

Helle Askgard:

Er en stationsby en by med station?

Nej, ikke nødvendigvis, – men den har ofte en, – eller har haft det. Dette må vist betegnes som et af resultaterne, som deltagerne i et planlægningsseminar fandt ud af på Hansens Hotel i Vejen i september 1979. Formålet var at samle impulser til udformning af et projekt til undersøgelse af stationsbyens historie 1840–1940. Deltagerne, 16 mænd og 2 kvinder repræsenterede fagene historie, geografi, arkitektur og etnologi. Ansættelsesmæssigt var der en overvægt af Erhvervsarkivets folk, repræsenteret med 3.

Statens Humanistiske Forskningsråd har besluttet at iværksætte et 4-årigt projekt om stationsbyens historie 1840–1940, og som følger heraf foreligger nu to publikationer: *Chr. R. Jansen (red.): Stationsbyen. Rapport fra et seminar om stationsbyens historie 1840–1940, 150 s. ill., kr. 38,80. Universitetsforlaget i Århus 1980* og *Vigand Dann Rasmussen: Nørrejske Jernbanebyer, 144 s. ill., kr. 62,85. Universitetsforlaget i Århus 1981.*

Om den første bog kan man sige, at den er billig, er smukt trykt og med pæne illustrationer. Men indholdet? Som nævnt har SHF bevilliget pengene. Men efter gennemlæsningen sidder man tilbage med spørgsmålet: Til hvad og til hvem? Man har fornemmelsen af at være budt til middagsselskab, men bordplanen er endnu ikke udarbejdet, og værtparret har ej heller lagt sig endeligt fast på menuen.

Stationsbyen består af et par genoptrykte artikler, der dannede udgangspunkt for deltagernes drøftelser, nogle mundtlige indlæg og afslutningsdiskussionen. Redaktøren af bogen, der er blevet ansat som projektleder, har ikke tilføjet noget ud over sit eget indlæg.

Indledningsartiklen er skrevet af Viggo Hansen fra Geografisk Institut i Kbh. i 1965 og har titlen *Den rurale by*. Han var selv deltager i seminaret. Titlen er vigtig, fordi den netop omhandler alle de små byer, der voksede frem i DK i 1800-tallet, som oftest på bar mark, og som først blev registreret statistisk i 1901 under begrebet »bymæssig bebyggelse«. Nogle af byerne, men ikke alle fik station.

I artiklen gives en karakteristik af de på-

gældende byers funktioner og det fastslås, at jernbanerne virkede lokaliserende fra 1880–1920. Efter 1920 blev der kun anlagt få baner, og vækstkerne for bymæssig bebyggelse lå ofte helt andre steder. I en fig. præsenteres kurver over 6 udvalgte landkommuners vækst 1860–1960. Bortset fra en enkelt kurve, viser kommunerne ikke nogen vækst fra 1880. Enten er den i gang før, og fortsætter så bare uændret, eller også viser kurverne stagnation. Omkring 1920 viser fire af kurverne stagnation, to vækst.

I teksten gives en række eksempler på, at anlæggelsen af en jernbane ikke i sig selv er et incitament til befolkningstilvækst og bydannelse, da væksten i så fald skulle ske med anlæggelsen af stationen. Det gør den i en lang række tilfælde ikke, og det antydes, at væksttidspunktet snarere er et spørgsmål om behov for byfunktioner.

Den næste artikel »De nye byer« er skrevet af historikeren og etnologen Poul Balle-Petersen til Arv og Eje i 1976. Der anføres først lidt om folks associationer ved stationsbybegrebet: noget grimt, kedeligt og hensygnende. Dernæst fastslås også i denne artikel, at jernbaneforbindelsen ikke i sig selv altid har været den dominerende faktor ved disse byers begyndende fremvækst, men at væsentlige faktorer var befolkningstilvæksten og købstadsprivilegiernes bortfald. I denne artikel udnævnes stationsbyernes storhedstid til ca. 1890–1920.

Artiklen gør udførligt rede for hvorledes den statistiske indsamling af data til bymæssig bebyggelse foregik i årene efter 1901, og de usikkerheder, den anvendte metode medførte. Et par eksempler demonstrerer, at undergrænsen svinger omkring 600, og at det ikke synes at være afgørende for en statistisk inddragelse, om byen har station eller ej. Fx havde Brørup haft station siden 1874 og talte 502 indbyggere i 1901, men blev alligevel klassificeret som landdistrikt. Som eksempler på byer uden station, men medtaget som bymæssig bebyggelse, nævnes Glumsø med 605 indb. og Horslunde med 703 indb. Også denne artikel konstaterer, at der ofte går ca. 20 år fra et sted får station, og til der har dannet sig et bysamfund.

