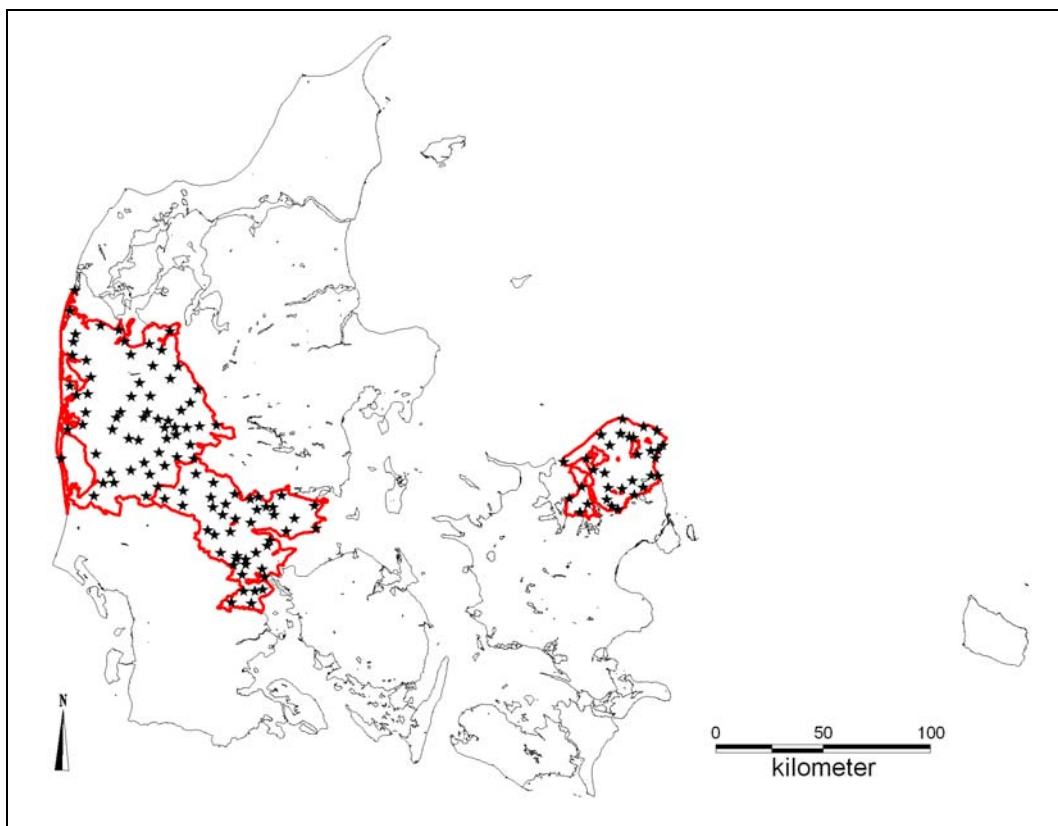


# Landdistrikternes urbanisering

En analyse af de rurale byers opståen, udvikling og karakteristika ca. 1840-1960

## Urbanization of the Rural Districts

An Analysis of the Origin, Development, and Characteristics of the Danish Rural Towns  
approximately 1840-1960



Ph.d.-afhandling

Udarbejdet af: Mette Ladegaard Thøgersen

Vejleder: Lektor, lic. phil. Per Grau Møller

Institut for Historie, Kultur og Samfundsbeskrivelse

Indleveret ved Det Humanistiske Fakultet, Syddansk Universitet, april 2007

## Indholdsfortegnelse:

<b>FORORD</b> .....	<b>7</b>
<b>1. EMNE OG GRUNDLAG</b> .....	<b>8</b>
<b>1.1. INDLEDNING</b> .....	<b>8</b>
<b>1.2. FORSKNINGSOVERSIGT</b> .....	<b>10</b>
1.2.1. DANSK FORSKNINGSOVERSIGT .....	11
<i>Dansk byhistorisk tradition</i> .....	11
<i>Studier af bysystemer</i> .....	13
<i>Stationsbyprojektet</i> .....	14
<i>Etnologisk/kulturhistorisk stationsbyforskning</i> .....	21
<i>Økonomisk stationsbyforskning</i> .....	23
<i>Geografisk stationsbyforskning</i> .....	25
<i>Bebyggelsehistoriske studier af andre bebyggelser</i> .....	28
<i>Sammenfatning</i> .....	29
1.2.2. PERSPEKTIVER TIL INTERNATIONAL FORSKNING .....	30
<i>Potentielle sammenligningsmuligheder</i> .....	30
<i>Europa generelt</i> .....	31
<i>De skandinaviske lande</i> .....	33
<i>Øvrige Europa</i> .....	40
<i>USA</i> .....	43
<i>Sammenfatning</i> .....	45
<b>1.3. PROBLEMFORMULERING</b> .....	<b>46</b>
<b>1.4. TEORI OG METODE</b> .....	<b>52</b>
<i>Bebyggelsehistorie</i> .....	52
<i>Teorier om bysystemer</i> .....	58
<i>Forklaringsmodel</i> .....	66
<b>1.5. KILDEMATERIALE</b> .....	<b>70</b>
<i>Kort</i> .....	70
<i>Statistisk materiale</i> .....	74
<i>Topografisk litteratur</i> .....	76
<i>Andre kilder</i> .....	79
<i>Værktøjer</i> .....	80
<b>1.6. SAMMENFATNING DEL 1</b> .....	<b>81</b>
<b>ANALYSE</b> .....	<b>82</b>
<b>2. DEN SAMFUNDSMÆSSIGE KONTEKST</b> .....	<b>82</b>
2.0. INDLEDNING .....	82
2.1. NATUR .....	82
2.2. BEFOLKNING .....	92
2.3. ØKONOMI OG ERHVERV .....	94
2.4. TRANSPORT .....	98
2.5. BEBYGGELSE .....	101
2.6. BYSYSTEMET .....	103
2.7. SAMMENFATNING DEL 2 .....	109
<b>3. REGISTRERING OG KORTLÆGNING</b> .....	<b>110</b>
3.0. INDLEDNING .....	110
3.1. DEFINITION – EN UDDYBNING.....	110
3.2. BEFOLKNING OG BEFOLKNINGSSTATISTIK .....	115
3.3. BEBYGGELSESTRUKTUR OG KORTANALYSE.....	119
3.4. FUNKTIONER OG TRAP DANMARK.....	124
3.5. ERHVERVSFORDELING .....	129
3.6. OPERATIONALISERING AF REGISTRERINGSMETODEN .....	129
3.7. DE RURALE BYERS AFGRÆNSNING, ANTAL OG FORDELING .....	130
<i>Vejle amt</i> .....	131
<i>Ringkøbing amt</i> .....	133
<i>Frederiksborg amt</i> .....	135
<i>Sammenfatning</i> .....	139
3.8. DEN VANSKELIGE NEDRE GRÆNSE: DE MINDRE RURALE BYER.....	140

3.9. SAMMENFATNING DEL 3.....	143
<b>4. DE RURALE BYERS OPSTÅEN, UDVIKLING OG KARAKTERISTIKA .....</b>	<b>145</b>
<b>4.0. INDLEDNING .....</b>	<b>145</b>
<b>4.1. BEFOLKNING .....</b>	<b>147</b>
4.1.0. INDLEDNING .....	147
4.1.1. PILOTUNDERSØGELSE: VEJLE AMT .....	147
4.1.2. KOMPARATIV ANALYSE AF DE TRE OMRÅDER .....	154
4.1.3. SAMMENFATNING.....	159
<b>4.2. ERHVERVSFORDELING .....</b>	<b>159</b>
4.2.0. INDLEDNING .....	159
4.2.1. PILOTUNDERSØGELSE: VEJLE AMT .....	160
4.2.2. KOMPARATIV ANALYSE AF DE TRE OMRÅDER .....	176
4.2.3. SAMMENFATNING.....	192
<b>4.3. FUNKTIONER .....</b>	<b>193</b>
4.3.0. INDLEDNING .....	193
4.3.1. PILOTUNDERSØGELSE: VEJLE AMT .....	193
4.3.2. KOMPARATIV ANALYSE AF DE TRE OMRÅDER .....	206
4.3.3. SAMMENFATNING.....	223
<b>4.4. BEBYGGELSESSTRUKTUR OG TRANSPORT .....</b>	<b>224</b>
4.4.0. INDLEDNING .....	224
4.4.1. PILOTUNDERSØGELSE: VEJLE AMT .....	224
<i>Bebyggelsesstruktur</i> .....	227
<i>Transport</i> .....	238
4.4.2. KOMPARATIV ANALYSE AF DE TRE OMRÅDER .....	243
<i>Bebyggelsesstruktur</i> .....	243
<i>Transport</i> .....	247
4.4.3. SAMMENFATNING.....	253
<b>4.5. BYSYSTEM .....</b>	<b>254</b>
4.5.0. INDLEDNING .....	254
4.5.1. VEJLE AMT .....	256
4.5.2. RINGKØBING AMT .....	270
4.5.3. FREDERIKSBORG AMT.....	287
4.5.4. KOMPARATIV ANALYSE AF DE TRE OMRÅDER .....	302
4.5.5. SAMMENFATNING.....	306
<b>4.6. SAMMENFATNING DEL 4.....</b>	<b>306</b>
<b>5. STATUS OG PERSPEKTIVER.....</b>	<b>311</b>
5.0. INDLEDNING .....	311
5.1. DE RURALE BYER I DET DANSKE BYSYSTEM OMKRING 1960 .....	311
5.2. PERSPEKTIVER TIL BYUDVIKLINGEN EFTER 1960 .....	320
5.3. BEVARINGSVÆRDIER OG KULTURMILJØ .....	322
5.4. SAMMENFATNING DEL 5.....	330
<b>6. SAMMENFATNING OG KONKLUSION .....</b>	<b>330</b>
<b>7. MATERIALE- OG LITTERATUROVERSIGT .....</b>	<b>336</b>
<b>8. ENGLISH SUMMARY .....</b>	<b>347</b>

### Tabeloversigt:

Tabel 1: Udgivelsesår <i>Trap Danmark</i> 1.-5. udgave .....	76
Tabel 2: Kyststrækning .....	85
Tabel 3: Oversigt over bygdetypenes karakteristika .....	88
Tabel 4: Udvalgte bebyggelsesopgørelser fra 1688-matriklen (gennemsnit).....	102
Tabel 5: Simpel oversigt over materialets potentiale i forbindelse med en registrering .....	110
Tabel 6: Sammentælling af registrerede byer hos Stilling og Fink .....	115
Tabel 7: Bymæssige bebyggelser i landdistrikterne de enkelte år 1901-1960 sammenlignet med SU1964.....	118
Tabel 8: Kriterier for minimumsindbyggertal anvendt ved de enkelte tællinger .....	118
Tabel 9: Hovedkategorier .....	128
Tabel 10: Skematisk opstilling af kilder og deres benyttelse til registreringen.....	130
Tabel 11: Oversigt over de enkelte faktorer og kilders potentiale i forbindelse med del 4.....	146

Tabel 12: Hyppigt benyttede udtryk.....	146
Tabel 13: Årlig befolkningstilvækst 1834-1911 (sogneniveau). Vejle amt .....	148
Tabel 14: Befolkningsudviklingen i de rurale byer. Vejle amt .....	149
Tabel 15: Niels Peter Stillings typologisering.....	151
Tabel 16: Jørgen Finks typologisering.....	151
Tabel 17: Gerd Enequists typologisering.....	151
Tabel 18: Inddeling ud fra indbyggertallet 1960.....	153
Tabel 19: Parametre til karakteristik af byernes indbyggertal .....	154
Tabel 20: Fordeling reelle tal. Alle områder .....	158
Tabel 21: Fordeling (%). Alle områder .....	158
Tabel 22: Databeskrivelse for byernes erhvervsfordeling 1960. Vejle amt .....	161
Tabel 23: Enequists inddeling af de svenske <i>orter</i> ud fra erhvervsoplysningerne .....	166
Tabel 24: Myklebosts inddeling af de norske <i>tettsteder</i> ud fra erhvervsoplysningerne .....	167
Tabel 25: Godlunds centralitetsindeks (1946).....	168
Tabel 26: Præsentation, afprøvning og præcisering af Hansens centralitetsindeks .....	168
Tabel 27: Parametre til karakteristik af byernes erhvervsfordeling.....	175
Tabel 28: Databeskrivelse over fordelingen af Landbrug mv. Alle områder .....	176
Tabel 29: Databeskrivelse over fordelingen af Håndværk og industri. Alle områder.....	177
Tabel 30: Databeskrivelse over fordelingen af Handel og omsætning. Alle områder.....	178
Tabel 31: Databeskrivelse over fordelingen af Transport. Alle områder.....	178
Tabel 32: Databeskrivelse over fordelingen af Administration og liberale erhverv. Alle områder .....	179
Tabel 33: Databeskrivelse for antal funktioner i Trap 1-5. Vejle amt .....	193
Tabel 34: Stillings inddeling efter antal funktioner.....	202
Tabel 35: Hovedkategorier benyttet til inddeling af funktioner .....	203
Tabel 36: Funktioners fordeling på hovedtyper i den ”gennemsnitlige” rurale by. Vejle amt.....	204
Tabel 37: Parametre til karakteristik af byernes funktioner.....	206
Tabel 38: Databeskrivelse for byerne i Trap 1-5. Alle områder .....	207
Tabel 39: Procentuel vækst i antal funktioner i byerne i Trap 1-5. Alle områder.....	207
Tabel 40: Gennemsnitligt funktionsantal Trap 1-5. Alle områder .....	208
Tabel 41: Funktioners fordeling på hovedtyper. Alle områder .....	220
Tabel 42: Hovedtyper. Alle områder .....	221
Tabel 43: Bebyggelsestyper i Vejle amt .....	231
Tabel 44: Kvalitativ vurdering af byernes størrelse og bymæssighed. Vejle amt .....	238
Tabel 45: Strækningernes generation og jernbanens anlæggelsesperiode. Vejle amt .....	239
Tabel 46: Parametre til karakteristik af byernes bebyggelsesstruktur, natur og transport .....	243
Tabel 47: Byer med og uden primær bebyggelse. Alle områder (antal) .....	244
Tabel 48: Byer med og uden primær bebyggelse. Alle områder (%)......	244
Tabel 49: Byernes karakteristika. Alle områder.....	245
Tabel 50: Fysisk struktur i de øvrige byer. Alle områder (antal).....	245
Tabel 51: Fysisk struktur i de øvrige byer. Alle områder (%) .....	246
Tabel 52: Fordeling af typer efter kvalitativ vurdering af bebyggelsens struktur (antal). Alle områder.....	247
Tabel 53: Fordeling af typer efter kvalitativ vurdering af bebyggelsens struktur (%). Alle områder .....	247
Tabel 54: Antal byer med og uden jernbane (antal). Alle områder .....	247
Tabel 55: Antal byer med og uden jernbane (%). Alle områder .....	248
Tabel 56: Jernbanens anlæggelse. Alle områder.....	248
Tabel 57: Urbanisering og jernbane (antal). Alle områder.....	248
Tabel 58: Urbanisering og jernbane (%). Alle områder .....	248
Tabel 59: Vurdering af standsningsstedet og jernbanens beliggenhed (antal). Alle områder .....	249
Tabel 60: Vurdering af standsningsstedet og jernbanens beliggenhed (%). Alle områder .....	249
Tabel 61: Jernbanens nedlæggelse (antal). Alle områder .....	250
Tabel 62: Transportforhold (antal). Alle områder .....	250
Tabel 63: Transportforhold (%). Alle områder .....	250
Tabel 64: Antal forskellige transportformer (antal). Alle områder .....	251
Tabel 65: Antal forskellige transportformer (%). Alle områder.....	251
Tabel 66: Transporttype (antal). Alle områder.....	251
Tabel 67: Transporttype (%). Alle områder .....	252
Tabel 68: Parametre til karakteristik af bysystemet .....	269
Tabel 69: Byer henholdsvis med og uden oplandsfunktioner (antal). Alle områder .....	302

Tabel 70: Byer henholdsvis med og uden oplandsfunktioner (%). Alle områder .....	302
Tabel 71: Hovedfunktioner og karakteristika (antal). Alle områder .....	303
Tabel 72: Hovedfunktioner og karakteristika (%). Alle områder.....	303
Tabel 73: Oversigt over byernes karakteristika og funktion (antal). Alle områder. ....	305
Tabel 74: Oversigt over befolkningens erhvervsfordeling 1960 fordelt på hovedlandsdele.....	316

### Figuroversigt:

Figur 1: Undersøgelsesområder .....	47
Figur 2: Bebyggelsehistorisk model for agrar bebyggelse .....	53
Figur 3: Bebyggelsehistorisk model for ikke-agrar bebyggelse .....	54
Figur 4: Sauers model .....	57
Figur 5: Christallers centralstedssystem .....	58
Figur 6: Christallers tre principper .....	59
Figur 7: Carters model over bysystemers udvikling.....	62
Figur 8: Arealanvendelse internt i byer.....	64
Figur 9: Urbaniseringens påvirkning af landsbyer .....	65
Figur 10: Forklaringsmodel.....	66
Figur 11: Geokommunikationsmodel .....	71
Figur 12: Antal byer i befolkningsstatistikken 1801-1981.....	75
Figur 13: Kort over landskabelementer i Danmark.....	83
Figur 14: Jordtyper i Danmark.....	85
Figur 15: Arealanvendelsen på Videnskabernes Selskabs kort.....	86
Figur 16: Arealanvendelsen på Videnskabernes Selskabs kort (søjlediagram) .....	87
Figur 17: Tematisk kort over bygdeinddelingen (sognegrænser 1820).....	89
Figur 18: Landbrugsgeografiske regioner.....	91
Figur 19: Befolkningsudviklingen 1840-1960 (hele landet).....	92
Figur 20: Befolkningsudviklingen 1840-1960 (undersøgelsesområder) .....	93
Figur 21: Befolkningsstæthed.....	94
Figur 22: Udviklingen i BFI (løbende og faste priser 1929) .....	95
Figur 23: BFI (udvalgte erhverv) .....	96
Figur 24: Jernbaner anlagt før 1970 .....	100
Figur 25: Jernbanenettets længde.....	100
Figur 26: Danske byer fordelt efter indbyggertal og rang 1840 .....	105
Figur 27: Købstæder 1840 med læbælter og geometriske oplande .....	106
Figur 28: Danmark inddelt i hovedgrupper ifølge Jørgen Fink .....	108
Figur 29: Bebyggelsestyper. Kronologi og fokus.....	111
Figur 30: Rurale byer i Vejle amt .....	131
Figur 31: Rurale byer i Ringkøbing amt .....	134
Figur 32: Rurale byer i Frederiksborg amt.....	136
Figur 33: Interpolation af byernes fordeling.....	140
Figur 34: Mindre rurale byer i Vejle amt.....	142
Figur 35: Gennemsnitlig årlig befolkningsvækst 1834-1911 (sogneniveau). Vejle amt .....	148
Figur 36: Gennemsnitlig årlig befolkningsvækst (sogneniveau). Alle områder .....	155
Figur 37: Rurale byer i befolkningsstatistikken. Alle områder .....	156
Figur 38: Spredningsdiagram med regressionslinje over samvariation mellem indbyggertal og beskæftigede ved Landbrug mv. 1960. Vejle amt .....	162
Figur 39: Tematisk kort over de nye byer efter beskæftigede ved Landbrug mv. 1960. Vejle amt .....	163
Figur 40: Korrespondensanalyse af erhvervsfordeling 1960. 1. og 2. principalakse. Vejle amt .....	170
Figur 41: Korrespondensanalyse af erhvervsfordeling 1960. 2. og 3. principalakse. Vejle amt .....	171
Figur 42: Korrespondensanalyse af erhvervsfordeling 1960. 3. og 4. principalakse. Vejle amt .....	172
Figur 43: Dendrogram på baggrund af hierarkisk klyngeanalyse af erhvervsfordelingen 1960. Vejle amt .....	174
Figur 44: Korrespondensanalyse over erhvervsfordelingen 1960. 1. og 2. principalakse. Alle områder.....	181
Figur 45: Korrespondensanalyse over erhvervsfordelingen 1960. 2. og 3. principalakse. Alle områder.....	182
Figur 46: Korrespondensanalyse over erhvervsfordelingen 1960. 3. og 4. principalakse. Alle områder.....	183
Figur 47: Dendrogram over erhvervsfordeling 1960. Alle områder .....	185
Figur 48: Beskæftigede ved Landbrug mv. 1960. Inddeling efter fraktiler. Alle områder .....	187
Figur 49: Beskæftigede ved Håndværk og industri 1960. Inddeling efter fraktiler. Alle områder .....	188

Figur 50: Beskæftigede ved Handel og omsætning 1960. Inddeling efter fraktiler. Alle områder .....	189
Figur 51: Beskæftigede ved Transport 1960. Inddeling efter fraktiler. Alle områder .....	190
Figur 52: Beskæftigede ved Administration og liberale erhverv 1960. Inddeling efter fraktiler. Alle områder..	191
Figur 53: Dendrogram over byernes udvikling målt på antal funktioner i Trap 1-5. Vejle amt.....	201
Figur 54: Trap 1. Inddeling efter fraktiler. Alle områder.....	211
Figur 55: Trap 2. Inddeling efter fraktiler. Alle områder.....	212
Figur 56: Trap 3. Inddeling efter fraktiler. Alle områder.....	213
Figur 57: Trap 4. Inddeling efter fraktiler. Alle områder.....	214
Figur 58: Trap 5. Inddeling efter fraktiler. Alle områder.....	215
Figur 59: Dendrogram over udviklingen i byerne i Trap 1-5. Alle områder.....	218
Figur 60: Spredningsdiagram med regressionslinie over samvariation mellem indbyggertal 1960 og funktioner i Trap 5. Alle områder .....	219
Figur 61: Lennart Améen. Seks modeller over jernbanens rumlige kobling til bebyggelsen .....	226
Figur 62: Bramdrupdam. En by <i>uden</i> primær kerne.....	228
Figur 63: Ølholm. En rural by <i>med</i> primær kerne .....	229
Figur 64: Thyregod. Et eksempel på en urbaniseret landsby .....	232
Figur 65: Filskov. Et eksempel på en by uden primær kerne.....	233
Figur 66: Gadbjerg. Et eksempel på en by med to kerner .....	234
Figur 67: Hornsyld. Et eksempel på en by med mange kerner.....	235
Figur 68: Juelsminde. Et eksempel på en kystby .....	236
Figur 69: Rurale byer og købstæder 1840. Vejle amt.....	256
Figur 70: Indbyggertal 1960 inddelt efter fraktiler. Vejle amt.....	257
Figur 71: Antal funktioner i Trap 5 inddelt efter fraktiler. Vejle amt.....	258
Figur 72: Handel mv. inddelt efter fraktiler. Vejle amt .....	259
Figur 73: Kvalitativ vurdering af fysisk størrelse. Vejle amt .....	260
Figur 74: Hovedfunktion(er). Vejle amt .....	261
Figur 75: Rank-size kurve over købstæder og rurale byer. Indbyggertal 1960. Vejle amt.....	263
Figur 76: Købstædernes geometriske oplande. Vejle amt.....	264
Figur 77: Handelsområder. Vejle amt .....	265
Figur 78: Handelsdistrikter. Vejle amt.....	266
Figur 79: Geometriske oplande for købstæder 1840 og større oplandsbyer. Vejle amt.....	267
Figur 80: Mindre rurale byer. Vejle amt.....	268
Figur 81: Rurale byer og købstæder 1840. Ringkøbing amt.....	270
Figur 82: Indbyggertal 1960 inddelt efter fraktiler. Ringkøbing amt.....	272
Figur 83: Antal funktioner i Trap 5 inddelt efter fraktiler. Ringkøbing amt .....	273
Figur 84: Handel mv. inddelt efter fraktiler. Ringkøbing amt .....	274
Figur 85: Kvalitativ vurdering af fysisk størrelse. Ringkøbing amt .....	275
Figur 86: Hovedfunktion(er). Ringkøbing amt .....	276
Figur 87: Rank-size kurve over købstæder og rurale byer. Indbyggertal 1960. Ringkøbing amt.....	279
Figur 88: Købstædernes geometriske oplande. Ringkøbing amt.....	281
Figur 89: Geometrisk opland for de største (oplands) byer og købstæder 1840. Ringkøbing amt.....	283
Figur 90: Handelsdistrikter i Ringkøbing amt.....	284
Figur 91: Geometriske oplande for de større oplandsbyer og købstæder 1840. Ringkøbing amt.....	286
Figur 92: Rurale byer og købstæder 1840. Frederiksborg amt .....	288
Figur 93: Indbyggertal 1960 inddelt efter fraktiler. Frederiksborg amt .....	289
Figur 94: Indbyggertal 1960 (interpoleret) inddelt efter fraktiler. Frederiksborg amt .....	290
Figur 95: Handel mv. inddelt efter fraktiler. Frederiksborg amt .....	291
Figur 96: Antal funktioner i Trap 5 inddelt efter fraktiler. Frederiksborg amt.....	292
Figur 97: Kvalitativ vurdering af fysisk størrelse. Frederiksborg amt.....	293
Figur 98: De rurale byers hovedfunktion. Frederiksborg amt .....	294
Figur 99: Rank-size kurve over købstæder og rurale byer. Indbyggertal 1960. Frederiksborg amt .....	296
Figur 100: Købstædernes geometriske oplande. Frederiksborg amt .....	298
Figur 101: Geometrisk opland for de største oplandsbyer og købstæder 1840. Frederiksborg amt.....	299
Figur 102: Handelsdistrikter. Frederiksborg amt .....	300
Figur 103: Geometriske oplande for de større oplandsbyer og købstæder 1840. Frederiksborg amt .....	301
Figur 104: Alle hovedfunktioner. Alle områder.....	304
Figur 105: Rank size kurve over bysystemet i 1840, 1901 og 1960.....	312
Figur 106: Det danske bysystem i 1840.....	313

<b>Figur 107: Det danske bysystem i 1901.....</b>	<b>314</b>
<b>Figur 108: Det danske bysystem i 1960.....</b>	<b>315</b>
<b>Figur 109: Handelsområder 1960 og geometriske oplande for købstæder 1840.....</b>	<b>318</b>
<b>Figur 110: Handelsdistrikter 1960 og geometriske oplande for købstæder 1840.....</b>	<b>319</b>
<b>Figur 111: Udvikling i og afgrænsning af Thyregod .....</b>	<b>326</b>
<b>Figur 112: Bevaringsvurdering af Thyregod.....</b>	<b>327</b>
<b>Figur 113: Thyregod station .....</b>	<b>328</b>
<b>Figur 114: Thyregod mejeri.....</b>	<b>328</b>

## FORORD

Da jeg for godt og vel fire år siden afsluttede min kandidatuddannelse med et speciale om de rurale byer på Fyn, troede jeg ikke, at jeg igen skulle beskæftige mig med emnet. Jeg havde heller ingen forestilling om, at jeg igen skulle få min gang på Kartografisk Dokumentationscenter eller universitet i øvrigt. Der viste sig dog meget snart en mulighed for at komme tilbage til både emnet og stedet. Det er jeg instituttet meget taknemmelig for! Nu er min stipendietid slut, og det er tid til at afhænde projektet og gøre status over forløbet.

Som studerende og ved mine efterfølgende ansættelser har jeg haft en plads på Kartografisk Dokumentationscenter. Her har jeg haft en god kontakt til de mange studerende, der har været tilknyttet til stedet. Tak til alle jer for et godt samarbejde og gode diskussioner om både kulturmiljøer, databaser, lokalhistorie, rurale byer og meget andet. Det har jeg sat meget stor pris på. Også til de studerende, der har taget del i min undervisning, skal lyde en tak. Jeres entusiasme og arbejdsomhed har betydet, at de to undervisningsforløb har været meget lærerige og inspirerende for mig.

At jeg i sin tid overhovedet indsendte en projektansøgning skyldes i meget høj grad min tidligere specialevejleder, arbejdsgiver og senere ph.d.-vejleder, lektor Per Grau Møller. Jeg er meget taknemmelig for, at du hele tiden har troet på mig og givet mig den fornødne opbakning til projektet. Tak for gode diskussioner, særdeles kompetent vejledning og stor beredvillighed til at læse mine mange og lange skrivelser igennem. Det har jeg værdsat meget!

En tak for gode diskussioner skal også rettes til min tidligere kontormakker, cand.scient. og ph.d. Morten Stenak. Fremhæves skal dog især den konstruktive kritik og de mange gode råd jeg har fået af henholdsvis cand.mag. René Schrøder Christensen og min søster cand.scient.pol., Malene Thøgersen. Jeres bidrag har bestemt højnet produktets kvalitet. De fejl, der stadig måtte være at finde i afhandlingen, er dog ene og alene mine.

Endelig vil jeg takke mine venner og min familie for jeres interesse for og opbakning til projektet – herunder ikke mindst min mand, Christian, der har stået mig bi under hele forløbet, og som har haft stor forståelse for, at projektet har ”boet” hjemme hos os i nu godt og vel tre år. En stor tak for det!

\*\*\*

Og så til det mere praktiske: Mange tabeller, figurer og særligt detaljerede studier vil være at finde i bilagsmappen, hvilket både skyldes hensynet til omfanget og læsevenligheden. Der er dog stadig mange tabeller og figurer i teksten (heraf en del som fylder både halve og hele sider) og for også at levne lidt plads til tekst, har jeg valgt at benytte enkelt linieafstand. Hvad angår de mange kort, har jeg tilstræbt at anvende samme målestok: Således er alle de separate kort, der afspejler undersøgelsesområderne, i samme forhold. Det er også tilfældet indbyrdes mellem de samlede udsnit af alle de tre undersøgelsesområder samt for kortene over hele Danmark. Desværre kan det i den kopierede version af afhandlingen være vanskeligt at se forskel på nogle af farvenuancerne på kortene (især farven grøn har vist sig at være problematisk). Det er beklageligt. Jeg har derfor også vedlagt en elektronisk udgave af afhandlingen og bilagsmappen, som kan give et bedre indtryk af figurerne. En CD-rom med disse findes bagerst i afhandlingen.

\*\*\*

Middelfart, april 2007  
Mette Ladegaard Thøgersen



# 1. EMNE OG GRUNDLAG

## 1.1. INDLEDNING

I anden halvdel af 1800-tallet indledtes en omfattende forandring af det danske samfund, som afspejlede sig på en lang række områder:<sup>1</sup> Ny teknologi gav mulighed for at producere varer på en ny og effektiv måde, og vilkårene for det hidtil helt dominerende erhverv – landbruget – blev forandret. Teknologien gav også mulighed for, at transportsystemet kunne udbygges og forbedres, hvilket især afspejlede sig i, at landets dele blev forbundet i et net af jernbaner. Pengeøkonomien begyndte for alvor at vinde terræn – en proces, der kun blev styrket med loven om næringsfrihed fra 1857. Endelig var karakteriseret af en voldsom befolkningstilvækst og en omfattende urbanisering, som også afspejlede sig i landets bebyggelsesmønster. I 1840 var 80 % af befolkningen i Danmark<sup>2</sup> bosiddende på landet, mens de resterende 20 % boede i byerne, heraf knap 9 % i landets hovedstad, der med sine knap 121.000 indbyggere i 1840 var landets absolut største by. Langt de fleste af de 66 købstæder omkring 1840 var meget små.<sup>3</sup> Odense var med små 9.200 indbyggere den største by i provinsen, så fulgte Helsingør med godt 7.500. Kun i alt syv byer havde mere end 5000 indbyggere, mens de øvrige byer havde langt færre.<sup>4</sup> Godt og vel et århundrede senere – i 1960 – domineredes bysystemet stadig af hovedstaden, som nu havde over 1,2 mio. indbyggere. Herefter fulgte Århus med godt 177.000 indbyggere, mens Odense med knap 130.000 indbyggere var henvist til en tredjeplads. Også Aalborg kunne med sine godt og vel 96.000 indbyggere næsten blande sig med byerne i den absolutte top. En del af urbaniseringen var således foregået i de allerede eksisterende købstæder, men også et stort antal nye byer kom til. Således Esbjerg, der indtog femtepladsen med mere end 58.000 indbyggere. Tilsammen betød disse forskydninger i befolkningens bosættelsesmønster, at hele 74 % af befolkningen omkring 1960 boede i en by, mens kun 26 % var bosat i landdistrikterne.<sup>5</sup>

Som fremhævet af bl.a. historikeren Søren Mørch, var samfundet omkring 1960, da også helt forskellig fra samfundet et århundrede før<sup>6</sup> og for at forstå denne forandringsproces, er det nødvendigt at betragte processens enkelte dele. I denne afhandling skal et aspekt af urbaniseringsprocessen sættes i fokus. *Urbanisering* kan ifølge den svenske historiker Lars Nilsson betegne det forhold, at en stadig større del af et områdes befolkning bosætter sig i byer, hvor væksten både kan ske i eksisterende og i nye byer.<sup>7</sup> Urbanisering er dermed en "... kvantitativ koncentrationsproces och ett uttryck för en ändrad demografisk relation mellan stad och land."<sup>8</sup> Her skal der fokuseres på den del af urbaniseringsprocessen, der omfattede fremvæksten af en helt ny bytype, de såkaldte *stationsbyer*. Disse byer var beliggende i landdistrikterne og havde ikke som udgangspunkt privilegier som de eksisterende købstæder og handelspladser. Derimod havde de et urbant præg, som klart adskilte dem fra de øvrige bebyggelser på landet. Etnologen Bjarne Stoklund har

<sup>1</sup> Se fx Kristian Hvidt: "Det folkelige gennembrud og dets mænd" i Olaf Olsen (red.): *Gyldendals og Politikens Danmarkshistorie*, bd. 11, 1993, s. 11 og Søren Mørch: *Den sidste Danmarkshistorie*, 1996.

<sup>2</sup> Der er taget udgangspunkt i de nuværende grænser. Tallene er beregnet efter Christian Wichmann Matthiessen: *Danske byers folketal 1800-1981*, 1985a, s. 8. Wichmann Matthiessen anvender en fysisk-statistisk definition, som kræver mindst 200 indbyggere og en fysisk sammenhængende bebyggelse, hvor afstanden mellem husene ikke overstiger 200 meter (med mindre der er tale om offentlige anlæg, kirkegårde, idrætspladser eller erhvervsmæssige anlæg). Wichmann Matthiessen er imidlertid underlagt den administrative definition af en by, der anvendes i det statistiske materiale, han benytter. De fleste af de anførte byer er derfor privilegerede, men der er undtagelser. Dette uddybes senere.

<sup>3</sup> Database over danske købstæder udarbejdet af Kim Møller. Venligst udlånt af Søren Bitsch Christensen, Dansk Center for Byhistorie suppleret med egne studier. Flere af de middelalderlige købstæder var på det tidspunkt nedlagt igen. Problemerne forbundet med at tælle byer uddybes senere. Hørsholm er ikke talt med i de 66, se kapitel 2. Ved genforeningen i 1920 blev antallet af danske købstæder udvidet med Haderslev, Aabenraa, Sønderborg og Tønder.

<sup>4</sup> Beregnet efter Christian Wichmann Matthiessen: *Danske byers folketal 1800-1981*, 1985b.

<sup>5</sup> Beregnet efter Wichmann Matthiessen 1985b, s. 10.

<sup>6</sup> Søren Mørch sætter selv skellet ved 1880 og 1960. Se Mørch: *Den ny Danmarkshistorie*, 1983, s. 13.

<sup>7</sup> Lars Nilsson: *Den urbana transitionen. Tätorterna i svensk samhällsomvandling 1800-1980*, 1989, s. 13.

<sup>8</sup> Nilsson 1989, s. 13.

eksempelvis karakteriseret *stationsbyerne* som forposter i den kulturelle urbaniseringsproces, der udbredte den urbane kultur til stadig større dele af befolkningen.<sup>9</sup> Det er her tesen, at disse byer også på en række andre områder spillede en afgørende rolle for den decentrale urbanisering i Danmark.

Der har været en klar tendens til, at *stationsbyerne* er blevet forbundet direkte med en enkelt af de skitserede faktorer – jernbanen – til trods for, at mange af de nytilkomne byer aldrig fik en jernbane. Det har haft den konsekvens, at betegnelsen *stationsby* blev knyttet til byerne og for så vidt stadig hænger ved.<sup>10</sup> Allerede i samtiden var det imidlertid en udbredt opfattelse, at *stationsby* ikke var en dækkende betegnelse. Således plæderede redaktøren Søren Vasegaard på et byplanmøde i Svendborg i 1936 for, at den gængse betegnelse var så misvisende, at der "... var Grundlag for Udskrivning af en Præmiekonkurrence om det bedste Navn".<sup>11</sup> Konkurrencen blev dog aldrig sat i værk, og *stationsby* har siden fungeret som den mest gængse betegnelse til trods for, at den ikke matcher indholdet.

Et andet forhold, som har givet anledning til mytedannelse, er det meget negative syn, der har præget *stationsbyerne*. Som nævnt af blandt andre etnologen Peter Dragsbo, er byerne blevet anset for at være "grimme ællinger", der netop *ikke* var gamle købstæder eller landsbyer, hvilket har haft store konsekvenser for den måde, hvorpå byerne er blevet betragtet.<sup>12</sup> Som eksempel kan nævnes Akademisk Arkitektforenings landsudstilling i Århus i 1909, hvor der – som reaktion på *stationsbyernes* fremvækst – blev opbygget en mønsterstationsby, som skulle vise, hvordan en ideel *stationsby* skulle bygges. I kataloget til udstillingen stod følgende skrevet om byerne:

"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 Provins- og Landsbyer, gik tilgrunde under dette Byggeraseri."<sup>13</sup>

Forfatteren Johannes V. Jensen har i artiklen "Landskab og Teknik" fra 1913 beskrevet *stationsbyerne* i Himmerland således:

"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 hæslelige 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 daarlig Smag sig i enhver Retning [...] 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 [...]."<sup>14</sup>

Opfattelsen af *stationsbyerne* som grimme og uskønne bebyggelser, der primært er blevet anset for *ikke* at være "rigtige" købstæder eller landsbyer, har bevirket, at byerne har haft vanskeligt ved at finde en selvstændig identitet.<sup>15</sup> Hos Bjarne Stoklund betragtes de eksempelvis som et "mellemstadium" i den borgerlige kulturs fremtrængen på landet.<sup>16</sup> Den manglende identitet har både afspejlet sig i, at der i

<sup>9</sup> Bjarne Stoklund: "Signalement af en epoke" i *Det forsømte århundrede. Arv og Eje*, s. 23.

<sup>10</sup> Denne betegnelse anvendes foreløbigt også her, men sættes i kursiv.

<sup>11</sup> Søren Vasegaard: "Stationsbyernes udvikling" i *Beretning om Dansk Byplanslaboratoriums Virksomhed 1934-36*. 1938, s. 71.

<sup>12</sup> Peter Dragsbo: "Stationsbyen" i Vivian Etting & Per Grau Møller: *De kulturhistoriske interesser i landskabet*, 1997, s. 287.

<sup>13</sup> Leuning Borch: *Stationsbyen. 1909 Landsudstillingen i Aarhus 1909*, 1909. Katalog til udstillingen.

<sup>14</sup> Johannes V. Jensen: "Landskab og Teknik" i *Kritisk Revy*, hf. 1, 1928, s. 2-5 (oprindeligt publiceret på tysk i 1913). Et tilsvarende negativt syn ses fx hos Emma Gad: "Skønhedssansen paa Landet" i *Architekten 1903-1904*, s. 472-474.

<sup>15</sup> Dragsbo 1997, s. 287.

<sup>16</sup> Stoklund 1976, s. 23.

forskningen meget længe var en meget begrænset fokus på og interesse for disse byers historie samtidig med, at byerne ikke traditionelt er betragtet som værende bevaringsværdige.<sup>17</sup>

Men er det da overhovedet interessant at betragte disse tilsyneladende undseelige bebyggelser, kunne man med rette spørge? En indlysende begrundelse for at gøre det er – som fremhævet af Peter Dragsbo – at byerne fortjener at blive defineret som en selvstændig historisk bytype.<sup>18</sup> Som understøttet af historikeren Sidsel Eriksen var det, der opstod i disse byer "... noget nyt og ganske særligt, som en byudvikling, der hvilede på sine helt egne præmisser og fungerede efter sine helt egne lovmæssigheder".<sup>19</sup> Der er altså ikke blot tale om en "mellemting" mellem fx købstæder og landsbyer, men om en særlig type af bebyggelser, som skulle vise sig at blive endog meget udbredt.

*Stationsbyernes* opståen og udvikling er en del af historien om opbygningen af det moderne Danmark, og de nyttilkomne byer kan på mange måder betragtes som katalysatorer for denne proces. I *stationsbyerne* findes moderniseringsprocessens komponenter i koncentreret form og kan her studeres på et håndterbart niveau. Som foreslået af Lars Nilsson skal det her både forsøges at se *stationsbyerne* i samfundsudviklingen og at se samfundsudviklingen i *stationsbyerne*.<sup>20</sup> Herved bliver studiet af *stationsbyernes* historie også et studie af samfundsmoderniseringen på landet i det tidsrum, hvor Danmark ophørte med at være et landbrugsland.<sup>21</sup>

Som anført af historikeren Fernand Braudel har byer nogle fællestræk, som er mere eller mindre persistente fra tid til anden.<sup>22</sup> Det må betyde, at der selv i de meget små bebyggelser, der opstod i landområderne, kan identificeres nogle generelle karakteristika ved en by. Historikeren Bjørn Poulsen har argumenteret for, at der ved studiet af det urbane også må rettes opmærksomhed mod det agrare, idet det først er i modsætningen, at begrebsparrat får mening. Således bør by- og landbohistorien virke sammen, idet forholdet mellem land og by er under stadig udvikling og forandring og derfor aldrig bliver absolut.<sup>23</sup> Dette samspil mellem land og by er særligt aktuelt i forbindelse med *stationsbyerne*. Således må et studie af *stationsbyerne* forventes at kunne yde et bidrag til byhistorien, som er et felt, der i de senere år har været en stigende interesse for. Måske – som foreslået af historikerne Bjørn Poulsen og Søren Bitsch Christensen – fordi vi alle lever i et miljø, der er langt mere urbant end agrart, hvorved vi alle har et erfaringsgrundlag, der gør byhistorien både relevant og vedkommende.<sup>24</sup>

Hensigten med afhandlingen er derfor at kaste nyt lys over *stationsbyernes* historie som et centralt kapitel i fortællingen om Danmarks modernisering og som et særligt afsnit i landets byhistorie.

## 1.2. FORSKNINGSOVERSIGT

Historikere begyndte ret sent at interessere sig for *stationsbyerne*. Til gengæld er der siden – især i 1980'erne – blevet forsket en hel del i disse byers historie, hvilket betyder, at forskningen på flere områder er både omfattende og mangesidig, men dog stadig på flere centrale punkter er besluttet mangelfuld eller ikke-eksisterende. I gennemgangen rettes fokus mod undersøgelser af *stationsbyernes* udviklingshistorie, hvor der primært vil blive fokuseret på de meget grundlæggende vilkår for og brede udviklingstræk i byernes historie

---

<sup>17</sup> Dragsbo 1997, s. 287.

<sup>18</sup> Dragsbo 1997, s. 266.

<sup>19</sup> Sidsel Eriksen: "Stationsbyen – smeltedigel eller segregation? Et essay over bogen *Stationsbyernes* samfund. Folk og foreninger i Grindsted 1880-1940" i Peter Aronsson & Lennart Johansson (red.): *Stationssamhället. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*, 1999, s. 68.

<sup>20</sup> Lars Nilsson: *Den urbana frågan*, 1990, s. 109: Nilsson opfordrer til, at undersøge "staden som samhälligt väsen". Det inkluderer både en undersøgelse af "staden i samhället" og "samhället i staden".

<sup>21</sup> Ifølge Mørch ophørte Danmark med at være landbrugsland i 1960. Se Mørch 1983, s. 13.

<sup>22</sup> Fernand Braudel: *Capitalism and Material Life 1400-1800*, 1973 (på fransk 1967), s. 374.

<sup>23</sup> Bjørn Poulsen: "Hvad kan en tværfaglig og komparativ tilgang tilføre byhistorien? Eksemplet dansk middelalderlig urbanisering" i *Heimen*, 1, 2002, s. 20.

<sup>24</sup> Se fx Poulsen, 2002, s. 20 og Søren Bitsch Christensen (red.): *Middelalderbyen*, 2004, s. 10.

med særlig fokus på komparative studier. Derfor vil undersøgelser, der kun omfatter en enkelt by eller meget snævre aspekter af byernes historie – fx jernbanen – kun blive inddraget perifert. Særlig opmærksomhed rettes mod undersøgelser, der berører spørgsmålet om, hvad en *stationsby* er – og herunder hvordan den defineres. Ydermere vil undersøgelser, som afdækker spørgsmål som hvor, hvornår, hvordan og hvorfor *stationsbyerne* opstod og udviklede sig, blive inddraget. Disse spørgsmål er tæt forbundne med *stationsbyernes* karakteristika, og hvordan de lader sig inddele i typer – herunder spørgsmålet om, hvorvidt der kan tales om en typisk *stationsby*. Fokus er endvidere på det benyttede kildemateriale og de anvendte metoder. En del af den teoretiske og metodiske inspiration til nærværende studie er fundet uden for den egentlige stationsbyforskning, hvoraf de mest relevante efterfølgende vil blive uddybet i afsnittet om teori og metode.

I forsøget på at gøre den historiografiske oversigt overskuelig er de hidtidige bidrag ordnet i nogle hovedkategorier, som går på tværs af kronologien: Byhistorien er den overordnede ramme, som stationsbyforskningen befinder sig inden for, hvorfor det først er valgt kort at skitsere den byhistoriske tradition i Danmark. Så følger det stort anlagte *Stationsbyprojekt* fra 1980'erne, hvor både selve grundlaget for projektet og de mest relevante bidrag vil blive behandlet. Dette efterfølges af et udblik til den øvrige stationsbyforskning, som både omfatter en etnologisk/kulturhistorisk, en økonomisk og en geografisk tradition.<sup>25</sup> Fagene er ret forskellige: Etnologi er videnskaben om menneskelige kulturer i deres indbyrdes sammenhæng, mens kulturhistorie er den gren af historiefaget, der fokuserer på menneskenes dagligliv. Økonomien lægger derimod vægt på menneskets virksomhed for at tilfredsstille materielle behov, mens geografien beskæftiger sig med jordoverfladen ud fra fysiske, matematiske, botaniske, zoologiske, økonomiske, politiske og kulturelle synsvinkler,<sup>26</sup> hvor primært den kulturelle har relevans her.

Under det sidste punkt i den danske forskningsoversigt inddrages forskellige bebyggelseshistoriske studier, som muligvis vil kunne give inspiration til studiet af *stationsbyerne*. Herefter foretages der et udblik til den internationale forskning, som det ikke inden for disse snævre rammer har været muligt at yde fuld retfærdighed. Indledningsvis vil de potentielle sammenligningsmuligheder blive diskuteret, hvorefter den generelle udvikling i Europa kort betragtes. Herefter rettes opmærksomheden mod udviklingen i Danmarks nabolande (de skandinaviske lande og Tyskland), hvorefter der foretages udblik til udvalgte andre europæiske lande og afslutningsvis USA. Synsvinklen må således overordnet set betegnes som eurocentrisk – med særlig fokus på Skandinavien. I forbindelse med gennemgangen vil både byhistoriske og geografiske bidrag blive inddraget, da begge tilgange forventes at kunne inspirere nærværende undersøgelse.

### **1.2.1. Dansk forskningsoversigt**

#### **Dansk byhistorisk tradition**

Historikeren **Ole Degn** giver i oversigtsværket *Urbanisering og industrialisering* fra 1978 en god indføring i den byhistoriske forskningstradition. Degn fremhæver, at fokus i høj grad har været rettet mod den enkelte bys historie (monografien), men til trods for den monografiske karakter er byen dog kun i meget få tilfælde blevet betragtet som en helhed. I stedet er fokus blevet rettet mod personer og begivenheder, hvilket Degn ser som et udslag af en fremherskende opfattelse af, at personer, institutioner og begivenheder er blevet anset for at være væsentlige, mens de underliggende strukturer er blevet overset. Af centrale forskningsopgaver nævner Degn derfor ”byernes vækst og faktorerne bag denne; bysystemer, hierarkier af byer og de kræfter, der ligger bag fordelingen af disse, politiske, økonomiske, sociale; befolkningsbevægelser, fra land til by og i

---

<sup>25</sup> Henrik Gjøde Nielsen har lokaliseret følgende traditioner og perioder inden for stationsbyforskningen: 1) 1935-1951: Økonomi og geografi, 2) 1965-1979: Etnologi og historie, 3) 1980-1992: *Stationsbyprojektet* og *Selskabet for Stationsbyforskning* og 4) 1993-1997: *Stationsbyen* som lokalhistorisk forskningsobjekt. Se Gjøde Nielsen: *Stationsbyen som forskningsobjekt og begreb. En analyse af dansk stationsbyforskning 1935-1997* (upubliceret manuskript venligst udlånt af forfatteren). Det er ikke her skelnet skarpt mellem de forskellige perioder.

