

dersstrukturen kan nævnes, at de højeste sociale lag havde lidt større husstande end de lavere, – at husstandsstørrelsen generelt var faldende gennem tiden, og at forskellen mellem klasserne udjævnedes sig.

I bogens afsluttende kapitel er der gennemført en erhvervsanalyse på de 10 byer, der sammenholdes med den tidligere opstillede inddeling af byernes udviklingsfaser. Denne erhvervsanalyse har kun kunnet gennemføres pga. forfatterens behandling af de oprindelige folketællingskemaer for tiden før 1901. Fordelen er, at han har været frit stillet i sin kategorisering af erhvervene, ulempen, at han lader hånt om den traditionelle erhvervsinddeling i primære, sekundære og tertiære erhverv.

De syv erhvervsgrupper er: 1. Landbrug, 2. Håndværk, 3. Næringsindustri og handel, 4. Industri, 5. Kommunikation, 6. Immaterielle erhverv, og 7. Ude af erhverv. Ved vurderingen af tallene forlader forfatteren delvis sin tidligere definition af stationsbyen, idet han nedsætter sin % for folk, der lever af landbrug fra 50 til 40%. Bruges den oprindelige definition, var Vejen en stationsby fra 1840, undtagen i 1860, og set under et, skete de tydeligste erhvervsændringer for de 10 byer mellem 1870 og 1880, hvor landbruget faldt fra 55/58% til 39%. Ved at nedsætte grænsen til 40% anfører N. P. Stilling, at stationsbyernes »take off« falder mellem 1880 og 1890, hvor han tidligere har placeret byernes »take off«.

Den hjemmestrikkede erhvervsinddeling gengives i diagrammer, hvor enkelte erhverv ofte er opdelt yderligere. I den afsluttende sammenfatning er hovederhvervsfordelingen slået sammen i 3 kategorier: landbrug, håndværk/handel og industri/transport. Håndværk og industri rubriceres som fremstillingsvirksomhed i andre videnskabelige arbejder, og handel og transport under de tertiære erhverv eller serviceerhvervene. Her er disse erhverv placeret i hver sin gruppe. Konsekvensen er, at andre vanskeligt vil kunne arbejde videre med denne undersøgelse.

Erhvervsresultatet overføres i en slags konklusionsdiagram, der skal påvise, hvorledes de ti byer har gennemløbet stadiene åbent land-landsby, rural by, oplandsby og indu-

stri/institutionsby. Som tidligere nævnt kan hverken Holeby eller Mern passes ind, de springer oplandsstadiet over, og går direkte fra rural til industriby. Og med forfatterens manglende vilje til at anvende sine definitioner, bliver han så sent som her ved med at diskutere, om Mern skal betegnes som en landsby eller som en bymæssig bebyggelse, på trods af, at kun 45% levede af landbrug 1901.

Men en byudviklingsteori, der opererer med, at alle byer gennemløber en række faser m.h.t. størrelse og funktioner, vil aldrig kunne fungere i »virkeligheden«.

Det er min opfattelse, at en række af spørgsmålene i denne undersøgelse er forkert stillede, og derfor kan svarene ikke blive fyldestgørende. Resultaterne cirkler rundt om de konklusioner, der nok ville kunne drages, hvis spørgsmålene var mere præcise og den teoretiske indsigt større.

Skal arbejdet ses i en større sammenhæng, er det min vurdering, at lokalhistorikerne i de 10 nøje undersøgte byer vil kunne have stor fornøjelse af forfatterens grundige og detaljerede arbejde. Men for den videre forskning af stationsbyerne lider arbejdet af alvorlige mangler. Den forskerbrik, der er lagt op her, vil vanskeligt kunne passes ind i andre puslespil. Fremtidig stationsbyforskning vil naturligvis konsultere bogen, men vil ofte blive nødt til at se bort fra den, når det drejer sig om kvantitative undersøgelser baseret på den officielle statistik. I betragtning af det kæmpearbejde, som forfatteren har præsteret, er det ærgerligt, at han ikke er blevet vejledt bedre. Selv om bogens udformning udstråler autoritet, kan man ikke sige det samme om teksten.

