

De fynske købstæders kamp om opland i perioden 1865–1920

Odense kontra de fynske søkøbstæder

Af Peter Fransen

I denne artikel analyseres den kvantitative udvikling i de fynske købstæders vareomsætning via havn og jernbane. Derved søges svaret på, hvem der erobrede markedsandele, og hvilken vægt jernbane og havn skal tillægges i denne kamp. Handelsstandens og byrådenes bestræbelser på at udvide deres handelsopland intensiveredes. Der blev ofret store summer på at udbygge den trafikale infrastruktur, dels for lokale midler dels for statslig regning.

For perioden 1865–1920 vil en analyse af havne- og jernbaneomsætningen med en minimal usikkerhed være lig med byernes engrosomsætning med omverdenen. Samtidens øvrige samfærdselsmidler kunne ikke magte engrosopgaven. Hestevognens kapacitet og trækraft var begrænset, og automobilen fandt sig stadig i sin vorden.

I samtiden var der et stærkt ønske fra alle de fynske købstæder om at opnå et så stort opland som muligt, hvor akserne helst skulle hedde havneind-/udførsel og jernbanedistribuering. Hvordan de faktiske forhold udviklede sig, belyses i artiklen. Godsmængde fordelt på afsendt og ankommet gods vil blive præsenteret grafisk. Det er fristende at udvælge enkelte tværsnitssår med en tidsperiode, der strækker sig over 50 år. Med de repræsentativitetsproblemer, dette altid giver, er denne metode blevet forkastet til fordel for sammenhængende tidsserier. Ikke mindst takket være PC'ens muligheder for databehandling er dette blevet arbejdsmæssigt overkommeligt. Mon ikke man fremover vil se flere forsøg på at opstille sammenhængende tidsserier på bekostning af tværsnit?

Tidligere fremsatte vurderinger om købstædernes kamp om opland vil blive vurderet på et kildemæssigt mere sikkert grundlag. Berettende kilder indgår i tolkningen af det

fremlagte materiale, men anvendes i lige så høj grad for at dokumentere, hvor farligt det ville være *kun* at bygge på dette materiale.

En forskningsoversigt over den samfundsmæssige betydning af havn og jernbanenet belyst ud fra vareomsætningen findes i min specialeafhandling¹. Oversigtens hovedkonklusion er, at spørgsmålet ikke findes tilfredsstillende belyst i noget værk – end ikke lokale undersøgelser er der blevet foretaget. Det, der sparsomt foreligger, er undersøgelser af *enten* havn *eller* jernbaneomsætning. En forskeropdeling i maritimhistorikere og jernbaneentusiaster har virket hæmmende for at anskue vareomsætningen ud fra et nødvendigt helhedssyn. Siden da er der dog kommet et opmuntrende værk om Århus havn². Heri indrages jernbaneomsætningen på bedste måde. Spørgsmål om konkurrencen mellem købstadshavne nævnes og ses i det perspektiv, at denne blev forstærket med jernbanens opkomst. Købmændene var ikke længere henvist til at udskibe deres varer i nærmeste havn, men kunne vælge fjernereliggende havne når konkurrenceforhold som f.eks. bedre skibsfartsforbindelser talte herfor.

Odense kontra de fynske søkøbstæder

Traditionelt er udviklingen i perioden 1860–1920 blevet bedømt ud fra befolkningsudviklingen i købstæderne³. Det er blevet fremført, at Odenses kraftige ekspansion til dels skete

1. Peter Fransen: Varetransporten til og fra Odense via havn og jernbane i perioden 1880–1920. Odense Universitet 1989 (utrykt). Kan udlånes via Odense Universitetsbibliotek.
2. Erik Korr Johansen (red.): Fra Åhavn til kysthavn – Århus havns historie til 1914. 1990.

Tabel 1: Befolkningsudviklingen i de fynske købstæder 1860–1911.

	1860	1870	1880	1890	1901	1911
Odense	14.255	16.970	20.804	30.268	40.138 (42.204)	42.237 (47.678) ⁴
Svendborg	5.537	6.421	7.184	8.755	11.543	12.667
Nyborg	3.802	4.812	5.402	6.049	7.790	8.470
Middelfart	2.123	2.336	2.345	3.078	4.469	5.716
Assens	3.589	3.461	3.196	4.026	4.466	4.629
Fåborg	3.120	3.440	3.476	3.677	4.218	4.318
Bogense	1.899	1.931	1.917	1.904	2.168	2.747
Kerteminde	2.148	2.274	2.488	2.471	2.552	2.719
	156	144	125	98	93(88)	98(88)

Kilde: Statistiske Meddelelser 4.37.1 og H. Chr. Johansen m.fl.: Fabrik og bolig (1983) s. 71. Tallene med fed skrift er søkøbstædernes samlede andel set i forhold til Odenses befolkningstal, som for de pågældende år er tildelt værdien 100.

på bekostning af de øvrige fynske købstæder. I tabel 1 ses befolkningsudviklingen, som den forløb i de fynske købstæder, hvor byerne er ordnet gruppevis efter størrelse.

Det ses, at der sker et vendepunkt fra 1870/1880 til 1890/1901, hvor Odense fra at have haft en befolkning, der lå under den samlede befolkning i de øvrige fynske købstæder, når en befolkningsmængde, der er større end de øvrige købstæder tilsammen.

Det er en nærliggende tanke, at det nye trafikmiddel jernbanen, der på Fyn blev introduceret i 1865, og jernbanernes senere udbredelse har været en væsentlig faktor for udviklingen. Sammenhængen med udviklingen i transportmidlerne og indflydelsen på købstædernes vækst er også ofte trukket frem. Cand. polit. C.F. Steenstrup har fremført, at »for mindskelsen af Afstandenes Betydning begunstiger i det hele som i almindelig Regel de store Byer paa de mindres Bekostning«³, og Per Boje nævner, »at (jernbane-) linieføring-

gen betød, at Odense nærmest havde fangarme ud over det meste af øen«⁶. Det nyeste eksempel er Henrik Fode, som i toldhistorien skriver: »Den økonomiske omlægning, der satte ind fra 1870erne, ændrede afgørende på forholdet mellem landets købstæder og skabte en helt ny byhierarkisk struktur. Nye økonomiske vækstpunkter voksede frem ... mens gamle købstæder på det nærmeste stod i stampe, da mange småhavne mistede deres betydning til det nye økonomiske brændpunkt: Jernbanestationerne.

Selvfølgelig var der fortsat byer, der ekspanderede i kraft af det aktiv, havnen var, mens andre måtte tillægge jernbanen ansvaret for deres fremgang, foruden at der selvfølgelig var adskillige eksempler på et værdifuldt samspil mellem de to transportsystemer: bane og skibsfart«⁷.

Så meget desto mere må det undre, at for forskningen stort set kun er nået til kvalitative udsagn om transportmidlernes samlede rolle.

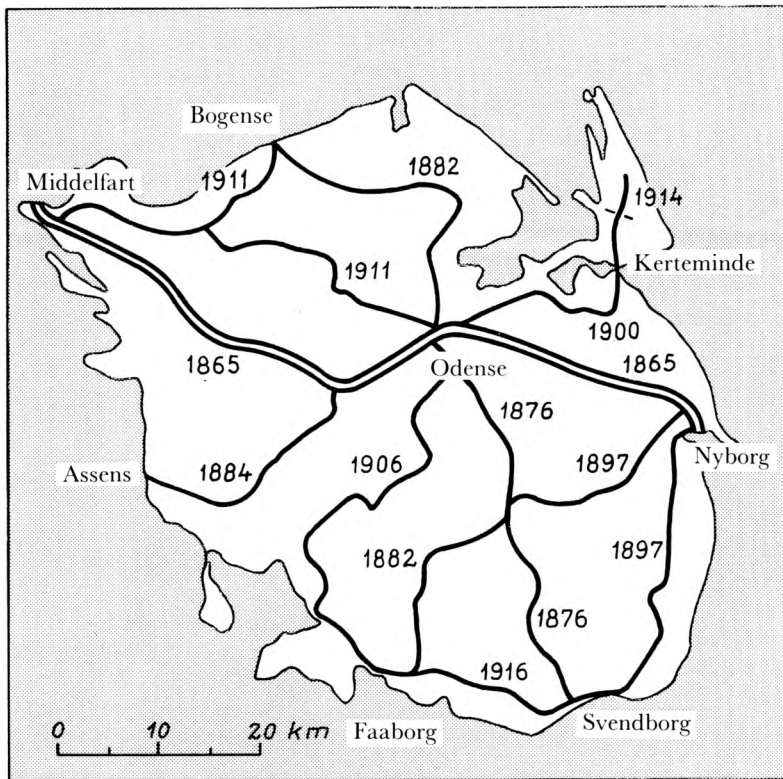
På Fyn spillede de mindre købstæders frygt for en direkte jernbaneforbindelse med Odense i samtiden en væsentlig rolle i debatten om linieføringen. Ses der på linieføringen, som er vist på kortet side 73, fremgår det, at

3. Af nyere værker kan nævnes K. H. Petersen: Kampen om Kertemindebanen (1978) s.38–40.
4. Tallene i parentes inkluderer Vor Frue Landsogn og Skt. Hans Landsogn, der funktionelt må betegnes som en del af Odense by i 1901 og 1911.
5. Beretning om Dansk Byplanlaboratorium 1929. C. F. Steenstrup: De danske provinsbyers økonomisk-geografiske struktur s. 11.

6. Per Boje og Henning Nielsen: Moderne tider. Odense 1868–1914 s. 167. 1985.

7. Henrik Fode: Liberalisme og frihandel 1814–1914. Dansk Toldhistorie III s. 291. 1989.

Det fynske jernbanenet med angivelse af første driftsår. Det skal tilføjes, at strækningen Middelfart-Strib, der blev indviet i november 1866 ikke er medtaget, samt at dobbeltsporet i sin fulde længde blev indviet i 1914. Kortet er gengivet i *Moderne tider, Odense 1868-1914*. (Kilde: Aage Aagesen: *Geografiske studier over jernbanerne i Danmark*).



alle de fynske søkøbstæder ad åre blev forbundet med Odense.

Anders Monrad Møller ærgrede sig over, at der ikke umiddelbart var materiale til at undersøge, om de mindre søkøbstæders frygt for at miste opland pga. direkte jernbaneforbindelser med Odense var berettiget⁸. Dette vil der i det følgende blive rådet bod på.

Kilder til belysning af vareførslen via jernbane og havn

Hovedkilden for jernbaneomsætningen er driftsberetninger 1866/67-1920/21. Stammen udgøres af driftsberetningerne om De jydsk-fynske Jernbaners Drift, som fra 1884/85 og frem hedder Beretning fra De danske Statsbaner, her forkortet til DSBB for hele perio-

den. I DSBB findes en opregning af *totalomsætningen* for hver enkelt DSB-station fordelt på afsendt og ankommet gods. Der er her tale om en sammentælling af al godsbeholdning, dvs. frankoforsendelser, ekspres- og il-gods, fragtstykgods, køretøjer og vognladningsgods.

Ses der på kortet, var det kun strækningerne Odense-Middelfart og Tommerup-Assens, der blev drevet som statsbaner. De øvrige strækninger var privatbaner, som DSBB kun giver oplysninger om, når der skete en vareudveksling mellem en statsbane og en privatbane. Privatbanerne havde deres egne banegårde eller i det mindste ekspeditionssteder.

Kildemæssigt er der tale om driftsberetninger fra jernbaneimperiet Sydfynske Jernbaneselskab (SFJ), som stod for driften af banerne Odense-Svendborg fra 1876, Ringe-Fåborg fra 1882, Nyborg-Ringe fra 1897, Svendborg-Nyborg fra 1902, Odense-Nr. Broby-Fåborg fra 1906 og Fåborg-Svendborg fra 1916. Hertil kommer for perioden 1897-

8. Anders Monrad Møller og Jørgen Thomsen: *Vækst og vagtskifte. Odense 1914-1940* s. 205. 1987.

1902 beretninger for Svendborg-Nyborg banen, der blev opslugt af SFJ i 1902.

På Nordfyn eksisterede flere jernbaneselskaber, hvis driftsberetninger ligeledes er blevet gennemgået. Nordfynske Jernbaneselskab (NFJ) stod for driften Odense-Bogense fra 1882. Odense-Kerteminde-Dalby Jernbaneselskab (OKD) stod for driften af nævnte banestrækning fra 1900. Banen blev i 1914 forlænget det lille stykke til Martofte og tog navneskifte til Odense-Kerteminde-Martofte Jernbaneselskab (OKD/M). I 1911 kom Nordvestfynske Jernbaneselskab til med banen Odense-Brenderup-Middelfart og Brenderup-Bogense¹⁴.

Med hensyn til varestatistik er der store lighedspunkter for banernes opgørelsesprocedure. Det er således muligt at skaffe sig oplysninger om de enkelte stationers totalomsætning fordelt på afsendt og ankommet gods.

