

## V. Banernes Indflydelse paa Befolkningsbevægelser og Bydannelser

**B**YERNES saavel som andre Bebyggelses Beliggenhed var fra de ældste Tider bestemt ud fra Færdselssynspunkter, og Byerne kom derfor til at ligge ved alfar Vej, og fortrinsvis hvor mange Veje mødtes eller ved Overgange over Aaerne, hvor Vejene fra flere Sider stævnede sammen for at benytte den fælles Overgang, og hvor Trafikken var nødsaget til at stoppe op. Endvidere var let Adgang til Havet af Betydning, men for at være skærmet for Fjendevold anlagdes Byerne, hvor det var muligt, inde i Fjordene ved Mundingen af Aaløbene.

Hvorledes disse gamle Byer har taget sig ud, faar man et Billede af gennem Hugo Mathiesens Beskrivelse<sup>1)</sup>: »Betragter man nøjere Byplanens Udformning i disse Byer af ældste Aldersklasse, træder Betydningen af det store gennemløbende Hærstræde tydeligt frem. Det er Rygraden i Staden. Her holdtes fra gammel Tid Torvet i Flugt med den Landevejsfærdsel, som gav Stedet Liv, og Bebyggelsen har aflejret sig naturligt uden om de vigtigste Landevejsgader.«

Naar Trafikvejene har været afgørende for Byernes Beliggenhed i tidligere Tider, er det ogsaa naturligt, at Banerne ved deres Fremkomst fik en tilsvarende Betydning, og der kan da heller ikke være Tvivl om, at Banerne har været en stærkt medvirkende Aarsag til de mest karakteristiske Forskydninger i Befolkningsudviklingen i Danmark efter Midten af forrige Aarhundrede. Byernes, og særlig de større Byers, stærke Vækst maa for en væsentlig Del skyldes Banernes Indflydelse, og Opkomsten af bymæssige Bebyggelser i Landdistrikterne ved Jernbanestationerne er det naturligt at tilskrive Banerne, selv om der maa have været den fornødne økonomiske Basis gennem Produktions- og Leveforholdene i de omgivende Landdistrikter. Kun hvor der allerede er økonomisk Liv, eller hvor dette gennem Medvirken af Banerne kan skabes, kan der blive Tale om Bydannelser, herunder Stationsbyer.

### Banernes Betydning for Byernes Udvikling

I Løbet af Middelalderen fuldbyrdedes der en økonomisk Ordning, hvis Hovedtræk var en fast ordnet Arbejdsdeling mellem Land og By, som fandt sit Udtryk i Lavsbestemmelser og Byernes Privilegier. Saa længe disse Bestemmelser eksisterede, kunde der ifølge Sagens Natur ikke komme til at foreligge større Behov for Befordringer over længere Afstande og mellem Landsdelene indbyrdes, end de kunde bestrides ved Skibsfarten og ad Landevej.

Disse Forhold ændredes betydeligt med Næringsfrihedens Indførelse og med Anlæg-

<sup>1)</sup> Hugo Matthiessen: »Middelalderlige Byer«.

get af Baner. Den Frihed, Byerne fik til at skaffe sig Afsætning for sin Produktion overalt, hvor det var muligt, var ikke særlig meget værd, saa længe der ikke forelaa Befordringsmidler, der kunde besørge denne Omsætning baade billigere og hurtigere, end det hidtil havde været muligt. Det er derfor heldigt, at Indførelse af Næringsfriheden, Tilendebringelsen af Udbygningen af Landets Hovedlandeveje (særlig i Jylland), Udvidelser af Handelsflaaden og Bygningen af Banenettets Hovedstrækninger falder paa omtrent samme Tidspunkt, saaledes at Fremskridtene i Landbruget og i Industrien og de forbedrede Trafikmidler og særlig Banerne kan befrugte hinanden.

Det er et Spørgsmaal, om ikke Banerne har sin store Andel i, at Industrien netop tager Fart i 70'erne, efter at Banernes Hovedstrækninger udbyggedes i 60'erne. I hvert Fald vil ingen Industri kunne opnaa en Størrelse, der ligger ret meget over Haandværket, naar den ikke har større Omraader eventuelt hele Landet til sit Opland, og dette faar den først med Banerne.

Med Næringsfrihedens Indførelse og Trafikmidlernes Forbedring fik Byerne Mulighed for at udvikle sin Produktion og sit Marked, og det var naturligvis særlig de store Byer med gode Havne og Hovedstaden, der drog Fordel heraf, da Betingelserne for Udvidelse og Etablering af Industri var langt bedre her end i den lille Købstad. Paa den Maade kom Banerne til at fremme den industrielle Koncentration gennem Stordrift og Dannelse af Storbyer, men dog ikke i højere Grad, end at mange Byer over hele Landet har formaaet at hævde sig i denne landsomfattende Konkurrence, fordi de var forsynet med gode Havne til Import af Raaprodukter, og fordi de havde et Opland, der kunde aftage en Del af deres Produktion.

Den lille Købstad, der ikke kunde gøre sig gældende gennem Industrianlæg, var derimod daarlig stillet, dels tabte den en Del af sin Omsætning til Oplandet som Følge af voksende Handel og Haandværk der, og særlig i de efterhaanden opvoksende Stationsbyer, dels konkurrerede Hovedstadens og de større Købstæders Industri dens Haandværk ud.

Naar de smaa Købstæder vil føre deres Stilstand eller Tilbagegang tilbage til Banerne alene, saa er dette ikke helt rigtigt, idet andre og maaske mere betydende Aarsager ogsaa har gjort sig gældende. Købstædernes Købmandsstand, der var Byens Livsnerve, taber sin Magtstilling inden for Omsætningen, efterhaanden som Kvægavlen tiltager og Kornet opfodres, og Kornhandelen hermed taber i Betydning. Den Import af Korn, Fødestoffer og Gødning, som kom i Stedet for, fordrede Kapitaler, som Datidens Provinskøbmænd ikke magtede, hvorfor denne Handel gaar over til Hovedstadens Handelsstand, der importerer disse Varer i store Dampskibsladninger.

Ogsaa Smørhandelen gled ud af Provinskøbmændenes Hænder, da de engelske Importører i 1881 fik egne Opkøbskontorer her i Landet («The Cooperative Wholesales Societies Ltd» og «Maypole Dairy Co.»). Hertil kommer endelig, at Andelsmejerierne selv solgte deres Smør, bl. a. gennem Smøreksporthoreninger, hvoraf den første danndes i 1888 af de sjællandske og lolland-falsterske Mejerier. Handelen med den Fødestof- og Gødningsimport, der efterhaanden voksede frem, blev ogsaa paa et tidligt Tidspunkt unddraget Provinskøbmanden gennem Andelsforetagender.

Udviklingen har medført, at der herefter forekommer to Typer inden for de danske Provinsbyer. Der er først den store, der ikke alene er knyttet til sit omgivende Opland, men ogsaa søger sig Omsætning over hele Landet og undertiden ogsaa Udlan-

det. Dernæst er der den lille Købstad, der alene er henvist til sit Opland, som den oven i Købet behersker i mindre Omfang end tidligere.

Vil man herefter danne sig en Forestilling om Befolkningsudviklingen under Samfærdselsmidlernes og særlig Banernes Indflydelse sammen med de øvrige Fremskridt, saa maa for Tiden inden Banernes Tilkomst som Baggrund fremhæves, at Byerne i første Halvdel af 1800-Tallet kun fik deres forholdsmæssige Part af Tilvæksten, der fra 1801 til 1845 udgjorde 21 %. Herefter er Byernes Andel af Tilvæksten som Følge af Udviklingen stærkt stigende til Aarhundredskiftet, og Resultatet er blevet, at medens Bybefolkningen udgjorde  $\frac{1}{5}$  af den samlede Befolkning i 1801 og 1845, saa er den i 1901 vokset til at udgøre omtrent  $\frac{2}{5}$ . En anden Side af samme Forhold er den aftagende Landbrugsbefolkning og den tiltagende Befolkning ved Haandværk og Industri samt ved Handels- og Omsætningsfagene. Den Befolkningstilvækst, som Byerne har faaet i den sidste Halvdel af forrige Aarhundrede, er særlig kommet de større Byer tilgode, medens mange mindre Byer endog viser Tilbagegang.

Har Banerne saaledes været medvirkende Aarsag til de store Byers Udvikling, kan man herefter stille sig det Spørgsmaal, om de har været den direkte Aarsag til Fremkomsten af nye Provinsbyer, idet man her kun vil regne med Bebyggelser, som er vokset op siden 1860'erne, og som har faaet en saadan Betydning, at de administrativt er Købstæder, d. v. s. Esbjerg, Struer, Herning, Silkeborg og Brønderslev.

*Esbjerg* Bys Tilblivelse kan regnes fra Aabningen af Havnen i 1874 og Baneforbindelserne dertil 1874 og 1875. Hvor Esbjerg nu ligger, boede der ved Folketællingen i 1860 kun 30 Mennesker, mod 460 i 1870, 1529 i 1880, 4111 i 1890 og 13.355 i 1901. Man ser saaledes, at Esbjerg straks efter Anlæg af Havn og Bane kommer ind i en Udvikling, der er uden Sidestykke i danske Byers Historie.

Grunden til denne enestaaende Udvikling ligger lige for Dagen og kan kun være den store Banetrafik til Esbjerg af Eksportvarer med Videreforsendelse derfra til England. Byens Erhvervsstruktur som udpræget Trafikby vil da ogsaa fremgaa af den Omstændighed, at 12,6 % af Byens Forsørgere i 1930 var beskæftiget med Kommission og Transport, medens det tilsvarende Forhold f. Eks. for Vejle og Kolding er omkring 6 %. Esbjerg blev Købstad i 1899.

*Struer* har siden Tidernes Morgen ligget paa Vejen Syd paa fra Thy, og fra omkring 1600 blev den almindeligt benyttet som Ladeplads for det 2 Mil sydligere liggende Holstebro. Som Følge af Protester fra Købmændene i Holstebro, der saa sig truet i deres Næring, blev den ikke Sæde for Handel, og der udviklede sig ikke en Bydannelse her, som ved saa mange andre Ladepladser.

I 1855—56 byggedes Struers Havn af Holstebro By, og det var sikkert i den elvte Time, at den gamle Købstad fik fast Fod inden for den Opkomling, der var ved at vokse sig stor, om den havde kunnet udvikle sig uhindret. Senere blev de to Byer fælles om Havnen.

Fra 1862 paabegyndtes der Dampskibsfart paa København, og i 1865 aabnedes Banen Langaa-Holstebro, der i 1875 fik Forbindelse over Esbjerg til Fredericia. I 1882 aabnedes Thybanen. Samtidig med Aabningen af førstnævnte Bane fik Havnen en Udvidelse, der er fulgt af adskillige senere. Af særlig Betydning var Gennembruddet ved Thyborøn 1863, Gennemskæringen af Barren ved Hals og andre Ubedringer af Limfjordens Sejlløb.

Struer havde i 1880 1008 Indbyggere, og i 1921, efter at Byen var blevet Købstad i 1917, havde den 4715 Indbyggere. Det er ikke Oplandet, der hverken er rigt eller stort, der har været Basis for Struers Udvikling, men alene Byens Betydning som Trafikknudepunkt for saavel Sø- som for Banetrafik. En meget stor Del af Struers Indbyggere er direkte beskæftiget ved Jernbanedriften, og i 1930 faldt omtrent  $\frac{1}{4}$  af Befolkningen ved Folketællingen ind under Kommission og Transport.

Begyndelsen til *Herning* By er at søge i den gamle Herning Kirkeby. Da Vejen Silkeborg-Ringkøbing i Slutningen af 1840 kom gennem Byen, og Vejen til Holstebro i 1851 kom til at udgaa fra Herning, var Byen hermed blevet Hedens første egentlige Vejcentrum, hvorfor Befordringsvæsenet derfor ogsaa blev henlagt til Herning i 1845.

Det varede dog længe, før Herning blev en større By. En Tilvækst fra 1870 til 1880 paa over 800 Individer maa sikkert for en stor Del tilskrives, at Banen fra Silkeborg i 1877 førtes til Herning og i 1881 videre til Skern.

Fra 1906, hvor Herning havde 4699 Indbyggere, til 1925 blev Indbyggerantallet mere end fordoblet, og hertil har Anlægget af Banerne i Hedeegnene sikkert været en medvirkende Aarsag, idet Herning gennem disse Baneanlæg blev et vigtigt Jernbanecentrum.