Den resterende del af artiklen handler om byggestil, byernes udvikling af byfunktioner gennem tiden, befolkningens aldersfordeling og deres religiøse og politiske holdning. Da artiklen her må støtte sig til spredte undersøgelser, bliver den skitseagtig, men alligevel føler man, at man får en ret god indføring i de problemstillinger, man kunne tage op til nærmere behandling.

Chr. R. Jansens artikel *Stationsbyen – Definition* holder sig til sin overskrift. Der indledes med en kort oversigt over nogle få publikationer, der har drøftet stationsbyproblematikken, men forf. er meget upræcis i sin begrebsanvendelse. Også denne artikel gennemgår de statistiske problemer med de bymæssige bebyggelser, her med historikernes almindelige jamrende og let moraliserende tone over Danmarks Statistiks fremgangsmåde og ændrede praksis gennem tiden. Den definition, der standses ved, er: *bymæssig bebyggelse uden for købstæderne, som ikke er forstæder, med en sammenhængende bebyggelse af bymæssig karakter og mindst 250 indbyggere.*

Artiklen efterfølges af seminarets diskussion, der dog ikke nåede frem til en endelig stationsbydefinition.

Det mest givende ved denne bog er nok de tre næste afsnit. Først bringes et katalog på 50 forslag til forskningsemner vedr. stationsbyen, grupperet i 8 hovedemner, udarbejdet af Ib Gejl og Erik Korr Johansen. Selvfølgelig lapper en del af emnerne over hinanden, da emnerne må hænge sammen, men der er nok at tage fat på, og opregningen må kunne give inspiration til specialestuderende med interesse inden for dette område. Den trykte mundtlige forelæggelse kommer med flere interessante eksempler til illustration af listens problemstillinger.

Af praktisk art er også Henrik Fode og Finn H. Lauridsens gennemgang af *arkivmateriale* og Thomas W. Lassens *litteraturvejledning*. Den sidste er grupperet i forskellige temaer, men inden for hvert tema er den ikke alfabetiseret, hvilket besværliggør brugen af den.

Den sidste artikel redegør for et registreringsprojekt om *Vestjyske stationsbyer*, udført af Skjern og Esbjerg museer ved Kim Clausen og Peter Dragsbo. Projektet har to trin, en

registrering af det fysiske miljø af 18 byer, der var udført på seminartidspunktet, og nogle planlagte etnologiske punktundersøgelser. Udarbejdelsen af bogen må være gået lidt hurtigt, for den litteratur, artiklen henviser til, optræder hverken efter artiklen eller i den tidligere nævnte litteraturliste.

Bogen bringer forbavsende lidt nyt for kenderne af problemstillingen. For almindelige mennesker med interesse for stationsbyer vil den virke meget indforstået. En række spørgsmål melder sig efter gennemlæsningen: Hvorfor begynder projektet 1840, – før den første jernbane anlægges, og hvorfor skal det afsluttes 1940, et årstal der på ingen måde udgør en vending i stationsbyernes udvikling, – som det så rigeligt dokumenteres i de genoptrykte artikler. Hvorfor kalder man projektet *Stationsbyen*, når det af indlæggene tydeligt fremgår, at man må undersøge alle rurale byer eller oplandscentre eller oplandsbyer, for at nå frem til den såkaldte »stationsby«. Hvilke problemkredse projektet vil koncentrere sig om, oplyses ikke. Når SHF har planlagt en 4-årig bevilling, må de jo have modtaget en ansøgning. Hvad har man ansøgt om og til hvem? Er det de etablerede institutter, der skal have gavn af projektet, er det nye studerende eller unge arbejdsløse? Er det især historikerne, man vil inddrage, eller kunne man ikke med fordel inddrage flere geografer, der som oftest har langt større rutine i kvantitative undersøgelser. Ingen af disse spørgsmål besvares i rapporten, og den afsluttende debat virker mere forvirrende end konkluderende. Vagn Dybdahl, der er blevet formand for den nedsatte styringsgruppe, citeres for først at påpege, at der ikke var talt meget om *mellemkrigstiden* og rejste spørgsmålet, om 1940 var den naturlige afgrænsning for projektet. Efter forskellige debatindlæg med forlag til punktundersøgelser og interview, fremhæver Dybdahl så, at *det planlagte projekt var rent historisk og drejede sig om stationsbyens opståen og udvikling og ikke om, hvordan folk i stationsbyen følte det fx i 1930'erne.*

Som den første publikation under stationsbyprojektet har man valgt at udgive historikeren Vigand Dann Rasmussens specialeafhandling fra 1975. Titlen *Nørrejyske Jernbaner*

refererer til den gamle definition af Nørrejylland: Jylland nord for Kongeåen.

