.

"Danmarks statistik" har udgivet en række statistikker, der ikke bare indeholder talmateriale, men også yderligere oplysninger.

1.1.6.8 Folkekomedier

Jeg må tilstå, at jeg har en svaghed for de mange folkekomedier, der kunne ses i biograferne i 1950'erne og 1960'erne – heldigvis kan man stadig se nogle af dem på diverse tv-kanaler eller på DVD.

Det vil være forkert at påstå, at disse film giver et retvisende billede af forholdene i stationsbyerne. Alligevel vil jeg driste mig til at påstå, at der kan findes mange eksempler på relevant materiale, hvis man ser på detaljer og miljøer.

Det gælder først og fremmest de mange scener på en jernbanestation med tog, se <https://www.sporskiftet.dk/wiki/tog-p%C3%A5-film>

Der ud over kan f. eks nævnes

- Havnemiljø og toldvæsnetts patruljebåde ("Det skete på Møllegården", 1960)
- Omrejsende tivoli ("Flintesønnerne", 1956)
- Store grusgrave ("Flintesønnerne", 1956 og "Sønnen fra Amerika", 1957)
- Lægebolig ("Landsbylægen", 1961)

1.1.6.9 Billedmaterialet

Billedmaterialet har ikke altid har tilknytning til det undersøgte geografiske område. Ligeledes er der heller ikke altid brugt materiale fra stationsbyer. Her har hensynet til muligheden for at kunne illustrere emnet vejet tungest.



Skørping med stationen og vandtårnet til højre. Posthuset ligger skjult bag ved stationsbygningen. Den gule bygning til venstre er det tidligere hotel. I baggrunden det tidligere apotek. [OP / CD 218 174-2]

I min samling har jeg en lang række postkort, der på glimrende vis belyser emnerne. Desværre gør ophavsretsreglerne det tvivlsomt, om jeg i alle tilfælde kan anvende disse kort. Derfor har jeg valgt at også at medtage egne nutidige billeder, hvor det skønnes nødvendigt.

I ældre jernbanelitteratur er der typisk fokuseret på billeder af stationerne og ikke så meget på omgivelserne. Derfor er det glædeligt, at den nye jernbanelitteratur er illustreret med flere luftfotos bl.a. Sylvest Jensens billeder fra Det kongelige Bibliotek. Disse billeder giver et fortrinligt billede af bebyggelsen omkring stationen. Man kan læse mere om billedsamlingen i Arne S. Andersen: "Luftfotografiet i det kongelige Biblioteks samlinger", i

"Magasin fra Det kongelige Bibliotek, nr. 2, 8. årg (1993), der kan findes i tidsskriftsdata-basen.

1.1.6.10 Banestier

Måske har man lyst til at besøge nogle byer. På hjemmesiden www.railtrails.dk er der en oversigt over en række banestier, dvs. cykelstier, der er etableret på nedlagte baners trassere. Nogle kan også ses på Kraks kort over nordjyske byer. Derved kan man lettere spotte stationsområdet, hvis stationen er fjernet.

1.1.7 Dette er ikke med!

Undervejs i forløbet blev jeg opmærksom på, at jeg ikke beskriver ikke alle facetter af livet i stationsbyen.

Man kan sige, at min fremstilling omhandler kulisser, men der mangler de små og store begivenheder, der er med til at gengive livet i stationsbyen. Det kan være alt fra hverdagens små aktiviteter til større begivenheder, der måske omtales i den lokale avis, som f. eks

- Udendørs sportsarrangementer.
- Friluftskoncerter.
- Byfest med optog og omrejsende tivoli.
- Mindehøjtidelighed med kransenedlæggelse.
- Efterårsmanøvre med deltagelse af udenlandske styrker.
- Politiske arrangementer som f. eks grundlovsmøde, 1. maj møde eller politiske demonstrationer.
- Dyrskue.

Dette er ikke medtaget.

1.1.8 Supplerende materiale

Her er lidt supplerende læsning om stationsbyerne i almindelighed:

- Chr. R. Jansen: "Stationsbyen. Rapport fra et seminar om stationsbyens historie 1840 – 1940"
- "Nyt fra stationsbyen", nr. 1 – 14
- "Arkitekten", nr. 18, 1982, der indeholder en række artikler om stationsbyen.
- Erland Porsmose: "Danske landsbyer". Bogen er en generel beskrivelse af landsbyernes historie, men ikke mindst afsnittet "Andelstidens landsby – og den grå Ferguson (1880 – 1960)" kan anvendes som inspirationskilde. Bogen kommer naturligvis også ind på den betydning, jernbanen fik for mange landsbyer.
- Viggo Hansen; "Den rurale by. De bymæssige bebyggelsers opståen og geografiske udbredelse" i "Geografisk Tidsskrift, bind 64 (1965). Kan hentes på nettet på http://img.tidsskriftdk/gto_0064-PDF/hto_0064_71182.pdf.
- Vigge Hansen: "***"
- Harry Hane: "Stationsbyen"
- http://da.wikipedia.org/wiki/Stationsbyer_i_Danmark, der også indeholder en litteraturliste.
- Mette Ladegaard Thøgersen: "Stationstiden – og da byerne flyttede på landet", i "Jernbanehistorie – jernbanernes teknologiske og kulturelle historie", Danmarks Jernbanemuseum, 2013
- Aage Aagesen: "Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark"
- "Torben Andersen: "Et dansk anlæg bør have en stationsby", Lokomotivet, nr 132, siderne 27 – 32
- Peter Dragsbo: "Stationsbyerne" – kan findes på nettet
- Niels Peter Stilling: "De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840 – 1940"