Oplysningerne om havnenes totalomsætning er fremskaffet via utrykt toldmateriale¹⁵. Omsætningen er i toldmaterialet angivet eller omregnet til bestuvningsregistertons (BeRT), som ikke er et vægtmål, men et rummål, der svarer til 2,83 kubikmeter. Dette har ingen betydning, hvor byernes omsætning bliver sammenlignet, med henblik på at analysere de relative forskydninger, men hvor det drejer sig om den samlede omsætning via havn og jernbane, kræves en fælles enhed. Omsætningsforholdet mellem BeRT og tons er sat til 1,3:1 i overensstemmelse med omregningsforholdet i Statistisk Tabelværk. Det skal indrømmes, at dette er noget problematisk. Ikke mindst fordi der for Odenses vedkommende for kalenderårene 1902–1911 haves både angivelser i BeRT og vægttons¹⁶. Udregnet som

14. Nok var der tale om selvstændige selskaber, men ved at sammenligne de ledende personer, der er opført i driftsberetningerne, fremgår det, at SFJ også havde sine interesser i det Nordfynske. Således havde OKD samme driftsbestyrer som SFJ fra 1903, og det samme var tilfældet fra NVEJ's start i 1911.
15. Helt korrekt er der tale om toldsteder og ikke havne, men forskellen er ubetydelig. I samtiden anvendes da også disse tal for købstædernes havneomsætning, se f.eks. Tillæg til Odense byråds forhandlinger 1898 s. 501–513.

et gennemsnit af disse 10 er den numeriske angivelse af vægttons 1,45 gange større end for BeRT, med en spredning så beskeden som 0,07. Da forholdet er forskelligt alt efter, hvilke varer der bliver omsat, anvendes dog Statistisk Tabelværks omregningsfaktor, da det må antages, at dette forhold afspejler et gennemsnitsforhold.

Fra 1897 opføres i Statistisk Tabelværk de enkelte toldsteders omsætning ad søvejen. Disse bygger på samme basismateriale som indberetningerne. Der forekommer mindre afvigelser mellem de trykte og utrykte angivelser, hvorfor det utrykte materiale er anvendt for hele perioden¹⁷.

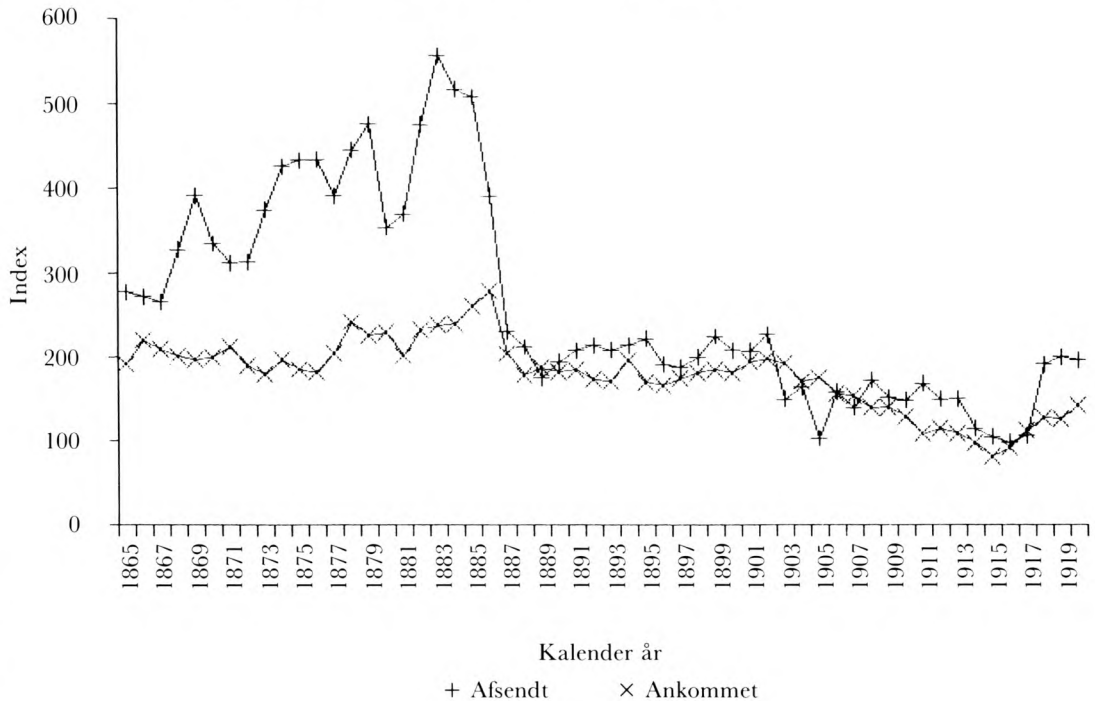
Omsætningen i de fynske købstæder via havn og jernbane

Omstående 10 figurer bygger på disse kilder. Havnetallene dækker kalenderåret, mens jernbanetallene dækker det gamle finansår (1.4.–31.3.). Det betyder, at aflæsningen af jernbanetallene i figur 3–10 skal ske ved at forskyde kurven med en 1/4 enhed imod højre. Jernbanetallene er ligeledes komplekse størrelser, der er konstrueret ved at summere de respektive byers ankomne og afsendte gods på *samlige* baner¹⁸.

Med denne svada af tal er grundlaget lagt for besvarelsen af, hvordan det gik med kampen om oplandet og trafikmidlernes indflydelse på denne.

16. Odense havnevæsen: Oversigt over den samlede Omsætning (angivet i Vægt-Tons) over Odense Havn i Aarene 1902–1923/24. Dateret 27. feb. 1925.
17. Ingen af angivelserne medtager Statsbanernes indenrigske dampfærgesfart. Dette kan have betydning for Nyborgs totalomsætning fra oprettelsen af dampfærgesfarten over Storebælt i 1883. Der er dog tale om transitgods uden væsentlig betydning for Nyborgs handelsinteresser. Angivelser for omsætningen via den indenrigske dampfærgesfart findes i Statistisk Tabelværk fra 1897.
18. Der er følgende mangler i materialet: Første driftsår på den fynske tværbane 1865/66, samt første driftsår på henholdsvis Odense-Svendborgbanen 1876/77 og Svendborg-Nyborgbanen 1897/98.

Figur 1. Havneomsætningen i de fynske søkøbstæder. (Odense = 100 for hvert år).



Det umiddelbare indtryk af den samlede omsætning via havnen og jernbanen er, at trenden er voksende. Generelt fremstår udviklingen som en evolutionær proces med svingninger af cyklisk natur omkring den positive omsætningstrend.

Ønsket om at kunne udtale sig med større præcision samt kunne sige noget om tabere og vindere i kampen om større omsætning, har bevirket opsplitningen i udført og indført mængde for henholdsvis havn og jernbane.

Den enkelte købstad stræbte efter at opnå et så stort afsætningsopland som muligt. Idealet var at indføre store mængder direkte via havnen og distribuere de varer, der ikke skulle anvendes til byerhvervenes produktion til oplandet via jernbanen. Simplificeret udtrykt skal en handelsmæssigt ekspanderende fynsk søkøbstad udvise stor havneindførsel/udførsel og stor jernbaneudførsel.

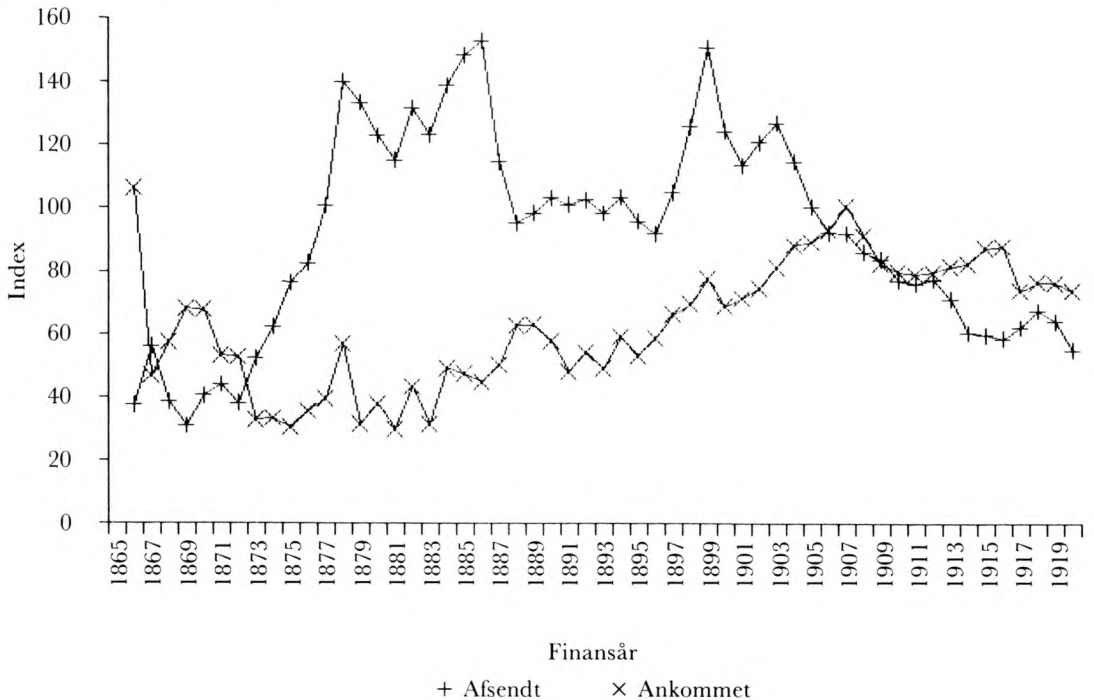
Tager vi udgangspunkt i Odense kontra de fynske søkøbstæder, er der i figur 1 og 2 konstrueret index for henholdsvis havne- og jernbaneudviklingen i de fynske købstæder.

Odenses omsætning for henholdsvis losset/lastet og ankommet/afsendt gods er sat lig 100 for hvert enkelt år. Havneomsætningen i søkøbstæderne var totalt set væsentlig større end Odenses.

Indførslen via havnene ligger i midten af 1860erne på et niveau på index 200 og har en svagt stigende trend frem til 1887 for herefter at falde til et niveau under 200. Fra 1904 er trenden negativ for søkøbstæderne og når et niveau under 150. Odense styrkede således sin relative position hvad angår indførslen til Fyn ad søsiden.

Hvad udførslen via havnen angår, er der tale om to tydeligt forskellige perioder nemlig før og efter 1885. Frem til midten af 1880erne styrker søkøbstæderne generelt deres position. Fra et niveau i midten af 1860erne o. 300, nås et toppunkt i midten af 1880erne med indexværdier over 500. Herefter rasler indexværdierne ned. Fra 1885 til 1889 er faldet på hele 374 indexpoint. Herefter er trenden svagt stigende for fra 1902 igen at blive negativ.

Figur 2. Jernbaneomsætningen i de fynske søkøbstæder. (Odense = 100 for hvert år).



Med de to niveauer, der tydeligvis forekommer, er der ingen tvivl om, at Odense, hvad havneudførelsen angår, er en klar vinder.

Kurverne for jernbaneomsætningen danner en flagermus lignende figur – et udtryk for et meget varieret forløb. De største udsving viser kurven for den afsendte godsmængde.

Frem til 1886/87 er der således tale om en relativ vækst for søkøbstæderne i forhold til, hvad der lykkedes at sende via de odenseanske jernbanestationer. Herefter indtræffer der et markant fald på 55 points på kun to år, for i årene 1888/89–1896/97 at holde sig på dette plateau. I 1897/98–1899/00 følger en vækst svarende til det tab, der skete 1886/87–1888/89. Fra 1899/00 er trenden perioden ud negativ – sågar stærkt negativ. Det relative niveau når ned på en størrelsesorden o. index 60 – ikke større end det relative niveau, der fandtes i perioden, da der kun var én jernbanelinie på Fyn.

Udviklingen for den relative godsmængde, der ankom til søkøbstæderne, er stærkt fluk-

tuerende frem til 1883/84, hvorefter der indtræder en generel stigningsperiode frem til 1907/08. Trenden skifter herefter og bliver moderat negativ, men niveauet forbliver højt.

Hvad jernbaneomsætningen angår, var Odense således relativt på retræten 1877/78–1886/87 og igen 1897/98–1904/05. Ses perioden under ét, må kampen siges at være en kneben sejr til Odense, ikke mindst fordi det lykkedes Odense fra 1905/06 at erobre en stadig større del af den mængde af jernbane-gods, der afsendtes fra købstæderne, og samtidig modtog søkøbstæderne en relativ stigende del via banerne.

Ses der på akserne stor havneind-/udførelse og stor jernbaneforsendelse som idealet for ekspansive byer, bølger kampen frem og tilbage. Fra o. 1904 løber Odense dog tydeligvis fra de fynske søkøbstæder. Umiddelbart er der dog ikke belæg for at sige, at jernbanen entydigt skabte denne udvikling. Den relative udvikling for havneomsætningen er i endnu større

grad i Odenses favør, og denne udviklingstrend ligger tilbage fra midten af 1880'erne. Mon ikke svaret skal søges i, at Odense bedst magtede at udnytte samspejlet mellem jernbane og havn? Hvorfor og hvordan samtiden så på de ændrede forhold, vil jeg vende tilbage til senere i artiklen.

Helt klart er det dog, at der ikke generelt kan siges at være en snæver sammenhæng mellem købstædernes omsætning og befolkningsudviklingen. Den relative udvikling, der skete i befolkningsudviklingen for Odense kontra søkøbstæderne jf. side 72, viste tidsmæssigt sammenfald mellem de første fynske baners fremkomst og søkøbstædernes tilbagegang, mens den afgørende svækkelse af søkøbstæderne i handelsmæssig henseende først indtræffer i begyndelsen af dette århundrede.

Det er vigtigt at understrege, at der i denne første gennemgang er argumenteret ud fra relative angivelser. Hvordan udviklingen foreløb i absolutte tal for de enkelte købstæder, samt hvordan forholdet var mellem afsendt/amkommet samt losset/lastet, fremgår af de øvrige figurer.

Det ses ligeledes tydeligt af disse figurer, at udviklingen i de fynske søkøbstæder ikke foreløb ens. Udviklingen i de enkelte købstæder vil derfor blive belyst i det følgende.

