

”STATIONSTIDEN”

– og da byerne flyttede på landet

Af Mette Ladegaard Thøgersen

”DISSE HÆSLIGE RØDE FLÆKKER”

I 1800-tallets anden halvdel skete der på en lang række områder gennemgribende forandringer af det danske samfund. Midt i 1800-tallet boede ca. 20 % af befolkningen i byerne, heraf ca. 9 % i hovedstaden og 80 % på landet. Godt og vel hundrede år senere var det næsten omvendt med en bybefolkning, som i 1960 udgjorde 74 %. En stor del af urbaniseringen foregik i hovedstaden og de eksisterende købstæder, men også ude i landdistrikterne opstod der behov for byer. Indtil Næringsfrihedsloven fra 1857 var byer ensbetydende med købstæder og handelspladser med særlige privilegier. Efter loven om fri næring kunne byer i princippet opstå hvor som helst – og det gjorde de – om end de privilegerede købstæder mange steder holdt de nye byer på afstand ved at opretholde særlige læbælter for handel og håndværk helt frem til 1920.

Byerne i landdistrikterne var et nyt fænomen og blev synlige tegn på de nye tider, men de nye by-opkomlinge blev langt fra altid modtaget positivt. En af de kritiske røster var forfatteren Johannes V. Jensen (1873-1950), som i artiklen ”Landskab og Teknik” fra 1928 gav sin mening til kende om udviklingen i Himmerland:

”Hvad er nu det æstetiske Indtryk af saadan en jysk Bondeegn, som paa tredive Aar er blevet forvandlet fra olddansk Simpelt til det moderne, af Industrien og dens Tempo smittede Landbrug? I øjeblikket en Rædsel. [...] Eftertiden vil med Beklagelse se hen til denne Stilperiode, Stationstiden, som man maaske vil kalde den. Det er nemlig de smaa Stationsbyer ved de nyanlagte Jernbaner, hvorfra Rædslerne udgaar. Jo mindre man taler derom, jo bedre. Disse hæslige røde Flækker, hvis Stilbestræbelser gaar i Retning af ”Spejlglassruder” og Zinkspir, Cement og Blik, breder sig over landskabet, i Stedet for de gamle straatækte, lave Bondebyer; og fra Stationsbyen breder daarlign Smag sig i enhver Retning, baade med Hensyn til Klæder og Fødevarer, mellem Befolkningen. [...] Naar denne Overgangstid en Gang er forvundet, og man vil virkelig blive nødt til simpelt hen at bryde de Stationsbyer ned en Gang, er der ingen Ting til Hinder for at skabe en ny

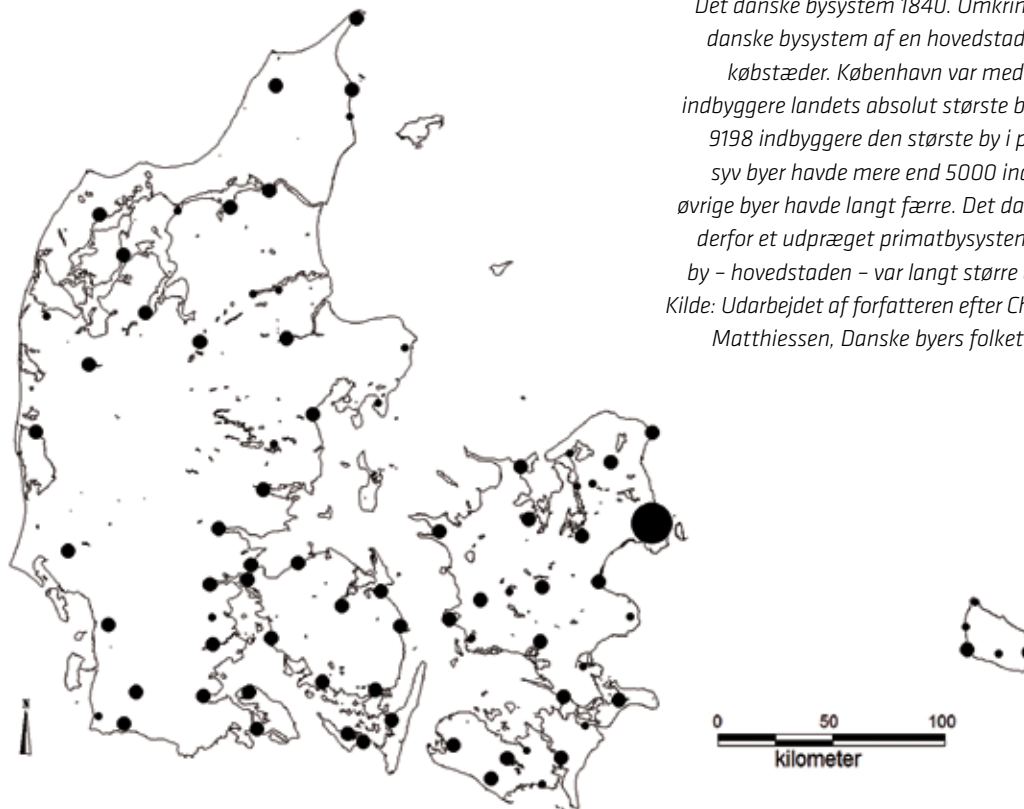
landskabelig Skønhed ved en Forening af Landbrugets Milieu med dets nye industrielle Fremningsmidler. Kun bør Principet ikke nødvendigvis være at føre Storbyens Stil ud paa Landet. Stationsbyens Synd er netop denne, med enhver forgiftet Imitation at skabe et Bypræg, hvor det ikke hører til; det bunder i Smaahandlendes næsegruse Liggen paa Maven for Byen og alt, hvad der er bymæssigt; kan de ifølge Sagens Natur ikke komme til Byen, saa skal Byen komme til dem. [...] Byen for sig og Landet for sig” (Jensen 1928 (1913)).

Også andre blandede sig i debatten, således bl.a. Emma Gad (1852-1921), som i en artikel i tidsskriftet *Architekten* i 1904 skrev om sine indtryk fra en rejse til Vendsyssel under titlen ”Skønhedssansen paa Landet”. Vi giver fru admiralinde Emma Gad ordet:

”... det er med Forfærdelse, jeg har betragtet de Smaabyer, som rejser sig omkring Jærnbane-stationerne mellem Aalborg og Skagen. Det er umuligt at tænke sig noget så skønhedsforladt som disse Flækker, hvis smaa firkantede Huse alle som eet er af grimme, røde Mursten med et Teglstenstag af en anden, aldeles utilsvarende rød Farve. Have foran Huset findes der ikke Spor af, kun lidt nedtrampet Ukrudt, formodentlig for at holde på Landevejsstøvet. Bag Huset er der saa et lille Jordstykke med Kartofler og ”nichts weiter!” (Gad 1903-1904, s. 472-474).

Emma Gad afrundede sit indlæg med at påpege, at landet risikerer at få ”... Banalitetens Mærke paa sig, som er saa ødelæggende for Nationalitetsfølelsen og vil ende med at give det Udseende af at være et Stykke udflydt Tyskland.” (Gad 1903-1904, s. 472-474). Og det var selvsagt en alvorlig sag.

Tidsskriftet *Architekten* tilsluttede sig Emma Gads synspunkter og tilføjede: ”Uden Tvivl vil Arkitektens Læsere give Forfatterinden Ret i hendes Betragtninger” (*Architekten* 1903-1904). Og netop i arkitektkredse var kritikken af stationsbyerne særlig hård. På Akademisk Arkitektforenings landsudstilling i Århus i 1909 blev der, som reaktion mod de grimme stationsbyer, opført en ”mønsterstationsby”. Det tilhørende katalog beskrev synet på byerne således:



Det danske bysystem 1840. Omkring 1840 bestod det danske bysystem af en hovedstad og nogle få større købstæder. København var med sine knap 121.000 indbyggere landets absolut største by. Odense var med 9198 indbyggere den største by i provinsen. Kun i alt syv byer havde mere end 5000 indbyggere, mens de øvrige byer havde langt færre. Det danske bysystem var derfor et udpræget primatbysystem, hvor den største by – hovedstaden – var langt større end de øvrige byer. Kilde: Udarbejdet af forfatteren efter Christian Wichmann Matthiessen, Danske byers folketal 1800-1981,1985.

Danske byers folketal 1840



”Bygget uden forudlagt Plan, opført af daarlige Materialer og ganske uden Smag skød disse Byer op og bredte sig som en Skov af Paddehatte over Landet og ødelagde Landskabets Skønhed. Den Kultur, som var et særpræg for Borger- og Bondehuse i de gamle Provis- og Landsbyer, gik tilgrunde under dette Byggeraseri.” (Borch 1909).

Stationsbyerne blev betragtet som en slags mellemstadium mellem land og by, der hverken var ”rigtige” købstæder eller landsbyer. Etnologen Bjarne Stoklund taler om, at den borgerlige kultur blev bragt til landet med stationsbyerne og dermed også udbredt til et bredere udsnit af befolkningen. (Stoklund 1976). En anden etnolog, Peter Dragsbo, omtaler stationsbyen som en grim ælling, der har haft vanskeligt ved at finde sin egen identitet og derfor heller ikke blevet anset som en selvstændig historisk bytype (Dragsbo 1997, s. 263-289).

I denne artikel vil vi forsøge at betragte stationsbyerne som en særlig type af byer, der havde en klar funktion i opbygningen af det, vi kan kalde det moderne Danmark. Mere konkret skal vi belyse den bydannelsesproces, der foregik i landdistrikterne, og opstille en karakteristik af bytypen. I særlig grad skal vi se nærmere på en anden af de forestillinger – eller myter – der knytter sig til de nytilkomne byer, nemlig koblingen til tidens nye vidunder, jernbanen. Det fremgår

ikke mindst af den gængse betegnelse ”stationsby”, som benyttes til trods for, at mange af byerne aldrig blev koblet på jernbanenettet. Her bruges det bredere og mere neutrale ”rural by”, som slet og ret betyder byer på landet. (f.eks. Hansen 1971). En anden udbredt myte er eksistensen af henholdsvis en øst- og vestdansk stationsbytype. Myten omfatter både opfattelsen af, at jernbanen skabte de vestdanske rurale byer, og at den vestdanske rurale by opstod på såkaldt bar mark. (Aagesen 1949, Stilling 1987 og Fink 1992). Den skal vi ligeledes forsøge at kigge i kortene. Afslutningsvis trækkes nogle linjer op til i dag, hvor det store spørgsmål er, om og i givet fald hvordan byerne kan bevare deres eksistensberettigelse. I en afsluttende perspektivering ses kort se på kulturarven i de rurale byer.

Artiklen tager primært udgangspunkt i forfatterens ph.d.-projekt om de rurale byer. Undersøgelsesområderne omfatter et bånd på tværs af Jylland (Ringkøbing gamle amter før 1970) samt Frederiksborg Amt (før 1970). Mens Ringkøbing amt repræsenterer Vestdanmark, er Vejle Amt på mange måder et gennemsnit af Vest- og Østdanmark (begge sider af den jyske højderyg), mens Frederiksborg amt repræsenterer Østdanmark – og endvidere inkluderer udviklingen tæt på landets hovedstad. Hovedstaden kan ”forstyrre” de rurale



Mønsterstationsbyen på landsudstillingen i Århus 1909.
Efter Leuning Borch: Stationsbyen. 1909 Landsudstillingen
i Aarhus 1909, 1909. Katalog til udstillingen.

byers udvikling, men det tages der højde for i undersøgelsen. I casestudierne har jeg valgt at tage udgangspunkt i min specialeundersøgelse, som omhandler de rurale byer på Fyn, hvorved resultaterne får bredere gyldighed. Konkret har jeg valgt de to byer, Langeskov og Ørbæk, der begge har haft en meget interessant udvikling, som kan være med til at beskrive og forklare nogle af de mekanismer, der pågår i de rurale byer i dag.¹⁾ Tilsammen giver undersøgelserne et dækkende billede af udviklingen på landsplan. Tidsmæssigt dækker undersøgelsen perioden ca. 1840 til 1960 med udblik op til i dag.