I de senere år er der kommet større fokus på stationsbyerne, hvilket har medført en række rapporter, der kan findes på internettet. Her kan nævnes

- "Ministeriet for by, bolig og landdistrikter": "Mindre stationsbyers sammenhængskraft" www.byfornyelsesdatabasen.dk/file/480922/dok.pdf
- Projektet "Byarkitektonisk kortlægning, type- og modelfremstilling af danske stationsbyers midte". Projektet har udgivet 3 delrapporter. Her skal specielt nævnes den 3. delrapport "8 bidrag til: Byarkitektonisk kortlægning, type- og modelfremstilling af danske stationsbyers midte". Heri findes en artikel af Gudrun Gormsen: "Stationsbyer 1915, 1965, 2015". Første del er interessant perspektiv, mens anden del er særdeles relevant i forhold til denne artikels serie. www.byfornyelsesdatabasen.dk/file/661515/dok.pdf
- Mette Ladegaard Thøgersen: "Landdistrikternes urbanisering. En analyse af de rurale byers opståen, udvikling og karakteristika ca. 1840 – 1960"

1. 2 indbyggertal

Det er interessant at se lidt på indbyggertallet i de undersøgte byer, herunder hvorledes det ændrede sig gennem årene.

1.2.1 Kildematerialet

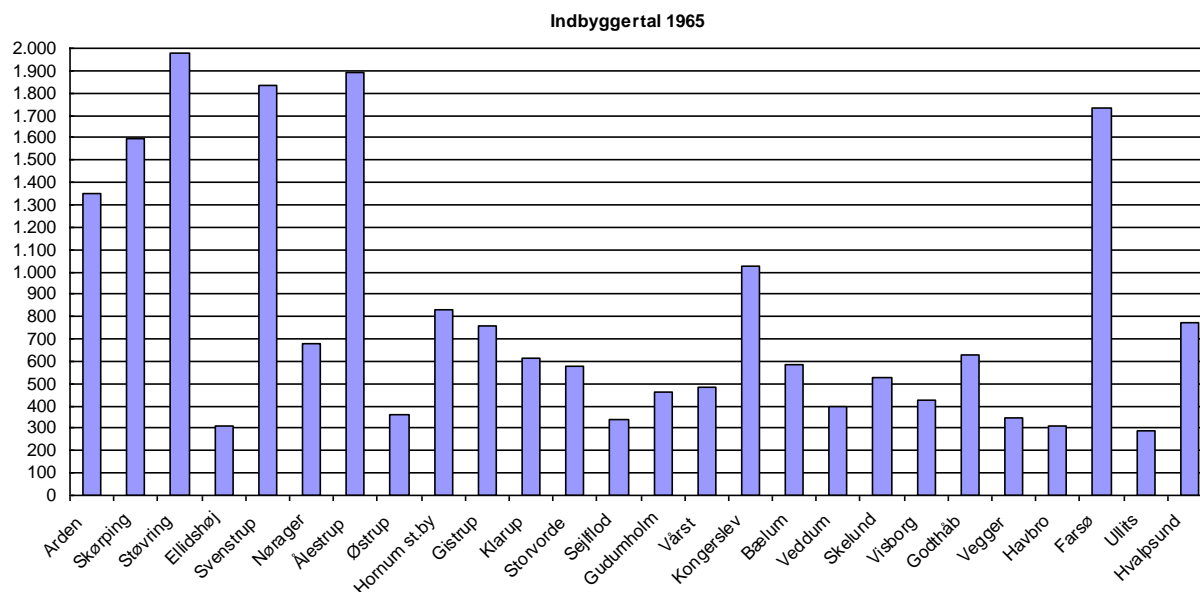
Oversigterne baserer sig på 2 udgivelser fra Danmarks Statistik: "Statistiske undersøgelser, nr. 10 – Folketal, areal og klima 1901 – 60" (i det nedenstående kaldet "SU10"), ¹⁾ og Christian Wichmann Matthiessen: "Danske byers folketal 1801 – 1981" (Statistiske undersøgelser nr 42) (i det nedenstående kaldet "SU42"). ²⁾

Ud fra "SU42" har jeg lavet en oversigt over indbyggertallet i 1965. ³⁾

Ud fra "SU10" og "SU42" har jeg endvidere lavet nedenstående grafer, der viser indbyggertallene i perioden 1940 – 1970.

1.2.2 Indbyggertallet i 1965

Jeg har valgt 1965 som udgangspunkt, da det ligger midt i den undersøgte periode.



Gug er ikke medtaget, da byen i perioden 1960 – 65 blev en del af Ålborg

Der er stor forskel på indbyggertallet i de enkelte byer. Den mindste by er Ullits med 290 indbyggere, mens Støvring er den største by med 1.980 indbyggere. Det gennemsnitlige indbyggertal er på 810.