De opstillede kriterier for en ekspanderende købstad vil være styrende for vurderingen af de befolkningsmæssigt større, mellemstore og små købstæder på Fyn jf. grupperingen på side 72.

De fysiske rammer for omsætningen 1865 til 1920 vil kort blive skitseret for havneudviklingen¹⁹, mens der for anlæggelsen af jernbanelinier henvises til kortet over linieføringen. Som supplement til kortet må nævnes, at

dobbeltsporet over Fyn blev etableret i perioden 1911–14²⁰.

Odense

De fysiske rammer for Odense havn blev i perioden udvidet i flere etaper. I 1875–76 blev havnen og sejløbet uddybet fra 2,75 m til 3,4 m. 1883–86 til 4,1. 1889–91 til 4,7. 1901–04 til 6,3 (dybden i kanalen var dog kun 6,0), samt 1920–22 til 7,5. Herudover blev havnen ved udvidelsen i 1883–86 forsynet med et nyt havnebassin, bolværk, oplagspladser, havnespor m.m. Udvidelsen i 1889–91 var af mindre karakter, mens den i 1901–04 var et ambitiøst og kostbart projekt. Sejlrenden gennem Odense kanal blev gjort mindre krum ved at gennemgrave fra Bågård strand til Stige/Seden strand. Hertil kom store dæmningsarbejder ved Lumby samt slusebyggeri – se kortet side 78 udført af Odenses stadsingeniør Blicher i 1904. I selve havnen kom 188 m nyt bolværk, og der blev skaffet svajplads til store dampskibe. Udvidelsen i 1920–1922 var ligeledes stort anlagt, men effekten af denne måles ikke i denne artikel.

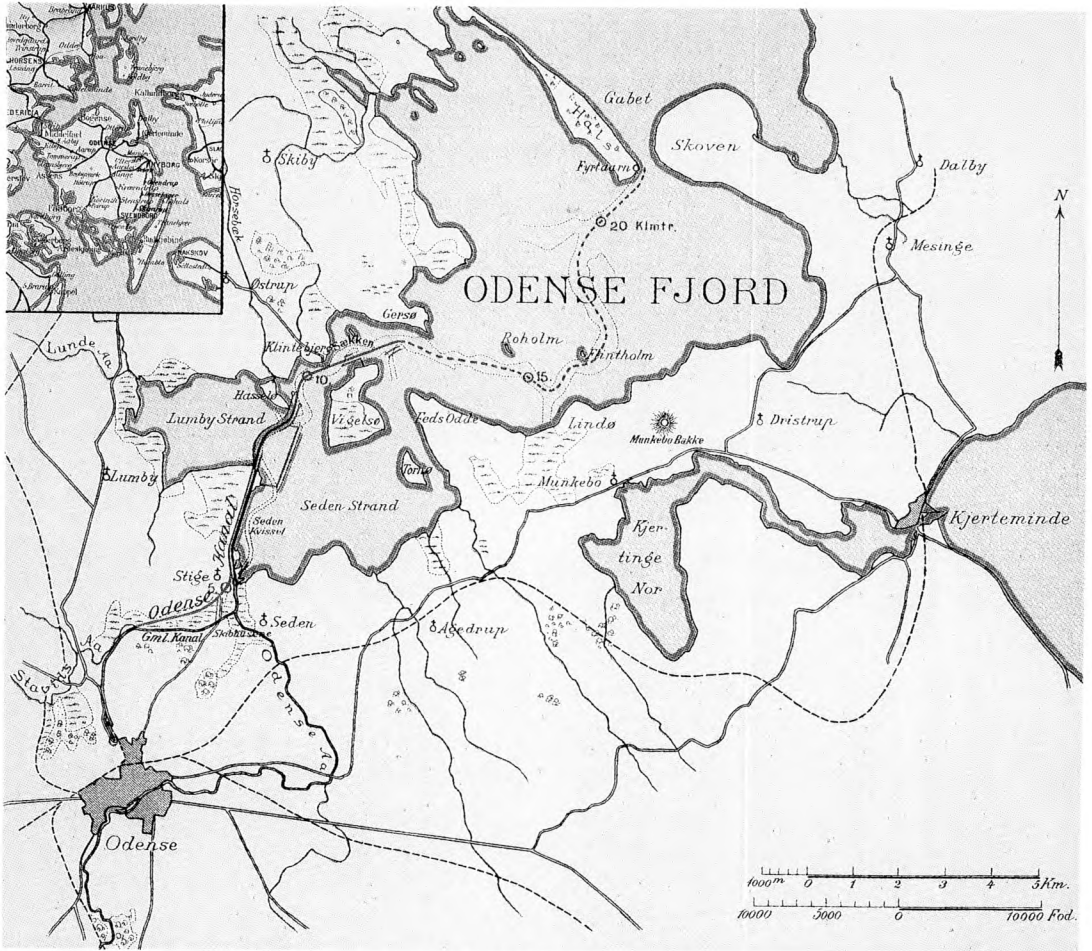
Omsætningen via havn og jernbane

Omsætningen via jernbanen ligger fra slutningen af 1870'erne over havneomsætningen. Frem til midten af 1890'erne er forskellen ringe, men herefter er forskellen markant.

Strukturen for trafikmidlernes umiddelbare betydning for byens forsyning og afsætning er væsentlig forskellig for havn og jernbane. Havnen er i hele perioden i udpræget grad en varemæssig forsyningskilde, hvorfra der bringes mellem 4 og 6 gange så mange varer til Odense, som der udgår. Tendensen går imod en øget ulighed i den sidste del af perioden. Billedet er mere nuanceret, hvad jernbaneomsætningen angår. I begyndelsen

19. Vedr. de fysiske rammer for søkøbstæderne, se Trap Danmarks forskellige udgaver, Aarsskrift for Svendborg Amts historiske samfund 1914, Th. Jacobsen: Assens Havn gennem 200 Aar. 1920. Chr. Behrendt: Middelfart Havn gennem 100 Aar. 1937, Fynske byer og deres mænd. 1919, samt diverse bind af Odense bys historie og årsberetningerne fra toldstederne.

20. Den lettest tilgængelige fremstilling vedrørende anlæggelsen af de enkelte jernbanestrækninger fås via Buch & Gomard (red.): Danmarks Jernbaner. Historisk og biografisk Haandbog. 1933–35.



Oversigtskort over søvejen til Odense, udarbejdet af N. H. Blicher, byens stads- og havneingeniør i 1904 (Landsarkivet for Fyn).

af perioden udgør den ankomne mængde ca. det dobbelte af det afsendte, men dette billede ændres. Fra 1888/89 til kort efter århundredskiftet ligger mængden nogle få procent højere. I den følgende periode bliver der afsendt mere gods via jernbanerne fra Odense, end der ankommer.

Ved at se på Odenses befolkningsudvikling (jf. side 72), fremgår det, at der var tale om en reel vækst. Mens befolkningen i Odense blev godt og vel fordoblet i perioden frem til 1914, blev havneomsætningen 5-doblet og jernbaneomsætningen sågar forøget med en faktor 6. Engrosomsætningen afspejler den øgede økonomiske aktivitet, der udsprang fra Odense, direkte via den ekspanderende indu-

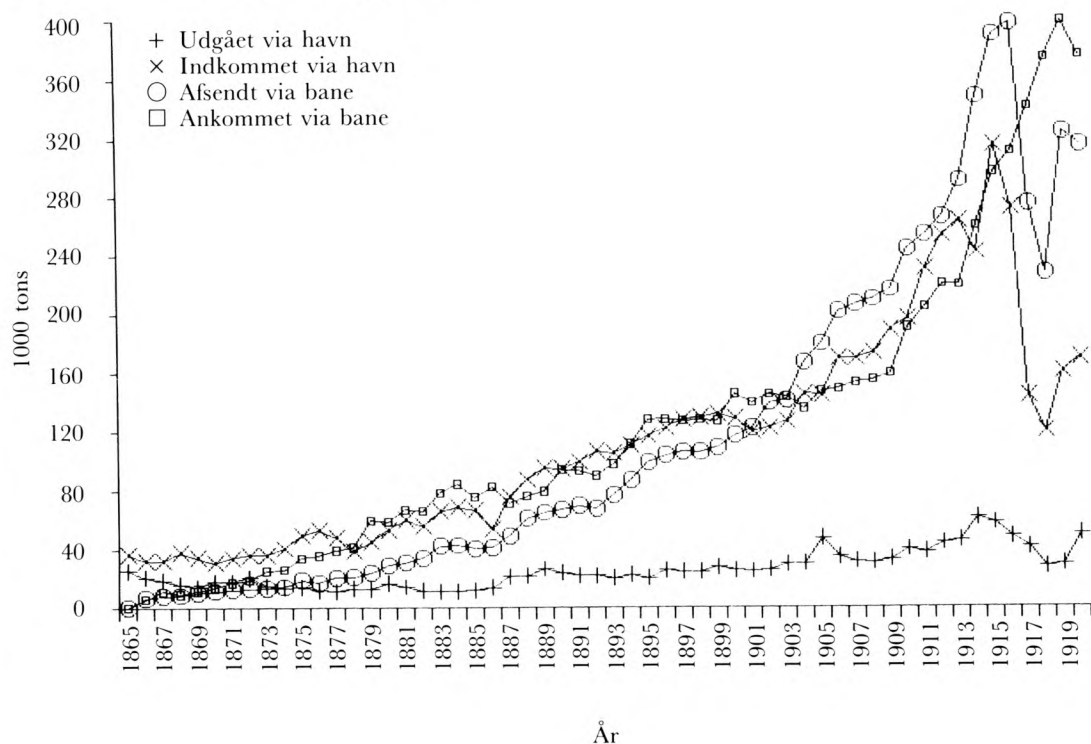
stri og frem for alt som distributør af varer til og fra det omkringliggende landbrug²¹.

De større søkøbstæder: Svendborg og Nyborg

De fysiske rammer for Svendborg havn blev væsentligt forbedret to gange i perioden. I 1891–93, hvor bolværket blev kraftigt forbedret, og sejlløbet blev uddybet til omkring 6,2

21. En detaljeret gennemgang af de vigtigste enkeltvarer, der blev omsat i Odense via havn og jernbane i perioden 1882–1920, gives i det anførte speciale.

Figur 3. Odenses omsætning via havn og jernbane.



m, og i 1898–1900, hvor der blev bygget mere bolværk og uddybet til 6,8 m.

Med etableringen af den statslige storebæltsoverfart i 1883 blev der i Nyborg anlagt dampfærgehavn. Allerede i 1887 blev Nyborg havn igen udvidet, og sejløbet blev uddybet til 5,6 m. Med de store Atlanterhavsdampere, som fra midten af 1890'erne især bragte amerikansk majs til Nyborg, var dybden på 5,6 m ikke tilstrækkelig. I årene 1899–1900 skete der en kraftig udvidelse, og dybden blev forøget til 7,5 m.

Omsætningen via havn og jernbane

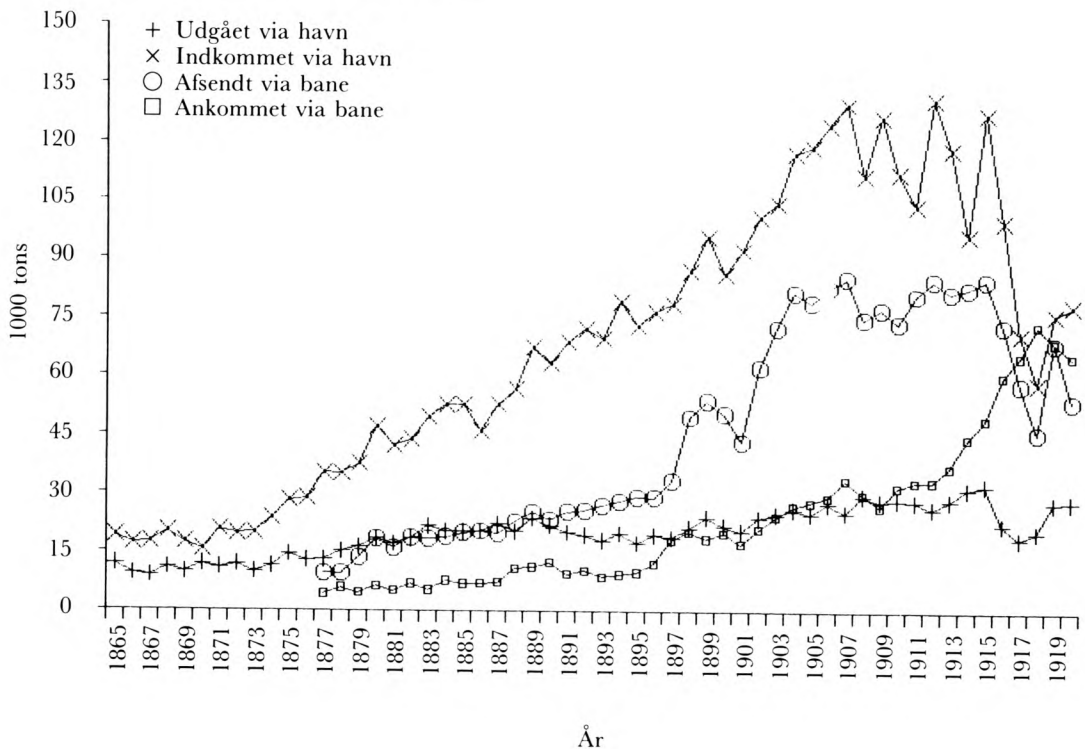
Både Svendborg og Nyborg havde fra 1865–1920 en omsætning, der målt pr. indbygger oversteg Odenses. Især den store havneomsætning bidrog til dette resultat, mens jernbaneomsætningen pr. indbygger lå på niveau med det odenseanske. Disse to byer, hvis beliggenhed fra naturens hånd gav bedre be-

sejlingsforhold end for Odense, blev anset for Odenses handelskonkurrenter.