<sup>26</sup> Sven Brüel & Niels Åge Nielsen: *Gyldendals Fremmedordbog*, 1987.

byen selv...”.<sup>27</sup> Historikeren **Henrik Fangel** har i artiklen ”Forskning i Byhistorie” fra 1981<sup>28</sup> foretaget en analyse af dansk byhistorisk forskning i perioden fra 1800 til i dag. Ifølge Fangel har opmærksomheden primært været rettet mod købstædernes historie – typisk belyst i en monografi. Også Fangel kritiserer, at der i mange byhistoriske værker mangler en større samlende synsvinkel, hvor bysystemet undersøges ud fra en helhedsbetragtning, og hvor det at bedrive byhistorie også kræver inddragelse af historiefagets nabodiscipliner.<sup>29</sup> Fangel plæderer således for, at studiet af en række aspekter af byernes historie tilsammen kan give indsigt i denne bebyggelses historie og berettige til indplacering i genren ”byhistorie”. Som eksempel skitseres befolkningsforhold, erhvervsforhold (herunder også virksomheder/industri), sociale forhold, bygeografi (form og struktur, opståen og udvikling, geografisk beliggenhed, byplan og bygningsformer) samt politiske forhold og administration.<sup>30</sup> I en senere artikel fra 2002 fremlægger **Ole Degn** resultaterne af en komparativ undersøgelse af danske, norske og svenske byhistorier og landenes faktiske byudvikling og urbanisering. Konklusionen er den samme som før, hvorfor Degn stadig efterlyser mere fokus på byudviklingen, urbaniseringen og industrialiseringen som helhed.<sup>31</sup> At der imidlertid er grund til optimisme, fremgår af historikerne **Jørgen Mikkelsen** og **Finn-Einar Eliassens** artikel i *Heimen* fra 2002, hvor de ser en tendens til, at byhistorien bevæger sig i retningen af komparation, synteser og tværfaglighed samtidig med, at der udvises åbenhed over for nye metoder og indfaldsvinkler.<sup>32</sup>

Produktionen af dansk byhistorie har således primært været monografisk indrettet med fokus på købstaden, mens komparative og tværfaglige studier af byer og bysystemer har været få. Det betyder også, at især de små byer, som ikke var købstæder, har haft vanskeligt til at blive indskrevet i byhistorien, hvilket i relation til den officielle statistiske definition af en bymæssig bebyggelse, som bebyggelser med minimum 200 indbyggere, forekommer paradoksalt.<sup>33</sup> En forklaring kan være, at institutionaliseringen af byhistorien skete meget sent, nemlig med oprettelsen af *Dansk Center for Byhistorie* ved Aarhus Universitet/Den gamle By<sup>34</sup> i 2001, mens byhistorien forud herfor især var blevet bedrevet inden for rammerne af den mere snævre *Dansk Komité for Byhistorie*, der har fungeret siden 1971.<sup>35</sup> Det nye center har ”... til formål at fremme og koordinere forskning, forskeruddannelse og formidling i urbanitet og urbane områders historie og kultur. Arbejdsområdet er fortrinsvis Danmark i tidsrummet fra vikingetiden til nutiden, idet der lægges vægt på bred og komparativ forskning på internationalt niveau.”<sup>36</sup> Bag centrets oprettelse lå et ønske om at gøre byhistorie til en selvstændig disciplin, hvor byerne studeres på deres egne præmisser (fx som *urban history*). Meget tyder på, at *byhistorie* er ved at vinde fodfæste som en selvstændig disciplin – bl.a. grundet netværket *Byens rum og det rummelige bysamfund* fra 2001 til 2004 og de deraf afledte seminarer og publikationer. I centrets første publikation – *Middelalderbyen* fra 2004 – plæderer centerleder **Søren Bitsch Christensen** for, at byernes udvikling på mange måder kan siges at udgøre nogle kontinuerlige kendetegn, der gør det muligt ”... at tænke i historiens lange linier og at sammenfatte detailundersøgelser til synteser om bysystemer og urbanitet”,<sup>37</sup> hvorved det er muligt at få *historien* til at hænge sammen, men beklageligvis er forskningssituationen på mange måder endnu ikke klar til det.<sup>38</sup> Siden fulgte bl.a. en antologi om *Den*

<sup>27</sup> Ole Degn: *Urbanisering og industrialisering. En forskningsoversigt*, 1978, s. 15.

<sup>28</sup> Henrik Fangel: ”Forskning i Byhistorie” i Ole W. Q. Bay m.fl. (red.): *Nye strømninger i dansk lokalhistorie*. Århus 1981, s. 77-107.

<sup>29</sup> Fangel 1981, s. 77-78.

<sup>30</sup> Fangel 1981, s. 79-101.

<sup>31</sup> Ole Degn: ”Danske, norske og svenske byhistorier og byudvikling og urbanisering”, *Heimen*, 1, 2002, s. 12.

<sup>32</sup> Jørgen Mikkelsen & Finn-Einar Eliassen: ”Perspektiver på nordisk byhistorie. En introduktion”, *Heimen*, 1, 2002, s. 4.

<sup>33</sup> En væsentlig undtagelse er Wichmann Matthiessens disputats fra 1985 med titlen *Danske byers vækst*, som der senere vil blive vendt tilbage til. For den officielle definition se også Wichmann Matthiessen: *Danske byers folketal 1801-1981* trykt i *Statistiske Undersøgelser*, nr. 42, 1985, s. 5.

<sup>34</sup> Se <http://www.byhistorie.dk>.

<sup>35</sup> Dansk Komité for Byhistorie har udgivet en række atlas over byer. Komitéen udgør nu repræsentantskabet for Dansk Center for Byhistorie. Se <http://www.byhistorie.dk>.

<sup>36</sup> Se vedtægterne for Danske Center for Byhistorie på <http://www.byhistorie.dk>.

<sup>37</sup> Bitsch Christensen (red.) 2004, s. 10.

<sup>38</sup> Bitsch Christensen (red.) 2004, s. 10.

*klassiske købstad og Den moderne by*.<sup>39</sup> Sidstnævnte, der omhandler perioden fra ca. 1870 og frem, har størst relevans i denne sammenhæng. Undertegnede har været medforfatter til indledningen og har skrevet artiklen ”Den rurale by”, hvorfor resultaterne vil indgå i forbindelse med analysen.<sup>40</sup>

## Studier af bysystemer

En af de undersøgelser, der rækker ud over den enkelte by, er historikerne **Per Bojes** og **Ole Hyldtofts** arbejde, som beskrives i artiklen: ”Økonomiske, geografiske og demografiske aspekter” fra 1977. Her skitseres hovedtrækkene i det danske urbaniseringsforløb og de faktorer, der antages at have influeret på denne proces, diskuteres.<sup>41</sup> Det angår både naturgeografiske, demografiske og politiske faktorer, men forfatterne vurderer den økonomiske udvikling (der også inkluderer teknologi) til at være den primære. Boje og Hyldtoft foretrækker som udgangspunkt en kulturhistorisk bydefinition, hvor en by defineres som ”... en sammenhængende befolkningskoncentration over en bestemt størrelse og domineret af byerhverv”.<sup>42</sup> På grund af kildesituationen (offentlig statistisk) er en sådan definition imidlertid vanskelig at benytte, hvorfor forfatterne for hele 1800-tallet er nødt at bruge købstadsbegrebet. Det betyder, at kun de privilegerede byer indgår i undersøgelsen, der strækker sig til 1911 (1914). Forfatterne inddeler byudviklingen i forskellige faser og anser frem til omkring 1840 urbaniseringen for at være ”mangelfuld” forstået på den måde, at byerne havde svært ved at følge med befolkningsudviklingen i landdistrikterne. I forhold til nærværende studie synes det derfor oplagt at begynde undersøgelsen i 1840 for at være helt sikker på, at urbaniseringsprocessen kan opfanges i sin fulde udstrækning. Boje og Hyldtoft opstiller et byhierarki over de danske byer i 1840 og 1911<sup>43</sup>, men da de ikke-privilegerede byer ikke indgår, må billedet af bysystemet omkring 1911 anses for at være ufuldstændigt, hvilket forfatterne også gør opmærksom på. Teoretisk er forfatterne tydeligvis inspireret af centralstedsteorien, og oplandsfunktionerne vurderes at kunne forklare grundtrækkene i byernes fordeling og det opstillede hierarki. Forfatterne vurderer derfor, at der mellem en bys indbyggertal og oplandsfunktioner må forventes at være en relativ tæt sammenhæng. Forfatterne har dog også blik for, at enkelte byer var domineret af andet end oplandsfunktioner. Eksempelvis i de byer, hvor søfart og fiskeri bevirkede, at en væsentlig del af byens erhvervsliv henvendte sig til et marked, der strakte sig ud over det lokale opland. Også hvis udgangspunktet er en speciel funktion, vil oplandet være en forudsætning for udviklingen til en større bydannelse.

Centralt for studiet af det danske bysystem står geografen **Christian Wichmann Matthiessens** disputats fra 1985, der består af de to dele, *Danske byers vækst* og *Danske byers folketal*. I værket belyses det danske bysystem i den lange periode 1801 til 1981, som underinddeles i perioderne 1801-1901, 1901-1960 og 1960-1981, hvor primært sidstnævnte er i fokus. Grundlæggende anser Wichmann Matthiessen urbaniseringsforløbet for at være tæt forbundet med den økonomiske og teknologiske udvikling (herunder især infrastrukturens udbygning). Wichmann Matthiessen anvender den nugældende statistiske definition, hvor en by skal have mindst 200 indbyggere og være fysisk sammenhængende, hvilket betyder, at afstanden mellem husene ikke må overstige 200 m. Det er altså den fysisk afgrænsede by, der undersøges,<sup>44</sup> mens der ikke stilles krav om, at bebyggelsen også skal fungere som en by. Til grund for undersøgelsen ligger statistisk materiale, som imidlertid først fra og med 1960 anvender den nævnte definition. I registreringen tilstræber Wichmann Matthiessen, at den enkelte by kommer så tæt på definitionen som muligt, hvorfor han har anvendt alle tilgængelige oplysninger.<sup>45</sup> Hvad disse oplysninger dækker over, er vanskeligt at

---

<sup>39</sup> Bitsch Christensen (red.) 2004, samme: *Den klassiske købstad*, 2005 og samme: *Den moderne by*, 2006. Hertil kommer flere andre publikationer, bl.a. om Århus.

<sup>40</sup> Bitsch Christensen & Thøgersen: ”Bysystem og urbanisme ca. 1840-2000 – historie og historiografi” i Bitsch Christensen (red.) 2006, s. 11-120 og Thøgersen: ”De rurale byer” i Bitsch Christensen (red.) 2006, s. 257-284.

<sup>41</sup> For det følgende se Ole Hyldtoft & Per Boje: ”Økonomiske, geografiske og demografiske aspekter” i Grethe Authén Blom (red.): *Urbaniseringsprocessen i Norden. 3. Industrialiseringens første fase*, 1977, s. 178-244.

<sup>42</sup> Hyldtoft & Boje 1977, s. 180.

<sup>43</sup> Hyldtoft & Boje 1977, s. 185. Se figur 1.

<sup>44</sup> Wichmann Matthiessen 1985a, s. 20.

<sup>45</sup> Wichmann Matthiessen 1985a, s. 19.

gennemskue, såvel som det – i betragtning af, at der i definitionen indgår et krav om en fysisk sammenhæng – undrer, at Wichmann Matthiessen ikke henviser til historiske kort. *Stationsbyerne* nævnes først i perioden 1901 til 1960, hvor begyndelsesåret primært skyldes det forhold, at de bymæssige bebyggelser her for første gang optages i statistikken. I denne del af undersøgelsen anvendes sammentællingen i *Statistiske Undersøgelser* (SU) fra 1964<sup>46</sup> som kilde, hvilket kan undre, da der her anvendes en minimumsgrænse på 250 indbyggere, mens derimod *Statistiske Meddelelser* (SM) 1962:13, hvor den nedre grænse er på 200 indbyggere (svarende til definitionen!), først benyttes til belysning af perioden 1960-81.<sup>47</sup> Derimod benyttes tællingerne fra de enkelte år tilsyneladende ikke (der er ingen egentlig kildeoversigt). Nogle steder foretages der afvigelser fra opgørelserne fra SU1964, hvilket er dokumenteret i en note. Hvor der mangler et eller flere tal har Wichmann Matthiessen foretaget beregninger (lineær interpolation).<sup>48</sup> I denne undersøgelse vil *Danske byers folketal* kun blive benyttet som supplement til den offentlige statistik. Samlet set vil værket blive benyttet til at indplacere de her undersøgte *stationsbyer* i en større kontekst, såvel som der er fundet både teoretisk og metodisk inspiration. Fremhæves skal afslutningsvis Wichmann Matthiessens pointering af, at ”en række faktorer bør [...] inddrages, når byernes størrelse og vækst bedømmes på baggrund af den enkelte by og dens omgivers forhold.”<sup>49</sup> Det vil også blive gjort her.

Også artiklen ”Servicecentre i Midtjylland og teori for servicecentre” af geograferne **Sven Illeris, Per Kongstad** og **Flemming Larsen** fra 1965 fortjener en omtale.<sup>50</sup> I artiklen præsenteres en undersøgelse af de midtjyske byers servicefunktioner – med inspiration fra både geograferne Walther Christaller og August Lösch. Et servicecenter er et lokaliseringssted for centrale funktioner, mens ”centrale funktioner” defineres som erhverv, der betjener en befolkning bosat inden for et område – et såkaldt opland. Den indflydelse servicecentret kan udøve på sit opland er et udtryk for dens centralitet, som i undersøgelsen forsøges opmålt ved at sammentælle de centrale funktioner ud fra *Kongeriget Danmarks Handelskalender*, da den officielle statistik ikke anses for at være tilstrækkelig detaljeret. Også handelskalenderen er dog behæftet med en række usikkerheder, hvorfor oplysningerne fra udvalgte byer er kontrolleret med lokale telefonbøger.<sup>51</sup> Undersøgelsen giver en status for bysystemets udseende omkring 1960 i et område i Midtjylland med fokus på byer med først mindst 500 og siden mindst 1000 indbyggere.<sup>52</sup> På baggrund af den empiriske analyse bestående af en optælling af funktioner, identificeres et hierarki bestående af byer på tre niveauer, som mange steder passer fint ind i det af Christaller opstillede ideallandskab.<sup>53</sup> Derimod er der ikke tale om en historisk undersøgelse af en udvikling, såvel som *stationsbyerne* blot indgår på lige fod med de øvrige servicecentre, som ydermere kun betragtes ud fra en enkelt parameter, som er de tilstedeværende funktioner. På det teoretiske plan har artiklen dog givet inspiration, hvilket ligeledes er tilfældet med flere af artiklerne i Sven Illeris’ disputats *Byer og Service* fra 1988.<sup>54</sup>

## **Stationsbyprojektet**

Blikket skal nu rettes mod det første større danske projekt, der havde *stationsbyerne* som emne, nemlig *Stationsbyprojektet*, der var et tværfagligt forskningsprojekt finansieret af Statens Humanistiske Forskningsråd med det formål at afdække *stationsbyernes* historie i perioden 1840-1940.<sup>55</sup> Motivationen bag projektets iværksættelse var en opfattelse af, at den eksisterende viden om disse byers historie begrænsede

<sup>46</sup> Wichmann Matthiessen 1985b, s. 15.

<sup>47</sup> Wichmann Matthiessen 1985b, s. 33.

<sup>48</sup> Wichmann Matthiessen 1985b, s. 67.

<sup>49</sup> Wichmann Matthiessen 1985a, s. 89.

<sup>50</sup> Sven Illeris, Per Kongstad & Flemming Larsen: ”Servicecentre i Midtjylland og teori for servicecentre” i *Geografisk Tidsskrift*, bd. 65, 1966, s. 27-47.

<sup>51</sup> Illeris m.fl. 1966, s. 27.

<sup>52</sup> Illeris m.fl. 1966, s. 27-28 og 30.

<sup>53</sup> Illeris m.fl. 1966, figur 3, s. 31.

<sup>54</sup> Illeris: *Byer og Service*, 1988.

<sup>55</sup> *Stationsbyprojektet* resulterede i en række udgivelser og artikler, som blev publiceret i tidsskriftet *Nyt fra stationsbyen*, nr. 1-14, 1982-1988, der blev redigeret af Chr. R. Jansen. Kun de udgivelser og artikler, der er vurderet til at have direkte relevans for projektets emner og/eller har fungeret som inspirationskilde, er taget med.

sig til et minimum.<sup>56</sup> Det første planlægningsseminar afholdtes i 1979, hvor det var tanken, at projektets rammer skulle defineres. I 1980 blev projektet sat i gang med arkivar **Chr. R. Jansen** som leder. En række tidligere publicerede artikler og enkelte nye samt udvalgte diskussioner fra planlægningsseminaret afrapporteredes i værket *Stationsbyen: Rapport fra et seminar om stationsbyens historie 1840-1940*, der blev redigeret af Chr. R. Jansen.<sup>57</sup> Rapporten fremstår ikke som en samlet beskrivelse af projektet, men den kan give indsigt i nogle af de overvejelser, den fremmødte gruppe af forskere gjorde sig forud for projektets igangsættelse. De mest relevante bidrag og uddrag fra de refererede diskussioner skal præsenteres her:

Allerede af indholdsfortegnelsen springer det i øjnene, at der *ikke* var konsensus om byernes betegnelse: Artiklen af geografen Viggo Hansen har titlen "Den rurale by", etnologen Poul Balle-Petersen benytter betegnelsen "De nye byer", mens Jansen med titlen "Stationsbyen – definition" holder sig inden for projektets overskift. Da både Hansens og Balle-Petersens bidrag er genoptryk fra tidligere, bringes de først senere i forbindelse med henholdsvis de geografiske og etnologiske bidrag, mens der her tages udgangspunkt i projektlederens artikel og den refererede mundtlige fremlæggelse. Sidstnævnte giver på mange måder god indsigt i de mange forskellige opfattelser af projektets genstand:

"Da vi i foråret på Erhvervsarkivet begyndte at arbejde med oplæg til dette møde, var vi alle hver især helt klar over, hvad en stationsby er. Det viste sig bare, at vi sad med næsten hver sin klare opfattelse. Alle kunne blive enige om, at byer som Odder, Hammel, Vejen, Ølgod, Bramming og Haslev var stationsbyer, men lige så snart vi kom til mindre bebyggelser, hørte enigheden os."<sup>58</sup>

Her antydes netop problemet med den nedre grænse, men der opstod også snart "... tvivl om ikke de store stationsbyer, vi kunne blive enige om i virkeligheden var utypiske, at de snarere måske var at ligne med de mange små købstæder, der fandtes over hele landet."<sup>59</sup>

I den trykte artikel behandler Jansens spørgsmålet om, hvordan en *stationsby* skal defineres og konstaterer, at der i den eksisterende forskning er meget hjælp at hente, om end der ifølge Jansen her var enighed om, at "Stationsbyer er bymæssige bebyggelser uden for købstæderne med kraftigere befolkningsvækst end det omgivende land i de sidste årtier før og de første årtier efter århundredskiftet."<sup>60</sup> Det fremgår dog ikke eksplicit, hvilke dele af forskningen, der henvises til (nævnt i en generel note). Jansen lader sig derfor inspirere af Danmarks Statistiks definition af bymæssige bebyggelser fra 1940'erne og 1950'erne, hvorfor *stationsbyer* er "... bymæssige bebyggelser uden for købstæderne, som ikke er forstæder, men en sammenhængende bebyggelse af bymæssig karakter og mindst 250 indbyggere."<sup>61</sup> For at kunne adskille *stationsbyerne* fra landsbyer er en nedre indbyggergrænse nødvendig, såvel som en definition skal sikre, at byer uden jernbane ikke på forhånd sorteres fra, mens betegnelsen *stationsby* derimod er bibeholdt.<sup>62</sup> Endelig påpeger Jansen den mangel, at der i den eksisterende forskning ikke indgår faste kriterier som: "... hvor mange huse, der skal være i forhold til landbrugsejendomme, eller hvor tæt husene skal ligge, før der kan tales om en stationsby; ej heller om, hvor stor gruppen af håndværkere og handlende skal være og hvor stor specialisering, der kræves før en bebyggelse bliver bymæssig."<sup>63</sup> Jansen finder det endvidere påkrævet, at byerne klassificeres fx ud fra deres økonomiske relationer til oplandet (herunder udarbejdelse af et centralitetsindeks) eller deres specialisering<sup>64</sup> og opfordrer til, at disse spørgsmål må berøres i *Stationsbyprojektet*.

I den efterfølgende diskussion<sup>65</sup> advares der fra flere sider (etnologerne Bjarne Stoklund, Peter Dragsbo og

---

<sup>56</sup> Ifølge samtale med Chr. R. Jansen den 27. august 2004 udsprang initiativet til *Stationsbyprojektet* fra selve *Statens Humanistiske Forskningsråd* (SHF). På daværende tidspunkt fungerede Vagn Dybdahl som formand for SHF.

<sup>57</sup> Chr. R. Jansen (red.): *Stationsbyen. Rapport fra et seminar om stationsbyens historie 1840-1940*, 1980.

<sup>58</sup> Jansen (red.) 1980, s. 61.

<sup>59</sup> Jansen (red.) 1980.

<sup>60</sup> Jansen (red.) 1980, s. 53.

<sup>61</sup> Se fx Jansen (red.) 1980, s. 58.

<sup>62</sup> Jansen (red.) 1980, s. 58.

<sup>63</sup> Jansen (red.) 1980, s. 55.

<sup>64</sup> Jansen (red.) 1980, s. 59.

<sup>65</sup> Se Jansen (red.) 1980, s. 66ff.



Hans Iversen) mod at anvende en for absolut definition af stationsbybegrebet, hvorfor et størrelsesmæssigt kriterium måtte kombineres med en række andre kriterier. Vagn Dybdal understreger behovet for en formel definition, der kunne rumme hele projektperioden (1840-1940), og som fx kunne udarbejdes ved at gå empirisk til værks. Jansen foreslår at kategorisere byerne ud fra oplandsstørrelse og oplandsfunktion i henholdsvis centerby, oplandscenter og oplandsby, mens Viggo Hansen plæderer for at anskue de bymæssige bebyggelsers størrelse og opland som en funktion af afstanden til de nærmeste købstæder. På trods af en udtalt enighed om behovet for en definition af, hvad en *stationsby* er, blev der dog aldrig opnået en endelig formulering. Projektet blev derfor sat i gang uden en fælles definition af dets genstand! Endvidere fik projektet betegnelsen *Stationsbyprojektet*, skønt de fleste deltagere netop havde pointeret, at jernbanen langt fra altid var til stede i byerne.

Som geografen Helle Askgaard påpeger i sin anmeldelse i af ovennævnte rapport, er det på baggrund af rapporten lidt vanskeligt at få indsigt i projektets mere eksakte mål.<sup>66</sup> I den senere artikel ”Det tredje Danmark – stationsbyen”<sup>67</sup> uddyber Jansen projektets overordnede opbygning. Her beskrives projektets tre spor: 1) Et *basisspor*, hvor byernes opkomst og udvikling skulle undersøges i en generel undersøgelse af hele landet, hvor forhold som transport, befolkning, økonomi og erhvervsliv skulle indgå. 2) Et *enkeltbyspor*, hvor en række eller alle aspekter af en enkelt bys historie skulle afdækkes og 3) et *specialspor*, som havde til hensigt at skildre livet i *stationsbyen*.<sup>68</sup> I denne sammenhæng har primært udgivelserne fra basissporet relevans. Endvidere nævnes det, at projektet skal munde ud i en samlende publikation om projektet, hvilket dog aldrig blev realiseret.<sup>69</sup>

Historikeren **Niels Peter Stilling**s bog *De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940* fra 1987 indplacerer sig på det såkaldte basisspor og må karakteriseres som det værk, der behandler emnet mest bredt og derfor har størst relevans her.<sup>70</sup> Overordnet set er det forfatterens hensigt at belyse, hvordan befolkningsforholdene afspejlede sig i den enkelte bys udvikling og funktion. Bogen er disponeret i to hoveddele. Del 1 er en kvantitativ undersøgelse, hvor den generelle baggrund for *stationsbyernes* fremvækst afdækkes, hvorefter årsagerne til byernes opkomst, vækst og funktion belyses ved hjælp af statistiske analyser og den såkaldte rangkorrelationsmetode, hvor mulige sammenhænge mellem to faktorer afprøves. Del 2 er en kvalitativ undersøgelse af befolkningsforholdene i ti udvalgte byer, som del 1 har til formål at give mere generel gyldighed.<sup>71</sup> Den kvantitative undersøgelse er baseret på trykt materiale omfattende trykt statistik, *Trap Danmark* og eksisterende litteratur, mens den kvalitative del i høj grad er baseret på de originale folketællingslister. Del 1 er af central betydning for nærværende undersøgelse. Som det fremgår, anvender Stilling *De nye byer* som overskrift for bogen, mens den gængse betegnelse *stationsby* anvendes i værkets undertitel. Stilling diskuterer desuden muligheden for at anvende *bymæssig bebyggelse*, som blandt andet anvendes i det statistiske materiale, men karakteriserer betegnelsen som ”uhåndterlig”, hvorefter den fravælges uden nærmere begrundelse. I bogen benyttes oftest betegnelsen *stationsby*, der af Stilling foreløbig defineres som ”... en tættere bebyggelse opstået i 1800-tallets anden halvdel eller i begyndelsen af dette århundrede uden for kystområderne og i reglen ved en jernbane.”<sup>72</sup> Skønt Stilling er af den opfattelse, at en meget snæver definition med specifikke krav vil virke som en hæmsko, er den opstillede definition altså ikke mere ”bred”, end at også jernbanen indgår. I den endelige definition indgår jernbanen derimod ikke. Her er en *stationsby*:

”En bebyggelseskoncentration uden for købstæderne og forstadsbebyggelser med hovedparten af befolkningen beskæftiget ved andet end det direkte landbrugserhverv, idet handel-, trafik-, industri- og

---

<sup>66</sup> For kritik af projektet se endvidere Helle Askgaard: ”Er stationsbyen en by med station?” i *Fortid og nutid*, 1981, s. 471-474.

<sup>67</sup> Jansen: ”Det tredje Danmark – stationsbyen” i *HUMANIORA* 4, 1978-80, 1981, s. 210-214.

<sup>68</sup> Jansen 1981, s. 214.

<sup>69</sup> Jansen 1981, s. 214 og samtale med Chr. R. Jansen den 27. september 2004.

<sup>70</sup> For det følgende se Niels Peter Stilling: *De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940*, 1987.

<sup>71</sup> For indvendinger mod Stillings undersøgelse se Askgaard: ”De nye byer” i *Fortid og nutid*, 1988, s. 133-144.

<sup>72</sup> Stilling 1987, s. 14.

institutionsvirksomhed alene eller tilsammen giver byen et særpræg i forhold til de omgivende landdistrikter.”<sup>73</sup>

Til belysning af *stationsbyernes* fremvækst tager Stilling udgangspunkt i følgende: Befolkningsvæksten, landbrugets modernisering, infrastrukturens udbygning og spredning af de sekundære erhverv i løbet af 1800-tallet (næringsfrihed, pengeøkonomi og industrialisering), som anses for at være snævert forbundne (se bilag 1, figur 1). Moderniseringen af landbruget anses for at være den mest betydende faktor, men det er paradoksalt nok ikke den faktor, der i analysen tillægges størst betydning. Det er derimod befolkningsvæksten, skønt den blot betragtes som en nødvendig, men ikke afgørende faktor.

Tidsmæssigt er undersøgelsen – i overensstemmelse med retningslinierne fra *Stationsbyprojektet* – afgrænset til perioden 1840-1940. I praksis lægger forfatteren dog hovedvægten på perioden før 1911. Folketællingen fra 1911 tillægges central betydning og benyttes som udgangspunkt for registreringen af *stationsbyer*, men der argumenteres ikke for, at netop 1911 er valgt som undersøgelsens udgangspunkt. Registreringen på baggrund af 1911-tællingen udbygges med ”manglende, især mindre byer”<sup>74</sup>, hvilket ikke forklares yderligere. Resultatet bliver i alt 151 byer, hvor deres indbyggertal i 1911 fungerer som grundlag for en meget stor del af den kvantitative analyse, der baseres på den såkaldte rangkorrelationsmetode, hvor byernes størrelse og dermed rang (1-151) i 1911 gøres til genstand for test af en række forskellige hypoteser. Geografisk er undersøgelsen afgrænset til at omfatte store dele af landet – dog med væsentlige udelukkelse: Det meste af Vestjylland er fravalgt ud fra en antagelse om, at de her beliggende byer adskilte sig afgørende fra de øvrige kombineret med det forhold, at der allerede var en undersøgelse i gang af denne landsdel. Den undersøgelse, der her refereres til, er en etnologisk undersøgelse af Vestjylland foretaget af Peter Dragsbo og Kim Clausen (se senere), som imidlertid har et helt andet metodisk udgangspunkt og sigte, hvorfor resultaterne ikke umiddelbart er sammenlignelige.<sup>75</sup> Bemærkelsesværdigt er det endvidere, at afgrænsningen af det jyske område hverken følger administrative eller naturgeografiske grænser (fx israndslinien). Derimod er der tilsyneladende tegnet en mere eller mindre tilfældig(?) ret linie ned igennem den jyske halvø, hvorved ca. 2/5 af Jylland lades ude.<sup>76</sup> Også Sønderjylland er fravalgt, da området i perioden 1864-1920 ikke var en del af Danmark, mens Københavns amtsrådsreds udelades med et argument om, at byerne her tidligt blev forstæder. Kystbyer indgår ikke i undersøgelsen, hvilket også er argumentet for at fravælge Bornholm og det sydfynske øhav, hvor bebyggelserne typisk var orienteret mod kysten. Den geografiske afgrænsning får konsekvenser for resultaternes repræsentativitet, hvilket er problematisk, da undersøgelsens del 1 primært har til hensigt at give del 2 generel gyldighed.

Det statistiske materiale suppleres med oplysninger fra *Trap Danmark*, idet der ”ikke eksisterer statistiske sammenfatninger på sogneniveau af folketællingernes erhvervsoplysninger for den ovennævnte [1860-1911, MT] periode”, hvilket dog ikke er korrekt.<sup>77</sup> Stilling har gennemgået 2. og 3. udgave for de udvalgte byer og anvender antallet af funktioner til at indikere graden af bymæssighed. Derimod er værket tilsyneladende ikke benyttet i forbindelse med byernes udvælgelse. Undersøgelsesperiodens afgrænsning taget i betragtning undrer det, at hverken 1. udgaven (1858-1864),<sup>78</sup> 4. udgaven (1920-1932) eller 5. udgaven (1950-1972) indgår i analysen. Fraværende i undersøgelsens del 1 er desuden kartografisk materiale, skønt dette materiale i del 2 vurderes til at have stor udsagnskraft. På baggrund af ovenstående materiale registreres 151 *stationsbyer*, som gøres til genstand for den kvantitative undersøgelse. Med undtagelse af to havde de alle forbindelse til jernbanen. Det er således primært byer *med* jernbane, der er genstand for Stillings undersøgelse. De 151 inddeles i tre kategorier, hvilket i første ombæring gøres ud fra deres indbyggertal i

---

<sup>73</sup> Stilling 1987, s. 147.

<sup>74</sup> Stilling 1987, s. 75.

<sup>75</sup> I en samtale med projektets daværende leder Chr. R. Jansen den 27. august 2004 oplyser denne, at den egentlige grund til denne opdeling var interne uenigheder mellem de forskellige faggrupper i projektets ledelse.

<sup>76</sup> Stilling 1987, s. 76, figur 2a.

<sup>77</sup> Stilling 1987, s. 149. Der er tal for 1890 i 3. udgave af *Trap* og i den trykte statistik for 1906. Også tællingerne fra 1930 og 1940, der ligger inden for Stillings periode, rummer sådanne oplysninger. Se Mette Ladegaard Thøgersen: *De rurale byer på Fyn. Definition, registrering og typologisering*, 2002, s. 30ff.

<sup>78</sup> 1. udgaven benyttes dog tidligere i bogen. Se fx Stilling 1987, s. 30.

1911, mens der efterfølgende knyttes forskellige funktionelle karakteristika til. Set i relation til Stillings endelige definition af en *stationsby* ses således en konflikt mellem en meget bred definition og den, der i praksis anvendes. For 1911-situationen kræves således mindst 150 indbyggere, mens tallet for 1930-situationen er 300. Implicit ligger der heri også en antagelse om, at byernes udvikling fulgte et bestemt mønster, som kan inddeles i etaper. Det fremgår også i Stillings hyppige fremhævelser af, at byernes udvikling var en kronologisk fortløbende proces, hvilket knytter an til en evolutionistisk opfattelse med den store industri- og institutionsby som det endelige mål. Forfatteren har da også problemer med at indplacere flere af byerne i kategorierne, men stiller ikke spørgsmålstegn ved fremgangsmåden. Bag fravalget af det vestjyske område ligger en antagelse om, at dette område adskilte sig så markant fra det øvrige Danmark, at en sammenligning ikke umiddelbart var mulig. Endvidere antager Stilling, at de undersøgte byer i henholdsvis Østjylland og på Øerne havde et så forskelligt udviklingsmønster, at de ikke umiddelbart kan analyseres sammen og følgelig må behandles hver for sig, hvilket der dog ikke argumenteres nærmere for. Byerne fordeler sig således, at der er 61 byer på Øerne, mens der i Jylland er 90, som – bemærkelsesværdigt nok(!) – indplacerer sig i de tre typer med hhv. 20, 20 og 21 samt 30, 30 og 30 i hver. Dermed er der altså ikke tale om et traditionelt hierarki, hvor der pr. definition er færrest i toppen og flest i bunden til trods for, at Stilling netop ønsker at undersøge, hvordan byerne indgår i et stationsbyhierarki.

Der er således flere grundlæggende problemer med Stillings undersøgelse både med hensyn til definition, registreringsmetode, typologisering, kildemateriale samt den manglende inddragelse af byhistorisk/bygeografisk teori.<sup>79</sup> Det får store konsekvenser for resultaternes udsagnskraft og bevirker, at der – også efter Stillings værk – stadig mangler en større komparativ undersøgelse af de danske *stationsbyer*.

En anden udgivelse fra *Stationsbyprojektet* er historikeren **Jørgen Finks** bog *Butik og værksted. Erhvervslivet i stationsbyerne 1840-1940* fra 1992, som omhandler *stationsbyernes* erhvervsliv med henblik på at præcisere de geografiske og kronologiske forskelle i dette forløb.<sup>80</sup> Som sådan placerer Finks værk sig på *specialsporet*, hvorfor kun et lille udvalg af de mere generelle betragtninger skal nævnes her. Fink definerer en *stationsby* som: ”En bymæssig bebyggelse uden for købstæderne (bortset fra forstæder, havnebyer, fiskerlejer og rene fabriksbyer), som i 1916 havde et indbyggertal på 225 eller mere.”<sup>81</sup> Han tilslutter sig således *ikke* Stillings definition og har ydermere et andet udgangspunkt, nemlig 1916-tællingen, som kombineres med en minimumsgrænse på 225 indbyggere – altså alt i alt en meget snæver definition. Valgene af året 1916 og de 225 indbyggere diskuteres ikke nærmere, skønt de har stor betydning for hvilke byer, der henholdsvis udelades og tages med. Fink tilslutter sig Stillings kategorisering af byerne, som dog ”tilpasses” 1916-situationen (se bilag 1, tabel 1).<sup>82</sup> Inddelingskriterierne er således også i Finks undersøgelse alene baseret på indbyggertal, men er ikke diskuteret nærmere. Af Finks liste over undersøgte byer ses det, at han medtager en del flere byer end Stilling – herunder også en del byer *uden* jernbaneforbindelse.<sup>83</sup> Efter at have opstillet listen over de registrerede *stationsbyer* konstaterer Fink imidlertid, at det ikke er muligt gøre den komplet alene på baggrund af den trykte statistisk. Han har derfor som supplement udarbejdet en fortegnelse over nogle af de byer, der måske burde have været taget med<sup>84</sup> og afslører herved, at han også selv er opmærksom på utilstrækkelighederne i den opstillede definition og registrering, hvorfor disse spørgsmål burde have været diskuteret indgående.

Fink inddeler – med inspiration fra geografen Aage Kampps inddeling af Danmark i landbrugsgeografiske regioner – landet i ni regioner ved at inddrage bystruktur, geografi og den administrative struktur (se bilag 1, tabel 2). De ni regioner slås herefter sammen til fire grupper, der ifølge Fink repræsenterer forskellige dele af

---

<sup>79</sup> Jf. Ole Hyltdofts anmeldelse i *The Scandinavian economic history review*, vol. 39, hf. 1, 1991, s. 100-101 og Askgaard i *Fortid og Nutid*, 1988, s. 133-144. Bl.a. fremhæves Christallers teori om bysystemer. Stilling tager i samme nummer af *Fortid og Nutid* til genmæle, hvorefter Askgaard i endnu en artikel fastholder sine kritikpunkter.

<sup>80</sup> Se Jørgen Fink: *Butik og værksted. Erhvervslivet i stationsbyerne 1840-1940*, 1992, s. 32.

<sup>81</sup> Fink 1992, s. 306.

<sup>82</sup> Fink 1992, s. 308-309.

<sup>83</sup> Fink 1992, s. 306-308.

<sup>84</sup> Fink 1992, s. 309-311.

den økonomiske udvikling og derfor også stationsbyudviklingen. Området omkring København falder på grund af hovedstadens påvirkning, ifølge Fink, uden for den egentlige stationsbyudvikling. Når der ses bort fra dette område, kan der ifølge Fink iagttages to forskellige udviklingslinier, en øst- og en vestdansk,<sup>85</sup> hvilket gøres til et hovedpunkt i fremstillingen. Finks empiriske undersøgelse består af to handelsdistrikter (Holbæk og Års-Farsø-Ålestrup), som repræsenterer et øst- og et nordvestdansk område, om end området reduceres yderligere til kun at omfatte to mindre områder og i alt otte *stationsbyer* – dog med perspektiver til en række flere. Det er således ikke en større komparativ analyse, der ligger til grund for de nævnte teser, som dermed næppe kan siges at være afprøvet til fulde. Også Finks undersøgelse er styret af en opfattelse af, at *stationsbyerne* fulgte et så ensartet udviklingsforløb, at der næsten var tale om lovmæssigheder,<sup>86</sup> såvel som der tilsyneladende opereres med en slags idealforestilling om, hvordan *stationsbyernes* erhvervsstruktur så ud: ”I sig selv er industrien et fremmedelement i stationsbyernes erhvervsliv. Stationsbyerhvervslivet er først og fremmest rettet mod det lokale marked, og det er derfor detailhandel og håndværk, der er de centrale erhverv”,<sup>87</sup> mens det andetsteds understreges, at stationsbyudviklingen var et direkte produkt af landbrugsudviklingen.<sup>88</sup>

*Stationsbyprojektets* første publikation var historikeren **Vigand Dann Rasmussens** specialeafhandling fra 1975, som i 1981 blev publiceret under titlen *Nørrejyske jernbanebyer. Udvalgte problemer omkring placeringen og befolkningsudviklingen 1850-1900*.<sup>89</sup> Bogen er inddelt i fire delproblemstillinger: Placering af jernbanelinier og ekspeditionssteder er undersøgelsens kerne. Efterfølgende kastes der lys over befolkningsudviklingen i de nørrejyske landsogne 1860-1901, befolkningstallet i bymæssige bebyggelser før 1901 og afslutningsvis skitseres erhvervsstrukturen og -udviklingen i Gørding, Vemb og Bur sogne samt Vemb by 1870-1901. Geografisk er undersøgelsen afgrænset til Nørrejylland, men i de fleste tilfælde er afgrænsningen langt mere specifik. Rasmussen opfatter den gængse betegnelse *stationsby* som upræcis og indfører i stedet – med inspiration fra det engelske *railway town* – betegnelsen *jernbaneby*, der er bebyggelser bestående af et større eller mindre antal gårde eller huse ved et jernbanekspeditionssted. Kun bebyggelser (og ikke nødvendigvis byer) med jernbaneforbindelse medtages i undersøgelsen, som sigter på at analysere relationen mellem jernbane og bebyggelse, mens spørgsmålet om bymæssighed og byer uden jernbane ikke gøres til genstand for behandling. Rasmussen pointerer dog, at der sideløbende med jernbanebyerne opstod en række byer uafhængigt af banen. Rasmussen skelner mellem primær-, sekundær- og tertiærbaner ud fra en formodning om, at forskellige hensyn influerede på banernes anlæggelse og konstaterer, at primær- og tertiærbanerne ofte var anlagt i velbefolkede egne, mens det i mindre grad var tilfældet for sekundærbanerne. Samtidig undersøges befolkningsudviklingen på sogneniveau ved at sammenligne udviklingen i sogne henholdsvis med og uden jernbaneforbindelse, og det konkluderes, at sogne uden jernbaner havde mindre befolkningsvækst end jernbanesogne i perioden 1850-1901. For sogne med jernbane var tilvæksten størst ved primær- og sekundærbanerne, mens sogne, der kun havde tertiærbaner, oplevede en mindre vækst. Endelig var der i sogne med station større befolkningstilvækst end i sogne, hvor der blot var holdeplads, jernbane uden ekspeditionssteder eller slet ingen jernbane.

I forbindelse med *Stationsbyprojektet* blev der også produceret en lang række artikler – blandt andet i tidsskriftet *Nyt fra stationsbyen*. Således arkitekten **Poul Tuxens** undersøgelse af ”Byplanlægning i en stationsby 1890. Træk af Kjellerups morfologi”<sup>90</sup>, hvor forfatteren undersøger morfologien i en enkelt *stationsby* – Kjellerup. Kjellerups udvikling var i høj grad bestemt af en meget restriktiv byplanlov, hvilket i dansk stationsbysammenhæng var noget ganske enestående. Undersøgelsen er således ikke repræsentativ for de danske *stationsbyer* som helhed, men den berører alligevel nogle helt centrale og principielle spørgsmål.

---

<sup>85</sup> Fink 1992, s. 18.

<sup>86</sup> Fink 1992, s. 14 og 302.

<sup>87</sup> Fink 1992, s. 156.

<sup>88</sup> Fink 1992, s. 31 og 302.

<sup>89</sup> For det følgende se Vigand Dann Rasmussen: *Nørrejyske jernbanebyer. Udvalgte problemer omkring placeringen og befolkningsudviklingen 1850-1900*, 1981.

<sup>90</sup> Poul Tuxen: ”Byplanlægning i en stationsby 1890. Træk af Kjellerups morfologi” i Jansen (red.), bd. 10, 1986, s. 8-53.

Tuxen har tydeligvis blik for, at også andre typer af transportnet end netop jernbanen kunne spille en rolle for bydannelsen. Således understreges vejnettets centrale betydning, idet "... det forhold, at landevejssystemet skulle dække såvel transittrafikale som lokaltrafikale behov, gør landevejsanlæggelserne – der for den overvejende del var færdigbygget i 1867 – til en lidt ældre parallel til jernbaneanlæggelserne som bydannende faktor."<sup>91</sup> Såfremt de økonomiske, befolkningsmæssige og geografiske forudsætninger for en bydannelse var til stede, vurderes et vejkryds mellem to nye landeveje at være ideel for lokaliseringen af en bydannelse. Tuxen nævner to hovedtyper af byer: Byer, der havde et vejkryds som centrum og *stationsbyer*, der først udviklede en bykrop efter jernbanens anlæggelse. Det var altså ifølge Tuxen afgørende for byens morfologi, hvornår i byens udviklingsproces jernbanen kom til, hvilket dog ikke blev efterprøvet på et større empirisk materiale.<sup>92</sup>

Historikeren **Christian Kaatmann** belyser i artiklen "Skærbæk – en sønderjysk stationsby og dens naboer" og den lille bog *Stationsbyer i Sønderjylland – Toftlund og Hjordkjær* fra 1985<sup>93</sup> udvalgte sønderjyske byers historie. Byernes udvikling forsøges forklaret ved hjælp af det slesvigske bysystem, der i midten af 1800-tallet var et af de stærkest urbaniserede og "industrialiserede" områder i det danske monarki, hvilket – kombineret med en lav befolkningstilvækst og en stor udvandring – bevirkede, at mulighederne for stationsbyvækst var ringe. Det var ifølge Kaatmann en væsentlig årsag til, at de fleste *stationsbyer* forblev meget små. Fælles for byerne var det, at de i sidste halvdel af 1800-tallet og først i 1900-tallet var blevet bymæssige lokalcentre for handel og håndværk, men Kaatmann understreger, at de samtidig var meget forskellige. Kaatmann anser ikke jernbanen for at være den afgørende faktor for byernes tilblivelse, men kræver dog en jernbane for at tale om en *stationsby*. Kaatmann lokaliserer tre forskellige typer af byer: Byer med en gammel landsby som centrum, byer opstået som dobbeltby til en landsby samt byer opstået omkring en jernbane uden tilknytning til en landsby. Endvidere anvendes Stillings typologisering af *stationsbyer* på de sønderjyske byer – denne gang med udgangspunkt i 1921-tællingen, og heller ikke Kaatmann diskuterer udgangsåret eller metoden nærmere. Bogen tjener derfor primært som et eksempel på, hvorledes bysystemet kan inddrages i en undersøgelse af *stationsbyerne*.

I rapporten fra det indledende stationsbyseminar i 1979 opstiller historikerne **Ib Gejl** og **Erik Korr Johansen** en oversigt over potentielle forskningsemner under titlen "Stationsbyen som forskningsområde".<sup>94</sup> Emnerne er inddelt i hovedtemaer som I) *Stationsbyernes* opkomst og udvikling, II) *Stationsbyernes* geografi, III) Politiske forhold og IV) Sociale og kulturelle forhold. Især de to førstnævnte temaer har interesse her, da påfaldende mange af disse temaer aldrig i praksis kom til at indgå i *Stationsbyprojektet*. Det angår fx betydningen af landbrugsudviklingen, det samlede transportsystem samt *stationsbyernes* beliggenhed – herunder spørgsmålene om, hvilke geografiske faktorer der spillede ind på byernes placering, befolkningstæthed, afstand til købstæder, veje og baners beliggenhed, naturgivne forhold mv. Heller ikke *stationsbyernes* interne geografi blev belyst i projektet, fx samspillet mellem nye og gamle bydele, om der over tid var forskel på stationens placering i forhold til en eksisterende by, om der var forskel på topografien i byer med og uden station, hvordan den "typiske" *stationsby* så ud etc. I projektgruppen var der imidlertid ikke tilslutning til, at *stationsbyens* topografi skulle udgøre en selvstændig del af undersøgelsen, men blot at disse forhold skulle indgå som en del af de øvrige emner, hvilket fik den konsekvens, at disse forhold kun blev belyst meget perifert i det samlede projekt.<sup>95</sup>

---

<sup>91</sup> Tuxen 1986, s. 8.

<sup>92</sup> Det var tanken, at morfologien skulle have været undersøgt mere indgående i *Stationsbyprojektet*, men Tuxen afgik ved døden, før han nåede at gøre projektet færdigt. Dog er andre resultater publiceret i artiklen: "Torvet i stationsbyen" i Jansen (red.), bd. 12, 1987, s. 3-41, hvor det for perioden 1840-1940 forsøges at identificere en bevidsthed om den byudvikling, der var i gang, hvilket anlæggelsen af et torv formodes at kunne indikere. Desuden findes et større ubearbejdet materiale på Landsarkivet for Nørrejylland.

<sup>93</sup> Se Christian Kaatmann: "Skærbæk – en sønderjysk stationsby og dens naboer" i Jansen (red.), bd. 8, 1985, og samme: *Stationsbyer i Sønderjylland - Toftlund og Hjordkjær*, 1985.

<sup>94</sup> Ib Gejl & Erik Korr Johansen: "Stationsbyen som forskningsområde" i Jansen (red.) 1980.

<sup>95</sup> Jf. de forskellige publikationer fra projektet og se Jansen (red.) 1980, s. 85. Hertil kommer forskellige ufærdige arbejder på Landsarkivet for Nørrejylland - herunder Tuxens undersøgelse af byernes morfologi og historikeren Kirsten

Således har gennemgangen af de i denne sammenhæng mest relevante værker fra *Stationsbyprojektet* illustreret, at der også efter projektets afslutning er en række helt grundlæggende spørgsmål om *stationsbyernes* historie, som endnu ikke er besvaret. De forskellige betegnelser virker forvirrende, men særligt påfaldende er den manglende fælles enighed om en definition, som har den konsekvens, at de enkelte bidragydere opererer med vidt forskellige definitioner. Til trods for ønsket om et såkaldt bredt spor i projektet, hvor udviklingen i hele landet skulle belyses, blev der ikke foretaget en landsdækkende registrering af byerne endside udviklet en operationel metode til, hvordan en sådan registrering kan gribes an. Det har betydet, at et overblik over byernes eksakte antal og fordeling endnu mangler, mens tesen om en grundlæggende forskel på byer i Øst- og Vestdanmark ikke er afprøvet. Den manglende systematik har ydermere gjort det vanskeligt at karakterisere *stationsbyernes* udvikling – herunder også deres placering i det større bysystem. Større emneområder som byernes morfologiske udvikling er kun undersøgt meget sporadisk, hvilket bl.a. betyder, at flere væsentlige kildegrupper – herunder fx serier af historiske kort – kun er benyttet i meget begrænset omfang.