Den store spredning betyder, at det er relevant at se på kvartilerne. En kvartil er

- "Hver af de 3 lodrette delingslinier der deler en grafisk fremstilling af fordeling (fordelingskurve) i 4 dele med 25 % i hver". ⁴⁾
- "Hver af de tre talværdier der deler et statistisk materiale opstillet i rangordnet rækkefølge i fire lige store dele" ⁵⁾

Minimum	290,0
Nedre Kvartil	402,3
Median	597,5
Øvre Kvartil	973,3
Maximum	1980,0

50 % af byerne havde under 600 indbyggere, og 75 % havde under 1000 indbyggere.

1.2.3 Indbyggertal i perioden 1940 – 1970

Jeg har valgt 1940 som skæringspunkt, da man ændrede optællingsprincip fra dette år.

Før 1940 optalte man den såkaldte "de facto befolkning" dvs. de tilstedeværende personer.. Fra 1940 gik

¹⁾ www.DST.dk/da/statistik/nyheder-analyser-publ/publokationer/visPub?cid=19249

²⁾ www.DST.dk/da/statistik/nyheder-analyser-publ/publokationer/visPub?cid=19910

³⁾ www.DST.dk/da/statistik/nyheder-analyser-publ/publokationer/visPub?cid=19910

⁴⁾ Fremmedordbogen, Gyldendals røde ordbøger, 1976

⁵⁾ "Den Danske Ordbog"

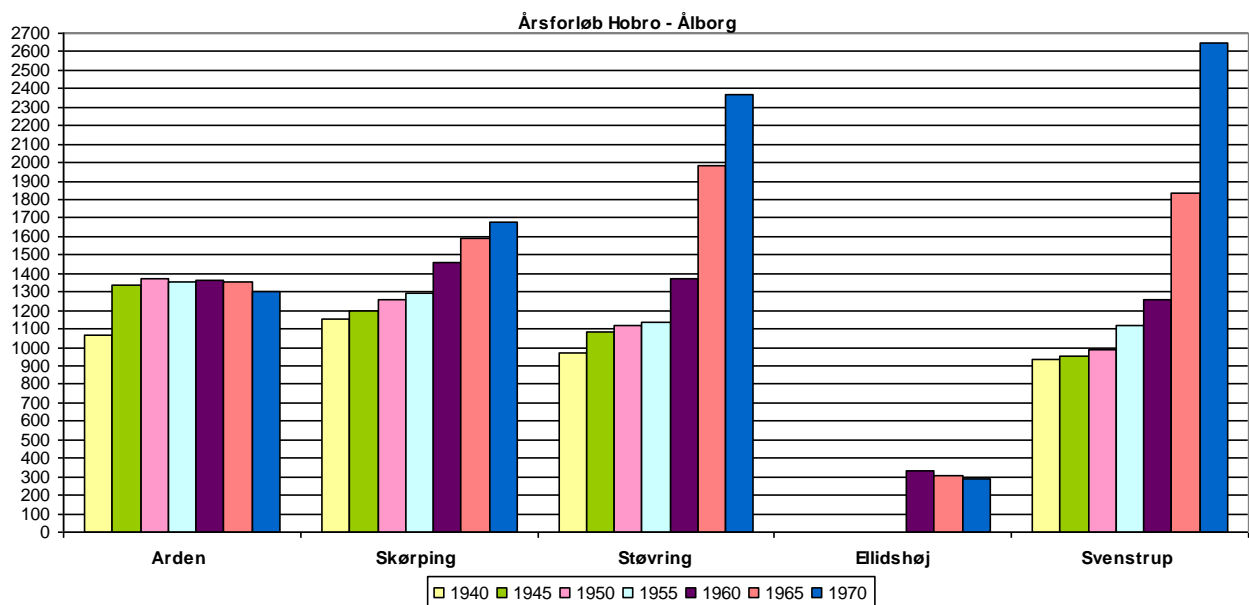
man over til at tælle "de jure befolkning" dvs. de fastboende / hjemmehørende personer. ¹⁾ Der vil naturligvis være mindre differencer, når man sammenligner folketællingerne fra 1935 med tællingerne fra 1940, da det ikke var alle indbyggere, der opholder sig på hjemstedt på optællingsdagen.

I de fleste tilfælde er der kun tale om små differenser, men der kan forekomme større forskelle.

Tabel 7 "Folketal og arealtal i amts- og sognekommuner 1901- 60" i "SU10" har i kolonnerne 8 og 9 en sammenligning mellem "Faktisk tilstedeværende befolkning" og "Hjemmehørende befolkning" i folketællingen 1935. Her ser vi en difference i tallene for Skørping sognekommune. Kolonne 8 angiver 2.028 personer, mens kolonne 9 angiver 1.913 personer – en difference på 115 personer. ²⁾ Denne difference kan forklares i at der var et sanatorium til behandling af tuberkulosepatienter. Trap anfører, at der var plads til 111 patienter.