Udviklingen i disse to byer forløb dog yderst forskelligt. Generelt samvarierer udviklingen for den godsmængde, der blev afsendt via jernbanen, med udviklingen i havneindførslen. Svendborg fik fra o. 1898 etableret et system med stor havneindførsel og stor afsætning via jernbane. Set i forhold til Odenses omsætning magtede byen ligefrem at styrke sin position hvad indførslen via havnen angår. Indexværdierne svinger mellem 61 og 73 i perioden fra 1887 til 1900, og forøges til mellem 74 og 82 fra 1901 til 1907. Først herefter sker der en svækkelse. For den mængde, der blev afsendt via jernbanen, skete der en svækkelse i forhold til Odense frem til 1897/98, efterfulgt af en relativ vækst til 1907/08, hvorefter der igen tabes terræn.

For Nyborgs vedkommende forløb udviklingen anderledes ugunstig. Frem til århundredskiftet klarer Nyborg sig fint, men herefter taber byen terræn. Havneindførslen

Figur 4. Svendborgs omsætning via havn og jernbane.



samt jernbanaefsetningen går kraftigt tilbage, men mængden af varer, der ankommer via bane, stiger eksplosivt. Den mængde, der lastes via havnen, stiger svagt for Svendborgs vedkommende med en bølgedal i 1890'erne, mens Nyborgs udvikling er langt mere fluktuerende. Trenden er svagt voksende til 1885, hvorefter der indtræder et kraftigt fald til et langt lavere niveau 1887–1897, efterfulgt af nogle gode omsætningsår o. 1900 for igen at falde tilbage til det lavere leje.

Et helt specifikt konkurrencemoment med Odense gjorde sig gældende for Nyborgs havneudførelse. I indberetningen fra toldforvalter H.B. Kofoed i Nyborg 1886 beklages det meget, at den store udførsel til England af kreaturer, smør, æg etc. siden efterårets begyndelse er ophørt og forlagt til Odense. »For at gøre det komplet, har det forenede Dampskibsselskab også berøvet Nyborg Tilførelsen af nævnte Export-artikler fra Sjællands-Siden pr. Færge, og sat et Skib ugentligt i fart med Korsør som Anløbssted for at forhindre andet

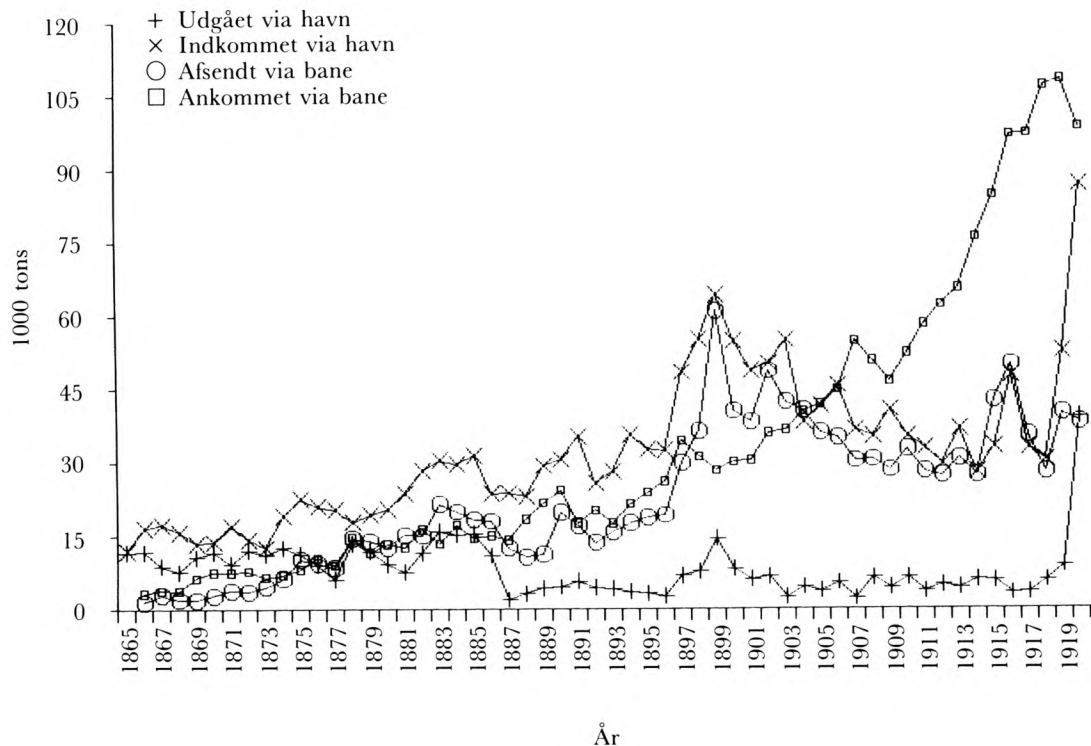
Selskabs Skibe i at optage Konkurrencen her«. Disse flytninger af Englandsfarten lykkedes det aldrig Nyborg at overvinde. Den direkte dampskibsforbindelse, der kom til at betyde så meget for Odenses eksport til England af forædlede landbrugsprodukter, skete på bekostning af Nyborgs interesser.

Vurdering af de større fynske søkøbstæder kontra Odense

Ses udviklingen for omsætningen via havn og jernbane i forhold til, hvad der blev opstillet som idealet for en købstad, er billedet helt tydeligt. Svendborg og frem for alt Nyborg mistede omsætningsopland i konkurrence med Odense.

Den viden, der er blevet indhøstet ved analysen af Odenses enkeltvareomsætning, giver mulighed for en nøjere vurdering af de tidsmæssige forskelle i udviklingen. Den midlertidige styrkelse, Svendborg og Nyborg ople-

Figur 5. Nyborgs omsætning via havn og jernbane.



vede i 1890erne og de første år af dette århundrede, falder sammen med Odenses problemer med for ringe havnekapacitet for indførselsvarer. Kul var den vægtmæssigt dominerende enkeltvare ikke blot for Odense, men for samtlige købstæder på Fyn²². Netop hvad kul angik, var de vanskelige besejlingsforhold via Odense kanal en hæmsko, der i 1890erne blev større og større pga. den stigende efterspørgsel fra den kraftigt ekspanderende industri. Via DSBB kan det dokumenteres, at Nyborg magtede at sende kul ikke blot til fynske landstationer, men også til Odense. På Odense-Svendborg banen var kul også en væsentlig transportartikel, så Svendborg har givetvis siddet på en relativ stor del af forsyningen til det sydfynske område. Med den nettostrøm, der i 1890erne gik til Odense Sydlynske banegård, er det også overvejende

sandsynligt, at Svendborg har leveret kul til Odense, dog kun i begrænset omfang.

Kul fremhæves altid som den vare, der traditionelt længst muligt vil blive ført til forbrugeren via søvejen, så mønstret for kul viser tydeligt Odenses havnekapacitetsproblem i 1890erne.

For vigtige indførselsvarer som korn og foderstoffer er Odenses havneproblemer også afgørende for Nyborgs og Svendborgs gode år i 1890erne. Den meget skrivende toldforvalter fra Nyborg toldsted, H.B. Kofoed, har for 1894 følgende kommentar: »Opgang paa dette Omraade vil formentlig være saa temmelig gjemmengaaende, uagtet Kornpriserens lave Standpunkt, idet Landbruget mere og mere gaar ud på Kreaturfødning, Mejeri-drift etc. Ogsaa Konsortiet »Freja« har her indført og sendt videre pr. Bane adskillige Partier Klid og Oliekager. Endvidere er indført fra Sortehavet (Odessa) hovedsageligt til et Odense Handelshus 16.566 Tdr. Byg og 21.022 Tdr. Rug opløst her, hvor Havnens

22. O. M. Friis: Havnebog for Danmark. 1891. Kul nævnes her i rækken af vigtigste indførselsartikler for købstæderne på Fyn.



Et vue over den indre del af Odense havn. Optagelsestidspunktet er efter anlæggelsen af havnesporene til østre havnebassin i 1892, men før 1901-04 udvidelsen. I østre havnebassin er DFDS-skibet Esben Snare ved at tage smørtønder ombord. Blandt byens mange skorstene og tårne skimtes de to tvillingtårne på Odense banegård (Møntergården, Odense).

Dybde tillader saa store Dampskibe at indpassere. Ladningerne bleve forsendte videre Landet rundt, dels pr. Skib, mest pr. Banec. Odenses havneforhold bevirkede således, at jernbaneforsendelser fra Nyborg og sandsynligvis også fra Svendborg ikke blot dækkede landdistrikterne, men for landprodukters vedkommende blev store mængder sendt til Odense. I slutningen af 1890'erne kom der gyldne år til Nyborg. Forklaringen var majsens fremmarch. I Nordamerika medførte store høstår, at prisen på produktet faldt, og fra 1896 til verdenskrigens begyndelse blev majsens Danmarks mest importerede kornsort²³, med de største importår omkring år 1900. Fyns forsyning af majs gik frem til 1904 primært via Nyborg havn. Indberetningerne fra Nyborg 1897-99, nu fra den ligeledes meget fortællende toldforvalter E. Wellejus, strutter da også af optimisme vedrørende byens handel. I 1897 f.eks »Nyborg er altsaa vedblivende i rask Udvikling, takket være de heldige Besejlingsforhold, og for mere at udnytte disse har Byraadet i Slutningen af Aaret vedtaget at anlægge en ny Havn for Skibe af

22 Fods Dybgaende. Dette Anlæg antages at ville drage endnu større Trafik til Byen«. Således skulle det dog ikke gå.

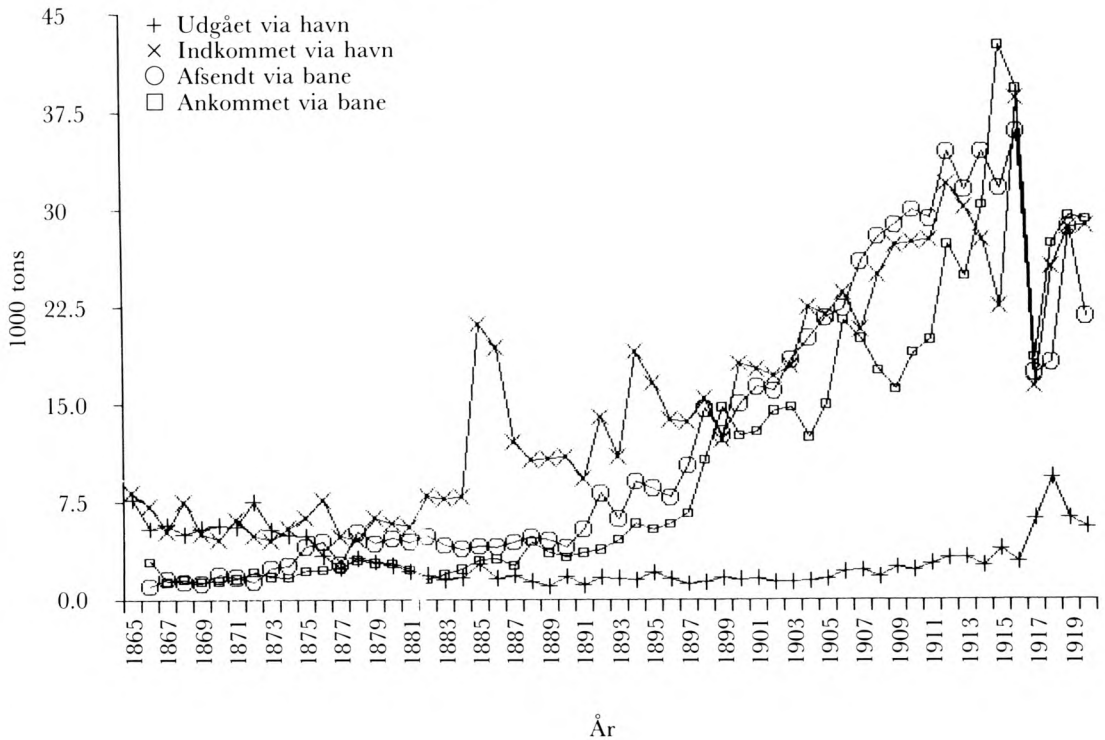
Det fuldstændige omsving, der blev registreret i Odenses forsynings- og afsætningsveje efter havneudvidelsen i 1904, styrkede, som påpeget, byens engrosstilling med voksende havneindførsel og jernbaneudførsel. Dette skete i vid udstrækning på bekostning af Nyborg og Svendborgs oplandsinteresser.

Kurverne for Svendborg viser dog ligeledes en stigning i havneindførslen og jernbaneafsendelserne. Svendborg kunne i en hel anden grad end Nyborg klare sig i konkurrencen om markedsandele; sikkert på grund af stærke handelsforbindelser med øerne i det sydfynske øhav. Den generelle vurdering af tallene må dog være, at Odense via sine trafikmidler bedre end Svendborg og Nyborg formåede at efterkomme de varekrav, det ekspanderende samfund stillede.