AT STUDERE BYER

Den danske byhistorie har traditionelt fokuseret på de "rigtige" byer, altså købstædernes historie – og typisk med fokus på den enkelte bys historie. (f.eks. Degn 1978 og Fangel 1981). De rurale byers historie var længe helt overset – og kom først i fokus, da det efterhånden var tydeligt for enhver, at byernes oprindelige funktion var under hårdt pres. Således ikke mindst i det stort anlagte Stationsbyprojekt fra 1979. Projektet omhandlede stationsbyernes historie i perioden 1840-1940 og var finansieret af Statens Humanistiske Forskningsråd.²⁾ Stationsbyprojektet resulterede i en række interessante specialundersøgelser. De mest relevante i denne sammenhæng er historikeren Niels Peter Stillings bog *De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940* fra 1987 samt historikeren Jørgen Finks bog *Butik og værksted. Erhvervslivet i stationsbyerne 1840-1940* fra 1992. Stationsbyprojektet lader meget tilbage at ønske med hensyn til etablere et overblik over historien om landdistrikternes urbanisering på et mere overordnet plan, ligesom det heller ikke lykkedes for projektet at gøre op med myten om jernbanens afgørende betydning for dannelsen af nye byer. Ideen om en øst- og vestdansk stationsbytype var et af resultaterne af stationsbyprojektet, bl.a. hos Fink. Her skal vi derfor også kort inddrage både geografiske og bebyggelseshistoriske studier. (Aagesen 1949, Hansen 1965; 1981). Siden har der

ikke været meget fokus på landdistrikternes byer. Dog er emnet berørt i en artikel i *Den moderne by* fra 2006 og den ph.d.-afhandling fra 2007, som nærværende artikel bygger videre på (jf. ovenfor). Med Realdanias nye stationsbyprojekt tyder meget dog på, at de små byer i landdistrikterne nu igen vil få opmærksomhed. Den første udgivelse fra det nye stationsbyprojekt, antologien *Stationsbyer i dag*, er netop udkommet (Groth og Fertner 2013).

Der er i tidens løb foretaget et væld af studier af byer og urbaniseringsprocesser også uden for Danmarks grænser, men at sammenligne byer på tværs af landegrænser er ikke uproblematisk. Byerne er opstået efter nogle meget forskellige principper, og bydefinitionerne afviger meget fra de danske. Faktisk er de fleste danske byer slet ikke at betragte som "byer" ud fra definitionerne i mange andre lande. I både Norge og Sverige er der dog mulighed for at sammenligne med byer af nogenlunde samme størrelse. Hovedparten af publikationerne fra de øvrige nordiske lande har dog efterhånden en del år på bagen (Enequist 1947; 1950; 1951; 1969, Myklebost 1960, Myhre 1977 samt Aronsson og Johansson 1998), hvorfor den danske forskning nu må siges at være længst fremme med at undersøge de rurale byer. Hvad angår den udenlandske forskning i øvrigt, er der primært metodisk og teoretisk inspiration at hente (jf. nedenfor).

EN FORKLARINGSMODEL

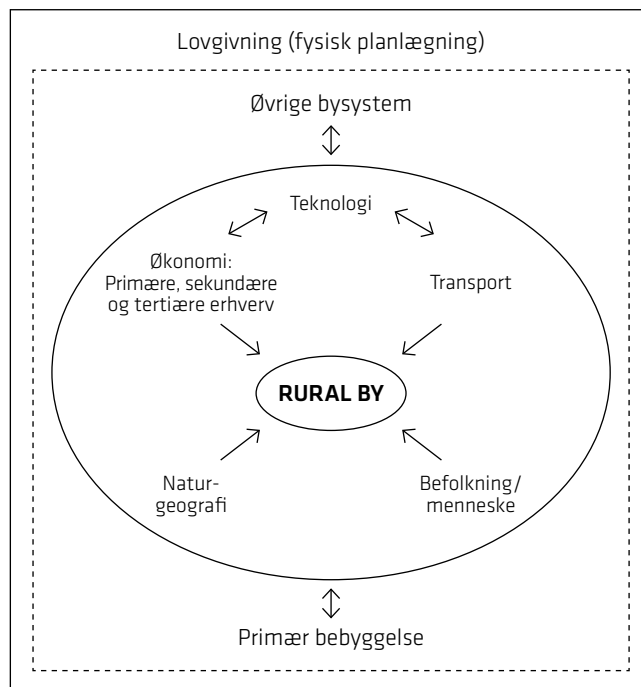
I denne artikel fokuseres på de rurale byers udviklingshistorie på et overordnet strukturelt niveau – idet netop strukturerne kan bruges til at forklare byernes opståen, udvikling og afvikling. Mere konkret søges inspiration i den bebyggelseshistoriske disciplin, som historikeren Erland Porsmose definerer som "studiet af udviklingen i samfundets fysiske struktur eller, om man vil, kulturlandskabet. Bebyggelseshistoriens primære mål er at beskrive og forklare kulturlandskabets udvikling på baggrund af de naturlige forudsætninger og samfundsmæssige forhold." (Porsmose 1987). Her udbygges modellen ved også at inddrage den omgivende bebyggelse, dvs.

det samlede bysystem og den primære bebyggelse (landsbyer, fiskerlejer etc.). I lettere tilpasset form er det således den bebyggelseshistoriske forklaringsmodel, der ligger til grund for undersøgelsen. I forklaringsmodellen nedenfor sammenfattes, hvordan undersøgelsen er struktureret. Som det fremgår, er den opstillede model især inspireret af de bebyggelseshistoriske modeller:

De rurale byer er placeret midt i modellen og omgivet af nogle forskellige faktorer, der betinger deres eksistens. Der er nogle naturgivne faktorer – "Menneske" og "Naturgeografi". Hvad angår faktoren "Menneske", så var perioden fra slutningen af 1800-tallet præget af en meget stor befolkningstilvækst. De naturlige forudsætninger var i udgangspunktet stabile – men de fysiske strukturer i de rurale byer måtte tilpasse sig de naturlige omgivelser. De samfundsøkonomiske faktorer omfatter "Teknologi", "Økonomi/erhverv", og "Transport", som alle undergik store forandringer: Nye teknologier gav mulighed for at producere varer på en ny og effektiv måde, landbruget omlagde produktionen, markeds- og pengeøkonomien begyndte for alvor at vinde terræn (understøttet af loven om næringsfrihed fra 1857), transportsystemet blev udbygget og på det nærmeste revolutioneret – mest tydeligt med jernbanen – men også andre transportformer var af betydning.

Men de rurale byer må også ses i sammenhæng med den øvrige bebyggelse. Ifølge geografen Harold Carter er "byer [...] ikke uafhængige enheder, men interagerer med hinanden fra den mindste landsby til den største by." (Carter 1995, s. 37). Derfor indgår faktoren "Bysystem" i forklaringsmodellen – dvs. placeringen i og relationen mellem de rurale byer og deres relation igen til købstæderne og de øvrige bytyper. Her giver det god mening af rette blikket mod en teori af ældre dato, nemlig geografen Walther Christallers "centralstedsteori" fra 1933 (Christaller 1933 (1966)). I teorien opstiller Christaller nogle lovmæssigheder, som bestemmer antallet, størrelsen og fordelingen af byer. Ifølge teorien fungerer byer som "centralsteder" for et opland, hvilket resulterer i et hierarkisk opbygget system af byer på forskellige niveauer. En bys betydning for/

Forklaringsmodel



rolle i bysystemet kan udtrykkes ved dens centralitet, som dækker over, i hvilken grad byen servicerer det omgivende område. Det betyder, at efterspørgslen og udbuddet af varer og tjenester, og dermed relationen til oplandet, spiller en afgørende rolle for byernes fordeling. Teorien er blevet kritiseret fra mange sider: Der er tale om en teoretisk model, som ved empiriske studier udviser svaghedstegn. Modellen er statisk og tager ikke højde for den historiske udvikling, og hvad angår det nuværende bysystem vurderes den at have en begrænset forklaringsværdi (Carter 1995, s. 37). Men kritikken til trods kan teorien i følge bl.a. Carter "... ikke desto mindre give indsigt i byernes fordelingsmønster og den måde, hvorpå det nationale område betjenes af byerne." (Carter 1995, s. 34). Det er dog på det generelle plan – og ikke i forhold til udviklingen i den enkelte by – at teorien har sin berettigelse.

Som Carter fremhæver, så er "forekommer et hvilket som helst enkelt system af Christaller-typen med stor sandsynlighed i perioden op til 1950 og tæt på den tid, da teorien først blev offentliggjort." (Carter 1995, s. 50). Centralstedsteorien danner således ikke længere udgangspunktet for geografiske studier af det nuværende bysystem, men i forhold til historiske undersøgelser af bysystemer vurderes centralstedsteorien at være et nyttigt udgangspunkt. Meget tyder altså på, at centralstedsteoriens grundlæggende principper om et byhierarki med fordel kan anvendes i nærværende sammenhæng i forsøget på at forklare de rurale byers opståen, udvikling og funktion i bysystemet, som centralsteder for et større eller mindre – typisk agrar – opland.

Flere nuancer finder vi i den såkaldte "Dual Model" opstillet af økonomen Paul Hohenberg og historikeren Lynn Hollen Lees i det store synteseværk *The Making of Urban Europe* fra 1995. Forfatterne kombinerer her centralstedsteorien og den såkaldte netværksteori. Netværksteorien tager udgangspunkt i, at by-oplandsperspektivet *ikke* er tilstrækkeligt til at analysere og forklare en bys udvikling, da mange byer også har et "forland", hvor der knyttes an til andre netværker og byer, der måske ligger langt derfra. En sådan bys udvikling er således afhængig af dens stilling i og relationer til de forskellige netværksdannelse, mens oplandets ressourcer er af mindre betydning. I forhold til centralstedsteorien fremstår netværksteorien langt mere fleksibel og dynamisk. Ved at kombinere de to teorier er det både muligt at inddrage byernes opland og deres forland og derved få en meget mere nuanceret forklaring på byudviklingen og byernes indbyrdes forhold (Hohenberg og Lees 1995). Det vil vi også forsøge at få her. Oplandsfunktioner defineres som følge heraf i analysen som de funktioner, der primært tjener oplandets behov, mens specialfunktioner er de funktioner, der retter sig mod et forland.