Endnu mere markant er forskellene, hvis man sammenligner tællingerne fra 1935 med 1940 i Haslev ³⁾ Her faldt indbyggertallet fra 5.302 til 4.735 – et fald på 567 personer (10,7 %). Denne store difference er naturligvis ikke udtryk for, at indbyggerne er flygtet fra Haslev. Haslev var kendt som skoleby. Der var seminarium, husholdningsskole, bygmesterskole, håndværkerdagskole (kostskole) og landbrugsskole. De mange elever var naturligvis med til at forrykke billedet.

De enkelte byer



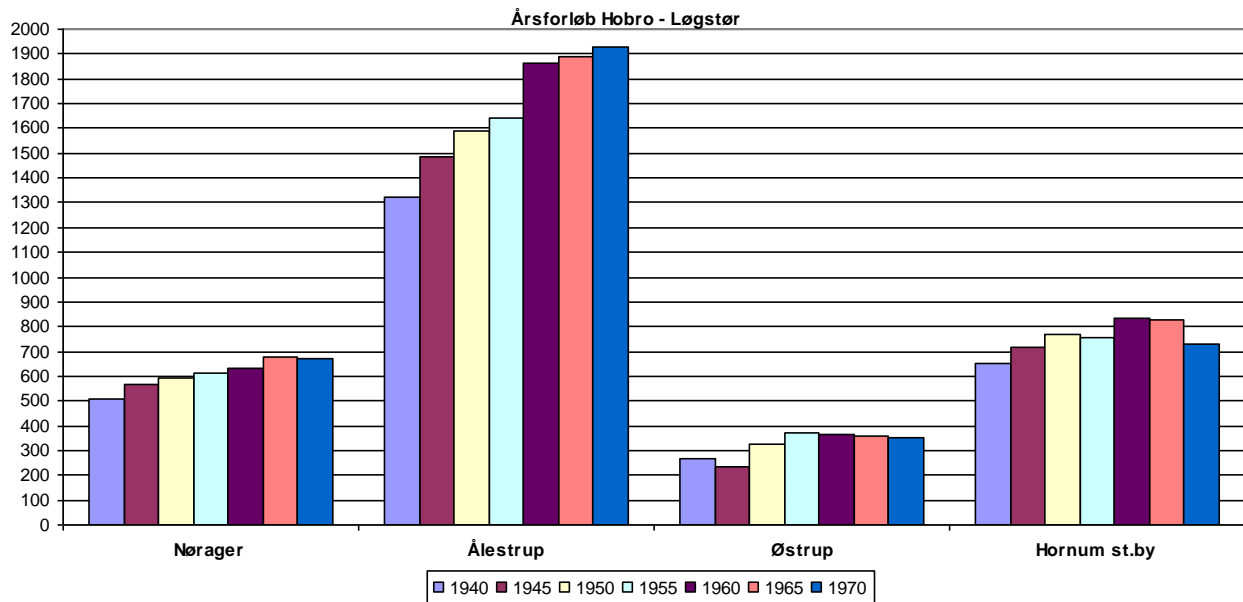
Støvring og ikke mindst Svenstrup oplevede en stor stigning i indbyggertallet i 1960'erne.

For Svenstrups vedkommende skyldes det formentlig den tætte tilknytning til Ålborg. For Støvrings vedkommende kender jeg ikke umiddelbart forklaringen, men måske skyldes det, at byen lå ca. midtvejs mellem Hobro og Ålborg.

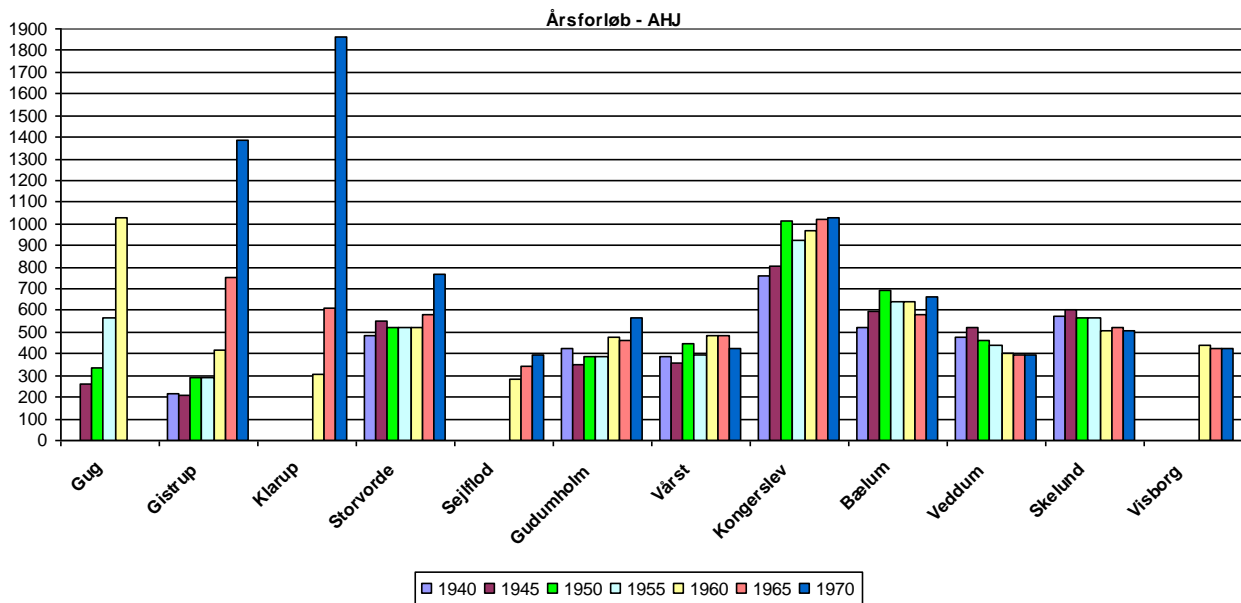
¹⁾ Christian Wichmann Matthiessen: "Danske byers folketal 1801 – 1981" side