Herning er Centrum for Trikotageindustrien som en moderniseret Form for den gamle Hjemmeindustri (Uldbindingen), og endvidere findes mange andre Industriegrene repræsenteret i Byen. I 1930 levede 40,2 % af Byens Befolkning af Industri. Herning blev Købstad 1913.

Ved *Silkeborg* var der allerede omkring 1800 paatænkt at anlægge en lille Købstad eller Ladeplads og gøre Gudenaen sejlbar for Pramme. I 1836 dukker Planen atter op. Silkeborg Handelsplads oprettedes dog først ved Regulativ af 1845 paa Hovedgaarden Silkeborgs Jorder, og den udviklede sig hurtigt til en regulær By og vel nok med Papirfabrikken (anlagt 1844) som dens første Grundlag. Sejlmulighederne paa Søerne og Gudenaen samt Forbedringen af Vejforbindelserne med Anlæg af Silkeborg-Herning Landevejen i 1853—56 og Landevejen Silkeborg-Viborg i 1855—60 har været væsentlige Aarsager til Byens Vækst. Hertil kom saa senere de mange Baner, der satte Byen i Forbindelse med et stort Opland.

Før Papirfabrikkens Anlæg i 1844 boede der 30 Mennesker paa den nuværende Kommunes Grund. I 1855 var der 1.204 Indbyggere, der er vokset til 7.228 i 1901, efter at Byen var blevet Købstad fra 1. Januar 1900. I 1935 havde Silkeborg 13.393 Indbyggere. Grundlagt som Industriby har Byen stadig udviklet sig i denne Retning. Endvidere er Silkeborg en Skoleby, og dens Natur har gjort den til en af de mest besøgte Turistbyer i Landet, ligesom her er bygget en Række betydelige Sanatorier og Kursteder. For alle disse Omraader har Byens Jernbaneforbindelser været af den største Betydning.

*Brønderslev* opføres første Gang i Folketællingsstatistikken for 1880 med 1.373 Indbyggere, saaledes at Byen efter Banens Aabning i 1871 meget hurtigt er kommen ind i en hurtig Udvikling. Naar denne Stationsby er vokset udover Stationsbyens almindelige Størrelse, saa skyldes det vel nok først den betydelige Afstand til dens to Naboer, Aalborg og Hjørring, som har givet Brønderslev et større Opland, end der i Almindelighed tilkommer en Stationsby. Byen, der blev Købstad i 1921, er Sæde for en Del Industri, og ved Folketællingen i 1930 hørte 44 % af Befolkningen under Haandværk og Industri.

Aarsagen til, at disse Købstæder er opstaaet af intet og hurtigt har vokset sig større, kan for Esbjerg kun skyldes Trafikken, og det samme maa formentlig ogsaa kunne siges om Struer.

For Herning og Silkeborg er der heller ingen Tvivl om, at de mange Jernbaneforbindelser til flere Sider ikke alene har givet disse Byer et stort Opland, men samtidig har de skaffet dem den Forbindelse med Omverdenen, der er en Forudsætning for den industrielle Udvikling, der her er foregaaet. Til Forklaring af disse Byers Størrelse maa Banernes Betydning for Erhvervslivet i de omgivende Egne ogsaa tages i Betragtning.

Aabningen af Banerne har dog ikke alene været medvirkende til Byernes Vækst og til Opkomst af nye Byer, men Banerne har ogsaa medført, at adskillige mindre Byer og Handelspladser er slaaet ud. Som et Eksempel herpaa kan anføres, at Aabningen af Banen i 1871 mellem Nørresundby og Frederikshavn medførte, at Handelspladserne paa Vestkysten (Tørnby, Kjul, Lønstrup, Blokhus, Thorup og Sletterstrand) lidt efter lidt sygnede hen, og omkring 1900 ophørte Sejladsen paa Norge og England, der havde været Grundlaget for deres Tilværelse som Handelspladser.

Hvorledes Jernbanestationens Beliggenhed inden for et Bysamfund har øvet Indflydelse paa Byens Bebyggelse, og hvorledes Spørgsmaalet om en Jernbanestations Flytning har kunnet sætte Sindene i mangan en By i Oprør, maa vi her se bort fra.

## Bydannelse i Landdistrikterne

En af de vigtigste Virkninger af Jernbanerne i befolkningsmæssig Henseende er Dannelsen af Stationsbyerne. For at kunne bedømme, hvor meget Banerne har betydet paa dette Omraade, er det imidlertid nødvendigt at kaste Blikket tilbage paa de allerede forud tilstedeværende Tendenser til Bydannelse udenfor de gamle Købstæder.

Byernes Monopol paa Omsætning med Landdistrikterne var inden Næringslovens Gennemførelse, som tidligere berørt, sikret gennem Byprivilegierne. Samtidig nød den enkelte By paa Grund af Transportforholdene et faktisk Monopol paa det handelsmæssige Samkvem med de omgivende Landdistrikter, inden for en Afstand af 15 à 20 km. Noget større Samkvem mellem Land og By forekom dog ikke i ældre Tider, hvor det for Landmanden kom an paa ikke at give Penge ud, hvor det kunde undgaas. Bonden levede næsten udelukkende af Gaardens Frembringelser, og ved Husflid skaffede han sig sine faa Fornødenheder, saaledes at der i stort Omfang herskede Naturaløkonomi.

Fra først i 30'erne i forrige Aarhundrede begyndte der en Ændring i Landbrugsforholdene, der medførte større Krav til Omsætningen med Byerne og til mere Haandværk og Handel i Landdistrikterne. Resultatet heraf blev efterhaanden en saadan Udvikling af Handel og Haandværk i Landsbyerne, at der blev Tilløb til bymæssige Bebyggelser.

Fra Aarhundredets Midte tog denne Bevægelse Fart bl. a. som Følge af Genoptagelsen af Landbrugsreformerne. I Benyttelse af Redskaber skete der betydelige Fremskridt. Fra Midten af 60'erne begyndte det store Antal af Landmændene at forøge deres Besætning ved at opfodre en Del af deres Korn, og man begyndte at indføre fremmede Fodermidler. Endelig steg Landejendommenes Antal betydeligt ved Opdyrking og Udstykning, hvorved Landbefolkningen voksede. De væsentligste Forandringer

i Landbrugsforholdene fandt dog først Sted fra 1880'erne, hvor Landbruget for Alvor udvidede Fedevareproduktionen med Etablering af Mejerier og Slagterier.

Som Følge af disse Forandringer blev Landbrugsproduktionen i langt højere Grad end tidligere baseret paa Omsætning. Der blev et større Behov for Avlsbygninger og Maskiner, og Husflidens Ophør medførte, at man erhvervede sine Brugsgenstande ved Køb. Med den stigende Velstand stilledes der større Krav til Beboelsesbygningerne og til Bohave, og paa Næringsmiddelomraadet opgav Landmanden Selvforsyningen og gik over til at købe sit daglige Forbrug af Kød, Brød og Øl. Med alle saadanne Forandringer er Forskellen i Livsførelse mellem By- og Landbo saa godt som ganske ophørt, og Landmanden behøver derfor den samme lette Adgang til at faa sine daglige Fornødenheder tilfredsstillet som Byboen<sup>1)</sup>.

Det bliver herefter et Spørgsmaal, hvorledes denne Trang til Omsætning i Landdistrikterne blev imødegaaet. Før Næringsfrihedens Indførelse blev der givet særlig Bevilling til Oprettelse af Købmandshandel og Høkerhandel paa Landet for bestemte Varer, som var særlig nødvendige for Landmanden, og ligeledes for de Haandværk, der ikke i Henhold til Næringslovgivningen var tilladt paa Landet. Til 1848 var der givet Bevilling til 80 Høkere, men efterhaanden som Forholdene udvikler sig paa Landet, bliver Bevillingerne flere. Saaledes blev der fra 1. Januar 1848 til 31. December 1855 udstedt 666 Høkerbevillinger, der fortrinsvis faldt i Aarene 1850—1852.

En tilfredsstillende Løsning af Omsætnings- og Produktionsforholdene i Landdistrikterne kommer dog først med Indførelsen af Næringsfriheden, og at denne virkelig udløste et paatrængende Behov synes at ligge deri, at der i Landdistrikterne i betydelig Grad forekom bevillingspligtige Haandværk uden Bevilling, og at Høkerloven, der tillod Høkerhandel i 1 Mils Afstand fra Købstadens Akseltorv, maatte gennemføres allerede i 1856 eller 6 Aar før Næringsfrihedens Indførelse. Virkningerne af Næringsfrihedens Indførelse viser sig bl. a. ved, at Købmændenes Antal (Folketællingerne) stiger fra 288 i 1860 til 923 i 1870, medens Høkernes Antal viser en ubetydelig Nedgang fra 1508 til 1499. For Urtekræmmere er der en Stigning fra 16 til 22.

Hvor Tilvæksten har været saa betydelig, at Handel og Haandværk dominerer Byen i langt højere Grad end Landbruget, opstaar der, hvad man kalder en bymæssig Bebyggelse. I de første Aartier, hvor Udviklingen i Landdistrikterne var ret begrænset, maatte Erhvervene i de bymæssige Bebyggelser have et stort Opland for at kunne trives, og der kunde derfor kun blive Tale om faa Bebyggelser af denne Art. Særlig gælder dette Øerne, hvor der ikke er langt mellem Købstæderne, og hvor der forekommer et Antal Færgesteder og Fiskelejer med en talmæssig set ret betydelig Befolkning og med Sæde for Handel og Haandværk for den nærmeste Omegn. For Øerne og andre frugtbare Egne har det formentlig ogsaa virket hæmmende for Bydannelser, at der i de enkelte Landsbyer tidlig blev etableret den Handel og de Haandværk, der var Brug for, hvorfor det ikke blev muligt for den enkelte at trænge sig frem paa andres Bekostning. Naar man kommer længere ned i Tiden, og Udviklingen i Landdistrikterne tager mere Fart, vil et mindre Omraade kunne give den fornødne økonomiske Basis for Erhverv, og derved udvides Muligheden for Bydannelser, som derfor efterhaanden bliver talrigere.

<sup>1)</sup> Se de i Danmarks Statistik af Falbe-Hansen og V. Scharling i Bind II paa Side 265 ff gengivne Regnskaber.

Om næsten alle disse bymæssige Bebyggelser gælder det, at de er beliggende ved vigtige Veje og Vejkryds, der satte dem i Forbindelse med de omgivende Landdistrikter i højere Grad, end dette var Tilfældet ved den almindelige Landsby. Endvidere er der langt til nærmeste Købstad, og de fleste ligger med nærmest samme Afstand til flere omgivende Købstæder. Mange af Bebyggelserne er allerede udpeget af Myndighederne ved Etablering af Apotek og Distriktslæge paa Stedet, ligesom Postvæsenet gennem Oprettelse af Poststeder og Ekstrapoststationer har centraliseret Postvæsenet og Befordringsvæsenet her. Endelig findes der ofte Valgsted.

Det kan ikke her lade sig gøre at komme med udførlige Oplysninger om samtlige Bydannelser forinden Baneanlæggene, men vi maa indskrænke os til nogle Eksempler for at vise, at saadanne Bebyggelser er opstaaet uden Medvirken af Baner. Kun paa Baggrund heraf bliver det muligt at danne sig en Forestilling om de Forskydninger, der er foregaaet i Befolkningens Lokalisering gennem Banernes Medvirken, og ganske særlig gælder dette den Betydning, man vil tillægge Banerne for Stationsbyernes Opstaaen.

Paa Sjælland forekom der tidligt en Del bymæssige Bebyggelser, de største paa-virket af Hovedstadens Nærhed som f. Eks. Lyngby, Hørsholm og Fredensborg, der i 1840 havde henholdsvis 1175, 623 og 618 Indbyggere. Af bymæssige Bebyggelser fra samme Periode, som havde deres Basis i et omgivende Opland i Landdistrikterne med langt til Købstad kan nævnes Helsingør i Nordsjælland med 283 Indbyggere i 1840 og Svinninge i Ødsherred.

Paa Fyn fandtes Ringe, hvor der i Henhold til Folketællingen fra 1870 var 23 forskellige Erhverv repræsenteret, hvoraf nogle med flere Udøvere.

I Jylland forekom der tidligt adskillige bymæssige Bebyggelser. Odder fik sin første Købmand i 1846, og i 1860 fandtes ikke mindre end 25 forskellige Erhverv med 45 Udøvere.