Niels Peter Stilling:

De nye byer – replik til en anmeldelse

Det er vel sjældent nogen særlig storslået idé at kommentere anmeldelser, men når det nu er en selv, der er gået ud over, må man jo

gribe til pennen. Lidt diskussion om bogen »De nye Byer« kunne måske tilmed gøre potentielle købere opmærksom på den – og ville de også læse den, så er de følgende sider ikke skrevet helt forgæves. Jeg tænker også her på Helle Askggaard.

I en anmeldelse placeret under den krævende overskrift »Debat« skulle man umiddelbart vente, at der var lejlighed til en principiel diskussion om stationsbyerne og deres rolle i det danske samfund. Dette er imidlertid ikke rigtigt muligt med udgangspunkt i Askggaards anmeldelse, hvor jantelovens tusmørke har sænket sig over enhver saglig kritik. Alene det faktum, at anmelderen lægger ud med at rode begreberne forord (til taksigelser) og indledning (til problematiseringen) sammen og helt forbigår det sidste, gør det svært at gå dybere ned i en diskussion. Ved alene at kommentere forordets omtale af Stationsbyprojektets overordnede mål får hun det til at lyde, som om jeg arbejder uden problemstilling – og at min bog er en bred fremstilling af stationsbyernes historie. Mit formål – som det fremgår af indledningen – er mere beskedent. Det kan samles i to forhold: 1) At belyse, hvordan *befolkningsforholdene* afspejlede sig i den enkelte stationsbys udvikling – og 2) at undersøge de nye byers *funktioner* mellem land og by (købstad). I den forbindelse er talmaterialet – det tyngende talmateriale, som Askggaard underligt nok ikke bebrejder mig – redskabet, ikke målet i sig selv. En del af Askggaards senere misforståelser hidrører tilsyneladende fra, at hun også har overset min bogs indledning.

Definition og udvalgte byer

I det følgende vil jeg behandle hendes kritikpunkter i den rækkefølge, hun har formuleret dem. Først definitionen af stationsbyerne. Side 134 tillægger Askggaard mig – endda i fremhævede typer – en definition af stationsbyerne, som man, hvis man slår op på min bogs side 13, vil se udtrykkeligt betegnes som en ren »foreløbig karakteristik« af stationsbyerne. Den definition, som jeg gennem bogens første del arbejder mig hen til, står at læse på side 147, tilmed i kursiv *for de tung-*

nemme. For god ordens skyld skal den her gentages: »En bebyggelseskoncentration uden for købstæderne og forstadsbebyggelser med hovedparten af befolkningen beskæftiget ved andet end det direkte landbrugserhverv, idet handel-, trafik-, industri- og institutionsvirksomhed alene eller tilsammen giver byen et særpræg i forhold til de omgivende landdistrikter«. Jeg skal til slut vende tilbage til denne definition, men foreløbig gælder det Askggaards kritik af min udvælgelse af byer. At der altid vil være nogen, som vil savne netop deres by i stationsbyundersøgelsen, er klart. Jeg kan sige, at Struer var en meget populær by i Stationsbyprojektets ledelse. Og jeg vil give Askggaard ret i, at byerne ved Danmarks kyster fortjener en undersøgelse i stationsbysammenhæng, forudsat hun med kystbyer mener de »nye« færgebyer som Hadsund, Strib, Bandholm og Gedser. Disse er vel ret beset produkter af samme transportudvikling som stationsbyerne. Det skal ikke være nogen undskyldning, at jeg her har været bundet af projektets retningslinier. Men i den forbindelse er der også grund til at fastslå, at færgebyerne – eller hvad vi nu skal kalde dem for at adskille dem fra de ældre ikke købstadsprivilegerede kysthandelspladser – mere utvetydigt er bestemt af transportforholdene, og derfor som sådan falder uden for Stationsbyprojektets formål: at belyse andre bystimulerende faktorer end infrastrukturen alene.