²⁾ "SU10", siderne 130 – 131

³⁾ "SU10", siderne 176 – 177



Ålestrup oplevede stigninger i indbyggertallet fra 1940 frem til 1960, hvorefter det stagnerer. De øvrige byer har kun mindre variationer.

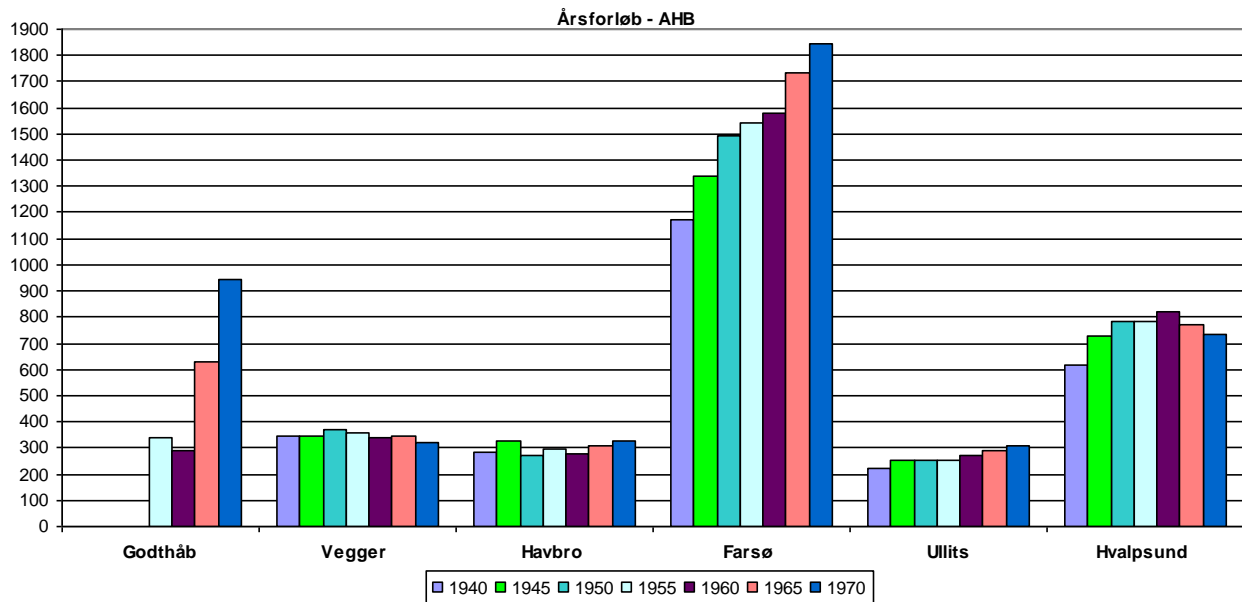


Udviklingen i de enkelte byer er meget forskellig.

Der er dog nogle generelle tendenser.

Den store udvikling i byerne tæt på Ålborg (stationerne Gug, Gistrup, Klarup og til dels Storvorde) skyldes den tætte placering til Ålborg. For Gug er der ikke anført tal for 1965, da byen er indgået i Ålborg kommune.

Trap nævner, at Klarup stationsby i Romdrup sogn og Klarup i Klarup sogn er bygget sammen. I 1965 omtales Klarup med 334 indbyggere og Klarup ST med 612 indbyggere – i alt 946 indbyggere. I "SU42" omtales kun Klarup med 1.860 indbyggere i 1970, hvilket forklarer den store stigning. De efterfølgende år steg indbyggertallet til 3.172 indbyggere i 1976, 3.724 indbyggere i 1979 og 3.772 indbyggere i 1981. Igen et eksempel på den meget store stigning i indbyggertallet i byerne tæt på Ålborg.



Godthåb oplevede – ligesom nabobyen Svenstrup – en stor stigning igennem 1960'erne. Der er en ganske markant stigning fra 1960 til 1965. En plausibel forklaring på denne forskel kan udledes ved at studere diverse kort, hvor det ses, at Godthåb bestod af to bydele. Den nordlige del lå nord for banestrækningen i tilknytning til stationen. Den sydlige del, der bl.a. omfattede kirken, lå et stykke fra stationen. Det er ikke urealistisk at tro, at de 2 bydele er vokset sammen, så man fra 1965 betragtede det som et samlet hele. Der er dog en betragtelig tilvækst fra 1965 til 1970.

De øvrige byer ligger meget stabilt.