Af tilsvarende Bebyggelser i Jylland kan nævnes Hammel og Kellerup, og i det noget afsides liggende Djursland Rønde, Ørsted, Vivild og Nimtofte. I Vendsyssel finder vi Brønderslev Landevejsby, i Vester Han Herred Fjerritslev, i Thy Vestervig og for Sydjyllands Vedkommende kan fremhæves Holsted Bondeby.

En Bydannelse af en anden Art forekommer tidligt ved mange af de Ladepladser, der fandtes omkring i Landet som Følge af Trafikken paa disse, hvoraf der for Sjællands Vedkommende kan fremhæves Rørvig, Bisserup og Karrebæksminde, der i 1840 havde henholdsvis 386, 311 og 74 Indbyggere, og for Fyn Lundeberg Ladeplads med 205 Indbyggere i 1880. I Nordjylland møder man en særlig Art Bebyggelse ved Havet, der er vokset op i Kraft af den Trafik, der foregik over disse Byer som Følge af den Skudehandel, der fandt Sted mellem denne Landsdel og særlig Norge. Den betydeligste Plads i Vendsyssel var Løkken, herefter kommer Blokhus og Lønstrup. I 1840 havde de nævnte Byer henholdsvis 445, 137 og 126 Indbyggere. Paa Østkysten af Vendsyssel kan af Handelspladser af noget lignende Karakter nævnes Asaa og Hadsund Nord.

Ved Siden af de foran omtalte Landingspladser fandtes der de rene Fiskelejer, der formentlig for adskilliges Vedkommende ogsaa har været Udskebningssteder, saaledes at en Del af deres Befolkning maa henføres til den Trafik, der er foregaaet over Lejet. Deres Folketal er tidlig optaget i Statistikken, og fra Jylland kan f. Eks. nævnes Vorupør med 377 Indbyggere i 1880.

Der er foran kun tænkt paa Bydannelser, der blev til før Banebygningen her i Landet tog sin Begyndelse eller tog rigtig Fart. Efter dette Tidspunkt er der i Landdistrikterne som Følge af Udviklingen fremkommet en Mængde nye bymæssige Bebyggelser, hvoraf en Del aldrig fik Bane, og en anden Del fik Bane paa et saa sent Tidspunkt, at de allerede forinden havde naaet en Udvikling og en Størrelse, der var afpasset efter Oplandet, og som de ikke i nævneværdig Grad kunde komme ud over, selvom der kom Bane til Byen. Som Eksempel paa Bydannelser af denne Art kan for Sjælland nævnes Glumsø mellem Ringsted og Næstved og Skibby ved Hovedvejen gennem Horns Herred. Disse Byer, som fik Bane i henholdsvis 1924 og 1928, havde i 1921 henholdsvis 539 og 466 Indbyggere. Banen, der berørte Skibby, blev nedlagt i 1930, uden at dette øvede nogen Indflydelse paa Byen.

Paa Fyn forekom af bymæssige Bebyggelser, der aldrig fik Bane, f. Eks. Haarby i Vestfyn og Søndersø i Nordfyn, og disse havde i 1901 henholdsvis 601 og 439 og i 1935 henholdsvis 823 og 556 Indbyggere. Af Bebyggelser, som senere fik Bane, kan f. Eks. fremhæves Vester Skerninge og Brobyværk, som i 1901 havde henholdsvis 402 og 510 Indbyggere, og som fik Bane henholdsvis 1916 og 1906, og i 1935 havde henholdsvis 506 og 571 Indbyggere.

For Jylland kan af bymæssige Bebyggelser, som naar en ret anselig Størrelse, forinden de senere berøres af Bane, peges paa Farsø i Øst Himmerland, der fik Bane i 1910 og havde 756 Indbyggere i 1901. Vender vi Blikket mod Syd, kan f. Eks. henvises til Videbæk, der havde 496 Indbyggere i 1911, men først fik Bane i 1920.

Et særligt Kapitel er Opkomsten af bymæssig Bebyggelse i Hedeegnene, hvor der forekommer endog betydelige Byer, før der aabnes Baner i disse Egne, særlig Grindsted, Brande, Sønder Omme, Nørre Snede og Ejstrupholm.

Ved Siden af de her omtalte bymæssige Bebyggelser, der naar en ret betydelig Størrelse, findes der spredt over Landet en Mængde mindre Tilløb til Bydannelser, idet Udøvere af Byerhvervene har slaaet sig ned i Landdistrikterne paa centrale Steder, i Reglen ved Vejkryds, hvorfra de kunde betjene de omgivende Landsbyer. Begyndelsen er i mange Tilfælde gjort med Anlæg af et Mejeri, hvorfor saadanne Bebyggelser i Almindelighed betegnes som Mejeribyer. Ogsaa et Missionshus har i nogle Tilfælde været den Kerne, hvorom den senere Bebyggelse grupperede sig. En saadan Bydanelse er i Reglen beboet af Professionister og Rentenydere og benævnes undertiden som Professionistby. I øvrigt er det kun faa og smaa Landsbyer, der ikke i vore Dage har et Islæt af Professionister.

Det foregaaende vil formentlig have vist, at der har været bymæssige Bebyggelser i Landdistrikterne, længe før der blev anlagt Baner her i Landet, saaledes at den bymæssige Bebyggelse, som tidligere berørt, maa være Resultatet af de økonomiske Forhold i Landdistrikterne. Banerne fik imidlertid efterhaanden en afgørende Indflydelse paa disse Forhold. Tilstedeværelsen af en Jernbanestation har været afgørende for, hvor en Egn bymæssige Bebyggelse kom til Udvikling, men den har langt fra været ene om at fremkalde denne Udvikling.

Ikke altid og ikke alle Steder har man set med venlige Øjne paa Oprettelse af Næringsliv uden for Landbruget. Ikke faa Steder har de store Jordbesiddere traadt hindrende i Vejen for Opstaaen af bymæssige Bebyggelser, fordi de ikke vilde afgive de fornødne Byggegrunde hertil, og Motiveringen herfor skal have været, at man mente,



at Beboerne ikke kunde finde Udkommet paa de paagældende Steder, saaledes at der var Fare for, at de skulde komme til at belaste Fattigvæsenet.

## Stationsbyernes Opstaaen og Særpræg

Den hurtige og billige Befordring, som Banerne kunde byde paa, maatte nødvendigvis bringe Forstyrrelse ind i de bestaaende Oplandsforhold, der ogsaa efter Næringsfrihedens Indførelse var karakteriseret af Byernes naturlige Monopol overfor et begrænset Opland. Det blev nu lettere for mangen Landbo at søge til en anden Købstad, end den han hidtil havde følt sig knyttet til. Paa denne Maade løste Banerne den snævre Forbindelse mellem Købstæderne og deres hidtidige Opland, og det blev andre Grunde, der for Fremtiden var bestemmende for, hvilken Købstad Landboen nu søgte til.

Hvor Banen var en ren Oplandsbane, kunde Købstaden udvide sit Opland til Egne, som det hidtil ikke havde været muligt at komme i Forbindelse med. Ved Hovedbanerne, der forbandt Nabokøbstæder med hinanden, kunde Toggangens Hyppighed og Bekvemmelighed have Betydning for Valget af Købstad.

Samtidig med at Banerne har stillet Landdistrikterne friere i deres Valg af Købstad, har de gjort det lettere for de handlende og for Haandværkere i Landdistrikterne at faa deres Forsyninger fra Købstæderne, hvorfor Handel og Haandværk i højere Grad end tidligere kunde etableres paa Landet i de Landsbyer, der var store nok dertil. Den væsentligste Forandring er dog Tilkomsten af helt nye Bebyggelser i Landdistrikterne ved Jernbanestationer, de saakaldte Stationsbyer, hvor Handlende og Haandværkere begyndte at slaa sig ned, eller hvor den tidligere Landsby ogsaa er blevet Stationsby med et udvidet Næringsliv, hvad enten Stationen ligger i Landsbyen eller saa nær ved Landsbyen, at Stationsbyen og Landsbyen vokser sammen. Endelig kom Stationen til at ligge i tidligere bymæssige Bebyggelser, som derigennem blev tilført Udvidelsesmuligheder, hvor de ikke allerede var fuldt udnyttede.

Hvor man vil danne sig en Forestilling om Aarsagerne til Stationsbyernes Opkomst, maa man først være klar over, at den almindelige økonomiske Udvikling med Samfundets Industrialisering naturligvis ogsaa har grebet ind her, ligesom bl. a. Befolkningsstilvækst og Flytninger har været medvirkende Forudsætninger. Den væsentligste Grund til Stationsbyernes Opkomst maa dog søges i den tidligere omtalte Udvikling i Landdistrikterne og i Landbrugserhvervet, hvor de Forhold, der havde givet Anledning til Næringsliv eller bymæssig Bebyggelse inden Banetiden, nu efterhaanden udviklede sig videre, saaledes at der i langt større Omfang end tidligere kom til at foreligge Muligheder for Handel og Haandværk i Landdistrikterne.

Det første, der blev Brug for ved den nye Station, var en Gæstgivergaard med Rejsestald, hvor Landmanden kunde sætte Heste og Køretøj ind, medens han tog til Byen. Saalænge Kornet var en vigtig Eksportvare, var det lettere for Landmanden at aflevere sit Korn ved nærmeste Landstation i Stedet for i Købstaden, og derfor oprettedes der straks ved flere af de første Baners Stationer ikke en almindelig Detailhandel, men en Købmandsgaard med store Pakhuse til Kornet. Denne Handel har i mange Tilfælde været en Filial fra Storkøbmanden i den Købstad, som Stationsbyen med Omegn tidligere hørte ind under, og Motivet har vel nok været Frygten for at miste sine Kunder.

Da Forbruget af fremmede Foderstoffer og Gødningsmidler senere voksede i en saadan Grad, at det ikke kunde blive hver Landmands Sag at afhente disse Varer i nærmeste Købstad, blev Resultatet derfor, at der meget snart meldte sig en Købmand ved Stationen, hvor en saadan ikke allerede forefandtes. Hvor Banen kom til før Mejeriet, blev Stationsbyen ogsaa det naturlige Sted at placere dette. Naar Landboen skulde af med sine Kreaturer til Marked eller til Slagtning i Købstaden og med sine Svin til Slagterierne, maatte han ogsaa til Stationen, og der blev paa denne Maade Anledning til Indkøb i Stationsbyen.

Nogle af de første Haandværkere, som meldte sig i Stationsbyen, har sikkert været saadanne, som leverede de personlige Fornødenheder, som f. Eks. Skræder og Skomager, og da Landmanden efterhaanden kom bort fra at forsyne sig selv med mange Fødevarer, holdt Bageren og Slagteren sit Indtog i Byen. Den øgede Byggevirksomhed medførte, at Bygningshaandværkerne nedsatte sig ved Stationen, hvor de let kunde komme i Besiddelse af deres Materialer gennem Banen eller hos den stedlige Købmand. Husflidens endelige Ophør medførte, at Landboen maatte forsyne sig gennem Indkøb, der for mange Varers Vedkommende faldt i Stationsbyen.

Alle de foran nævnte Ting i Forening gav Basis for de Virksomheder, der udviklede sig i Stationsbyen.

Naar det blev muligt for Stationsbyen at opdyrke et Opland, saa var Grunden ogsaa den, at Forholdene mange Steder i Landdistrikterne var saa uudviklede, at der ikke i alle Landsbyer var Basis for Næringsliv uden for Landbruget, medens dette nu blev muligt ved Stationen, der blev et Centrum for de omgivende Landsbyer og Egne, og hvor Størstedelen af Befolkningen af mange Grunde maatte komme af og til. Ogsaa for mange Udflyttere maatte Stationsbyen blive Forsyningssted. Endvidere maatte den blive Sæde for de Erhverv, som ikke hidtil havde kunnet finde en tilstrækkelig stor Kundekreds i Landsbyerne, som f. Eks. Boghandler, Urmager og Fotograf, og det viser sig ogsaa, at disse Erhverv er langt stærkere repræsenteret i Stationsbyerne end i Landsbyerne.

De nyopdukkede Stationsbyer vil, ligesom de før Banetiden opstaaede bymæssige Bebyggelser, have et Opland, som de behersker med Hensyn til dets Forsyning med de daglige Fornødenheder. For de Varer, som kun indkøbes med store Mellemrum og maaske kun een eller faa Gange i Livet, de saakaldte Udvalgsvarer (Beklædning, Møbler, Billeder, Piano, Automobil o. l.) søger man som tidligere til Købstæderne, hvorfor Landboerne i Stationsbyernes Opland og i Byen selv derfor stadig vil føle sig knyttet til en eller anden Købstad.