## Etnologisk/kulturhistorisk stationsbyforskning<sup>96</sup>

Skønt den metodiske tilgang er en anden end den, der skal anvendes her, berører også den etnologiske og kulturhistoriske forskning nogle af de spørgsmål, som vil blive behandlet i nærværende afhandling.

Således etnologen **Poul Balle-Petersens** artikel ”De nye byer”, der oprindeligt blev publiceret i *Det forsømte århundrede. Arv og Eje* i 1976.<sup>97</sup> I artiklen forsøger Balle-Petersen at frigøre byerne fra den tætte kobling til jernbanen, da langt fra alle byer havde jernbane, såvel som der langt fra opstod byer ved alle stationer – og hvor det var tilfældet, gik der oftest en hel del år, før bebyggelsen udviklede sig til en by. Balle-Petersen fremhæver også byernes store forskellighed, som ikke mindst afspejlede sig i deres meget forskellige størrelser. På den baggrund sluttes det, at byer af forskellig størrelse var forskellige, hvad angik både udseende, erhvervs sammensætning og indre struktur, men det belægges ikke empirisk. Det gør derimod spørgsmålet om en definition, hvilket sker med udgangspunkt i en enkelt by, Grindsted.<sup>98</sup> Undersøgelsen viser, at byen – til trods for et meget begrænset indbyggertal (85 indbyggere i 1880 og 123 indbyggere i 1890) – var delvist urbaniseret allerede i 1880'erne med en differentieret erhvervsstruktur og specielle ”bynormer”. Det konkluderes derfor, at et bestemt befolkningstal ikke i sig selv gør en lokalitet til en by, om end en vis befolkningskoncentration (som ikke defineres nærmere!) må være et krav. Derimod bør kravet om en varieret erhvervsstruktur ifølge Balle Petersen indgå i definitionen af de nye byer.<sup>99</sup> Den skitserede problematik må siges at være af stor relevans – nemlig den nedre grænse for, hvornår der er tale om en by, som må undersøges på et større empirisk materiale end det enkeltstående eksempel, der er genstand for Balle-Petersens undersøgelse.

Grindsted behandles også af historikeren **Sidsel Eriksen** i værket *Stationsbyens samfund. Folk og foreninger i Grindsted 1880-1940* fra 1996,<sup>100</sup> hvor Eriksen anvender et ”indefra-perspektiv”, der på mange måder er etnologisk inspireret. Eriksen betragter foreninger i Grindsted som en nøgle til at forstå de forandringer, der fulgte med byudviklingen, og resultaterne af dette ”kunstgreb” er på mange måder interessante. Her skal

---

Helle Petersens undersøgelse af infrastrukturen. Hvad angår sidstnævnte, har jeg forgæves forsøgt at kontakte forfatteren med henblik på at få tilladelse til at se materialet.

<sup>96</sup> Nævnes bør også Margit Baad Pedersens: *Stationsbyliv. Karise 1880-1940* fra 1987, der indgik i *Stationsbyprojektet*, men som på grund af en snæver etnologiske tilgang ikke vil blive inddraget her.

<sup>97</sup> Poul Balle-Petersens artikel blev også trykt i rapporten fra seminaret om *Stationsbyprojektet* (se tidligere). Her henvises til ”De nye byer” i *Det forsømte århundrede. Arv og Eje*, 1976.

<sup>98</sup> Balle-Petersen 1976, s. 77ff.

<sup>99</sup> Balle-Petersen 1976, s. 80.

<sup>100</sup> Sidsel Eriksen: *Stationsbyens samfund. Folk og foreninger i Grindsted 1880-1940*, 1996. Resultaterne er desuden publiceret i en række artikler, se fx Eriksen: ”Stationsbyen – smeltedigel eller segregation? Et essay over bogen *Stationsbyernes samfund. Folk og foreninger i Grindsted 1880-1940*” i Peter Aronsson & Lennart Johansson (red.): *Stationssamhället. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*, 1999, s. 66-84 og Eriksen:

”Lokalsamfundshistorie. Mellem kollektiv hukommelse og kritisk samfundsanalyse” i *Journalen*, nr. 1, 1997, s. 3-7.

blikket vendes mod nogle af de mere generelle udsagn om *stationsbyerne* og deres karakteristika: Det empiriske materiale udgøres af en enkelt by, hvilket dog ikke forhindrer Eriksen i karakterisere Grindsted som en ”typisk” *stationsby* ud fra argumentet om, at alle *stationsbyer* var ens: ”If you have seen one, you have seen them all”<sup>101</sup> Eriksen opstiller på baggrund af Grindsted-studiet følgende karakteristika for *stationsbyerne*:<sup>102</sup>

- opstod i samme periode
- ensartet socialstruktur uden fremtrædende borgerskab
- ensartet erhvervsstruktur (mange små service- og håndværksvirksomheder)
- præget af samme kulturelle og religiøse strømninger
- gennemløb et eksplosionsagtigt udviklingsforløb
- havde en forskelligartet befolkning, som pludselig var blevet samlet ét sted
- byudviklingen foregik i tæt kontakt med landområderne

Hvordan en *stationsby* defineres, diskuteres ikke nærmere. Derimod drages der med betegnelsen *Det jyske Chicago* direkte paralleller fra Grindsted til USA!

Ifølge etnologerne **Kim Clausen** og **Peter Dragsbo** er Grindsted eksponent for den særlige vestjyske *stationsby*, der belyses i projektet ”Dokumentation af vestjyske stationsbyer”. Projektet begyndte i 1978 på Skjern og Esbjerg museer – altså *før Stationsbyprojektet*, men det blev siden en del af det store projekt. Ved stationsbyseminarets afholdelse forelå kun sporadiske resultater, men Dragsbo og Clausen har siden publiceret en række artikler om projektet.<sup>103</sup> Formålene med projektet var 1) at dokumentere udvalgte *stationsbyer* – 18 i alt – vha. fotos, kortlægning og beskrivelse og 2) at tilvejebringe et etnologisk-topografisk materiale til beskrivelse og analyse af *den vestjyske stationsby* som en speciel miljøtype. De 18 byer er udvalgt, så de repræsenterede forskellige typer – og alle havde station. Bag projektet ligger en antagelse om, at *den vestjyske stationsby* adskilte sig væsentligt fra den østdanske, på trods af at der i undersøgelsen *ikke* indgik østdanske byer. Disse opstod typisk på bar mark, mens de østdanske opstod i en landsby. I artiklen ”De nye byer i Vestjylland”<sup>104</sup> fra 1984 illustreres den store forskel på udviklingen i Vestjylland og Sjælland ved at opstille to kolonner indeholdende to helt forskellige udviklingsforløb,<sup>105</sup> og i artiklen ”Station Towns” fra 1986 vurderes det, at: ”Station towns did not have the same role throughout the country. In eastern Denmark there had been from time immemorial a relatively dense network of market towns serving fixed areas, and in this network the station towns became a supplement to the pre-existing ones...”.<sup>106</sup> Igen må resultaterne primært være baseret på undersøgelsen af de 18 vestjyske byer.

Centralt står Dragsbos artikel ”Stationsbyer” i *De kulturhistoriske interesser i landskabet* fra 1997. Om årsagerne til byernes opståen nævnes to hovedårsager: 1) Landbrugets omlægning til eksportorienteret erhverv, herunder en delvis overgang til pengeøkonomi samt behov for service og specialisering, som blev muliggjort med Næringsfrihedsloven af 1857. 2) Udviklingen i kommunikationen med gode fjernforbindelser og dårlige nærforbindelser. Ifølge Dragsbo strakte stationsbyperioden sig fra 1860 til ca. 1960, som underinddeles i fire perioder (se bilag 1, tabel 3). Desværre fremgår det ikke eksplicit, hvilke undersøgelser eller motiver der ligger til grund for denne faseinddeling. Sandsynligt er det, at de vestjyske *stationsbyer* udgjorde en del af det empiriske grundlag suppleret med udvalgte byer fra andre landsdele, men Dragsbos egen brug af inddelingen tyder på, at den især baserede sig på byernes arkitektur. Dragsbo

---

<sup>101</sup> Eriksen 1997, s. 3-7.

<sup>102</sup> Eriksen 1999, s. 67.

<sup>103</sup> Jansen (red.) 1980, s. 138. Se endvidere: Kim Clausen & Peter Dragsbo: ”De nye byer i Vestjylland” i Flemming Just (red.): *Arbejdsrapport om Vestjyllands udviklingshistorie ca. 1750-1914*, 1984, s. 143-156, samme: ”Den vestjyske stationsby” i *Folk og forskning*, nr. 4, 1981, samme: ”Stationsbyen - et historisk bymiljø” i *Arkitekten*, nr. 18, 1982, s. 357-380, samme: ”Stationsbyundersøgelserne. Arbejdet i Ribe og Ringkøbing amter” i *FRAM*, 1982, s. 82-102, Dragsbo: ”Station Towns” i *Ethnologia Scandinavica*, 1986, s. 130-144, samme: ”Fire vestjyske stationsbyer” i Dragsbo & Nina Fabricius (red.): *Kulturbevaring og dagligt liv*, 1987, s. 94-100 og Dragsbo: ”Stationsbyer” i Vivian Etting & Per Grau Møller (red.): *De kulturhistoriske interesser i landskabet*, 1997, s. 263-289.

<sup>104</sup> Clausen & Dragsbo 1984, s. 143-156.

<sup>105</sup> Clausen & Dragsbo 1984, s. 143-156.

<sup>106</sup> Dragsbo 1986, s. 131.

understreger at *stationsbyerne* statistisk set er svære at "fange" og henviser til resultaterne fra Stillings registrering.<sup>107</sup>

Skønt Dragsbo understreger, at "der er almindelig enighed om, at dannelsen af de nye centre i de enkelte egne skete *uanset om der var jernbaner eller ej*"<sup>108</sup> (min kursivering, MLT), så er jernbanen alligevel omdrejningspunktet i den opstillede typologisering:

- "Ægte" *stationsbyer* opvokset ved førstegenerationsbaner (bar mark/langt fra eksisterende bebyggelse).
- Byer, som i den tidlige fase voksede frem på bar mark. Fik senere jernbane.
- Byer, der efter 1885-90 voksede frem på bar mark/ved en enkelt funktion. *Stationsbyer* ved andengenerationsbaner.
- Nye byer fra 1885-90, der aldrig fik station.
- Nye byer fremvokset 1900-1920 som ægte *stationsbyer* ved andengenerationsbaner.<sup>109</sup>

Forskellen på første- og andengenerationsbaner diskuteres ikke nærmere, såvel som kriterier for relationen mellem ny og eksisterende bebyggelse ikke defineres. Mere problematisk er det imidlertid, at der først *efter* selve typeinddelingen refereres til en række landsbyer, som fik centerfunktioner og bymæssig bebyggelse – enten i den tidlige fase før 1885/90 eller i perioden 1885/90-1910 (både med og uden station), hvorved byer med landsbyfortid altså *ikke* fremstår som en del af de "egentlige" *stationsbyer*. Disse byer nævnes heller ikke i forbindelse med forfatterens gennemgang af gode eksempler, hvilket kan indikere, at erfaringsgrundlaget primært har været de vestjyske byer. Påfaldende er endvidere forfatterens brug af værdiladede ord – "ægte" *stationsbyer* – der indikerer, at nogle byer er mere "rigtige" end andre. En af Dragsbos store fortjeneste er den vægt, der lægges på byens fysiske struktur og de mange skitser af byens rum, og skønt der er problemer i forhold til dokumentation og eksemplers repræsentativitet, har Dragsbos (og Clausens) arbejder givet god inspiration til nærværende studie.

Endelig plæderer Dragsbo for, at der ydermere er behov for at analysere byernes historie i en historisk-kulturhistorisk analyse med fokus på byernes opståen, de vigtigste faser i deres udvikling og belysning af byernes relation til oplandet og den omgivende bystruktur.

## Økonomisk stationsbyforskning

Først i 1940erne skrev cand. merc. **Ejler Alkjær** flere artikler om *stationsbyer* i tidsskriftet *Det danske Marked*.<sup>110</sup> Alkjær finder det ganske unødvendig at opstille en definition af *stationsbyerne*, da "Enhver kender dem, og enhver er klar over, hvilken Betydning netop Jernbanestationen har haft og i Regelen stadig har for den Bebyggelse og det Erhvervsliv, som er opstaaet med Stationen som Midtpunkt."<sup>111</sup> Alkjær tillægger de trafikale forhold en central betydning for byernes udvikling: "Trafikken har ikke blot virket med til at kalde Byerne til Live og været bestemmende for deres Beliggenhed. Frem gennem Tiden har Trafikken i allerhøjeste Grad haft Indflydelse paa Byernes Skæbne – deres Vækst og Trivsel, eller deres Stagnation eller Tilbagegang."<sup>112</sup>

Alkjær opererer med tre typer af *stationsbyer* inddelt efter oprindelsesmønster, hvor følgende udviklingsscenarier skitseres:

- Fra landsby til *stationsby*, hvor en station blev anlagt i en eksisterende landsby
- Dobbeltby, hvor stationen blev anlagt et godt stykke uden for landsbyen. Afstanden var ikke større, end at de to bebyggelser med tiden smeltede sammen til én.

<sup>107</sup> Dragsbo 1997, s. 282-283.

<sup>108</sup> Dragsbo 1997, s. 263.

<sup>109</sup> Dragsbo 1997, s. 266ff.

<sup>110</sup> Fx Ejler Alkjær: "De danske Stationsbyer" i Max Kjær Hansen (red.): *Det danske Marked*, 1943a, s. 153-175 og samme: "Om Stationsbyernes Erhvervsstruktur og Oplandsforhold" i Kjær Hansen (red.) 1943b, s. 217-251.

<sup>111</sup> Alkjær 1943a, s. 154.

<sup>112</sup> Alkjær 1943a, s. 153.



- Station anlagt på åben mark.<sup>113</sup>

Den sidste type opstod ifølge Alkjær i de egne, der hidtil havde været tyndt befolkede og som først med hedeopdyrkningen og de øvrige forbedringer i landsbrugsproduktionen fik behov for lokale centre,<sup>114</sup> men hverken denne antagelse eller typologiseringen er efterprøvet på et større empirisk materiale.

Alkjær undersøger erhvervsfordeling og oplandsforhold i udvalgte store *stationsbyer* og konstaterer, at erhvervsfordelingen kunne antage en meget forskellig karakter, om end der også var ligheder:

”Den almindelige Regel om, at Stationsbyerne kun betjener et ret snævert, lokalt præget Opland, udelukker ikke, at en Del af disse bymæssige Bebyggelser har handelsmæssig og andet tilknytning til et Omraade indenfor en større Radius end den for Stationsbyernes gennemsnitlige.”<sup>115</sup>

Samtidig er der den sammenhæng, at ”... Byerne med de største Indbyggertal ogsaa gennemgaaende [har] de største Oplandsfolketal, saaledes vil Stationsbyens Tag i deres Opland som Regel ogsaa være stærkere, jo større Byen er.”<sup>116</sup> Derimod fandt Alkjær ingen entydig sammenhæng mellem størrelse og tilstedeværelsen af industri eller institutioner. Et fællestræk for byerne var ifølge Alkjær, at de havde en tæt forbindelse til oplandet, mens deres forskelligheder afspejlede sig ved, at de fx kunne være knudepunkter for trafik og/eller centre for handel, industri, administration/institutioner. Alkjær præsenterer således en række idéer, som det kunne være interessant at efterprøve nærmere.

Økonomen **J. A. Tork** har bidraget med artiklerne ”Banernes Indflydelse paa Befolkningsbevægelser og Bydannelser” i *De Danske Statsbaner 1847-1947* fra 1947 og ”Fynske Stationsbyer” publiceret i *Fynske Aarbøger* 1950-52, men da artiklerne indeholder mange identiske elementer er kun den seneste medtaget her.<sup>117</sup> Tork afdækker årsagerne til *stationsbyernes* opståen og udvikling ud fra en statistisk analyse, som primært baseres på offentlig statistik, om end han har blik for det statistiske materiales utilstrækkelighed. På baggrund af en undersøgelse af udvalgte fynske *stationsbyer* konkluderes det, at ikke blot banen, men også de øvrige transportformer, afstanden til købstæderne og tidspunktet for banens anlæggelse kunne have betydning for en bys struktur. Afslutningsvis opstilles en inddeling af byerne i typer, der dog mere har karakter af nogle generelle betragtninger om *stationsbyernes* forskellige karakteristika end af en operationel måde at typologisere dem på.

Historikeren **Peter Fransens** ph.d.-afhandling fra 1997 med titlen *Varetransport på Fyn via havn og jernbane 1865-1920* er placeret under de økonomiske bidrag, da Fransens hensigt er at afdække varestrømmenes forskydninger og at vurdere, hvordan disse påvirkede det samlede bysystem, som hidtil primært var blevet belyst ud fra befolkningsmæssige og erhvervsgeografiske forhold. Af særlig interesse for nærværende undersøgelse er afsnittet om landstationerne.<sup>118</sup> Fransens indleder her med at præsentere den hidtidige stationsbyforsknings problemer med at udvælge og gruppere *stationsbyerne*, hvilket hos Fransens ”løses” ved at udvælge samtlige ekspeditionssteder. Heraf ses, at Fransens forståelse af *stationsbyer* inkluderer tilstedeværelsen af en station, om end det slås fast, at en station ikke nødvendigvis er ensbetydende med bymæssig bebyggelse. Fransens forsøger at typologisere ekspeditionsstederne ud fra vareomsætningen, men som appendiks 2 afslører, varierer omsætningen meget i løbet af den undersøgte periode. Der kan dog konstateres en forskel på vareomsætningen ved de forskellige typer af baner, idet ekspeditionssteder ved tidlige strækninger typisk havde en omsætning over gennemsnittet. Af andre interessante pointer er Fransens dokumentation af i hvert fald et vist konkurrenceforhold mellem nabostationer, hvor anlæggelsen af en station tæt på en allerede eksisterende påvirkede dennes omsætning negativt. Endvidere mener Fransens at kunne lokalisere såkaldte *midtvejsbyer*, der var beliggende midt på strækningen mellem to købstæder, som havde særligt gunstige vilkår. Derimod gav det ikke nogen egentlig effekt for vareomsætningen, om der ved stationen også opstod en by. Det betyder, at der ikke er en entydig

<sup>113</sup> Alkjær 1943a, s. 157.

<sup>114</sup> Alkjær 1943a, s. 157.

<sup>115</sup> Alkjær 1943b, s. 234.

<sup>116</sup> Alkjær 1943b, s. 234.

<sup>117</sup> J. A. Tork: ”Fynske stationsbyer” i *Fynske Aarbøger*, IV, 1950-52, s. 138-188.

<sup>118</sup> Peter Fransens: *Varetransport på Fyn via havn og jernbane 1865-1920*, 1997, s. 105ff.

sammenhæng mellem størrelsen af den bymæssige bebyggelse og den omsatte varemængde, hvilket begrænser fremgangsmådens anvendelighed til belysning af byudvikling.

Endelig skal kort nævnes historikeren **Poul Thestrups** disputats *Nærbutik og næringslovs-omgøelse. En undersøgelse af brugsforeningerne og deres placering i innovationsprocessen i Danmark mellem 1850 og 1919* fra 1986.<sup>119</sup> Værket har brugsforeningerne som emne, men berører i forbindelse hermed også nogle af de øvrige – især økonomiske og juridiske forandringer – der i slutningen af 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet påvirkede landdistrikterne. I denne sammenhæng har Thestrups overvejelser om Næringsloven fra 1857 (med ikrafttræden i 1962) relevans. En af de mange centrale pointer er konklusionen om, at Næringslovens betydning – på grund af de mange dispensationer forud for lovens tilblivelse – var noget mere begrænset, end det fremgik af lovens vidtgående tekst.<sup>120</sup> Også Thestrups forsøg på at måle landdistrikternes urbanisering og de innovationsprocesser, brugsforeningerne var en del af, har interesse her, men desværre foreligger resultaterne kun på amts- eller sogneniveau. Som et indirekte mål for landdistrikternes urbanisering benytter han bygningsafgiften på landet (omfattede *ikke* gårde og bygninger brugt til landbrug) og de beløb, der blev betalt for næringsbeviser uden for købstæderne i perioden. Begge giver det indtryk, at der skete en jævn stigning i urbaniseringen frem til midten af 1880'erne, som for en kort stund udjævnedes en smule, mens den i begyndelsen af 1890'erne tiltog betydeligt.<sup>121</sup> Innovationsprocesserne belyses både økonomisk (brugsforeninger, sygekasser, sparekasser, mejerier) og kulturelt (forsamlingshuse, missionshuse, friskoler). Der var tidsmæssige forskydninger mellem de forskellige faktorer, men især fra midten af 1880'erne tog spredningen fart. Thestrup berører kun *stationsbyerne* perifert, hvorfor bidraget her primært vil blive benyttet til at få overblik over den generelle samfundsudvikling. Til at belyse den mere overordnede økonomiske udvikling vil endvidere økonomen **Svend Aage Hansens** værk *Økonomisk vækst i Danmark* fra 1972-1974,<sup>122</sup> økonomen **Henrik Christoffersens** værk *Danmarks økonomiske historie efter 1960* fra 1999<sup>123</sup> samt økonomen og historikeren **Hans Chr. Johansens** statistiske oversigter blive inddraget.<sup>124</sup>

## Geografisk stationsbyforskning

Helt centralt for den geografiske stationsbyforskning står geografen **Aage Aagesens** disputats *Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark* fra 1949. Som det fremgår af titlen, er jernbanerne det egentlige emne for disputatsen, men i forbindelse hermed berøres også de nye bymæssige bebyggelser i landdistrikterne, der opstod i jernbanens epoke. I studiet inddrager Aagesen således både natur- og kulturgeografiske forhold, hvor sidstnævnte omfatter opland, befolkning (mængde, geografisk fordeling, kulturtrin, beskæftigelse og levestandard), produktion, afsætning og samfærdselslinier.<sup>125</sup> Hvad angår Aagesens primære emne – jernbanerne – undersøges de forskellige baners etablering. Her konstaterer Aagesen, at perioden 1864-1894 var den epoke, hvor Danmarks hovedbanenet opstod, mens der før 1864 var så få baner, at det ikke kan karakteriseres som et egentligt ”net”. Karakteristisk var det endvidere, at de mest betydelige baner blev anlagt før 1880. I perioden 1894-1920 domineredes jernbanenettets udvikling af sekundærbanerne, der næsten udelukkende blev bygget som privatbaner.<sup>126</sup> Aagesen beskæftiger sig også med relationen mellem jernbane og bebyggelse, og om den kronologiske sammenhæng konstateres følgende: ”Langs de ældre Jernbaner, Hovedbanerne, opstod de bymæssige bebyggelser ved Stationerne. De senere anlagte Sidebaner

---

<sup>119</sup> Poul Thestrup: *Nærbutik og næringslovs-omgøelse. En undersøgelse af brugsforeningerne og deres placering i innovationsprocessen i Danmark mellem 1850 og 1919*, 1986.

<sup>120</sup> Thestrup 1986, s. 170.

<sup>121</sup> Thestrup 1986, s. 249-252.

<sup>122</sup> Svend Aage Hansen: *Økonomisk vækst i Danmark, Bind I, 1720-1914*, 1972 og samme: *Økonomisk vækst i Danmark, Bind II, 1914-1983*, 1974.

<sup>123</sup> Henrik Christoffersen: *Danmarks økonomiske historie efter 1960*, 1999

<sup>124</sup> Hans Chr. Johansen: ”Dansk økonomisk statistik 1814-1980” i H.P. Clausen m.fl. (red.): *Danmarks historie*, bd. 9, 1985.

<sup>125</sup> Aage Aagesen: *Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark*, 1949, s. 33ff.

<sup>126</sup> Aagesen 1949, s. 60-61.

lagdes derimod i Reglen forbi de allerede eksisterende Bydannelser eller Landsbyer, der således blev Stationsbyer<sup>127</sup>, men det understreges også, at der allerede før anlæggelsen af jernbaner fandtes adskillige bymæssige bebyggelser i landdistrikterne (lå typisk ved slotte, ladepladser, trafikcentre). Ifølge Aagesen fandtes der i Vestjylland kun få bymæssige bebyggelser uden jernbanestation, hvorfor stationen her (og på Bornholm) stort set bestemte de bymæssige Bebyggelsers Placering.<sup>128</sup> Dette er dog ikke efterprøvet på et større materiale af Aagesen selv. Sammenhængen med oplandet beskrives således: "... det afhænger af Oplandsforholdene, om en bymæssig Bebyggelse kan opstå indenfor et bestemt Omraade, mens det afhænger af Samfærdselsnettet, hvor den kan opstaa indenfor Omraadet."<sup>129</sup> Skønt jernbanen er Aagesens egentlige emne, har han også blik for de øvrige transportforhold.<sup>130</sup>

Ifølge Aagesen er målebordsbladene – ud over de direkte iagttagelser – den vigtigste kilde til at studere *stationsbyernes* bebyggelsesgeografi,<sup>131</sup> mens den offentlige statistik derimod anses for at være unøjagtig. I en empirisk undersøgelse af byerne ud fra 1940-tællingen supplerer Aagesen med analyser af målebordsblade og plæderer for, at ca. 150 indbyggere er en mere rimelig nedre grænse end den minimumsgrænse på 250 indbyggere, der anvendes i statistikken.<sup>132</sup> En diskussion af kriterier for bymæssighed og hvilke kriterier, der er anvendt i den kartografiske analyse, savnes. På baggrund af kortanalysen af målebordsbladene foretages endvidere en inddeling af byerne ud fra deres bebyggelsesgeografi i henholdsvis byer *uden* landsbybebyggelse og *med* landsbybebyggelse, hvor sidstnævnte enten kunne indgå i centralt i stationsbybebyggelsen eller ligge udenfor.<sup>133</sup> Inddelingen afprøves på et par udvalgte eksempler, men den gøres ikke til genstand for en systematisk undersøgelse. Alligevel konstateres det, at "fuldstændig analoge Forhold vil findes i næsten alle Landets Stationsbyer..."<sup>134</sup> – og endda i byer med og uden station, idet "Landevejsbyernes Udvikling forløber efter stort set samme Linier som Stationsbyernes, blot uden disse sidstes særlige Forhold omkring Stationen og Sporarealet."<sup>135</sup>

I denne – ganske vist ældre afhandling – er der meget inspiration at hente, hvorfor det kan undre, at *Stationsbyprojektet* ikke har fundet større inspiration her.

Geografen **Viggo Hansen** har også beskæftiget sig med *stationsbyerne* og var som nævnt med i projektgruppen bag *Stationsbyprojektet*. Hansen har bl.a. begået artiklerne "Den rurale by. De bymæssige bebyggelsers opståen og geografiske udbredelse", som blev publiceret i *Geografisk Tidsskrift* i 1965 og siden i rapporten fra *Stationsbyprojektet*, samt "Den rurale bys rolle i urbaniseringsprocessen i Danmark" fra 1971. I værket *Danmarks Natur* fra 1981 behandles emnet i et større afsnit om Danmarks bebyggelseshistorie.<sup>136</sup> Mens byerne i artiklerne betegnes som *rurale byer*, kaldes de i *Danmarks Natur* for *byer på landet*. Ifølge Hansen er det vigtigt at inddrage forskellige kildegrupper i undersøgelsen af byernes historie: Statistik (indbyggertal og ejendomstællinger), topografiske kort og *Trap Danmark*,<sup>137</sup> men de empiriske undersøgelser baserer sig primært på studier af udvalgte byer med over 1000 indbyggere. En mulig metode til belysning af disse byers historie er ifølge Hansen enten at studere antallet af centralfunktioner og opstille byerne i et hierarki eller på baggrund af antal beskæftigede at udregne et såkaldt centralitetsindeks. Sidstnævnte går ud

---

<sup>127</sup> Aagesen 1949, s. 84.

<sup>128</sup> Aagesen 1949, s. 84 og 92.

<sup>129</sup> Aagesen 1949, s. 93-94.

<sup>130</sup> Aagesen 1949, se fx kortet s. 91.

<sup>131</sup> Aagesen 1949, s. 100.

<sup>132</sup> Aagesen 1949, s. 92.

<sup>133</sup> Aagesen 1949, s. 101.

<sup>134</sup> Aagesen 1949, s. 111.

<sup>135</sup> Aagesen 1949, s. 106.

<sup>136</sup> Viggo Hansen: "Den rurale by. De bymæssige bebyggelsers opståen og geografiske udbredelse" i *Geografisk Tidsskrift*, 64. bd., 1965, s. 54-69. Artiklen er gengivet i Jansen (red.) 1980. Her henvises til artiklen i *Geografisk Tidsskrift*, samme: "Den rurale bys rolle i urbaniseringsprocessen i Danmark", *YMER 1971*, 1971, s. 21-33, og samme: Hansen: "Det bebyggede land" i Arne Nørrevang & Jørgen Lundø (red.): *Danmarks Natur*, bd. 9, 1981, s. 4-134.

<sup>137</sup> Hos Hansen tillægges 1. udgaven central betydning til trods for, at den næppe kan betragtes som værende helt præcis. Hansen anser det for problematisk, at erhvervsfordelingen ikke er offentliggjort på mindre end herredsniveau for "denne tid" (1871-1959), hvilket dog ikke er korrekt. Jf. tidligere bemærkninger til Stillings udsagn om samme.

på at udregne et gennemsnit for antallet af beskæftigede ved serviceerhverv og på den baggrund inddele byerne i klasser. Byer med en værdi over gennemsnittet vil betjene et større opland, end det umiddelbart kan aflæses af deres indbyggertal.<sup>138</sup>

Jernbanen var ifølge Hansen ikke i sig selv et incitament til en bydannelse. Således begyndte bydannelsen kun sjældent omkring tidspunktet for banens anlæggelsesår.<sup>139</sup> For at en by kunne opstå måtte tiden være moden til det, og der måtte være et behov for byfunktioner, hvilket først var til stede omkring 1880.<sup>140</sup> Ifølge Hansen var det kun fra ca. 1880 til 1920, at jernbanerne virkede lokaliserende for bydannelsen, hvorefter landevejene tog over. *Stationsbyernes* rolle i urbaniseringsprocessen vurderes således at være udspillet omkring 1920,<sup>141</sup> hvorefter de såkaldte *landvejsbyer* opstod. Jernbanen og vejen fremstilles som to på hinanden følgende udviklingstræk, men der åbnes ikke op for, at begge forhold kunne have gjort sig gældende samtidig.

I forsøget på at indplacere de rurale byers udvikling i den overordnede urbaniseringsproces inddrages også de gamle købstæder. Koncentrationen af købstæderne var højst i Østdanmark (mest frugtbar landbrugsjord), mens behovet for rurale byer var størst i de købstadsfattige egne.<sup>142</sup> De fleste og største rurale byer lå ifølge Hansen i Jylland, hvor mange af de største byer endvidere havde udviklet sig som *midtvejsbyer*.<sup>143</sup> Men der var også forskel på byernes oprindelse: I Østdanmark var det reglen, at stationsbyfunktionerne enten indplaceredes i en eksisterende landsby eller opstod i ringe afstand fra denne som en slags tvillingby, mens der i store dele af Jylland var tale om en helt ny bebyggelse. Hansen konkluderer, at ”Af disse grunde har jyske og ødanske [sic!] stationsbyer ofte helt forskellig fysiognomi.”<sup>144</sup>

Som nævnt er konklusionerne draget på baggrund af studier af udvalgte store *stationsbyer*, og Hansen plæderer da også for mere forskning i emnet. Konkret foreslås det at studere ”... de nye byers morfologi, d.v.s. bymønsters tilpasning til det lokale miljø og byernes indre differentiering i henseende til arealudnyttelsen, som fx placeringen af de forskellige funktioner i forhold til hinanden, idet man herved ofte vil kunne konstatere en slags ”lovæssig” orden.”<sup>145</sup> Og videre: ”en særlig interesse knytter sig i denne henseende til den forskel i bymønstre og bydifferentiering, der kommer frem, når den rurale by er vokset frem i et gammelt landsbymiljø, og når den som i de fleste midt- og vestjyske egne er groet frem, hvor der intet var i forvejen.”<sup>146</sup> Skønt fremsat længe inden *Stationsbyprojektets* igangsættelse afspejlede denne opfordring sig ikke i projektets konkrete frembringelser.

Endnu et bidrag til stationsbyforskningen er geografen **Bent Jakobsens** speciale i indleveret i 1976 med titlen *Rurale byers udvikling – en undersøgelse i det nuværende Århus amt med hovedvægten på tiden omkring århundredskiftet*. Specialet er en historisk-geografisk undersøgelse (defineret som geografi med anvendelse af historisk metode). Jakobsen anvender betegnelsen *rural by* om den bebyggelsestype, der er genstand for specialet, og tager udgangspunkt i den fælles nordiske bydefinition (gældende efter 1960), mens kriterier som afstand mellem husene, næringsstruktur og indbyggertal overvejes som supplement. Jacobsen anser tæthedskriteriet (antal huse pr. kvadratmeter) for at være vanskelig at arbejde med, mens maksimumsafstanden mellem husene anbefales formindsket fra 200 til 150 meter kombineret med et krav om en tæt kerne af bebyggelser. Næringsstrukturen anses for vanskelig at håndtere, da det stiller store krav til folketællingernes erhvervsoplysninger, som sjældent findes, mens indbyggertallet må være 250 indbyggere for at kunne undersøge bebyggelsen over tid. På den baggrund defineres en rural by som ”en landsby [sic!]

<sup>138</sup> Resultaterne er bl.a. forklaret i Hansen 1981, s. 85.

<sup>139</sup> Hansen 1965, s. 64.

<sup>140</sup> Hansen 1965, s. 63.

<sup>141</sup> Se figur i Hansen 1965, s. 64. Se også Askgaard's kritik i Askgaard, 1981. Jf. også Hansen 1981, s. 79, hvor det står skrevet, at det er vanskeligt at dokumentere, at perioden sluttede i 1920.

<sup>142</sup> Hansen 1965, s. 63.

<sup>143</sup> Hansen 1965, s. 67. Se også figur 5.

<sup>144</sup> Hansen 1971, s. 24.

<sup>145</sup> Hansen 1965, s. 68.

<sup>146</sup> Hansen 1965, s. 68.

med over 250 indbyggere i 1970 og højest 150 meters afstand mellem bebyggelsesenhederne”.<sup>147</sup> Ydermere opererer Jakobsen med begrebet *stationsby*, som anvendes ved landsbyer og rurale byer med højest 400 meters afstand fra den samlede bebyggelse til stationen.”<sup>148</sup> I praksis blander Jakobsen imidlertid begreberne sammen, idet han anvender betegnelsen ”rural by” om de i statistikken optegnede bymæssige bebyggelser. Formålet med undersøgelsen er ”at finde frem til nogle af de faktorer, der har været bestemmende for den rurale bys udvikling, at skitsere deres funktion og virkning og denne virknings betydning over tid.”<sup>149</sup> Undersøgelsen er afgrænset til Århus Amt i perioden 1870 til 1970. Som kildemateriale anvendes både statistik og kortmateriale, mens *Trap Danmark* ikke tillægges nogen særlig betydning.<sup>150</sup> Jakobsen foretager ikke en systematisk og grundig statistisk bearbejdning af den bymæssige bebyggelses geografiske fordeling,<sup>151</sup> skønt det kunne forventes i en geografisk undersøgelse. På baggrund af en forholdsvis sporadisk empirisk undersøgelse konkluderes det, at de rurale byers fordeling var betinget af mange faktorer – fx afstanden til en købstad (anden større by), befolkningsunderlaget (tæthed og oplandets udstrækning), jernbanens og specielle faktorer som veje og fabrikker.<sup>152</sup> Specialet har primært givet metodisk inspiration.

## Bebyggelseshistoriske studier af andre bebyggelser

Landsbyer og købstæder har været genstand for stor opmærksomhed i forskningen – således også for den bebyggelseshistoriske forskning. Med henblik på at søge inspiration skal et par af de mest centrale bidrag nævnes her suppleret med et studie af den samlede bebyggelsesudvikling.

I forbindelse med landsbyforskningen må geografen **Frits Hastrups** disputats *Danske landsbytyper. En geografisk analyse* fra 1964 kort nævnes.<sup>153</sup> Her gives en samlet fremstilling af de danske landsbytyper og deres regionale fordeling. Ud fra en række detailundersøgelser inddeles landsbyerne i typer, hvor to hovedtyper er: 1) Forteby, hvor bebyggelsen ligger omkring en forte og 2) vejby, hvor bebyggelsen er anlagt omkring en eller flere veje, som yderligere er inddelt i en række undertyper. Værket er nævnt her for at illustrere, at landsbyer – og dermed formodentlig også andre bebyggelsestyper – kan inddeles i typer ud fra en analyse af deres fysiske struktur. Især må det bemærkes, at landsbyernes fysiske struktur i høj grad synes determineret af det tilstedeværende transportsystem (vejforløbet), hvilket også må formodes at være tilfældet med andre bebyggelsestyper. Hastrups kategorisering er anvendt af historikeren **Erland Porsmose** i disputatsen *De fynske landsbyers historie – i dyrkningsfællesskabets tid* fra 1987 samt i den såkaldte *Landsbyregistrering i Fyns Amt*, som Porsmose m.fl. udarbejdede for Fyns Amt.<sup>154</sup> Dette arbejde er et eksempel på, at det er muligt at foretage en totalregistrering af landsbyer i et større område, og at der er behov for at få indsigt i byernes udviklingshistorie. Samtidig er det endnu en dokumentation af, at den fysiske struktur kan berette om væsentlige aspekter af landsbyernes historie. Ydermere opstiller Porsmose en bebyggelseshistorisk model til at beskrive og forklare den bebyggelseshistoriske udvikling. Modellen vil blive præsenteret i forbindelse med afsnittet om teori og metode.

Yderligere et centralt bidrag til bebyggelseshistorien er historikeren **Per Grau Møllers** licentiatafhandling fra 1990: *Fra landsby til soveby. Landbebyggelsen og dens økonomiske og kulturlandskabelige forudsætninger på Fyn 1770-1965*. Her analyserer Grau Møller den overordnede udvikling i de to århundreder i landdistrikterne. Grau Møller anskuer udviklingen fra en bebyggelseshistorisk synsvinkel og

---

<sup>147</sup> Bent Jakobsen: *Rurale byers udvikling – en undersøgelse i det nuværende Århus amt med hovedvægten på tiden omkring århundredskiftet*, upubliceret speciale, 1976, s. 7.

<sup>148</sup> Jakobsen 1976, s. 7.

<sup>149</sup> Jakobsen 1976, s. 2.

<sup>150</sup> Jakobsen 1976, s. 26.

<sup>151</sup> Jakobsen 1976, s. 61.

<sup>152</sup> Jakobsen 1976, s. 66.

<sup>153</sup> Frits Hastrup: *Danske landsbytyper. En geografisk analyse*, 1964.

<sup>154</sup> Se Erland Porsmose: *De fynske landsbyers historie - i dyrkningsfællesskabets tid*, 1987, s. 181-187 og Fyns Amtskommune: *Landsbyregistrering i Fyns Amt. Historiske forhold*, Odense (1983) 1989, s. 13-15 og noter s. 4-5, hvor der gives en meget præcis beskrivelse.

med inspiration fra Erland Porsmoses bebyggelsehistoriske model over agrar bebyggelse, opstiller Grau Møller en model over den ikke-agrar og dermed urbane bebyggelse.<sup>155</sup> Grau Møller anvender i sin undersøgelse både modellen for den agrar og den ikke-agrar bebyggelse til at forklare den overordnede bebyggelsehistoriske udvikling, og det er en væsentlig pointe, at disse to udviklingstræk må ses i sammenhæng. Modellen beskrives her i teori afsnittet. Også de nye bymæssige bebyggelser på landet, der – med inspiration fra Viggo Hansen – betegnes som *rurale byer*, behandles kort.<sup>156</sup> Grau Møllers fokus er den generelle udvikling på sogneniveau, hvor de nye byers fremvækst afspejler sig i en stigning i antallet af huse (efter 1904 benyttes de såkaldte ejendomsskyldvurderinger). Grau Møller undersøger også kort hustallet i sogne henholdsvis med og uden station/holdeplads og konstaterer, at væksten var betydeligt større i sogne med station/holdeplads end i sogne uden. Om tilvæksten i antallet af huse var forårsaget af jernbanen, eller om jernbanen blev anlagt i sogne, der allerede i forvejen havde stor aktivitet, er imidlertid vanskeligt at afgøre. Ikke kun jernbanen, også andre transportformer havde betydning for bebyggelsesudviklingen.<sup>157</sup> Jernbanens var ifølge Grau Møller medvirkede til at stimulere byudviklingen og havde betydning for, *hvor* det skete, mens andre faktorer var betydende for, *at* udviklingen skete (bl.a. behov for byerhverv på landet). Endelig dokumenterer forfatterens kortlægning af udviklingen i landbebyggelsen, at bebyggelsen i løbet af de ca. 200 år gennemgik fundamentale ændringer.

Endelig skal nævnes historikeren **Jørgen Elsø Jensens** værk om *Danmarks Middelalderlige Byplaner*, som omfatter en landsdækkende undersøgelse af de danske købstæder. Det første bind omfatter Fyn og de omkringliggende øer og udkom i 1992, hvorefter de øvrige landsdele er blevet behandlet.<sup>158</sup> Jensen forsøger i værkets mange bind at verificere sin hypotese om, at byernes middelalderlige struktur stadig lader sig spore i landets købstæder, men er – især fra arkæologisk hold – blevet kritiseret skarpt for, at det kronologiske aspekt halter. Interessant er det derimod, at det tilsyneladende *er* muligt at belyse købstædernes historie ud fra deres fysiske udformning, samt at denne struktur synes at have en stor træghed. Jensen opdeler købstædernes byplaner i to: Krop og skikkelse. Kroppen dannes af hovedgaderne, mens skikkelsen afhænger af, hvordan det øvrige gadenet er udformet. Den fysiske struktur og herunder også transportforholdene vurderes at have spillet en afgørende rolle for købstædernes fysiske udformning, hvilket måske også er tilfældet med *stationsbyerne*.

## Sammenfatning

Der foreligger allerede ret omfattende studier af de danske *stationsbyers* historie, men som oversigten har demonstreret, er der, især hvad angår den helt grundlæggende viden om byernes historie, stadig nogle helt fundamentale mangler. Således er der ikke enighed om, hvad byerne skal kaldes, eller hvordan de skal defineres, hvorfor *stationsbyen* på ingen måde fremstår som en ”selvstændig historisk bytype” på lige fod med fx købstæder. Den manglende konsensus har medført store huller i belysningen af byernes historie: Der foreligger ikke en ”total” registrering af byerne, hvorfor et overblik over deres antal og fordeling stadig mangler. Derved har dette aspekt heller ikke hidtil kunnet indgå i forsøget på at forklare *stationsbyernes* opståen og udvikling. Det samme angår en samlet karakteristik af byernes rolle og funktion – fx baseret på større komparative studier, hvorfor de fremsatte teser om byerne stadig ikke er dokumenteret med bredt anlagte empiriske studier.

En del inspiration til dette arbejde er fundet i det stort anlagte *Stationsbyprojekt*, men den primære inspirationskilde har været at finde uden for historiefaget – især i de geografiske undersøgelser af *stationsbyerne*. Endvidere er der skitseret det perspektiv, at det kunne være interessant at få *stationsbyerne* indplaceret i det samlede bysystem, og at se dem i relation til den ikke-urbane bebyggelse, der hidtil havde været altdominerende, og som *stationsbyerne* i høj grad var afhængige af. Endelig synes det interessant at

<sup>155</sup> Per Grau Møller: *Fra landsby til soveby. Landbebyggelsen og dens økonomiske og kulturlandskabelige forudsætninger på Fyn 1770-1965*, 1990, s. 7ff.

<sup>156</sup> Grau Møller 1990, s. 283.

<sup>157</sup> Grau Møller 1990, s. 283ff.

<sup>158</sup> S fx Jørgen Elsø Jensen: *Danmarks middelalderlige byplaner. Bd. 1. Fyn med omkringliggende øer*, 1992.

afprøve nogle af de bebyggelsehistoriske fremgangsmåder, der er i forbindelse med studiet af andre bebyggelser på *stationsbyerne*, hvor det må fremhæves, at der ikke i de hidtidige studier er anvendt GIS (Geografisk Informationssystem). Før studiet kan tage sin begyndelse må blikket først vendes mod forskningen uden for Danmarks snævre grænser:

## **1.2.2. Perspektiver til international forskning**

### **Potentielle sammenligningsmuligheder**

I *The Study of Urban Geography* diskuterer geografen Harold Carter med udgangspunkt i FN's *Demographic Yearbook* en række landes meget forskellige opfattelser af en by.<sup>159</sup> Med udgangspunkt i 19 meget forskellige officielle definitioner demonstreres det, at der er meget store forskelle på bydefinitioner. Eksempelvis opererede Korea i 1955 med minimum 40.000 indbyggere, USA krævede mindst 2500 indbyggere, Tyskland og Frankrig stillede krav om 2000 indbyggere, i Holland var tallet 20.000, mens byer i England officielt defineres som "boroughs and urban districts classified as such for local government purposes".<sup>160</sup> Sverige, Norge og Danmark har benyttet en i international sammenhæng meget lav minimumsgrænse og har siden 1960 haft en fælles officiel bydefinition, der stiller krav om en fysisk sammenhængende bebyggelse med blot 200 indbyggere.<sup>161</sup> En bebyggelse, der er bymæssig i Norden, vil altså langt fra altid være det i de øvrige lande.<sup>162</sup> Det må naturligvis understreges, at der her er tale om landenes officielle definitioner og ikke nødvendigvis de definitioner, der anvendes i den byhistoriske forskning. Alligevel vil der ofte – ikke mindst på grund af kildematerialet – være en sammenhæng, da de officielle definitioner typisk vil afspejle landets kultur, tradition og bebyggelsehistorie. De forskellige definitionskrav gør det vanskeligt at sammenligne opgørelser af byer og urbaniseringsgrad på tværs af landegrænser – i hvert fald, hvad angår de lande, der har meget forskellige definitionskrav. Problemet er størst i undersøgelser af meget små byer, idet mange af de byer, vi i Danmark opfatter som byer, fx i engelsk terminologi vil være at finde i kategorien *villages* og ikke opfattes som urbane.<sup>163</sup> Meget tyder derfor på, at sammenligningsmulighederne vil være bedst mellem de skandinaviske lande.<sup>164</sup> Af disse har Sverige en lang byhistorisk tradition, der kan føres tilbage til grundlæggelsen af *Stads- och kommunhistoriska institut* i 1919, mens byhistorien i Norge og Finland er bedrevet i lokalhistoriske institutioner.<sup>165</sup>

I det følgende tages der udgangspunkt i udvalgte generelle komparative studier af byudviklingen i Europa og efterfølgende i Skandinavien. Af hensyn til sammenligningsmulighederne vil gennemgangen i høj grad være fokuseret på forskningen i Norden og til dels nabolandet i syd, mens der herefter vil blive givet eksempler på forskningen i et lille udvalg af andre lande. Da forskningsfeltet er omfattende, kan det ikke ydes fuld retfærdighed. Der fokuseres derfor kun på de områder, som direkte har kunnet inspirere til nærværende afhandling – dog med inddragelse af både byhistoriske og bygeografiske studier, mens forskning i jernbanens historie kun vil indgå, når den er direkte knyttet til byen.

<sup>159</sup> Harold Carter: *The Study of Urban Geography*, 4. udg., 1995.

<sup>160</sup> *Demographic Yearbook 1955*, United Nations. Se tabel 7: Population, urban and rural 1945-54, s. 185ff.

<sup>161</sup> Se Wichmann Matthiessen, 1985b, s. 5.

<sup>162</sup> Carter 1995, s. 12. FN har forsøgt at introducere en standard, hvor minimumskravet var på 2000 indbyggere, som dog ikke anvendes i de nationale opgørelser. Se også Carter: *Urban and Rural Settlements*, 1990, s. 6.

<sup>163</sup> Se fx Carter 1990, s. 13.

<sup>164</sup> Geografen Jan Nyström finder det problematisk at sammenligne udviklingen i de nordiske lande med udviklingen andre steder, se Nyström: *Tätortslandskabet i Sverige. En studie av tätorters befolkningsförändringar under 1980-talet*, 1994. Synspunktet deles af Nilsson, der derfor plæderer for at sammenligne udviklingen i de nordiske lande. Se Nilsson 1989, s. 219ff. Se også Bo Öhngren: "Urbaniseringen i Sverige 1840-1920" i Authén Blom (red.) 1977, diagram 1, s. 263.

<sup>165</sup> I Norge i *Landeslaget for bygde- og byhistorie* fra 1920, mens den finske er foregået i *Lokalhistoriska byrå* fra 1933. I det øvrige Europa er institutionaliseringen ifølge Nilsson (i 1990) stærkest i England, Tyskland og Østrig, mens Holland, Belgien, Grækenland, Italien, Portugal og Frankrig kun har svage byhistoriske organisationer. Se Nilsson 1990, s. 54-55.