Ganske uvederhæftig er Askggaard til gengæld, når hun angriber »problemet« Vestjylland. For det første var der fra Stationsbyprojektets begyndelse lagt op til et *etnologisk* projekt omkring de vestjyske stationsbyer. (Jfr. Kim Clausen, P. la Cour Dragsbo: Den vestjyske stationsby, s. 138ff i »Stationsbyen, rapport fra et seminar om stationsbyernes historie 1840–1940«, 1980). Et spændende projekt hvor der skulle være mulighed for at sammenligne min historiske undersøgelse af det øvrige Danmark med etnologiske studier i de vestjyske byer. Der var således god grund til at begrænse mit i forvejen omfattende undersøgelsesområde. I øvrigt viser de artikler, der hidtil er blevet trykt omkring det vestjyske projekt tydeligt, »at Vestjylland er anderle-

des«, som Askgaard så klodset udtrykker det. For det andet er det direkte urigtigt, at jeg uden begrundelse antager væsentlige forskelle i den vestjyske stationsbyhistorie. Begrundelsen står at læse side 92, nemlig at »både de grundlæggende befolkningsforhold og stationsbyernes sene take-off adskiller« Vestjylland fra det øvrige land. – Og dokumentationen af påstanden ligger lige for, dels i min bogs undersøgelse af byer i det vestjyske »grænseområde« som Grindsted, Brande, Ikast, Vorbasse m.fl., dels i Stationsbyprojektets første bog af Vigand Dann Rasmussen: »Nørrejske jernbanebyer« (1981), hvis hovedvægt ligger på en undersøgelse af befolkningsforholdene i Ringkøbing amt. Begge undersøgelser bekræfter utvetydigt en senere stationsbyudvikling i Vestjylland. Derfor er de vestjyske stationsbyer ikke uinteressante, tværtimod – og faktisk har Stationsbyprojektet sat mig i gang med en statistisk undersøgelse af de vestjyske byer, som forhåbentlig vil foreligge om et par år.

Videre forsøger Askgaard at få mit udvalg af byer til at lyde uhyre selektivt i forhold til den officielle statistik. Imidlertid har jeg ikke den samme klippefaste tro på den officielle skrivebords-statistik baseret på Statistisk Bureaus skøn i nu'et (d.v.s. 1911 her) som Askgaard. I min bog gives gentagne gange dokumentation for den officielle statistiks usikkerhed. Sagen er den, at man med historiens bagklogskab og den afgrænsningsmæssige udeladelse af forstadsbebyggelse og kystbyer meget hurtigt i stationsbysammenhæng må se bort fra en del af den officielle statistiks »bymæssige bebyggelser«, herunder selvklart også dobbeltbyernes selvstændigt beliggende landsbydele og de gamle fabrikssteder fra Enevældens dage (og jeg ved godt, at Assens i Jylland ikke hører til de sidste).

Min analyse omfatter 43 officielt registrerede stationsbyer på øerne, 67 jyske, og dertil er lagt 41 bydannelser baseret på et skøn over den senere statistik over bymæssige bebyggelser. Man kan ikke uden videre sammenligne mit udvalg med den officielle statistik. Sidstnævnte omfatter som påvist i bogen alt fra små ladepladser (f.eks. Lundeborg og Klitmøller), tilfældige landsbyer (f.eks. Vallø og

Vestervig) til betydelige forstæder (som f.eks. Krstrup og Strømmen ved Randers, Åbyhøj og Risskov ved Århus). Eksemplerne er så talrige, at det ville være helt meningsløst alene at lægge den officielle statistik til grund for en stationsbyundersøgelse. Der er således adskillige meget gode grunde til at svare afkræftende på Askgaards spørgsmål om, hvorvidt udeladelserne »vil indskrænke det bæredygtige i forskningsresultaterne«. – Det vil de ikke, med mindre Askgaard mener, at jeg skulle have inddraget hele 1800-tallets byhistorie fra købstæder til landsbyer – og det kan man da ikke tro al den stund, at Askgaard har så travlt med at fremhæve »viljen til at anvende sine definitioner«. Til gengæld er det lidt sørgeligt, at et vigtigt spørgsmål som den officielle statistiks pålidelighed skal udsættes for en så useriøs og overfladisk behandling som Askgaards.