Kun de meget store Stationsbyer har — som vi senere skal se — i noget videre Omfang kunnet tilfredsstille de mere vidtgaaende Krav paa Udvalgsvarer, saaledes at de mere er at betragte som Købstæder end som Stationsbyer.

Selv om Banerne saaledes gennem Stationsbyerne har berøvet Købstæderne megen Omsætning, saa er disse dog rigeligt kompenseret ved, at Lettelserne i Befordringen nu har gjort det muligt for Landboerne i langt større Udstrækning end tidligere at komme til Købstaden.

Da Oplandet er Basis for Stationsbyen, vil dennes Størrelse i første Række være bestemt af Oplandets Størrelse og Godhed, og Oplandets Størrelse er igen paavirket af Vejforbindelserne og Afstanden til Købstad eller anden Bebyggelse.

Hvor en Stationsby ligger i Nærheden af en Købstad, vil Mulighed for at skabe sig et lokalt Opland være meget begrænset, og hertil kommer de tidligere Bestemmelser om Læbælterne, der udelukkede Stationsbyers Opstaaen inden for disse Grænser. I øvrigt var der inden for disse Læbælter alligevel ikke i Almindelighed tilstrækkelig Basis for et Opland for en Stationsby, fordi Købstaden trak Landboerne til sig. Nabostationsbyerne til Købstæderne viser sig ogsaa efter Læbælternes Ophævelse altid at være ubetydelige. En Undtagelse forekommer dog ved Forstæder, der har Jernbanestation. Til Gengæld har Brugsforeningerne udset sig dette Omraade som et gunstigt Anbringelsessted. Af de 1384 Brugsforeninger, der fandtes i 1910, laa 387 inden for en Mils Afstand fra Købstæderne og 341 inden for Afstanden 1—1½ Mil.

De største Stationsbyer vil derfor gerne være de, der ligger længst fra Købstæder, og de vil derfor paa det nærmeste komme til at ligge midt mellem disse. Vi har set, at dette ogsaa var Tilfældet ved de ældste bymæssige Bebyggelser, og en Gennemgang af Stationsbyernes Beliggenhed vil bekræfte dette. Vi ser det f. Eks. ved Gørlev og Høng ved Siden af hinanden midt paa Strækningen Slagelse—Vørslev, ved Jyderup midt mellem Kalundborg og Holbæk og ved Tølløse midt mellem Holbæk og Roskilde. Det samme gentager sig mange andre Steder, og i nogle Tilfælde er det en enkelt By, der har vokset sig særlig stor, i andre Tilfælde et Par, der har maattet dele Oplandet mellem sig og derfor nok er betydelige, men uden at høre til de største. I en fra Omverdenen og større Købstæder ret afsondret Landsdel som Odsherred har Betingelserne været særlig gunstige for Stationsbyer, og særlig da hertil kommer, at disse Byers Opland er sikret mod Konkurrence, fordi det er afgrænset af Hav og Fjord mod Vest og Øst. Paa en Strækning paa 29 km mellem Svinninge og Højby paa Odsherredbanen ligger som en Perle paa en Snor ikke mindre end ni Stationsbyer, hvoraf de syv er saa store, at de er optaget i Statistikken, og de fire har mellem 600 og 1000 Indbyggere. Et tilsvarende Forhold gør sig gældende adskillige andre Steder.

Hvor Banen bliver anlagt sent, som mange af Privatbanerne, har Skabelsen af et Opland for Stationerne været vanskeliggjort, fordi der allerede i de omgivende Landsbyer forlængst er kommet de Købmænd, Haandværkere og andre Næringsdrivende, som Egnen har haft Brug for. Bebyggelse ved saadanne Stationer har derfor ikke Mulighed for at udvikle sig til noget betydeligere. Man ser det f. Eks. ved den nordvestfynske Bane, der aabnedes i 1911 mellem Odense og Middelfart. Her forekommer der ved den 50 km lange Strækning med dens 15 Stationer kun 3, der er saa store, at de i 1940 — d. v. s. 29 Aar efter Banens Aabning — er opført i Statistikken. Den ringe Udviklingsmulighed for denne Banes Stationer har bl. a. ogsaa sin Forklaring i Nærheden af store og gamle Stationsbyer paa den fynske Hovedbane.

Endvidere vil Stationerne, der ligger tæt op ad hinanden, hindre Skabelsen af et større Opland og derved større Stationsbyer.

Den stærke Udvikling i Landdistrikterne i de senere Aartier har skabt Muligheder for nye Erhverv i Landsbyer uden Station, hvor saadant ikke tidligere havde foreligget. Landsbyernes Forsyning med Dagligvarer unddrages herved Stationsbyen, som derved faar et indsnævret Opland, hvad Dagligvarer angaar.

Efterhaanden som Stationsbyerne vokser som Følge af Befolkningstilvækst og Udviklingen af de forskellige Erhverv, nærmer de sig i deres erhvervsmæssige Struktur mere og mere til Provinsbyerne i denne Henseende, saa det ikke er uden Grund, at

de i den officielle Statistik benævnes som bymæssige Bebyggelser sammen med tilsvarende Bebyggelser uden Jernbanestation.

Til de vigtigste Erhverv i Stationsbyerne kan der iøvrigt paa Grundlag af officiel Statistik være Anledning til at knytte nogle Bemærkninger for herigennem at vise, at der kan være betydelig Forskel i Opbygningen af de enkelte Stationsbyer.

Først maa man erindre sig, at der er en stor Forskel mellem Stationsbyer, der ikke har noget Landbrug eller meget lidt, og Stationsbyer, der er udviklet af en Landsby. Iøvrigt vil det ofte være et Tilfælde, om en Station er anlagt i Landsbyen eller i Ud-kanten af dennes Jorder, eller om Stationsby og Landsby ligger saa nær ved hinanden, at de senere vokser sammen, og derefter bliver talt under eet som bymæssig Bebyggelse.

Hvad *Haandværk og Industri* angaar er der ikke nogen større Forskel mellem Stationsbyerne under eet og Provinsbyerne, fordi de første har en talrig Haandværkerstand til Betjening af Byen og Oplandet, samtidig med at der i mange af disse Bebyggelser forekommer betydelige Industrier. Hvor en Stationsby vokser op over den Størrelse, der er betinget af dens Opland, og som vanskeligt — bortset fra enkelte særlig gunstigt beliggende Bebyggelser — kan tænkes at give Byen en Størrelse paa over ca. 500 Indbyggere, vil det som oftest være Industrien, der er Aarsag hertil. Særlig gælder dette naturligvis de rene Industribyer som f. Eks. Assens ved Mariager Fjord med Cementfabrikkerne og Ikast med sine Tekstilvirksomheder, hvor henholdsvis 71,1 % og 55,9 % af Befolkningen falder ind under Haandværk og Industri. Men der findes mange andre, der med fuld Ret kan betegnes som Industribyer.

Haandværket er dog den dominerende Form, idet over Halvdelen af samtlige Virksomheder for Stationsbyerne under eet er uden Arbejdere, og af de 42,9 %, der har en til fem Arbejdere, vil en meget stor Del sikkert ogsaa være almindelige Haandværksvirksomheder, der kun arbejder for Bebyggelsens Opland.

Der forekommer i de bymæssige Bebyggelser den samme brogede Mangfoldighed af Haandværk og Industri som i de andre Bebyggelser. Der er dog i Sammenligning med Provinsbyerne forholdsvis ringe Fremstilling af Bøger m. m. og kun en lille Soigneringsindustri. Derimod er Fag som Sten-, Ler- og Glasindustri forholdsvis stærkt repræsenteret, fordi Ler- og Grusgrave fortrinsvis maa forekomme i Landdistrikterne.

Det fremgaar af Erhvervstællingens Tabel over Haandværks- og Industrivirksomhedernes Oprettelsestidspunkt, at kun 14 % af de Virksomheder, der fandtes i 1935, er etableret før 1900, og at Tilvæksten i Antal Virksomheder var særlig betydelig i Tidsrummet 1900—1914 og 1925—1931. Endvidere viser Tabellen, at de store Virksomheder i højere Grad end de smaa kan føres tilbage til Tiden før Aarhundredskiftet, antagelig fordi disse er Kalkværker, Kalkbrud, Cementfabrikker og Teglværker, der maa antages at være etableret paa et tidligt Tidspunkt, medens Anlæg af de almindelige industrielle Virksomheder i de bymæssige Bebyggelser først tager Fart i indeværende Aarhundrede.

En særlig Undersøgelse for Byerne ved de fynske Statsbanestrækninger har vist, at de fleste Industriforetagender er vokset op fra almindeligt Haandværk gennem Grundlæggerens kloge og energiske Arbejde, og kun i faa Tilfælde er der Tale om Nyanlæg af større Virksomheder. De fleste Virksomheder er begyndt uden eller med kun ringe fremmed Hjælp som almindeligt Haandværk op til Aarhundredskiftet.

Noget bestemt om Aarsagen til, at Industrien først gør sig gældende i Stationsbyerne paa saa sent et Tidspunkt, kan ikke siges, men der skal dog peges paa nogle Forhold, som kan have haft Betydning i denne Henseende. Der er først Udviklingen af den elektriske Motor og Anlægget af Elektricitetsværker i Landdistrikterne, som har gjort det muligt for den mindre Virksomhed at skaffe sig den fornødne Drivkraft. Derfor ser man da ogsaa Eksempler paa, at Værket er blevet til i Forbindelse med Anlæg af en industriel Virksomhed. Mange af de industrielle Virksomheder, der nu findes i Stationsbyerne, er først fremkomne her i Landet i indeværende Aarhundrede ved en Overgang fra Haandværk til Industri. Det vil gælde Virksomheder som Møbel-fabrikker, de specielle Stolefabrikker, Skotøjsfabrikker, Herre- og Dameekvipering og mange andre. Maskinanvendelsen i Landbruget, der efterhaanden er udvidet til alle Omraader af dette, og Cyklen og Automobilene har været Basis for de mange Maskin-værksteder, Redskabsfabrikker og Cyklefabrikker, der forekommer overalt.

Industrien i Stationsbyerne er endvidere blevet begunstiget ved den billige Leføde og de deraf følgende lavere Arbejds lønninger, og endvidere har Takstlættelserne fra 1890 og 1897 for de længere Afstande været af Betydning for lave Befordringsudgifter, ligesom det jævnt stigende Prisniveau op til 1914 har haft sin Betydning. Det er vel nok sandsynligt, at det netop er efter Aarhundredskiftet, at der fremkommer et Fødselsoverskud i Stationsbyerne, som har kunnet absorberes af Industrien.

Om al den Industri, der forekommer i Stationsbyerne, gælder det, at en Forudsætning for denne var Muligheden for gennem Agentur, Reklame og Annoncering at skaffe sig Afsætning for Færdigvarerne, og her var Banerne en nødvendig Forudsætning.

Hvad *Handel og Omsætning* angaar, saa staar de bymæssige Bebyggelser meget tilbage for Provinsbyerne. Det skyldes bl. a., at En gros-Handel og Agenturvirksomhed kun i ringe Grad kan forekomme i bymæssige Bebyggelser, men vel nok særlig, at det ikke er alle Handelsfag, der kan trives her, da Forsyningen med Udvalgsvarer særlig foregaar i Købstæderne. Sammenlignet med Landdistrikterne er det særligt de mere specielle Forretninger for Modevarer, Manufaktur, Tømmer og Bygningsmateriel, Maskiner, Cykler, Automobiler, Viktualier, Tobak, Skotøj, Møbler, Isenkram og Bøger, der fortrinsvis findes i de bymæssige Bebyggelser.

Den Befolkning, der hører under *Kommission og Transport*, er omtrent lige saa stærkt repræsenteret i Stationsbyerne som i Provinsbyerne og Hovedstaden. Det skyldes naturligvis særlig Banernes Personale i Stationsbyerne. Mange af disse Byer er Knude- eller Endestationer for Banelinier, og i denne Egenskab, omend i meget forskellig Grad, Bopæl for mange Jernbanetjenestemænd, og for saa vidt Grænsestationer mod Udlandet angaar, tillige for Told, Politi og Posttjenestemænd. For disse Stationer betyder Trafikerhvervene relativt meget. Af de 957 Stationsbyer, der fandtes i 1940, var 41 Knude- og 29 Endestationer, og af disse sidste vendte to mod Udlandet, nemlig Gedser og Padborg (Tønder er Købstad) med henholdsvis 1019 og 1274 Indbyggere. Begge ligger baade absolut og relativt i Spidsen med Hensyn til Trafikerhvervets Betydning i Forhold til andre Erhverv med henholdsvis 502 Personer og 43,5 % og 497 Personer og 42,8 %. Af andre udprægede Knudestationsbyer kan nævnes Langaa med 26,8 %, Brande med 19,7 %, Grindsted med 13,3 %, Lunderskov med 32,1 % og Bramminge med 11,7 % under Gruppen Kommission og Trafik, altsaa meget betydelige Forskelle efter de øvrige Erhvervs Betydning for den paagældende By.