Den beskrevne udvikling blev øjnet af Wellejus, der i 1901-årsberetningen for Nyborg toldsted efter en generel beklagelse over »det tryk der for tiden hviler paa Kjøbstæderne«, fremkommer med følgende hjertesuk: »Nyborg er som de fleste mindre fynske Byer uheldigt stillet i Konkurrencen med Odense;

23. Ib Gejl og Chr.R. Jansen: Korn, Købmand & Kornkompagni s. 94-106. 1971.

Figur 6. Middelfarts omsætning via havn og jernbane.



denne ligger midt i Landet med sine Fangearme ud til alle Sider og berøver efterhånden de andre Byer mere og mere af deres Opland, ligesom ogsaa den store Bys Tiltrækningskraft viser sin Virkning mere og mere, efterhånden som Adgangen til den gøres lettere«.

Udsagnets visionære indhold er slående, når det betænkes, hvor præcist det kom til at holde stik for Nyborg. Fælden ved kun at benytte berettende kilder som denne er dog også tydelig. Sans for den historiske dimension samt differentiering af byernes forskellige udvikling mangler fuldstændigt.

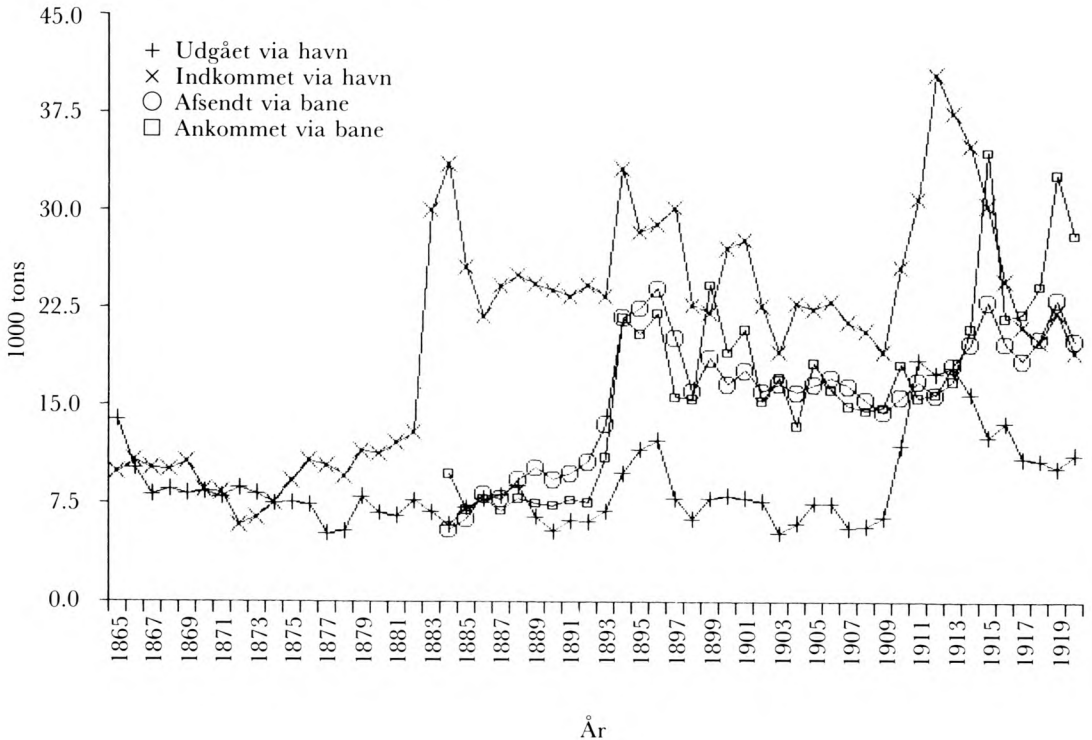
Trods store havneudvidelser o. 1900 både i Svendborg og specielt i Nyborg, – hvor havnen efter 1900 må betegnes som øens bedste – bevirkede Odenses havneudvidelse i 1904, at byen kunne hævde sin stilling som havneby og via jernbanenettet erobrede opland fra konkurrenterne primært Nyborg.

De mellemstore søkøbstæder: Middelfart, Assens, Fåborg

Disse byer var for små til, at Odense betragtede dem som alvorlige konkurrenter, mens byerne i høj grad så Odense som en fare for byernes egen oplandshandel. Middelfarts toldforvalter Lieutenant Holst nævner i 1880 årsberetningen direkte Odense som handelskonkurrent, og i værket »Fynske byer og deres mænd« fra 1919 er byernes konkurrence med Odense ligeledes et tema der bliver gentaget²⁴.

24. Gruppeordnede toldsager. Årsberetninger 1880 Middelfart:« Den almindelig gjældende Mening, at landhøkerne, og dernæst tildels at Odense Kjøbmænd saavel ved direkte som ved indirekte Salg, mere og mere ere trængte frem i Concurensen om at forsyne Middelfarts ellers naturlige Opland«. Fynske Byer og deres Mænd f.eks. s. 14, 118 og 143.

Figur 7. Assens omsætning via havn og jernbane.



Havnene i alle tre byer gennemgik forbedringer i perioden. Middelfart fik i 1890 erstattet træbolværk med stenkajer, og havnebassinets dybde blev forøget fra 4 m til 4,7 m. Byens store havneudvidelse stod færdig i 1903 med nyt bolværk og en dybde i havnebassinets på 7,5 m. Hertil kom anlæggelse af en havn ved A/S Nordiske Kabel og Trådfabrikker i 1913–14, som i 1918 blev udvidet.

I Assens skete også store udvidelser. En ny havn med større dybde blev anlagt i 1884 med en dybde på 5 m, og i 1905 udvidedes igen, hvorved vanddybden nåede 6,3 m i havnen såvel som i indsejlingsrenden.

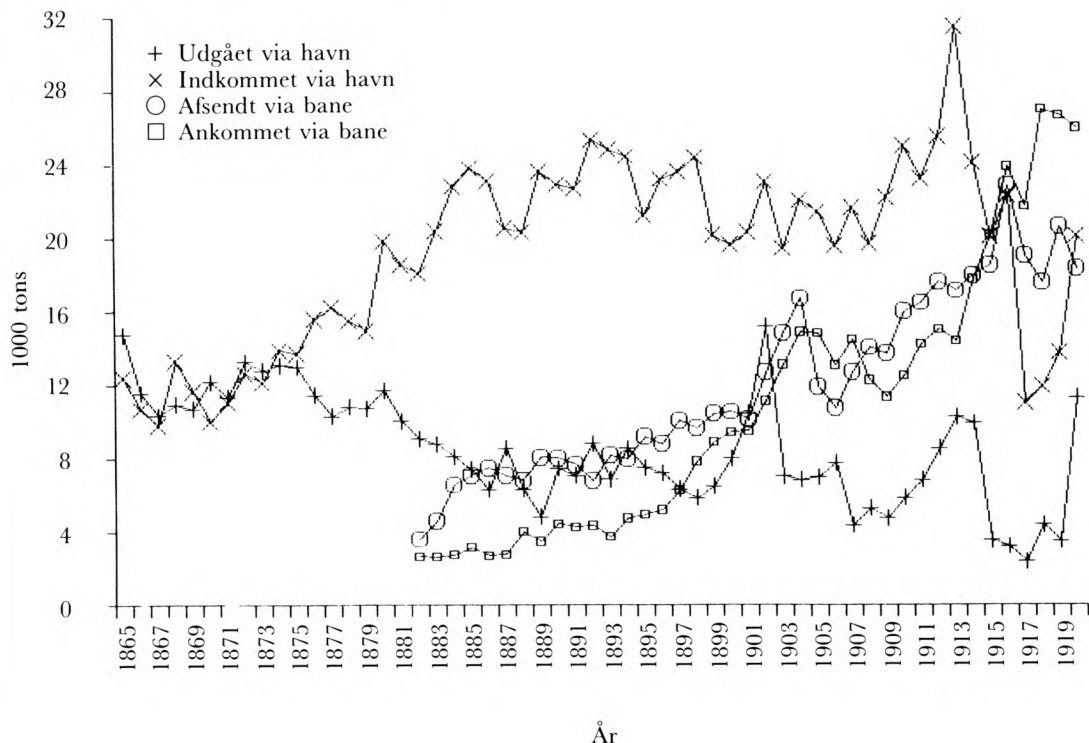
I begyndelsen af det 19. århundrede, hvor Fåborgs handel blomstrede pga. store kornudførsler, havde Fåborg havn fået den grundudformning, som bibeholdtes op til de store forbedringer i 1906/07. Da blev havnebassinets areal fordoblet, og der blev etableret anløbsplads for store dampskibe. Havnedybden nåede dog kun beskedne 5,3 m.

Omsætningen via havn og jernbane

Udviklingen for disse tre byer er ligeledes meget forskelligartet. Det er værd at bemærke, at Middelfart, som den mindst maritime af byerne, er den by, der klarer sig bedst, når tidsperioden anskues i sin fulde længde. En voldsom udvikling i omsætningen fra slutningen af 1890'erne giver byen denne placering. Før denne periode forløb udviklingen langt mere trægt, end det var tilfældet for de to andre købstæder på den fynske tværbane. Ved anlæggelsen af den fynske tværbane var Middelfart ikke blevet banens vestlige endepunkt, men derimod Strib, hvorfra også Lillebæltsfærgerne afgik. Banen kom til at slå en bue uden om Middelfarts havn. Den stærke godstrafik på tværbanen kom til at gå forbi og ikke igennem byen. Jernbanespor til havnen magtede kun delvis at bøde på dette forhold.

Assens og Fåborg oplevede deres relativt bedste periode i tiden før århundredskiftet. Assens med markante toppunkter i 1884 og

Figur 8. Fåborgs omsætning via havn og jernbane.



1895 – Fåborg med mindre drastiske enkeltudsving men til gengæld en faldende omsætningstrend allerede fra 1880'erne i hvert fald for byens havneomsætning. Den eneste undtagelse er årene lige efter århundredskiftet. Fælles for den by, der klarer sig bedst – Middelfart – og byen, der oplever den mest ugunstige udvikling – Fåborg er, at jernbaneomsætningen, både hvad den afsendte og den ankommande mængde angår, udviser en betydelig vækst. Det er via dette transportmiddel, omsætningen i byerne tilføres en ny dynamik. Dette bliver endnu tydeligere, når byernes udvikling sammenlignes med Odenses eksplosive vækst.

Relativt styrtdykkede omsætningen på Fåborg havn fra i sine velmagtsdage i 1860'erne og 1870'erne at have udgjort mellem 40 og 50% af Odenses havneomsætning til kun lige 10% i årene op til 1. verdenskrig, med det klart største relative fald for den udgående mængde. Middelfart oplevede ligeledes en relativ havnetilbagegang til omkring 10% af

Odenses havneomsætning, men her var faldet relativt mere moderat, da Middelfart havns relative toppunkt var på 30% af Odenses omsætning, og denne høje andel blev kun opnået i årene 1885 og 1886²⁵. Jernbanetallene er anderledes gunstige for byerne. Middelfarts jernbaneomsætning udgjorde i årene 1867/68–1878/79 mellem 9 og 16% af Odenses jernbaneomsætning, mellem 5 og 8% 1879/80–1897/98, for at stige til mellem 10 og 13% i årene 1898/99–1916/17.

Fåborgs andel ligger fra byen fik sin første jernbane i 1882 og til 1920/21 på mellem 6 og 10% af Odenses jernbaneomsætning. Der er således ikke tale om tilnærmelsesvis det samme relative fald for jernbaneomsætningen som for havneomsætningen. Bemærkelsesværdigt er det ligeledes, at Middelfart som

25. De exceptionelle store indførsler via havnen i 1885 og 1886 skyldes store indførsler af byggemateriale til opførelsen af Sindsygeanstalten, jf. toldindberetningerne fra Middelfart.

den eneste søkøbstad på Fyn fra århundredskiftet til 1. verdenskrig fuldstændig magter at følge med Odenses ekspansion, hvad angår den relative mængde afsendt gods.

Assens fik jernbaneforbindelse i 1884 samtidig med oprettelsen af Sukkerkogeriet og svineslagteriet. Mens borgerne i Assens i 1884 betragtede det som en fordel for byen ikke direkte at være forbundet med Odense, så blev dette forhold i 1917 betragtet som en hæmsko for udviklingen²⁶. Et fingerpeg om, at en direkte forbindelse med Odense nu ikke længere blev betragtet som værende ensbetydende med tab af opland. Ses der på kurverne for Assens samlede omsætning, adskiller disse sig fra Middelfart og Fåborgs udvikling. Frem til og med 1897 forløber udviklingen særdeles gunstig, men herefter går det tilbage. Fra 1901 til 1909 er der ikke blot tale om en relativ nedgang i havne- og jernbaneomsætningen set i forhold til Odense, men ligefrem et generelt fald i de absolutte omsætningstal. Lars Viinholt-Nielsen giver forklaringen på miseren; de store roetransporter vedblev ikke efter 1900 – roetransporterne på Vestfyn formindskedes fra år til år²⁷. Med anlæggelsen af 68 km smalsporede roebaner i 1910/11 blev roedyrkingen igen stimuleret og de dårlige omsætningstal forbedret.