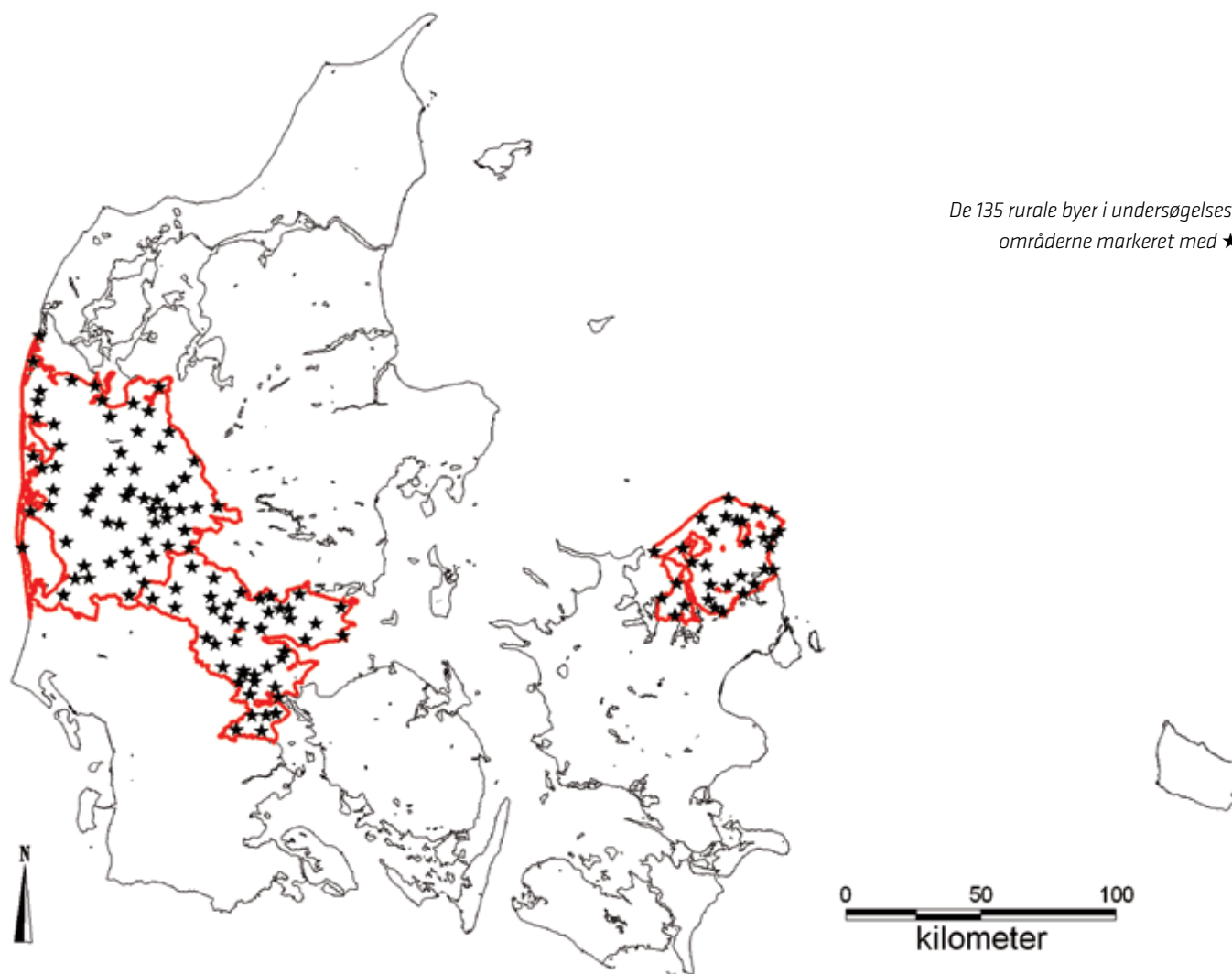
For de rurale byer spiller også "primær bebyggelse" ind, dvs. relationen til bebyggelser, der har deres udspring af primære erhverv – landsby, fiskerleje mv., som – hvis disse bebyggelser indgår i den nye bybebyggelse – vil afspejle sig i den rurale bys struktur og funktion.

Endelig er der en helt overordnet ramme, "Lovgivning", som kan være med til at definere rammerne for en given byudvikling. I Danmark kom den første byplanlov i 1925, men fik dog ikke stor praktisk betydning. Det gjorde til gengæld loven fra 1938, som dog kom så sent, at strukturen i de rurale byer lå fast. Desuden omfattede den kun byer med over 1000 indbyggere – og dermed kun de større rurale byer. I 1960 fulgte landsbyggeloven, men især kommunalreformen i 1970 og den efterfølgende planlovreform fik stor betydning for bebyggelsesudviklingen i landdistrikterne.

I henhold til problemformuleringen vil transportfaktoren – herunder jernbanen i særdeleshed – blive tillagt særlig vægt, men alle faktorer vil indgå i det følgende. For at kunne inddrage forklaringsmodellens forskellige faktorer benyttes en bred vifte af statistiske oversigter, topografiske værker – primært *Trap Danmark* – samt økonomiske og topografiske kort (jf. materialeoversigt).

HVAD ER EN RURAL BY?

I det følgende ses nærmere på, hvad en rural by er, men allerførst har vi behov for at definere, hvad en by er. Sociologen Louis Wirth har formuleret en meget ofte citeret bydefinition. Her er en by: "En forholdsvis stor, tæt og varig bosættelse af socialt heterogene individer." (Wirth 1938, s. 1 og 8).³⁾ Hohenberg og Hollen Lees har en lidt anden variant: "På det mest grundlæggende niveau er byer bosættelser af en vis størrelse af mennesker, der ikke dyrker fødevarer. De er afhængige af det overskud af fødevarer, der produceres andetsteds." (Hohenberg og Lees 1995, s. 17). Videre følger det: "På same basale niveau gælder, at al produktion ud over hvad der kræves for at opretholde dem, der dyrker fødevarerne og forbereder såsæd til næste sæson, at betragte som et overskud. [...] Eksistensen af dette overskud sammen med de mekanismer, der kan flytte det til byerne er det, der gør det urbane liv muligt. Yder byen som betaling for fødevarer andre varer eller tjenesteydelser som betaling, har det urbane liv en god chance for at være af varig karakter." (Hohenberg og Lees 1995, s. 17).



De 135 rurale byer i undersøgelses-
områderne markeret med ★

Med disse definitioner og forklaringsmodellens faktorer in mente kan vi definere en rural by som en bebyggelseskoncentration, som opstod og udviklede sig i landdistrikterne – typisk ved en hovedfærdselsåre – i 1800-tallets anden halvdel eller de første årtier af 1900-tallet, hvor handel, transport, industri og institutioner gav bebyggelsen et "bymæssigt" præg, hvorfor hovedparten af befolkningen var beskæftiget ved andet end de primære erhverv.

Definitionen er meget bred og gør det muligt at rumme hele landdistrikternes urbanisering med henblik på at kunne opfange den dynamik, der er i et bysystem, hvor byer kan ændre status og karakter. Derfor tages også nye kystbyer med i undersøgelsen, hvilket der ikke hidtil har været tradition for i den danske stationsbyforskning. Byer, der i høj grad er præget af det, vi her vil kalde "specialfunktioner", f.eks. en fabrik, en institution eller lignende, er også indeholdt i definitionen, såvel også byer, der senere bliver købstæder, tages med.

Tabel 1: Antal og fordeling af rurale byer

	Antal byer	Gennemsnitligt opland (km ²)	Tæthed (rural by pr. km.)
Vejle Amt	44	53,4	0,019
Ringkøbing Amt	60	77,4	0,013
Frederiksborg Amt	31	43,3	0,023
I alt	135	61,8	0,016

Hvor mange rurale byer var der så i undersøgelsesområderne? Faktisk er det ikke så let at gøre antallet af rurale byer op. Hvad angår landdistrikterne, lader de officielle statistikker meget tilbage at ønske. Fokus er klart på købstæder (og forstæder) – begrebet ”bymæssige bebyggelser” – underforstået i landdistrikterne – kommer først med fra 1901, men også herefter knytter der sig en række usikkerheder til opgørelserne.

De bymæssige bebyggelser tæller ud over ”stationsbyer” også ”ladepladser” og ”villabyer” og fra 1911 endvidere ”forstæder” (*Statistiske Undersøgelser* 1964, s. 222), og generelt blev der i de første mange tællinger taget alt for få bymæssige bebyggelser med. Det er også problematisk, at bydefinitionerne varierer fra tælling til tælling. Siden 1960 har definitionen ligget fast med et indbyggertal på 200 som minimumsgrænse. Man kan derfor ikke ved hjælp af trykt statistik alene få et troværdigt indtryk af antallet af byer, men må inddrage andre grupper af kilder. Det topografiske værk *Trap Danmark* er velegnet til formålet. Værket udkom i fem udgaver fra 1858 til 1972 – og giver dermed fem jævnt fordelte nedslag.

For også at kunne inddrage byernes fysiske struktur i registreringer er der endvidere foretaget undersøgelser af kort, dvs. både de såkaldte minorerede sognekort, atlasblade, høje og lave målebordsblade samt førsteudgaven af 4-cm kort – med fokus på de kvalitative aspekter. På baggrund af den skitserede registreringsmetode kan vi identificere i alt 135 byer i undersøgelsesområderne.

Som det fremgår af tabellen ovenfor, varierer antallet af og oplandsstørrelsen for de rurale byer en del. Tætheden var størst i det tættest befolkede Frederiksborg Amt – og lavest i Ringkøbing Amt. I alt fik fire byer status som købstæder, nemlig Herning (1913), Struer (1917) og Skjern (1958) i Ringkøbing Amt og Frederiksværk (1907) i Frederiksborg Amt, mens ingen byer i Vejle amt fik købstadsstatus.

De 135 rurale byer svarer omregnet til landsplan til, at der i hele Danmark var knap 700 rurale byer. Det betyder, at mellem en fjerde- og en femtedel af den danske befolkning i

midten af 1900-tallet var bosiddende i en rural by. Ganske mange danskere har således enten selv boet eller kender efter al sandsynligvis nogen, der boede eller bor i en rural by.

JERNBANEN OG DE RURALE BYER

Transportforholdene spillede en central rolle for de rurale byers opståen og udvikling, og jernbanen i særdeleshed er blevet tillagt en helt central rolle. I nedenstående tabel 3 (side 39) ses en oversigt over antallet af byer med og uden jernbane:

I alt havde 100 af de i alt 135 byer jernbane svarende til 74,1 % af det totale antal. Det samlede tal dækker over nogle variationer, hvor andelen af byer *med* jernbane var størst i Frederiksborg Amt, hvor 80,6 % af alle byer havde jernbane og lavest i Ringkøbing Amt, hvor det var tilfældet i 70 % af alle byer. Vejle Amt indtager med en andel på 75 % en mellemposition. Det betyder, at der i Ringkøbing Amt var en større andel af byer *uden* jernbane end i de to øvrige områder. Myten om forskellen på de øst- og vestdanske rurale byer er netop knyttet til jernbanen ud fra en opfattelse af, at jernbanen skabte de vestdanske byer. Tallene her viser, at den nok må nuanceres, men for at se nærmere på den, må vi også se på tidspunktet for jernbanens anlæggelse. Se tabel 4 (side 39).

Ingen af de tre områder blev berørt af strækninger anlagt før 1864. I perioden 1864-1879 fik 32 % af byerne jernbane, mens det var tilfældet med 10 % af byerne i perioden 1880-1893. Flest byer – 53 % – fik jernbane i perioden 1894-1919, hvor det sekundære net blev anlagt, mens kun fem byer fik bane efter 1920. Dette mønster går mere eller mindre igen i alle de tre områder med den enkelte variation, at en lidt større andel af byerne i Ringkøbing Amt fik jernbane tidligt.