1.3 Byernes udformning

Selv om formålet med denne undersøgelse er at beskrive de elementer, der fandtes i stationsbyerne, er det ikke uvæsentligt, at komme med nogle bemærkninger om byernes udformning. Dette er vigtigt for at kunne genskabe virkeligheden på en troværdig måde.

1.3.1 Kortmateriale

I indledningen nævnte jeg de historiske kort.

Ønsker man en detaljeret oversigt har historiskekort.dk også matrikelkort. Jeg har ikke personlig erfaring med dem, men de kan måske være interessante.

1.3.2 Ægte / uægte stationsbyer

EVP anvender betegnelserne ægte og uægte stationsbyer. De ægte stationsbyer er "de nye bysamfund, der opstod omkring en nyopført station med eller uden tilknytning til en nærliggende by, der ikke kunne eller ikke blev forbundet direkte med jernbanen". De uægte stationsbyer er "allerede eksisterende byer, der blev stationsbyer ved, at en bane blev anlagt og fik station i byen" ¹⁾

Aage Aagesen ²⁾ opdeler stationsbyerne i tre hovedtyper:

A: De rene stationsbyer uden landsbybebyggelse (Sindal)

B: Stationsbyer, hvor landsbybebyggelsen indgår centralt (Glamsbjerg)

AB: Stationsbyer, hvor landsbybebyggelsen ligger uden for den egentlige stationsbybebyggelse (Vejen)

Jan Bak Harder ³⁾ anvender tilsvarende gruppering:

1. gamle landsbyer, der fik en station – Ellidshøj,
2. nye stationer "grundlagt på åben mark ved en station langt fra landsbyen" – Skørping (landsbyen Gl. Skørping)
3. "stationsbyer, hvor den nye by med tiden voksede sammen med den nærliggende landsby" – Støvring.

Der er eksempler på, at der var byer, der måske ikke var anlagt på "åben mark", men havde ganske minimal bebyggelse ved jernbanens anlæggelse. Her kan nævnes

- Sandved, der bestod af 3 gårde og 4 huse ⁴⁾ og

- Skelhøje, der inden banens åbning havde 2 gårde, 1 smedje, 1 aftægtshus. Anlæggelsen af banen medførte dog, at der ved banens åbning var "18 ejendomme opført langs baneterrænet, og flere blev taget i anvendelse i de allernærmeste år". ⁵⁾

Ved planlægning af en modelbane bør man være opmærksom på dette forhold, da det har indflydelse på stationsbyens udformning. Der er jo ikke stråttækte bindingsværksbygninger, gadekær eller middelalderkirker i de stationsbyer, der tilhører type A.

Det må antages, at de fleste stationer på privatbanerne tilhører type B, da disse baners primære formål var at betjene omegnen.

Byer af type AB betragter jeg som mindre relevante, da det formodes, at en del af byens funktioner ligger i den oprindelige by.

1.3.3 Landsbytyper

Vælger man at tage udgangspunkt i byer af type B, er det relevant at se på den oprindelige landsbys udformning. Her må jeg henvise til litteraturen – bl.a. Erland Porsmoses bog "Danske landsbyer".

Der er dog en enkelt type, jeg vil nævne, da den har relation til flere af de undersøgte byer.

Rækkebyer / randbyer

Rækkebyer eller randbyer er en landsbytype, der består af "to parallelle gård- eller husrækker, liggende over for hinanden op hver side af en vej." Viggo Hansen deler disse byer op i 2 hovedgrupper. Den ene er Å-byer, der ligger langs med et åløb. Den anden type er randbyer langs fossile kystlinier. Det er byer, der ligger ved det maritime forland. Disse byer hører især til i Nordjylland – bl.a. i det nordøstlige Himmerland med byerne Romdrup, Klarup, Storvorde og Sejflod. ⁶⁾

¹⁾ Erik V. Pedersen "Stationsby", "banen", nr 72, side 31

²⁾ Aage Aagesen: "Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark", side 101 – 102

³⁾ Jan Bak Harder: "Støvring. Fra bondelandsby til stationsby og landevejsby", side 7

⁴⁾ Bertel Hansen: "Sandved – en stationsby og dens huse", side 5

⁵⁾ Jørgen Østergaard: "En vandvædder" i "Fra Viborg – egnen", 2018, side 120

⁶⁾ Viggo Hansen: "Danmarks natur", bind 9, siderne 23 - 24

1.3.4 Jernbanen og hovedgaden

Man kan også se på hovedgaden i forhold til jernbanen.

Peter Dragsbo angiver 2 typer: ¹⁾

1. Krydsbyer
Her krydser hovedgaden og jernbanen hinanden.
2. Parallelbyer
Her ligger hovedgaden parallelt med jernbanen.