Stationsbyernes forudsætninger og teoridannelsen

Efter kritikken af mine undersøgelsesrelevante stationsbyer, der vedrører bogens kap. III, »Stationsbyernes fremvækst og funktion«, skulle man rimeligvis vente, at Askgaard ville fortsætte sin kritiske gennemgang herfra. Men i stedet tages et uelegant hop tilbage til mit kap. II, der vedrører stationsbyernes forudsætninger, herunder transportudviklingen. Krumspringene skyldes tydeligvis, at Askgaard gerne vil fortælle den undrende læser, at hun kender 1790'ernes vejlovgivning og ikke mindst geografen Christalers teori om »Die Zentralen Orte in Süddeutschland« fra 1933! – på engelsk tilmed. Begge dele er jo imponerende, men i denne forbindelse ganske irrelevante. Når vi nu skal tilbage i 1700-tallet, min bog vedrører perioden 1840–1940, burde lidt bedre »vejledning« have fået Askgaard til at udpege 1760'ernes vejreformer og kongeveje og ikke 1793-loven, der som så mange andre love er en bekræftigelse på en forudgående udvikling. I øvrigt kan man mene, hvad man vil om dette. Hovedsagen er, at 1700-tallets veje falder helt uden for mit emne, med mindre hun tilsvarende mener, at jeg skulle have beskæftiget mig med udskiftning, stavnsbånd, etc., nu

når jeg er så dristig at tale om landbruget efter 1840 i forhold til stationsbyerne. Endelig kan Askgaard ikke være uvidende om, at netop vejforhold og jernbaner har sit eget delprojekt under Stationsbyprojektet. Det har således aldrig været min hensigt – endsige opgave – at foretage detailundersøgelser i den sammenhæng. At jeg dog heller ikke har forbigået veje og byernes indbyrdes placering (Christaller), ville Askgaard have opdaget, hvis hun i stedet for at gå tilbage i min bog havde bladet frem til afsnittet om »Stationsbyerne i geografisk og trafikal sammenhæng« (s. 114ff).

Man kunne vælge blot at trække på skuldrene af Askgaards fremhævelse af Christaller. Hans teori om de såkaldte »servicecentre« fordelt i et stramt geometrisk system er, så vidt jeg kan bedømme, forlængst forladt blandt geografer. (Jfr. A. Pred: *City-Systems in Advanced Economics*). Men hendes, som det synes, tilfældige fremhævelse af netop Christaller giver en enkelt mulighed for en mere principiel betragtning, nemlig geografernes byteorier kontra historikernes empiri. Askgaard har ret i, at min bog ikke netop udmærker sig ved en indgående behandling af de forskellige byudviklingsteorier, der siden Webers dage har hærget den geografiske videnskab. For mig har det afgørende været at fremskaffe en basisviden om stationsbyerne. Da en sådan viden ikke eksisterede, da jeg begyndte på projektet, måtte jeg altså begynde fra grunden. Til det formål kan der være megen inspiration at hente i økonomiske vækst-teorier, innovationer og industrilokaliseringshypoteser og ikke mindst i J. W. Forresters »Urban Dynamics« modeller. Men at overføre modeller, der som Christallers teori om bayerske byer har en tendens til at isolere enkelte gennemgående forklaringsfaktorer på byers vækst og størrelsesforhold, har jeg ikke følt nogen anledning til at bebyrde min i forvejen for tunge bog med. Til gengæld har jeg så givet mit beskedne bidrag til den empiri, der kunne være udgangspunkt for en teoridannelse om de nye byer i Danmark. Vil man se den nyere danske byudvikling angrebet ud fra den geografiske teoridannelse, kan jeg stærkt anbefale geografen Chr. Wichmann

Matthiessens disputats fra 1985: »Danske byers vækst«, og endelig vil jeg i denne forbindelse også tillade mig at nævne min artikel »Jernbanen og urbanisering i et internationalt perspektiv« (i *Nyt fra Stationsbyen*, 4, 1983, s. 31ff).