## Europa generelt

Den franske Annales-skoles har fået æren for at have forårsaget en såkaldt ”urban awakening” blandt historikere.<sup>166</sup> Denne ”skole” har navn efter tidsskriftet *Annales d’Histoire Economique et Sociale*, som fra 1929 blev ledet af **Marc Bloch** og **Lucien Febvre**. Bloch og Febvre anså byen for at være en integreret del af civilisationshistorien med dens enorme betydning og konsekvenser for økonomi, samfund, kultur og bevidsthed. Siden kom **Fernand Braudel** til, men fokus var på en tidligere periode end den, der er i fokus her. Flere af værkerne vil dog blive benyttet til at diskutere begrebet by og til at anskueliggøre det historiesyn, der ligger til grund for afhandlingen.<sup>167</sup>

I det store synteseværk *The Making of Urban Europe* fra 1995 behandler økonomen **Paul Hohenberg** og historikeren **Lynn Hollen Lees** den europæiske urbanisering i perioden 1000 til 1994 ud fra en økonomisk og socialhistorisk tilgang.<sup>168</sup> Værkets mål er ambitiøst: At beskrive og forklare den europæiske urbanisering i 1000 år, hvorfor fremstillingen befinder sig på et oversigtsniveau krydret med eksempler. Forfatterne (begge amerikanere) har fundet inspiration i den anglo-amerikanske socialvidenskab, men fremstillingen er også præget af Braudel og Annales-traditionen. Følgelig lægges der vægt på de strukturer og konjunkturer, der lå bag urbaniseringen, såvel som det er opfattelsen, at urbaniseringen må “... be approached from a number of disciplinary perspectives”.<sup>169</sup> Med udgangspunkt i to teorier – centralstedsteorien og den såkaldte netværksteori<sup>170</sup> – kombinerer forfatterne disse i en såkaldt *Dual model*, der så benyttes til at forklare Europas urbanisering. Hohenberg og Hollen Lees ser urbaniseringen som udtryk for en forandring i befolkningens sammensætning, der består af en vandring fra rurale til urbane områder. Processen er betinget af teknologi (produktion), demografi (reproduktion) og markeder (økonomi),<sup>171</sup> hvilket senere præciseres til, at byers vækst er betinget af deres funktion, størrelse, geografisk beliggenhed og rolle i bysystemet kombineret med forhold af specifik lokal karakter.<sup>172</sup>

Forfatterne beskriver urbaniseringen i 1800-tallet med udgangspunkt i industrialiseringsprocessen, som kunne foregå på tre forskellige måder: Industrialiseringen kunne ske ved en *gennemgribende transformation*,<sup>173</sup> hvor de eksisterende byhierarkier i høj grad (med undtagelse af det/de øverste niveau(er)) måtte vige til fordel for de nye netværk, der opstod som følge af de ændrede markedsbehov og transportruter (typisk jernbanen). En anden type industrialisering foregik ved en *gradvis tilpasning*,<sup>174</sup> hvor ny teknologi kom til at indgå i den eksisterende produktion. Denne type industrialisering karakteriseredes af små virksomheder og resulterede i en mere ”skjult urbanisering”, hvor nye små og mellemstore byer tilpassede sig det eksisterende bysystem, mens de gamle byer stadig spillede en central rolle. Endelig nævnes som en tredje type de områder, hvor fremstillingsvirksomheden tidligere havde stået stærkt, men nu var på tilbageslag (fx Flandern), hvor det allerede eksisterende bysystem forblev intakt. I fremstillingen skitseres det, hvordan især områder i England, men også i Belgien, Frankrig og Tyskland samt delvis i Øst- og Centraleuropa oplevede en omfattende industrialisering, der influerede kraftigt på disse områders urbanisering. Derimod befandt Danmark og de øvrige nordiske lande sig, hvad angår industrialiseringsprocessen, i Europas absolutte periferi.<sup>175</sup> De små nationer mod Nord havde ”... a much quieter but thorough transformation, preparing an industrial maturity that would attract little notice until the second half of the twentieth

<sup>166</sup> François Bédarida: “The Growth of Urban History in France: Some Methodological Trends” i Jim Dyos (red.): *The Study of Urban History*, 1968, s. 55.

<sup>167</sup> Fernand Braudel: *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. (Vol. I –II), 1972 (udkom på fransk i 1949) og Braudel 1973.

<sup>168</sup> Paul Hohenberg & Lynn Hollen Lees: *The Making of Urban Europe 1000-1994*, 1995.

<sup>169</sup> Hohenberg & Hollen Lees 1995, s. VII.

<sup>170</sup> Teorierne uddybes i teori afsnittet.

<sup>171</sup> Hohenberg & Hollen Lees 1995, s. 4.

<sup>172</sup> Hohenberg & Hollen Lees 1995, s. 244.

<sup>173</sup> Hohenberg & Hollen Lees 1995, s. 184: *Thorough transformation*.

<sup>174</sup> Hohenberg & Hollen Lees 1995, s. 185: *Gradual adaption*.

<sup>175</sup> Hohenberg & Hollen Lees 1995. Se kort s. 192 og s. 247.



century.”<sup>176</sup> Derimod undersøges det ikke, hvordan denne form for industrialisering spillede ind på Nordens bymønstre, men det bekræfter, at sammenligningsmulighederne må forventes at være størst med de regioner, hvor urbaniseringen foregik gradvis. På grund af urbaniseringens meget forskellige skala og karakter er det forfatterens vurdering, at der netop til forklaringen af denne periode kan drages stor fordel af den dobbelte model. Det skal også forsøges her, hvorfor teorierne uddybes i teoriafsnittet.

Historikeren og geografen **Norman J. G. Pounds** behandler i værket fra 1985 *An Historical Geography of Europe 1800-1914*<sup>177</sup> byernes udvikling på europæisk plan i 1900-tallet. Perioden beskrives som værende præget af en voldsom ekspansion i de eksisterende byer og en fremvækst af helt nye byer. Pounds knytter fremvæksten af nye byer direkte til den industrielle udvikling, mens deres funktion som oplandsbyer beskrives som noget sekundært.<sup>178</sup> Især jernbanen, men også kanaler og veje var af central betydning for denne udvikling. Som en særlig ny bytype nævnes de såkaldte *resort towns*, hvis fremvækst skyldtes det stigende marked for ferie og rekreation i middelklassen. Disse fandtes både ved kysten og inde i landet.<sup>179</sup>

Geografen **Walther Christaller** er primært kendt for at have udviklet den såkaldte centralstedsteori, som præsenteres senere, men Christaller har også – i værket *Das Grundgerüst der räumlichen Ordnung in Europa* – med udgangspunkt i centralstedsteorien beskæftiget sig med den rumlige bystruktur i Europa. Kontinentet inddeles i nogle regioner, og Danmark befinder sig i det europæiske bysystems absolutte periferi. Om Danmark hedder det således: ”Dänemark. Obgleich landschaftlich mehr ein Teil Mitteleuropas hat nach Volkstum, Kultur und geschichtlichen Zusammenhängen fast stets zum Norden gehört.”<sup>180</sup> I værket er der gengivet et kort over *Die Systeme der zentralen Orte in Europa*. Her har København fået status som en *Nebenmetropol*, mens Odense og Århus har fået status som *Landeszentrale*, som dog ifølge Christaller ”burde” erstattes af Esbjerg og Aalborg, der passer bedre ind i det skitserede mønster, såvel som Rønne på grund af den lange afstand til København ”burde” have en plads i systemet.<sup>181</sup> Egentlige metropoler i området er Berlin mod sydøst og Stockholm mod nordøst til trods for, at København målt i indbyggertal er størst.<sup>182</sup> Af Christallers studier af det europæiske bysystem er det tydeligt, at Danmarks byer ikke kan matche de store metropoler, såvel som det fremgår, at Danmark befinder sig midt imellem to systemer, det nordiske og det tyske. Sidstnævnte afspejlede sig fx i befolkningstætheden, der i Danmark (eksklusiv Færøerne, Island og Grønland) lå væsentligt over gennemsnittet for de øvrige nordiske lande.<sup>183</sup>

Geografen **Marc Antrop** har publiceret en række artikler, som ud fra en historisk-geografisk synsvinkel berører urbaniseringens påvirkning af landskabet under inddragelse af både en rumlig og tidsmæssig dimension. Trods Antrops interesse for især de store byer og fokusering på planlægning – og det især i Belgien og Frankrig – er flere af Antrops arbejder relevante. Således artiklerne ”Changing patterns in the urbanized countryside of Western Europe” fra 2000 og ”Landscape change and the urbanization process in Europe” fra 2004, hvor urbaniseringen i Europa undersøges for at se, hvordan denne proces påvirkede det agrare landskab. Antrop er bl.a. inspireret af centralstedsteorien:<sup>184</sup> ”Gradually, central places develop a hierarchical spatial structure with a few, widely spaced large centres and many smaller, closely spaced large centres and many smaller, closely spaced within the main pattern”<sup>185</sup> At centralstedsteorien også har betydning for landdistrikternes urbanisering fremgår af følgende: ”Whatever the explanation or reasons for the hexagonal patterns are, they form the actual spatial framework in the densely settled Europe, where

<sup>176</sup> Hohenberg & Hollen Lees 1995, s. 194.

<sup>177</sup> Norman J. G. Pounds: *An Historical Geography of Europe 1800-1914*, 1985.

<sup>178</sup> Pounds 1985, s. 125.

<sup>179</sup> Pounds 1985, s. 126.

<sup>180</sup> Walther Christaller: *Das Grundgerüst der räumlichen Ordnung in Europa*, 1950, s. 76.

<sup>181</sup> Christaller 1950, s. 78 og Karte 3: Die Systeme der zentralen Orte in Europa (bilag).

<sup>182</sup> Christaller 1950, Karte 2: Die zentralörtlichen Systeme der Metropolen in Europa.

<sup>183</sup> Christaller 1950, s. 82-83. Se også den samlede oversigt over de europæiske systemer s. 95.

<sup>184</sup> Antrop er ligeledes inspireret af Burgess' koncentriske zoneteori (beskrives senere).

<sup>185</sup> Antrop: ”Changing patterns in the urbanized countryside of Western Europe” i *Landscape Ecology* 15, 2000b, s. 261.

smaller central places and road accesses are the “initiators” for the urbanization of the countryside.”<sup>186</sup> Som det fremgår, er Antrop dog opmærksom på, at andre forhold, end dem der eksplicit indgår i centralstedsteorien, kan være årsagen til et givet hierarkisk system af byer. Således tillægger han transportsystemets generelle udvikling (og tilgængelighed og mobilitet) central betydning for urbaniseringen og fokuserer især på de teknologiske brud i forhold til transportudviklingen.<sup>187</sup> Antrop fokuserer primært på den allerseneste udvikling – og opstiller flere modeller herfor.<sup>188</sup> Mest interessant i denne sammenhæng er en model for, hvordan urbaniseringen i praksis påvirker strukturen internt i agrare bebyggelser (se teori afsnit).<sup>189</sup>

Antologien *The City and Railway in Europe* fra 2003, som er redigeret af **Ralf Roth** og **Marie-Noëlle Polino**, er udsprunget af *The Fifth International Conference on Urban History* og behandler relationen mellem jernbanen og byen set fra et europæisk perspektiv.<sup>190</sup> Kun antologiens første del ”Line, Region, City-system”, der omhandler relationen mellem jernbanenet og byer/bysystem, har relevans her. Antologien er motiveret af, at der i den hidtidige forskning har været et meget begrænset fokus på spørgsmålet om, hvordan jernbanen påvirkede byudviklingen,<sup>191</sup> dog inddrages også andre transportmidler – fx kanaler. I en undersøgelse af Holland understreger Henk Schmal, at der her var en form for rivalisering mellem to transportformer – det veludviklede kanalsystem og jernbanen, mens Vilma Hastaoglou-Martinidis undersøgelse af Levanten konstaterer en gensidig afhængighed mellem jernbanenettet og havnebyer.<sup>192</sup> Trods intentionen om at fokusere på små byer og bysystemer er fokus på de meget store byer både i de nævnte bidrag fra Holland og Levanten samt de portugisiske og italienske artikler. Endvidere må det konstateres, at antologien kun i meget begrænset omfang formår at anlægges et komparativt perspektiv på udviklingen. Det betyder, at de tre relevante bidrag nævnes under gennemgangen af de lande, der berøres, nemlig Tyskland, Rumænien og til dels Sibirien.

Således indplaceret i det europæiske bysystem – eller rettere i dets periferi – skal blikket rettes mod de nordiske nabolande, som vi ofte bliver sat i bås med:

## De skandinaviske lande<sup>193</sup>

### Komparative studier

Ifølge Ole Degn har ikke bare Danmark, men også Norge og Sverige en tradition for bymonografier,<sup>194</sup> men meget tyder ifølge Jørgen Mikkelsen og Finn Einar Eliassen på, at også den nordiske byhistorie bevæger sig i retningen af komparation, synteser og tværfaglighed samtidig med, at der udvises åbenhed over for nye metoder og indfaldsvinkler.<sup>195</sup> Byhistorie i Norden har været temaet for to nyere numre af tidsskriftet *Heimen*, hvor flere af de bragte artikler har relevans.<sup>196</sup> Samtidig skal nævnes samleværket *Urbaniseringsprocessen i Norden. 3. Industrialiseringens første fase* fra 1977, som har inspireret afhandlingen på et mere generelt plan, men da bidragene primært behandler de enkelte lande separat, vil de

<sup>186</sup> Antrop 2000b, 2000, s. 261.

<sup>187</sup> Jf. Antrop: “Landscape change and the urbanization process in Europe” i *Landscape and Urban Planning* 67, 2004b, tabel 1, s. 12.

<sup>188</sup> Antrop: “Background concepts for integrated landscape analysis” i *Agriculture, Ecosystems and Environments* 77, 2000a, s. 25 og Antrop 2000b, s. 264.

<sup>189</sup> Antrop 2004b.

<sup>190</sup> Ralf Roth & Marie-Noëlle Polino: *The City and Railway in Europe*, 2003.

<sup>191</sup> Roth & Polino 2003, s. xxiv.

<sup>192</sup> Vilma Hastaoglou-Martinidis: ”Transport and Urban Modernisation in the Levant” i Roth & Polino 2003, s. 61-78.

<sup>193</sup> I Sverige benyttes begrebet *tätort* om bebyggelser, der bedst kan sammenlignes med de danske *bymæssige bebyggelser*. Til tider skelnes der mellem administrative og ikke-administrative *tätorter*. I Norge benyttes *tettsted* om tilsvarende bebyggelser. Se Jan Eivind Myhre: ””By”, Tettsted”, ”Urbanisering” – En innledning” i Authén Blom (red.) 1977, s. 9. Begreberne oversættes ikke her, men sættes i kursiv.

<sup>194</sup> Degn 2002, s. 12.

<sup>195</sup> Mikkelsen & Eliassen 2002, s. 4.

<sup>196</sup> *Heimen*, 3, 2001 og *Heimen*, 1, 2002.

mest relevante artikler blive nævnt i forbindelse med det enkelte land.<sup>197</sup>

Et af de mere centrale bidrag er den svenske historiker **Sven Liljas** artikel: "Urbaniseringens dynamik och funktioner. Vad kan studiet av urbana system tilföra urbaniseringshistorien? Norden och Österjöområdet i fokus" fra 2002.<sup>198</sup> Lilja betragter her urbaniseringsprocessen som en kvantitativ proces, der ses som "... ett uttryck för människors ständiga sträven att nå kontakt med verandra, oavsett om dessa kontaktbehov är ekonomiska, sociala, kulturella eller psykologiska."<sup>199</sup> Urbaniseringen kan ifølge Lilja betragtes på mindst tre måder: 1) som tidsforløb med fokus på tempoforandringer, transformation og stagnation. 2) Urbaniseringens geografi som udtryk for systemopbygning, centrum-periferirelationer og strukturel ubalance, hvorfor kort er en uundværlig kilde.<sup>200</sup> 3) Byernes rang/størrelse og fordeling som udtryk for de bagvedliggende sociale strukturer, fx ved at sammenligne byernes befolkningstal med deres positioner i størrelshierarkiet.<sup>201</sup> Lilja anvender her den såkaldte rank-size regel som referenceramme, men ifølge Lilja er der tale om et svagt integreret system.<sup>202</sup> De tre skitserede betragtningsmåder forekommer relevante for nærværende studie, hvilket også gælder Liljas afsluttende bemærkninger om, at kvantitative studier af bysystemer: "... kan tilföra urbaniseringshistorien exakthet, representativitet, komparabilitet och överblick"<sup>203</sup> med understregning, at det "...är kvalitativa slutsatser som fremstår som slutmålet för det vetenskapliga sökandet."<sup>204</sup>

Et andet sammenlignende studie af byerne i Norden er antologien *Stationssamhällen. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering* redigeret af historikerne **Peter Aronsson** og **Lennart Johansson**, som blev til på baggrund af konferencen *Stationssamhällen i Norden* i 1998. Motivationen er at "... stationssamhällena i allmänhet [har] varit styvmoderligt behandlade av den historiska forskningen."<sup>205</sup> Antologien sigter på at belyse *stationsbyernes* kulturelle betydning, hvilket ikke er i fokus her. Den rummer også et par danske bidrag.<sup>206</sup> Her har primært redaktørernes introduktion og artiklen af Peter Aronsson med titlen "Perspektiv på stationssamhällen i nordisk forskning" interesse.

Det fremhæves her, at det i Norden er den danske stationsbyforskning, der er kommet længst,<sup>207</sup> hvilket – såfremt udsagnet står til troende – må betyde, at der også i den øvrige nordiske forskning er meget store huller. Peter Aronsson tager udgangspunkt i et forskningsprojekt fra 1998 – *Vilda västern i Småland. Demokratien, industrialiseringen och landsbygdens modernisering i Kronoberg län 1860-1960* – hvor også Lennart Johansson og et antal studerende deltog.<sup>208</sup> Ifølge Aronsson ligger forholdet til jernbanen i selve begrebet *stationssamhälle*, om end Aronsson pointerer, at der ikke er tale om en kausalsammenhæng mellem by og jernbane.<sup>209</sup> Aronsson undersøger derfor kun bebyggelser med jernbaner, hvilket sker med udgangspunkt i Stillings definitioner af en *stationsby*. Aronsson opstiller den tese, at "stationssamhällets ekonomiska ethos" skal findes i det forhold, at de både profiterede af landdistrikternes industrialisering, og

---

<sup>197</sup> Authén Blom (red.) 1977.

<sup>198</sup> Sven Lilja: "Urbaniseringens dynamik och funktioner. Vad kan studiet av urbana system tilföra urbaniseringshistorien? Norden och Österjöområdet i fokus" i *Heimen*, 1, 2002.

<sup>199</sup> Lilja 2002, s. 25.

<sup>200</sup> Lilja 2002, s. 32-33.

<sup>201</sup> Lilja 2002, s. 36ff.

<sup>202</sup> Lilja 2002, s. 43. Lilja understreger, at der dog er tale om stigende integration.

<sup>203</sup> Lilja 2002, s. 45.

<sup>204</sup> Lilja 2002, s. 45.

<sup>205</sup> Peter Aronsson & Lennart Johansson (red.): "Indledning", i Aronsson & Johansson 1999, s. 7.

<sup>206</sup> Eriksens artikel er omtalt under den etnologiske/kulturhistoriske "stationsbyforskning". Henrik Zip Sanes artikel "Stationsbyerne og det moderne gennembrud på landet" eller værket, den baserer sig på, nemlig Zip Sanes ph.d.-afhandling: *Stationsbyborgeren – en skabelsesberetning. Farum 1900-1920* fra 1996 er derimod ikke fundet relevant at inddrage i denne oversigt, da der er tale om en meget snæver lokalhistorisk undersøgelse af borgerne i Farum.

<sup>207</sup> Peter Aronsson: "Perspektiv på stationssamhällen i nordisk forskning" i Aronsson & Johansson (red.) 1999, s. 45.

<sup>208</sup> I projektet fokuseredes der på tre hovedemner: 1) *Stationsbyernes* etablering (med fokus på hvilke mennesker, der flyttede dertil m.v.), 2) Det lokale politiske niveau og 3) Folkelige bevægelser og foreningsliv.

<sup>209</sup> Aronsson 1999, s. 37.

den byudvikling der foregik i *tätorterna* i form af handel, samfærdsel og service.<sup>210</sup> *Stationsbyernes* udvikling beskrives generelt således: ”Ofta skapas stations samhället på en plats där ”inget” fanns tidigare, efter en blomstringsperiod decennierna kring sekelskiftet kommer en fas då strukturen stabiliseras. På 1960-talet försvinner hastigt förutsättningarna för stations samhället som sådant. Några bliver sovförorter till städer, några kommersiella och administrativa kommuncentra, men många tynar bort med en allt äldre bofast befolkning.”<sup>211</sup> Men der var også variationer i udviklingen af byerne. Aronsson antyder, at jernbanen spillede en mindre afgørende rolle i Norge end i Sverige, mens relationen til oplandet var afgørende, såvel som kystlinien og søfarten fik betydning for, hvorledes moderniseringen i Norge skred frem. Også i Danmark havde kysten betydning (om end i lidt mindre udtalt grad end i Norge) såvel som *stations samhället* i Danmark på grund af den større befolkningstæthed og tidligere urbanisering her spillede en mindre rolle end i Sverige. Derimod antages den finske udvikling at minde mere om den svenske på grund af ligheder i forhold til disse landes meget identiske erhvervsstruktur og topografi.<sup>212</sup> Desværre ligger der ikke større empiriske studier til grund for Aronssons konklusioner, men noget tyder på, at der også mellem de nordiske lande var store variationer i den måde, hvorpå stationsbyudviklingen forløb. De enkelte lande skal nu betragtes lidt nærmere:

### Sverige

Historikeren **Lars Nilsson**, der er leder af *Stads- och kommunhistoriska instituttet* ved Stockholms Universitet, giver i værket *Den urbana frågan* fra 1990 en udførlig indføring i svensk byhistorie, som endvidere forsøges indplaceret i en international kontekst. I Sverige har der været tradition for at bedrive monografisk byhistorie, men den komparative byhistorie er i vækst og vurderes til at være førende i Europa.<sup>213</sup> Nilsson taler for at studere byer og urbanisering som et samfundsmæssigt fænomen, mens den individualistiske metode, hvor byen betragtes isoleret, anses for at have store begrænsninger (denne byhistorie bedrives bl.a. i Leicester). I følge Nilsson er det både nødvendigt at ansue byen i samfundet som en del af et regionalt, nationalt eller endda internationalt system og at se samfundet i byen, hvor der via byens opbygning og struktur kan opnås ny erkendelse om samfundsudviklingen generelt.<sup>214</sup> I værket *Den urbana transitionen. Tätorterna i svensk samhällsomvandling 1800-1980* fra 1989 belyser Lars Nilsson den svenske urbaniseringsproces ud fra en demografisk tilgang, som ikke skal forfølges her. Derimod forekommer synet på urbaniseringen som et produkt af økonomiske, juridiske, geografiske og demografiske faktorer mv. at være relevant. Det samme gør betoningen af behovet for at benytte multikausale forklaringer. Hos Nilsson tillægges især de økonomiske faktorer stor vægt – og hvad angår slutningen af 1800-tallet i høj grad også industrialiseringen og jernbanenettets udbygning.<sup>215</sup>

Det svenske bidrag til *Urbaniseringsprocessen i Norden* fra 1977 med titlen ”Urbaniseringen i Sverige” er skrevet af historikeren **Bo Öhngren**. Forfatteren beskæftiger sig med de generelle demografiske aspekter af urbaniseringen. Hvad angår kildematerialet, anser Öhngren det for problematisk, at der i den officielle statistik primært er skelnet mellem *städer* og *landsbygd*, mens der kun sjældent er særskilt information om *tätorterna*. Det betyder, at *tätorterna* ofte udelades i undersøgelser af urbaniseringen, hvilket også bliver Öhngrens egen løsning på problemet. Alligevel plæderer Öhngren for selvstændige studier af *tätorternas* udvikling og deres forskellige typer, da de ikke på forhånd kan antages at have fulgt udviklingen i *städerna*, og da ”... en betydende del av den moderna urbaniseringsprocessen äger rum i dessa samhällen...”<sup>216</sup> I sit studie tager Öhngren udgangspunkt i erhvervsfordelingen og skelner mellem kyst- og indlandsbyer, der underinddeles i centrale indlandsbyer og indlandsindustribyer,<sup>217</sup> hvilket måske også i nærværende studie

<sup>210</sup> Aronsson 1999, s. 31.

<sup>211</sup> Aronsson 1999, s. 9.

<sup>212</sup> Aronsson 1999, s. 37 og 50.

<sup>213</sup> Nilsson 1990, s. 104. Se også fx Anders Kirkhusmo: ”Urban History as Local History – a Critical Evaluation of the Norwegian Tradition” i Steinar Supphellen: *The Norwegian Tradition in a European Context*, 1998, s. 11 og Degn 2002, s. 11.

<sup>214</sup> Nilsson 1990, s. 109 og s. 113-114.

<sup>215</sup> Nilsson 1989, s. 17.

<sup>216</sup> Öhngren 1977, s. 264.

<sup>217</sup> Öhngren 1977, s. 304ff.

kunne være en frugtbar sontring.

**Gregor Paulssons** værk *Svensk stad* fra 1950 betegnes af Lars Nilsson som et pionerarbejde, især hvad angår resultaterne for de mindre *tätorter*, som ikke siden er blevet fulgt op.<sup>218</sup> Paulsson behandler her forskellige bytyper ud fra en såkaldt miljøhistorisk tilgang, hvor det er antagelsen, at det ydre miljø kan bibringe viden om det levede liv, og hvor byer, bygninger og inventar benyttes som supplement til de skriftlige kilder.<sup>219</sup> Særlig interesse har her afsnittet om ”Industrialismens nya samhällen”, som giver indsigt i, hvordan industrialiseringen påvirkede bebyggelsen i landdistrikterne i Sverige, om end det er en begrænsning, at *kun* de helt nye byer og ikke *landsbygdens* urbanisering tages under behandling.<sup>220</sup> De nye byer kunne være:

”... samhällskoncentrationer för en speciell ekonomisk funktion: för tillvaratagande eller halvförädling av ett råmaterial – gruvsamhället, järnbruket, sågverket, sockerbruket -, för specialtillverkning av en viss konsumtionsvara-, möbel- eller textilsamhället – eller sluteligen handels- och trafiksamhället med köbenskap och kommunikation som enda eller i varje fall klart dominerande funktion.”<sup>221</sup>

Ud fra byernes funktioner opstiller Paulsson et hierarki.<sup>222</sup> Hertil kobles en kvalitativ undersøgelse af ni forskellige *samhälle*, hvoraf de fleste er knyttet til råstofindvinding og industri og/eller er planlagte.

Paulsson behandler også specifikt de såkaldte *stationssamhälle*, som ”... med våld lagds ovenpå den andre: byernas, marknadsplatsernas och köpstädernas Sverige” – altså de to eksisterende byniveauer. Paulsson inddeler *stationssamhällene* i fire typer efter deres opståen, som kunne ske:

- 1) På linien (den mest almindelige), hvilket aldrig blev til mere end en klynge huse befolket med jernbanens personale.
- 2) Som by (mangel på andre byer)
- 3) Som *komplementssamhället* (hvis stationen ligger et stykke fra et produktionsmiljø)
- 4) Som forstad til en storby (på linien ud fra byen).<sup>223</sup>

En række svenske geografer har beskæftiget sig med urbaniseringsprocessen. Det første svenske forsøg på også at kortlægge de *icke-administrative tätorters* udvikling er **William William-Olssons** undersøgelse af urbaniseringen fra 1938<sup>224</sup> med titlen ”Utvecklingen av tätorter och landsbygd Sverige 1880-1935”<sup>225</sup>, hvor der tages udgangspunkt i trykt statistik, som dog for de mindste byer vurderes at være både mangelfuld og upræcis.<sup>226</sup> I **Gösta Ahlbergs** afhandling *Befolkningsudvecklingen och urbaniseringen i Sverige 1911-1950* fra 1953 foretages der en systematisk undersøgelse af befolkningsudviklingen på grundlag af den trykte statistik, men Ahlberg fokuserer ikke selv på de mindste byer.<sup>227</sup> Det gør derimod **Gerd Enequist**, som i en række artikler i tidsskriftet *YMER* har publiceret interessante resultater af omfattende empiriske studier af de svenske *tätorter*.<sup>228</sup> Enequist ser de små byers fremvækst som ”... den mest genomgripande omvandling inom bebyggelsen som ägt rum sedan bylandskapets upplösning...”<sup>229</sup>, og kun ”... få förändringar inom kulturlandskapet ske så snabbt som uppkomsten av nya stadlika orter.”<sup>230</sup> I Sverige beskrives situationen således: ”I Sveriges glesbygder äro de verkliga centra, sin sockens knutpunkt och hjärta. Studiet av dessa

<sup>218</sup> Nilsson 1990, s. 87.

<sup>219</sup> Gregor Paulsson: *Svensk Stad. Del I. Liv och stil i svenska städer under 1800-talet*, 1973, s. IV.

<sup>220</sup> Paulsson 1973 I, s. IV.

<sup>221</sup> Paulsson: *Svensk Stad. Del II. Från bruksby till trädgårdsstad*, 1973, s. 131.

<sup>222</sup> Paulsson 1973 II, s. 132.

<sup>223</sup> Paulsson 1973 II, s. 245-258.

<sup>224</sup> Se Nilsson 1989, s. 63.

<sup>225</sup> William William-Olsson: ”Utvecklingen av tätorter och landsbygd Sverige 1880-1935” i *YMER*, 1938, s. 243-280.

<sup>226</sup> Se Nilsson 1989, s. 63.

<sup>227</sup> Gösta Ahlberg: *Befolkningsutvecklingen och urbaniseringen i Sverige 1911-50*, 1953.

<sup>228</sup> Gerd Enequist: ”Sveriges mindre tätorter” i *YMER*, vol. 67, 1947, s. 241-285, samme: ”En karta över Sveriges bebyggelsesbild” i *YMER*, vol. 70, 1950, s. 181-206, samme: ”Vad är en tätort?” i Enequist (red.): *TÄTORTER OCH OMLAND* 1951, s. 5-15 og samme: ”Tätorterna i Sverige 1960-65” i *YMER*, 1969, s. 67-85.

<sup>229</sup> Enequist 1947, s. 241.

<sup>230</sup> Enequist 1947, s. 241.

småorters självständiga liv måste därför fremstå som säriligen betydelsesfullt just för svensk vetenskap”<sup>231</sup>, men da disse ”... skilja sig från mer tätt bebyggda länders genom lägre invånarantal, mindre differentiering och låg grad af tätbyggdhet”<sup>232</sup> er det ifølge Enequist vanskeligt at sammenligne de svenske *tätorter* med *byer* i andre europæiske lande, hvorfor en sammenligning med *landsbyer* er mere frugtbar.<sup>233</sup> Enequist forsøger at definere en nedre grænse for, hvad der kan betegnes som en by. Det vurderes, at den officielle statistiks anvendelse af et indbyggertal på 200 er for lav, men det understreges i forlængelse heraf, at indbyggertallet ikke i sig selv er et tilstrækkeligt kriterium: Også spørgsmål som funktion, indbyggernes sociale fordeling og byens fysiske udformning må overvejes.<sup>234</sup> På baggrund af en større empirisk undersøgelse opstiller Enequist mere eksakte kriterier om, at der skal være en tæthed i bebyggelsen (maksimalt 70 m mellem husene), et indbyggertal på mindst 500 samt en indre differentiering.<sup>235</sup> For at få indsigt i byernes funktion foreslår Enequist at inddele *tätorterna* i typer ud fra deres erhvervsfordeling.<sup>236</sup> Endelig berører Enequist spørgsmålet om jernbanens betydning: I betegnelsen *stationsamhällen* ligger den opfattelse, at deres opkomst er bestemt af jernbanen, hvilket dog ifølge Enequist ikke behøver at være tilfældet, idet der findes mange *småorter*, men også en del større byer (med over 1000 indbyggere) uden jernbane.<sup>237</sup>

Geografen **Sven Godlund** har i disputatsen fra 1954 med titlen *Bustrafikens framväxt och funktion i de urbana influensfälten* til hensigt at belyse den svenske bustrafik for derved at bringe ny viden om bysystemets struktur og udvikling,<sup>238</sup> som i uddrag er gengivet i artiklen ”Trafik, omland och tätorter”.<sup>239</sup> Interessant er i denne sammenhæng Godlunds store fokus på det rumlige aspekt og inspirationen fra centralstedsteorien, som i modificeret form kan beskrive og forklare det svenske bysystem, såvel som den store fokus på transportsystem forekommer interessant. Godlund benytter detailhandlens relative betydning for en by som indikator for byernes centralitet og forsøger med udgangspunkt i antallet af beskæftigede ved detailhandel at opstille af et såkaldt centralitetsindeks. Ud fra dette indeks indplaceres *centralorterna* i bysystemet.<sup>240</sup> Godlund anser metoden for at være en velegnet indikator, da en *centralort*, der opfyldte de opstillede krav til detailhandel også ”automatisk” havde visse sociale og administrative institutioner, hvorfor sociale og økonomiske institutioner eller administrative organer ikke inddrages i analysen.<sup>241</sup> I disputatsen udbygges fremgangsmåden yderligere ved også at inddrage den omgivende region og siden antallet af butikker.<sup>242</sup> Om end det danske kildemateriale ikke helt svarer til det svenske, synes fremgangsmåden at være interessant.

Det svenske *Bebyggelsehistoriske tidskrift* havde i 1986 havde et temanummer om ”Järnväg, bygd och bebyggelse”, hvor de bebyggelser, der opstod i forbindelse med jernbanen, behandles fra forskellige synsvinkler. Her har især bidraget fra geografen **Lennart Améen** med titlen ”Järnvägen i svenskt landskap” interesse.<sup>243</sup> Améens primære fokus er jernbanens påvirkning af landskabet, men i forbindelse hermed betragtes også kort de bebyggelser, der opstod i relation til jernbanen. Han lokaliserer tre perioder i bydannelsen, som spillede ind på *tätorternas* struktur: *Vägsamhälle I*, som afløstes af *Järnvägsamhället*, hvor lokalisering i nærheden af jernbanen foretrækkes. Denne situation afløses i løbet af *Vägsamhälle II* i 1950erne, hvor privatbilismen vandt frem, mens jernbanen tabte terræn. Følgelig opfattes *tätorterna* som en

---

<sup>231</sup> Enequist 1947, s. 248.

<sup>232</sup> Enequist 1947, s. 246.

<sup>233</sup> Enequist 1950, s. 203.

<sup>234</sup> Enequist 1947, s. 242.

<sup>235</sup> Enequist 1951, s. 14.

<sup>236</sup> Enequist 1947, s. 249 og 251ff.

<sup>237</sup> Enequist 1947, s. 266.

<sup>238</sup> Sven Godlund: *Bustrafikens framväxt och funktion i de urbana influensfälten*, 1954.

<sup>239</sup> Godlund: ”Trafik, omland och tätorter” i Enequist (red.): *Tätorter och omland*, 1951, s. 51-72.

<sup>240</sup> Godlund 1951, s. 59-60.

<sup>241</sup> Godlund 1951, s. 60.

<sup>242</sup> Se Godlund 1954, kapitel XXII.

<sup>243</sup> Lennart Améen: ”Järnvägen i svenskt landskap” i Lennart Améen & Margit Forsström (red.): *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, nr. 12, 1986.

mosaik af forskellige trafikstadier, som på forskellig vis påvirkede landskabet. Améen lokaliserer seks forskellige måder, hvorpå jernbanen kan kobles til bebyggelsen, såvel som hans skelnen mellem indlands- og kystbyer forekommer interessant.<sup>244</sup> Kun byer *med* jernbane indgår i undersøgelsen, men det fremhæves, at jernbanen i langt fra alle tilfælde skabte *tätorterna*. Strukturen i *tätorter*, der eksisterede *før* jernbanens komme, adskilte sig imidlertid fra strukturen i *tätorter*, der opstod som følge af jernbanen.<sup>245</sup>

I rapporten *Tätortslandskapet i Sverige. En studie av tätorters befolkningsförändringar under 1980-talet* fra 1994 behandler geografen **Jan Nyström** de befolkningsforandringer, der fandt sted i de bymæssige bebyggelser i Sverige i 1980erne. Studiet har metodisk og teoretisk interesse, idet Nyström i forsøget på at afdække den rumlige udvikling anvender et geografisk informationssystem (GIS), som vurderes at være et velegnet redskab i studiet af bymæssige bebyggelser.<sup>246</sup> Endvidere gør Nyström sig nogle interessante overvejelser om bysystemet, der anses for at blive påvirket af befolkningstæthed, kommunikationssystem, naturgeografiske forhold mv. På grund af systemets komplekse karakter må en klassificering af byer i et bysystem altid ske ud fra flere parametre – eksempelvis økonomiske, sociale, demografiske og transportmæssige faktorer.<sup>247</sup>

### Norge

I Norge er den typiske byhistoriske fremstilling stadig monografien, mens komparative undersøgelser er endog meget få.<sup>248</sup> I artiklen "Space and Place in Modern Urban History" behandler historikeren **Ola Svein Stugu** således kun en enkelt større by, Trondheim. Interessant er dog Stugus overvejelser om tid og rum – herunder hans beklagelse af, at kun få historikere er fortrolige med den rumlige dimension, men derimod kun ser på den tidsmæssige faktor. Det er ifølge Stugu et paradoks: For mens mennesket ikke selv har indflydelse sin egen placering i forhold til faktoren tid, har det i høj grad indflydelse på rummet eller stedet, hvorfor det for en historiker er væsentligt at undersøge, hvordan relationen mellem mennesket og stedet udvikler sig over tid. Følgelig opfordrer Stugu til, at historikere inddrager begreber og modeller fra andre fag – fx geografi, sociologi og socialantropologi.<sup>249</sup>

Den norske geograf **Hallstein Myklebost**s værk *Norges tettbygde steder 1875-1950* fra 1960 fremstår her som et helt centralt bidrag. Myklebost nævner fem forskellige kriterier, som kan bruges til at indikere, om der er tale om bymæssighed:<sup>250</sup> 1) Befolkningstætheden, hvor antallet af indbyggere pr. kvadratkilometer kan anvendes som et middel til at skelne mellem koncentreret og spredt bosættelse, og hvor der i forskningen har været anvendt meget forskellige kriterier. I praksis kan det imidlertid være vanskeligt at skaffe korresponderende folketal og arealoplysninger, som en beregning af folketætheden forudsætter. Som praktisk hjælpemiddel til at udskille og afgrænse bymæssige bebyggelser anvendes dette kriterium ifølge Myklebost kun sjældent. 2) Afstanden mellem husene, hvor Myklebost på baggrund af en empirisk undersøgelse af norske forhold konstaterer, at 50 m synes at give det bedste resultat – dog med det forbehold, at der må tages højde for fx lokale terrænforhold. 3) Næringsstrukturen eller erhvervsfordelingen, der af geografer opfattes som et af hovedkriterierne for at tale om en by. Ifølge Myklebosts undersøgelser skal mindst 75 % af befolkningen være beskæftiget ved andet end jord- og skovbrug. 4) Et bestemt indbyggertal, hvor "... en nedre grenseverdi for folketallet på tettbygde steder må fastsettes empirisk for hvert enkelt land eller område..."<sup>251</sup> Myklebost anvender selv 200 indbyggere som den nedre grænse, men en del bebyggelser over denne størrelse udelukkes af andre krav. 5) Forstadsbegrebet kan benyttes til at udskille bebyggelser, der knytter sig til en større by. I forlængelse heraf defineres et *tettsted* som "... et tettbygd sted med minst 200 innbyggere, der minst 75 % av erhvervsbefolkningen er sysselsatt i andre næringer enn jord- og

<sup>244</sup> Améen 1986, s. 22-24.

<sup>245</sup> Améen 1986, s. 19.

<sup>246</sup> Nyström 1994, s. 3.

<sup>247</sup> Nyström 1994, s. 11-13.

<sup>248</sup> Kirkhusmo 1998, s. 8 og 13.

<sup>249</sup> Ola Svein Stugu: "Space and Place in Modern Urban History" i Supphellen (red.) 1998, s. 69.

<sup>250</sup> Hallstein Myklebost: *Norges tettbygde steder 1875-1950*, 1960, s. 36ff.

<sup>251</sup> Myklebost 1960, s. 44.

skogbrug”,<sup>252</sup> hvor der med ”erhvervsbefolkning” menes samtlige beskæftigede over 15 år fraregnet kategorierne ”lønnet husarbeid” og ”uppgift yrke”. Med *tettbygd* forstås, at der mellem husene maksimalt må være en afstand på 50 m, men såfremt to bebyggelser ikke er direkte fysisk sammenhængende regnes de for en bebyggelse, såfremt mindst en tredjedel af de erhvervsaktive i den større eller mindre bebyggelse henholdsvis arbejder og bor det modsatte sted.<sup>253</sup> Endvidere berøres spørgsmålet om, hvordan de bymæssige bebyggelser kan inddeles efter type. Myklebost anvender befolknings- og erhvervsstatistikken til at inddele byerne efter erhverv, som – på trods af materialets begrænsninger – bedømmes til at være det bedste udgangspunkt. Endvidere nævner Myklebost den mulighed at inddele byerne ud fra bebyggelsernes betydning for oplandet og placeringen i det landsomfattende net af byer – som eksempelvis Christaller.<sup>254</sup>

Myklebosts undersøgelse har også fundet vej til historikerkredse – således til den norske historiker **Jan Eivind Myhre** i introduktionen til *Urbaniseringsprocessen i Norden* fra 1977.<sup>255</sup> I de fleste bydefinitioner indgår der, ifølge Myhre, et krav om en vis tæthed, størrelse og erhvervsstruktur, som til tider suppleres med krav om en vis social heterogenitet. I artiklen om de norske byer i perioden 1850-1914 i samme værk konstaterer Myhre, at det tilsyneladende er tilstrækkeligt at kræve tæthedskriteriet og minimumsindbyggertallet opfyldt, da det erhvervsmæssige så følger af sig selv.<sup>256</sup> Myhre diskuterer forskellige måder, hvorpå byerne kan klassificeres. Han nævner både Myklebosts undersøgelse fra 1960 og muligheden for at klassificere byerne ud fra deres fysiske lokalisering, men han anvender ikke selv metoderne.

Endvidere beskrives det norske bysystem som et hierarkisk system, hvor urbaniseringen var tæt forbundet med både handel (både udenrigs- og oplandshandel) og landets industrialisering. Ifølge Myhre lader urbaniseringsprocessen sig bedst belyse ved at betragte lokaliseringsfaktorer for industrien, drivkraft (trækkraft/mekanisering), råvarer, arbejdskraft og marked.<sup>257</sup> En del af den norske industri forblev en landindustri, mens andre typer havde en størrelse og placering, som muliggjorde dannelsen af *tettsteder*. I de små *industrietttsteder* var industrien ofte i sig selv bydannende, mens det i de større byer typisk var en medvirkende faktor, hvorved relationen mellem urbanisering og industri ikke er entydig. Den norske urbanisering skal ifølge Myhre også ses i relation til fiskeriet, såvel som kommunikationsmidlerne spillede ind. I forbindelse med sidstnævnte tager Myhre udgangspunkt i kommunikation via havet og først herefter de øvrige kommunikationsmidler – herunder jernbanen, der dog både fik indflydelse på mange *tettsteders* udvikling og skabelsen af en del nye.<sup>258</sup>

Endelig skal nævnes geografen **Peter Sjøholts** studier af *Systemet av sentrale steder og omland: En teoretisk metodisk studie av funksjonell struktur og interaksjon med empiriske eksempler fra Midt-Norge* fra 1981. og en artikel ”Det regionale bysenteret og omlandet på 1900-tallet” fra 1981.<sup>259</sup> Med udgangspunkt i et midtnorsk område finder Sjøholt (med inspiration fra både Christaller og August Lösch) den hierarkiske model velegnet til at forklare udviklingen i perioden fra omkring 1875 og frem til perioden efter 2. verdenskrig. Hierarkiet blev fremdrevet af en markant stigning i behovet for serviceydelser og muliggjort på grund af de forbedrede transportforhold. Sjøholt taler for, at historiske studier af byer og oplande bør ske i et samarbejde mellem geografer og historikere.

---

<sup>252</sup> Myklebost 1960, s. 47.

<sup>253</sup> Myklebost 1960, s. 48.

<sup>254</sup> Myklebost 1960, s. 107ff.

<sup>255</sup> Jan Eivind Myhre 1977, s. 9-12.

<sup>256</sup> Myhre: ”Urbaniseringen i Norge i industrialiseringens første fase ca.1850-1914” i Authén Blom (red.) 1977, s. 36.

<sup>257</sup> Myhre 1977, s. 54.

<sup>258</sup> Myhre 1977, s. 59-63.

<sup>259</sup> Peter Sjøholt: *Systemet av sentrale steder og omland: En teoretisk metodisk studie av funksjonell struktur og interaksjon med empiriske eksempler fra Midt-Norge*, 1981 og samme: ”Det regionale bysenteret og omlandet på 1900-tallet i Rolf Fladby & Harald Winge (red.): *By og bygd. Stad og omland*, Nordisk lokalhistorie, nr. 3, 1981, s. 191-213.



Således et udpluk af forskningen i byhistorie og geografi hos de nærmeste nabolande mod nord,<sup>260</sup> hvorefter fokus skal rettes mod nabolandet mod syd.

## Øvrige Europa

### Tyskland

I Tyskland har den byhistoriske forskning i høj grad fokuseret på de større byer og herunder også industribyerne, der kom til at få en central placering i det tyske bysystem. Sammenlignet med det øvrige Europa gennemgik Tyskland en meget hurtig urbanisering og blev i denne proces hjulpet godt på vej af jernbanen.<sup>261</sup> Som nævnt er minimumsgrænsen for den officielle definition af en by i Tyskland meget højere end den danske, men på grund af den direkte geografiske samhørighed mellem Danmark og Tyskland (jf. Christaller) og det forhold, at landbrugsudviklingen var sammenlignelig,<sup>262</sup> er det alligevel relevant at kaste et blik på den tyske byudvikling.

Nævnes skal geografen **Walther Christallers** værk *Die zentralen Orte in Süddeutschland* fra 1933,<sup>263</sup> hvor den såkaldte – og allerede tidligere omtalte – centralstedsteori, der kom til at spille en markant rolle inden for geografien, præsenteres og afprøves.<sup>264</sup> Hensigten med værket er at afdække, om der er nogle love eller lovmæssigheder, som bestemmer antallet, størrelsen og fordelingen af byer.<sup>265</sup> Værket består af tre dele: En teoretisk, en “forbindende” og en regional del. Undersøgelsen af et sydtysk område i den regionale del har dog meget begrænset relevans, mens den teoretiske del, hvor der opstilles en deduktiv teori baseret på et ordningsprincip for byers fordeling, er den absolut mest interessante.<sup>266</sup> Teorien præsenteres i teoriafsnittet.

Christallers teori har været udsat for kritik fra mange sider. Nævnes skal kun et par eksempler på empiriske tests af teorien i det tyske område. Geografen **Ernst Neef** har afprøvet teorien i Sachsen og publiceret resultaterne i en artikel fra 1950: “Das Problem der zentralen Orte”<sup>267</sup>, men finder her intet geometrisk mønster for byernes fordeling eller regulær orden af centralsteder. Neef afviser dog ikke, at der på et tidspunkt kan have været et delvist udviklet system, men konstaterer blot at det ikke længere (sidst i 1940erne) var tilfældet – sandsynligvis spoleret af industrialiseringen og de medfølgende bydannelse. Også geografen **Joachim Schultse** retter i sin artikel “Zur Anwendbarkeit der Theorie der zentralen Orte” fra 1951<sup>268</sup> kritik mod centralstedsteorien. Schultses empiriske grundlag består af 40 tyske byer og deres serviceområder, men han finder så mange undtagelser fra teorien, at den mere eller mindre udvandes.

Centralstedsteorien er også udgangspunktet i historikeren **Klaus Greves** undersøgelse af det dansk-tyske grænseland – Slesvig – i *Zentrale Orte im Herzogtum Schleswig 1860* fra 1987.<sup>269</sup> Her belyses overgangen fra det agrare til det industrielle samfund ud fra en antagelse om, at denne forandring også afspejler sig i den

---

<sup>260</sup> På Island er den byhistoriske forskning meget begrænset, se fx Helgi Skúli Kjatanonson: “Urbaniseringen på Island ca. 1865-1915” i Authén Blom (red.) 1977, s. 245-260. I Finland er der en længere tradition, men heller ikke her er *tätortenas* historie blevet tildelt stor opmærksomhed. Jf. fx Eino Jutikkalas artikel “Städernas tillväxt och näringsstruktur” i Authén Blom (red.) 1977, s. 95-125.

<sup>261</sup> Hohenberg & Hollen Lees 1995, kapitel 6.

<sup>262</sup> Se Stilling: “Jernbanen og urbanisering i et internationalt perspektiv” i Jansen (red.), bd. 4, 1983, s. 31-47.

<sup>263</sup> Christaller: *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.