Blandt Stationsbyerne findes ogsaa en Del Færgesteder (Gedser og Glyngøre). Strib, der var en betydelig Færgeby før Aabningen af Lillebæltsbroen i 1935, har bevaret sit Indbyggerantal trods Broen. Byen er stadig i Forbindelse med Jernbanenettet.

I de bymæssige Bebyggelser findes 3656 mandlige Jernbanefunktionærer, medens der i de rene Landdistrikter er 2592.

Medens *immaterielt Erhverv* betyder lidt mindre i de bymæssige Bebyggelser end i Provinsbyerne, saa er Befolkningen *uden Erhverv* særlig stærkt repræsenteret i de bymæssige Bebyggelser, antagelig fordi Landmænd, der opgiver deres Erhverv, i mange Tilfælde flytter til Stationsbyen. Endvidere vil Alderdomshjem snarere være anbragt i Stationsbyen end i Landsbyen.

Ved Siden af den almindelige Afsætning til det nærmeste Opland og Udviklingen af Industri har det for mange Stationsbyer været muligt ad andre Veje at søge sit Opland udvidet. Saaledes udgives der i mange Stationsbyer lokale Blade, og nogle er Sæde for Institutioner af forskellig Art (f. Eks. Tingsteder), ligesom der i ca. 20 Stationsbyer forefindes Slagterier. I adskillige Stationsbyer findes Realskoler samt Højskoler og lignende og enkelte har Hospital.

Af mere periodiske Forhold, som kan have Betydning for en Stationsbys Opland, kan nævnes Markeder og Dyrskuer. Banerne har i sin Tid ved den billige og lette Befordring medvirket til en Blomstring af Stationsbyernes Marked, og hvor der opstod en Stationsby i Nærheden af et Markedssted, flyttedes Markedet herfra til Stationsbyen.

Det foregaaende vil have vist, at der kan være en betydelig Forskel i Opbygningen af de forskellige Stationsbyer med Hensyn til Erhvervenes relative Betydning. I en saa udpræget Handelsby som f. Eks. Aarup, der alene er afhængig af sit Opland og uden Industri, falder der paa Haandværk og Industri kun 70 % flere af Befolkningen end paa Handel og Omsætning, medens der i en By som f. Eks. Tommerup, der ikke har noget Opland af Betydning, men derimod megen Industri, falder omtrent syv Gange saa mange paa Haandværk og Industri som paa Handel og Omsætning. For den almindelige Stationsby, der ikke er særpræget ved Industri eller andre mere specielle Erhverv, vil Befolkningen under Haandværk og Industri i Almindelighed udgøre omkring det dobbelte af Befolkningen under Handel og Omsætning.

Den største Stationsby, Haslev, bærer stærkt Præg af de mange Skolevirksomheder, der findes her, idet ikke mindre end 21,1 % af Befolkningen falder ind under immaterielt Erhverv, medens Gennemsnittet for Byer over ca. 1000 Indbyggere er paa 7,1 %. En By som Fredensborg (ogsaa Vamdrup) er en udpræget Pensionistby med 24,1 % af Befolkningen »Ude af Erhverv« og 14,6 % under Husgerning mod de tilsvarende Gennemsnit paa henholdsvis 11,2 % og 9,0 %. Udprægede Oplandsbyer som Jyderup og Helsingø har henholdsvis 37,7 % og 30 % under Handel og Omsætning, hvor Gennemsnittet er paa 12,9 %. For de store Fiskerlejer falder en meget stor Del af Befolkningen under Landbrug (herunder Skovbrug og Fiskeri), for Hundested og Hirtshals f. Eks. henholdsvis 42,4 % og 29,8 % mod Gennemsnittet paa 9,3 %. Byer, der særlig er præget af Trafikvirksomheder, er omtalt foran.

Medens Oplandet har været bestemmende for, om der har kunnet opstaa en Stationsby paa et givet Omraade, saa har Stationens Beliggenhed været afgørende for Valg af Stedet. Det var her Trafikken mellem Oplandet paa den ene Side og Køb-

staden og det øvrige Land paa den anden Side maatte passere, og her maatte Personer og Varer standse paa deres Vej. Ligesom de første Bydannelser blev anbragt ved Trafikvejene, hvor Trafikken af en eller anden Grund maatte stoppe op, saa ser vi nu dette gentage sig ved Stationsbyerne, paa samme Maade som den moderne Købstad er vokset op, netop hvor der omsættes store Trafikmængder mellem Sø og Land.

Ved Anlægget af Banerne maatte det blive et Spørgsmaal, ved hvilke Landsbyer Stationerne skulde ligge, og hvor de skulde placeres i Terrænet. Den endelige Afgørelse fandt Sted ved Forhandling mellem Banerne og de interesserede Parter. Med den manglende Forstaaelse for Banernes Betydning er det sandsynligt, at man ved Anlægget af de første Baner ikke altid var saa ivrige efter at faa Banen ind til Landsbyen, og det har sikkert smerttet mangen en Landmand at skulle afgive Dele af sin gode Jord eller lade sine Marker adskille ved Banen, der gik over dem.

Hvad Navngivelse af Stationerne angaar, maatte en Station naturligvis dele Navn med den Landsby, hvori eller i hvis Nærhed den blev anbragt. Hvor der ikke var nogen Landsby at give den Navn efter, fik Stationen i Reglen Navn efter det Kirkesogn, hvori den laa, f. Eks. Tommerup og Tølløse.

Hvor Oplandet er betydeligt, fordi der er langt til Købstaden, eller hvor Stationsbyen af en eller anden Grund vokser sig særlig stor, har en saadan Stationsby en Mulighed for at komme til at spille samme Rolle som en Købstad, idet Beboerne i de omgivende Stationsbyer søger til denne Stationsby og ikke til nogen Købstad. Hvor Afstanden paa det nærmeste er lige stor til den store Stationsby og til Købstaden, vil Beboerne fra de mellemliggende mindre Stationsbyer snart søge til Stationsbyen og snart til Købstaden, alt efter de Befordringsmuligheder, der foreligger. Som Eksempel herpaa kan nævnes Stationsbyen *Skern* 42 km fra Varde, 24 km fra Ringkøbing og 41 km fra Herning.

Mangen Stationsby forstaar paa denne Maade at gøre sig gældende over for den nærmeste Købstad, hvad de nærmeste Stationsbyer angaar. Kun hvor Købstaden er en af de større Provinsbyer, bliver det noget vanskeligere, men dog ikke mere, end at adskillige Stationsbyer har formaaet at drage et betydeligt Antal rejsende til sig fra Nabostationerne, selv om der gaar endnu flere til Købstaden.

En Stationsby vil vel nok være karakteriseret af dens Indbyggerantallet, men selv med samme Indbyggerantal kan der være iøjnefaldende Forskelle mellem Stationsbyer, hvad f. Eks. Erhvervsstruktur og Bebyggelse angaar. I en Stationsby, der alene er præget af at være Centrum for et mindre Opland for Dagligvarer og de mere almindelige Udvalgsvarer, vil Bygninger med Forretninger præge Byens Hovedgade, og den Bebyggelse, der efterhaanden opstaar derudover, vil være Villaer eller Smaahuse for Funktionærer ved f. Eks. Skole, Jernbane og Postvæsen samt for Omegnens Landmænd, der har trukket sig tilbage fra Landbruget. Nogen betydelig Størrelse vil en saadan Stationsby ikke faa, og denne By maa vel nok betragtes som den mest typiske for vore Stationsbyer, og inden Industrien opblomstrede i mange Stationsbyer i indeværende Aarhundrede, hørte de allerfleste af Landets Stationsbyer til denne Type.

Helt anderledes stiller det sig med Stationsbyen, der ligger ret fjernt fra Nabokøbstæderne. En saadan By, der har et Opland, der er noget større end det sædvanlige, vil hurtigt blive større end den typiske Stationsby, den vil faa et stærkt forretningsmæssigt Præg og dens Hovedgade, der i Reglen er Hovedlandevejen gennem Byen vil

minde stærkt om Købstaden. Hvor en saadan By ikke senere er bleven Sæde for Industri af Betydning, vil dens øvrige Bebyggelse bestaa af faa Huse eller Villaer i Hovedgadens Forlængelse eller i korte Sidegader eller Veje ud fra Hovedgaden. Udvikles der i den foran omtalte typiske lille Stationsby en Industri, der tilfører den en større Arbejderstand, vil Byen forandre Karakter. Da den kun har det Forretningsliv, der er betinget af Oplandet, vil dens Forretningsliv vokse i Takt med Byens Indbyggerantal, og nogen rigere Udvikling i denne Henseende kan der ikke blive Tale om. Derimod vil Byen vokse med Villaer og mindre Huse, og det vil i en saadan By være Villavejene og ikke Forretningsgaden, der er Byens Hovedpræg.

Som en særlig Type Stationsbyer maa ogsaa fremhæves Stationsbyerne i Hovedstadens Nærtrafikomraade, der er af en helt anden Karakter end de lige nævnte.

Ved Siden af de lige omtalte Typer findes der naturligvis Overgangstilfælde, saaledes at Byen er en Blanding af Oplandsby og Industriby, og særlig er mange Stationsbyer i indeværende Aarhundrede gaaet over til at være en saadan Blandingstype.

Resultatet af den Udvikling der er foregaaet med Stationsbyerne, er for manges Vedkommende bleven, at der er opstaaet en, omend lille, regulær By med flere Gader. Ligesom det var Torvet i Axelkøbingen og Bryggen i Strandkøbingen, der samlede Bebyggelsen om sig, skulde man nu tro, at det var omkring Stationen, at den første Bebyggelse i Stationsbyen grupperede sig. Som Landevejen fra de ældste Tider har draget Bebyggelsen til sig, saa er det i mange Tilfælde ogsaa langs den Landevej eller Bivej, der i Reglen skærer Banen, at Bebyggelsen nu begynder at gruppere sig, og først naar Bebyggelsen bliver saa stor, at den derved kommer for langt fra Stationen, begynder der at komme Sideveje ud fra Hovedfærdselsstrøget, og her foretrækkes til at begynde med den korte Sidevej til Stationen, der er anlagt et Stykke fra Vejen for at denne ikke skal skære Banen paa Stationsomraadet.

Hvor Gadeantallet vokser, møder man her Behovet for en Benævnelse af de enkelte Gader, og som man i de ældste Byer i denne Henseende tog Verdenshjørnerne til Hjælp<sup>1)</sup>, er man i Stationsbyerne i mange Tilfælde kommen til Navne som Nørre-, Sønder-, Øster- og Vestergade. Den Kamp, som mangan voksende Købstad langt tilbage i Tiden har ført med Terrænet, finder man sjældent i Stationsbyen, dels fordi dens Omraade, trods Væksten, dog er ret begrænset, dels fordi den Vej, der i Reglen skærer Banen i Nærheden af Stationen, i Forvejen er henlagt til et passabelt Terræn. Kun hvor visse Lodsejere ikke har villet afstaa Byggegrunde, har Bebyggelsen i Stationsbyen kunnet faa en mindre hensigtsmæssig Udvikling. I Tidens Løb er disse Hindringer sikkert faldet bort. For enkelte Stationsbyer har Skovarealer og Vandløb ogsaa haft en vis Indflydelse paa Udformningen af Stationsbyen.

Betragter man saa Stationsbyerne ud fra et arkitektonisk Synspunkt, maa det indrømmes, at der ikke er større Skønhedsværdier, der er skabt her. I de fleste Stationsbyer er det i Reglen en enkelt eller et Par Bygmestre, der har opført Byens Huse efter deres egen Smag og uden større Variationer, og adskillige Steder er det en smart Murermester, der har opført en Del Huse for egen Regning, og som saa har fristet Handlende og Haandværkere til at købe disse Huse og slaa sig ned i Stationsbyen. Det bedste, der i mangfoldige Tilfælde kan siges om disse Huse, er det, at deres Man-

---

<sup>1)</sup> Hugo Matthiesen: »Gamle Gader«, Side 103.



gel paa Soliditet befrier fjernere Slægter for at skulle ærgre sig over den Kortsynethed, hvormed mange Stationsbyer er anlagt og bebygget. I Erkendelse heraf er der da ogsaa i den nyere Tid draget Omsorg for en mere planmæssig Bebyggelse gennem Byplansloven af 1938, der forlanger en udarbejdet Byggeplan for Bebyggelser med over 1000 Indbyggere.