Der ses også nærmere på, om urbaniseringen allerede var i gang, da jernbanen blev anlagt. Vurderingen er baseret på en kartografisk analyse sammenholdt med statistik og *Trap Danmark*. Resultatet ses i tabel 2 (side 38).

I alt var der i 39 % af byerne en bydannelse i gang forud for jernbanens anlæggelse, mens det i 61 % af byerne *ikke* var tilfældet. I en relativ stor del af byerne var urbaniseringen

altså begyndt *før* banen kom, hvorefter jernbanen typisk gav anledning til en yderligere byvækst. De samlede tal dækker over nogle forskelle: I Vejle og Frederiksborg amter var der i omkring halvdelen af bebyggelserne – henholdsvis 51,5 % og 48 % – en urbanisering i gang på det tidspunkt, hvor banen blev anlagt, mens det i Ringkøbing Amt kun var tilfældet i 23,8 % af byerne. I byer med jernbane kan vi således sige, at jernbanen her i højere grad end i de to øvrige områder satte en bydannelse i gang, men omvendt ligger det også fast, at en større andel af byerne i Ringkøbing Amt end i de to øvrige områder slet ikke havde jernbane overhovedet. Udsagnet om, at jernbanen skabte byerne i Vestdanmark gør sig således kun gældende for 76,2 % af de byer, der rent faktisk fik en jernbaneforbindelse – dvs. 53,3 % af byerne i Ringkøbing amt i alt – altså lidt over halvdelen. Det er således i høj grad en sandhed med modifikationer, at jernbanen skabte de vestdanske rurale byer.

ØVRIGE TRAFIKALE FORHOLD

Vi skal nu se på de trafikale forhold i sammenhæng – for hvordan påvirkede landeveje, søveje og jernbaner tilsammen de rurale byer? Se tabel 5 (side 39).

Mens i alt 74,1 % af byerne var begunstiget med jernbane, havde 88,9 % af dem en større vej, mens 11,1 % lå ved kysten, men også her var der variationer mellem de tre områder. Jernbanerne blev omtalt ovenfor og var som nævnt hyppigst forekommende i byerne i Frederiksborg Amt, mens udbred-

elsen var lidt mindre i Vejle og Ringkøbing amter. I Ringkøbing Amt var der med en enkelt undtagelse gode vejforhold i alle byer svarende til 98,3 % af alle byer, hvor gode vejforhold defineres som landeveje, mens mindre biveje ikke er tilstrækkelige. Dette var noget mere end i både Frederiksborg og Vejle amter, hvor henholdsvis 83,9 % og 79,5 % af byerne havde gode vejforhold. En del af forklaringen på de gode vejforhold i Ringkøbing Amt skal sandsynligvis søges i, at jernbanen her var fraværende i lidt flere byer end i de øvrige områder, men det må nok også ses i relation til det faktum, at der i løbet af undersøgelsesperioden netop i Ringkøbing Amt skete store forbedringer af vejene. Endelig springer det i øjnene, at en meget stor andel af byerne i Frederiksborg Amt var lokaliseret ved kysten, nemlig hele 32,3 % af byerne, mens det var tilfældet med væsentligt færre i Vejle og Ringkøbing amter – i henholdsvis 4,5 % og 5 % af byerne. Det kan forklares med Frederiksborg Amts relativt lange kyststrækning, som det samtidig var muligt at udnytte (fiskeri og handelsvirksomhed), hvilket derimod – på grund af de barske naturforhold – først sent var muligt i Ringkøbing Amt. Derfor skete bosættelsen her i ly af klitterne længere inde i landet. I Vejle Amt var den gode plads ved kysten i vid udstrækning ”optaget” af de gamle købstæder, hvorfor der kun i meget begrænset omfang var plads til (eller behov for), at rurale byer kunne opstå her.

Men hvordan fungerede de forskellige transportformer sammen? Se tabel 6 (side 39).

Tabel 2: Urbanisering og jernbane. Alle områder

Kategori	Vejle Amt byer	Ringkøbing Amt opland (km ²)	Frederiksborg Amt (rural by pr. km.)	I alt
Urbanisering begyndt ved jernbanens anlæggelse (antal)	17	10	12	39
Urbanisering <i>ikke</i> begyndt ved jernbanens anlæggelse (antal)	16	32	13	61
I alt (antal)	33	42	25	100
Urbanisering begyndt ved jernbanens anlæggelse	51,5 %	23,8 %	48,0 %	39,0 %
Urbanisering <i>ikke</i> begyndt ved jernbanens anlæggelse	48,5 %	76,2 %	52,0 %	61,0 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabel 3: Antal byer med og uden jernbane i tidsrummet 1865-1960. Alle områder

Jernbane	Vejle Amt byer	Ringkøbing Amt opland (km ²)	Frederiksborg Amt (rural by pr. km.)	I alt
Antal byer med jernbane (antal)	33	42	25	100
Antal byer uden jernbane (antal)	11	18	6	35
I alt (antal)	44	60	31	135
Antal byer med jernbane	75,0 %	70,0 %	80,6 %	74,1 %
Antal byer uden jernbane	25,0 %	30,0 %	19,4 %	25,9 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabel 4: Jernbanens anlæggelse. Alle områder

"Generation"	Anlæggelsesperiode	Vejle Amt byer	Ringkøbing Amt opland (km ²)	Frederiksborg Amt (rural by pr. km.)	I alt
1	før 1864	0	0	0	0
	1864-1879	6	18	8	32
	1880-1893	4	5	1	10
2	1894-1919	22	17	14	53
3	1920-1929	1	2	2	5
	1930-1939	0	0	0	0
	1940-1969	0	0	0	0
I alt	-	33	42	25	100

Tabel 5: Transportforhold. Alle områder

Transportform	Vejle Amt byer	Ringkøbing Amt opland (km ²)	Frederiksborg Amt (rural by pr. km.)	I alt
Jernbane (antal)	33	42	25	100
Landevej (antal)	35	59	26	120
Søvej (antal)	2	3	10	15
Byer i alt (antal)	44	60	31	135
Jernbane	75,0 %	70,0 %	80,6 %	74,1 %
Landevej	79,5 %	98,3 %	83,9 %	88,9 %
Søvej	4,5 %	5,0 %	32,3 %	11,1 %

Tabel 6: Transporttype. Alle områder

Transporttype	Vejle Amt byer	Ringkøbing Amt opland (km ²)	Frederiksborg Amt (rural by pr. km.)	I alt
Jernbane (antal)	8	...	3	11
Jernbane og landevej (antal)	24	40	13	77
Landevej (antal)	9	16	5	30
Jernbane og søvej (antal)	0	0	2	2
Landevej og søvej (antal)	1	1	1	3
Jernbane, landevej og søvej (antal)	1	2	7	10
Ingen (antal)	1	1	0	2
I alt (antal)	44	60	31	135
Jernbane	18,2 %	0 %	9,7 %	8,1 %
Jernbane og landevej	54,5 %	66,7 %	41,9 %	57,0 %
Landevej	20,5 %	26,7 %	16,1 %	22,2 %
Jernbane og søvej	0 %	0 %	6,45 %	1,5 %
Landevej og søvej	2,3 %	1,7 %	3,2 %	2,2 %
Jernbane, landevej og søvej	2,3 %	3,3 %	22,6 %	7,4 %
Ingen	2,3 %	1,7 %	0 %	1,5 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabel 7: Byer med og uden primær bebyggelse. Alle områder

Hovedtype	Vejle Amt byer	Ringkøbing Amt opland (km ²)	Frederiksborg Amt (rural by pr. km.)	I alt
By med primær bebyggelse (antal)	33	17	25	75
By uden primær bebyggelse (antal)	11	43	6	60
I alt (antal)	44	60	31	135
By med primær bebyggelse	75,0 %	28,3 %	80,6 %	55,6 %
By uden primær bebyggelse	25,0 %	71,7 %	19,4 %	44,4 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %

De samlede tal viser her, at kun 8,1 % af byerne havde jernbane som den eneste transportform, mens en betydelig større andel på 22,2 % af byerne havde landevejen som den eneste færdselsåre. Derimod var det langt oftere tilfældet, at der i de rurale byer indgik både vej og jernbane, nemlig i 57,0 % af byerne. Ingen af byerne var henvist til alene at benytte søvejen.⁴⁾ Gennemsnittene dækker over nogle variationer: Hvad angår jernbanen, er det påfaldende, at hele 18,2 % af byerne i Vejle Amt kun havde jernbanen (typisk suppleret med mindre veje), i Frederiksborg Amt var det tilfældet med 9,7 % af byerne, mens det ikke var tilfældet med en eneste by i Ringkøbing Amt. Det giver anledning til at modificere den tidligere fremherskende opfattelse af jernbanens altafgørende betydning for især de vestjyske byer.

Et veludviklet transportsystem og en synergi mellem forskellige former var derfor et meget karakteristisk træk for de rurale byer – og her stod jernbanen på ingen måde alene.

PRIMÆR BEBYGGELSE

Vi skal nu se lidt mere på den fysiske struktur i de rurale byer med fokus på, om de har en såkaldt primær bebyggelse, dvs. er vokset frem i/ved en landsby eller et fiskerleje (jf. forklaringsmodel, se side 34). En opgørelse over fordelingen ses i tabel 7 ovenfor.

I alt 55,6 % af alle byerne udsprang af en primær bebyggelse, mens det i de resterende 44,4 % af byerne *ikke* var tilfældet. I alle de tre områder var der byer med begge oprindelsesmønstre, men med en klar tendens til, at der i Vejle og Frederiksborg amter var væsentlig flere byer *med* primær kerne end byer *uden*, svarende til 75,0 % og 80,6 % af de her behandlede byer. I Ringkøbing Amt var det tilfældet med i alt 28,3 %. Forskellene må forklares ud fra de stedlige ressourcer (naturgrundlaget) og det primære bebyggelsesmønster. Skønt fordelingen var forskellig var begge typer af strukturer altså til stede i både Øst- og Vestdanmark, og det er derfor misvisende at tale om "den vestjyske stationsby" som en særlig type.

DE RURALE BYER I BYSYSTEMET

I det følgende ses nærmere på de rurale byers funktion i bysystemet. Der skelnes her mellem oplandsbyer og specialbyer. "Oplandsbyer" er byer med en mangesidig struktur bestående af en del handel og omsætning, men også håndværk og industri, transportfunktioner samt institutioner og administration, mens byer der ikke havde oplandsfunktioner, betegnes som "specialbyer". Endelig er der en mellemvariant – nemlig en oplandsby, der også har en specialfunktion (f.eks. en større institution, fabrik eller lignende).