<sup>264</sup> Se afsnittet “Teoretisk og metodisk ramme”. Heraf fremgår det, at teorien ganske vist er blevet kritiseret skarpt, men samtidig var så central, at det var nødvendigt at forholde sig til den.

<sup>265</sup> Christaller 1966, s. 1.

<sup>266</sup> Se Carter 1995, s. 27ff.

<sup>267</sup> Ernst Neef: “Das Problem der zentralen Orte” i *Petermanns Geogr. Mitt.*, vol. 94, 1950, s. 6-17.

<sup>268</sup> Joachim Schultse: “Zur Anwendbarkeit der Theorie der zentralen Orte” i *Petermanns Geogr. Mitt.*, vol. 95, 1951, s. 106-110.

<sup>269</sup> Klaus Greve: *Zentrale Orte im Herzogtum Schleswig 1860. Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holstein*, bd. 12, 1987.

rumlige organisering af samfundet og økonomien.<sup>270</sup> Bogen består af henholdsvis en teoretisk, en metodisk og en empirisk del. I den teoretiske vurderes centralstedsteorien at fungere som et godt udgangspunkt, men Greve understreger, at der er behov for justeringer.<sup>271</sup> Greve finder det ikke rimeligt direkte at slutte fra en enkelt parameter til det rumlige bebyggelsessystem<sup>272</sup> og modificerer derfor sammenhængen ved at indføre begrebet *raumzeitlich variierte Umlandsbedingungen*, der indeholder dynamiske problemfelter betinget af tidsmæssige, rumlige og sociale variationer, der alle formodes at influere på et bysystem.<sup>273</sup> I metodeafsnittet fremhæver Greve, at alle kilder, som kan komme med valide udsagn om mindst en af følgende tre typer af informationer, kan benyttes i centralitetsforskningen: 1) Beskæftigelsesstrukturen i centralstederne, 2) centralstedernes funktioner og 3) interaktionen mellem centralsteder. Den empiriske analyse falder i to hovedafsnit: I den første del belyses det hierarkiske system af centralsteder i en analyse af 24 udvalgte funktioner.<sup>274</sup> I anden del behandles de *raumzeitlich variierte Umlandsbedingungen* ved at inddеле de centrale funktioner i tre undergrupper, som sammen med befolkningstætheden og befolkningens sociale sammensætning fungerer som indikator for efterspørgslen, hvorved de regionale forskelle i systemet af centralsteder i Slesvig i 1860 kan forklares. Interessant er det, at Greve ved at modificere centralstedsteorien kan påvise en sammenhæng mellem en historisk (økonomisk) samfundsstruktur og et bysystem. Herved er også udviklingen i landbruget af stor betydning for et bysystems udseende og industrialiseringens form. Centralstedsteorien synes derfor – måske i modificeret form – at være et godt udgangspunkt for historiske studier.

**Ralf Roths** artikel "Interactions between Railways and Cities in Nineteenth Century Germany" fra 2003 er et eksempel på et studie af relationen mellem jernbane og bebyggelse.<sup>275</sup> Roth undersøger her jernbanens økonomiske, sociale, politiske og kulturelle påvirkning af byen – dog primært belyst med eksempler fra de tyske storbyer (især Berlin). På baggrund af analysen konstaterer Roth, at jernbanen på den ene side havde indflydelse på byernes udvikling, men også blev påvirket af byens krav. Jernbanen skulle binde byerne sammen til et sammenhængende net, og for industribyerne spillede den en særlig rolle. Generelt vurderes jernbanens indflydelse at afhænge af byens type, størrelse, geografiske beliggenhed og dens sociale miljø. Undersøgelsen er empirisk kun belagt med et lille udvalg af større byer, men det forhindrer ikke Roth i at konkludere, at jernbanen var af stor betydning for byer på alle niveauer og spillede en helt central rolle for Tysklands urbanisering.<sup>276</sup>

### England

Den engelske lokalhistoriker **W.G. Hoskins** undrer sig over, at "... although the town has been studied extensively by historians, it has nearly always been considered as a legal institution – a borough – rather than as a physical structure. Indeed, historians have seemed unaware of this side of a town's history, and better work has been done by the historical geographers; though even they have not got to the bottom of the subject."<sup>277</sup> Ifølge Hoskins må følgende spørgsmål indgå i byhistoriske studier:

- Hvor gammel er byen?
- Hvor voksede den frem, og hvorfor lige dér?
- Hvordan voksede byen frem på dette sted, og hvilke faktorer har haft indflydelse på dens form?<sup>278</sup>

For at kunne besvare disse spørgsmål må der gøres brug af et varieret materiale herunder "... the most important of all, the evidence of the large-scale map, which is the most important single record that we possess for the study of local topography."<sup>279</sup>

---

<sup>270</sup> Greve 1987, s. 9.

<sup>271</sup> Greve 1987, s. 13.

<sup>272</sup> Greve 1987, s. 34.

<sup>273</sup> Greve 1987, s. 39-40.

<sup>274</sup> Se listen over funktioner i Greve 1987, s. 89, hvor der også er henvist til det benyttede kildemateriale.

<sup>275</sup> Roth: "Interactions between Railways and Cities in Nineteenth Century Germany" i Roth & Polino 2003.

<sup>276</sup> Roth 2003, s. 3-24.

<sup>277</sup> W. G. Hoskins: *English Local History. The Past and the Future*, 1967, s. 16-17.

<sup>278</sup> Hoskins 1967, s. 17.

<sup>279</sup> Hoskins 1967, s. 17.

Historikeren **Jim Dyos** har beskæftiget sig indgående med byhistorie. Fra den første internationale byhistoriske konference i Leicester i 1966 foreligger publikationen *The Study of Urban History*, hvori Dyos efterlyser komparative studier og argumenter for, at byhistorie ikke kun bør omhandle individuelle byer, men også må omfatte større processer og sammenhænge (fx urbaniseringsprocessen), som påvirker byerne. Endvidere savnes tværvideenskabelige tilgange, definitioner og afklaring af begreber.<sup>280</sup> Et af byhistoriens arnesteder blev netop *Center for Urban History* i Leicester, som i dag ledes af historikeren **Richard Rodger**, der også har begået en række værker om byhistorie.<sup>281</sup> Rodger har skrevet flere bymonografier (om bl.a. Edinburgh og Leicester), men den byhistoriske tradition i Leicester er – på trods af opfordringerne – monografisk og individualistisk indrettet (jf. Nilsson).<sup>282</sup>

Som antydte tidligere, var England langt mere urbaniseret end de fleste lande på det europæiske kontinent, og det er karakteristisk, at især de nye industribyer kom til at indtage en central plads i det engelske bysystem.<sup>283</sup> Det samme var tilfældet med jernbanen, der i England har været genstand for omfattende studier. Derimod er der ikke fundet større komparative studier af banens relation til byerne, såvel som det må understreges, at karakteren af de engelske jernbanebyer må formodes at være anderledes end de danske *stationsbyer*.<sup>284</sup> Endelig skal nævnes endnu en type af nye byer, der opstod i England i perioden fra omkring 1900 – *Garden Cities* eller havebyer. Konceptet var udviklet af Ebenezer Howard og er bl.a. beskrevet i *Garden Cities of To-morrow* fra 1902, hvor det var idéen, at den nye, planlagte bytype skulle forene det bedste fra landet og det bedste fra byen i en tredje (ideal) type,<sup>285</sup> – ikke mindst for at imødegå industrialiseringens meget negative konsekvenser, som de fx kom til udtryk i de store engelske industribyer.

Fra det geografiske forskningsfelt er det værd at fremhæve **Harold Carters** studier af Wales (Dyfed) og mere generelt af bysystemet i Storbritannien, som præsenteres i værket *Urban and Rural Settlements* fra 1990.<sup>286</sup> Interessant er det, at Carter integrerer urban og rural bebyggelse i en og samme undersøgelse med mulighed for at studere, hvordan disse forskellige bebyggelsesformer gensidigt påvirkede hinanden. Ifølge Carter bevirkede både industrialiseringen og jernbanen, at det gamle hierarkiske opbyggede bysystem blev udfordret. Jernbanen gjorde det muligt for indenlandske centre at vokse frem, men de store havne spillede også en væsentlig rolle. Mange af de nye byer var industribyer, der snart placerede sig i toppen af det urbane hierarki.<sup>287</sup> En *village* defineres af Carter som en bebyggelse, hvis befolkning primært er beskæftiget med agrare erhverv, men omfatter i praksis også landsbyer, der voksede sig større og derfor fik et større udbud af varer og tjenester.<sup>288</sup> Ifølge Carter findes der ikke et specifikt befolkningstal, som kan berettige en entydig skelnen mellem by og *village*, men befolkningstallet i en by vil sjældent være under 2500 indbyggere. De fleste danske *stationsbyer* vil således formodentlig være at finde blandt de engelske *villages*. Fremhæves skal derfor Carters undersøgelse af den agrare bebyggelse, hvor følgende parametre indgår:

”1) Patterning – typology (villages, hamlets, farmstead), 2) Patterning – spatial organisation, nucleation – dispersal – regularity, 3) Morphology – settlement form and layout, 4) Function – settlement role, 5) Community – social structure and relationships”<sup>289</sup> Carter tillægger altså den fysiske fremtræden stor betydning, hvilket også må overvejes i studiet af *stationsbyerne*. Endvidere belyser Carter bebyggelsernes funktion som servicecentre ved at tage udgangspunkt i de tilstedeværende funktioner, som vil blive

<sup>280</sup> Se Jim Dyos: *The Study of Urban History*, 1968, s. 7-10 og 14.

<sup>281</sup> Richard Rodger er også redaktør af tidsskriftet *Urban History*. Også her fokuseres primært på de største byer.

<sup>282</sup> Nilsson 1990, s. 109 og 113-114. Jeg har deltaget i et kursus om engelsk byhistorie ved Centre for Urban History ved University of Leicester i 2004. Her var indtrykket det samme.

<sup>283</sup> Hohenberg & Hollen Lees 1995, s. 220.

<sup>284</sup> Dragsbo, 1986, s. 132 og Stilling: ”Jernbanen og urbanisering i internationalt perspektiv” i Chr. R. Jansen (red.) bd. 4, 1983, s. 40.

<sup>285</sup> Ebenezer Howard: *Garden Cities of To-morrow*, 1985 (oprindelig publiceret i 1898, men først i 1902 under denne titel).

<sup>286</sup> Carter 1990. Også andre har foretaget undersøgelser af det samlede bysystem, fx H. E. Bracey: *Social Provision in Rural Wiltshire*, 1952 og Arthur E. Smailes: *The Geography of Towns*, 1966.

<sup>287</sup> Carter 1990, s. 78-79.

<sup>288</sup> Se Carter 1990, s. 5 og se også s. 44 med overskriften: ”The village as service centre”.

<sup>289</sup> Carter 1990: Tabel 2.1, s. 18.

diskuteret i forbindelse med den empiriske undersøgelse.

### Østeuropa

De bidrag, som skal nævnes her, angår begge relationen mellem by og jernbane. For Rumænien undersøges emnet af historikeren **Michel Tanase** i artiklen "Railways, Towns and Villages in Transylvania (Romania): Impact of the Railways on Urban and Rural Morphology".<sup>290</sup> Tanase anvender et kildemateriale og en fremgangsmåde, der på mange måder kan inspirere til nærværende undersøgelse. Således demonstreres det, hvordan morfologien havde betydning for jernbanens anlæggelse i rumænske landsbyer og generelt tillægges studiet af det fysiske landskab stor betydning. Konkret mener Tanase, at følgende forhold kan spille ind: "General geomorphology of the site, general and local economic development objectives/trends [sic!], the composition/structure of the land crossed by the railway, the structuring role of the railway and the topology of rail connections."<sup>291</sup> Analysen er baseret på de principper, der gør sig gældende i studier af urban morfologi. Som kildegrundlag benytter Tanase sig af kartografisk materiale. I artiklen præsenteres to case-studier, hvor spørgsmålet om jernbanens indflydelse på byernes morfologi belyses, men fokus er tydeligvis på jernbanen og ikke på byerne.

Interessant er ligeledes **Ivan V. Nevzgodines** undersøgelse af Sibirien i artiklen "The Impact of the Trans-Siberian Railway on Architecture and Urban Planning on Siberian Cities".<sup>292</sup> Her belyses det, hvordan jernbanen havde en stor indflydelse og stimulerende effekt på såvel industrialiseringen og koloniseringen af Sibirien og i en vis udstrækning fungerede som "city-founders". Også i Nevzgodines undersøgelse er opmærksomheden rettet mod de meget store byer, som det ikke synes relevant at inddrage her. Derimod kan udviklingen i Sibirien måske sammenlignes med den, der foregik i USA, som nu kort skal betragtes:

### USA

Helt frem til 1960'erne var den byhistoriske forskning i USA meget begrænset, men den er siden blevet en betydelig disciplin. Også i USA har den byhistoriske monografi stået stærkt, og der er i meget vid udstrækning blevet fokuseret på de store byer.<sup>293</sup> En grundlæggende introduktion til USA's urbanisering gives af historikeren **Zane L. Miller** i *The Urbanisation of Modern America*<sup>294</sup> – dog med fokus på den såkaldte *metropolis* – den meget store by. Indledningsvis gøres dog nogle generelle overvejelser. De amerikanske byer er generelt yngre end byerne på det europæiske kontinent, og etableringen af det nationale net af jernbaner i årtierne mellem 1840 og 1880 fik afgørende indflydelse på USA's urbanisering i 1900-tallet, som i øvrigt skete sideløbende med landets industrialisering, landbrugets mekanisering og inddragelse af nyt territorium. Befolkningen var samtidig i vækst, og hele processen blev kun yderligere forstærket af den omfattende immigration. Generelt er det forfatterens opfattelse, at de nye byers opståen og vækst skal ses i tæt forbindelse til jernbaneanlæggelsen. Miller beskriver processen således: "First the railroads that pushed out from eastern cities touched and vitalized isolated mining camps, trading villages, and cattle towns. Then new places sprang up along the route, and finally came the farms."<sup>295</sup> Samtidig var urbaniseringsprocessen meget tæt forbundet med samfundets industrialisering. Koncentrationen af byer og storindustri i det nordøstlige hjørne af USA – det såkaldte "heartland" – bevirkede, at dette område kom til at fungere som drivkraften i den nationale økonomi, mens de store byer i Vest og mod Syd fungerede som regionale og subregionale centre. Disse byer organiserede deres oplande, indvandt og forarbejdede råvarer og landsbrugsvarer for herefter at videreføre det til "hjertet", hvorfra de så igen modtog færdigvarer og

---

<sup>290</sup> Michel Tanase: "Railways, Towns and Villages in Transylvania (Romania): Impact of the Railways on Urban and Rural Morphology" i Roth & Polino 2003, s. 45-60.

<sup>291</sup> Tanase 2003, s. 46.

<sup>292</sup> Ivan V. Nevzgodine: "The Impact of the Trans-Siberian Railway on Architecture and Urban Planning on Siberian Cities" i Roth & Polino 2003, s. 79-103.

<sup>293</sup> Nilsson 1990, s. 70.

<sup>294</sup> Zane L. Miller: *The Urbanisation of Modern America. A Brief History*, 1973. Se kapitel 2.

<sup>295</sup> Miller 1973, s. 30.

specialvarer.<sup>296</sup> Den øvrige del af fremstillingen sigter på den såkaldte *metropolis* – de meget store byer.

I værket *The Making of Urban America. A History of City Planning in the United States* fra 1965 fokuserer byplanlæggeren **John W. Reps** på byernes planlægning og sammen med værkets mange kort og illustrationer, giver fremstillingen god indsigt i byernes fysiske struktur.<sup>297</sup> Her har især kapitlet om ”Towns by the tracks” interesse, hvoraf det fremgår, at byerne har en langt mere planlagt struktur, end det eksempelvis var tilfældet med de danske byer.<sup>298</sup> Ifølge Reps blev anlæggelsen af jernbanen ensbetydende med en ny æra i byudviklingen i USA. Således betød jernbanen, at tempoet for byers opståen og udvikling skete med en langt større hastighed end tidligere. Jernbanen anses for at være vejen til velstand, hvilket også tidligt stod klart for jernbaneselskaberne, som fik stor indflydelse på byanlæggelsen og byernes byplaner. For at reducere omkostningerne var mange byer opbygget efter en standardplan. Som et kuriøst eksempel nævnes det, at 33 byer langs Illinois Central Railroad havde en helt identisk byplan, hvor endda vejnavne og -numre var de samme. Byplanen var opbygget af rette linier med jernbanestationen og fragtcentralen beliggende i centrum.<sup>299</sup> Men ikke kun de byer, der var planlagt af jernbanekompagnerne havde en meget reguleret struktur – det var også tilfældet for andre nye byer, og for byer opstået før jernbanens komme, hvor det ses, at byplanen var afgørende forskellig i henholdsvis byer anlagt ved jernbanen og byer opstået før jernbanens anlæggelse. Som det var tilfældet med Miller, anfører også Reps, at: ”The industrialization of America contributed more than any other single factor to the development and growth of the nation’s cities.”<sup>300</sup> Endelig skal blot nævnes to andre typer af nye byer: De såkaldte *Company towns*, hvis fremvækst i høj grad skyldes større industriforetagender og *Resort towns*, som havde et rekreativt sigte.

At der også i amerikansk byhistorisk forskning primært er fokuseret på de store byer, fremgår af **Maureen Ogles** artikel ”Beyond the Great City. Finding and Defining the Small City in Nineteenth Century America” fra 1992.<sup>301</sup> ”It is a truism that the history of the nineteenth century urban America has been writ large; that is, the nation’s largest cities have received the lion’s share of historians’ attentions.”<sup>302</sup> Videre hedder det: ”Small cities have been treated as dusty hamlets in which nothing ever happens and from which everyone longs to escape.”<sup>303</sup> Det er Ogles hensigt at ”examine nineteenth century American ideas about the ”city”, especially the relationship between small cities and large”,<sup>304</sup> hvilket forfatteren gør med udgangspunkt i tre ”municipalities” i Iowa, men da der primært fokuseres på de administrative forhold, er de konkrete resultater ikke af relevans i denne sammenhæng.

Det har derimod geograferne **Chauncy D. Harris**’ og **Edward L. Ullmans** studier af amerikanske byer, og skønt der er tale om studier af langt større byer end de danske *stationsbyer*, skal der her gengives nogle af de centrale pointer fra artiklen ”The Nature of Cities”, som første gang blev publiceret i 1945.<sup>305</sup> Harris og Ullman bruger følgende argumentation for at typologisere byerne:<sup>306</sup>

---

<sup>296</sup> Miller 1973. Se kapitel 2.

<sup>297</sup> John W. Reps: *The Making of Urban America. A History of City Planning in the United States*, 1965. Se især afsnittet om ”Towns by the tracks”, s. 382-413 og de over 300 illustrationer af byplaner og skitser i bogen. Reps var endvidere professor ved Cornell Universitet i Ithaca, New York.

<sup>298</sup> Reps 1965, s. 382-413.

<sup>299</sup> Se fx Reps 1965, figur 233: ”The Illinois Central Associates Standard Town Plat”.

<sup>300</sup> Reps 1965, s. 414.

<sup>301</sup> Maureen Ogle: ”Beyond the Great City. Finding and Defining the Small City in Nineteenth Century America” i Joseph F. Rishel (red.): *American Cities and Towns*, 1992, s. 48-66.

<sup>302</sup> Ogle 1992, s. 48.

<sup>303</sup> Ogle 1992, s. 48.

<sup>304</sup> Ogle 1992, s. 48.

<sup>305</sup> Chauncy D. Harris & Edward L. Ullman: ”The Nature of Cities” i Peter Schöller: *Allgemeine Stadtgeographie*, 1969 (oprindeligt publiceret i 1945), s. 220-237.

<sup>306</sup> Harris har opstillet en inddeling af byerne ud fra funktionelle kriterier, hvor der kun er medtaget byer, som i 1940 havde over 10.000 indbyggere. Klassifikationen foretages ud fra den aktivitet, der er vurderet til at have størst betydning for den enkelte by, således: *manufacturing cities*, *retail centers*, *diversified cities*, *wholesale centers*,

"Each city is unique in detail but resembles others in function and pattern. What is learned about one, helps in studying another. Location types and internal structure are repeated so often that broad and suggestive generalizations are valid, especially if limited to cities of similar size, function, and regional setting."<sup>307</sup>

Herefter inddeles byer i tre hovedtyper:<sup>308</sup>

- 1) Byer, der fungerer som centralsteder for et opland. En sådan by vil typisk være beliggende midt i et produktivt område.
- 2) Transportbyer, der har en strategisk beliggenhed ved transportlinier.
- 3) Byer med specialiserede funktioner.

De tre typer af byer resulterer i forskellige bymønstre. Harris og Ullman har endvidere studeret byernes interne struktur, som vurderes at kunne være struktureret efter: "concentric zones, sectors, and multiple nuclei".<sup>309</sup> Denne opfattelse knytter an til den omfattende teoridannelse på området, som kursorisk vil blive skitseret i teoriafsnittet.

Endelig skal det nævnes, at der er foretaget omfattende studier af det amerikanske bysystem, hvor også centralstedsteorien er afprøvet. Som eksempel kan nævnes geograferne **Brian J. L. Berry** og **William L. Garrisons** undersøgelse af et Nordvestamerikansk område, der bl.a. er publiceret i *Economic Geography* i 1958 under titlen "The Functional Bases of the Central-Place Hierarchy". Her er antallet af bymæssige funktioner anvendt som indikator for centralitet, og på den baggrund lykkedes det at identificere centralsteder på forskellige niveauer.<sup>310</sup>

## Sammenfatning

Opsummerende må det konstateres, at dannelsen af nye byer i 1800-tallet foregik efter nogle meget forskellige mønstre og principper. Et generelt træk er det dog, at byvæksten var en meget integreret del af industrialiseringsprocessen og anlæggelsen af jernbaner, mens den kun sjældent er set i sammenhæng med udviklingen af andre transportformer og landbrugsudviklingen. I den byhistoriske forskning har store dele af forskningen fokusere på "vinderne" – de store byer – mens de mindste ofte er blevet overset, såvel som antallet af større komparative studier er begrænset. Bortset fra Norge og Sverige var det endvidere vanskeligt at finde bebyggelser, som var umiddelbart sammenlignelige med de danske *stationsbyer*. Til gengæld var der – både i den udenlandske byhistoriske forskning og i den geografiske udforskning af bysystemer – frugtbar metodisk og teoretisk inspiration at hente. Hvad angår geografien, var især bidragene fra årtierne omkring 1900-tallets midte relevante, da dette tidspunkt var nogenlunde sammenfaldende med afslutningen af *stationsbyernes* egentlige funktionsperiode.

Således inspireret af forskningen i byer og bysystemer uden for Danmarks snævre grænser skal blikket nu rettes mod afhandlingens kerne:

---

*transportation centers, mining towns, university town, resort and retirement towns, other types of cities.* Se Harris: "A Functional Classification of Cities in the United States" i Schöller 1969, s. 289-309.

<sup>307</sup> Harris & Ullman 1969, s. 220-237.

<sup>308</sup> Harris & Ullman 1969, s. 220-224.

<sup>309</sup> Harris & Ullman 1969, s. 231.

<sup>310</sup> Se Brian J. L. Berry & William L. Garrison: "The Functional Bases of the Central-Place Hierarchy" i *Economic Geography*, vol. 34, 1958, s. 145-54.

## 1.3. PROBLEMFORMULERING

Som skitseret i forskningsoversigten er der flere helt basale mangler i den eksisterende viden om de byer, der opstod og udviklede sig på landet i Danmark i tidsrummet fra 1800-tallets midte til 1900-tallets ditto. Der synes derfor at være et behov for at foretage en empirisk undersøgelse af disse i et større område.

**Hensigten med undersøgelsen er at foretage en komparativ bebyggelseshistorisk undersøgelse af de rurale byer i tre gamle amter – Vejle, Ringkøbing og Frederiksborg – med henblik på at etablere et overblik over, hvor de rurale byer opstod, hvorledes deres udvikling formede sig, hvilke karakteristika byerne havde samt at finde forklaringer på de nævnte forhold.**

For at kunne belyse emnet er det nødvendigt at udvikle en metode til at kunne håndtere et stort antal byer og de mange forskellige faktorer, der nødvendigvis må indgå i en sådan undersøgelse. Derfor vil afhandlingen grundlæggende bestå af henholdsvis en metodisk og en tematisk del, der indbyrdes er tæt forbundne: Den metodiske del er et metodeudviklingsprojekt, der forhåbentlig kan generere ny viden om, hvordan de forskellige benyttede kilder og værktøjer kan håndteres i forbindelse med en undersøgelse af de rurale byer i de valgte områder. Det er håbet, at metoden også vil kunne benyttes i andre dele af landet og måske endda – i uddrag – til belysning af helt andre emner. Et delmål er det også at demonstrere det store potentiale, et Geografiske Informationssystem (GIS) rummer for at håndtere data og koble dem til en rumlig dimension med mulighed for at inkludere en visuel tolkning i analysen. I den tematiske del vil fokus være på emnet *de rurale byer*, hvor det er målet at kunne besvare ovennævnte spørgsmål og dermed etablere ny viden om byerne på et overordnet niveau.

### Tidsmæssig afgrænsning

Undersøgelserperioden begynder omkring 1840 og slutter ca. 1960. Afgrænsningen er baseret på erfaringerne fra min specialeundersøgelse af de rurale byer på Fyn:<sup>311</sup> Her tog undersøgelsen sin begyndelse i 1860, men for at være sikker på at opfange hele udviklingsforløbet vil denne undersøgelse tage sin begyndelse i 1840, der af Boje og Hyldtoft er defineret som det tidspunkt, hvor urbaniseringen satte ind. Den øvre afgrænsning omkring 1960 er fastlagt ud fra den antagelse, at der i årtierne efter anden verdenskrig skete en række strukturelle ændringer i samfundet, som også formodes at have influeret på de rurale byer. Omkring dette tidspunkt ophørte Danmark med at være et landbrugssamfund, idet industrien overhalede det primære erhvervs tidligere så dominerende betydning, men også servicesamfundet var under opbygning. Transportområdet blev på det nærmeste revolutioneret, såvel som pendling – dvs. en fysisk adskillelse af stedet for arbejde og bolig (ud over den enkelte by) – blev et udbredt fænomen.<sup>312</sup> Disse forhold var med til at ændre vilkårene for landdistrikternes byer, men forandringerne resulterede naturligvis ikke i, at grundlaget for de rurale byer med ét blev forandret. Alligevel er det opfattelsen, at deres primære funktionsperiode omkring 1960 var ved at være slut. Samme afgrænsning anvendes hos Dragsbo, mens *Stationsbyprojektet* derimod kun omfattede perioden frem til 1940.<sup>313</sup> 1960 vil dog ikke blive betragtet som en definitiv grænse, og når det skønnes relevant, vil der blive trukket linier lidt længere op i tid. Sidstnævnte gør sig især gældende i det perspektiverende afsnit.

### Geografisk afgrænsning

Undersøgelsesområdet består af de tre gamle amter Vejle, Ringkøbing og Frederiksborg, som de tog sig ud frem til 1970:

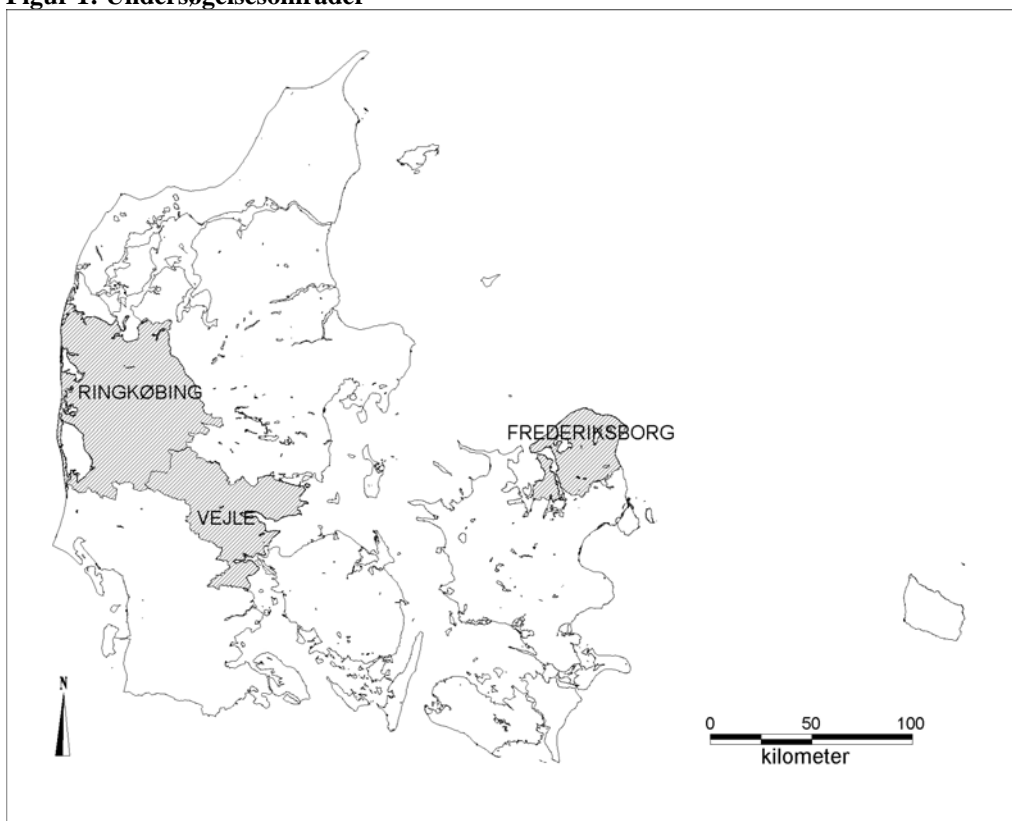
---

<sup>311</sup> Thøgersen 2002.

<sup>312</sup> Jf. fx Svend Aage Hansen 1974; Henrik Christoffersen 1999, Mørch 1983, s. 60, Wichmann Matthiessen 1985a.

<sup>313</sup> Jf. endvidere Asksgaard's kritik af *Stationsbyprojektets* tidsmæssige afgrænsning i Asksgaard 1981, s. 471-474.

**Figur 1: Undersøgelsesområder**



Som det ses af figuren, udgør Vejle og Ringkøbing amter et sammenhængende bælte, der går tværs igennem Jylland. Herved er det muligt at studere byerne i Øst- og Vestjylland, mens Frederiksborg amt repræsenterer Øerne. Min tidligere foretagne undersøgelse af Fyn gav ligeledes indsigt i bebyggelsen på Øerne, hvorfor det med valget af Frederiksborg amt endvidere er hensigten at inddrage et område beliggende tæt på landets hovedstad. Afgrænsningen af de enkelte regioner er af praktiske hensyn foretaget ud fra et administrativt kriterium, men der vil naturligvis også blive skelet til de byer, der ligger lige uden for selve afgrænsningen. Særligt påkrævet vil det formodentlig være i Frederiksborg amt, hvor hovedstaden antagelig spillede ind på områdets bystruktur, skønt den ikke fysisk er inkluderet. Vejle amt udgjorde med sine 2348,0 km<sup>2</sup> 5,5 % af Danmarks areal, mens Ringkøbing amt med sine 4646,8 km<sup>2</sup> var landets største amt og udgjorde 10,8 % af det samlede areal. Frederiksborg amt havde et areal på bare 1343,7 km<sup>2</sup> svarende til 3,1 % af det totale areal. Valget af de tre områder repræsenterer henholdsvis et gennemsnitligt, et stort og et lille amt, og tilsammen dækker de tre områder 19,4 % af landets areal.<sup>314</sup> De tre områder og deres særlige karakteristika vil blive beskrevet i kapitel 2, hvor også spørgsmålet om repræsentativitet vil blive diskuteret.

Det kunne også være interessant at inddrage empirisk materiale fra andre lande med henblik på at sætte de danske rurale byer ind i en nordisk eller europæisk kontekst. I denne sammenhæng har jeg dog fundet det uoverkommeligt, da alene arbejdet med de danske byer har været meget tidskrævende.

#### Emnemæssig afgrænsning

Det primære sigte er at foretage sammenlignende studier af de rurale byer (mesoniveau), hvorfra der foretages udblik til det samlede bysystem (makroniveau). Mikroniveauet – her forstået som mere detaljerede studier af den enkelte rurale by – vil derimod ikke blive berørt, hvorfor der må henvises til tidligere studier af enkeltbyer, som med udgangspunkt i resultaterne fra nærværende undersøgelse forhåbentlig nu vil kunne indplaceres i en større kontekst. Den ringe generelle detaljeringsgrad vil medføre nogle begrænsninger,<sup>315</sup>

<sup>314</sup> SU1964, tabel 4. Tallene adskiller sig kun meget lidt fra beregninger foretaget ud fra amtstabellen i MapInfo.

<sup>315</sup> Jf. fx Antrop 2000a: Tabel 1 illustrerer, hvordan valg af skala har betydning for informationsværdien.



men det mit håb, at bredden vil kunne kompensere for den manglende dybde. Undersøgelsen er disponeret i følgende hovedkapitler (2-5):

## 2) *Den samfundsmæssige kontekst*

I analysens første del foretages en overordnet karakteristik af det samfund, de rurale byer opstod i, med henblik på at beskrive rammen for byernes opståen og udvikling. Her vil også de tre undersøgelsesområder blive karakteriseret.

## 3) *Kortlægning og registrering*

I dette kapitel foretages en registrering og kortlægning af de rurale byer i de tre områder. Der tages udgangspunkt i en diskussion af begrebet (rural) by og på baggrund af empiriske studier udarbejdes en registreringsmetode, som skal gøre det muligt at afdække, hvor mange byer der var, hvorledes byerne kan afgrænses, og hvordan de var fordelt.

## 4) *De rurale byers opståen, udvikling og karakteristika*

Del 4 forsøger at afdække tidspunktet for og årsagerne til de rurale byers opståen, udvikling og karakteristika (herunder størrelse, bymæssighed, funktioner og transport) på oversigtsniveau. Første skridt er at udvikle en metode til at operationalisere de undersøgte parametre. I forbindelse hermed vil det blive forsøgt at etablere et overblik ved – ud fra forskellige parametre – at inddele byerne i operationelle typer og på den baggrund diskutere, om der kan identificeres en ”typisk” rural by. På baggrund af en komparativ analyse af de nævnte forhold i de tre områder vil det blive diskuteret, om der var forskelle og/eller ligheder i disse, såvel som det vil blive forsøgt at finde forklaringer herpå. I den hidtidige forskning er det en udbredt opfattelse, at der findes henholdsvis en østdansk og en vestdansk stationsbytype, som ikke hidtil er testet empirisk. Det skal gøres her. Der skal også ses nærmere på den store betydning, jernbanen er blevet tillagt i eksisterende undersøgelser af *stationsbyer*/rurale byer. Modsat dele af den eksisterende forskning er det min opfattelse, at de rurale byer var meget forskellige, hvorfor undersøgelsen vil blive struktureret på en sådan måde, at den kan rumme de formodede variationer i byernes udvikling.

## 5) *Status og perspektiver*

Det sidste kapitel i analysen sigter på at indplacere de rurale byer i undersøgelsesområderne i en større kontekst. Det skal forsøges at vurdere de rurale byers plads i det danske bysystem omkring 1960 – herunder om de rurale byers fremvækst resulterede i dannelsen af et nyt bysystem eller blot tilpassede sig det allerede eksisterende. Ligeledes skal det forsøges at drage nogle perspektiver til udviklingen efter 1960 for kort at diskutere dens konsekvenser for de rurale byer. Endelig skal der kort drages nogle perspektiver til de rurale byers bevaringstilstand og kulturmiljø med fokus på, om – og i givet fald hvorledes – en undersøgelse som den foretagne (grundforskning) kan bruges strategisk.

Der er nu behov for at afklare nogle af de mest centrale begreber:

### Betegnelsen rural by

Der er blevet anvendt meget forskellige betegnelser for de nytilkomne byer, hvor den absolut mest gængse er betegnelsen *stationsby*, mens *jernbaneby* er en anden variant, der dækker over samme indhold.

Betegnelserne giver associationer til en jernbane, som ikke altid var til stede i byerne, hvorfor disse betegnelser er misvisende, hvilket der da også i forskningen har været bred enighed om.<sup>316</sup> I den offentlige statistik benyttes betegnelsen *bymæssige bebyggelser i landdistrikterne* om den brede kategori af byer, der opstod uden for købstæder og handelspladser. Begrebet omfatter dermed også forstæder, villabyer mv.<sup>317</sup>

Også Niels Peter Stilling diskuterer anvendelsen af *bymæssig bebyggelse*, men han karakteriserer betegnelsen som ”uhåndterlig”, hvorefter den fravælges uden nærmere begrundelse.<sup>318</sup> Poul Balle-Petersen

<sup>316</sup> Se Jansen 1980, Dragsbo 1997, Gjøde Nielsens upublicerede manuskript og Thøgersen 2002.

<sup>317</sup> De bymæssige bebyggelser diskuteres nærmere i kildeafsnittet.

<sup>318</sup> Stilling 1987, s. 14.

benytter betegnelsen *nye byer*, som også Stilling anvender i bogtitlen *De nye byer*,<sup>319</sup> mens der i undertitlen holdes fast i *stationsbyer*. *Nye byer* er en relativ og dermed ikke særlig præcis betegnelse. Betegnelsen kan også give associationer i retningen af de engelske *new towns*, der betegner de planlagte, forstadslignende bebyggelser uden for de større byer, der især opstod fra midten af 1900-tallet, og som havde en ganske anden tilblivelseshistorie.<sup>320</sup> Tilbage står geografen Viggo Hansens to forslag, *by på landet* og *rural by*.<sup>321</sup> Hansen diskuterer dog ikke selv valget af betegnelserne nærmere.

De byer, der er emnet for nærværende afhandling, er ikke kun byer opstået i et jernbaneknudepunkt. Derimod er det hensigten at undersøge alle de byer, der opstod i landdistrikterne – dvs. uden for de administrative byer – i slutningen af 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet. Både på grund af byernes beliggenhed i landdistrikterne og deres formodede tætte relation til landbruget har jeg her valgt at benytte betegnelsen *rural by*. *Rural by* er dog ikke en optimal betegnelse, da den kan give det fejlagtige indtryk, at selve byen er agrar, hvilket ingenlunde er tilfældet. Endvidere ligger ordet *rural* ikke ”godt i munden” og fungerer derfor bedst på skrift, hvilket dog ikke er et problem i denne skriftlige fremstilling. Foreløbig vurderes betegnelsen *rural by* som det bedste bud på den bytype, der er afhandlingens genstand.<sup>322</sup>

Et er betegnelse, noget andet er indhold. For at kunne definere *den rurale by* er det først – med nogle eksempler – nødvendigt at præcisere begrebet *by*, som der i den eksisterende forskning er meget forskellige opfattelser og definitioner af:

#### Hvad er en by?

I sin undersøgelse af de førindustrielle byer betragter historikeren Fernand Braudel byer som elektriske transformere: ”They increase tension, accelerate the rhythm of exchange, and ceaselessly stir up men’s lives.”<sup>323</sup> En by kan ikke betragtes som en isoleret størrelse og ”... develop out of the oldest and most revolutionary division of labour: the fields on the one hand and the activities described as urban on the other.”<sup>324</sup> Grænsen mellem by og land er ikke dog entydig: ”... town and countryside never separate like oil and water because the bond uniting them neither breaks nor pulls one way only.”<sup>325</sup> Historikeren Richard Rodger fremhæver, at ”... what is distinctive about an “urban” place has something to do with the interaction of different variables, in different concentrations, and in differing temporal and spatial contexts.”<sup>326</sup> Hvis ikke det var tilfældet, ville byerne blive så homogeniserede, at det ville være vanskeligt at adskille den ene fra den anden. Interessant er således også byernes forskelligheder. En meget bred definition af begrebet findes også hos Hohenberg og Hollen Lees: ”At the most basic level, cities are sizeable settlements of people most of whom do not grow food. They depend, therefore, on the surplus created by food growers elsewhere.”<sup>327</sup> Videre følger det:

”At the same basic level, all output beyond what is required to sustain the food growers and furnish seed for the next crop can be defined as surplus. [...] The existence of this surplus along with the mechanisms for transferring it to the city makes urban life possible. If, in addition, the city provides goods or services in return for the food, urban life has a good chance of lasting.”<sup>328</sup>

Hohenberg og Hollen Lees påpeger dog, at det ikke er tilstrækkeligt at undersøge byen, men også den urbaniseringsproces, der gik forud, idet tilblivelsesprocessen er afgørende for at kunne forstå det færdige produkt.<sup>329</sup> Heller ikke hvad angår en definition af urbanisering, er der enighed,<sup>330</sup> men processen kan i

---

<sup>319</sup> Stilling 1987.

<sup>320</sup> Fx den engelske *new town* Milton Keynes.

<sup>321</sup> Hansen 1965, s. 54-69 og 1981.

<sup>322</sup> Samme betegnelse har jeg anvendt i mit speciale, Thøgersen 2002. I forbindelse med præsentationer af mit projekt og i forbindelse med undervisningen har jeg efterspurgt forslag til en bedre betegnelse – desværre uden held.

<sup>323</sup> Braudel 1973, s. 373.

<sup>324</sup> Braudel 1973, s. 373.

<sup>325</sup> Braudel 1973, s. 376-377.

<sup>326</sup> Richard Rodger: ”In pursuit of the indefinable? – the urban variable reconsidered” i Supphellen (red.) 1998, s. 46.

<sup>327</sup> Hohenberg & Hollen Lees 1995, s. 17.

<sup>328</sup> Hohenberg & Hollen Lees 1995, s. 17.

<sup>329</sup> Hohenberg & Hollen Lees 1995, s. 2.

generelle vendinger siges at dække over en ændring i en befolknings fordeling, som inkluderer en bevægelse af mennesker fra landet til bymæssige omgivelser, hvor der i byerne foregår en stadig større interaktion med landområderne og de øvrige byer, og hvor processen berører et større område.<sup>331</sup> Nævnes skal også sociologen Louis Wirths brede og samtidig hyppigt citerede definition af byen som: ”A relatively large, dense, and permanent settlement of socially heterogeneous individuals.”<sup>332</sup> Et samfund kan på ingen måde karakteriseres som urbant alene på baggrund af et bestemt befolkningstal, befolkningstæthed eller heterogenitet, men som et samspil af de nævnte faktorer. Den norske historiker Ola Svein Stugu er inspireret af Wirth og anser ligeledes kriterier som størrelse, tæthed og social heterogenitet som brugbare begreber. De kan dog ikke bruges som entydige afgrænsninger, men som skalabegreber, hvilket betyder, at byen kan betragtes som en ”fortætning av mennesker, materiaell, makt og mening innenfor en nærmere afgrænset region eller et felt”.<sup>333</sup> For Stugu står to forhold centralt: 1) Grænsen mellem det, der *er* by og det, der *ikke* er og 2) byernes relationer til hinanden og til det, der *ikke* er by. Historikeren Jan Eivind Myhre fremhæver, at størrelse, tæthed og næringsstruktur næsten altid indgår i definitioner af ”by” – til tider suppleret med en social dimension.<sup>334</sup> I svensk sammenhæng anser Gregor Paulsson byen for at være ”... ett nedslag av generella processer, överallt verkande i samma riktning, tekniska, sociala, ekonomiska, dels en historisk individ med sina livsbetingelser bestämda av förutsättningar som gäller den och ingen annan”.<sup>335</sup> Det betyder, at der i den enkelte by både kan studeres nogle generelle udviklingstræk og noget specifikt for byen. Ifølge Søren Bitsch Christensen er det typisk, at byen både har handel og håndværk, en regelmæssig og velafgrænset bebyggelse, men også administrativ og juridisk særstatus. Landbruget kan dermed bruges til at definere en by negativt.<sup>336</sup>

Også geografer har interesseret sig for bydefinitioner. Gerd Enequist understreger, at opfattelsen af, hvad der kan betegnes som tæt bebyggelse kan ændre sig over tid samtidig med at bebyggelsesmønstret også kan variere fra egn til egn, hvorfor det kan være nødvendigt at anvende forskellige kriterier. Selv tilslutter han sig en definition af en by, som ”... en bebyggelsesagglomeration med tydelig inre differentiering”.<sup>337</sup> Ifølge Antrop er byen (især i dag) en vanskeligt definerbar størrelse, men typisk indgår der dog i hvert fald to kriterier: ”population size and spatial clustering of their housing”,<sup>338</sup> om end der ikke er generel enighed om størrelse.<sup>339</sup> For at anskueliggøre spændvidden bringes afslutningsvis Carters liste over de i alt syv hovedkriterier, der indgår i landenes officielle bydefinitioner (flere kriterier kan indgå i samme definition):<sup>340</sup>

- “1) Specifically named settlements.
- 2) Settlements designated urban by administrative status.
- 3) A minimum population.
- 4) A minimum population density.
- 5) A contiguity constraint which is either inclusive in order to take in suburban and commuter areas or exclusive in order to set aside areas of loosely scattered settlement.
- 6) The proportion engaged in non-agricultural occupations according to the varying bases of adult males’ households or total population.
- 7) Functional character.”<sup>341</sup>

De syv kriterier kan give indsigt i, hvordan bymæssighed defineres og dermed opfattes, og Carters liste kan med fordel afrundes med et citat fra *Demographic Yearbook* fra 1952 – dvs. lige før undersøgelsesperiodens slutning – hvor problemet er skitseret således: ”There are no point in the continuum from large

<sup>330</sup> Hohenberg & Hollen Lees 1995, s. 2.

<sup>331</sup> Hohenberg & Hollen Lees. 1995, s. 3-4. Jf. også Nilssons definition, der blev nævnt i indledningen.

<sup>332</sup> Louis Wirth: ”Urbanism as a Way of Life” i *The American Journal of Sociology*, vol. XLIV, nr. 1, 1938, s. 1 og 8.

<sup>333</sup> Stugu i *Heimen I*, 2002, s. 52.

<sup>334</sup> Myhre 1977, s. 9-12.

<sup>335</sup> Paulsson 1973 I, s. IV.

<sup>336</sup> Bitsch Christensen 2004, s. 15.

<sup>337</sup> Se Enequist 1947, s. 244.

<sup>338</sup> Antrop 2000b.

<sup>339</sup> Antrop 2004b, s. 21.

<sup>340</sup> Se Carter 1990, tabel 1.1, s. 6.

<sup>341</sup> Carter 1995, s. 12.

agglomerations to small clusters or scattered dwellings where urbanity disappears and rurality begins; the division between urban and rural populations is necessarily arbitrary.”<sup>342</sup>

De her skitserede definitioner er kun et lille udpluk af de mange forskellige bud på, hvad en by er. Som antydnet, er et af de helt centrale omdrejningspunkter i byhistorien skellet mellem land og by, hvor der ofte er tale om en glidende overgang.<sup>343</sup> Som formuleret af Karl Marx og Fernand Braudel, så er kontrasten eller spændingsfeltet mellem land og by en langvarig eller endda vedvarende tilstand.<sup>344</sup> I forlængelse heraf kan nævnes Bjørn Poulsens fremhævelse af, at det urbane først får mening, når det modstilles med det agrare, hvorfor ”... sammenholdningen mellem landdistrikter og byer er velegnede til at indkredse, hvad det egentlig karakteristiske ved byen er.”<sup>345</sup> Antrop fremhæver, at: ”... the countryside contains smaller settlements and the size of the settlements is an important criterion to differentiate between urban and rural”<sup>346</sup> Meget tyder altså på, at grænsen mellem land og by med fordel kan studeres i de rurale byer, som netop opstod og fungerede i spændingsfeltet mellem det agrare og urbane.

Jeg har her valgt at definere en *by* bredt som en tæt bebyggelse af en vis størrelse med nogle bymæssige funktioner.<sup>347</sup> Fokus skal nu rettes mod begrebet *rural by*:

#### Hvad er en *rural by*?

Det er her tilstræbt at give definitionen af en rural by en vis bredde, hvorfor nedenstående definition er inspireret af Stillings (endelige) definition,<sup>348</sup> som jeg efterprøvede og modificerede i min empiriske undersøgelse af de rurale byer på Fyn.<sup>349</sup> På den baggrund karakteriseres en rural by indledningsvis som:

**En bebyggelseskoncentration af en vis størrelse, der i 1800-tallets anden og 1900-tallets første halvdel opstod og udviklede sig i landdistrikterne – typisk ved en hovedfærdselsåre – hvor handel, transport, industri og institutioner alene men oftest tilsammen gav bebyggelsen et præg, som adskilte den fra den omgivende primære bebyggelse, hvorfor hovedparten af befolkningen var beskæftiget ved andet end primære erhverv.**

Definitionen inkluderer altså kravet om en tæt bebyggelse af en vis størrelse med nogle bymæssige funktioner – herunder også en erhvervsfordeling, der adskilte sig fra en primær bebyggelse, hvilket stemmer godt overens med overvejelserne ovenfor. Definitionen kræver nogle uddybende kommentarer. Betegnelsen *bebyggelseskoncentration* er valgt for at fokusere på bebyggelsens struktur og tæthed, hvilket sker på bekostning af *befolkningskoncentration*, som mere knytter an til demografi og indbyggertal. I definitionen indgår der således ikke eksplicite krav om et bestemt antal indbyggere på et givet tidspunkt.<sup>350</sup> Jeg har fundet det relevant at lade en løs periodisk afgrænsning indgå i definitionen,<sup>351</sup> da det er min opfattelse, at byernes opståen og funktionsperiode kan knyttes til en bestemt periode: 1800-tallets anden og 1900-tallets første halvdel. Afgrænsningen skal på baggrund af den empiriske undersøgelse forsøges præciseret. I den

---

<sup>342</sup> *Demographic Yearbook 1952*. Jf. også Carter 1995, s. 12.