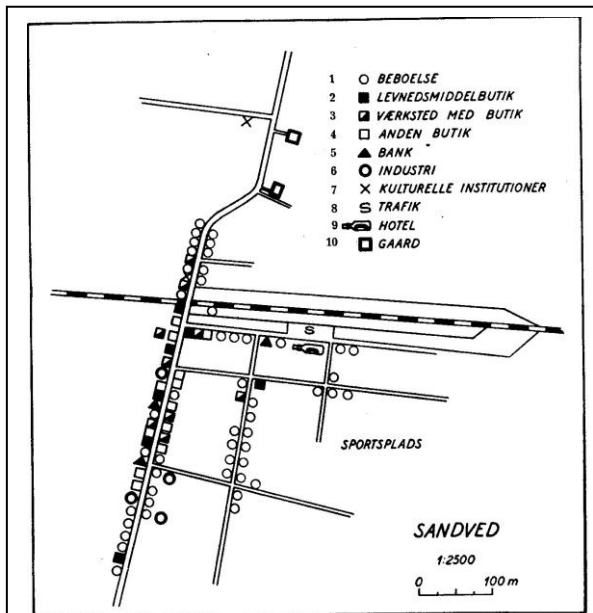


Fig. 44.

Erhvervsgeografisk Kort.

Sandved. Eksempel på krydsby, hvor bebyggelsen stort set kun ligger på den ene side af jernbanen.

[Aage Aagesen: "Geografiske studier over jernbanerne i Danmark", side 112. Se også Bertel Hansen; "Sandved – en stationsby og dens huse"]

Eksempler på parallelbyer er Ellidshøj og Støvring. Hovedvej 10 (Hobro – Ålborg) gik gennem byerne.

Relation til modelbanen

Krydsbyer har som regel bebyggelse på begge sider af jernbanen. Der er dog eksempler på mindre krydsbyer, hvor bebyggelsen hovedsageligt ligger på den ene side af jernbanen. Her kan jeg henvise til bl.a. Sandved.

I parallelbyer ser man ofte, at der stort set kun er bebyggelse på den ene side af jernbanen. Dette giver den fordel, at bebyggelsen er mere koncentreret. I nogle tilfælde kan man se, at den ubebyggede del udgøres af skov eller i det mindste mange høje træer. Dette kan derved udgøre en form for baggrundskulisse. Som eksempler kan nævnes Dianalund, Tureby (se billedet), Gadstrup (Lokomotivet, nr. 106).



Tureby. [Foto: OP]

1.3.5 Standsningsstedets placering

I sin Ph.d. afhandling har Mette Ladegaard Thøgersen en "Vurdering af standsningsstedet og jernbanens beliggenhed i den rurale by". ²⁾

Hun skelner mellem følgende placeringer:

- *Central*, hvor standsningssted og jernbane var helt integreret i byens krop og var beliggende tæt på dens centrum.
- *Semicentral*, som omfattende byer, hvor jernbane og standsningsstedet var placeret et lille stykke fra centrum, men som stadig blev vurderet til at være en integreret del af bykroppen.
- *Semiperifer*, der dækker over en placering lidt længere væk fra byens centrum, men hvor der stadig var bebyggelse på begge sider af banen.
- *Perifer*, som antyder, at standsningssted og jernbane var beliggende i byens periferi, hvorved jernbanen ofte kom til at afgrænse byen.

¹⁾ Peter Dragsbo: "Stationsbyer" i "Mindre stationsbyers sammenhængskraft", side 20

²⁾ Mette Ladegaard Thøgersen: "Landdistrikternes Urbanisering", side 249

1.3.6 Udstykninger

I 1960'erne var der en stor stigning i parcelhusbyggeriet. Dette medførte, at kommunerne købte arealer, der lå tæt på byen for at byggemodne og udstykkede arealerne.

Det var formentlig primært i de lidt større byer dette forekom. Dette skete f. eks i Farsø. I begyndelsen af 1960'erne udstykkede kommunen et parcelhusområde på 31 grunde ned Mosevangen (i dag Havrevangen) og Rugskellet, som senere blev yderligere udvidet med 32 grunde. ¹⁾ Samme år købte sognerådet Bakkegården i den sydvestlige del af byen, som de kommende år blev udlagt til parcelhuskvarter, der i 1967 blev navngivet Jeppe Aakjærvej, St. St. Blichersvej og Johan Skjoldborgsvej. Yderligere 3 veje kom til i 1969 med navnene Kaj Munks Vej, Hans Poulsens Vej og Holger Drachmanns Vej. ²⁾

Studerer man diverse bykort, kan man se, at arealerne havde forskellig udformning. Som Poul Wind Skadhauge anfører, var de første udstykninger "stive systemer af parallelle boligveje med to dybe grundes afstand og kun enkelte tværforbindelser.", ³⁾ hvilket kan ses i de første af de nævnte udstykninger. Dette kalder Peter Dragsbo for "landmålerudstykningskerne". ⁴⁾ I 1960'erne "fik man mere differentierede vejsystemer, som også omfattede særskilte stier for cyklister og fodgængere. Og blinde veje blev lige så almindelige som de før var sjældne". ⁵⁾ I Farsø kan dette ses i "forfatterkvarteret".