Bogens hovedafsnit omhandler placering af jernbanelinier og ekspeditionssteder, og af tidsmæssige grunde har forfatteren indsnævret sig til at undersøge Esbjerg-Varde-Ringkøbing-Holstebro-banen, også kaldet *vestbanen*, der blev indviet 1874–75. Det nye denne bog bringer er derfor en påvisning af, hvem der fik indflydelse på vestbanens linieføring og en undersøgelse af de potentielle jernbanesognes forsøg på at påvirke holdepladsernes placering.

Forslaget om en vestjysk bane blev vedtaget i 1868 samtidig med forslaget om havneanlæg ved Esbjerg. På dette tidspunkt var den danske jernbanediskussion så vidt, at der ikke blev stillet spørgsmål ved, at jernbaner i videst mulig udstrækning skulle forbinde købstæderne. Holstebro, Ringkøbing, Varde og Esbjerg var derfor på forhånd faste fixpunkter. Alt det kortmateriale, der henvises til i skrivelser mellem teknikere og ministerium er forsvundet på nær et enkelt, men de forskellige forslag til linieføring er søgt rekonstrueret.

De instanser, der søgte at påvirke teknikernes linieforslag, var Ringkøbing amtsråd og forskellige sogneråd. Argumenterne var mangeartede, og til tider modsatrettede. De forskellige andragender nævner egnessmæssige og anlægstekniske hensyn, betydning for hedeegnenes opkomst, landbrugs- og industriproduktion samt jævnt terræn eller andre omkostningsbesparende forhold. Da de indkomne forslag blev vurderet ud fra anlægs- og driftsomkostninger i forhold til teknikernes oprindelige forslag, blev de så godt som alle forkastet. Konklusionen er derfor for Vestjyllands vedkommende, at den lokale indflydelse på linieføringen var beskedent.

Mens der ikke blev stillet spørgsmål om linieføringen på strækningen Varde-Esbjerg, var der forslag til placering af ekspeditionssteder langs hele linien fra Holstebro til Esbjerg. 53 sogne var med i debatten herom, mod 54 i problemet med linieføringen. De argumenter, der prægede disse andragender, var oplandets størrelse og vejforbindelserne til de ønskede ekspeditionssteder. Det eksisterende rejsemønster, og tilstedeværelse af by-

funktioner som apotek, distriktslæge og herredsfogedkontor blev også nævnt. Endelig gjorde en del ansøgninger opmærksom på tilstedeværelsen af råstoffer, fx tørvejord, samt fordelene for eksisterende industrier.

En nedsat kommission skulle vurdere de forskellige forslag og udarbejde en indstilling til indenrigsministeriet. I dens begrundelser for placeringen af ekspeditionsstederne lagdes vægt på 4 faktorer: 1. horisontalt parti på banen, af hensyn til afvikling af togdriften. 2. gode vejforbindelser til landstationen. 3. egnens beskaffenhed og befolkningstæthed. 4. passende afstand til nabostationerne.

Da kontrakten med entreprenørerne blev underskrevet den 7. okt. 1872, havde man besluttet sig for følgende 9 landstationer: Guldager, Tistrup, Ølgod, Tarm, Skjern, Lem, Tim, Ulfborg og Vemb. De sogne, der var skuffede over resultatet af bestræbelserne for at sikre sig direkte kontakt med det moderne transportmiddel havde i visse tilfælde indsendt nye andragender, men forgæves. En del af de lokale ansøgninger faldt selvfølgelig sammen med teknikernes forslag, og forfatteren konkluderer i dette afsnit, at der kunne konstateres en tendens til at tage hensyn til de lokale ønsker, især hvis der som i tilfældet med Tim var lokal enighed.

De resterende tre kapitler i bogen på 21, 6 og 3 s. er ansatser til undersøgelser, der formodentligt er tænkt større, end de er blevet fuldført. Det største af dem, »Befolkningsudvikling i de nørrejske landsogne 1860–1901« ligger i nogen grad inden for de problemstillinger Stationsbyprojektet diskuterede. Inden for tidsrummet 1860–1901 behandles de nørrejske landsognes befolkningstal og tilvækst. Sognene inddeles i sogne med og uden jernbane. Jernbanesognene deles derpå yderligere i sogne med primær, sekundær og tertiær bane. Endelig undersøges befolkningstilvæksten i sogne med station, sogne med holdeplads, sogne uden ekspedition og sogne uden jernbane.