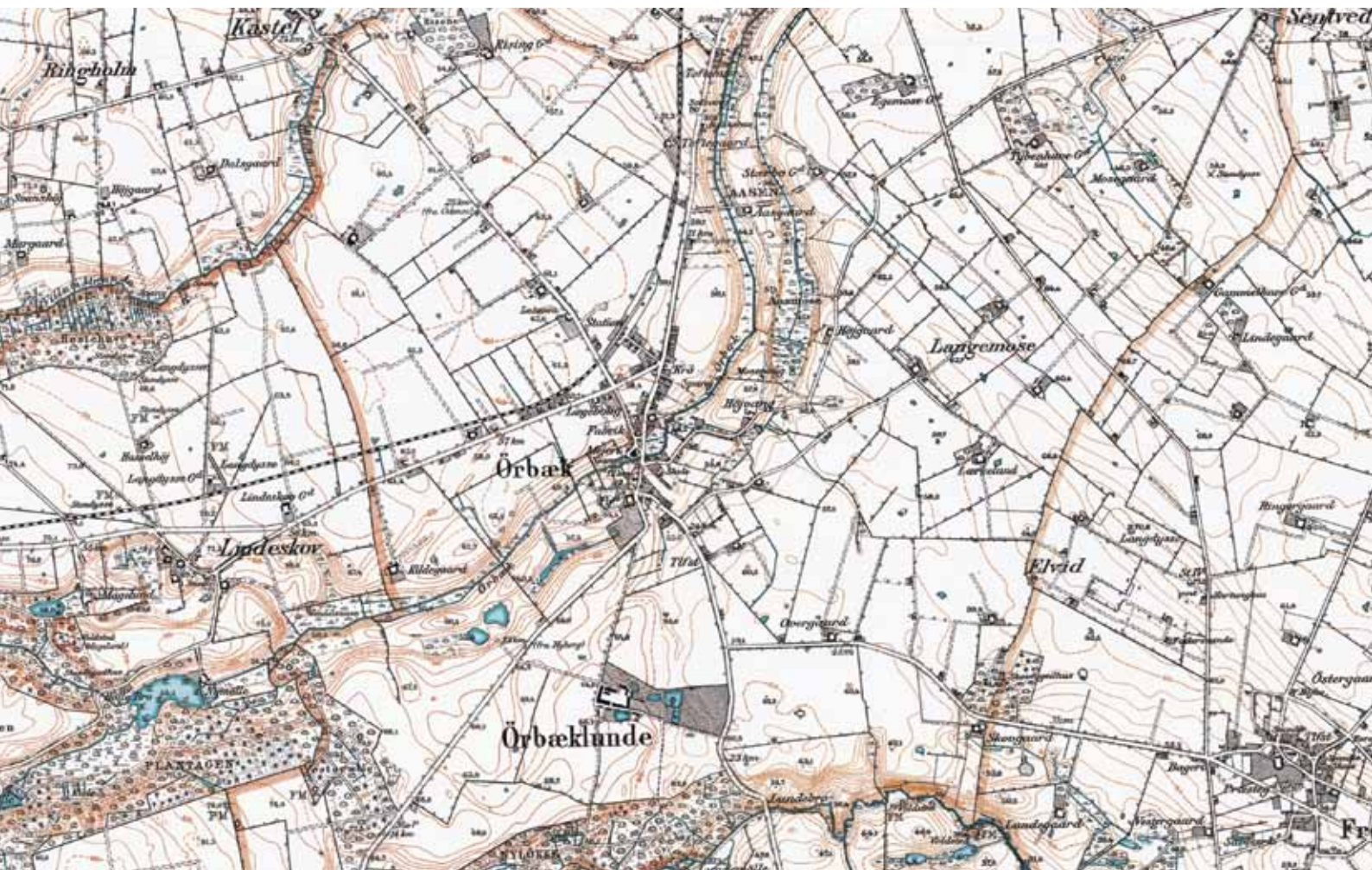
120 af de i alt 135 byer må betegnes som oplandsbyer svarende til 88,9 % af de registrerede rurale byer, mens 11,1 % var specialbyer. Der var imidlertid variationer i byernes fordeling områderne imellem: Således havde kun to af de 60 byer i Ringkøbing Amt udelukkende specialfunktioner svarende til 3,3 %, mens det var tilfældet med fire af 44 byer i Vejle Amt, svarende til 9,1 %. I Frederiksborg havde ni af de 31 byer *kun* specialfunktioner, hvilket svarer til 29,0 %. For alle områder er det karakteristisk, at en del af oplandsbyerne også havde specialfunktioner – i alt 26,7 % af byerne.

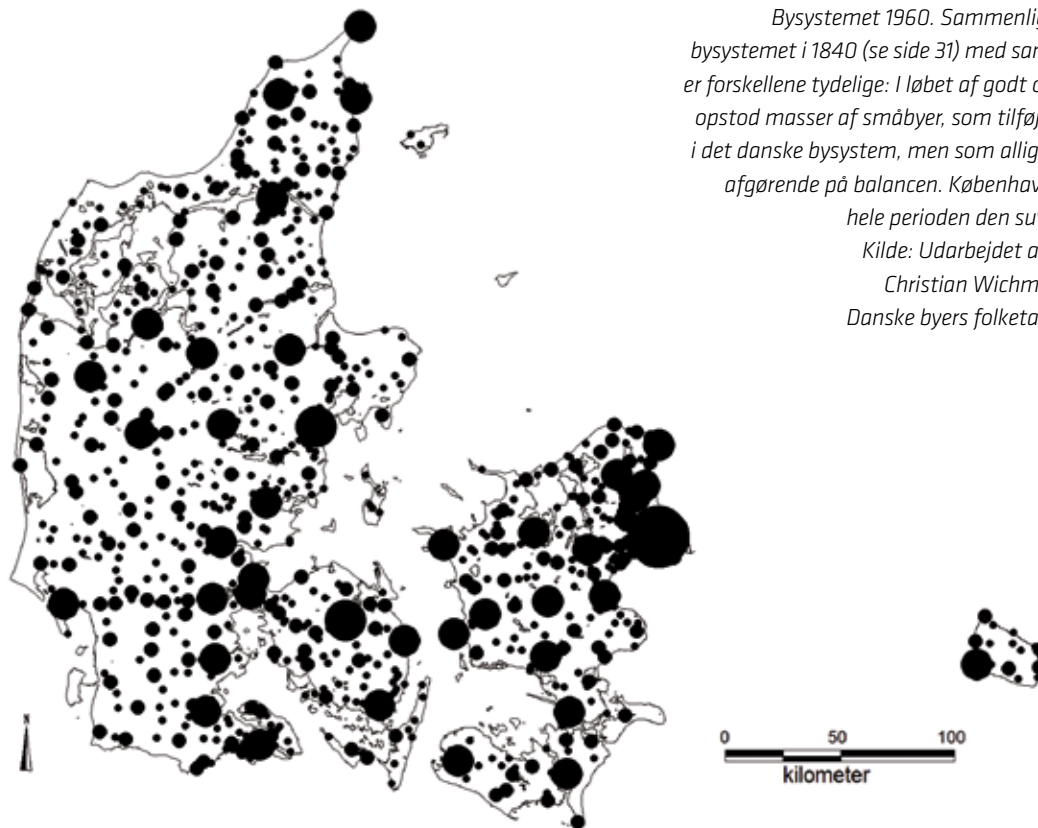
Langt de fleste byer havde altså til formål at betjene et større eller mindre opland, hvorfor langt de fleste havde en meget varieret funktionssammensætning og erhvervsstruktur. Det er også tydeligt, at de fleste byer primært havde til formål at servicere landbefolkningen. Og måske netop derfor kan vi også i alle de tre undersøgelsesområder identificere et byhierarki bestående af forskellige niveauer, hvilket afspejlede sig i byernes placering og størrelse – helt i overensstemmelse med centralstedsteorien, og hvor de få afvigelser kan forklares med tilstedeværelsen af specialfunktioner og indgåelse i netværk, der rækker ud over oplandet.

I Vejle Amt forblev de gamle købstæder på et niveau for sig højt hævet over de rurale byer. I Frederiksborg Amt bevirkede de rurale byers fremvækst, at det eksisterende system af gamle købstæder på et højere niveau blev forsynet med en enkelt større by, Frederiksværk, der dog – hvad angår betydning for oplandet – forblev underordnet disse. I Ringkøbing Amt blev resultatet af de rurale byers fremvækst i høj-



Kort over Langeskov og Ørbæk - de to cases vi senere skal betragte - set på de brede målebordsblade fra 1916. Langeskov er et eksempel på en by opvokset på bar mark, mens Ørbæk voksede frem i en landsby, hvor stationen anlægges nord for den eksisterende bebyggelse. På Fyn var både rurale byer med og uden primær bebyggelse til stede, men langt de fleste voksede op i en landsby.





Danske byers folketal 1960

- < 1.000
- 1.000 til 10.000
- 10.000 til 100.000
- 100.000 til 1.000.000
- > 1.000.000

ere grad et nyt og anderledes bysystem end det, der fungerede i 1840. Man manglede byer – og derfor var der god plads til de nytilkomne. Undersøgelsen indikerer derfor, at de grundlæggende mekanismer i bydannelsesprocessen var de samme, men at behovet for nye byer var meget forskelligt.

Generelt opstod byerne i "passende" afstand fra både de eksisterende købstæder (dvs. uden for læbælterne på 1 og 1½ mil) og hinanden, og afvigelserne kan i vid udstrækning tilskrives specialfunktioner. Set på et overordnet landsplan må vi sige, at industrisamfundets nye byer langt hen ad vejen tilpassede sig det eksisterende bysystem – og udbyggede det med flere niveauer – der var på ingen måder tale om en revolution.⁵⁾

DE RURALE BYERS KARAKTERISTIKA

Der er som nævnt store variationer i, hvordan de rurale byer udviklede sig, men vi skal alligevel forsøge at tegne et billede af den "typiske" rurale by: Den rurale by opstod typisk efter 1880-1890 og først omkring 1950/60 var den fuldt udviklet som sådan. Byen var en oplandsby med det primære formål at ser-viceere det nærliggende agrare opland. Byen var typisk beliggende inde i landet og kunne enten vokse frem i en

*Bysystemet 1960. Sammenligner vi kortet over bysystemet i 1840 (se side 31) med samme kort fra 1960 er forskellene tydelige: I løbet af godt og vel hundrede år opstod masser af småbyer, som tilføjede flere niveauer i det danske bysystem, men som alligevel ikke ændrede afgørende på balancen. København forblev gennem hele perioden den suverænt største by.
Kilde: Udarbejdet af forfatteren efter Christian Wichmann Matthiessen, Danske byers folketal 1800-1981, 1985.*

landsby eller på bar mark. Den forblev ret lille og havde et indbyggertal på under 1000 indbyggere. Byen havde for det meste en alsidig erhvervsfordeling bestående af en hel del håndværk og industri og nogenlunde lige dele handel og omsætning, transport, administration og liberale erhverv samt lidt landbrug. Kun i få tilfælde dominerede et af de nævnte erhverv betydeligt mere end de øvrige. Den typiske by var begunstiget af flere forskellige transportforhold. Oftest kunne byen dog profitere af både en jernbane og en større vej og i nogle tilfælde en beliggenhed ved kysten. Gode trafikale forhold spillede en stor rolle for byens udviklingsmuligheder. Endelig var den typiske by beliggende uden for købstædernes læbælter 1 og 1½ mil for handel og håndværk og i så tilpas stor afstand til den nærmeste nabo af rurale byer, at den kunne definere sit eget – større eller mindre – opland.