Vurdering af de mellemstore købstæder kontra Odense

Forklaringen på Middelfarts succes efter de trange år i begyndelsen af perioden må tilskrives A/S Nordisk Kabel- og Trådfabrik. Fabrikken kom i drift i begyndelsen af 1899 og voksede fra at beskæftige ca. 50 til en arbejdsstyrke på 400–450 mand i løbet af de følgende årtier. Metalindførslerne til fabrikken og forsendelserne herfra har influeret kraftigt på de gunstige omsætningstal. Ved oprettelsen var adskillige byer bragt i forslag,

men Middelfart blev valgt, »thi der fandtes til rimelig Pris en Byggegrund, fordelagtigt beliggende mellem Lillebælt og Havnebanen«²⁸. Af toldindberetningerne fra Nyborg fremgår det, at denne by var stærkt inde i billedet. I 1897 læser man: »Der er også Udsigt til et større Fabriksanlæg, idet der for ganske nylig er solgt ca. 5 Tdr. Land af Byens Jorder og beliggende umiddelbart indenfor denne til et Aktieselskab, men hvad virksomheden her skal gaa ud paa, er foreløbig en Hemmelighed. I 1898 står der: »I Slutningen af 1897 var der her ved Byen paatænkt en større Jernsøm og Jerntraads Fabrik, men paa Grund af indtrufne Omstændigheder gik Planen overstyr og Middelfart fik Fabrikken« – og der kan tilføjes: til gavn for Middelfart og som varsel på de dårlige tider, der skulle blive Nyborg til del.

Assens' gunstige omsætningstal frem til omkring århundredskiftet skal søges i en bred vifte af mellemstore industrielle foretagender, der voksede op fra midten af 1880'erne. Mest fremtrædende var Sukkerkogeriet og Andelslagteriet, begge fra 1884²⁹. Med det store engrosfirma Plums Handel A/S lykkedes det ligeledes at fastholde en del af korn- og foderstofhandlen. Anlæggelsen i 1884 af en filial i den kraftigt voksende stationsby Glamsbjerg er dog et tydeligt fingerpeg om, at byen på dette område også blev presset af stationsbyerne og ikke kun Odense.

Efter århundredskiftet oplevede byen en transportmæssig uensartet udvikling. Forklaringen må til dels søges i, at byen ikke magtede at efterkomme de ændrede krav til jernbanetransport, som de ekspanderende sta-

28. Således i hvert fald ifølge værket om Middelfart havn 1837–1937 s. 124.

29. Ved Sukkerfabrikkens anlæggelse blev der ligeledes anlagt saftstationer i Hårby, Uglehøj og Salbrovad. Fra disse stationer førtes saften gennem rørledninger ind i fabrikken i Assens. Disse tal indgår ikke i omsætningstallene. I 1899 kom endnu en saftstation til – så langt væk som i Kolding. Saften blev transporteret til Assens pr. tankdamper – denne mængde indgår sandsynligvis i havneomsætningstallene. Transportmængden for roebaner indgår ikke i kurverne for jernbaneomsætningen.

26. Fynske byer og deres Mænd. Assens-afsnittet.

27. Lars Viinholt-Nielsen: Assensbanen 1884–1984, s. 73. 1984.



Der arbejdes ved kulpladsen på Fåborg yderhavn ca. 1910 (Faaborg Byhistoriske Arkiv).

tionsbyer stillede til engrosforsyningen. Her-til kom omsætningens stærke afhængighed af konjunkturerne for A/S De danske Sukkerfabrikkers virksomhed i byen.

Udviklingen i Fåborgs omsætning er det mest markante eksempel på en stagnerende købstad. Omsætningstilbagegangen fra 1860'erne til 1890 skyldtes korneksportens tilbagegang, hvorved byens store handelsvirksomheder sygnede hen³⁰. I 1901 afskrev toldforvalter Freyring da også endeligt kornudførslerne. Han skrev i årsberetningen, at trods et godt høstår og stigende udførsler dette år »er der dog ingen Grund til at formode, at Udførslerne fremover vil stige«. Blikket blev rettet imod fedevarerne. Om denne gruppe hedder det opgivende, at disse »gaar næsten ude-

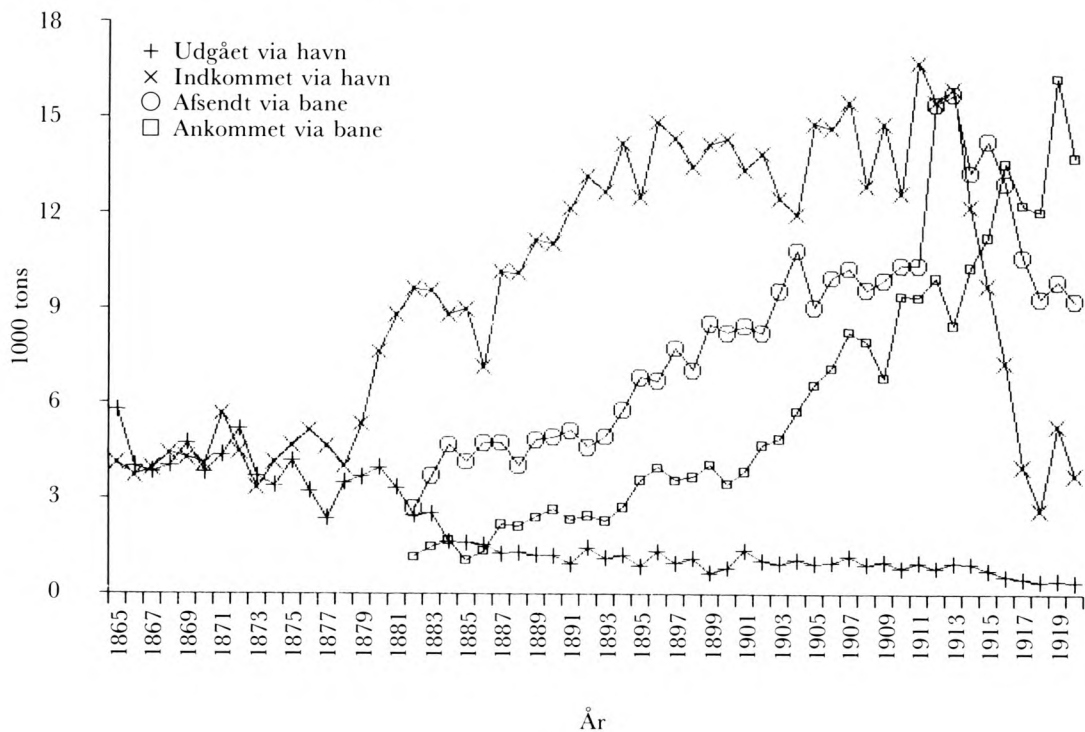
lukkende pr. Bane«³¹. Odense (Fruens Bøge)-Fåborg banen fra 1906 førte gennem et rigt og frodigt opland. Et opland som traditionelt havde været ombejlet af Fåborg og Svendborg. Via banen blev området nu et åbent marked for Odense, der, støttet af sin nu gode havn, kunne ekspandere i det sydfynske. For Fåborg fik det svære konsekvenser. Udviklingen betød handelsmæssigt, at byen blev en stagnerende købstad.

Jørgen Burchardt har fremført, at byens indbyggertal fra århundredskiftet steg og faldt med konjunkturerne for den lokale indu-

31. I beretningen fra 1891 var tonen meget lysere. Om svineslagteriet fra 1888 hedder det, at det giver »en større Livlighed i Handelen, foranlediger at flere Landboere end tidligere maa søge Byen dels at en større Del af Byens Arbejderbefolkning der finde Virksomhed samt ved at Byens Indvaanere billigere erholde Levnetsmidler«. Om eksporten hed det i 1891, at den gik til England hovedsagelig over Esbjerg.

30. Ole Mortensøn: Faaborgs skibsfart 1800–1920 s. 21. 1979.

Figur 9. Bogenses omsætning via havn og jernbane.



stri i stedet for som tidligere med skibsfartens og handlens konjunkturer³². Rigtigt er det da, at industrien fik relativ større betydning, men årsagen frem til 1920 var langt mere handlens kraftige tilbagegang end noget industrielt gennembrud for Fåborg.

For byer som Odense, Middelfart og til dels Assens ville det være langt mere berettiget at tale om industrien som den væsentligste økonomiske drivkraft. Tales der om økonomisk vækst, er det mere givtigt at se på kombinationen af både industri, handel og transportmæssige forbedringer, som snarere er hinandens forudsætninger end uafhængige størrelser. Ikke uden grund var det netop Odense og Middelfart, der efter århundredskiftet oplevede den største fremgang på alle tre områder.

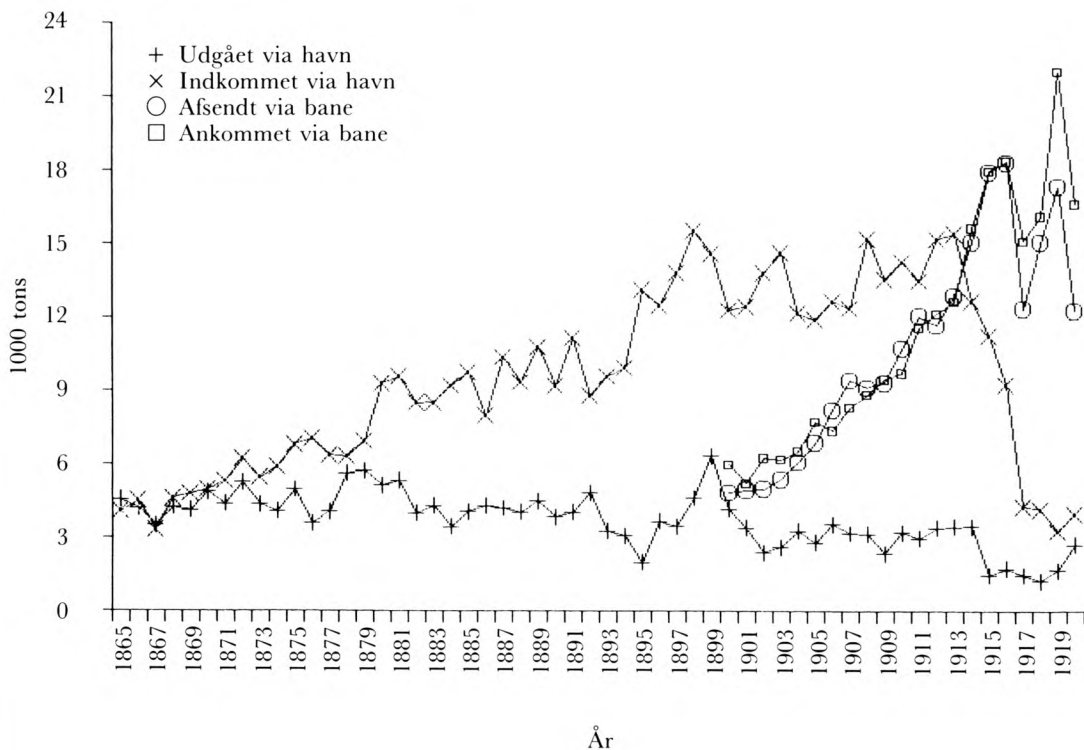
De små søkøbstæder: Bogense og Kerteminde

Hvis Steenstrups ord om, at forbedrede transportmidler generelt var til fordel for store byer, måtte det umiddelbart se sort ud for de to mindste købstæder på øen. Ikke mindst med den beskrevne udvikling for de store og mellem store søkøbstæder in mente.

De fysiske rammer for havneforholdene i begge byer forblev yderst begrænsede, og set i forhold til de øvrige søkøbstæder var omsætningen også beskedent. Havneforholdene i Bogense blev forbedret i 1894 og 1911–13, men havnedybden kom kun op på 3,6 m. I Kerteminde var havnedybden i hele perioden en meter større.

32. Jørgen Burchardt: *Provinsindustri* s. 18. 1984.

Figur 10. Kertemindes omsætning via havn og jernbane.



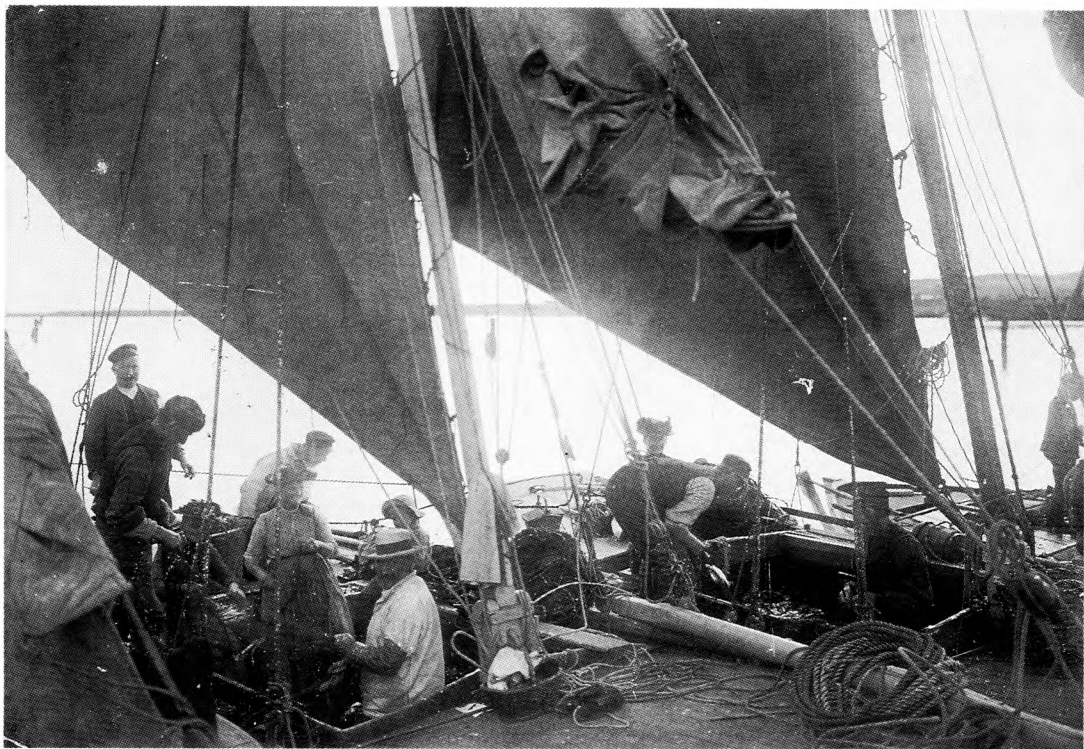
Omsætningen via havn og jernbane

Strukturen i de to byers omsætning er hele perioden igennem meget ens. Det generelle billede er en dominerende havneindførsel, en beskeden havneudførsel og jernbaneomsætningen (både den afsendte og ankommande mængde) kilet ind imellem disse kurver – i hvert fald indtil 1. verdenskrig. Umiddelbart ser resultatet overraskende lovende ud for de to mindste søkøbstæder: aksens stor havneindførsel/udførsel og stor jernbaneafsendelse bliver etableret fra det øjeblik, byerne får deres jernbaneforbindelse. Bogense forsender generelt betydeligt mere jernbanegods end byen modtager, mens kurverne for Kertemindes vedkommende forløber meget snært på hinanden.