Stationsbyernes funktion

Herefter kan vi så med Askgaard vende tilbage til kap. III, som hun desværre ikke har forstået så meget af. Til gengæld forstår jeg heller ikke, hvad hun mener med, at jeg i dette kapitel har ønsket »at undersøge byvæksten i de nye byer«. For at præcisere ønsker jeg med min statistiske undersøgelse »at afprøve« de af mig tidligere (i kap. II) »fremsatte påstande om de generelle årsager til byernes fremvækst« (s. 75), nemlig at landbrugets modernisering, befolkningsvæksten, industriens decentralisering, infrastrukturens (herunder vejenes) udbygning og afstanden til andre bycentre alene eller tilsammen ansprede byvæksten på landet. Formålet med denne undersøgelse er (s. 77) at tilvejebringe et grundlag for »mikroanalysen af de udvalgte stationsbyer« (de 10 detailundersøgte byer).

Askgaard hævder, at jeg begynder min undersøgelse med »facitlisten – hvilke byer var store i 1911«. – Og en linie længere nede, at jeg kun undersøger »vinderbyer«. Det er jo det rene vrøvl. Der er på intet tidspunkt tale om, at jeg kun interesserer mig for de store byer i 1911. Min undersøgelses yderpunkter det år dækker på Sjælland, Haslev på 3,668 indbyggere til Vedde på 158! Imellem disse befinder sig 58 byer, hvoraf ca. $\frac{1}{3}$ havde mellem 150 og 400 indbyggere, $\frac{1}{3}$ mellem 400 og 600 og den sidste $\frac{1}{3}$ (Haslev undtaget) mellem 600 og 1.400 indb. Nøjagtigt det samme gør sig gældende i Jylland, hvor undersøgelsen omfatter småbyer som Ellidshøj, Sunds, Tylstrup, Tolne og Hvam, der i 1911 alle havde mellem 150 og 160 indbyggere. Men selvfølgelig er også de store jyske stationsbyer med. Det er med andre ord åbenlyst ukorrekt, når anmelderen hævder, at jeg kun undersøger »vinderbyer«. Med mindre hun da mener, at jeg burde have undersøgt samtlige

danske landsbyer (jfr. i øvrigt her stikprøve s. 172ff) eller måske nedlagte stationsbyer, der mig bekendt ikke eksisterer.

Det må være manglende evne til at frigøre sig fra tallene, der er baggrunden for Askgaard's besynderlige udtalelse om, at jeg begynder med facitlisten. Indbyggertallet i sig selv er jo slet ikke interessant i denne forbindelse. Her er det alene brugt som redskab for den hierarkiske opstilling af byerne – og siden hvornår er historikerne begyndt at famle rundt i blinde uden »facitlister«. Men lad mig understrege, at formålet ikke er at udfinde byernes indbyggerantal 1911. Hovedsagen er, at byerne, selvfølgelig med undtagelser (Vestjylland), på dette tidspunkt indtog en bestemt plads i et byhierarki, der siden undergik få ændringer. Status 1911 danner derfor et godt udgangspunkt for undersøgelsen af ovennævnte faktorer's rolle i den meget forskellige byudvikling før 1911. Da Askgaard tilsyneladende ikke har forstået dette, er der ikke megen grund til at beskæftige sig med de følgende afsnit i hendes anmeldelse. Jeg vil i stedet straks springe frem til det centrale: stationsbyernes funktion, hvor hun igen med let hånd tillægger mig (samt Ejler Alkjær og Viggo Hansen) begreber og udlægninger, som kun kan skyldes hendes egen forvirring. For det første er markedsøkonomen Alkjær (i øvrigt vistnok inspireret af Christaller) alene ansvarlig for en række interessante undersøgelser af stationsbyernes erhvervsforhold og oplandstilknyttede faktorer i 1942–43, men ikke for min klassificering. For det andet bruger jeg begrebet rural by i anden betydning end Viggo Hansen (hvad der havde været klart, hvis Askgaard havde sat sig ind i Viggo Hansens arbejder, eller blot læst min note 19 i det pågældende afsnit s. 144). Viggo Hansen bruger begrebet bredt om bymæssige bebyggelser og vil hermed bl.a. understrege forskellen på byer inde i landet og kystens ladepladser og færgesteder (jfr. afgrænsningsdiskussionen ovf.), mens jeg lægger vægt på den mere mundrette betydning: »by med et større ruralt indslag i erhvervsstrukturen«. – Og for det tredje er min inddeling af de nye byer baseret på deres funktion, men det ville da være tåbeligt her helt at bortse fra indbyggertallet, og da især når antallet af funk-