I tiden op til 1960 var det tydeligt, at nye tendenser var på vej – og at de rurale byers oprindelige funktion og eksistensberettigelse var under pres. Slutningen af 1950'erne var også det tidspunkt, hvor Danmarks industrialisering var fuldbragt, og for første gang oversteg industrien landbrugets andel af BNP. Måske er Danmarks særlige (og sene) industrialisering en del af forklaringen på den meget decentrale bystruktur med mange små bymæssige bebyggelser i landdi-



Foto af det lille bolsted i Ørbæk med skiltet Hovedgaden. Bolstedet og skiltet viser tilsammen, at byen har en fortid som landsby – som er blevet delvis overlejret af bymæssig bebyggelse. I den sydlige del af byen ses også andre bindingsværkshuse (Danmarks Jernbanemuseum fot. 2013).

strikterne, hvor kun meget få af de nytilkomne byer fik lov til at vokse sig store? I hvert fald adskiller det danske bysystem sig markant fra bysystemerne i lande, der oplevede en meget massiv industrialisering, hvor resultatet ofte blev et helt nyt bysystem. Synligt var også de mange jernbanenedlæggelserne i 1950'erne og 1960'erne. De nye tider krævede en mere fleksibel transport, end jernbanen kunne honorere, alt sammen muliggjort af bilerne, som nu snart blev hvermandseje. Den første motorvejsstrækning blev anlagt i 1956 – og siden blev landet bundet sammen i et stort net af store veje. Omkring samme tidspunkt begyndte den fysiske planlægning i stadig stigende omfang at regulere bebyggelsesudviklingen. Planlægning blev en regulerende kraft, som fik stor betydning for både land og by. Et meget tydeligt udtryk for de ændrede vilkår var det meget massive parcelhusbyggeri, som transformerede mange af de rurale byer og mindre rurale byer til rene "sovebyer". Tilsammen udfordrede disse forandringer også de eksisterende (hierarkiske) relationer mellem land og by, som langt de fleste af de rurale byer var meget afhængige af. Derfor opstod og fungerede de rurale byer i en afgrænset periode, hvor især den decentrale urbanisering var dominerende – en periode vi kan afgrænse til århundredet mellem 1860 og 1960.

EFTER "STATIONSTIDEN" ELLER DE RURALE BYERS EPOKE

I dette afsnit skal vi se på to cases – begge fynske – som dels ridser historien op på "byniveau" og dels kan anskueliggøre nogle af de udfordringer, der er for de små byer på landet i dag, nemlig Ørbæk og Langeskov.

De to byers oprindelse var ret forskellige. Mens Ørbæk opstod ved en landsby første gang nævnt 1231 og beliggende ved en lille bæk, voksede Langeskov op på "bar mark" ved hovedvejen mellem Odense og Nyborg – og først meget sent har den opslugt de få rester, der var tilbage af den nærliggende landsby Røjrup. Det afspejler sig også i en forskellig fysisk struktur i de to byer (jf. tidligere kort). I 1869 blev Langeskov koblet på den fynske hovedbane indviet i 1865, mens Ørbæk i 1897 blev koblet strækningen Nyborg-Ringe. Langeskov var både orienteret mod hovedvejen og jernbanen, mens Ørbæk primært er defineret af et vejknudepunkt, som siden fik jernbane, hvorved der opstod ny bebyggelse omkring stationen. Både Ørbæk og Langeskov opstod relativt langt fra de gamle købstæder – og lige uden for læbælterne på 1 og 1 ½ mil, hvor der var god plads til dem.

Langeskov voksede sig større end Ørbæk. I 1960 havde Langeskov således 1185 indbyggere, mens Ørbæk kun kunne mønstre 718. Begge byer fik også en bred vifte af funktioner, som gjorde det muligt for dem at servicere det nære opland. Erhvervsfordelingen i 1960 kan give et indtryk af byernes profiler: I Ørbæk var 12,1 % beskæftiget ved primære erhverv, mens det for Langeskovs vedkommende blot var 4,9 %, hvilket skal ses i relation til Ørbæks oprindelse i en landsby – og derfor et vist agrart islæt i byen. I Langeskov er det håndværk og industri, der dominerer – her er hele 59 % beskæftiget, mens det for Ørbæk er 37,8 %. Til gengæld har Ørbæk med 15 % beskæftiget ved handel og omsætning en stærkere oplandsprofil end Langeskovs 11,7 %, såvel som Ørbæk også på transportområdet havde den højeste andel med 13,1 % mod Langeskovs blot 6,1 %. I forhold til administration og liberale erhverv ligger de begge lavt – 6,1 % i Ørbæk og 4,9 % i Langeskov.



Ørbæk ligger lige midt i et vejknodepunkt. Afstanden til nabobyerne var for Ørbæks vedkommende 13 km til Nyborg, 25 km til Svendborg, 26 km til Odense og 36 km til Faaborg samt henholdsvis 13 km og 14 km til to andre større rurale byer, Kværndrup og Ringe, hvor sidstnævnte i øvrigt var den eneste nye by på Fyn, som blev omtalt i Trap Danmark som "købstadslignende". Vejenes navne Nyborgvej, Svendborgvej, Odensevej, Faaborgvej og Assensvej understreger, at Ørbæk er et knudepunkt (Rolf Brems fot., 2013 Danmarks Jernbanemuseum).

Ved kommunalreformen i 1970 blev både Langeskov og Ørbæk nye kommunecentre. Som nye centerbyer oplevede de begge – og Langeskov i særdeleshed – en stor vækst. I Langeskov var der endvidere en fortsat vækst i industrien, byen blev koblet på motorvejsnettet, og der opstod store nye, parcelhuskvarterer. Byen var blevet en boligby (eller forstad om man vil) og en industriby, mens det store butikscenter, Langeskovcentret, holdt liv i oplandshandlen. Se tabel 8 (næste side).

I 2007 var epoken som kommunecenter slut for både Langeskov og Ørbæk. Rådhusene flyttede til henholdsvis Nyborg og Kerteminde. Meget tyder dog på, at de – på trods af tabet af administrative funktioner – har formået af leve videre i bedste velgående. For Ørbæks vedkommende tyder meget på, at væksten især skyldes, at indbyggerne i de omkringliggende landsbyer flytter til byen – primært ældre mennesker. I Langeskov er der relativt mange unge, der flytter til byen – typisk førstegangskøbere, som finder det attraktivt, at huspriserne er lavere end i f.eks. Odense, Kerteminde og Nyborg.⁶⁾

Men måske er der fornyet håb om vækst. I hvert fald er der igangsat flere tiltag, som giver anledning til begrundet optimisme: I 2014 genåbner Langeskov Station – ganske vist ikke i den gamle stationsbygning, men øst herfor og tæt på Langeskovcentret og diverse dagligvarebutikker. Og så er der en stor ny børneinstitution på vej – en såkaldt "pendlerbørnehave", som måske mere end noget andet understreger – hvad det handler om: Når Langeskov igen bliver koblet på jernbanelinjen, er der endnu bedre mulighed for pendling – også med offentlige transportmidler. Og så er der selvfølgelig industrien, der ligeledes er i vækst.

Langeskov Station set fra oven. Langeskov lå centralt ved både hovedvej og hovedbanen over Fyn. Byen ligger lige uden for læbæltterne for henholdsvis Nyborg og Odense med en afstand på ca. 15 km til dem hver og havde derfor gode muligheder for at vokse sig stor. Her ses Langeskov Station (Rolf Brems fot. 2013, Danmarks Jernbanemuseum).

I kommuneplanen for Langeskov understøttes netop den udvikling i den opstillede vision: "Byen ligger strategisk placeret på sletten mellem Odense og Nyborg ved motorvej, landevej og jernbane. Her findes et varieret udbud af boliger, detailhandel, service og fritidstilbud. Byen har mange arbejdspladser inden for håndværk, industri og transporterhverv." (Kerteminde Kommune 2013).

Visionen er formuleret i en masterplan, hvor hovedtemaerne er:

- At Langeskov er en tilgængelig by.
- At der tilbydes boliger i attraktive omgivelser.
- At Langeskov er en vækstby for erhverv.
- At Langeskov rummer en levende bymidte.
- At der arbejdes for at styrke og synliggøre byens rekreative bånd (Kerteminde Kommune 2013).

I Ørbæk er det helt tydeligt, at byen fortsat satser på at være et center for det nære opland, men også at specialbutikkerne har det svært – og at flere butikker også i Hovedgaden står tomme. Aktiviteten er tydeligvis koncentreret omkring de to store dagligvarebutikker i byens hovedgade suppleret med en tankstation og et pizzeria. Overfor, og ved bækken naturligvis, ligger det store mejeri, som lige pt. står tomt, men som efter planen skal nyindrettes til boliger – forhåbentlig i respekt for den gamle bygning. Ved siden af skolen ligger det helt nye fritidscenter med talrige sportsfaciliteter og bibliotek, Ørbæk Midtpunkt – et nyt samlingssted i byen. Den lokale grovvarer, DLG, eksisterer endnu og er mere end andet symbolet på, at Ørbæk stadig tjener som oplandsby for et agrar opland. Ørbæk Bryggeri er et andet eksempel på samme. Til gengæld er Ørbæk Kro lukket. Der var planer om at rive den ned til fordel for en Faktabutik, men så vidt vides er planerne stillet i bero og afløst af planer om en café.

I kommuneplanen for 2013 er visionen som følger: "Ørbæk skal tilpasses bymønsteret som et velfungerende lokalcenter med den nødvendige offentlige- og private service som et naturligt bindeled mellem Nyborg, landsbyerne og landdis-

LangeskovCenteret set fra oven.
I Langeskov er der en særlig stolthed over byens center, Langeskov-Centeret (Rolf Brems fot. 2013, Danmarks Jernbanemuseum).

Table 8: Befolkningstal 1976-2004 (Kilde: Statistikbanken)

	1976	1981	1986	1990	1994	1996	2000	2004	2007	2010	2013
Langeskov	2823	3211	3389	3482	3516	3524	3619	3725	3893	4003	4002
Ørbæk	1113	1146	1206	1231	1254	1257	1364	1428	1555	1556	1614

triktet. Byen skal markedsføres som en attraktiv bosætningsby med fokus på varierede boligtyper og bynære friarealer af høj kvalitet." (Nyborg Kommune 2013). Endvidere fremhæves de natur- og miljøinteresser, der kendetegner ådalen.

I både Ørbæk og Langeskov er der meget aktive lokalsamfund og borgerforeninger, som sørger for, at der sker noget. I begge byer er et af initiativerne et stort årligt tilbagevendende kræmmermarked. De to byer er således eksempler på, hvordan de rurale byer på forskellig vis har formået at videreudvikle sig og tilpasse sig samfundets behov i dag. Men sådan er det langt fra foregået alle andre steder. Ganske mange steder er gamle funktioner flyttet ud – som det også er sket i Langeskov og Ørbæk – men uden at andre er kommet til. Der er simpelthen for mange rurale byer i forhold til det antal mennesker, der bor i landdistrikterne sammenholdt med, at mobiliteten også er en helt anden end i byernes velmagtsdage. En god infrastruktur er en helt afgørende forudsætning for fortsat vækst – og så spiller beliggenheden i bysystemet stadig en rolle. Som påpeget af Groth og Fertner i *Stationsbyen i dag*, så har byerne en fremtid som forstadsbyer, hvis de ligger i eller tæt på større byregioner. I afrapporteringen er både Langeskov og Ørbæk med i Odenses byregion, der dog ikke hører til blandt de største, men som dog som en "mellemstor byregion" (Groth og Fertner 2013, se også Nielsen 2006). For Langeskavs vedkommende ligger byen endog meget tæt på Odense og byens indbyggere føler sig også tilknyttet den fynske hovedstad⁷⁾ – og kommer med jernbanestationens genåbning endnu tættere på. Ørbæk ligger ca. 26 km fra Odense. Med andre ord: Mens en placering tæt på en større by tidligere var en hindring for en rural bys vækst, så er den nu en fordel, som kan være med til at sikre en fortsat gunstig byudvikling og vækst.