Kurverne for havneindførslen for begge byer har en positiv trend frem til århundredskiftet, hvorefter mængden af gods, der indføres via havnen holder sig omtrent på dette

niveau. Trenden for jernbaneomsætningen i byerne er generelt voksende.

Med de beskedne havnefaciliteter, byerne havde at byde på, kan det ikke undre, at jernbaneomsætningen for Bogense og Kerteminde indtog en stærkere position end for de øvrige søkøbstæder. Omregnes der til indexværdier, følger begge byer med Odense – selv i den voldsomme ekspansionsfase efter århundredskiftet. For Bogenses vedkommende er der en svag tendens i retning af, at mængden af ankommet gods styrkes relativt i forhold til den mængde, der forsendes, mens dette ikke er tilfældet for Kertemindes vedkommende. Når P. Christensen således i 1919 udtaler, at, »om hvor lidt eller meget Banerne har skadet eller gavnet Byen (Bogense) skal her ikke udtales nogen Dom, men een Ting kan dog siges, det gælder alle vore Smaakøbstæder med Jernbaneforbindelser: banerne formindsker Byernes Opland, særlig i Egne, hvor smaa



Sortering af fisk på Kerteminde havn ca. 1900 (Kerteminde Egns- og Byhistoriske Arkiv).

Byer har en stor i deres Nærhed³³. Omsætningstallene for jernbanen kan på ingen måde siges at give forfatteren ret. De to mindste købstæder, som oven i købet lå tættest på Odense, klarede sig glimrende, hvad omsætningen via jernbane angik. Lidt malurt vil jeg dog gerne forsøge at drysse i bægeret: Kan det ikke tænkes at den opstillede forudsætning for købstad i tilbagegang og købstad i vækst ikke helt holder for disse små byers vedkommende?

Vurdering af de mindste søkøbstæder kontra Odense

Omsætningstallene for byerne giver ikke belæg for Steenstrups generelle eller Christensens mere specifikke udsagn om småkøbstædernes forringede stilling. Det relative fald, der skete, havde andre årsager. Kornudførslerne spillede aldrig samme rolle for Odense

som for de små købstæder, hvorved de forringede afsætningsforhold for indenlandsk korn ramte disse langt hårdere end Odense. De nye store indtægtskilder – eksporten af de forædlede animalske produkter til England – krævede dampskibe, og med de havnefaciliteter, der i hele perioden forefandt i Bogense og Kerteminde, var der ingen mulighed for nogen direkte dampskibsforbindelse. I årsberetningen for Bogense 1890 er mønsteret også klart erkendt. De animalske produkter blev via jernbanen sendt til Odense og derfra afskibet til England. I modsætning til den holdning, der ellers er truffet i søkøbstæderne, giver Bogenses toldforvalter Jørgensen sig ikke til at beklage denne transport, men betegner strømmen som en landvinding for Nordfyn. Det billede, der tegner sig, er, at småbyerne indordnede sig under Odense, men ikke tabte i konkurrencen med landsdelscentret.

Hertil kom en enkelt faktor, der adskilte begge byer fra de øvrige søkøbstæder, nemlig fiskeriets store betydning. Kutterne havde

33. Fynske byer og deres mænd s. 176. 1919.

endnu ikke nået en størrelse, der stillede de store krav til vanddybden i havnene, så om-sætningen kunne øges uden store havneudvidelser.

Et forhold, som også har haft stor betydning, er, at de små købstæder kunne opretholde en betydelig direkte kulimport over havnen. Ét af Odenses byråds og handelsfor-eningens argumenter for havneudvidelser var, at elles ville bl.a. kulimporten til Fyn i stadig større grad gå via havnene Nyborg og Svendborg. På den baggrund må det undre, at de mindste byer kunne opretholde deres import, da Svendborg og Nyborg tabte markedsandele efter udvidelsen af Odense havn i 1904. Forklaringen skal søges i åbningen af Nordøstersøkanalen i 1895. Herfra kunne kul på lægter føres fra Hamborg til Kiel v.h.a. slæbedampere og fordeles til flere småhavne, der ikke kunne tage de store Nordsødamper³⁴. Odense blev øens vigtigste kulhavn, men det var de større havne, som Svendborg og Nyborg, der mistede markedsandele i kampen om opland. De mindre magtede at opretholde deres direkte indførsel.

Samlet vurdering af Odense kontra søkøbstæderne

Tilbage i 1862, da der blev arbejdet med tværbanen over Fyn, blev Odense i Fyens Stiftstidende formanet om at udnytte banens fordel, så ikke de andre fynske byer »skulle tage Luven fra Odense«. Odense skulle ifølge avisen lægge mere vægt på »ikke at synes men at være«³⁵. Om denne påstand var korrekt, skal jeg lade være usagt, men i de første tyve år med jernbaner på Fyn lykkedes det ikke Odense at tage tæten i jernbane- og havneomsætningen.

34. Argumentet er hentet fra H. C. Holsts artikel om Nyborg havn s. 32. Aarsskrift for Svendborg Amts historiske Samfund, 1914. Heri omtales forholdet sammen med konkurrencen fra Odense som årsag til, at Nyborg ikke trods sin gode havn har kunnet fastholde sin tidligere stærke rolle for importen.

35. Fyens Stiftstidende 30.9.1862.

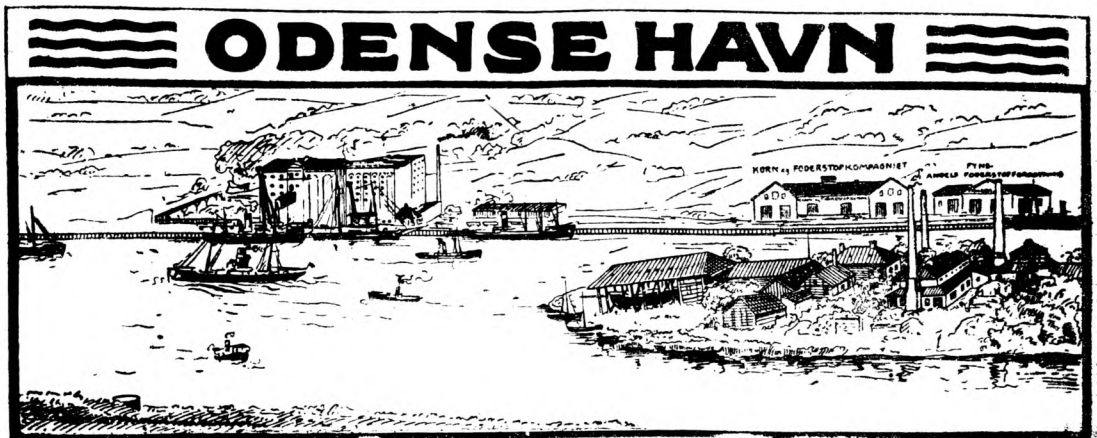
Perioden fra midten af 1880'erne betød generelt en styrkelse af Odenses position som landsdelscenter. Både jernbane- og havnetrafikken gik voldsomt frem i Odense; som analysen af Odenses engroshandel dokumenterede. Umiddelbart er det nærliggende at antage, at den relativt nye trafikvej – jernbanen – bar hovedparten af æren for denne udvikling. Ikke mindst er det nærliggende i betragtning af søkøbstædernes frygt for en direkte jernbaneforbindelse til Odense. Resultatet af linieføringen på Fyn var, at jernbanelinien strålede nærmest radialt ud fra Odense med de øvrige købstæder som endepunkt.

Undersøgelsen af søkøbstædernes totalomsætning via havn og jernbane viser, at det især var på havneomsætningssiden, at Odense distancerede sig fra søkøbstæderne. Byens store investering i forbedringen af byens besejlingsforhold er hovedforklaringen på byens handelssucces og ikke jernbanelinierne, som søkøbstæderne ellers frygtede. Samspillet mellem jernbane og havn er indtil flere gange blevet pointeret som forudsætningen for Odenses vækst, men alligevel skulle ovennævnte konklusion kunne holde.

Sammenlignes den totale omsætning for havn og jernbane, er det på jernbanesiden, at søkøbstæderne relativt har den mindste tilbagegang. For byer som Middelfart og Kerteminde er der sågar tale om en styrkelse i forhold til Odense, mens Bogense og Svendborg formåede at opretholde status quo.

Hvis søkøbstædernes bedre evne til at stå distancen for jernbaneomsætningen blot blev opnået ved, at mængden af ankommet gods steg, mens mængden, der udgik fra byerne, faldt, kan jernbanelinierne alligevel udmærket have været den væsentligste transportmæssige årsag til tab af opland, set i relation til Odense. Denne tendens gør sig dog kun entydigt gældende for Nyborgs vedkommende. Hertil kommer, at i relation til Odense klarede Svendborg, Middelfart, Bogense og Kerteminde sig ligeledes pænt, hvad den afsendte godsmængde angår.

Et mere ensartet billede fås ved at se på tilstrømningen af varer til søkøbstæder sammenlignet med Odenses varetillførsel. Odenses forsyning via havnen steg voldsomt især



**Arbejdernes
Brændselsforsyning.**

**Kul Briketter
Kokes Brænde**

1ste Klasses Varer
(alld billigste Dagenotering.)

KONTOR:
Havnen. Telefon 989.
Klingenberg 16. do. 1989.

Direkte Import
af Foderkorn
og alle Sorter Foderstoffer.

Køb af dansk Korn,
specielt Hvede og Maltbyg.

J. J. Larsen.

Telefoner: Odense 1015, 1020, 1115, 1120. Statstelefon 15.
— Nyborg 98.
— Faaborg 3, 303.

Odense Kalkværk

leverer fineste Fakse-Sten-
kalk, hver Dag friskbrændt
fra Ovnene, til særdeles
billige Priser.

Langovnskalk springer aldrig i Pudset.

**Korn- og Foderstof-
Kompagniet.**

Telefoner 1099.
— 1299.
— 1599.

Statstelefon 8.

De lokale Marktorng viser, at Tilførsel af
**Kull og Fosforvære til
Enge og Græsmarker**
er en i højeste Grad lønnende Forret-
ning, der ofte giver et Over-
skud paa indtil 200 Kr. pr.
Hektar.
Som passende Mæng-
der pr. ha nu kan
anføres:

4 & 6 Sætte Kainit
og 4 & 5 Sætte
Thomas Fosfatmel.



Husk ogsaa nu et bevidt Super-
H Førfel og Kull til Vaarsand,
Røer og Kærstoffer, for at Dyr-
Forbødere i god Tid kan have
sine Gøddinger fremme. Lige i
Forberedelsen af Trævel og
Vognmængde ofte Lovningen, saa
den rette Udsmærkning fortales.

Forslag altid trykmerket paa boksene.

Det danske Gødnings-Kompagni
Telefon 1708.

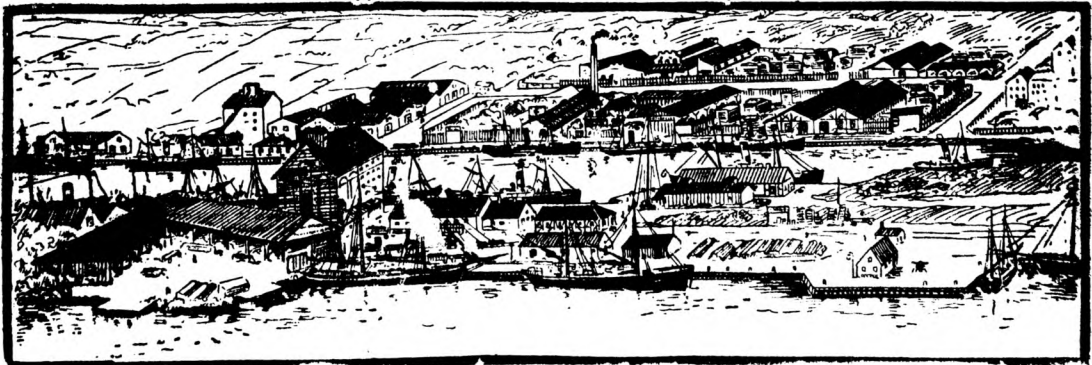
**Odense
Cement-, Rør- og Tagstensfabrik,**

Havnen, overfor Toldboden.

Telefon: 377, 64, 34.

Dobbeltfalsede Sikkerheds-Cementgaten, Diagonal.
Dobbeltfalsede Cementgaten, holl. Model, aldes ig Tagsten.
Alle Farver. Absolut bedste Cementgaten.
Maskinpressede Betonrør med og uden Muffe. Alle Størrelser.
Eftersynbrænde og Ringe.
Cement Drenerør. Fortrinlige og billige.
Kansten, Fiber, Ailerender etc. etc.