<sup>343</sup> Mikkelsen & Eliassen, 2002.

<sup>344</sup> Karl Marx i Braudel 1973, s. 373: “The contrast between country and town begins with the transition from barbarism to civilisation, from tribal regime to the state, from the individual locality to the nation, and recurs in all history of the world until our own days” og Braudel 1973, s. 373: “This town-country confrontation is the first and longest class struggle history has known.”

<sup>345</sup> Poulsen 2002, s. 20.

<sup>346</sup> Antrop 2000b, s. 258.

<sup>347</sup> I studiet af de rurale byer vil det senere blive diskuteret, hvad *bymæssige funktioner* dækker over.

<sup>348</sup> Stilling 1987, s. 147.

<sup>349</sup> Thøgersen 2002. I forhold til den fynske undersøgelse er der her foretaget mindre justeringer.

<sup>350</sup> For undersøgelsen af de fynske rurale byer viste det sig, at de alle på et tidspunkt i løbet af funktionsperioden havde mindst 200 indbyggere, mens et indbyggertal på 200 ikke i sig selv var nok til at tale om en by. Thøgersen 2002.

<sup>351</sup> En tidsmæssig afgrænsning er også inkluderet i Stillings foreløbige definition. Jf. Stilling 1987, s. 14, hvor en *stationsby* er ”... en tættere bebyggelse opstået i 1800-tallets anden halvdel eller i begyndelsen af dette århundrede [MLT: 19. årh.]...”.

periode, der her skal betragtes, er *landdistrikter* de områder, der lå uden for de privilegerede byer, men siden er definitionen blevet mere diffus.<sup>352</sup> Stilling (og Fink) har eksplicit fravalgt købstæder og forstadsbebyggelser, men det er min opfattelse, at bebyggelser – og herunder også de rurale byer – kan ændre status. Byer, der *kun* har status som forstad, er ikke at betegne som selvstændige bebyggelser, idet de pr. definition er knyttet direkte til en by/købstad, hvorfor disse fravælges automatisk, såvel som heller ikke byer, der kun har en privilegeret status, indgår. Ligeledes er det heller ikke her – som eksempelvis hos Fink<sup>353</sup> – valgt at ekskludere kystbyer eller fabriksbyer. Også byer ved kysten inkluderes nemlig i undersøgelsen, såfremt de lever op til de øvrige krav. Grænsen til fabriksbyer er flydende, da der i de rurale byer ofte var en hel del industri, og også byer med industri er omfattet af definitionen. Disse medtages derfor i undersøgelsen med henblik på at se, om der var rurale byer, der var så tæt knyttet til industrien, at der var tale om en særlig funktion. Med *primær bebyggelse* henvises til bebyggelse, der er relateret til de primære erhverv, dvs. landbrug, fiskeri og skovbrug. Det er krævet, at de rurale byer adskiller sig fra disse, hvilket også understreges i kravet om, at hovedparten af befolkningen skulle være beskæftiget ved andet end de primære erhverv. Dette er en udvidelse i forhold til Stillings *landbrug*.<sup>354</sup> Rene boligbebyggelser – herunder også parcelhusbyer – opstod primært efter 1960 i takt med, at pendling blev et udbredt fænomen. Disse bebyggelser vil have vanskeligt ved at leve op til definitionens krav om forskellige byfunktioner, såvel som det for disse byer var karakteristisk, at stedet for arbejde og bolig var fysisk adskilt. Derimod har flere af de rurale byer siden udviklet sig til såkaldte sovebyer med store parcelhuskvarterer, hvilket dog er en udvikling, der ligger uden for denne afhandlings egentlige ramme. Endelig er det et krav, at der skal være tale om en helårsbeboelse, hvilket betyder, at ”rene” fritidsbebyggelser ikke inkluderes. Grænsen mellem de rurale byer og andre bebyggelser vil blive diskuteret mere indgående i kapitel 3. Hvad angår definitionens funktionelle islæt, er det – som hos Stilling – valgt at opretholde formuleringen om, at handel, transport, industri og institutioner alene eller tilsammen var karakteristiske for de rurale byer. Det gøres ud fra en opfattelse af, at de såkaldte bymæssige funktioner nødvendigvis må være en del af de rurale byer, men omvendt også at kravene ikke må være for specifikke. Endvidere forekommer tilstedeværelsen af en hovedfærdselsåre at være en integreret del af en by. Det er derimod undladt at stille krav om en bestemt type (fx en jernbane).

De sidste ikke afklarede begreber fra problemformuleringen – *bebyggelseshistorie* og *komparativ analyse* – skal defineres i teori- og metodeafsnittet nedenfor.

## 1.4. TEORI OG METODE

Der skal nu søges inspiration i en række modeller og teorier med henblik på at opstille en forklaringsmodel, som kan benyttes i den empiriske analyse.

### Bebyggelseshistorie

Bebyggelseshistorie går kort sagt ud på at beskrive og analysere, hvor mange bebyggelsesenheder der var på et givet tidspunkt i et bestemt område, og hvordan de udviklede sig. I bebyggelseshistoriske studier tilstræbes det at kombinere tids- og rumdimensionen samt at fokusere på årsagsforklaringer.<sup>355</sup> Erland Porsmose definerer bebyggelseshistorie 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.”<sup>356</sup> Bebyggelseshistorien er en tværvideenskabelig disciplin<sup>357</sup> og er både tæt forbundet med geografien (se nedenfor) og bebyggelsesarkæologien. Sidstnævnte er ifølge Henrik Thrane: ”... bebyggelseshistorie drevet med arkæologiske midler, d.v.s. studiet af bebyggelsens udvikling i forhold til landskabets, dens udnyttelse

<sup>352</sup> Hanne Tanvig: *Hvad er et landdistrikt? I: Debatbog 2, At være eller ikke at være - landdistrikter i bevægelse*, 2005.

<sup>353</sup> Fink 1992, s. 306.

<sup>354</sup> Jf. Stilling 1987, s. 147.

<sup>355</sup> Grau Møller 1990, s. 5.

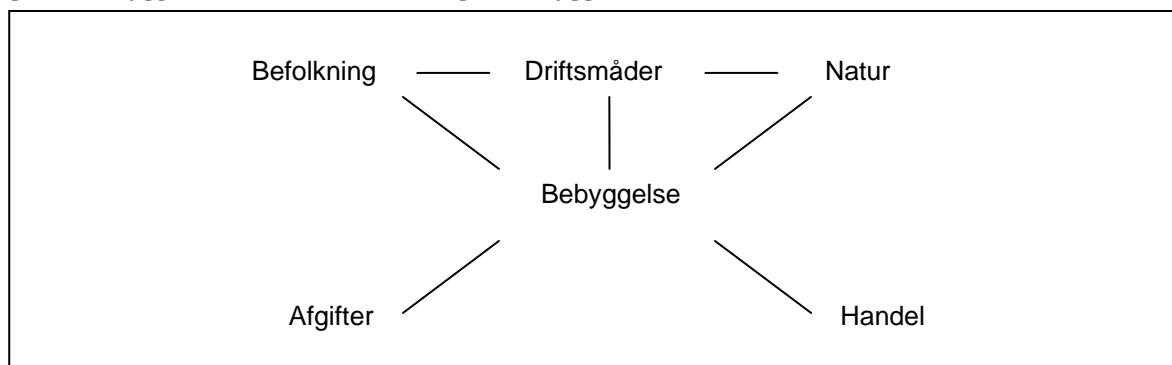
<sup>356</sup> Porsmose: *Bebyggelseshistorisk teori og syntese. Landsbyens udvikling ca. 1000-1800 e. Kr.*, 1987, s. 5.

<sup>357</sup> Porsmose 1987, s. 6.

af de økologiske ressourcer og fordelingen af de forskellige bebyggelsesenheder i forhold til jordbund, til hinanden og til samfærdselsveje.”<sup>358</sup> Således udtrykker bebyggelsen ”... sociale, økonomiske og politiske normer i samfundet, baseret på det tekniske stade, som muliggjorde udnyttelsen af naturressourcerne.”<sup>359</sup> Det betyder, at bebyggelsehistorien ikke kun beskæftiger sig med selve bebyggelsen, men kan belyse stort set alle aspekter af samfundslivet.<sup>360</sup> Bebyggelsen er dermed ”nøglen” til at forstå den større (samfundsmæssige) udvikling, hvorved tilgangen sigter på at opstille en syntese over større udviklingstræk.<sup>361</sup> Ifølge Thrane er det både nødvendigt at studere udviklingen synkront med henblik på at etablere det størst mulige antal kronologiske horisonter og diakront for at fastlægge den historiske udvikling. Ligeledes pointeres det, at bebyggelsen omfatter flere lag og derfor kan studeres på forskellige niveauer.<sup>362</sup> Porsmose taler om bebyggelsehistoriske faser, hvor en fase er ”... en periode, hvor det overordnede driftsøkonomiske system og den tilhørende samfundsstruktur og rumlige bebyggelsesorganisation i hovedsagen er uforandret”.<sup>363</sup> Bruddet mellem to faser vil sjældent være totalt, hvorfor der i en fase ofte vil kunne findes relikter af tidligere faser, men med faseopdelingen er det hensigten at henlede opmærksomheden på periodens karakteristika og grundlæggende strukturer med mulighed for at etablere et overblik over udviklingen.<sup>364</sup>

Der tages udgangspunkt i to bebyggelsehistoriske modeller: Porsmose har opstillet en model til at beskrive og forklare den agrare bebyggelse:

**Figur 2: Bebyggelsehistorisk model for agrar bebyggelse**



Kilde: Porsmose: *Den regulerede landsby*, 1981, s. 22-27.

Modellen afspejler relationen mellem bebyggelsen i modellens midte, som er bestemt af nogle samfundsøkonomiske faktorer – afgifter og handel – og nogle naturlige faktorer: Befolkning, natur og driftsmåder.<sup>365</sup> Per Grau Møller har – med inspiration fra modellen over den agrare bebyggelse – udviklet en bebyggelsehistorisk model til at beskrive og forklare den ikke-agrare bebyggelse:

<sup>358</sup> Henrik Thrane: *Bebyggelsesarkæologi som arbejds metode i bebyggelsesarkæologi. Beretning fra et symposium 7.-8. nov. 1975 afholdt på Odense Universitet*, 1976, s. 5.

<sup>359</sup> Thrane 1976, s. 5.

<sup>360</sup> Thrane 1976, s. 7.

<sup>361</sup> Porsmose 1987, s. 5-6.

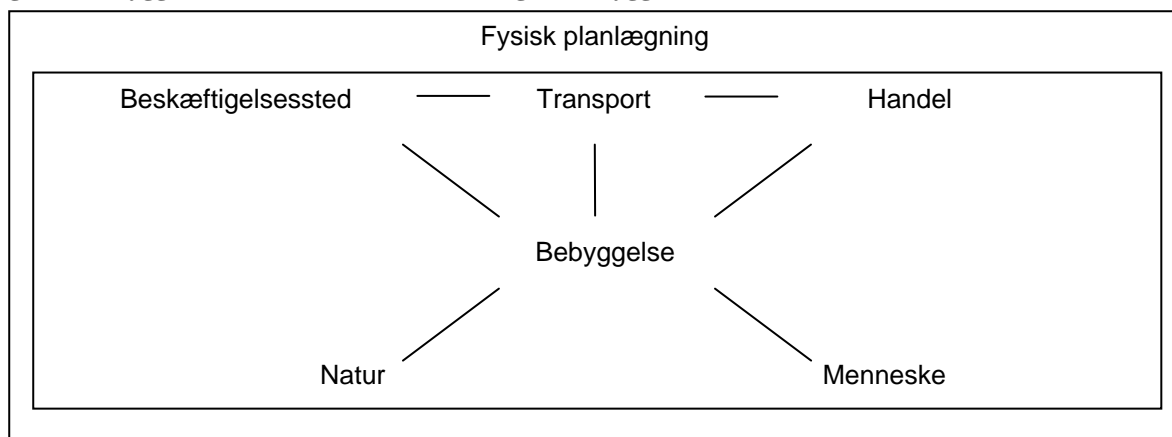
<sup>362</sup> Thrane 1976, s. 5.

<sup>363</sup> Porsmose 1987, s. 10.

<sup>364</sup> Porsmose 1987.

<sup>365</sup> Porsmoses model er inspireret af agrarhistorikeren B. H. Slicher van Bath: *The Agrarian History of Western Europe*, 1963. Se Slicher van Bath 1963, s. 7-25.

**Figur 3: Bebyggelsehistorisk model for ikke-agrar bebyggelse**



Kilde: Grau Møller 1990, s. 7.

Som det er tilfældet med modellen for den agrare bebyggelse, består også modellen for den ikke-agrare bebyggelse af samfundsmæssige faktorer (beskæftigelsessted, transport, handel) og naturbestemte faktorer (natur, menneske), mens der som en overordnet ramme også er inddraget fysisk planlægning. Grau Møller fremhæver i sin undersøgelse, at det i praksis er vanskeligt at skelne mellem henholdsvis transport, beskæftigelsessted og handel, hvorfor disse faktorer med fordel kan behandles under ét.

De rurale byer befinder sig – som antydnet tidligere – på mange måder i et spændingsfelt mellem det agrare og det urbane. Skønt de rurale byer i Danmark har en så begrænset størrelse, at de ikke er sammenlignelige med de store metropoler, skal det alligevel forsøges at inddrage nogle geografiske og historiske teorier om bysystemer og byer, som formodes at kunne anvendes til at inspirere til dette studie.

Det bebyggelsehistoriske udgangspunkt knytter an til den strukturhistoriske tilgang, hvor det er den grundlæggende opfattelse, at de store strukturer kan bruges til at forklare udviklingen. Denne tradition udsprang især af Annales-skolen, som eksempelvis historikeren Fernand Braudel er eksponent for. I Braudels synteseværk *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II* præsenteres den strukturhistoriske tradition, og da dette historiesyn også ligger til grund for nærværende afhandling, skal det kort skitseres her. I værket beskrives og forklares udviklingen i en større region – Middelhavsområdet – med henblik på at skrive en ”totalhistorie”. Braudel opererer med tre niveauer, som også afspejler sig i værkets disposition.<sup>366</sup> Det mest grundlæggende niveau beskrives med betegnelsen *La longue durée* – den lange varighed – der også kan beskrives som geohistorie. Niveauet omfatter de helt basale strukturer, der kun ændres langsomt. Det mellemste niveau udgøres af de lidt kortere, men stadig fundamentale økonomiske konjunkturer, mens det sidste niveau er begivenhedshistorien, der karakteriseres som “A history of brief, rapid, nervous fluctuations, by definition ultra-sensitive ...”.<sup>367</sup> Braudel kritiserer historikere for at fokusere for meget på begivenhedshistorien og tillægger selv dette niveau mindst betydning. Udviklingen foregår i forskellige tempi på de tre niveauer, hvor en ændring i en af de basale strukturer vil få konsekvenser for de øvrige. Ifølge Braudel kan kun et samlet studie af alle niveauer gøre det muligt at opstille en syntese over en regions historiske udvikling. Det gøres med metodisk og teoretisk inspiration fra en række nabo-discipliner og en flittig brug af kvantitative metoder.<sup>368</sup>

Det historiesyn, der ligger til grund for nærværende afhandling, afspejler sig både i den emnemæssige afgrænsning og i det valgte meso- og makroniveau. Således blev det her understreget, at fokus lægges på de større strukturer, mens detaljerne i den enkelte rurale bys historie – herunder også enkeltindivider og -

<sup>366</sup> Se især Braudel 1972, s. 20-21.

<sup>367</sup> Braudel 1972, s. 20-21.

<sup>368</sup> Se også Niels Windfeld Lund: ”Annales-skolen og dansk lokalhistorie” i Ole W. Q. Bay m.fl. (red.) 1981, s. 19-36.

begivenheder ikke omfattes af undersøgelsen. Det samme er tilfældet med det politiske niveau. Endvidere fremgår historiesynet af metoden, som er kondenseret i den forklaringsmodel, der senere skal præsenteres.

### **Komparativ metode**

Ifølge den norske historiker Knut Kjeldstadli er det at sammenligne i bund og grund kernen i alle videnskabelige forklaringer.<sup>369</sup> Særlig oplagt er den komparative tilgang, når det er hensigten at undersøge de store strukturer. Ved komparation fokuseres der på at identificere forskelle og ligheder, men det må gøres med stor varsomhed. Ved sammenligning af byer taler Hohenberg og Hollen Lees for, at:

”A label derived from one aspect of a city’s many roles oversimplifies. Towns should, at a minimum, be compared on the basis of scale and spatial organization and of their economic, political, and cultural functions. Together these criteria permit more subtle comparisons of cities over space and time.”<sup>370</sup> I denne afhandling vil det derfor blive forsøgt at sammenligne de rurale byer ud fra et større antal faktorer. I praksis betyder det, at der både må foretages kvantitative og kvalitative studier alt afhængig af kildematerialet og den enkelte faktors karakter: En kvantitativ tilgang kan med fordel benyttes til at sammenfatte en stor mængde af data og er særlig velegnet til at foretage større komparative studier. I forsøget på at skabe overblik vil den kvantitative metode også blive benyttet her. Den kvantitative tilgang forventes at kunne give et overblik over antal, fordeling og udviklingstendenser herunder også at afdække mønstre, som ikke på anden vis er åbenbare. En del af de indsamlede data vil derfor blive bearbejdet statistisk, men det står klart, at tilgangen kun kan benyttes til at sandsynliggøre, at der fx mellem to faktorer er en sammenhæng. En kvantitativ tilgang kan på ingen måde stå alene. Enhver form for bearbejdning af kilder stiller nemlig krav om en tolkning og vurdering, hvorfor der i enhver historisk fremstilling også vil indgå mere kvalitative aspekter. Det angår både det benyttede talmateriale, men i særdeleshed også de mere kvalitative kilder, som kræver, at tekst eller kort fortolkes. En vis ensartethed i bearbejdningen af de kvalitative data er dog forudsætningen for, at en given rural by vil kunne sammenlignes med andre byer. Det vil derfor blive forsøgt at opstille nogle rammer, inden for hvilke tolkningen kan finde sted.

### **Geografi og historie**

I overensstemmelse med det skitserede grundsyn skal blikket rettes mod den geografiske nabodisciplin, hvor der er fundet rig inspiration med fokus på forholdet mellem geografi og historie. Ifølge geografen Alan Baker, så er ”geography and history [...] different ways of looking at the world but they are so closely related that neither one can afford to ignore or even neglect the other.”<sup>371</sup> Den fundamentale forskel på de to fag angår “... history’s focus upon periods and geography’s focus upon places, fully recognising that both periods and places were (and are) peopled and were (and are) constructed and experienced by people.”<sup>372</sup> Ifølge Baker benytter de to fag forskellige metoder til at belyse de samme emner.<sup>373</sup>

“History, historical geography and geographical history have shared experience over a wide range of matters, they address very similar and often the same, problems and sources; they employ very similar, and often the same, research and presentational techniques; they straddle, not always without difficulty and sometimes with great discomfort, knowledge and understandings from both the natural sciences and the social sciences while they themselves are part of the broad spectrum of humanities or historical sciences.”<sup>374</sup>

Baker skitserer tre forskellige traditioner inden for den historiske geografi:<sup>375</sup> 1) Den traditionelle historiske geografi karakteriseres som en metode, hvor de anvendte data er historiske, og hvor de analyseres og fortolkes ved hjælp af geografiske metoder. Hidtil ubenyttede kilder bruges til at identificere regionale forskelle og forandringer i landskabet over tid, og tilgangen er altovervejende empirisk. 2) I den moderne

---

<sup>369</sup> Knut Kjeldstadli: *Fortida er ikke hva den en gang var. En innføring i historiefaget*, 1994, s. 257.

<sup>370</sup> Hohenberg & Hollen Lees 1995, s. 28-29.

<sup>371</sup> Alan Baker: *Geography and History. Bridging the Divide*, 2003.

<sup>372</sup> Baker 2003, s. 3.

<sup>373</sup> Baker 2003, s. 36.

<sup>374</sup> Baker 2003, s. 2. Se også figuren s. 3.

<sup>375</sup> Baker: “Historical geography and the study of the European rural landscape” i Ulf Sporrøng (red.): *The Transformation of Rural Society, Economy and Landscape. Papers from the 1987 meeting of The Permanent European Conference for the Study of the Rural Landscape*, 1987.



historiske geografi fokuseres der på rumlig fordeling, modelbygning og teknikker til numeriske analyser. Her anvendes typisk statistiske modeller og kvantitative metoder, hvorfor tilgangen er baseret på naturvidenskabelige metoder. 3) I den postmoderne tradition rettes opmærksomheden mod mennesket, der anses for at være agent for landskabets forandring. Her søges efter landskabets eller stedets symbolske mening. Tilgangen er typisk inspireret af socialteorien, socialhistorien, socialantropologien og sociologien.<sup>376</sup> Selv tilslutter Baker sig den moderne tradition,<sup>377</sup> hvilket også er den tradition, der har givet mest inspiration til nærværende studie.

I Danmark har blandt andre Karl-Erik Frandsen bedrevet studier, der befinder sig inden for genren *historisk geografi*.<sup>378</sup> Ifølge Karl-Erik Frandsen beskæftiger "historisk geografi [...] sig med menneskets geografiske adfærd i fortiden og med det fysiske miljø, som omgav dem",<sup>379</sup> men det er ifølge Frandsen karakteristisk, at den sproglige betegnelse for denne forskning varierer fra land til land. Således har den historiske geografi som specifik disciplin ikke haft nogen stor udbredelse i Danmark, skønt der har været en vis tradition for, at de danske geografer også har inddraget den historiske udvikling med Frits Hastrups og Viggo Hansens disputatser fra 1964 og Karl-Erik Frandsens disputats fra 1983 som nogle af de væsentligste bidrag.<sup>380</sup>

På baggrund af ovenstående må et geografisk "supplement" til den historiske metode forventes at være frugtbart med en understregning af, at historiefaget og *ikke* geografien er udgangspunktet. Den rumlige dimension er derfor indeholdt i begrebet *bebyggelseshistorie* – og ikke *geografisk historie* eller *historisk geografi*.

### Landskab

Et meget centralt begreb inden for geografien er *landskab*, hvorfor begrebets relevans i nærværende sammenhæng kort skal overvejes. Et landskab kan have både en abstrakt/mental og en helt konkret/fysisk betydning,<sup>381</sup> og det er den sidstnævnte betydning af begrebet, der skal benyttes her.<sup>382</sup> I den konkrete betydning definerer geografen Carl O. Sauer et landskab som "...an area made up of distinct associations of forms, both physical and cultural."<sup>383</sup> Sauer beskriver relationen mellem natur og kultur således: "The cultural landscape is fashioned from a natural landscape by a culture group. Culture is the agent, the natural area is the medium, the cultural landscape the result."<sup>384</sup> Relationen mellem det "naturlige" landskab og kulturlandskabet uddybes således:

"The natural landscape is of course of fundamental importance, for it supplies the materials out of which the cultural landscape is formed. The shaping force, however, lies in the culture itself."<sup>385</sup> Også historikeren Lucien Febvre plæderer for at anskue forholdet mellem menneske og natur som en gensidig relation, hvor mennesket er afhængigt af naturen eller det omgivende miljø,<sup>386</sup> og både Sauer og Febvre har blik for, at også den tidsmæssige faktor har betydning for den rumlige dimension.<sup>387</sup> Sammenhængen mellem de nævnte forhold fremgår også af Sauers model:

---

<sup>376</sup> Baker 1987, s. 4-5.

<sup>377</sup> Baker 2003, s. 225.

<sup>378</sup> Karl-Erik Frandsen: *Vang og tægt*, 1983 og samme: "Historisk geografi" i *Historisk Tidsskrift*, 1978, s. 470.

<sup>379</sup> Frandsen 1978, s. 461.

<sup>380</sup> Frandsen 1983 og samme 1978, s. 470. Nærværende afhandling er primært inspireret af henholdsvis Hastrup og Hansen.

<sup>381</sup> Antrop 2000a, s. 17-28. Mats Widgren: "Landskap eller object. Kring kulturminnevårdens problem att hantera landskapets historie" i Jan Brendalsmo m.fl. *Landskapet som historie*, 1997, s. 9-10.

<sup>382</sup> Jf. inspirationen fra den moderne historiske geografi.

<sup>383</sup> Carl O. Sauer: "The Morphology of Landscape" i John Leighly (red.): *Land and Life. A selection from the writings of Carl Ortwin Sauer*. 1974, s. 321.

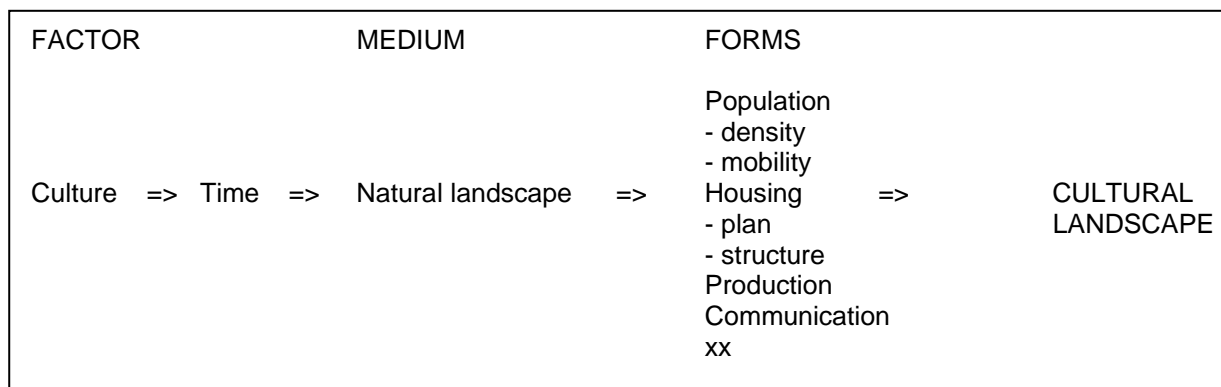
<sup>384</sup> Sauer 1925, s. 343.

<sup>385</sup> Sauer 1925, s. 343.

<sup>386</sup> Lucien Febvre: *A Geographical Introduction to History*, 1966, s. 315 og 361.

<sup>387</sup> Febvre 1966, s. 175 og Sauer 1925, s. 342-343.

**Figur 4: Sauers model**



Kilde: Sauer 1925, s. 342-343.

Det danske landskab er et kulturlandskab,<sup>388</sup> og også byerne kan anskues som landskaber.<sup>389</sup> I denne sammenhæng er det opfattelsen, at landskabsbegrebet vil være relevant på mindst to planer: 1) Til at analysere de rurale byers opståen i et (agrart) landskab, der er meget afhængigt af naturgeografien og 2) til at betragte selve den rurale by som et "særligt" landskab. Måske kan også de metoder, der bruges til at analysere et landskab give inspiration?

I landskabsanalyser må der ifølge Antrop både fokuseres på struktur og funktion. Det nuanceres af Mats Widgren, der taler om at læse landskabet: "... först sönderdelar vi helheten i ytor, liniere och punkter och kan analysera de enskilda elementen efter form, funktion, historia och samhällelig kontext."<sup>390</sup> Det anbefales, at landskabet "læses" med en grammatik i hånden indeholdende følgende begreber: *Form og funktion* (morfologi), *proces* (landskabet er et resultat af fortidige processer, såvel som det er en refleksion af igangværende processer) og *kontekst* (hvor elementet må anskues i relation til en større sammenhæng). Disse fire begreber kan tilsammen fungere som en tjekliste for en formaliseret og struktureret læsning af landskabet.<sup>391</sup> Som fremhævet af Sauer er relationen mellem del og helhed i fokus:

"The objects which exist together in the landscape exist in interrelation. We assert that they constitute a reality as a whole that is not expressed by a consideration of the constituent parts separately, that area has form, structure, and function, and hence position in a system, and that it is subject to development, change and completion."<sup>392</sup>

De rurale byer bestod af en række forskellige elementer, der tilsammen udgjorde et hele, men må samtidig betragtes som elementer i en større helhed – både i forhold til det agrare landskab og det samlede bysystem.

Endelig har jeg søgt inspiration hos geografen Anette Reenbergs simple, men operationelle model til at foretage en landskabsanalyse. Modellen sigter på at følge udviklingen i forskellige arealklasser<sup>393</sup> og formodes at kunne bruges til analysen af, hvordan et givet areal ændrede anvendelse i forbindelse med en rural bys opståen og udvikling. Derimod er det fravalgt at benytte mere kvantitative mål til at beskrive

<sup>388</sup> Widgren plæderer for at anvende begrebet *landskab* i stedet for *kulturlandskab*, da uberørt *naturlandskab* ikke længere eksisterer. Widgren 1997, s. 9.

<sup>389</sup> Arthur E. Smailes anser det urbane for at være en bestemt type menneskeskabt landskab. Smailes 1966, s. 33.

<sup>390</sup> Widgren 1997, s. 7-8.

<sup>391</sup> Widgren: "Can landscapes be read? Abstract." i Grete Swensen (red.): *Cultural Heritage on the Urban Fringe*, 2002, s. 28. Antrop har oplistet tre forskellige typer af landskabsanalyser: Den tematiske metode, den regionale metode og studiet af *landscape metrics*. Nærværende studie er primært inspireret af den tematiske metode. Her analyseres landskabets komponenter ved først at studere de enkelte elementer separat, hvorefter der udarbejdes en syntese. Endvidere følges det udvalgte tema – her de rurale byer – i en større region (rum) over tid ved hjælp af overlay-analyser. Se Antrop 2000a.

<sup>392</sup> Sauer 1925, s. 321. Se også Antrop 2000a, s. 17-28.

<sup>393</sup> Anette Reenberg: "Agricultural systems in space and time – the dynamic mosaic of land use" i *Geografisk Tidsskrift*, Special Issue 1, 1999, s. 182.

byernes form.

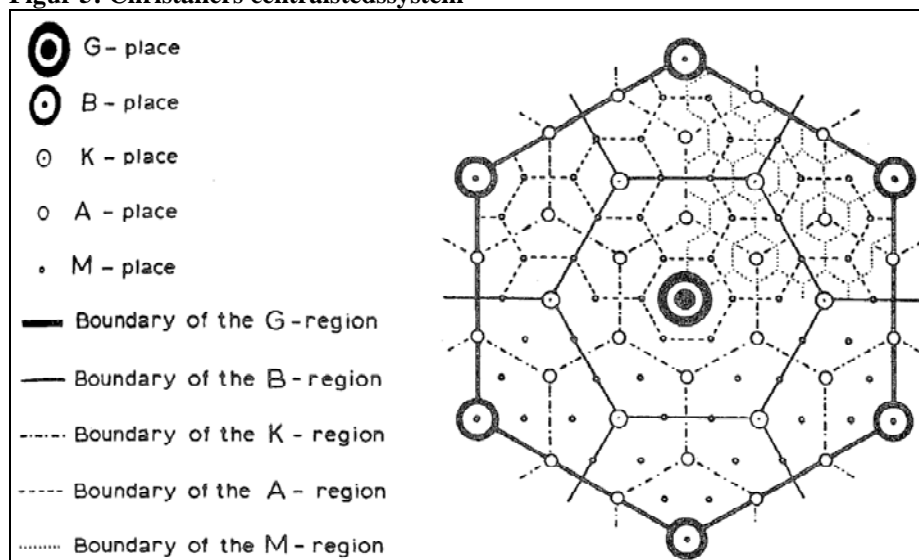
## Teorier om bysystemer

Ifølge Harold Carter er “towns [...] not independent entities but interact with each other and that interaction extends from the smallest town to the largest city.”<sup>394</sup> Wichmann Matthiessen definerer et bysystem som “... et antal gensidigt afhængige enheder. Det består af byer, der har forskellige karakteristika, og som er rumligt fordelt i et bymønster.”<sup>395</sup> Et bysystem kan “... udvikles over tid gennem en rumlig tilpasning til en dynamisk kombination af ressourcer, som bl.a. påvirkes af forbindelsen til systemets byer, men som desuden afhænger af hændelser uden for systemet.”<sup>396</sup> Nyström uddyber dette ved at tale om en funktionel sammenhæng mellem byerne, der er udviklet via transportsystemet og andre informationskanaler.<sup>397</sup> Det er min antagelse, at den rumlige struktur, der rækker ud over den enkelte by, i mange tilfælde vil kunne give indsigt i spørgsmål som byens opståen, udvikling og karakteristika. Derfor vil også den enkelte bys placering i bysystemet blive inddraget i analysen. Et bysystem følger dog ikke naturligt en administrativ grænse (en amtsgrænse), og der vil – når det skønnes relevant – blive kigget ud over den enkelte region. En række – især geografiske – teorier beskæftiger sig med bysystemer. Et udvalg af de mest relevante præsenteres her med fokus på, hvordan de kan benyttes i historiske undersøgelser.

### Centralstedsteorien

Som nævnt i forskningsoversigten er den tyske geograf Walther Christaller eksponent for den såkaldte centralstedsteori,<sup>398</sup> der er blevet anvendt bredt i den geografiske forskning. Bag teorien ligger den grundlæggende antagelse, at byer fungerer som *centralsteder*<sup>399</sup> for et opland, hvilket resulterer i et hierarkisk opbygget system af byer på forskellige niveauer. Hierarkiet udgør et heksagonalt mønster med byer og oplande af forskellig størrelse og rang:

Figur 5: Christallers centralstedssystem



Kilde: Carter 1995, figur 3.4, s. 31.

<sup>394</sup> Carter 1995, s. 37.

<sup>395</sup> Wichmann Matthiessen 1985a, s. 2.

<sup>396</sup> Wichmann Matthiessen 1985a, s. 2.

<sup>397</sup> Nyström 1994, s. 11.

<sup>398</sup> Se Christaller 1933 og 1966. Her henvises til den engelske oversættelse, såvel som der til tider vil blive refereret til sekundærlitteratur - især Carter 1995 - der ofte udtrykker indhold og sammenhæng mere præcist, end det er tilfældet hos Christaller selv.

<sup>399</sup> Oprindeligt betegnet *zentrale Orte* eller på engelsk *central places*.

En bys betydning/rolle i bysystemet kan udtrykkes ved dens centralitet, som dækker over, til hvilken grad byen servicere det omgivende område. Det betyder, at efterspørgslen og udbuddet af varer og tjenester og dermed relationen til oplandet, spiller en altafgørende rolle for byernes fordeling. Af betydning for relationen til oplandet er: "The size of the area, the landscape and means of transportation, its natural endowment, the fertility of the soil and minerals, and, finally, whether the whole region or only part of it belongs to a central place."<sup>400</sup> Konkret vurderes naturforholdene dog ikke at have nogen umiddelbar betydning,<sup>401</sup> men det er en forudsætning, at der er tale om et jævnt, fladt og ensartet sletteområde, som har en jævn befolkningstæthed, og hvor der samtidig ikke er variationer i velstand eller indkomst. Christaller opererer med tre principper, som har forskellige konstanter(k).

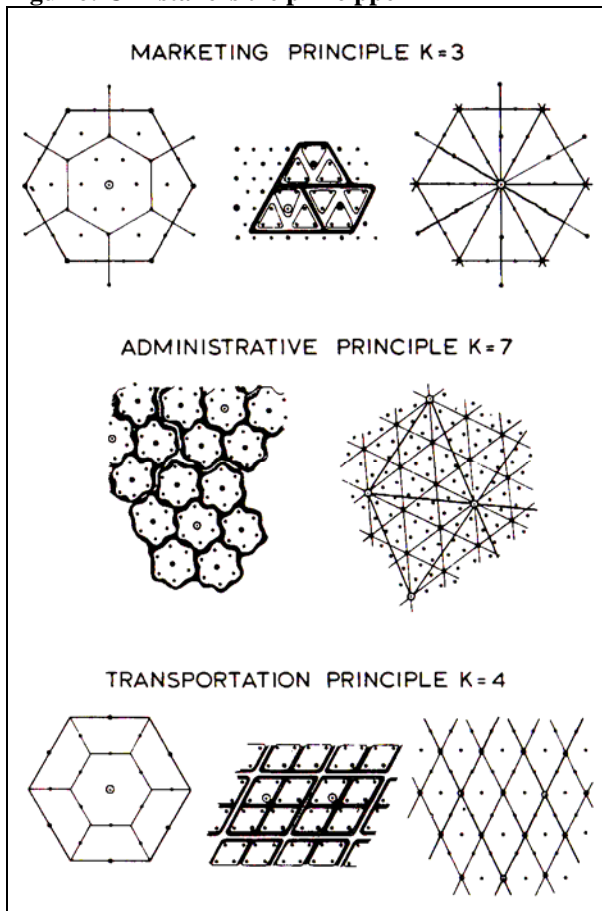
1) Markedsprincippet (k=3).

2) Transportprincippet, hvor fordelingen er således, at flest mulige steder er beliggende på hovedtransportlinier (k=4).

3) Det administrative princip, som medfører adskillelse af naboregioner (k=7).

De to førstnævnte principper er økonomiske, mens det sidste er politisk.<sup>402</sup> Markedsprincippet er den primære fordelingslov, mens det trafikale og administrative princip kun er ledsagende eller sekundære principper.<sup>403</sup> De forskellige principper forklares bedst grafisk, hvor hvert princip udgør et heksagonalt mønster.

**Figur 6: Christallers tre principper**



Kilde: Carter 1995, figur 3.6, s. 32.

<sup>400</sup> Christaller 1966, s. 43.

<sup>401</sup> Christaller 1966, s. 45.

<sup>402</sup> Se Christaller 1966, s. 81 og Carter 1995, s. 30-32.

<sup>403</sup> Christaller 1966, s. 191.

Markedsprincippet er styret af især to begreber: *Tærskelværdi* defineret som det mindste befolkningsgrundlag, der er påkrævet for at udbyde en bestemt vare eller til at underbygge en tjeneste (service) og *rækkevidde*, der defineres som den maksimale afstand, mennesker er villige til at rejse efter en vare eller tjeneste. På baggrund af disse to begreber udledes en øvre og en nedre grænse for varer eller serviceydelser.<sup>404</sup> Afstandskriteriet er således helt centralt for teorien.

Christaller antager, at *alle* varer og tjenester vil være at finde i den største by, og han tager ikke højde for, at meget specialiserede funktioner kan tænkes udbudt uafhængig af byens størrelse eller, at nogle varer fx kun udbydes periodisk.<sup>405</sup> Skønt Christaller var opmærksom på, at mere end ét princip kunne spille ind på et bysystem, var det den samtidige August Lösch, der i værket *The Economics of Location* nuancerede opfattelsen.<sup>406</sup> Hos Lösch er der tale om et mere komplekst bysystem bestående af mange forskellige trin og bystørrelser, hvorfor hierarkiet er ikke så stramt opbygget som hos Christaller. Det er fx heller ikke et krav hos Lösch, at alle funktioner nødvendigvis vil være udbudt i det største center.<sup>407</sup> Endvidere inddrager Lösch – modsat Christaller – industri (altså en ikke-central funktion) i sin model.<sup>408</sup>

Centralstedsteorien har været udsat for hård kritik.<sup>409</sup> For det første er der tale om en teoretisk model, som ved empiriske studier udviser svaghedstegn.<sup>410</sup> Centralstedsteorien er især benyttet til at identificere byhierarkier, men der har været stor uenighed om, hvad det var, der skulle tælles, hvordan antallet skulle opgøres, og hvordan et område skulle afgrænses, såvel som det har været vanskeligt at fremskaffe de nødvendige data. Sidstnævnte har ifølge Carter resulteret i, at indbyggertallet i praksis ofte er blevet anvendt som udtryk for størrelse og centralitet. Modellen er statisk og tager ikke højde for den historiske udvikling,<sup>411</sup> og hvad angår det nuværende bysystem vurderes den at have en begrænset forklaringsværdi.<sup>412</sup> Kritikken til trods er Carters vurdering af Christallers og Löschs teorier positiv, idet de:

“... nevertheless give insight into the nature of town distribution and of the way in which the national territory is served by towns.”<sup>413</sup> Det er dog på det generelle plan – og ikke i forhold til udviklingen i den enkelte by – at teorien har sin berettigelse.<sup>414</sup> Som fremhævet af Carter, så er ”any simple system of a Christaller type [...] most likely to be found in the period prior to 1950 and near the time when the theory was first published.”<sup>415</sup> 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 rigtig godt udgangspunkt.<sup>416</sup>

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.<sup>417</sup>

<sup>404</sup> Se fx Carter 1995: Figur 3.1, s. 29.

<sup>405</sup> Carter 1990, s. 62 og 37.

<sup>406</sup> August Lösch: *The Economics of Location*, 1967. Se også figur 3.9 i Carter 1995.

<sup>407</sup> Se også Illeris m.fl. 1966, s. 35.

<sup>408</sup> Lösch mangler dog på mange måder at nå til erkendelse af, at nogle typer af industri har en meget større rækkevidde end dem, der kan rummes i modellen. Jf. Illeris m.fl. 1966, s. 35-37.

<sup>409</sup> Se fx Antrop: “Changing patterns in the urbanized countryside of Western Europe” i *Landscape Ecology*, 2000b, s. 261, jf. også fx Greve 1987, Carter 1995, Neef 1950 og Schultse 1951.

<sup>410</sup> Se Carter s. 39.

<sup>411</sup> Carter 1995, s. 85.

<sup>412</sup> Carter 1995, s. 26 og Nyström 1994, s. 13.

<sup>413</sup> Carter 1995, s. 34.

<sup>414</sup> Carter 1995, s. 34.

<sup>415</sup> Carter 1995, s. 50.

<sup>416</sup> Carter 1995, s. 96-98.

<sup>417</sup> Jf. Askgaard's kritik af Stilling i Askgaard 1988, s. 133-144, hvor hun bl.a. kritiserer fraværet af byhistorisk teori og foreslår, at centralstedsteorien kunne være frugtbar.

## Netværksteori<sup>418</sup>

Ikke alle byer kan kategoriseres som centralsteder, der er betinget af et lokalt *opland*,<sup>419</sup> hvorfor centralstedsteorien ofte må suppleres med andre teorier. En af disse er den såkaldte netværksteori, som fokuserer på, 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 netværkskonstellationer, mens oplandets ressourcer er af mindre betydning. I forhold til centralstedsteorien fremstår netværksteorien som langt mere fleksibel og dynamisk. Som fremhævet af Nilsson fungerer distributionen af mennesker, varer og information, dvs. transportsystemet, som motoren i netværkssystemet og må tillægges en central betydning.<sup>420</sup> Nyström beskriver bysystemet som ”.. ett nätverk med noder och länkar, där orterna kompletterar varandra snarare än betraktas som konkurrenter om näringsliv och befolkning.”<sup>421</sup>

Ifølge Stugu er centralsteds- og netværksteorien velegnede til at forklare forskellige bysystemer i forskellige perioder.<sup>422</sup> Således stod centralstederne stærkt i den tidlige fase af den industrielle urbanisering, mens metropoler og netværksforbindelse i det 20. århundrede fik overtaget. Stugu plæderer derfor for, at det kan være frugtbart at benytte begge de teoretiske tilgange.<sup>423</sup> Hohenberg og Hollen Lees anser ligeledes de to teorier for at være velegnede til at beskrive og forklare forskellige aspekter af bysystemets udvikling,<sup>424</sup> hvorfor de to teorier ikke er konkurrerende, men komplementære. Som konsekvens heraf har de kombineret de to teorier til en *dual model*, som endvidere rummer den fleksibilitet, at en by på samme tid kan indgå i begge systemer, såvel som dens tilknytning kan ændres over tid. Den dobbelte model betegnes af Hohenberg og Hollen Lees til at være særligt velegnet til at forklare industrialiserings- og urbaniseringsprocesserne og deres meget varierende tempi og former.

Det forventes, at store dele af de rurale byers udvikling og funktion vil kunne forklares ved hjælp af centralstedsteorien, men – inspireret af Hohenberg og Hollen Lees – vil også netværksteorien i form af den dobbelte model blive anvendt her.

## Carters model over udviklingen af et bysystem

Carter forsøger at inkorporere den tidsmæssige dimension i sin oversigt over et bysystems udvikling:<sup>425</sup>

---

<sup>418</sup> Det følgende er inspireret af Hohenberg & Hollen Lees 1995, Nilsson 1989 og Nyström 1994.

<sup>419</sup> Jf. de tre figurer fra Harris & Ullman 1969, s. 220-224: 1) Byer, der fungerer som centralsteder for et opland, 2) Transportbyer og 3) Byer med specialiserede funktioner.

<sup>420</sup> Nilsson 1989, s. 18-26.

<sup>421</sup> Se Nyström 1994, s. 14.

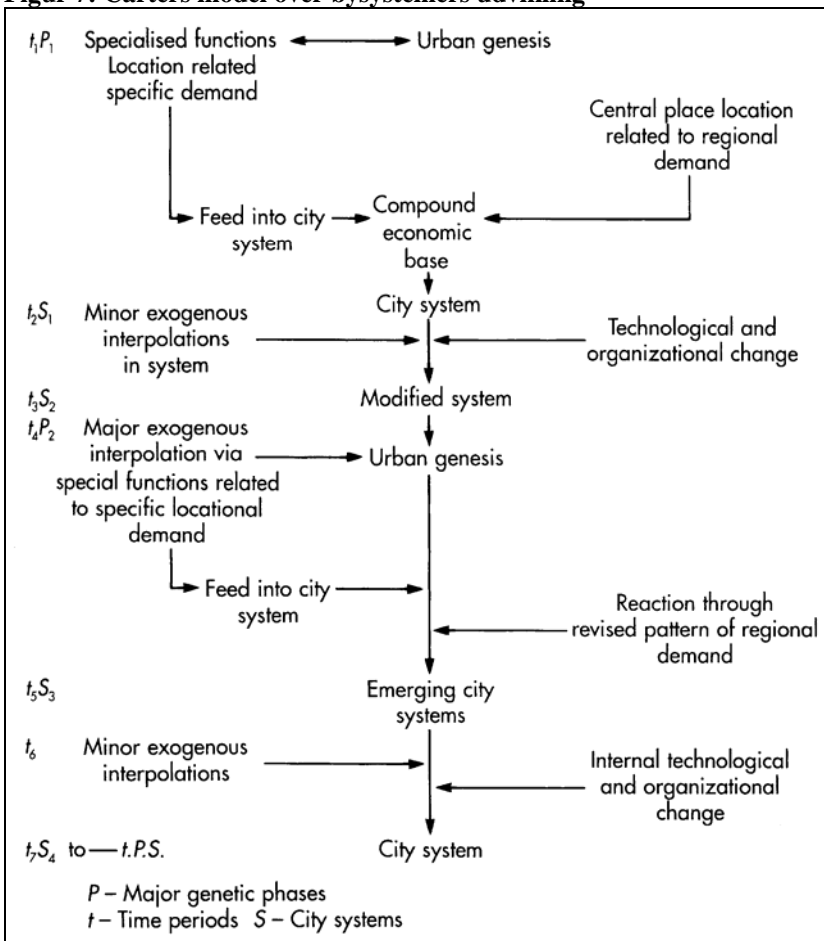
<sup>422</sup> Stugu 2002.

<sup>423</sup> Stugu 2002, s. 52.

<sup>424</sup> Hohenberg & Hollen Lees, 1995 s. 5-6. Se også beskrivelsen af teorien og dens relation til centralstedsteorien i Nilsson, 1989, s. 18-19.

<sup>425</sup> Modellen er inspireret af geografen Torsten Hägerstrand.

**Figur 7: Carters model over bysystemers udvikling**



Kilde: Carter 1995, figur 5.12 s. 91.

Modellen skal ikke gennemgås her i detaljer, men hovedpointerne skal skitseres: For det første fremgår det, at bysystemer (S) er foranderlige over tid (t). I modellen indgår to hovedtyper af byer: Byer med centralstedsfunktioner eller oplandsfunktioner, som er betinget af efterspørgslen i et større eller mindre område – og byer med specialiserede funktioner, som ofte stiller krav om en bestemt beliggenhed.<sup>426</sup>

Der er tale om:

- “Central place functions, or general services, which are carried out for a more or less extensive but contiguous area.
- Special functions, which are carried out for non-local, non-contiguous areas.”<sup>427</sup>

Videre følger det, at “the critical distinction [...] is between general and special functions for, as the herms imply, the former are of necessity of all towns, whereas the latter are not.”<sup>428</sup> Carter overvejer endvidere, om transportfunktioner skal udskilles separat, men han vurderer, at de kan indplaceres som centralstedsfunktioner. De to typer af byer er tæt forbundne, og den komplekse relation mellem dem skaber bysystemet, hvilket stemmer godt overens med de to teorier nævnt ovenfor. Bysystemet modificeres løbende som følge af påvirkning af fx økonomiske og teknologiske forandringer. Disse påvirker på forskellig vis byer med special- og oplandsfunktioner og kan både resultere i en kontinuerlig påvirkning og større forandringer – fx som følge af helt nye krav til efterspørgslen i oplandsbyerne og/eller nye krav til specialbyernes beliggenhed. Det er en grundlæggende opfattelse, at systemet er åbent og hele tiden modificeres.