Drager man en Sammenligning mellem Stationsbyen og Købstaden, vil man se, at den gennemsnitlige Størrelse for Købstaden i 1940 er paa ca. 11.000, medens Stationsbyen kun er paa 750, og hertil kommer, at dette Gennemsnitstal kun gælder de Stationsbyer, der sammen med andre bymæssige Bebyggelser er over Grænsen for at blive optaget i den officielle Statistik. Der findes dog Stationsbyer, der er langt større end mange Købstæder. Saaledes havde den største Stationsby, Haslev, 4735 Indbyggere i 1940, samtidig med, at der fandtes ikke mindre end 34 Købstæder, der var mindre end denne. Derfor ser man da ogsaa, at mængden en stor Stationsby er mere købstadspræget end mængden en lille Købstad.

For Landet under eet (inkl. Sønderjylland) fandtes der i 1940 ialt 370 Stationsbyer optaget i Folketællingsstatistikken (kun Byer med over 250 Indbyggere) med 278.139 Indbyggere eller 748 i Gennemsnit, medens der af andre bymæssige Bebyggelser var 169 med 84.221 Indbyggere og en Gennemsnitsstørrelse paa 498. Stationsbyerne er saaledes 50 % større end de andre bymæssige Bebyggelser. 200 af Stationsbyerne ligger ved Statsbanerne og 170 ved Privatbanerne, og det gennemsnitlige Indbyggerantal er henholdsvis 820 og 662.

## Stationsbyernes Udvikling før Optagelsen i Folketællingsstatistikken

Hvor man vil søge at danne sig en Mening om Stationsbyernes Udvikling gennem deres Indbyggerantal, støder man paa den Vanskelighed, at der først fra 1901 er foretaget Optælling for bymæssige Bebyggelser i Landdistrikterne. Dernæst er Stationsbyerne ved den videre Bearbejdelse af Materialet ikke udskilt fra andre bymæssige Bebyggelser, og endelig foretages der kun særskilt Optælling for de Bebyggelser, der ligger over en vis Størrelse. Ved Optællingerne i 1901 og 1906 medtoges i Reglen kun Byer over 500 Indbyggere, medens man ved de følgende Tællinger regnede med Byer over 250 Indbyggere.

Da de bymæssige Bebyggelser i Landkommunerne kun ganske undtagelsesvis udgør selvstændige Kommuner eller Sogne, er en skarp Afgrænsning af en saadan Bebyggelse fra det omgivende Landdistrikt ikke altid let at gennemføre, og særlig da Tællingerne udføres af Sogneraadene, som ikke altid kan have den rette Forstaaelse af Begrebet bymæssig Bebyggelse. Hvor en Stationsby ligger i Nærheden af en ældre Landsby, som den begynder at blive bygget sammen med, vil det være et Spørgsmaal, om Landsbyen bør tælles med. I de fleste Tilfælde maa det sikkert besvares bekræftende, fordi Landsbyen vil have været medvirkende til at skabe Næringsliv om Stationsbyen.

Fra og med Folketællingen 1940 er der udarbejdet Matrikelkort over hver enkelt bymæssig Bebyggelse, hvorved man har opnaaet en nøjagtig Afgrænsning af Omraadet fra Tælling til Tælling, idet disse Kort holdes à jour og tilstilles de lokale Tællingsmyndigheder.

For at belyse, hvad Stationsbyerne har betydet for Befolkningstilvæksten paa Landet forinden deres Optagelse i Statistikken, er der af Statistisk Departement foretaget en Opgørelse (Hundredaarsoversigten) over Befolkningstilvæksten i Sogne med og uden Jernbane for hver af Perioderne 1860—70, 1870—80, 1880—90 og 1890—1901. For at være paa den sikre Side har man behandlet Grænsetilfældene i Disfavør af Stations sognene og bl. a. saaledes, at Sognene, hvor der ligger en Købstadsstation, ikke er medregnet til Stations sogne.

For hver af de fire Tællingsmellemrum 1860—1901 har Tilvæksten været større i Stations sognene end i de andre Sogne, og Forskellen er i de fleste Tilfælde ret betydelig. I en Del Tilfælde, navnlig paa Øerne, træffer man endog Tilbagegang i de Sogne, hvori der ikke findes Jernbanestation, samtidig med en ikke ringe Tilvækst i Stations sognene. Kun for Sjælland for Perioden 1860—70 har Tilvæksten været størst i de stationsløse Sogne. Forskellen mellem Tilvæksten i Sogne med og uden Jernbane bliver mere fremtrædende, efterhaanden som man nærmer sig Aarhundredskiftet, og for Perioden 1890—1901 er Tilvækstprocenten henholdsvis 13,52 % og 1,67 %.

Den største Tilvækst i Stations sognene forefindes i det sydvestlige Jylland, og derefter kommer det nordlige Jylland. For begge Landsdele har Tilvæksten for Sogne uden Jernbane ogsaa været betydelige og udgør omtrent Halvdelen af Tilvæksten i Stations sognene.

Der kan efter dette ikke herske nogen Tvivl om, at der er en vis Sammenhæng mellem Befolkningstilvæksten paa Landet og Udviklingen af Jernbanenettet, idet Sognene, der fik Jernbane fra 1860 til 1901, havde en Tilvækst paa 35,51 %, medens de andre Sogne kun har haft en Tilvækst paa 18,54 %.

Hvor man ønsker Oplysning om enkelte bymæssige Bebyggelser i Landdistrikterne for Tiden, der ligger forud for de paagældende Bebyggelsers Optagelse i Statistisk Departements Publikationer, maa man søge tilbage til de originale Folketællingslister, der opbevares i Rigsarkivet. Da der dengang ikke var stillet Krav om en Udskillelse af de bymæssige Bebyggelser, vil det kun i Undtagelsestilfælde være muligt at give nøjagtige Oplysninger om disse.

Udenfor Folketællingsmaterialet forekommer der sparsomme Oplysninger om Stationsbyerne i topografiske Værker som Traps 2. og 3. Udgave (1870—79 og 1895—1906) og L. Boths »Danmark« fra 1871, idet der i disse Værker er Oplysning om Jernbanestationerne, naar der ved disse forekommer Handel og Haandværk. Det er maa ske et Spørgsmaal, om disse Angivelser er gennemført konsekvent, men hvor de ikke forekommer, har man formentlig Lov til at gaa ud fra, at der ikke har været Tale om Handel og Haandværk i større Omfang.

I Henhold til L. Both, der er den udførligste, forekommer der paa den sjællandske Vestbane i 1871, d. v. s. 24 Aar efter Roskildebansens og 15 Aar efter Korsørbanens Aabning endnu ikke nogen Bebyggelse, der kan benævnes som Stationsby, idet der ikke er nogen Oplysning om Handel ved Stationerne Glostrup, Taastrup og Hedehusene, og Vest for Roskilde er der kun Oplysning om, at der findes Station i Borup og Viby, og at der ved den første er Gæstgiveri. For Nordbanen, der aabnedes i 1864, forekommer Oplysning om Handel og Haandværk kun for Lyngby, hvor der fandtes »adskillige Købmænd og Haandværkere samt tvende Gæstgivergaarde«, og Fredensborg op gives at være en Flække med nogle Haandværkere og Handlende og væsentlig at bestaa af Lyststeder. Gentofte har ligeledes adskillige Lyststeder.

For Fyns Vedkommende, hvor Hovedbanen aabnedes i 1865, forekommer Oplysning for Nørre Aaby, hvor der er Handelsgaard, Pakhus og Kro, og for Bred, hvor der er et betydeligt Købmandsetablisement. Under Omtalen af Assens tilføjes det, at Aarup har tilføjet Assens en Konkurrence, idet der ved Aarup efterhaanden danner sig en hel lille By, som drager en Del Næring til sig. Tilsvarende Oplysning om Aarup forekommer i Groves Rejsehaandbog, 3. Udg. fra 1879, hvor der uden Omtale af andre fynske Stationsbyer angives: »Ved Aarup Station er der siden Jernbanens Aabning fremvokset en hel lille By.«

Yderligere Oplysning om Stationsbyerne forefindes i »Kongeriget Danmarks Handelskalender«, hvoraf 1. Udgave udkom i 1883. Der er i denne for hver enkelt Næringsdrivende anført Aaret for Næringsbevisets Udstedelse, og i nogle Tilfælde ogsaa Skatteindtægt. Da Formaalet med Handelskalenderen har været at give Oplysning om Bopæl og Postadresse, maa det formodes, at dens Oplysninger kan betragtes som ret tilforladelige.

I en Række Publikationer fra omkring 1916—1920 om jyske, fynske og sjællandske Byer og deres Mænd findes visse Oplysninger, selv om der her er lagt mere Vægt paa den kulturelle end paa den økonomiske Side af Byernes Liv. Endvidere har Redaktør Vasegaard i »Sund Sans«, foretaget en Beskrivelse af adskillige bymæssige Bebyggelser, og særlig paa Grundlag af sidstnævnte Publikationer.

Endelig kan man gennem ældre bosiddende i den enkelte Stationsby i nogle Tilfælde være heldig at faa Oplysning om Byens Vækst.

For at faa en Forestilling om Stationsbyernes Udvikling til Aarhundredskiftet, hvor de større optages i Folketællingsstatistikken, har man valgt at gøre et begrænset Omraade til Genstand for en nærmere Undersøgelse, og man er her gaaet ud fra Stationerne paa den fynske Hovedbane, der aabnedes i 1865, og paa Assensbanen, der aabnedes i 1884. At Stationsbyerne oprindeligt var højst ubetydelige, vil fremgaa deraf, at Langeskov, Gelsted og Ejby i 1869—70 kun var Stoppepladser, og at Bred og Skalbjergh først i dette Aar fik Sidespor, antagelig som Følge af derværende Teglværker.

En Gennemgang af Handelskalenderen for 1883 viser, at Stationsbyerne endnu er ubetydelige, idet der ikke ret mange Steder er opført Handlende og Haandværkere ved Stationen, medens der derimod i de tilgrænsende Egne findes adskillige Handlende og Haandværkere i alle Landsbyerne. Etableringen af disse Virksomheder falder for en Del efter Næringsfrihedens Indførelse og efter Aabningen af Banerne.

Man maa forundres over det ringe Omfang, Stationerne har kunnet trække Næringsliv til sig, medens et saadant er vokset op i de omgivende Landsbyer. Grunden hertil kan formentlig kun være den, at Købmænd og Haandværkere har foretrukket at slaa sig ned paa Stedet, hvor der var Brug for dem, og ikke umiddelbart op til Stationen, hvor der for de fleste fynske Stationsbyers Vedkommende ingen Bebyggelse fandtes, fordi Stationen var anbragt et Stykke fra Landsbyen. Det Næringsliv, der i Handelskalenderen findes opført under Stationernes Navn, viser sig da ogsaa i de fleste Tilfælde at høre hjemme i Bondebyen af samme Navn.

Det kan derfor se ud, som om Banerne i første Omgang ikke har skabt Bebyggelse ved Stationen ved at trække det opkommende Næringsliv i Landdistrikterne til sig, men tværtimod har begunstiget Opkomsten af Næringsliv i Landsbyerne ved at skabe billig Befordringslejlighed fra Købstaden til Landstationerne, hvor Varerne let lod sig afhente med Hestekøretøj. Tidligere, hvor Varerne maatte hentes med Hestekøre-

tøj fra nærmeste Købstad, eller maaske fra en længere bortliggende, var Befordringen saa bekostelig, at den ikke kunde bæres af de smaa konkurrerende Forretninger i Landdistrikterne. En saadan lille Virksomhed raadede i Reglen kun over ringe Kapital og maatte derfor have et lille Lager, der ofte maatte suppleres op. Her betød Jernbanen en stor Fordel og var maaske i mange Tilfælde en væsentlig Forudsætning for Forretning i Landsbyerne.