Perioden er delt i 3 10-års og 1 11-års interval, og udregningerne foregår dels inden for disse grupperinger, dels i hele tidsrummet 1860–1901 og der foretages sammenligninger med væksten i perioden 1840–1860. Procent-

sammenligningerne foregår ofte over forskellige tidsintervaller og er derfor vanskelige at gennemskue. Det ville have været bedre i stedet at udregne gennemsnitlige årlige vækstrater efter rentesrente princippet.

Et jernbanesogn er efter forfatterens definition et sogn, der berøres af en jernbane. Hvis kapitlets konklusioner sammendrages, kan man konstatere, at sogne uden jernbaner i samtlige perioder i tiden 1840–1901 har haft mindre vækst end jernbanesogne. Tilsvarende kan det konstateres, at samtlige tendenser er ens: stigninger og fald følges pænt ad i begge grupper. Inden for jernbanetyperne konkluderes, at primær- og tertiærbaner synes at være anlagt gennem relativt tætbefolkede egne, mens sekundærbanerne, hvortil den vestjyske hører, snarere anlagdes af egnsudviklingshensyn i de tyndt befolkede områder. Et kort over Vestjyllands befolkningstæthed 1860 med jernbanen indtegnet, viser dog, at også her er det befolkningstætheden, der har påvirket jernbanens slyngninger.

I de opstillede tabeller er samtlige jyske sogne indføjet i de citerede kategorier, og det er derfor gennemsnitstal for alle sogne, der giver tendensen, som synes klar. Hvad man ikke får svar på, er det i Stationsbyprojektet rejste spørgsmål: Var der nogle sogne uden jernbane, der gik på tværs af tallene, og havde disse fællestræk med jernbanesognene?

Det næstsidste kapitel er koncentreret om byen Vembs udvikling i forhold til sognet 1870–1906. For at tilvejebringe talmaterialet har forfatteren måttet anvende folketællinger og matrikelkort. Om resultatet er at sige, at Vemb by i hele perioden bortset fra 1901–1906 udviser en større procentvis stigning end sognet. Det sidste kapitel skitserer Vembs erhvervsudvikling, men skildringen er ikke dybtgående og giver ikke nye bidrag til den eksisterende forskning på dette område. Bogen afsluttes med afrunding, litteraturliste, noter og navneregister.

Af bogens indledning fremgår ikke, hvad hensigten har været, så det er vanskeligt at sige, om den er nået. Som bogen skrider frem

bliver emnet mere og mere indsnævret, og vi ender på Nørregade i Vemb ved skomagerens hus. Den store og brede indledning omhandler jyske baneanlæg i almindelighed, men den strækning, hvor detailstudierne gennemføres, er Ringkøbing-Holstebro. Resultaterne herfra vil sikkert være nyttige, når andre tager fat på andre strækninger, men bogen som sådan ville nok have været mere helstøbt, hvis den havde koncentreret sig om de vestjyske sogne, hvor forfatteren foretager sine nærmere undersøgelser.

De mange fotografier liver op i bogen, og hensigten med at bringe de forskellige kort er også god, selv om det er vanskeligt at læse navnene på en del af dem.

Nørrejyske Jernbaner er en historisk afhandling, der er udarbejdet før Stationsbyprojektet blev iværksat. Bogen illustrerer historikernes svagheder og styrke: de er gode til at grave ned i kildematerialet, men de savner geografernes talbehandling og teoriapparat, og deres arbejder ville blive mere levende, hvis de etnologiske aspekter blev styrket. Endelig kunne det være rart at få et par arkitektoniske ord med på vejen i forbindelse med illustrationerne. Hvis de fire fagområder ville gå op i en højere enhed, ville man med glæde se frem til fremtidige publikationer fra Stationsbyprojektet. Vil de?

Mikael Venge:

Løst krudt mod livsfæstet

Fortid og Nutid 29 indeholdt en kritisk afhandling af Benito Scocozza, der rejste spørgsmålet, om de nye magthavere efter Christian II's fald virkelig indførte livsvarige fæstemål som norm, således som det er blevet fastslået i en række gængse oversigtsværker.¹ Navnlig Erik Arup fremhævede i varme vendinger Frederik I's forordning af 14. maj 1523 som retsgrundlaget, der selv under adelsvælden sikrede fæstebønderne den trygge besiddelse af deres gårde.² I stedet hævder Scocoz-

1. B. Scocozza, Blev der indført livsfæste i Danmark i 1523? Fortid og Nutid 29. Kbh. 1981, s. 184–201.

2. E. Arup, Danmarks Historie II. Kbh. 1932, s. 414.