Alt i prima, stærke og vellejede Varer.



Helsides annonce for Odense havn bragt i Fyens Stiftstidende 11. marts 1913.

efter 1904, hvorved de øvrige købstæders mindre absolutte stigninger gav et relativt fald i forhold til Odense. For jernbaneforsyningen til søkøbstæderne var der tale om relativt beskedne udsving i forhold til Odenses, men den generelle tendens var dog en moderat forøgelse fra århundredskiftet. I forhold til Odense voksede jernbanens relative betydning for byernes forsyning. Jernbanens stilling vandt i søkøbstæderne terræn på bekostning af havnetilførslerne.

På det fynske marked har netværket af jernbanelinier uundgåeligt bevirket, at konkurrencen mellem søkøbstæderne og Odense blev større i takt med, at samtlige byer opnåede jernbaneforbindelse med Odense.

Som det fremgår af de absolutte tal, betød dette alligevel en stigning i omsætningen for alle fynske købstæder. Ligeledes magtede f.eks. industrivirksomheder i søkøbstæderne at ekspandere. Uden et veludviklet transportnet ville denne udvikling have været utænkelig.

I perioden 1865–1920 bragte jernbanen en dynamik ind i de fynske købstæders handelsverden, som for landomsætningen ikke havde eksisteret før. Hertil kommer, som vist, at søkøbstæderne – over en bred kam – ikke kunne sige, at jernbanen skadede byernes omsætning i konkurrencen med Odense³⁶. Nok nød Odense den største fordel af jernbanenettet, men det var byens kombination af jernbane og stadig bedre besejlingsforhold, der gav den sin styrkede position. Den be-

vidste og aggressive politik for at hævde sin stilling som søstad, Odense slog ind på efter 1886-udvidelsen, viste sig at blive en handels-succes for byen³⁷.

I 1865 og frem til 1880 var handelsmønstret for engroshandel på Fyn lidet udviklet, og handlen fulgte et mønster, som i grove træk kan beskrives på følgende måde: Hver enkelt købstad forsynede et lokalt afsætningsmarked med varer produceret i købstaden eller indført via havnen, mens de tilgrænsende landdistrikter bragte deres varer til nærmeste købstad. Med jernbanens stadig større udbredelse blev disse grænser mellem de enkelte byers opland i nogen grad udvisket.

For Odenses vedkommende blev der helt frem til 1904/05 bragt flere tons til byen, end der afgik via jernbanenettet. Odenses handelsstand anså dette for at være ugunstigt. Helt tilbage i 1880 beklagede Odense Handelsforening sig over, at Odense modtog kornforsyninger fra Svendborg og Nyborg, der i kraft af naturligt bedre havnefaciliteter bedre formåede at drage nytte af jernbanen. Søkøbstæderne trængte sig ind på, hvad de handlende i Odense betragtede som deres domæne.

I årtierne frem til 1. verdenskrig lykkedes det med vekslende held Odense ikke blot at få vendt denne strøm, men i takt med havneudvidelserne at sætte sig på en stadig større del af engrosomsætningen på Fyn. I samspil med den industrielle udvikling, landbrugets effektivisering og den tiltagende handel med udlandet voksede stordriftsfordelene indenfor handlen. Odense drog mere end nogen anden fynsk købstad fordel heraf.

Det kan med rette hævdes, at tiden fra 1914 er blevet negligéret. Dette skyldes, at de internationale forhold, hvorunder handelen var underlagt, skiftede år for år. De helt ekstraordinære forhold i handelsmæssig henseende må betegnes som atypiske og egner sig ikke til strukturelle analyser angående styrkeforholdet mellem købstæderne. Værd er det dog at

36. Min igangværende undersøgelse af omsætningen i stationsbyerne på Fyn viser, at det var her, de største vækstprocenter blev opnået. Disse kaprede opland fra købstæderne på dagligvareområdet. Især lokale centre som Ringe, Glamsbjerg, Otterup, Tommerup Stationsby og Ullerslev – alle byer, der lå ca. midtvejs mellem Odense og en søkøbstad. Stationsbyernes vigtigste økonomiske funktion var at betjene det lokale marked, hvorimod engrosvirksomheder var relativt sjældne. Byerne fik status som en forpost i købstædernes salg til oplandet, som Jørgen Fink betegner forholdet i tidsskriftet *Nyt fra stationsbyen* nr. 9 s. 4. De fynske købstæder/havnebyer forblev fordelingscentre for de grovere varer som kul, bygningsartikler samt korn og foderstoffer.

37. En redegørelse for Odense Handelsforenings lobbyvirksomhed og primus motor-funktion gives i anførte speciale s. 23–25.



Odense havn ved Englandskajen ca. 1916. Silopakhuset i baggrunden blev opført for regning af Fyns førende korngrossist E. B. Muus i 1885. Læg mærke til neutralitetsmærket på skibet (Møntergården, Odense).

lægge mærke til, at omsætningen for byerne i 1915 og 1916 lå usædvanlig højt – Danmarks neutralitetsstatus gav landet og de fynske købstæder en fordelagtig handelsposition. Fra 1917 ryger havneindførslerne helt i bund, og jernbaneomsætningen stiger drastisk, dog ikke tilstrækkeligt til at kompensere for tabet i havneomsætning. Forskydningen imellem vægten af transportmidlerne er en følgevirkning af, at Tyskland fra 1.2.1917 erklærede uindskrænket ubådskrig, hvorved Danmarks og andre neutrale landes skibe uden varsel risikerede at blive sænket. Kurverne viser, hvorledes adgangen til de to transportveje gav mulighed for transportmæssig substitution, tydeligst for disse ekstreme krigsåre, men også når f.eks. søvejen blev generet af uddybningsarbejder. Hertil kom, at havn og jernbane understøttede hinanden, samtidig med at der var et konstant konkurrencemo-

ment imellem transportmidlerne, hvilket kunne holde transportpriserne i skak³⁸. Entydige udsagn, om hvorvidt der skete en varemæssig specialisering for transportmidlerne, f.eks. således at der via havn primært gik grovere varer og forarbejdede produkter via jernbanen, kræver en undersøgelse af omsætningen for enkeltvarer.

38. Blandt mange eksempler, se f.eks. Odense byråds forhandlinger 1881 s. 63: »Søvejen er og bør vedligeholdes samt udvikles som en værdifuld Konkurrencevej med de ved Odense udmundende Jernbaner«, samt indberetningen for Fåborg toldsted 1901, hvor det hedder »De lave Jernbanetakster have selvfølgelig Skylden for, at den udenrigske Fart stadig forminskes. For mindre Skibe og Baade er det en Almindelighed at konkurrere med Banen og Følgen er naturlig den, at der aarlig ophugges flere og flere Småskibe og Baade«.

Denne annonce for det eksklusive Odense varehus blev bragt i Fyens Stiftstidende 31 oktober 1919. Ikke blot for engrosvarer, havde Odense placeret sig som dominerende – jernbanen havde også gjort det muligt, billigt og bekvemt at tage på indkøbstur til Odense, når det gjaldt luksus/specialartikler.

Mine Damer og Herrer fra Nær og Fjern
lad Dem altid udstyre fra Top til Taa i ~

Børgense Kerteminde
Brøndstrup Nyborg
Middelfart Svendborg
Assens Taastrup

Største Udvalg!
Billigste Priser!

VAREHUS CARL FRIIS
Kongensgade 32, Odense

Perspektiver

Det næste skridt må blive at skildre udviklingen på hele Fyn for havne- og jernbanomsætningen ved at inddrage omsætningen i de fremvoksende stationsbyer. Hertil kommer, at ønsker man at se bag om de aggregerede omsætningstal, som er blevet fremlagt i denne artikel, bliver det nødvendigt med en finmasket og systematisk enkeltvareopgørelse. Hvordan var det indbyrdes forhold for omsætningen af enkeltvarer via havn og jernbane? Hvordan forrykkede forskellige udenlandske og indenlandske konjunkturer styrkefordelingen mellem havn/jernbane, mellem Odense, søkøbstæderne og stationsbyerne. Henrik Fode peger på toldbøger og de årlige indberetninger fra toldstederne som kilder til at belyse forskellige indkøbsmønstre og indkøbsopland, arbejdsdeling mellem land og by m.m.³⁹. Når der er tale om omsætningen af enkeltvarer, vil jeg dog mane til forsigtighed,

ikke mindst på baggrund af, hvad indberetningerne fra toldstederne havde af kommentarer til de varestatistikker, der faktisk forefindes i de årlige indberetninger.

Fra Nyborg lyder det i 1894 følgende: »Naar undtages de Fortoldningsgjenstande, der kunne henføres under den direkte Indførsel til Toldstedet fra Udlandet, nemlig Kul, Tobaksblade, Tømmer og Træ, kan der for samtlige øvrige Vares Vedkommende ikke have noget Overblik angaaende Omsætningen, efter som der daglig pr. Bane og en Gang ugentlig pr. Skib tilføres Byen meget betydelige Partier fremmede og frigjorte Varer af alle Slags«. Indberetningen fra Middelfart i 1890 er ligeså sigende. Her viser næsten alle vareklasser en nedgang fra 1889 til 1890, men det fremføres at »nedgangen ikke (kan) være en Følge af, Byens Forbrugsevne er forringet, tværtimod maa Afsætningen have udvidet sig ved Sindsygeanstaltens Belæggelse. Det tør derfor antages, at Varepartierne mere og mere tilføres fortoldede, og da navnlig pr. bane fra Kjøbenhavn; dog maa bemærkes, at

39. Fortid og Nutid, s. 187. 1990.

Tab af Opland kan være medvirkende til indførselernes minus«. Søges svaret på disse spørgsmål, vil mit nuværende bud være at kombinere jernbanernes driftsberetninger og varestatistikkerne, der ligger til grund for byrådenes opkrævning af havne- og bropenge.

Kilder

Utrykt

Rigsarkivet – RA

Generaltolddirektoratet, gruppeordnede toldsager 4.2, årsberetninger for følgende tolddistrikter: Odense, Svendborg, Nyborg, Middelfart, Assens, Fåborg, Bogense, Kerteminde 1865–1920.

Odense havnevæsen

Oversigt over den samlede Omsætning over Odense Havn I Aarene 1902–1923/24. Dateret d. 27. feb. 1925.

Trykt

Beretning om Driften for:

Jydsk-Fyenske Jernbaneselskab 1866/67–1883/84.

De danske Statsbaner: 1884/85–1920/21.

Syddfyenske Jernbaner: 1877/78–1920/21.

Nordfyenske Jernbaner: 1882/83–1920/21.

Svendborg-Nyborg banen: 1898/99–1901/02.

Odense-Kerteminde-Dalby (Martofte) banen: 1900/01–1920/21.

Nordvestfyenske Jernbane: 1911/12–1920/21.

Statistisk Tabelværk.

Odense byråds forhandlinger.

Fyens Stiftstidende.

Citeret litteratur

En fyldig oversigt over jernbane- og havnelitteraturen forefindes i mit speciale.

Aagesen, Aage: *Geografiske studier over jernbanerne i Danmark*. Kbh. 1949.

Behrendt, Chr.: *Middelfart Havn gennem 100 Aar*. Middelfart 1937.

Boje, Per og Nielsen, Henning: *Moderne tider*. Odense 1868–1914. Odense 1985.

Buch, M. og C. I. Gomard (red.): *Danmarks Jernbaner*. Historisk og biografisk Haandbog. Kbh. 1933–1935.

Burchard, Jørgen: *Provinsindustri*. Fåborg 1984.

Fode, Henrik: *Brug toldarkiverne*. Fortid og Nutid s. 171–204. 1990.

Fode, Henrik: *Liberalisme og frihandel 1814–1914*. *Dansk Toldhistorie III*. 1989.

Fransen, Peter: *Varetransporten til og fra Odense via havn og jernbane i perioden 1880–1920*. *Utrykt specialeafhandling ved Odense Universitet* 1989.

Friis, O. M.: *Havnebog for Danmark*. Odense 1891.

Fynske Byer og deres Mænd. Kbh. 1919.

Gejl, Ib og Christian R. Jansen: *Korn, Købmand & Kornkompagni*. Århus 1971.

Holst, H. C.: *Nyborg Havns Fortid*. (Svendborg Amt. Aasskrift for Svendborg Amts historiske Samfund 1914, s. 3–33).

Jacobsen, Th.: *Assens Havn gennem 200 Aar*. Assens 1920.

Johansen, Hans Chr., Per Boje, og Anders Monrad Møller: *Fabrik og bolig*. Det industrielle miljø i Odense 1840–1940. Odense 1983.

Johansen, Erik Korr: *Fra åhavn til kysthavn – Århus havn historie til 1914*. Århus 1990.

Monrad Møller, Anders og Jørgen Thomsen: *Vækst og vagtskifte*. Odense 1914–1940. Odense 1987.

Mortensøn, Ole: *Faaborgs Skibsfart 1800–1920*. Odense 1979.

Nyt fra stationsbyen nr. 9. 1986.

Pedersen, Kirsten Helle: *Kampen om Kertemindebanen*. Odense 1978.

Steenstrup, C. F.: *De danske provinshyers økonomiske geografiske struktur*. I Beretning om Dansk Byplanslaboratorium 1929. Kbh. 1930.

Thestrup, Poul, Dorrit Andersen og Niels Oxenvad: *Mod bedre tider*. Odense 1789–1868. Odense 1986.

Trap, J. P.: *Kongeriget Danmark*. 3. udg. og 4. udg. Kbh. 1899 og 1923.

Viiholt-Nielsen, Lars: *Assensbanen 1884–1984*. Odense 1984.