Efter 17 Aars Forløb er der paa den fynske Hovedbane kun en eneste Bebyggelse ved Station, der fortjener Navnet Stationsby, nemlig Aarup. Her fandtes efter Handelskalenderen i 1883 Postekspedition, Landinspektør, Apotek og Gæstgivergaard samt 15 forskellige Erhverv med 31 Udøvere, hvoraf 14 drev Handel og 17 Haandværk. Forklaringen paa, at netop Aarup voksede sig stor og uden at have Basis i en større Landsby, idet Aarup Bondeby kun bestod af nogle faa og smaa Gaarde, maa først søges i dens Beliggenhed med omtrent lige stor Afstand til de fire omgivende Købstæder, Odense, Bogense, Middelfart og Assens. Der har her været Brug for et Handelscentrum, paa samme Maade som vi tidligere har set saadanne opstaa, hvor der var langt til Købstad (f. Eks. Odder og Hammel). Hertil kommer, at den laa ved den vigtige Hovedvej fra Assens til Bogense, og at den var Forbindelsesstation for Vestfyn til den fynske Hovedbane for Post og rejsende, idet der var daglig Diligenceforbindelse mellem Assens og Aarup til Nattogene.

Den Udvikling, der er foregaaet til Aarhundredskiftet, har for de fleste Stationers Bebyggelse været meget beskedet, idet kun Aarup, Ejby og Glamsbjerg er blevet saa store, at de er optaget i Folketællingsstatistikken for 1901, hvor Grænsen var 500 Indbyggere, nemlig henholdsvis 787, 553 og 658 Indbyggere.

Ved Forespørgsel i de enkelte Stationsbyer hos kendte Mennesker, der har kunnet give tilforladelige Meddelelser, er det oplyst, at alle Stationsbyerne ved den fynske Hovedbane og ved Assensbanen endnu ved Aarhundredskiftet var ubetydelige, naar man ser bort fra de foran nævnte tre, samt Nørre Aaby, der i 1906 havde 495 Indbyggere. De fleste har næppe været større end paa omkring en halv Snes Huse. At de fleste Stationsbyer var smaa ved Aarhundredskiftet vil endvidere fremgaa af de følgende Tællinger, hvor de kun er repræsenteret med smaa Indbyggerantal, og for flere af Byerne gaar der mange Aar, før de overhovedet optages i Statistikken.

Stationsbyernes ubetydelige Størrelse ved Aarhundredskiftet understreges yderligere gennem Traps 3. Udgave, der, hvad betydningsfuldt Næringsliv angaar, kun anfører, at der i Nørre Aaby var en Cyklefabrik, i Ejby et Savværk, og at der i Glamsbjerg forekom Cykle- og Maskinfabrik, Dampsavskærereri, Dampteglværk, Cementtagstensfabrik, Kalkværk, Maltgørereri og Ølbryggeri samt Købmandsforretninger og Handelsgartnere. Endvidere holdtes der, som i Aarup, Marked to Gange aarligt.

Hvorledes Udviklingen siden 1860 til Aarhundredskiftet har været i de fire største Stationsbyer: Aarup, Ejby, Nørre Aaby og Glamsbjerg, kan til en vis Grad belyses gennem Befolkningstilvæksten i det samlede Sogn. For Aarup (Skydebjerg Sogn) forekommer der en Stigning i Folketallet fra Tælling til Tælling, og særlig fra 1890 til 1901. For de tre andre er der kun en Stigning af Betydning fra 1890 til 1901. For dem alle gælder det, at Stigningen fra 1901 til 1906 forholdsmaessig er ubetydelig.

Da der sikkert ikke har været større Forskel mellem Fyn og de øvrige Land med Hensyn til Stationsbyernes Opvækst, kan der næppe være nogen Tvivl om, at der nok

ved adskillige Stationer har været en Bebyggelse, der med Rette kan betegnes som bymæssig, men særlig mange store Stationsbyer har der ikke været op til Aarhundredskiftet. Som man skal se i det følgende, var det da heller ikke mange Stationsbyer, der er optaget i den officielle Folketællingsstatistik for 1901.

## Stationsbyernes Udvikling efter Optagelsen i Folketællingsstatistikken

Ved den første Tælling af bymæssige Bebyggelser i 1901 taltes der ialt 118. Heraf havde 67 Station, og ser man bort fra visse særprægede Byer, bliver der kun 54 egentlige Stationsbyer tilbage. Af disse havde 7 ikke Bane før efter 1896, saaledes at Opvæksten for disses Vedkommende næppe i højere Grad kan tilskrives Banen.

Blandt de 51 Bebyggelser uden Station fik 13 senere Station.

Man ser altsaa, at Stationsbyerne ikke i nogen særlig Grad dominerer den statistiske Optælling af bymæssige Bebyggelser i 1901, men hertil kommer saa, at de talte Stationsbyer kun omfattede 11,7 % af samtlige Stationer.

Ser man bort fra Stationsbyerne Herning, Lyngby og Struer (endnu ikke Købstæder), bliver der i 1901 kun 3 Byer med over 2000 Indbyggere, nemlig Brønderslev, Odder og Haslev. Af egentlige Stationsbyer fra 1000 til 2000 Indbyggere forekommer kun 4, nemlig Vamdrup, Skern, Vejen og Strømmen, naar man ser bort fra Stationsbyer i Københavns Nærhed og Endestationsbyerne Fakse og Hadsund Nord.

I hvilket Omfang samtlige talte bymæssige Bebyggelser er vokset fra 1901 til 1940 — sidste færdigbehandlede Tælling før Udarbejdelsen af nærværende Værk —, vil fremgaa af nedenstaaende Tabel over deres Antal og Fordeling paa Størrelsesgrupper, idet man af Hensyn til Sammenligningen har set bort fra Sønderjylland.

Antal bymæssige Bebyggelser fordelt paa Størrelsesgrupper efter Indbyggerantal							
Folketællingsaar	250—500	500—1000	1000—1500	1500—2000	o. 2000	Ialt	heraf o. 500
1901 .....	38 <sup>1)</sup>	56	13	4	7	118	80
1940 .....	232	164	37	20	17	470	238
1940: Procentfordeling .....	49,3	34,9	7,9	4,3	3,6	100,0	—
Stationsbyer .....	Antal 141	133	34	18	17	343	202
	% 41	39	10	5	5	100,0	—
Andre Bebyggelser ...	Antal 91	31	3	2	—	127	36
	% 72	24	2	2	—	100,0	—

Som Følge af Befolkningstilvæksten i de bymæssige Bebyggelser har Antallet været stadig stigende. Fra 1911 (første Aar med Bebyggelser fra 250 Indbyggere) til 1940 saaledes fra 299 til 470. Samtidig med at nye Bebyggelser er kommet til, er mange af de ældre rykket op i en højere Størrelsesgruppe. For begge Aar udgør Bebyggelser mellem 250 og 500 Indbyggere omkring Halvdelen af de talte Bebyggelser, og kun omkring  $\frac{1}{6}$  af Bebyggelserne har over 1000 Indbyggere.

Af Bebyggelser over 250 Indbyggere i 1940 havde 73 % Station og 27 % var uden Station, saaledes at Stationsbyerne i højere Grad end i 1901 præger Statistikken over

<sup>1)</sup> Ogsaa enkelte under 250.

bymæssige Bebyggelser. Tabellen viser, at Bebyggelserne uden Station er stærkere repræsenteret inden for de mindre Bebyggelser end Stationsbyerne.

Gaar vi herefter over til at danne os en Forestilling om, hvor mange Mennesker der bor i det foran omtalte Antal Bebyggelser, viser det sig, at denne Befolkning fra 1911 til 1940 (ekskl. Sønderjylland), hvor Tællingsgrundlaget har været nogenlunde ensartet, er steget fra 217.000 til 328.000, og medens den i 1911 udgjorde ca. 7,9 % af den samlede Befolkning, saa udgør den i 1940 ca. 9,0 %. For de bymæssige Bebyggelser har der været en Stigning paa 51,2 % i Indbyggertal, hvor Provinsbyerne er steget med 47,6 % og Landdistrikterne kun med 20,6 % og bl. a. fordi mange Bebyggelser efterhaanden bliver talt med under bymæssige Bebyggelser eller som Forstæder.

De foregaaende Indbyggertal giver kun Udtryk for, hvor stor en Del af Befolkningen, der lever i det efterhaanden stigende Antal bymæssige Bebyggelser. For at kunne bedømme Stigningen for de samme Bebyggelser fra Aar til Aar har man opgjort, hvor mange Procent de egentlige Stationsbyer, der var talt for første Gang i 1901 og 1906, er steget til 1940. Af nedenstaaende vil det fremgaa, hvor mange Byer der falder paa de angivne Stigningsprocenter.

	Stigning i %									
	Nedgang	0—10	10—25	25—50	50—75	75—100	100—150	150—200	o. 200	Ialt
De i 1901 talte, Antal .....	4	0	4	3	8	6	14	11	1	51
De i 1906 talte, „ .....	—	1	5	1	3	3	7	1	1	22
Samtlige, Antal .....	4	1	9	4	11	9	21	12	2	73

Man ser altsaa, at der for 18 Byer, d. v. s.  $\frac{1}{4}$  af de 73 Byer, har været Nedgang eller Stigning paa indtil 50 %, og at 21 Byer er steget med 100—150 %. Til Sammenligning kan anføres, at Stigningen for den samlede Befolkning (ekskl. Sønderjylland) udgjorde 49,2 % fra 1901 til 1940. Stigningsprocenten for de 73 nævnte Byer var væsentlig større i Begyndelsen end senere, og var stadig faldende. Den udgjorde for Perioderne: 1906—11: 14,8 %, 1911—16: 12,6 %, 1916—21: 11,3 %, 1921—25: 8,2 %, 1925—30: 4,7 % og 1935—40: 0,5 %. Den stærke Nedgang i Tilvæksten fra Midten af 20'erne maa uden Tvivl henføres til Automobilkonkurrencen. For de enkelte Byer har Udviklingen iøvrigt været meget uensartet.

Den foregaaende Fremstilling af Byernes Vækst vil have godtgjort, at det først er i Slutningen af forrige Aarhundrede, der bliver Tale om en betydeligere Tilvækst, og at denne herefter fortsætter, indtil Automobilet begynder at gøre sig gældende. Under Omtalen af Byernes Erhvervsstruktur vil det da ogsaa fremgaa, at det først er i indeværende Aarhundrede, at der for mange Byers Vedkommende kan siges at være forekommet en Industrialisering af de bymæssige Bebyggelser.

Ved Bedømmelsen af Byernes Vækst maa det erindres, at den kraftige Tilflytning af unge giftefærdige Mennesker til Byen gennem Giftermaal og Barnefødsler vil kunne tilføre Byen en meget betydelig Tilvækst, saaledes at man ikke altid uden videre kan tage enhver Tilvækst som et sikkert Tegn paa en Udvidelse af Byens Næringsliv. Ved en Stationsby, der er vokset ret pludseligt ved Tilflytning af unge Mennesker, vil der, naar disses Børn er voksne, kunne blive en ret betydelig Afgang, fordi de ikke alle

kan finde Beskæftigelse i deres Fødeby. Dette kan i nogle Tilfælde være Forklaring til Stagnation eller Tilbagegang i Befolkningstallet.

Foruden de i det foregaaende omtalte 370 Stationsbyer findes der 614 Stationsbyer, som ikke har været tilstrækkelig store til at optages særskilt i Statistikken.

Med den Banetæthed Danmark efterhaanden har faaet, har en meget stor Del af Landets Byer og Bebyggelser faaet Jernbanestation, og særlig gælder dette naturligvis Byerne og de større Bebyggelser. Af Købstæder, der ikke har Jernbane, er der: 2 paa Bornholm (Hasle og Svaneke), 2 paa Smaaøerne (Ærøskøbing og Marstal Handelsplads) og 4 sønderjyske Flækker (Christiansfeld, Augustenborg, Nordborg og Løgumkloster). Bymæssige Bebyggelser paa over 2000 Indbyggere har alle Station, og af Bebyggelser mellem 1500 og 2000 Indbyggere er kun Odden (Ribe Amt) og Assens Fabriksby uden Station. For Bebyggelser fra 1000 til 1500 Indbyggere forekommer der 7 uden Station, nemlig Hals, Holsted Landevejsby, Toflund, Gramby, Rødding, Broager og Egersund, de 5 sidste beliggende i Sønderjylland, og af disse har kun Egersund ikke tidligere haft Bane.