DE RURALE BYER OG KULTURARVEN

De rurale byer hørte til i en afgrænset epoke af Danmarks historie, som for længst er slut. Men hvilke kulturarvsverdier finder vi i de rurale byer? Vi kan undersøge byernes fysiske

bevaringstilstand ved at foretage en kartografisk analyse, hvor byens historiske strukturer sammenholdes med nutidige luftfotos – suppleret med en efterfølgende besigtigelse.

Ser vi først på Langeskov, så fremstår den rurale bys kerne betragtet fra skrivebordet intakt – om end den sløres en del af den senere omgivende byudvikling med store tilstødende parcelhusområder, centerområdet og den betydelige industri. Samtidig er det af betydning, at vejforbindelsen over jernbanen er lukket, så trafikken ledes vest om centerområdet til de store parcelhus- og erhvervsområder syd for jernbanen. Et besøg i byen bekræfter, at byens kerne fremstår relativ intakt. Den gamle stationsbygning ligger der endnu, men er nu indrettet til beboelse. Det gamle rådhus er også bevaret og fungerer nu som bibliotek og lokalhistorisk arkiv. Den gamle kro er flyttet og er blevet afløst af en ny, som dog stadig ligger ved landevejen. Også randbebyggelsen langs landevejen er intakt, om end mange af bygningerne har mistet deres oprindelige funktioner – og til dels er præget af forfald. Toget kører stadig igennem bymidten – men skinnerne og afskærmningen deler byen i to. Når toget igen stopper i Langeskov fra 2014, vil banen på ny være et aktiv for byen. Og ikke kun et stort ar på byens krop og de store vejomlægninger, som har betydet, at bilister må køre en stor omvej for at komme fra den ene til den anden del af byen – og som giver bykernen et usammenhængende præg. Stationens genåbning kan desuden få stor mental betydning – og for fortællingen om Langeskov som "stationsby" – pt. er der f.eks. en udstilling med titlen "Mens vi venter på toget" i LangeskovCenteret (Grundsøe 2013). Byens historie er bundet op på dens infrastruktur. Det er en god historie, og så er den stadig i live. Hvis der lokalt/kommunalt er interesse for at bruge historien, er der masser af muligheder – det handler bare om at komme i gang.

Ørbæk får ligeledes prædikatet delvis bevaret struktur. De mange veje, der mødes i byens krop, er de samme, men også her viser besigtigelsen, at dele af historien er sløret: Området ved stationen er nu domineret af parcelhuse – og jernbanens spor næsten visket ud. Mange af funktionerne i den



gamle hovedgade er ligeledes væk, og i stedet er der kommet discountbutikker til. Derimod er byens funktion som oplandsby stadig meget aflæselig i de funktioner, der i dag er i byen, og byens aktive borgere medvirker til, at den lever videre som sådan. Så vel lever kulturarven i Ørbæk som oplandsby, men i en noget ændret form. Hvis den lange historie skal med, handler det om at tage vare på dels den overordnede struktur – og dels de to centrale tilbageværende markører fra de rurale byers epoke, det gamle mejeri og kroen.

Både Ørbæk og Langeskov har oplevet en betydelig vækst de seneste årtier, hvilket er med til at forklare, hvorfor mange af de oprindelige fysiske spor er blevet overlejret af nye funktioner. Skal vi finde den mere "rene" historie om de rurale byer, kan de med større sandsynlighed findes i de mindre rurale byer, som dog heller ikke er fri for udfordringer, nemlig funktionstømning og forfald. Set på et mere overordnet plan består udfordringen i, at mange af det moderne samfunds bebyggelser stadig har meget svært ved at opnå anerkendelse som bevaringsværdige – og måske kan vi give folk som Johannes V. Jensen og Emma Gad en lille del af skylden. Lidt har det måske nok hjulpet, at der de seneste år er kommet mere fokus på industrikulturarv – bl.a. fra Kulturstyrelsen med industrikulturens år i 2007, men problemet er stadig, at denne vigtige del af vores kulturarv ikke falder i kategorien pænt

og kønt. Der er derfor brug for en ekstraordinær indsats, hvis vi skal undgå at glemme en central del af historien om opbygningen af det moderne Danmark .

KONKLUSION

De rurale byer indgik som en af flere komponenter i den samfundsforandringsproces, hvor det moderne Danmark blev opbygget. Denne proces kan også iagttages i de rurale byer, hvorved studiet af byerne også er et studie af samfundsmoderniseringen i det tidsrum, hvor landbrugserhvervet blev udviklet og siden afviklet, landet blev industrialiseret, handels- og serviceerhverv spredte sig til landdistrikterne, og landet blev forbundet i et sammenhængende transportnet. I forhold til de rurale byer er især jernbanen blevet tillagt stor betydning, men undersøgelsen viser, at mere end en fjerdedel af byerne aldrig fik jernbane, såvel som urbaniseringen i to ud af fem byer allerede var begyndt, da jernbanen blev anlagt. Det bekræftede, at den hidtidige så tætte kobling mellem station og by, der ligger i begrebet "stationsby", ikke er hensigtsmæssig, hvorved det blev bestyrket, at betegnelsen "rural by" dækker indholdet mere præcist. Undersøgelsen belyste også, at der ganske vist var forskel på de rurale byer, og at byer med primær bebyggelse tydeligvis var hyppigere



forekommende i Øst- end i Vestdanmark, men dog ikke nok til, at det er rimeligt at tale om en vest- og østdansk bytype.

Studiet af de rurale byer har også været et forsøg på at indskrive de rurale byer i den danske byhistorie, de ikke hidtil er blevet opfattet som en integreret del af. I denne undersøgelse blev det forsøgt at etablere et grundlag, hvorpå de rurale byer kan betragtes som en selvstændig historisk bytype med en ganske særlig funktion i den del af landets urbanisering, der foregik decentralt i Danmarks landdistrikter. Formodentlig boede mellem en fjerde- og en femtedel af den danske befolkning i første halvdel af 1900-tallet i en af de knap 700 rurale byer. Med de rurale byer flyttede byen på landet – og via netop dem fandt også bykulturen vej til landdistrikterne – i den periode Johannes V. Jensen kalder ”stationstiden”, men som her kaldes de rurale byers epoke, og som defineres til ca. 1860-1960.

I dag har en lang række af de rurale byer mistet mange af deres oprindelige funktioner, men de to eksempler fra Ørbæk og Langeskov viser, at der også er grund til optimisme. Det handler ret beset om at vælge en ny profil – eller at videreudvikle den gamle. Vigtigt er det ligeledes at være bevidst omkring og værne om den særlige kulturarv, der ligger gemt i de rurale byer. Og her har vi en særlig udfordring, hvis ikke sporene fra den historie skal slettes for eftertiden.

ANVENDT MATERIALE

Kort:

Minorerede sognekort, 1:20.000, 1816-(1913), ældste tilgængelige udgave anvendt (alle områder).

Atlasblade 1:80.000, 1. nymåling 1842-1867, trykt 1845-1871 (Sjælland). Høje målebordsblade, 1:20.000, 1. nymåling 1866-1887, trykt 1866-1899 (Jylland).

Høje målebordsblade, 1:20.000, 2. nymåling 1887-1899, trykt 1888-1901 (Sjælland).

Brede målebordsblade, 1:20.000, opmålt 1901-1971, revideret flere gange (alle områder).

Atlasblade 1:40.000, udgivet fra 1935, revideret flere gange (udvalgte kort for alle områder).

4 cm kort, 1:25.000, 1. udg., opmålt 1957-1969 (Vest- og Nordjylland).

4 cm kort, 1:25.000, 1. udg., opmålt 1968-1977 (Syd- og Østjylland og Sjælland).

Senere rettelselser af 4 cm kort (udvalgte kort for alle områder).

4 cm kort, nyeste udg. (udvalgte kort for alle områder).

Topografiske værker: Trap Danmark, 1.-5. udgave 1858-1972.

Statistik. Udvalgte år af:

Statistiske Efterretninger.

Statistiske Meddelelser.

Statistisk Tabelværk.

Statistikbanken.

LITTERATUR

Akademisk Arkitektforening, *Architekten*, 1903-1904.

Aronsson, Peter og Johansson, Lennart (red.), *Stationssamhällen. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*, 1998.

Borch, Leuning, *Stationsbyen. 1909 Landsudstillingen i Aarhus 1909*, 1909.

Carter, Harold, *The Study of Urban Geography*, 4. udg., 1995, s. 37.

Hovedgaden i Ørbæk. Tæt trafik på byens hovedgade på en hverdageftermiddag i efteråret 2013 (Danmarks Jernbanemuseum fot.).



DLG Ørbæk en travl dag i høstens tid (Danmarks Jernbanemuseum fot. 2013).

Christaller, Walter, *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*, 1933. Der henvises til den engelske oversættelse med titlen *Central Places in Southern Germany* fra 1966.

Christensen, Søren Bitsch og Thøgersen, Mette Ladegaard, "Bysystem og urbanisme ca. 1840-2000 - historie og historiografi" i Søren Bitsch Christensen (red.): *Den moderne by, Danske Bystudier 3*, 2006 s. 11-120.

Degn, Ole, *Urbanisering og industrialisering*, 1978.

Dragsbo, Peter, "Stationsbyen" i Vivian Etting & Per Grau Møller (red.): *De kulturhistoriske interesser i landskabet*. Miljø- og Energiministeriet, Skov- og Naturstyrelsen 1997, s. 263-289.

Enequist, Gerd, "En karta över Sveriges bebyggelsesbild" i *YMER*, vol. 70, 1950, s. 181-206.

Enequist, Gerd, "Sveriges mindre tätorter" i *YMER*, vol. 67, 1947, s. 241-285.

Enequist, Gerd, "Tätorterna i Sverige 1960-65" i *YMER*, 1969, s. 67-85.

Enequist, Gerd, "Vad är en tätort?" i Enequist (red.): *TÄTORTER OCH OMLAND* 1951, s. 5-15.

Fangel, Henrik, "Forskning i Byhistorie" i Ole W. Q. Bay m.fl. (red.), *Nye strømninger, i dansk lokalhistorie*, 1981, s. 77-107.

Fink, Jørgen, *Butik og værksted. Erhvervslivet i stationsbyerne 1840-1940*, 1992.

Gad, Emma, "Skønhedssansen paa Landet" i *Architekten* 1903-1904, s. 472-474.

Groth, Niels Boje og Fertner, Christian, *Stationsbyer i dag*, 2013.

Grundsøe, Ole, "Næste år kommer de rigtige tog" i *Fyens Stiftstidende* den 11. august 2013.

Hansen, Viggo, "Den rurale by. De bymæssige bebyggelsers opståen og geografiske udbredelse" i *Geografisk Tidsskrift*, 64. bd., 1965, s. 54-69.

Hansen, Viggo, "Den rurale bys rolle i urbaniseringsprocessen i Danmark", *YMER* 1971, 1971, s. 21-33.

Hansen, Viggo, "Det bebyggede land" i Arne Nørrevang & Jørgen Lundø (red.): *Danmarks Natur*, bd. 9, 1981, s. 4-134.

Hohenberg, Paul og Hollen Lees, Lynn, *The Making of Urban Europe 1000-1994*, 1995.

Jansen, Chr. R., *Nyt fra stationsbyen*, nr. 1-14, 1982-1988, 1988.