Selv om det primære formål med udstykninger var at etablere boligområder, var der nogle tilfælde, hvor man benyttede lejligheden til at bygge offentlige institutioner. Det var f. eks tilfældet i Farsø. Ved udstykninger af Højgården etableredes en børnehave og et plejehjem. ⁶⁾

Slipseudstyknings

En speciel form for udstykninger er det, som Porsmose kalder "slipseudstyknings". Dette udtryk er, som vi skal se, ganske rammende, men kræver en nærmere forklaring. ⁷⁾

I forbindelse med landboreformerne i sidste halvdel af 1700-tallet blev der foretaget udskiftninger. Nogle af disse var de såkaldte stjerneudskiftninger. Viggo Hansen anfører, at man delte "bymarken op i lange kile, smalle indadtil mod byen og gårdene og bredere udadtil, hvorved de nye skel kom til at forløbe som eger på et hjul, hvor byen var akslen". ⁸⁾ Erland Porsmose beskriver dem som "en ressourcekage med et kileformet stykke jord, der klemte sig op til hver af de gamle gårde i landsbykernen". Et eksempel kan ses i Marslev. ⁹⁾ Denne form for udstykning forekommer naturligvis udelukkende i byer, der er af Aagesens type B.

Andre udstykninger

I de fleste tilfælde lå de nyere kvarterer i udkanten af byerne, altså et stykke fra stationen, men der findes enkelte eksempler (især i parallelbyer) på, at der er udstykning tæt på stationen.

Allingåbro er en parallelby, hvor stort set hele byen ligger nord for banestrækningen. På et luftfoto kan man se, at der syd for banen er en udstykning i en "klump". Det drejer sig om Åhavevej, Ålykkevej og Broagervej. Ifølge Kraks kort, ser det ud til at sidstnævnte vej føres over jernbanen på en viadukt. ¹⁰⁾

På kortet i Trap ser man, at Give lå vest og nord for jernbanen med stationen i den sydvestlige del af byen. Nyere kort viser, at der sydvest for stationen er opstået et villakvarter

1.3.7 Facadefrie veje

I 1950'erne blev det anbefalet, at de vigtigste trafikårer blev gjort facadeløse. I Rudkøbing var det et krav fra Vejffonden, at den sidste del af indre ringvej blev udført på denne måde. ¹¹⁾

Vejffonden gav tilskud til ¹²⁾

- Amtskommunerne, der stod for hovedvejene og landevejene, der fortrinsvis benyttedes af fjerntrafikken.
- De øvrige kommuner, primært til veje, der er af betydning for den gennemgående færdsel.

I mange tilfælde gik hovedveje og større landeveje gennem byerne. Derfor kan man udmærket antage, at en del af udstykningerne i stationsbyerne, var facadeløse.

¹⁾ Formentlig Kornblomstvej og Rugmarken. (Min bemærkning)

²⁾ Kim Ørsted Iversen: "Erhvervsudviklingen i 1960'ernes Farsø. en analyse af sognerådets rolle". I "Erhvervshistorisk Årbog", 2019,2. Kan findes på nettet.

³⁾ Poul Wind Skadhauge: "Villavejen", Signalposten nr. 4, 1989

⁴⁾ Peter Dragsbo: "Hvem opfandt parcelhuskvarteret?". side 218

⁵⁾ Poul Wind Skadhauge: "Villavejen", Signalposten nr. 4, 1989

⁶⁾ arkiv.dk/vis – børnehaven; ***; plejehjem: ***

⁷⁾ Erland Porsmose: "Danske landsbyer", side 126 – 130, 221

⁸⁾ Viggo Hansen: "Vanskeligheder ved udskiftningen", i "Danmarks natur", bind 9, siderne 45 – 46

⁹⁾ Erland Porsmose: "Danske landsbyer", siderne 128 og 221

¹⁰⁾ arkiv.dk/vis/2476648

¹¹⁾ Peter Dragsbo: "Hvem opfandt parcelhuskvarteret?". siderne 71 og 86.

¹²⁾ "Hvem – Hvad – Hvor". 1959, side 345

I nogle tilfælde var bebyggelsen på stillevejene afgrænset mod den større vej med hække. I andre tilfælde var der afgrænsning med beplantning med træer og buske mellem vejen og grundene.

1.3.8 Torve og pladser

På et modelbaneanlæg kræver det en del huse, hvis man skal gengive en stationsby. Her kan det være en fordel at lave et torv eller en stationsplads.

Nogle steder var der et lille anlæg på torvet, som det kunne ses i Brørup. ¹⁾

1.3.9 Kuriosa

Her er et par eksempler på emner, der ganske vist er ret specielle, men de kan tjene som inspiration.

Filskov

I "Danmark rundt" kan man læse ved Filskov Kro: "Privat landingsplads for sportsfly 800 m fra kroen, ingen landingsafgift". Det var ejeren af kroen Chr. Østergård, der anlagde pladsen. ²⁾

Ellidshøj

Den 4000 år gamle stendysse "Ellehøj" ligger midt i Ellidshøj by. ³⁾

1.3.10 Supplerende materiale

Peter Dragsbo: " Stationsbyer" i "De Kulturhistoriske interesser i landskabet", side 269. Kan hentes på nettet

Peter Dragsbo: "Hvem opfandt parcelhuskvarteret?"

Viggo Hansen: "Danmarks natur", bind 9

¹⁾ arkiv.dk/vis/1495921, 5351951 og 1279176

²⁾ "Filskov Kro flyveplads" i "Flyv, 1961, side 217. Kan hentes på nettet.

³⁾ Peter Jørgensen: "Tre himmerlandske sogne", side 17