tioner i de allerfleste tilfælde positivt korrelerer med indbyggertal – og det er ikke noget jeg alene har fundet på.

Illustrerende bringer Askgaard så tilfældet Holeby frem, idet hun påstår, at jeg presser en faseudviklingsteori ned over denne såvel som alle andre danske stationsbyer: Fra rural by over oplandsby til industriby. Hvad jeg skriver er imidlertid, at de »tre stationsbytyper kan opfattes som de tre stadier i udviklingen mod den ideale stationsby (s. 147, fremhævelser her). Er min formulering på dette punkt uklar, er der dog ikke den mindste tvivl om, at Holeby – korrekt opfattet af Askgaard – meget hurtigt gik fra det åbne lands stadium til industribystadiet. At min bog også viser dette, kan man overbevise sig om ved at slå op på mit konklusionsskema, s. 482. Her vil det fremgå, at Holeby i 1870 (og før) må karakteriseres som åbent land (ikke by), i 1880 som rural by (idet den i de første år kriseplagede sukkerfabrik højst beskæftigede 33% af byens befolkning mod de i den lille by endnu dominerende landbrugsejendomme 52%). Ved folketællingen 1890 (men givetvis flere år før) var Holeby så blevet en ren industriby. Skemaet viser i øvrigt, at andre stationsbyer udviklede sig anderledes end »den ideale stationsby«. Ålestrup og Mern f.eks. sprang som Holeby oplandsbystadiet over. At teoretiske modeller og »virkeligheden« sjældent stemmer fuldstændigt overens er Askgaard jo den første til at vide. Men derfor skal man vel ikke netop her afholde sig fra teorien. Og Holebys indbyggertal 1870–1890, som Askgaard har læst sig til andet steds i bogen, er jo i denne forbindelse uden betydning.

Misforståelsen af befolkningstallenes betydning går igen i Askgaard's kritik af mine »funktionstabeller« 34 og 38, som hun fejlagtigt kalder rangkorrelationsdiagrammer. Atter formår hun ikke at skelne mellem redskabet (byernes placering 1911) og formålet (byernes funktioner i 1870'erne og omkring århundredskiftet). Min undersøgelse viser klart, at der – naturligvis – var byer med adskillige byfunktioner omkring 1870, som ikke siden formåede at udnytte disse i en vækstsammenhæng (f.eks. Galten og Skødstrup). Omvendt var der steder med ingen eller få byfunktioner i 1870, som en genera-

tion senere hørte til de største (f.eks. Ålestrup og Brønderslev). Der er grund til at tro, at de to førstnævnte byer var større end de sidste i 1870, men det er jo ikke det, der er interessant her. Det afgørende er, at vi med den såkaldte facitliste i hænde kan se, at nogle funktioner må have spillet en større rolle end andre i forhold til byernes placering i hierarkiet 1911. Jeg søger ikke at skjule, at der er undtagelser fra det generelle billede, og en tilsvarende rangordning af byerne 1870 havde selvklart set anderledes ud. Holeby og Ålestrup f.eks. eksisterede ikke som byer i 1870. Mern derimod hørte til de større – men alene i kraft af sin store landbrugsbefolkning. Når dette forhold er vendt i 1911, skyldes det de nye funktioner. Alene de 3 nævnte steder meget forskelligartede udvikling begrundes, hvorfor jeg har valgt 1911 som udgangspunkt for en analyse bagud i tiden.