Vil man herefter gøre op, hvor mange af Danmarks Indbyggere der bor ved Jernbanestation, maa der ogsaa regnes med Indbyggerantallet i de 614 Stationsbyer, der ikke er opført særskilt i Statistikken. Da det maa formodes, at adskillige af disse ligger med op mod de 250 Indbyggere, som er nødvendig for at blive talt med som bymæssig Bebyggelse, vil det næppe være uforsigtigt at regne med, at disse Bebyggelser i Gennemsnit har 100 Indbyggere. Herefter skulde 2,3 Mill. eller ca.  $\frac{5}{8}$  af Danmarks samlede Indbyggere bo ved Jernbanestation og fordele sig saaledes:

Hovedstaden .....	890.130
Købstæderne .....	932.734
Bebyggelser over 2000.....	50.768
Bebyggelser paa 1500—2000 .....	32.622
Bebyggelser paa 1000—1500 .....	46.312
Bebyggelser, øvrige, 295 talt .....	278.139
Bebyggelser, 614 ikke talt .....	61.400
<hr/>	
Ialt ..... 2.292.105	

Den foregaaende Fremstilling af Stationsbyernes Udvikling omfatter fra 1916 ikke Stationsbyer i Forstadsomraaderne, da disse Bebyggelser fra dette Aar ikke længere opføres under bymæssige Bebyggelser, men derimod særskilt i Statistikken. For Københavns Omegn har dette medført, at et ret betydeligt Antal af de store Bebyggelser, der her er vokset op omkring Stationerne, ikke længere betragtes som Stationsbyer. Disse Bebyggelser har da ogsaa en hel anden Karakter end den almindelige Stationsby, idet de fortrinsvis omfatter Udflyttere fra København, som har deres Erhverv der. I flere af disse Bebyggelser forekommer dog ogsaa Industrier, og Gartnerier er ogsaa ret almindelige.

Under Forstadsomraadet henregnes 11 Kommuner, som hører sammen med det københavnske Bysamfund, nemlig Taarnby, Hvidovre, Rødovre, Herlev, Gladsaxe, Lyngby, Taarbæk, Søllerød, Brøndbyerne og Glostrup Kommuner i Københavns Amt samt Hørs-

holm og Birkerød Kommuner i Frederiksborg Amt. Regnet fra Københavns Centrum strækker Forstadsbebyggelsen sig 20—25 km mod Nord og 10—15 km mod Syd og Vest. Den foran omtalte Afgrænsning af København udgør sammen med København, Frederiksborg og Gentofte Kommuner det Omraade, der i Statistikken benævnes Stor-københavn, og som fra og med 1930 har været behandlet i Statistisk Aarvog for København, Frederiksberg og Gentofte Kommuner, og fra og med 1937 desuden i Statistisk Aarvog for Danmark.

Omkring Aarhundredeskiftet var Forstadsomraadet i det hele og store landbrugs-mæssigt præget. De 11 Kommuner havde paa dette Tidspunkt et Indbyggerantal paa 28.400, der i 1916 var vokset til 45.900 Beboere, og i de følgende Aar, hvor København voksede stærkt, fandt der ogsaa en betydelig Vækst Sted i Forstadsomraadets Folke-tal, der herefter i 1930 var steget til 83.600. I det følgende Tiaar er Folketallet vokset til 127.600 eller med over 50 %. Den væsentlige Aarsag til sidstnævnte betydelige Vækst af Folketallet kan for de nordlige Kommuner Vedkommende henføres til Elektrifi-ceringen af Statsbanernes Nærtrafiklinier og for de øvrige Kommuner Vedkommende til Rutebiltrafikkens Udvikling.

Elektrificeringen, der paabegyndtes 1934, har medført, at der ved Siden af Tilvæksten i de tidligere Stationsbyer og Omegn er opstaaet helt nye Bydannelser som Virum. En Optælling af Folketallet indenfor en Radius af 1 km fra Virum Station har vist føl-gende Folketal siden 1925<sup>1)</sup>:

20. Juni 1925 .....	988	5. November 1940.....	4.160
15. Marts 1933 .....	1.260	15. Juni 1942 .....	4.648
5. December 1934 .....	1.350	15. Juli 1943 .....	4.972
20. Juni 1938 .....	2.686	1. Juni 1944 .....	5.592
1. August 1939 .....	3.727	15. Juni 1945 .....	6.118

Af den Befolkning paa 103.500, der i 1935 boede i Forstadsomraadet, havde 13.600 Erhverv eller Arbejde i København, medens omvendt kun 2.600 fra København havde Beskæftigelse i Forstæderne. Disse Tal repræsenterede henholdsvis 24,9 og 0,8 % af Skatteyderne.<sup>2)</sup>

Afgrænsning af et Bysamfund efter administrative Enheder kan virke ret tilfældigt, og man har derfor fra geografisk Side forsøgt en Afgrænsning efter Transporttiden mellem Hjem og Arbejdsplads.<sup>3)</sup>

Byens Grænse maa regnes at ligge, hvor Bebyggelsen kan betegnes som almindelig Villabebyggelse. I Henhold til en foretaget Undersøgelse findes denne i en Afstand fra Byen, som kan naas paa 1 Time, idet der regnes med gennemsnitlige Befordringstider plus den gennemsnitlige Ventetid for en Forbindelses Afgang, og udenfor Trafikru-terne er regnet med Fodgængertrafik med en Hastighed af 6 km i Timen. Nogen større Forskel mellem den administrative og geografiske Afgrænsning af Forstadsomraadet forekommer dog ikke.

Stigningerne i Befolkningmængden i Københavns Nærtrafikomraade har medført meget betydelige Grundværdistigninger, som der i korte Træk skal gøres Rede for.

<sup>1)</sup> Oplyst af Lyngby-Taarbæk Kommune. <sup>2)</sup> »København 1840—1940«, Kbh. 1941, Side 285.

<sup>3)</sup> Aage Aagesen: »Om Københavns geografiske Afgrænsning«. Geografisk Tidsskrift, 45. Bind, 1942.



Allerede ved Anlæg af Slangrupbanen blev Baneanlægget gennem privat Overenskomst mellem Bane og Lodsejere gjort betinget af, at 30 % af de Jordværdistigninger, som den medførte, blev afstaaet til Banen. Det første Aar skaffede Værdistigningerne Banen en Indtægt paa 125.000 Kr. og det følgende Aar 27.000 Kr., men derefter synker Indtægten ned i et mere beskedent Leje, dog undtagen Aarene under og efter den første Verdenskrig, hvor Banens Indtægt f. Eks. i Aarene 1916—17 til 1920—21, begge incl., udgjorde ca. 48.600 Kr. aarlig. Til Aftalens Udløb i 1945—46 havde Banens Indtægt udgjort 571.200 Kr.<sup>1)</sup>.

For Nærtrafikomraadet forekommer meget betydelige Grundværdistigninger, som her kan forudsættes kendt. Derfor kun et Par Eksempler paa Stigninger som Følge af Elektrificeringen. En særlig Undersøgelse paa Grundlag af de officielle Vurderingsfortegnelser for 2 større Landejendomme i Virum har vist en Stigning for de udstykkede Arealer til henholdsvis det 9 og 13 dobbelte fra Tiden før Elektrificeringen til 1945. For Grunde i Herlev, hvor Banen for Tiden elektrificeres, kan paavises en Stigning paa det 5-dobbelte fra 1934 til 1945.

Automobilruterne ud fra København mod Køge har ligesom Banerne været Aarsag til Jordværdistigninger. Fra 1916 til 1945 har der for Greve-Kildebrønde Kommuner været en Stigning paa 191 %, og for Karlslunde-Kalstrup og Havdrup-Solrød Kommuner har der været en Stigning paa 140 %.

## Stationsbyerne og Automobildriften

Man kan ikke forlade en Omtale af Stationsbyerne uden at spørge, hvilken Indflydelse Automobildriften har haft paa disse Bebyggelser. Det Monopol, en Stationsby har paa sit Opland, har sin Forudsætning i de Befordringsvanskeligheder, der er forbundet med at søge til et andet Sted end netop til Oplandsbyen. Naar der derfor fremkommer et nyt, godt og billigt Befordringsmiddel som Bilerne, er Monopolet brudt for de af Oplandets Beboere, der nu med Fordel kan tage Bilerne i deres Tjeneste.

Hvor det er fordelagtigt, henter Købmanden, Haandværkeren eller Forbrugeren sine Varer direkte i Købstaden med egne eller med Vognmandens Biler, der oftest kører i fast Tur og Rute. I Stedet for at tage med Toget til Købstaden benyttes egen Bil eller Rutebil, hvis Holdeplads for manges Vedkommende ligger bekvemmere end Stationen. Hvor et Indkøb overflyttes fra Stationsbyen til Købstaden, kommer Bilen saaledes til at betyde en Centralisering af Omsætningen til Gavn for Købstaden og til Skade for Stationsbyen.

Slaa Stationsbyen ud kan Bilen dog ikke. Selv om Købmanden og Haandværkeren faar sine Varer med Bil fra Købstaden, vedbliver Stationsbyen dog at være et Centrum for sit Opland, hvis fleste Beboere stadig maa betjene sig af Stationsbyen for Dagligvarer, fordi de mangler Mulighed for Billbefordring. Endvidere vil Stationsbyens Industri kun i et begrænset Omfang berøres af Bilkonkurrencen, der kun kan overtage de mere koncentrerede Afsætninger til Kunder indenfor Bilens Radius, medens den for den øvrige Afsætning stadig maa betjene sig af Banerne, og det vil sige Stationen i den paagældende Stationsby.

Samtidig med, at Bilen har virket centraliserende paa Næringslivet, har den dog

<sup>1)</sup> Velvilligst oplyst af Slangrupbanen.

ogsaa en decentraliserende Virkning, idet den enkelte, der har Lejlighed til Automobilbefordring, nu er frit stillet med Hensyn til Bopæl og Placering af Virksomhed. Den Decentraliseringsproces, som Banerne begunstigede ved at lette Dannelsen af Omsætningscentre paa Landet langs Banelinierne, fortsættes nu af Bilerne. Benyttelse af Bilerne begunstiger nu Oprettelsen eller Udvidelsen af bymæssige Bebyggelser uden for Banerne ved at lette Tilførsel fra Købstaden. Endvidere har Bilerne Betydning for Etablering af Industri i saadanne Bebyggelser, idet de muliggør Tilførsel af Raaprodukter og Frakørsel af Færdigvarerne.

At Bilerne kan være bydannende i samme Omfang som Banerne, er utænkeligt, allerede af den Grund, at det maa formodes, at det i Landdistrikterne er de bymæssige Bebyggelser, der i det væsentlige er Brug for. Udelukket er det dog ikke, at Bilerne enkelte Steder i tyndt befolkede Egne kan blive Aarsag til mindre Bydannelser. Endvidere er der i mange Tilfælde opstaaet mindre Bebyggelser ved Vejkryds.

Det er maaske ogsaa muligt, at Bilerne kan virke decentraliserende paa den Maade, at der af de nuværende bymæssige Bebyggelser kan opstaa Filialbebyggelser, hvor Oplandet har været vel stort, for herigennem at lette Forbrugerne i mere afsides liggende Egne med Forsyning af Dagligvarer.

Det er sandsynligt, at den Bydannelse, der foregik i Jernbaneperioden under Udviklingen i Landdistrikterne, og som var bundet til Jernbaneliniens Stationer, vilde have faaet en mere rationel Placering ved Bilernes Mellekomst end ved Banernes. Valget af Bebyggelse var gennem Bilerne blevet langt friere end ved Banerne, hvor Bebyggelsen maatte samle sig om Stationerne, selv om anden Beliggenhed i adskillige Tilfælde kunde have været naturligere.

At Bilerne har virket hæmmende paa Stationsbyernes Vækst, synes at fremgaa af den tidligere omtalte Udvikling i Automobilperioden.

Paa samme Maade som Banerne i sin Tid greb forstyrrende ind i de bestaaende Oplandsforhold, kan Bilerne gøre det. Medens f. Eks. Egtved og Omegn tidligere hørte under Kolding By, saa bevirkede Etablering af en Bilrute mellem Vejle og Egtved i 1930, at Egtved herefter kom ind under Vejle som Oplandsby. Heri skete der ingen Ændring, da der senere kom Automobilforbindelse til Kolding. De Indskrænkninger og Omlægninger, der i Krigsaarene har fundet Sted i Automobilruterne, har formentlig ændret Oplandsforholdene i adskillige Tilfælde.<sup>1)</sup>

---

<sup>1)</sup> Ejler Alkjær: »Byernes Oplandsproblemer«, Det danske Marked, 1942, Hæfte 1.