<sup>426</sup> Carter 1995, s. 25-26 og 90-91.

<sup>427</sup> Carter 1995, s. 25.

<sup>428</sup> Carter 1995, s. 25.

Her vil det være interessant at belyse den dynamik, der prægede byudviklingen – herunder også at se nærmere på, hvordan de rurale byer indplacerede sig i bysystemet: Var der tale om et nyt system – eller om en tilpasning til de eksisterende strukturer?

### Rank-size teorien

Ydermere skal nævnes rank-size teorien, som: "... states that if the population of a town is multiplied by its rank, then this will equal the population of the largest and the highest ranked city."<sup>429</sup> Sagt på anden vis, så vil den r'te by i et område have størrelsen  $1/r$  af den største by. Det betyder konkret, at by nummer et er dobbelt så stor som by nummer to. Konkret er fremgangsmåden den, at bysystemet afgrænses, hvorefter dets enheder ordnes efter størrelse og plottes ind i et spredningsdiagram med logaritmisk(e) akse(r) efter rang og størrelse.<sup>430</sup> Såfremt der er tale om et integreret bysystem, vil der i et sådant diagram fremkomme en ret linie.

Det har været hævdet, at rank-size teorien strider mod centralstedsteorien, men som fremhævet af bl.a. Carter, er der ikke nødvendigvis tale om et modsætningsforhold:

"When all urban functions are massed together, then it is perfectly possible that the wide range of other functions, over and above central place functions, can transform a ranked hierarchical array into continuous rank-size relation. The empirically observed rank-size rule need not therefore prevent the acceptance of the theoretical constructs of Christaller and Lösch"<sup>431</sup>

Illeris m.fl. når til samme slutning, idet centralstedsteorien kun gælder for byerne i deres funktion som servicecentre, mens rank-size reglen tager udgangspunkt i byernes indbyggertal og derfor udtrykker den samlede byaktivitet.<sup>432</sup> Teorien anvendes blandt andre af Wichmann Matthiessen, som er af den opfattelse, at rank-size diagrammer med fordel kan anvendes til at illustrere enheders størrelse og vækstens omfang i et bysystem, men at lovmæssighederne må undsiges.<sup>433</sup> Teorien vil også blive inddraget – om end forholdsvis perifert – i nærværende undersøgelse.

### Bygeografi: De indre forhold

De fleste af de teorier, der omhandler byers morfologi (arealanvendelse og opbygning), beskæftiger sig med meget store byer. Skalaforskellen til trods skal nogle af de mest udbredte teorier nævnes her, da det må overvejes, om de kan inspirere til arbejdet med de rurale byer. Både Carter samt Harris og Ullman nævner tre hovedteorier om byers interne struktur.<sup>434</sup> Det drejer sig om den koncentriske zoneteori, sektorteorien og flerkerneteorien:

---

<sup>429</sup> Carter 1995, s. 35.

<sup>430</sup> Wichmann Matthiessen 1985a, s. 13.

<sup>431</sup> Carter 1995, s. 36.

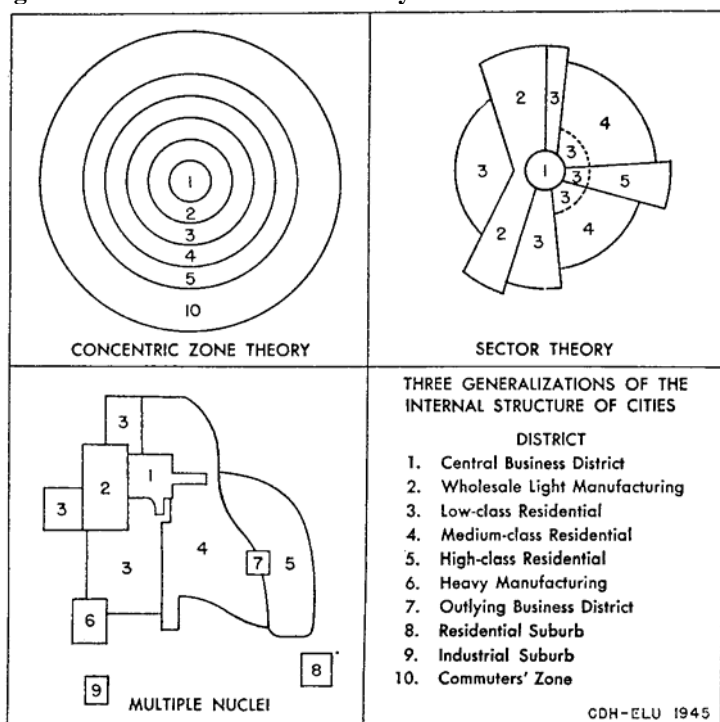
<sup>432</sup> Illeris m.fl. 1966, s. 40.

<sup>433</sup> Wichmann Matthiessen 1985a, s. 33.

<sup>434</sup> Se Carter 1995, s. 126. Carter præsenterer endvidere nogle overvejelser om den helt moderne bys opbygning, som ikke skal gengives her.



Figur 8: Arealanvendelse internt i byer



Kilde: Harris & Ullman i Schöller (red.) 1969, s. 231.

Den koncentriske zoneteori blev udviklet af W. G. Burgess i 1925 og baserer sig på empiriske undersøgelser af amerikanske byer – især Chicago. Burgess' primære fokus er på byernes vækst (modellen kaldes "The growth of the city"), og det er en grundlæggende antagelse, at en bys ekspansion sker med udgangspunkt i et centrum, og at udviklingen primært er betinget af afstanden til dette centrum. I begyndelsen er alle funktioner samlet tæt på centrum (ét distrikt), men i den videre udvikling udskilles forskellige distrikter med form som koncentriske cirkler. Med tiden omformes centrum til et handelsdistrikt – et *central business district*. I takt med byens vækst og de stadig flere behov, den skulle opfylde, kom stadig flere distrikter til. Den opstillede model er en idealkonstruktion af en stor (industri)by som den tog sig ud på et bestemt tidspunkt (i midten af 1920'erne), hvilket begrænser modellens umiddelbare anvendelighed.

Sektorteorien er en modificering af Burgess' model, som er udviklet af økonomeren Homer Hoyt i 1930'erne på baggrund af studier af amerikanske byer.<sup>435</sup> Hoyts primære interesse var beboelsesområder, som han undersøgte ved at sammenligne husleje og husenes beliggenhed. På den baggrund konstaterer han, at de undersøgte byer ikke var inddelt i koncentriske zoner (hvilket ville resultere i at de højeste priser lå i centrum). Derimod var det muligt at lokalisere forskellige sektorer i byen, der havde form som en slags kiler. Disse kiler eller akser vil typisk være bestemt af et vejforløb og/eller en jernbanelinie.<sup>436</sup> Ifølge Hoyt er tilgængelighed – men ikke nødvendigvis den konkrete afstand til centrum som hos Burgess – af altafgørende betydning for en bys opbygning. Som hos Burgess vokser byen også i Hoyts model ud fra et centrum, men den betinges herefter af en række forhold (*directional elements*), som nuancerer Burgess' meget stramt opbyggede model.

Harris og Ullman har i den såkaldte flerkerneteori fra 1945 ligeledes modificeret Burgess' model.<sup>437</sup> Modsat de to øvrige teorier er det antagelsen, at en by ikke er opbygget omkring et enkelt centrum, men derimod består af flere kerner. I nogle tilfælde vil byen udspringe af flere kerner, i andre tilfælde vil kernerne opstå i

<sup>435</sup> Se Carter 1995, s. 130-132.

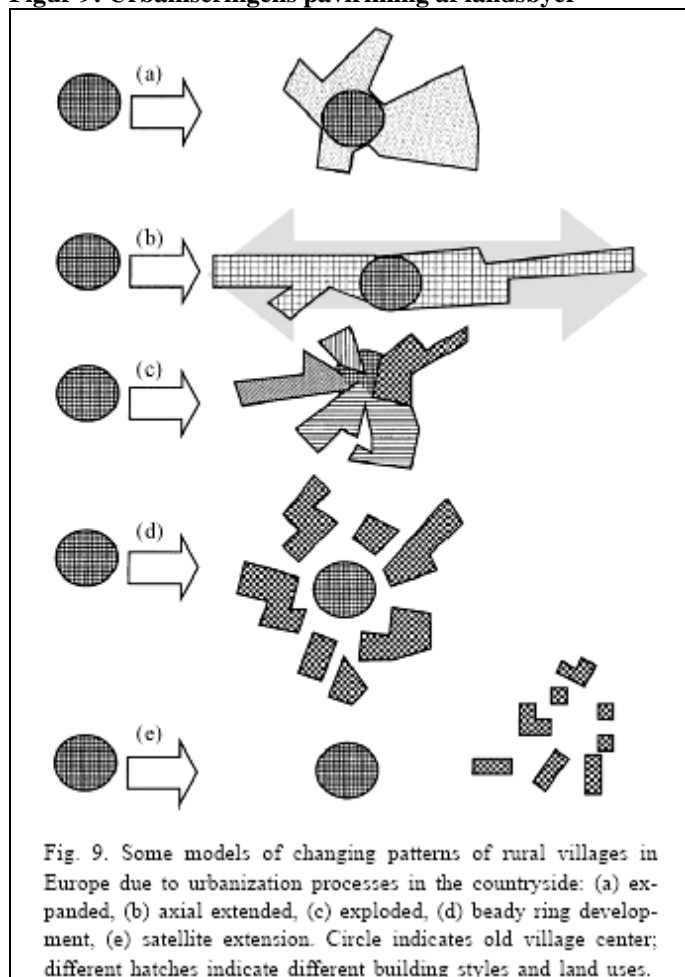
<sup>436</sup> Modellen er beslægtet med det, der hos Degn betegnes som akseteori. Jf. Degn 1978, s. 87.

<sup>437</sup> For det følgende se Harris & Ullman 1969, s. 220-237.

forbindelse med byens ekspansion. De separate kerner og de differentierede områder kan afspejle, at 1) forskellige aktiviteter kræver specialiserede faciliteter, 2) at aktiviteter, som ligner hinanden, ofte vil klumpe sig sammen (der er dog undtagelser fra denne regel), 3) at nogle aktiviteter vil have en meget negativ eller decideret skadelig indflydelse på andre (fx fabrikker i et beboelsesområde) og 4) at nogle aktiviteter ikke er i stand til at betale de høje priser, som kræves for at gøre brug af de mest favorable områder. Antallet af kerner varierer meget fra by til by, men en by vil ofte have karakter af et kludetæppe, hvor forskellige aktiviteter og mekanismer gør sig gældende.<sup>438</sup> Sidstnævnte er altså noget mere fleksibel. Ifølge Harris og Ullman har alle de nævnte teorier dog en berettigelse.

Modellerne er tydeligvis skabt til at beskrive de meget store byer. De kan naturligvis ikke direkte overføres på de meget små byer, der skal undersøges her, men de kan give indsigt i, hvilket forhold der influerer på en bys rumlige struktur – eksempelvis parametre som afstand til centrum, transportlinier og muligheden for flere kerner. For at kompensere for forholdet omkring størrelse skal også nævnes Antrops model for, hvorledes urbaniseringen påvirkede det, der af Antrop kaldes landsbyer (*villages*), og som efter al sandsynlighed også vil kunne rumme de rurale byer:

**Figur 9: Urbaniseringens påvirkning af landsbyer**



Kilde: Antrop 2004b.

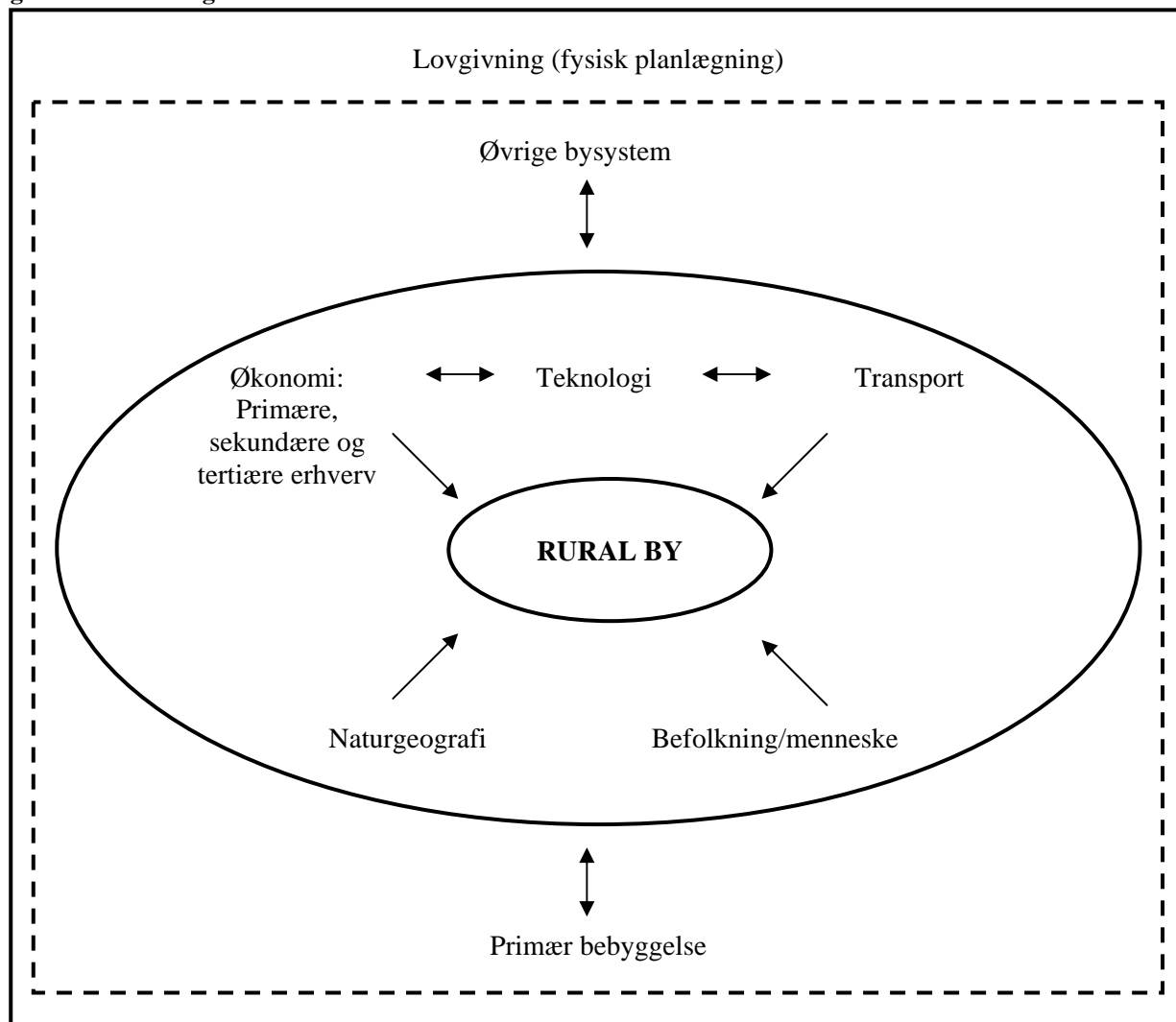
Denne model forventes at kunne nuancere urbaniseringens betydning for de rurale byers struktur.

<sup>438</sup> Carter 1995, s. 132.

## Forklaringsmodel

På baggrund af ovenstående skal det i en forklaringsmodel sammenfattes, hvordan undersøgelsen vil blive struktureret. Som det fremgår, er den opstillede model især inspireret af de bebyggelsehistoriske modeller:

Figur 10: Forklaringsmodel



### Den rurale by

Den rurale by er placeret i modellens centrum og analyseres som *bebyggelser* – dvs. med fokus på deres fysiske struktur eller landskaber (jf. Widgrens *form og funktion*). Det gøres med udgangspunkt i især Aagesen, Alkjær, Dragsbo, Améen og Antrop. Endelig vil der blive perspektiveret til de præsenterede modeller for arealanvendelse i de meget store byer, især Harris og Ullmans flerkerneteori. De rurale byer er omgivet af forskellige faktorer: Samfundsmæssige faktorer som de økonomiske forhold (og erhvervsudvikling) og transport, der begge påvirkes af den teknologiske udvikling, og nogle underliggende ”naturlige” faktorer som naturgeografi og menneske. Modellen er – i modsætning til de oprindelige bebyggelsehistoriske modeller – udrustet med nogle eksterne bebyggelsesfaktorer (jf. Widgrens kontekst): Det samlede bysystem og den såkaldte primære bebyggelse, der – som tidligere nævnt – skal forstås som bebyggelse knyttet til primære erhverv. Det tidsmæssige aspekt fremgår implicit (jf. Widgrens proces), idet det er påkrævet at undersøge de rurale byers historie og udvikling over tid ved at foretage såvel synkrone som diakrone snit. I den bebyggelsehistoriske tilgang ligger det ligeledes implicit, at der skal foretages sammenligninger (jf. den komparative tilgang). De enkelte faktorer skal præciseres i det følgende:

## ”Naturlige” forhold

### Befolkning/menneske

I bebyggelseshistoriske studier indgår naturligvis bebyggelsens skaber: *Mennesket*. De rurale byer opstod i den periode, hvor en stor del af befolkningen flyttede fra en tilværelse på landet til de nyopståede byer. En ændring i menneskets valg af bosted spillede derfor en væsentlig rolle for de nye bebyggelses fremvækst. Faktoren er her betegnet *befolkning* for at understrege, at det *ikke* er det enkelte individ men befolkningskoncentrationer, der er genstand for undersøgelsen – helt i overensstemmelse med det valgte meso- og makroniveau og de teoretiske refleksioner. Det er en kendsgerning, at også detaljerede studier af enkelte byer og ”deres” mennesker har et stort potentiale.<sup>439</sup> Fravalget af ”enkeltpersoner” har den konsekvens, at det fx ikke opfattes, hvis entreprenante personer havde betydning for en bys udvikling, hvilket flere steder var tilfældet.<sup>440</sup>

### Natur

I studier af urban bebyggelse ses der ofte bort fra naturgrundlaget. De rurale byer opstod på landet og var tæt knyttet til den primære bebyggelse, som igen var afhængig af de naturlige forhold. Naturforholdene kan derfor have influeret på, hvor behovet for rurale byer var størst. Konkret kan de naturlige forhold også have betydning for, hvor byerne og deres transportsystem blev anlagt, og i hvilken fysisk retning de udviklede sig. Her kan både terrænforhold, åer og grundvandsstand spille ind. En jernbane vil således typisk blive anlagt, så stigningen bliver så lille som mulig, da selv en svag stigning reducerer togenes hastighed og lasteevne betydeligt. Hvis det er muligt at lade banen følge et dalstrøg, vil den næsten altid gøre det, dog ikke i selve den fugtige dalbund.<sup>441</sup> Også i forbindelse med anlæggelsen af veje kan naturforhold spille ind. Endelig kan kysten spille ind på, hvorledes en by udviklede sig. De senere år har naturen fået ny betydning, idet de såkaldte rekreative værdier nu ofte har betydning for, hvor mennesket ønsker at bosætte sig – en tendens, der nogle steder var begyndt inden for den her definerede undersøgelsesperiode. Naturforholdene vil derfor hovedsageligt blive betragtet i sammenhæng med den primære bebyggelse.

### Primær bebyggelse

Næsten uadskillelig fra faktoren natur er den bebyggelse, der var knyttet til de primære erhverv. I de tidligere præsenterede bebyggelseshistoriske modeller er den agrare og den ikke-agrare bebyggelse indplaceret i hver sin model. Denne skelnen er her fundet uhensigtsmæssig, idet netop samspillet mellem den agrare og ikke-agrare bebyggelse kan være med til at forklare en given bebyggelsesudvikling – et forhold, der må forventes at være særligt udtalt i de rurale byer. Den gensidige relation mellem primær bebyggelse og de rurale byer er illustreret ved, at pilen vender begge veje. Det ligger uden for denne afhandlings ramme at undersøge årsagerne til den primære bebyggelse (jf. modellen for den ikke-agrare bebyggelse), og heldigvis foreligger der flere studier – især Grau Møller og Porsmoses kulturhistoriske bygdeinddeling og sekundært Kampps inddeling af landet i landbrugsgeografiske regioner – som kan give et overblik.<sup>442</sup> Relationen mellem den rurale by og den primære bebyggelse undersøges ved at kortlægge den primære bebyggelse i og omkring de rurale byer.<sup>443</sup> Der skelnes mellem landsbyer, fiskerlejer, hovedgårde og enestegårde. Fremgangsmåden skal kort beskrives her:

- En *landsby* defineres som en bebyggelse på mindst tre gårde baseret på landbrugsproduktion (ikke over 200 meter mellem gårdene).<sup>444</sup> Landsbyernes størrelse (gårde og huse), vejenes forløb og udflytningsgraden vurderes. Sidstnævnte har stor betydning for, hvor meget der er tilbage af den agrare landsbykerne, idet eksempelvis en helt udflyttet landsby kun vil medføre et begrænset agrart islæt internt i den rurale by.

<sup>439</sup> Jf. de tidligere nævnte etnologisk/kulturhistorisk inspirerede bidrag og Baad Petersen 1987.

<sup>440</sup> Jf. fx Tuxen 1986, s. 8-53.

<sup>441</sup> Som en femte faktor nævner Aagesen klimaet, der ikke inddrages her. Se Aagesen 1949, s. 29.

<sup>442</sup> Aage Kampp: *Landbrugsgeografiske studier over Danmark*, 1959 og Grau Møller & Porsmose: *Kulturhistorisk inddeling af landskabet*, 1997.

<sup>443</sup> Herunder også Henrik Petersen: *De danske Landbrug*, 1975.

<sup>444</sup> *Landsbyregistreringen i Fyns Amt* (1983) 1989, s. 8.

- Et *fiskerleje* er en permanent bebyggelse på mindst tre fiskerhuse anlagt ved kysten med henblik på at drive fiskeri i et nærliggende kystområde.<sup>445</sup> Fiskerlejer lokaliseres og størrelsen (antal af huse) vurderes.
- De umiddelbart omgivende større gårde, der var privilegerede i dyrkningsfællesskabets tid, vil blive registreret som *hovedgårde*, da de muligvis vil kunne forklare aspekter af en rural bys opståen og udviklingsmuligheder (jf. besiddelsesforhold fra modellen over ikke-agrar bebyggelse). Ejerforhold afspejler sig dog ikke altid i en fysisk tilstedeværelse og vil i så fald ikke blive identificeret her (jf. kildemateriale senere).
- *Enestegårde* er de gårde, der før ca. år 1800 lå uden for landsbyerne, men som ikke var en hovedgård.<sup>446</sup> Enestegårdene vil blive registreret, men må qua deres spredte karakter formodes at have en begrænset indflydelse på de rurale byers struktur.

### **Samfundsmæssige faktorer**

De samfundsmæssige faktorer består af nogle økonomiske og erhvervsmæssige forhold (primære, sekundære og tertiære erhverv) og transport, der begge i høj grad påvirkes af den teknologiske udvikling. Boje og Hyldtoft samt Wichmann Matthiessen anser urbaniseringen for at være tæt forbundet med den økonomiske udvikling og har med udgangspunkt i de økonomiske konjunkturer faseinddelt urbaniseringsprocessen.<sup>447</sup> Modsat Boje og Hyldtoft har jeg valgt at udskille transportforholdene til separat behandling.<sup>448</sup> Antrop anskuer urbaniseringen som en spredningsproces (*differential diffusion*) ud fra argumentet om, at urbaniseringen kan sammenlignes med industrispredningen og den økonomiske udvikling. I Grau Møllers model for ikke-agrar bebyggelse indgår faktorerne beskæftigelsessted, handel og transport, men i praksis behandler Grau Møller dem sammen.<sup>449</sup>

### Økonomi

De økonomiske forhold er tæt knyttet til erhvervsudviklingen. For de rurale byers opståen spillede det en særlig rolle, at købstæderne med loven om næringsfrihed fra 1857 (1862) ikke længere havde monopol på handel og håndværk, skønt der de fleste steder helt indtil 1920 stadig var begrænsninger for erhvervenes udøvelse inden for læbælter på 1 og 1½ mil.<sup>450</sup> I den her undersøgte periode var fænomenet *pendling* – dvs. opsplnitning af stedet for henholdsvis arbejde og bolig – endnu ikke vundet frem (sker først efter omkring 1960). Det må derfor som udgangspunkt antages, at stedet for bolig og beskæftigelse var beliggende i nærheden af hinanden – ikke altid i samme bygning som i landbrugssamfundet, men dog i samme by. I forbindelse med de økonomiske faktorer har jeg forsøgt at sondre mellem oplands- og specialfunktioner. Endvidere skelnes der mellem primære, sekundære og tertiære erhverv:

*Primære erhverv:* Som beskrevet af Hohenberg og Hollen Lees er en bys opståen afhængig af, at der i landbruget kan skabes et overskud, som gør det muligt for en del af befolkningen at være beskæftiget ved andet end det primære erhverv. Det primære erhverv indgår derfor i den vareudveksling, der foregik mellem land og by. Med primære erhverv menes her ikke kun landbrug, men også fiskeri (og skovbrug). Både de primære erhvervs bebyggelsesmæssige udtryk og erhvervsoplysninger vil indgå i analysen.

*Sekundære erhverv* (produktion og industri): Denne faktor er tæt forbundet med den teknologiske udvikling, men var samtidig afhængig af ekspansion i handel og antallet af markeder, hvorfor den i høj grad også var

<sup>445</sup> Ole Mortensøn: "Kystlandskabet" i Etting & Grau Møller (red.) 1997, s. 239

<sup>446</sup> For definition se vejledning til elementregistrering på [www.humaniora.sdu.dk/kulturmiljoe/data\\_index.html](http://www.humaniora.sdu.dk/kulturmiljoe/data_index.html). Se endvidere Adam Schacke: *Enkelt- og enestegårde på Fyn i dyrkningsfællesskabets tid*, 2003. Der skelnes ikke her mellem enkelt- og enestegårde.

<sup>447</sup> Boje & Hyldtoft 1977, Hyldtoft: "Urbaniseringen i Danmark 1914-1970", i *Historica IV. Foredrag vid det XVIII Nordiska historikermötet*, 1983 og Wichmann Matthiessen 1985a.

<sup>448</sup> Jf. fx Aagesen 1949, Hansen 1981, Améen 1986 og Antrop 2004b.

<sup>449</sup> Grau Møller 1990, s. 10.

<sup>450</sup> Se Thestrup 1986 og Lov af 29. december 1857 om Haandværks- og Fabriksdrift samt Handel og Beværtning m.m. og Lov af 11. februar 1920 om Ophævelse af Læbælter.

økonomisk betinget.<sup>451</sup> De sekundære erhverv kan både rumme oplandsrelateret produktionsvirksomhed – fx forarbejdning af landbrugets produkter og fremstillingserhverv knyttet til landbruget – og såkaldte specialfunktioner, der er rettet mod et ”forland”. De sekundære erhverv består af produktionsvirksomheder og industri, som er vanskeligt definerbare begreber. I den officielt anvendte definition af industri i Danmarks statistik stilles krav om mindst seks arbejdere, men den er ret omdiskuteret. Boje antager dog, at der er en sammenhæng mellem en virksomheds størrelse, som den afspejler sig i antallet af arbejdere, og de øvrige karakteristika for industri, mekanisering og produktion til et ukendt marked, hvorfor Boje tilslutter sig den officielle definition.<sup>452</sup> Interessant er i denne sammenhæng virksomhedernes lokalisering, der var bestemt af forhold som de stedlige arbejdskraftressourcer, råstoffer, teknologi, kapital, infrastruktur, marked og agglomerationsfordele.<sup>453</sup>

#### *Tertiære erhverv:*

*Handel/service:* Handels- og servicevirksomhedernes fremvækst var tæt forbundet med den økonomiske udvikling og overgangen fra naturalie- til pengeøkonomi. Som det fremgår af den refererede forskning, er netop tilstedeværelsen af handel i høj grad med til at konstituere en by. Som det ses hos Christaller, er handel og service at betragte som oplandsfunktioner (det styrende markedsprincip) og et godt udtryk for centralitet (jf. fx Hansen og Godlund). Det må dog understreges, at handelsvirksomhed i fx kystbyer kan række ud over det nære opland. Udviklingen i handel og service var bestemt af et marked, en købedygtig befolkning og en veludviklet infrastruktur.<sup>454</sup>

*Institution/administration:* Også institutioner og administrative forhold spillede i høj grad ind på de rurale byers udvikling. Således kan tilstedeværelsen af en stor institution have stor indflydelse på en bys udvikling, såvel som det er tilfældet for de administrative centre (jf. Christallers administrative princip). Nogle institutioner vil være knyttet direkte til det lokale opland – fx et kommunekontor – mens andre – fx en højskole – vil have et opland, som rækker langt ud over lokalområdet. Sidstnævnte kan også have stor betydning for en bys folketal.<sup>455</sup>

#### Transport

Muligheden for at transportere mennesker og varer er helt afgørende for byvækst. Transportfaktoren indgår da også centralt i mange teorier om urbanisering – hvis ikke direkte så indirekte ved at anskue transportforholdene som et konkret udtryk for og resultat af den teknologiske udvikling. Christaller opererer med et særligt transportprincip, mens Antrop tillægger transportsystemets generelle udvikling central betydning for urbaniseringen og fokuserer især på de teknologiske brud i forhold til transportudviklingen.<sup>456</sup> Lennart Améen taler om, at vejene først fik betydning for bydannelsen, så fulgte en periode, hvor jernbanen fik bydannende effekt, hvorefter igen fulgte en periode, hvor vejene fik stor betydning for bydannelsen.<sup>457</sup> I en undersøgelse af de rurale byer, spillede primært veje og jernbaner ind på byernes udvikling – for byer beliggende ved kysten endvidere transport via havet (havne, færger, broer mv.). I forbindelse med denne faktor vil transportnettet derfor blive kortlagt.

#### Bysystem

Det er hensigten at indplacere og analysere de rurale byer i relation til det samlede bysystem. Som antydnet med den dobbelte pil, er der tale om en gensidig relation. Det gøres ved hjælp af den dobbelte model, dvs. centralsteds- og netværksteoriene. Både afstanden til de privilegerede byer og til andre ikke-privilegerede byer kortlægges og analyseres. Disse suppleres især med Carters model over bysystemers vækst, mens rank-size reglen vil blive afprøvet til at opnå en forståelse af bysystemet og identificere mulige forskydninger.

---

<sup>451</sup> Kristian Hvidt 1993, s. 242.

<sup>452</sup> Per Boje: *Det industrielle miljø 1840-1940*, 1976, s. 25-26.

<sup>453</sup> Grau Møller 1990, s. 8.

<sup>454</sup> Grau Møller 1990, s. 8.

<sup>455</sup> Jf. kildeafsnittet omhandlende statistik og kapitel 3.

<sup>456</sup> Jf. Antrop 2004b, tabel 1, s. 12.

<sup>457</sup> Améen 1986.

### **Lovgivning (fysisk planlægning)**

I den bebyggelseshistoriske model for ikke-agrar bebyggelse betegnes faktoren som fysisk eller offentlig planlægning. Her er det i stedet valgt at betegne faktoren *Lovgivning (fysisk planlægning)*, idet den har været med til at definere rammerne for de rurale byers udviklingsmuligheder. Af betydning for de rurale byer er især Næringsfrihedsloven af 1857 (med ikrafttrædelse i 1962). Derimod har den fysiske planlægning forstået som byplanlægning haft en meget begrænset betydning for de rurale byer, som kun i ret få tilfælde havde en byplan.<sup>458</sup> Først med byplanloven af 1938 blev det påbudt, at alle byer med over 1000 indbyggere udstyres med en byplan, hvilket dog faldt så sent i de rurale byers udvikling, at den i praksis kun fik meget begrænset betydning. I landdistrikterne satte planlægningen og reguleringen først ind efter især planreformen 1969-1975, hvorefter den derimod kommer til at spille en meget central rolle.<sup>459</sup>

## **1.5. KILDEMATERIALE**

I forbindelse med dette afsnit må det overvejes, hvilket materiale der kan formodes at besvare de i problemformuleringen opstillede spørgsmål.<sup>460</sup> Det tilstræbes at få en så fuldstændig dækning som muligt – i relation til det valgte niveau (meso- og makroniveau). Herefter foretages en ophavsbestemmelse af kilderne, og der vil blive relateret til deres oprindelige funktion. Kildernes indhold vil blive tolket og deres relevans, brugbarhed og troværdighed vurderet i forhold til problemformuleringen (indre kildekritik).<sup>461</sup> Det er tilstræbt at sikre, at kildematerialet er så identisk som muligt for de tre undersøgelsesområder. For enkelte kildegrupper er der dog mindre lokale variationer (især hvad angår datering). I forbindelse med nedenstående gennemgang vil de relevante divergenser blive præsenteret og problematiseret.

### **Kort**

Forandringer i et landskab – her de rurale byers opståen og udvikling – kan med fordel analyseres ved hjælp af kartografisk materiale. Et *kort* kan defineres som et "... todimensionalt grafisk billede, som viser beliggenheden, arten og eventuelt mængden af objekter og fænomener i rummet eller med relation hertil i et forudbestemt målforhold."<sup>462</sup> Som enhver anden historisk kilde må et kort udsættes for en kildekritisk behandling, og kortets ophav må analyseres for at kunne forstå dets indhold og dermed få indblik i den fortidige virkelighed, det er en repræsentation af. For det første må kortets oprindelige funktion overvejes, idet det både kan være en beskrivelse af noget (fx en bys udstrækning) eller være en plan for en fremtidig udvikling (fx en planlagt jernbane). Som udgangspunkt er et kort dog en beskrivelse af noget fortidigt – altså hvordan landskabet så ud, da kilden blev til.<sup>463</sup> Det er helt centralt for et korts benyttelse, hvor korttegneren har fået sine oplysninger fra.<sup>464</sup> Samtidig har der i forbindelse med produktionen af et kort fundet en tolkning sted med henblik på at udvælge de dele af landskabet, kortet skal gengive. Når et kort benyttes, finder der ydermere en kommunikation sted. Landinspektør og dr. sc. techn. Lars Brodersen har opstillet en model over kommunikationen mellem korttegnere og kortlæser:<sup>465</sup>

---

<sup>458</sup> Tuxen 1986, s. 29 og s. 43-44.

<sup>459</sup> Brage Michelsen m.fl.: *Regionplanlægning – bidrag til regionplanlægningens historie*, 2004, s. 18.

<sup>460</sup> Jf. det funktionelle kildebegreb.

<sup>461</sup> Kjeldstadli 1994, kapitel 12.

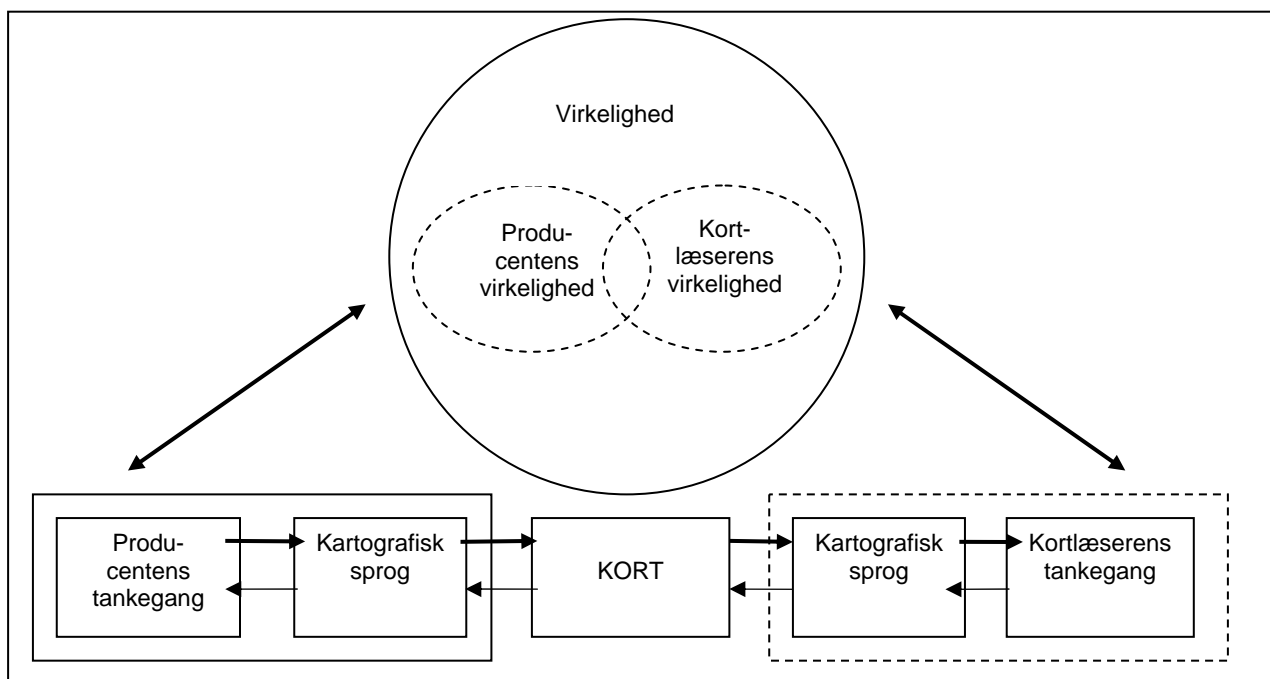
<sup>462</sup> Hanne Brande-Lavridsen: "GIS og kartografisk repræsentation" i Thomas Balstrøm m.fl. (red): *GIS i Danmark*, 1994, s. 11.

<sup>463</sup> Peter Korsgaard: *Kort som kilde – en håndbog om historiske kort og deres anvendelse*, 2006, s. 41 og 47.

<sup>464</sup> Korsgaard 2006, s. 31-33.

<sup>465</sup> Lars Brodersen: "Kort – tolkning og kommunikation" i *Geografisk Orientering*, nr. 1, 34. årg., 2004, s. 311.

Figur 11: Geokommunikationsmodel



Kilde: Udarbejdet efter Lars Brodersen 2004, figur 2, s. 311.

Som det fremgår af modellen, er kommunikationen mellem korttegner og kortlæser en kompliceret proces, der vanskeliggøres ved, at de ikke altid har de samme opfattelser af "virkeligheden" eller de samme forudsætninger.<sup>466</sup> I forsøget på at hjælpe læseren til at forstå kortet i overensstemmelse med korttegnerens hensigt vil det være forsynet med forskellige signaturer, som henviser til et bestemt objekt eller fænomen. Det kartografiske "sprog" er dog ikke så formelt som ved en traditionel sproglig kilde. Når kortlæseren skal afkode kortets indhold og information, foregår der igen en tolkning. Såfremt et kort er baseret på valide data,<sup>467</sup> og der samtidig er valgt en tilfredsstillende grafisk fremstilling (repræsentation), kan det til gengæld give meget værdifuld information om landskabet og menneskets relation hertil. Typisk vil det kunne give visuelle svar på: "Hvad, hvor, hvilken, hvor meget, hvordan og hvorfor."<sup>468</sup> Kortets værdi forøges yderligere af, at det ofte er den eneste egentlige information om et historisk landskab: Andet skriftligt kildemateriale indeholder kun sjældent detaljeret information om det fysiske landskab, og selve landskabet eksisterer oftest ikke længere i sin oprindelige form.<sup>469</sup>

I denne forbindelse skal kort benyttes til at studere landskabets rumlige dynamik og struktur, hvilket gøres ved hjælp af en kortbladsanalyse. Kortbladsanalyser benyttes ofte i geografien, hvor fremgangsmåden kan bruges til at give indsigt i en udvikling over tid eller udtrykke landskabets udformning på et givet tidspunkt.<sup>470</sup> Til at beskrive en udvikling forudsættes flere årgange af kort, mens en enkelt kortserie er tilstrækkelig til at give et øjebliksbillede.<sup>471</sup> I dette tilfælde vil det være relevant at undersøge de rurale byer diakront og synkront. Som en del af kortbladsanalysen vil der på baggrund af historiske kort (rasterkort) blive fremstillet nogle digitale kort (vektorkort), der skal benyttes som grundlag for analysen.

<sup>466</sup> Brodersen 2004, s. 310.

<sup>467</sup> Se også Korsgaard 2006, s. 33, hvor han opstiller en figur, der er en tilføjelse til Brodersens kommunikationsmodel, og hvor kartografen er modtageren.

<sup>468</sup> Brande-Lavridsen 1994, s. 10.

<sup>469</sup> Grau Møller: "Historiske kort og kulturlandskabet" i Etting (red.): *På opdagelse i kulturlandskabet*, 1995, s. 271.

<sup>470</sup> Kr. M. Jensen & Anette Reenberg: *Dansk landbrug. Udvikling i produktion og kulturlandskab*, 1980. Se fx s. 5-7.

<sup>471</sup> Morten Stenak: *De inddæmmede landskaber: en historisk-geografisk undersøgelse af kulturteknik, arealanvendelse og kulturmiljø i Danmark med vægt på Nordfyn*, upubliceret ph.d.-afhandling, 2003, s. 63.



Der findes to hovedtyper af kort: Økonomiske og topografiske kort. De økonomiske kort er udarbejdet ud fra et økonomisk eller administrativt formål. De topografiske kort er stedbeskrivende kort, idet begrebet topografi henviser til en beskrivelse af jordens overflade og de objekter, der forekommer på den.<sup>472</sup>

De *minorerede sognekort* (MS) er eksempler på en økonomisk korttype. Kortene er såkaldte ø-kort, hvor kortets grænse går ved sognets grænse. De minorerede sognekort er sammentegninger af *original-1 kort*, der foreligger i 1:4.000, mens sammentegningerne er i forholdet 1:20.000. De tegnede kort er fra 1816-1913. Her er de tidligste kort så vidt muligt anvendt. Til trods for at mange af kortene har en senere datering, er bebyggelsen generelt ikke ført ajour. Det er derfor indtrykket, at kortene kan give et billede af bebyggelsen omkring 1800.<sup>473</sup> I denne sammenhæng vil de blive benyttet til at sige noget om bebyggelsessituationen før de rurale byer opståen – dvs. til belysning af den primære bebyggelse.

De øvrige benyttede kort er topografiske. Den tidligste større kortserie er *Videnskabernes Selskabs kort* (VSK), der blev opmålt i perioden fra 1762 til 1805 (konceptkort i 1:20.000) og trykt i 1:120.000.<sup>474</sup> I løbet af dette tidsrum undergik landbrugssamfundet store strukturelle forandringer: På Øerne fandt kortlægningen sted før udskiftningen, mens Jylland blev opmålt mere eller mindre samtidig med udskiftningen. Her er kortværket primært af interesse i forhold til arealanvendelsen og bebyggelsen (især enkeltliggende bygninger), men også vejsystemet lader sig belyse.

For analysen af de rurale byer tilstræbes det endvidere at få en status over bebyggelsessituationen på to tidspunkter, nemlig omkring 1870/80 og 1950/60.<sup>475</sup> Det betyder, at især de såkaldte målebordsblade og de tidligste 4 cm kort er helt centrale. På grund af formatet skelnes der mellem *høje målebordsblade* (HMB), der er opmålt 1842-1899 og trykt 1866-1899, og *brede målebordsblade* (BMB), der er udgivet i perioden 1901-1971. Disse suppleres med de såkaldte *atlasblade*, der dækker større regioner. Fra 1953 blev det (som følge af Danmarks medlemskab af NATO) forsøgt at leve op til den internationale standard for kortproduktion, hvilket resulterede i en omlægning af kortproduktionen fra målebordsblade til centimeterkort. De mest detaljerede er de såkaldte *4 cm kort*. Også disse skal inddrages. I perioden 1842 til 1928 blev kortlægningen forestået af Generalstabens topografiske Afdeling, som fra 1928 blev en del af det nyoprettede Geodætisk Institut, der herefter forestod arbejdet. Der er flere udsving mellem kortopmålinger og udgivelser, som bevirker, at det ikke er muligt at få et helt samtidigt billede af de tre undersøgelsesområder. En gennemgang gives nedenfor:

Til betragtning af situationen omkring 1870/80 benyttes følgende kort:

- 1845-1871: Atlasblade for Sjælland i 1:80.000 opmålt 1842-1867 (1. nymåling).<sup>476</sup>
- 1866-1899: Høje målebordsblade for Jylland i 1:20.000 opmålt i 1866-1887 (1. nymåling).
- 1888-1901: Høje målebordsblade for Sjælland i 1:20.000 opmålt i 1887-1899 (2. nymåling).

For det sjællandske område er det for at få et tidligt billede nødvendigt at inddrage atlasbladene i 1:80.000 som supplement til den senere 2. nymåling for Sjælland i 1:20.000.<sup>477</sup> Fra midten af 1860erne påbegyndtes udgivelsen af kort i 1:20.000 (Jylland). Disse kort kan give en status omkring 1870/80. De høje målebordsblade indeholder oplysninger om sted- og bebyggelsesnavne, bygninger, kommunikationslinier, jordvolde, hegn, grøfter, kulturmindestmærker, fortidsminder, ruiner samt en klassificering af jordbund eller

<sup>472</sup> Michael Israelson & Jacob Gadd: "Digitale topografiske kort" i Thomas Balstrøm m.fl. (red.): *GIS i Danmark*, 1994, s. 103.

<sup>473</sup> Korsgaard 2006, s. 106-107.

<sup>474</sup> Korsgaard 2006, s. 55. Slesvig og Holsten dog først 1778-1809 og 1809-1820.

<sup>475</sup> For det følgende se Korsgaard 2006, s. 59-65 og T. Wenzel-Petersen: "Den kartografiske virksomhed" i *Geodætisk Institut 1928-1978*, 1978. Bemærk at Wenzel-Petersen har opgivet nogle forskellige årstal for kortenes datering, jf. s. 89 og 142-143. Se endvidere Grau Møller: "Lokalhistorie og kort" i *Journalen*, hf. 1, 1996, s. 15-21.

<sup>476</sup> Det var tanken, at kortene kun skulle udgives i 1:80.000, men der viste sig at være et behov for mere detaljerede kort. Derfor påbegyndtes en udgivelse af kort i 1:20.000 fra midten af 1860erne. Se Wenzel-Petersen 1978, s. 91.

<sup>477</sup> 1. nymåling baserede sig til dels på udskiftningskortene, hvilket resulterede i en stor usikkerhed. Derfor indledtes en 2. nymåling allerede i 1887. Se Wenzel-Petersen 1978, s. 89.

bevoksning (skov, eng, mose, hede, klit, dam, vandløb, råstofgrave mv.). Kortene kan give indblik i bebyggelsessituationen lige før de rurale byers egentlige fremvækst eller afspejle byernes udstrækning på et meget tidligt udviklingsstadium. Af kildekritiske indvendinger må det noteres, at jernbaner og veje flere steder er aftegnet på kortene, skønt de først blev anlagt senere.

Det tilstræbes endvidere at få en status omkring 1950/60, som kan give indsigt i de rurale byer på det tidspunkt, hvor de må anses for at være mere eller mindre fuldt udviklede. Her inddrages følgende kort:

- 1901-1971: Brede målebordsblade i 1:20.000 (alle områder).
- 1935: Påbegyndelse af ny udgave af atlasblade 1:40.000.
- 1957-1969: 4 cm kort i 1:25.000 for Vest- og Nordjylland (1. udg.).
- 1968-1977: 4 cm kort i 1:25.000 for Syd- og Østjylland og Sjælland (1. udg.).

Udgivelsesårene for de brede målebordsblade varierer, og de er løbende revideret (ofte er de påført *enkelte rettelser*, der typisk omfatter infrastrukturen). Kortene kan give indblik i bygninger, kommunikationslinier, kunstige og naturlige topografiske elementer og jordbundsforhold/bevoksning. Såfremt det ikke via de brede målebordsblade er muligt at få en status over bebyggelsen omkring dette tidspunkt, er de såkaldte *atlasblade* benyttet. Disse kort foreligger i forholdet 1:40.000 og rummer mange af de samme oplysninger som målebordsbladene, men formatet har nødvendiggjort en udelukkelse af visse elementer. De to kortserier suppleres med 4 cm kort. Fremstillingen af 4 cm kort påbegyndtes som nævnt i 1953, og i midten af 1970'erne var hele landet dækket. Også 4 cm kortene er revideret flere gange og allerede i 1966 påbegyndtes en nyopmåling, der benyttede et nyt opmålingsgrundlag. Her benyttes primært 1. udgaven til at præcisere byernes afgrænsning og give indsigt i deres sene udvikling. Signaturen på disse kort adskiller sig fra den, der anvendes på målebords- og atlasbladene, og generelt rummer 4 cm kortene færre detaljer. 4 cm kortene blev fremstillet frem til 2002, men de nyeste 4 cm kort er her kun benyttet kursorisk. Det nyeste topografiske værk – *Top10DK* – er slet ikke benyttet.