Jensen, Johannes V., "Landskab og Teknik" i *Kritisk Revy*, hf. 1, 1928, s. 2-5. Første gang udgivet på tysk i tidsskriftet *Dokumente des Fortschritts* i 1913.

Myhre, Jan Einar, "Urbaniseringen i Norge i industrialiseringens første fase ca. 1850-1914" i Grethe Authén Blom (red.), *Urbaniseringsprosessen i Norden*, 1977.

Myklebost, Hallstein, *Norges tettbygde steder 1875-1950*, 1960.

Nielsen, Bue, "Det moderne bysystem 1960-2000" i Søren Bitsch Christensen (red.), 2006, s. 309-327. Den moderne by jf. nedenfor.

Porsmose, Erland, *Bebyggelseshistorisk teori og syntese. Landsbyens udvikling ca. 1000-1800 e. Kr.*, 1987.

Stilling, Niels Peter, *De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940*, 1987.

Stoklund, Bjarne, "Signalement af en epoke" i *Det forsømte århundrede. Arv og Eje*, 1976.

Thøgersen, Mette Ladegaard, "De rurale byer" i Søren Bitsch Christensen (red.): *Den moderne by. Danske Bystudier 3*, Århus 2006.

Thøgersen, Mette Ladegaard, *De rurale byer på Fyn. Definition, registrering og typologisering*. Upubliceret speciale 2002.

Thøgersen, Mette Ladegaard, *Landdistrikternes urbanisering. En analyse af de rurale byers opståen, udvikling og karakteristika ca. 1840-1960*. Upubliceret ph.d.-afhandling, 2007.

Wichmann Matthiessen, Christian, *Danske byers folketal 1801-1981 trykt i Statistiske Undersøgelser nr. 42*, 1985.

Wirth, Louis, "Urbanism as a Way of Life" i *The American Journal of Sociology*, vol. XLIV, nr. 1, 1938.

Aagesen, Aage, *Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark*, 1949.

ANDET MATERIALE:

Interviewundersøgelse af borgerne i Langeskov 2011 foretaget af Østfyns Museer for Kerterminde Kommune.

Kerterminde Kommune. Kommuneplan 2013.

Nyborg Kommune. Kommuneplan 2013.

<http://www.byhistorie.dk>.

NOTER

1. Artiklen er baseret på et ph.d.-projekt om landdistrikternes urbanisering og et kandidatspeciale om samme emne. Se Mette Ladegaard Thøgersen: *Landdistrikternes urbanisering. En analyse af de rurale byers opståen, udvikling og karakteristika ca. 1840-1960*. Upubliceret ph.d.-afhandling, 2007. Mette Ladegaard Thøgersen: *De rurale byer på Fyn. Definition, registrering og typologisering*. Upubliceret speciale 2002. Se også Mette Ladegaard Thøgersen: "De rurale byer" i Søren Bitsch Christensen (red.): *Den moderne by. Danske Bystudier 3*, 2006. I forbindelse med min nuværende ansættelse på Østfyns Museer har jeg haft mulighed for at følge udviklingen i Langeskov og Ørbæk på tæt hold.
2. "Stationsbyprojektet" resulterede i en række udgivelser og artikler. Sidstnævnte blev bl.a. publiceret i tidsskriftet *Nyt fra stationsbyen*, nr. 1-14, 1982-1988 redigeret af Chr. R. Jansen.
3. Andre har også inddraget en administrativ eller juridisk dimension, men det er ikke relevant her.
4. På mindre øer vil dette sandsynligvis være tilfældet. Sådanne indgår ikke i undersøgelsen.
5. Hohenberg & Hollen Lees opererer med to former for industrialisering, som påvirkede bysystemet på to forskellige måder: *En gradual adaption* (gradvis tilpasning) og *en thorough transformation* (gennemgribende transformation). Hohenberg & Hollen Lees har ikke specifikt undersøgt den danske industrialiseringsproces, men den må vurderes at være af typen *gradual adaption*, jf. også f.eks. Christian Wichmann Matthiessen: *Danske byers folketal 1801-1981 trykt i Statistiske Undersøgelser nr. 42*, 1985b.
6. Interviewundersøgelse af borgerne i Langeskov 2011 foretaget af Østfyns Museer for Kerterminde Kommune.
7. Interviewundersøgelse af borgerne i Langeskov 2011 foretaget af Østfyns Museer for Kerterminde Kommune.

SUMMARY

“STATION TIMES”

- WHEN TOWNS MOVED TO THE COUNTRY

In the second half of the 1800's, radical changes in many areas swept through Danish society. New technologies made it possible to produce things in new and efficient ways, agriculture reorganized its production, a market economy and a money economy started in earnest to gain ground (supported by the law on freedom of trade in 1857), transportation expanded and was practically revolutionized, the population grew by leaps and bounds, and even the patterns of settlement and the building of new structures changed. By mid-century, about 20% of the population lived in towns, 9% in the capital city (Copenhagen) and the remaining 80% in the country. About 100 years later, it was almost the opposite, with a town-dwelling population of 74% in 1960. A large part of this urbanization took place in the capital city and in the existing market towns, but even out in the country districts, a need for towns arose. Until the law on freedom of trade was passed in 1857, the word “towns” included market towns (with a royal charter giving them exclusive rights to trade in their district) and marketplaces with special privileges. After the law was passed, towns could be founded anywhere, and they were, though the market towns held on to their privileges in many cases by excluding the newer towns' tradesmen and craftsmen from doing business within a certain distance of the market towns. This state of affairs continued as late as 1920.

The process of urbanization in the country districts is examined in this article, a process which is, at the same time, part of the story about building the modern state of Denmark. The article settles the question of the common expression “station town” (stationsby), which ties a given town to a railway, even though many of these towns never got a railway station. Instead, the expression “rural towns” is used, simply meaning “towns in the country” (f.x. Hansen, 1971).

A rural town is defined as a concentration of buildings that was established and grew in a rural district – usually along a main road – in the second half of the 1800's or the first half of the 1900's, where trade, transportation, industry and institutions gave the settlement a town-like quality, and where most of the population was living off other work than primary occupations (f.x. farming, fishing).

The article has, as its starting point, the author's PhD thesis on rural towns. The area of examination includes a swath across Jutland (the former Ringkøbing County until 1970) as well as Frederiksborg County (before 1970). While Ringkøbing County represents western Denmark, Vejle County is, in many ways, an average sample of western and eastern Denmark, as it straddles both sides of the Jutland Ridge. Frederiksborg County represents eastern Denmark, and in addition includes developments close to the country's capital. In case studies of the two Funish towns, Langeskov and Ørbæk, results of a special investigation are included that deal with rural towns on Funen more broadly. All together, the examinations give good coverage of this development across the country. The period covered by the article is from around 1840 until 1960, with glimpses up to the present day.

This study uses a building-historical perspective and a theoretical model stemming from it (Porsmose, 1987) as well as both Christaller's central place theory (Christaller, 1933, 1966) and the network theory. The theories are both part of a so-called “dual model” (Hohenberg & Hollen Lees, 1994) which also has laid the groundwork for this study.

Registration and identification of the rural towns is based on a thorough analysis of maps, statistics and topographic works. On the background of this registration, 135 rural towns can be identified in the three areas under study, Ringkøbing, Vejle and Frederiksborg Counties. This amounts to almost 700 rural towns when recalculated to include all of Denmark. It also means that between a fifth and a fourth of the Danish population was living in rural towns by the middle of the 1900's. Quite a lot of Danes have either lived in such a town themselves, or know someone who lived, or now lives, in a rural town.

A “typical” rural town doesn't actually exist, but with this caution in mind, we can sketch out the characteristics of a rural town: it was established after 1880-90 and was first fully developed in the 1950's-60's. The town serviced a surrounding agricultural area; it was situated away from the coast and could either grow from a village or be started from scratch, on a field. It stayed fairly small, with a population of less than 1000. The town had a variety of businesses consisting of a fair amount of craftsmen and industry and equal parts trade, transportation, administration and private en-

terprise, plus a bit of agriculture. Only in a few cases, was one of these types of businesses more dominant than the others. The typical town was blessed with several kinds of transportation; most often, the town had both railway access and main roads, sometimes also proximity to coastal shipping. Good transportation conditions played a vital role in the development of the town. Last but not least, the typical rural town was far enough away from the market towns' zone of influence (7.5 km for tradesmen and 11.3 km for craftsmen) and likewise far enough from the other rural towns, to have its own surrounding area.

Two widespread myths about Danish town history are then examined: the myth of the railway's significance for rural towns and the myth that there was a big difference between rural towns in western and eastern Denmark.

The railway was traditionally given credit for playing a large role in the establishment of rural towns. This study shows that more than a quarter of rural towns never were connected to a railway line, and that urbanization in two out of five towns were already established by the time the railway did come to town. This means that the previously held belief in the close connection between the railway station and the town, as expressed in the word "station-town" (stationsby) is not appropriate. Thus, the label "rural town" has been shown to be more precise. This study also shows that the railways in Ringkøbing County, an example of western Danish development, contributed more to the establishment and growth of new towns than was the case in Vejle and Frederiksborg Counties. On the other hand, statistics show that the percentage of new rural towns in Ringkøbing County that had no connection whatsoever to railways, was higher than in the two comparative counties. The claim that the railways created the rural towns in western Denmark is only true for the 76.2% of the towns that actually did have a railway stop, or for 53.3% of the towns in Ringkøbing County – only a bit over half.

All in all, the study shows that only in 8.1% of the investigated towns, was the railway their only significant form of transportation, while a rather larger group of them (22.2%) had main roads as their only transportation routes. On the other hand, it was much more common for rural towns to have both main roads and railways at their disposal, namely 57.0%

of them. None of the towns was served only from the sea. These averages slur the regional variations, however. Regarding railways, it is striking that 18.2% of the towns in Vejle County were served only by the railway (typically supplemented by side roads), while in Frederiksborg County, this was the case with 9.7% of the towns, and in Ringkøbing County, only the case with one town. This gives reason to modify the earlier widespread belief in the crucial significance of railways, especially for the western Danish towns. A well-developed transport system and a synergy between different modes of transportation was very typical for the rural towns; the railway did not stand alone.

Connection with so-called primary settlements (villages, fishing settlements etc.) is often used as an argument for there being basic differences between towns in eastern and western Denmark. This study shows that 55.6% of all towns grew out of primary settlements, while with the remaining 44.4%, this was not the case. In all three study areas, there are towns with both types of origin patterns, but there is a clear tendency: in Vejle and Frederiksborg Counties, there are significantly more towns with a primary settlement core than otherwise. However, the variation is not so great as to indicate a western and an eastern Danish type of rural town. There were fewer market towns to begin with in western Denmark, which gave more space for the creation of rural towns, but other than that, the basic mechanism for establishing towns was exactly the same – in both eastern and western Denmark.

Today most of the rural towns have lost many of their original functions, but the two case studies from Ørbæk and Langeskov show that there also are grounds for optimism. It's all about choosing a new profile for the town – or regrowing the old one. It's important at the same time to protect the town heritage, to find the special stories that are waiting to be told in the rural towns. This is definitely a challenge, if the traces of the town's history aren't going to be lost to posterity.

Rural towns were one among many components in the process of societal change during the building of modern Denmark. The rural towns were a supplement to and an expansion of the existing town system. With the rural towns' creation, towns moved to the country, and through them, town culture came to the rural districts.