Endelig synes jeg Askgaard kunne have sparet sig sin belæring om mit løsagtige forhold til begreber i forbindelse med forskellige specielle bytyper. Jeg kan forsikre, at geograferne kan nævne mange flere eksotiske bybegreber. (Jfr. f.eks. Aage Aagesen: *The Population of Denmark* (1960) og Søren Illeris: *The Functions of Danish Towns* (1964)).

Stationsbyernes befolkningsforhold

Formålet med min generelle undersøgelse af de danske stationsbyer er at tilvejebringe et grundlag for detailanalysen. Bogens tyngdepunkt er denne analyse af 10 stationsbyer med udgangspunkt i de originale folketællingslister. I sidste del af anmeldelsen skøjter Askgaard gennem bogens s. 181–484. Den belærende pegefing er ikke til at tage fejl af – og stilen er den samme: misforståelse på misforståelse.

Løsrevet fra sin sammenhæng forsøger Askgaard at påvise en modsigelse i min behandling af vandringsmønstrer. Om etapevandringen ved Holeby fastslår jeg før det citerede stykke, at »som magnet for afvandringen fra landdistrikterne har Holeby i nogen grad virket på lige fod med købstæderne på øen«. – Derefter citatet (Askgaard s. 137) – og så i min følgende sætning: »På visse områder var udviklingen i Holeby givetvis aty-

pisk ...«. Tilsvarende ved Sindal, hvor Askgaard stopper sin citering fra bogen præcist dér, hvor det bliver interessant: nemlig, »at nogle stationsbyer på lokalt plan var en slags alternativ til det vilde købstadsliv«. Hvem der vil forvirre læseren her, er for mig meget klart – og også lidt sørgeligt for den saglige diskussion, at man ikke vil forstå nuancerne. Men for at Askgaard ikke skal være i tvivl, kan jeg roligt fastslå, at stationsbyerne som helhed »ofte kun var et skridt på vejen til købstaden«.

I forbindelse med stationsbyernes aldersstruktur får vi sandelig også at vide, at Askgaard har læst Frode Jacobsens erindringer. Hvor er jeg dog glad for at høre det, men havde hun nu i stedet læst demografen P. C. Matthiessen, havde hun undgået at fremlægge sine manglende statistiske kundskaber. Hvad enhver gymnasiast kender i dag er ikke godt at vide. Derimod vil jeg helst tro, at de fleste gymnasielærere kender til inddelingen i tre hovedaldersgrupper og begrebet »de produktive aldersklasser«. Jeg har ikke opfundet nogen af delene, men helt slavisk fulgt demografisk/statistisk praksis (P. C. Matthiessen), hvilket også gælder sammenligningen mellem U- og I-lande. Og jeg er ikke så dum, at jeg ikke kender til børnearbejde før-konfirmationsalderen og de ældres arbejdsbyrde til de styrtede i før-pensionistalderen.

Hermed er vi fremme ved erhvervskapitlet, hvor den løftede pegefing nu vil belære om, at jeg »lader hånt om den traditionelle erhvervsinddeling i primære, sekundære og tertiære erhverv«. Det er jo til at dø af grin af i betragtning af, at jeg afsnittet før er blevet bebrejdet, at jeg fulgte den traditionelle aldersklasseinddeling. Erhvervsinddelings-traditionen må stå for Askgaards egen regning. Faktum er, at der findes lige så mange metoder til erhvervsinddeling, som der findes erhvervsgeografiske og historisk-statistiske værker. Hovedsagen for mig har været at operere med en i forhold til stationsbyerne brugbar (og begrundet) erhvervsinddeling. Sammenholdt med den erhvervsinddeling, som Statistisk Bureau har anvendt i den her behandlede periode, er forskellene i øvrigt til at overse. På grundlag af det originale folketællingsmateriale har jeg været i stand til at ad-

skille håndværk og industri, som »traditionelt« er slået sammen. Desuden har jeg af ret indlysende grunde udskilt trafikerhervene fra immateriel virksomhed (ganske som man gør i dag). Især adskillelsen af håndværk og industri tillader jeg mig at betragte som en stor landvinding i forhold til gængs statistisk praksis. I forhold til mit emne forekommer der mig at være indlysende gode grunde til at benytte de muligheder, det originale materiale giver, fremfor her at lade sig binde af en firkantet statistisk inddeling.

Til slut giver Askgaard mig en glimrende lejlighed til at vende tilbage til udgangspunktet: definitionen af stationsbyerne. Da hun tidligere fejlagtigt har skudt mig en definition af byerne i skoene, må hun uvægerlig træde i sin fadæse her. Fuldstændigt løsrevet fra enhver sammenhæng dumper hun lige ned i mit afsnit om landbrugserhvervet. Her fristes hun så til nogle pinagtige konstateringer på basis af mere eller mindre tilfældige %-udsving for landbefolkningen i Vejen ved periodens begyndelse (1840–60). Min definition (ovf. s. 139) rokkes på ingen måde af disse tal, og som hun selv så rigtigt konstaterer, er virkeligheden sjældent så firkantet. Blot synd hun ikke forstår at drage konsekvensen af dette.

Helle Askgaard:

En kort kommentar til Niels Peter Stillings replik

Niels Peter Stillings replik giver mig kun anledning til få bemærkninger. Blandt hans mange udfald mod min tvivlsomme moral, indsigt og evner, skal jeg kun fastholde, at det er en svaghed, at undersøgelsen ikke medtager de fleste af »de vestjyske stationsbyer«. Det er måske lidt voldsomt at betegne dette synspunkt »ganske uvederhæftigt«. I øvrigt synes Stationsbyprojektet nu at være kommet på samme tanke, idet Stilling er blevet bedt om at udarbejde en statistisk undersøgelse over netop disse byer.

I forlængelse af det »uvederhæftige« er der

grund til at notere, at Stilling i sin replik kommer med en tilføjelse til sin bog. Han fremhæver, at folketallene for de 41 bydannelser, som han har føjet til den datidige officielle statistik, er baseret på et skøn over den senere statistik over bymæssige bebyggelser. I bogen hævder han s. 88, »at vurderingen af de 41 byers indbyggertal er foretaget på basis af gennemgang af de originale folketællingslister for de pågældende lokaliteter«. Endnu bedre ville det have været, hvis han rent ud havde skrevet, at halvdelen af disse tal er hentet fra de senere korrektioner fra Danmarks Statistik, hvis fagkyndighed forfatteren ellers igen og igen søger at latterliggøre.

Af kommentarerne fremgår desuden, at han mener, at W. Christallers teorier nærmer sig det barnagtige og forlængst er forladt af geografer. Denne opfattelse må helt stå for Stillings regning. Han fremhæver i stedet nu A. Pred og J. W. Forrester, hvor der i det mindste hos den sidste kan være megen inspiration at hente. De to forfattere optræder imidlertid ikke i bogens tekst, ej heller i litteraturlisten. Det er imidlertid ikke kun den manglende omtale, men forfatterens grupperinger og tolkninger, der afslører et gennemgående ukendskab og en manglende fortrolighed til nyere byteorier.

Ellers bringer Stillings kommentarer kun lidet nyt.

Arne Gammelgaard:

Tyske flygtninge i Danmark¹

Den 5. maj 1945 var der over en halv million tyskere i Danmark. Af dem tilhørte knap 200.000 den tyske besættelsehær. Henved 70.000 var sårede soldater, der i krigens sidste måneder med lazaretskibe var reddet over Østersøen fra Østfrontens helvede. Sammen med dem var i løbet af krigens sidste 100 dage på samme måde kommet til Danmark næsten 250.000 civile tyskere fra de østlige tyske landsdele Østpreussen, Vestpreussen og Pommern.

1. Henrik Havrehed. De tyske flygtninge i Danmark 1945–49. Odense Universitetsforlag. 1987. 368 s., ill. kr. 218,-.