For de enkelte kortserier foreligger der signaturtavler, som kan give indsigt i, hvilke elementer der kan forventes gengivet på kortet, mens *Håndbog for Topografer* (findes i to udgaver) kan give indsigt i, hvorledes de benyttede betegnelser er defineret. Endvidere er anvendt en *Bestemmelse til brug for rekognoscering*.<sup>478</sup> Så vidt muligt er der benyttet digitale kort, som er suppleret med analoge kort.

Tilsammen udgør de forskellige kortserier et unikt materiale til belysning af *bebyggelsen* og sekundært af faktorerne *transport* og *økonomi* (de tilstedeværende funktioner og disses beliggenhed).

### Luftfotos

Luftfotos har den umiddelbare fordel, at der er tale om utolkede kortprodukter. Omvendt kan denne manglende tolkning gøre det vanskeligt at se, hvad der egentlig illustreres – fx i forhold til funktionsangivelser. Et eksempel på en type af luftfotos, der med fordel vil kunne benyttes, er det totalt dækkende *Basic Cover* fra 1954 (fotograferet af U.S. Airforce) i ca. 1:10.000. Jeg har foretaget et forsøg, der viser, at materialet bestemt har et potentiale – især i forhold til afgrænsningen af den rurale by. De mange fotos er desværre først nu ved at blive scannet.<sup>479</sup> Jeg kunne naturligvis selv have foretaget en scanning (og georeferering), men dette ville være en meget omfattende opgave. Materialet er derfor ikke anvendt her. Heller ikke de såkaldte skråfotos af udvalgte byer, der bl.a. blev fotograferet af Sylvest Jensen (der ellers primært er kendt for sine mange gårdfotos), er benyttet. Også disse fotos rummer mange nyttige oplysninger om de rurale byer. Her er problemet dækningsgraden, idet langt fra alle byer er fotograferet.<sup>480</sup>

<sup>478</sup> *Håndbog for topografer*, 1. udg. Fagskrift nr. 3. Foreningen af topografer ved Geodætisk Institut, 1963 og *Håndbog for topografer*, 2. udg. Topografisk Sektion, Geodætisk Institut, 1984 samt *Bestemmelse til brug for rekognoscering*, Geodætisk Institut 1941.

<sup>479</sup> COWI har påbegyndt en skanning. Se Korsgaard 2006, s. 127.

<sup>480</sup> Se præsentationer fra seminaret "Luftfoto - historie, teknik og anvendelse" arrangeret af netværket HisKIS på Syddansk Universitet den 13. maj 2004 på [www.hiskis.net](http://www.hiskis.net). Se også Korsgaard 2006, s. 127.

## Landskabet

Besigtigelser af landskabet rummer også et potentiale, men de anvendes her primært til at teste brugbarheden af de øvrige kilder og til at få en fornemmelse af byernes udseende. Byernes landskab betragtes som et levn fra den periode, hvor de rurale byer fungerede som sådanne. Da en besigtigelse er ret tidskrævende, er kun udvalgte byer besøgt – om end det må indrømmes, at besigtigelser og en direkte brug af landskabet som kilde har et stort potentiale.<sup>481</sup>

## Statistisk materiale

Siden sidst i 1700-tallet er der med jævne mellemrum blevet afholdt folketællinger i Danmark med henblik på at holde mandtal over rigets befolkning. De tidligste tællinger var præget af stor usikkerhed, men på det tidspunkt, hvor nærværende undersøgelse tager sin begyndelse, havde de for længst fået en mere pålidelig form og blev afholdt med cirka fem års interval. Denne undersøgelse rummer ikke mulighed for at inddrage det meget omfattende primære materiale, som udgøres af de originale folketællingslister, men derimod den trykte statistik, der indeholder hovedresultaterne af de afholdte tællinger. Statistikken blev udarbejdet af *Statistisk Bureau*, der siden ændrede navn til *Statistisk Departement*, og blev typisk publiceret et par år efter folketællingernes afholdelse.<sup>482</sup>

I den trykte statistik skelnes der skarpt mellem henholdsvis købstæder og landdistrikter. Først i 1901 blev de bymæssige bebyggelser uden for købstæderne selvstændig optegnet. Før dette år ligger de rurale byers udviklingshistorie derfor gemt i sognets folketal, hvilket gør det vanskeligt at få et præcist overblik over de rurale byer før 1901. Også efter 1901 var der imidlertid knyttet en række usikkerheder til opgørelserne af *de bymæssige bebyggelser i landdistrikterne*, som – ud over *stationsbyer* – også omfatter *ladepladser* og *villabyer* og fra 1911 endvidere *forstæder*.<sup>483</sup> Indtil 1940 var det helt op til de lokale sogneråds skøn at afgøre, hvor grænsen mellem bymæssig bebyggelse og landdistrikt skulle gå. Fra 1940 havde *Statistisk Departement* reviderede matrikelkort til disposition, mens det først fra 1950 blev praksis at gøre brug af ajourførte matrikelkort. Disse kort kunne departementet så sende til de respektive sogneråd, hvilket sikrede en mere ensartet afgrænsning af de bymæssige bebyggelser. Også minimumsgrænsen for indbyggertallet i de anførte bymæssige bebyggelser ændrede sig over tid. I 1901, 1906 og 1911 blev bebyggelser helt ned til ca. 100 indbyggere taget med, i 1916 og 1921 var tallet ca. 50, mens der i de følgende tællinger til og med 1955 blev benyttet en grænse på 250. Siden 1960 har et indbyggertal på 200 fungeret som minimumsgrænse. Til trods for den lavere minimumsgrænse i de tidligste tællinger er der en tendens til, at der her blev medtaget for få bymæssige bebyggelser. Ved 1950-tællingen anvendtes endvidere et skønsomt kriterium for bymæssighed. Det blev her krævet, at den bymæssige bebyggelse skulle være sammenhængende (dvs. højst 200 m mellem husene) og have bymæssigt præg forstået således, at bebyggelsen med hensyn til erhvervsfordeling, forretninger og bebyggelsens øvrige karakter adskilte sig fra en landsby. I de tidligere publicerede tællinger var der ikke anført præcise krav, men i forbindelse med præsentationen af det skønsomt kriterium i 1950 nævnes det, at man ”... så vidt vides også før i tiden i det store og hele [har] fulgt de ovenfor anførte retningslinier...”.<sup>484</sup> Som citatet afslører, kan kriterierne ved de enkelte tællinger være fortolket meget forskelligt. De skønsomt kriterier for bymæssighed blev fraveget i 1960.<sup>485</sup> Endelig ændredes også den overordnede optællingsmetode i periodens løb. Således blev der forud for 1935-tællingen foretaget en optælling af den faktisk tilstedeværende befolkning, i 1935 en opgørelse af både den faktisk tilstedeværende og den hjemmehørende befolkning. For de bymæssige bebyggelser, der *ikke* udgjorde hele kommuner, blev den hjemmehørende befolkning først opgjort i 1940.<sup>486</sup> Den hjemmehørende befolkning er den befolkning, der havde fast bopæl i en given lokalitet, uanset om de var til stede eller ej, hvilket det i 1924

<sup>481</sup> Se fx Hoskins: *The Making of the English Landscape*, 1955, s. 14 og 210 samt Baker 2003, s. 138.

<sup>482</sup> SU1964, s. 221-222.

<sup>483</sup> SU1964, s. 222. Såfremt en forstad tidligere var anført i det statistiske materiale som en bymæssig bebyggelse, vil den i nogle tilfælde i sammenlægningen tilbageført som forstad til 1901.

<sup>484</sup> SU1964, s. 222.

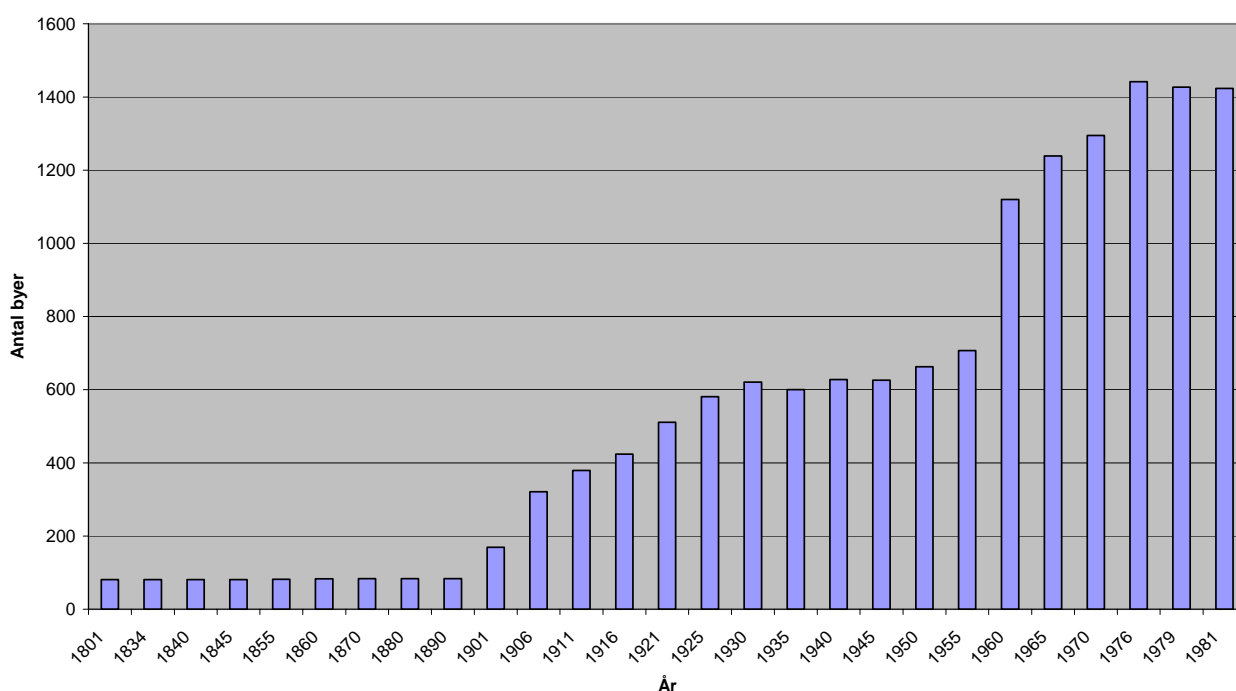
<sup>485</sup> SU1964, s. 222.

<sup>486</sup> SM1942, s. 143.

oprettede folkeregister gav mulighed for at få overblik over. Normalt vil der ikke være stor forskel på de to opgørelsesmetoder, men tilstedeværelsen af fx et sygehus, en anstalt eller et militæranlæg kan især for de mindre byer medføre større forskelle.<sup>487</sup> Endelig er det vigtigt at notere sig, at der efter de enkelte tællinger er foretaget revisionsrettelser for forstæder og bymæssige bebyggelser, hvilket betyder, at tallene fra en tælling kan være justeret i den efterfølgende tælling. Derfor må også de reviderede tal inddrages. For sammentællingen publiceret i *Statistiske Undersøgelser* fra 1964 er det således de reviderede tal for de enkelte tællinger, der anføres, samtidig med at der anvendes en indbyggertalsgrænse på 250 – også hvad angår tallene fra 1960.

En oversigt over antallet af registrerede byer i befolkningsstatistikken fås også i Christian Wichmann Matthiessens disputats *Danske byers vækst* og *Danske byers folketal* fra 1985. På baggrund af disse tal kan der opstilles et diagram over udviklingen i hele Danmark:

**Figur 12: Antal byer i befolkningsstatistikken 1801-1981**



Kilde: Udarbejdet ud fra Wichmann Matthiessen 1985a, s. 19.

Figuren viser en generel tilvækst i antallet af byer, men den demonstrerer mest af alt de mange problemer, der er forbundet med at tælle byer: De store spring i kurven viser således, at der sker ændringer i måden at opgøre byerne på. Stigningen efter 1901 skyldtes således indførelsen af de bymæssige bebyggelser, hvilket afspejlede sig i en gradvis tilvækst i antallet af byer i de efterfølgende tællinger. Fra 1911 indførtes forstadsbebyggelser, efter 1920 kom de sønderjyske byer med, mens hovedstaden i henholdsvis 1935, 1965 og 1979 opslugte mange af de omkringliggende bymæssige bebyggelser og forstæder. Fra og med 1960 blev kravet om bymæssighed fraveget, og minimumsgrænsen sænket – igen med en stor stigning i antallet af byer til følge.<sup>488</sup> I *Danske byers folketal* baserer opgørelsen af bymæssige bebyggelser i perioden 1901-1960 sig på sammentællingen fra SU1964. Nogle af tallene er justeret, men det fremgår ikke tydeligt, hvilket materiale der ligger til grund herfor, samtidig med at manglende tal er forsøgt interpoleret.<sup>489</sup>

<sup>487</sup> SM1942, s. 141ff. og SU1964, s. 223.

<sup>488</sup> Se Wichmann Matthiessen 1985a, s. 19. Forstadsbebyggelserne optrådte fra 1911 og ikke fra 1916 som anført af Wichmann Matthiessen. Figuren er udarbejdet af undertegnede og er også gengivet i Bitsch Christensen & Thøgersen 2006.

<sup>489</sup> Wichmann Matthiessen 1985b, s. 6.

Der er en række problemer knyttet til brugen af det statistiske materiale, hvilket ikke er et isoleret dansk fænomen.<sup>490</sup> Materialet lader sig ikke umiddelbart anvende til sammenligning over tid, såvel som de forskellige registreringsmetoder gør det nødvendigt at tage stilling til de enkelte tællingers styrker og svagheder set i relation til en given undersøgelses genstand. Wichmann Matthiessen har konstateret et vist efterslæb i opgørelsen af byer,<sup>491</sup> såvel som de mindste bebyggelser i hvert fald frem til 1960 vurderes at være underrepræsenteret i opgørelsen.<sup>492</sup> Alligevel skal materialet forsøges anvendt i afhandlingen, hvor jeg vil inddrage tællingerne fra de enkelte år og sammentællingen i SU1964, mens Wichmann Matthiessens registrering kun vil blive anvendt som supplement. Tællingerne i den trykte statistik er undersøgt for perioden 1840 til 1960 og skal anvendes til belysning af faktoren *befolkning*.

I den trykte statistik er der endvidere foretaget opgørelser over befolkningens erhvervsfordeling, men opgørelserne er kun for udvalgte år at finde på detailniveau. Hvornår det er tilfældet, er undersøgt systematisk for perioden 1840 til 1960 med udgangspunkt i en oversigt over publiceret folketællingsmateriale.<sup>493</sup> Gennemgangen viste, at der for 1906 findes oplysninger på sogneniveau. For 1930 er tallene oplyst på sognekommuneniveau og for de bymæssige bebyggelser, mens der fra 1940 kun foreligger oplysninger på sognekommuneniveau. Fra tællingen i 1960 findes oplysningerne på sognekommuneniveau, hvorefter fordelingen for de bymæssige bebyggelser er selvstændigt optegnet. Endelig er resultaterne fra 1890-tællingen publiceret på sogneniveau i 3. udgaven af *Trap Danmark*. Også med hensyn til erhvervsoplysningerne er inddelingskriterierne skiftende, hvorfor disse heller ikke er sammenlignelige over tid. Oplysningerne skal benyttes til at belyse aspekter af faktoren *økonomi*.

## Topografisk litteratur

Der skal også benyttes topografisk – eller stedbeskrivende – litteratur, hvor især den landsdækkende statistiske-topografiske håndbog *Trap Danmark* står helt centralt. Værket er udkommet i fem udgaver, hvor både de samlede udgivelsesår og udgivelsesårene for bindene for de berørte amter er gengivet:

**Tabel 1: Udgivelsesår *Trap Danmark* 1.-5. udgave**

Trap-udgave	Trap 1	Trap 2	Trap 3	Trap 4	Trap 5
Område					
Vejle amt	1859	1879	1904	1926	1964
Ringkøbing amt	1859	1879	1904	1928	1965
Frederiksborg amt	1858	1872	1898	1920	1953
Alle amter	1858-1860	1872-1879	1898-1906	1920-1932	1953-1972

Værkerne betegnes herefter Trap 1, Trap 2, etc. Som det fremgår af tabellen, dækker værket det meste af undersøgelsesperioden, hvor de fem nedslag gør det muligt at få indsigt i bebyggelsernes udviklingsforløb. Per Boje har i artiklen ”Trap gennem tiderne” beskrevet værket, såvel som Niels Nielsen – med fokus på Trap 5 – har beskrevet det i *Danske Opslagsværker*.<sup>494</sup>

Initiativtageren til værket var J. P. Trap (1810-1885), som havde en juridisk embedseksamen, men som også nærrede en stor interesse for topografi og kulturhistorie. Trap ledsagede bl.a. kongen på dennes rejse rundt i landet, og i 1854 tog han fat på beskrivelsen af Danmark. Den overordnede hensigt med værket var at fremme den almene viden om Danmark, men det skal også ses i relation til den begyndende interesse for

<sup>490</sup> Tilsvarende variationer i opgørelsesmetode og definition ses i både den svenske og norske statistik. Se Myklebost, 1960, s. 23ff. og Thomas Falk: *Urban Sweden*, 1976, s. 80.

<sup>491</sup> Wichmann Matthiessen 1985b, s. 6.

<sup>492</sup> Wichmann Matthiessen 1985b, s. 15.

<sup>493</sup> *Statistisk Årbog*, 1985, s. 600.

<sup>494</sup> Per Boje: ”Trap gennem tiderne” i *Bol og by*, 1997 og Niels Nielsen: ”Trap Danmark” i Axel Andersen (red.): *Danske Opslagsværker*, 1970-74, s. 383-436.

turisme. Tekstens modtager var således oprindeligt alle, som ønsker viden om Danmark eller en bestemt egn, mens den ikke var tænkt benyttet til forskningsbrug. Trap medvirkede selv til de to første udgaver, hvorefter først historikeren Harald Weitemeier, og så stednavneforskeren Gunnar Knudsen og filologen Peter Skautrup tog over – med overlap imellem de enkelte udgaver. I bilag 1 er der bragt en oversigt over redaktørerne (se ”Trap-undersøgelsen”). Værkets ”oprindelige” disposition er beholdt i alle fem udgaver. Alle udgaver består følgelig af en *Almindelig del*, der omfatter en redegørelse for hele Danmark, men som fik en stadig mindre relativ vægt og en *Speciel del*, der omhandler de enkelte lokaliteter, og som er topografisk disponeret (amt, herred og sogn). Primært den specielle del har interesse her. De enkelte udgaver er opbygget efter de samme grundlæggende principper – om end værket blev stadig mere omfangsrigt og detaljeret. I Trap 5 har hovedstaden dog fået en særlig beskrivelse, såvel som amtsbeskrivelsen her er meget udførlig.

I forbindelse med arbejdet med afhandlingen opstod der en række spørgsmål til den benyttede indsamlingspraksis, fokusområder, relationen mellem de enkelte udgaver og bind samt funktionernes lokalisering (relationen mellem funktionen og det stednavn, den er anført under), som de to ovenfor refererede artikler ikke umiddelbart kunne besvare. Derfor har jeg konsulteret Trap-redaktionens arkiv (se bilag 1, ”Trap-undersøgelsen”).<sup>495</sup> Arkivet er et privatarkiv bestående af 75 pakker afleveret af redaktionen 1961-63 fordelt således, at Trap 1-4 (men primært Trap 3 og 4) tegner sig for 44 pakker, mens Trap 5 omfatter 31 pakker. Arkivet er ikke ordnet, og dækningsgraden er langt fra total. Af materialeoversigten og bilagsmappen fremgår det, hvilke pakker jeg har undersøgt.

På baggrund af studiet er det muligt at identificere følgende: For det første er alle udgaver baseret på indberetninger fra et stort antal lokale meddelere og konsultation af eksperter, hvor sidstnævnte spiller en stadig større rolle. Det fremgår også, at der har været en omfattende korrespondance mellem redaktøren og meddelere (primært præster). For Trap 1 er oplysningerne sporadiske, men generelt angik korrespondancen for de første udgaver især enkeltoplysninger, men den blev stadig mere systematisk. Trap 3 var i høj grad nyskrevet i forhold til Trap 2, men til de lokale meddelere medsendtes typisk en kopi af Trap 2 til kommentering. Jeg har fundet fortrykte skrivelser med håndskrevne spørgsmål, som blev benyttet til at rette henvendelse til meddelerne, der stadig primært omfattede præster, men der var også kontakt til borgmestre, sognerådsformænd, herredsfogeder og godskontorer. Desuden annonceredes der i den lokale presse med henblik på at rekvirere oplysninger. I arkivet for Trap 4 fandt jeg et fortrykt skema til henholdsvis landsogne og købstæder. Skemaerne er anvendt som omslag for det benyttede materiale (fx korrespondance (breve), brochurer, fotos, avisudklip mv.). Der medsendtes et tryk af Trap 3. Der er for landsogne fundet to forskellige skemaer (Frederiksborg og Vejle amt),<sup>496</sup> men der kan være flere. På skemaerne er der formuleret specifikke punkter, som meddeleren skal tage stilling til. Skemaet for Vejle amt er mere fyldestgørende end det, der er fundet for Frederiksborg amt. Af stor vigtighed er understregningen af, at der: ”I hvert enkelt Tilfælde ønskes nøjagtig Oplysning om, i hvilken By det ligger.”<sup>497</sup> Endvidere har jeg fundet et særligt købstadsskema. Det vides ikke, om skemaerne er benyttet systematisk, men de overleverede skemaer er generelt udfyldt omhyggeligt. For Trap 5 fandt jeg i alt fem *forskellige* skemaer (se bilag 1, ”Trap-undersøgelsen”), men der kan sagtens have været flere. Tilsyneladende blev det samme skema benyttet til både købstæder og landsogne, men til købstadssognene er der vedlagt to maskinskrevne sider med ekstra spørgsmål. Det tidligste skema til brug for Trap 5 er fra Frederiksborg amt og minder om det, der blev anvendt i udarbejdelsen af de sidste bind i Trap 4. Hvad angår skemaer til brug for senere bind i serien, er der en tendens til stadig flere spørgsmål, som samtidig fik en stadig mere præcis formulering. Der er dog også eksempler på reduktioner. Desværre rummer arkivet ikke oplysninger om Trap 5 for Vejle og Ringkøbing amter, men da der synes at være en tydelig kronologi i skemaernes udvikling, må de formodes at svare til de seneste skemaer – sandsynligvis det, der blev anvendt for Randers amt fra 1962. For Trap 5 er skemaerne ordnet sognevis og er tilsyneladende benyttet konsekvent. Endelig fandt jeg i pakken for Frederiksborg amt (det første bind i serien) en liste, der skulle danne udgangspunkt for stoffets disponering. Efter listen over forskellige funktioner er følgende understreget: ”Det er ikke meningen, at alle de ting, der er nævnt her skal

<sup>495</sup> Per Boje har ikke benyttet arkivet og havde ikke kendskab til dets eksistens, jf. samtale efteråret 2005.

<sup>496</sup> Pk. 6 og 28.

<sup>497</sup> Pk. 48.

medtages. De er kun nævnt, således at det i givet fald er muligt at henføre dem til en passende gruppe. I mindre byer kan det være rimeligt at slå flere grupper sammen til én...<sup>498</sup> Listen giver – set i sammenhæng med det færdige værk – det klare indtryk, at dispositionen mere eller mindre blev fulgt, men der optræder i det færdige værk enkelte steder typer, der ikke ses anført på listen (fx køle- og frysehuse).

Af gennemgangen af arkivet og det færdige værk, fremgår det tydeligt, at der fokuseres på det offentlige og monumentale Danmark (kirker, hovedgårde mv.), såvel som ”andelstiden” tillægges stor opmærksomhed (mejerier, forsamlingshuse mv.). Der er også en tendens til, at mange offentlige bygninger er beskrevet, mens det kun er tilfældet med de største private erhvervsvirksomheder. Værket kan derfor *ikke* give et dækkende billede af alle de funktioner, der givetvis var i en rural by. Der er en høj grad af kontinuitet mellem de forskellige udgaver, og oplysningerne blev tilsyneladende kontrolleret grundigt. Arkivstudierne har givet indsigt i arbejdsrutiner og indsamlingspraksis, hvor tendensen er, at værket bliver stadig mere systematisk, og hvor især Trap 5 (og til dels Trap 4) skiller sig ud fra de øvrige. Der er dog også identificeret forskelle internt i de enkelte udgaver, som kan få konsekvenser for sammenligneligheden. Således virker fx det første bind i femteudgaven for Frederiksborg amt mindre komplet end de senere bind i serien (jf. også skemaerne i bilagsmappen). Endelig har det vist sig, at der i forbindelse med indsamlingen blev fokuseret meget på den geografiske beliggenhed (stednavne). Det forhold, at værket dækker hele landet og er fordelt på hele undersøgelsesperioden og fem udgaver, der alle er opbygget efter samme grundstruktur, gør det dog helt unikt i denne sammenhæng.

Der eksisterer endvidere forskellige andre topografiske værker, fx Daniel Bruun: *Danmark. Land og Folk: historisk-topografisk-statistisk Haandbog*, der udkom i 11 bind i perioden 1919-23. Værket er i høj grad sammenfaldende med Trap 4, men forekommer hverken at være så systematisk eller præcis som denne.<sup>499</sup> Et andet værk er *Vort Sogns Historie*, som udkom i perioden 1950-58 og består af i alt 13 bind. Det fokuserer på gårde og husmandssteder men har en meget sporadisk dækningsgrad.<sup>500</sup> I denne afhandling er kun *Trap Danmark* benyttet. Til gengæld er værkets fem udgaver gennemgået systematisk. Registreringen tager sit udgangspunkt i Trap 5, hvor der er foretaget en registrering af alle potentielt bymæssige bebyggelser, mens der for de øvrige udgaver af værket kun er foretaget registreringer af funktioner beliggende i rurale byer. Med henblik på at præcisere den geografiske lokalisering er der sideløbende med registreringen foretaget en kartografisk analyse (høje og brede målebordsblade samt ældste 4 cm kort). Typisk vil kun et mindre antal funktioner være gengivet på kortene – især inde i byerne (hvor pladsen ofte er trang), men kortmaterialet kan bruges til at frasortere funktioner, der var anført uden for byen – det kan fx være et mejeri, et forsamlingshus mv. Derved kan Trap-registreringen gøres mere præcis. I forbindelse med registreringsarbejdet er der udarbejdet en database (Access), hvor oplysningerne er systematiseret. For rurale byer, der siden blev købstæder, er der – på grund af oplysningernes karakter – udarbejdet en særskilt database. Bearbejdningen af data er derimod primært foretaget regnearket i Excel og til dels i GIS-programmet MapInfo.

Funktionerne er registreret i overensstemmelse med beskrivelsen i Trap. I praksis har jeg taget udgangspunkt i den såkaldte elementliste, der blev udarbejdet i forbindelse med *Det Digitale Atlas over Kulturmiljøer i Danmark* (DAKID),<sup>501</sup> hvor dog primært funktioner med relevans for de rurale byer er taget med. Listen er udbygget i takt med, at registreringen skred frem. Det er forsøgt at være så ”tro” mod værket som muligt, men af hensyn til sammenligningsmulighederne er det valgt at slå enkelte funktioner sammen til én type. Alle de anførte funktioner er registreret.<sup>502</sup> I de tilfælde, hvor der i en og samme bygning er anført flere

---

<sup>498</sup> Pk. 49.

<sup>499</sup> Daniel Bruun: *Danmark. Land og Folk: historisk-topografisk-statistisk Haandbog*, bd. 1-11, 1919-23.

<sup>500</sup> *Vort Sogns Historie*, bd. 1-13, 1950-58 (se <http://www.vortsognshistorie.dk/>).

<sup>501</sup> *Digitalt Atlas over Kulturmiljøer i Danmark* blev afviklet på Kartografisk Dokumentationscenter fra 2003. Jeg var tilknyttet projektet som forskningsassistent fra februar 2003 til januar 2004, mens jeg som ph.d.-studerende har haft mulighed for at følge dets videre forløb fra sidelinien. Projektet ses på <http://www.humaniora.sdu.dk/kulturmiljoe/> og er her endvidere beskrevet nærmere i kapitel 5.

<sup>502</sup> Eneste undtagelse er præstegårde, som oprindeligt blev fravalgt i *Det digitale Atlas over Kulturmiljøer i Danmark*. Derimod er kirkerne taget med.

funktioner, er alle funktionerne registreret separat med en note om, at der indgår flere funktioner i samme bygning (fx alderdomshjem med kommunekontor og skole med bibliotek).

I Trap vil langt fra alle de rurale byers funktioner være registreret, men både værket og arkivet har givet det indtryk, at mange af de vigtigste vil være taget med. Det er derfor min opfattelse, at Trap kan være en meget nyttig kilde til at belyse spørgsmålene om de rurale byers opståen, udvikling og særlige karakteristika – både hvad angår det synkrone (herunder også mellem de enkelte områder) og diakrone (udviklingen over tid) snit. Værket kan således komme med oplysninger om den ”brede” faktor i forklaringsmodellen, der har betegnelsen *økonomi* og til dels *transport*.

## Andre kilder

Nævnes skal de såkaldte vejvisere. Vejvisere er primært annonceorganer, hvilket betyder, at de fleste indtægter kommer fra salg af annoncer, hvilket dermed også er bestemmende for, hvilke oplysninger der indgår.<sup>503</sup> Alligevel kan vejvisere tænkes at rumme oplysninger, der kan supplere det topografiske værk. Derfor er flere udgaver af *Kraks Vejviser* konsulteret. Vejviseren, der har eksisteret siden 1770, omfattede i begyndelsen kun København og omegn men blev fra 1905 udvidet til at dække hele landet.<sup>504</sup> Som eksempel på en af de tidligste udgaver er vejviseren fra 1910 konsulteret. Her har primært det såkaldte provinsregister interesse, men desværre viste det sig kun at indeholde oplysninger om købstæder og købstadslignende byer. Fagregisteret kan ligeledes være af interesse.<sup>505</sup> Desværre rummer dette register typisk *ikke* de oplysninger, der også findes i lokale vejvisere, som fx detailhandel, håndværkere og liberale erhverv, der henvender sig til husholdningerne.<sup>506</sup> Derfor er det ikke velegnet til at oplyse om mange af de erhverv, der var udbredte i de små byer. Ideel set må *Kraks Vejviser* derfor suppleres med lokale vejvisere. Endelig er fagregisteret først ordnet efter fag og sekundært efter geografisk tilhørsforhold, såvel som en enkelt virksomhed oftest er optegnet flere gange under flere forskellige brancher. En benyttelse af vejviseren kræver derfor komplet registrering af alle virksomheder for enkelte år, hvilket er en meget stor opgave. Vejviseren fra 1960 er inddelt i en adressebog og en handelskalender. I adressebogen findes et såkaldt provinsregister, men her er ligeledes kun købstæderne og de allerstørste byer – 173 i alt – taget med.<sup>507</sup> Til fagregisteret i den såkaldte *Kraks handelskalender* er der knyttet de samme problemer som til udgaven fra 1910.<sup>508</sup> Af disse årsager har jeg fravalgt at benytte *Kraks vejvisere* i undersøgelsen.

En anden mulighed er *Kongeriget Danmarks Handelskalender*, der første gang udkom i 1883. Som forsøg er nogle af de tidligste årgange konsulteret,<sup>509</sup> men disse omfattede næsten udelukkende købstæderne, hvorfor de tidligste udgaver ikke er brugbare i denne sammenhæng. Endvidere er årene 1956, 1957 og 1958, der er nogenlunde sammenlignelige med Trap, udvalgt som eksempler. Her er primært det såkaldte ”Landsby-register” vurderet at være relevant:

”I denne Afdeling er optaget Næringsdrivende paa Landet, ordnede fagvis under de i alfabetisk Rækkefølge opførte Stations- og Landsbyer, hvis Postadresse er Byens eget Navn. Næringsdrivende i Landsbyer, hvor Landsbyens Navn ikke alene er tilstrækkelig som Postadresse, findes optagne under det Bynavn, der er Postadressestedet...”<sup>510</sup>

Især hvad angår de private virksomheder, må handelskalenderen anses for at være betydeligt mere dækkende end Trap. Problemet er imidlertid, at virksomhederne er registreret efter postadresse, hvorfor alle

<sup>503</sup> Mogens Handest: ”Kraks Vejviser” i Andersen (red.) 1970-74, s. 37-66.

<sup>504</sup> *Lidt om Kraks Vejviser*, 1925.

<sup>505</sup> *Kraks Vejviser 1910*.

<sup>506</sup> Handest 1970-74, s. 48.

<sup>507</sup> *Kraks vejviser 1960*, 1) *Kraks adressebog*.

<sup>508</sup> *Kraks vejviser 1960*, 2) *Kraks handelskalender*.

<sup>509</sup> W. Mørck (red.): *Skandinavisk Merkantil-kalender. Handelskalender for Danmark, Sverige og Norge*, 4. udg., 1885-1887, 1885 og samme: *Danmarks Merkantil Kalender. Handelskalender for Kongeriget Danmark*, 5. udg., 1887-89, 1887.

<sup>510</sup> *Kongeriget Danmarks Handelskalender 1958*, afd. F, Landsby-register.



virksomheder med den pågældende postadresse er registreret det samme sted – hvoraf mange sandsynligvis *ikke* lå i selve den pågældende by. Skønt handelskalenderen bestemt rummer et potentiale, er det af disse årsager fravalgt at benytte materialet.

Til belysning af jernbanerne har jeg benyttet en landsdækkende registrering udarbejdet af Ken Rasmussen ved KDC for Danmarks Jernbanemuseum. Desuden ville jeg gerne have suppleret denne med *Banedata*, der er en registrant over alle ekspeditionssteder i Danmark, som kan give en oversigt over jernbanens udbredelse (findes på Danmarks Jernbanemuseum, Odense). Desværre var Morten Flindt Larsen, der har udarbejdet materialet, ikke indstillet på at lade mig benytte det. Som supplement har jeg i stedet benyttet Niels Jensens bøger om jernbaner i Danmark,<sup>511</sup> såvel som hjemmesiden [www.toptop.dk](http://www.toptop.dk) er blevet brugt.

Mange aspekter kunne belyses mere grundigt, end det netop præsenterede materiale giver mulighed for. Eksempelvis kunne lokale arkivalier inddrages, såvel som det primære folketællingsmateriale til både befolknings- og erhvervsoplysninger kunne benyttes. Der kunne også graves i kommissarierne vedrørende anlæg af jernbaner, som ofte ledsages af kortbøger med matrikelnumre og oplysninger om bebyggelser i banens omgivelser. Herredsmatrikler vil kunne oplyse om udstykninger – herunder også ejer- (eller køber-) navn, areal, hartkorn og brug, hvilket ligeledes kunne være interessant. Ikke mindst da det i henhold til udstykningsforordningen af 3. december 1819 var et krav, at enhver parcel, der frastykkedes en hovedparcel, skulle bebygges inden for to år (medmindre den blev sammenlagt med naboejendommen til landbrug).<sup>512</sup> Dette materiale vil være uundværligt i detaljerede studier af et mindre antal byer, men det har desværre ikke har været muligt at inddrage det i dette oversigtsstudie.

## Værktøjer

Som analyseredskab vil jeg anvende et Geografisk Informationssystem – forkortet GIS. I dette system er det muligt at knytte informationer (oplysninger/data) til et bestemt geografisk sted (rumlige data). Dette sker i et system, hvor alle data kan lagres, behandles og analyseres. GIS er et velegnet værktøj til at visualisere og analysere geografiske data og består kort fortalt af tre hovedelementer: En database, rasterkort og vektorkort. Rasterkort er typisk en scannet version af analoge kort (papirkort) eller flyfotos, som kan bruges som grundlag for udarbejdelsen af et vektorkort, der er et digitalt kort bestående af punkter, linier og polygoner. Når databasen knyttes til kortmaterialet, haves et GIS.<sup>513</sup> Jeg har valgt at benytte GIS-programmet *MapInfo 8.5*.

Det diakrone snit belyses ved at digitalisere bebyggelsen, som den afspejlede sig på forskellige typer og serier af kort, som herefter sammenlignes i en såkaldt overlay-analyse, hvor de digitale kort lægges ovenpå hinanden. Det synkrone snit belyses ved at analysere de rurale byer i forhold til omgivelserne (herunder også andre rurale byer). Den synkrone analyse udføres på forskellige tidspunkter og kan dermed sammenkobles med den diakrone. Den rurale by og den umiddelbart omkringliggende bebyggelse digitaliseres som en polygon (og et punkt), transportsystemet som linier, mens den øvrige bymæssige bebyggelse blot anføres som et punkt. I forbindelse med analysen udarbejdes der tematiske kort over byerne, hvor data fra de forskellige undersøgte faktorer vil indgå. Funktionen *Distance calculator* benyttes til at beregne afstande, funktionen *Voronoi polygons* benyttes til at konstruere geometriske oplande, mens *Buffer zones* bruges til at angive købstædernes læbæltezoner.

GIS-værktøjets potentiale ligger som antydning i muligheden for at foretage rumlige analyser. Hvad derimod angår indholdet i databasen, der i vid udstrækning vil rumme kvalitative data (i lange tekstfelter), kan det

---

<sup>511</sup> Niels Jensen: *Danske jernbaner 1847-1972*, 1972, samme: *Nordsjællandske jernbaner*, 1975, samme: *Vestjyske jernbaner*, 1977, samme: *Østjyske jernbaner*, 1978, samme: *Midtjyske jernbaner*, 1979, samme: *Danske industribaner*, 1980.

<sup>512</sup> Tuxen 1986.

<sup>513</sup> Adam Schacke & Morten Stenak: *GIS og MapInfo*, 2004, s. 4-6 og jf. Anne Kelly Knowles (red.): *PAST TIME, PAST PLACE. GIS for History*, 2002.

ofte håndteres bedre i et regulært databaseprogram. Derfor blev databaseprogrammet *Microsoft Access* benyttet, hvilket både gav mulighed for at operere med lange tekstfelter (notat) og foretage komplicerede forespørgsler. Den mest kvantitative del af undersøgelsen, der stillede krav om beregninger og diagrammer, blev derimod udført i regnearket *Microsoft Excel*. Det er muligt at udveksle (eksportere og importere) data mellem de tre programmer.

Baker har gjort sig nogle overvejelser om det at kortlægge historiske data: "Mapping historical data [...] has an important role to play in furthering our geographical and historical knowledge and understandings. It requires significant data-processing and cartographical skills, and it can take a long time to execute successfully and thoroughly..."<sup>514</sup> I forlængelse af dette understreger Baker, at en sådan fremgangsmåde i høj grad beskriver sammenhænge og rejser nye spørgsmål, men ikke nødvendigvis forklarer sammenhængene. Det er her opfattelsen, at en kortbladsanalyse kan nå langt ud over det deskriptive niveau – især når der samtidig kombineres med andet materiale og andre (humanistiske) metoder. Følgelig er det her tanken, at de rumlige analyser af de rurale byers interne og eksterne struktur vil gøre det muligt at beskrive og *forklare* deres opståen og udvikling. Forhåbentlig vil det være muligt at se nogle sammenhænge, som ikke ville være blevet opdaget ved udelukkende at anvende en mere traditionel historisk tilgang. Det er derfor et delmål med analysen at demonstrere anvendeligheden af GIS i en historisk undersøgelse.

## 1.6. SAMMENFATNING DEL 1

På baggrund af ovenstående gennemgang synes det relevant at opsummere afhandlingens hensigt, som er at foretage en komparativ bebyggelsehistorisk undersøgelse af de rurale byer, der opstod i 1800-tallets anden og 1900-tallets første halvdel med henblik på at kortlægge, beskrive og forklare deres opståen, udvikling og karakteristika. Som en sidegevinst er det endvidere håbet, at undersøgelsen vil kunne afprøve hidtil ikke benyttet kildemateriale til at belyse de rurale byers historie. I forlængelse heraf er det mit håb, at benyttelsen af GIS vil kunne medvirke til at anskueliggøre sammenhænge, som der med de hidtidige fremgangsmåder kun har været et meget begrænset blik for. I forhold til den eksisterende forskning er det "nye" i denne undersøgelse bl.a.:

- at der foretages en større komparativ analyse af landdistrikternes urbanisering
- at der ikke *kun* fokuseres på jernbanen, men derimod på jernbanen som en af flere væsentlige faktorer
- at flere forskellige bebyggelsestyper undersøges med henblik på at kunne belyse, hvordan de gensidigt påvirker hinanden – dvs. både i forhold til den agrare bebyggelse og det samlede bysystem
- at den bebyggelsehistoriske tilgang benyttes til at belyse dette aspekt af urbaniseringen ved at inddrage en række forskellige faktorer – herunder også bebyggelsens fysiske udtryk
- at GIS benyttes som analyseredskab.

---

<sup>514</sup> Se Baker 2003, s. 44-45.

# ANALYSE

Det er nu tid til at tage hul på analysen, der falder i fire hoveddele og vil blive struktureret på følgende måde: Del 2 er et forsøg på at beskrive rammen for de rurale byers udvikling herunder også en karakteristik af de tre undersøgelsesområder. Del 3, 4 og til dels 5 omfatter resultaterne fra den empiriske analyse af de rurale byer i de tre undersøgelsesområder, hvor der både fokuseres på metodeudvikling og tematisk indhold. I del 3 foretages en registrering af de rurale byer i de tre områder. Hensigten er her at kortlægge de rurale byers geografiske fordeling og i forbindelse hermed udvikle en metode til, hvorledes de kan registreres. Sideløbende hermed er det sigtet empirisk at teste og diskutere definitionen af og indholdet i begrebet (rural) by. I del 4 forsøges det at definere tidspunktet for og finde årsagerne til de rurale byers opståen, udvikling og karakteristika, mens der i del 5 fokuseres på perioden lige omkring og umiddelbart efter undersøgelsesperiodens ophør. Til slut drages der perspektiver til de rurale byers kulturmiljø. I det praktiske arbejde har der ikke været tale om en kronologisk fremadskridende proces fra del 2 til 5, men om en vekselvirkning mellem de tre undersøgelsesområder og analysens forskellige dele. Analysen er struktureret med udgangspunkt i faktorerne i den opstillede forklaringsmodel og det benyttede materiale. Rækkefølgen for og vægningen af de enkelte faktorer vil variere en smule kapitlerne imellem.

## 2. DEN SAMFUNDSMÆSSIGE KONTEKST

### 2.0. Indledning

Den samfundsmæssige kontekst er *ikke* en komplet samfundsbeskrivelse men en gennemgang af de forhold, som senere tages op i den empiriske analyse. I kapitlet vil relationen mellem de tre undersøgelsesområder og den ”store” historie være i fokus: Først beskrives kort de helt grundlæggende naturgeografiske forhold. Så følger en gennemgang af den overordnede befolkningsudvikling (demografi), hvorpå kommer et afsnit om de økonomiske forhold, der specifikt er rettet mod henholdsvis de primære, sekundære og tertiære erhverv. Som det fjerde punkt er transportforholdene udtaget til separat behandling, og som et femte punkt skal den primære bebyggelse betragtes. Til slut følger en karakteristik af bysystemet.

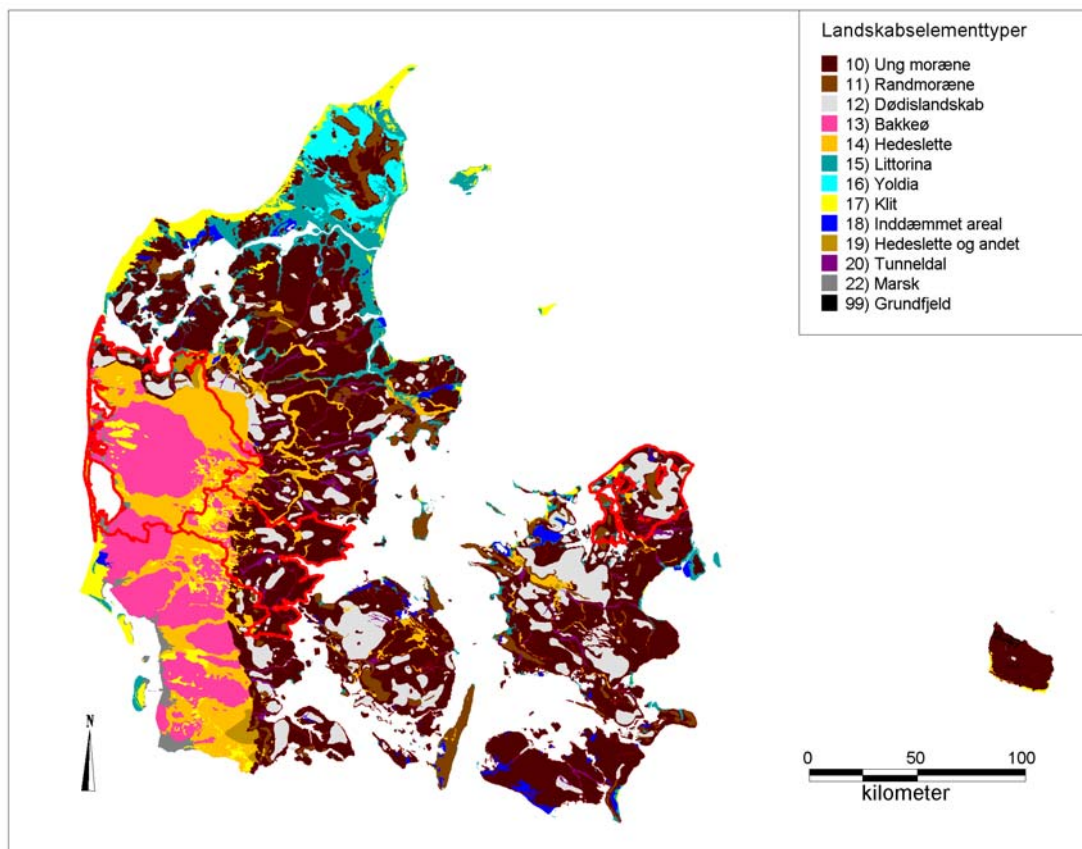
### 2.1. Natur

De naturgeografiske forhold har altid har spillet ind på menneskets valg af bosted. Naturgrundlagets betydning var størst for den primære bebyggelse, der så igen var med til at betinge rammerne for den bymæssige bebyggelse – herunder også de rurale byers opståen. I det følgende præsenteres naturgrundlagets grundelementer i henholdsvis hele Danmark og i de tre undersøgelsesområder.

#### Landskabselementer, jordtyper og terrænforhold

Et kort over landskabstyper kan give indsigt i de større sammenhængende geologiske landskabstyper i Danmark, der igen er tæt forbundet med jordens kvalitet. Et sådant kort er gengivet i nedenstående figur, hvor de tre undersøgelsesområder er indplaceret (markeret med rødt).

**Figur 13: Kort over landskabselementer i Danmark**



Kilde: Data fra Dansk Jordbrugsforskning (DJF-data). Se tabellen *Nyland*, kolonnen *Forenklet*. Kortet er en udbygning af de primære data fra den danske jordklassificering og er genereret med henblik på at opnå større viden om jordens kvalitet. De her valgte farvekoder er inspireret af Henrik Madsen m.fl. (red.): *Atlas over Danmark. Den danske jordklassificering*, 1992, kort 9. Se også samme kapitel 3 og Poul Larsen & Mette Balslev Sørensen (red.): *SP rapport*, nr. 6, 1996.

Generelt er der stor forskel på landskabet i Vestjylland og resten af landet: Mens området vest for isens hovedstilstandlinie er præget af hedesletter og bakkeøer, er det østdanske landskab et ungt morænelandskab, der enkelte steder afbrydes af dødislandskab. Den unge moræne udgør en meget stor andel af det samlede areal, og her findes også den bedste landbrugsjord. Hedesletter dækker store arealer i Midt- og Sønderjylland, arealer med klit ligger primært langs den jyske vestkyst og i Midtjylland, mens marsken ses i det sydvestlige Jylland og ved Ringkøbing fjord. Littorinaflader og yngre marine aflejringer ses i Nordjylland, på Fyn, Sjælland og Bornholm. Med udgangspunktet i kortet og beskrivelsen af de respektive amters landskabelige karakteristika i Trap 5 skal de tre undersøgelsesområder kort beskrives:

#### Frederiksborg amt<sup>515</sup>

Frederiksborg amt rummer mange landskabelige variationer men er mest af alt præget af de unge morænelandskaber, der blev skabt under den sidste istid, hvilket som nævnt er et typisk østdansk fænomen. Dette landskab er samtidig formet af isens bevægelser og den landhævning, der resulterede i, at visse områder er præget af marint forland. Det småkuperede landskab med dets mange søer og moser samt morænefladen er de mest udbredte landskabsformer. Centralt i amtet er landskabet også præget af de store dødismasser og disses bortsmeltning, hvilket ses af de områder med mindre bakker, der afløses af lavninger med sø- og mosehuller. Det marine forland ses blandt andet af den terrasse af hævet havbund, der adskiller

<sup>515</sup> Trap 5, 1953, s. 6-15.

den tidligere kystgrænse fra den nuværende. Et særligt landskabsselement blev skabt ved sandflugten, hvilket især gik ud over området mellem Liseleje og Tibirke. Kyststrækningen er generelt meget forskellig: Ved Roskilde fjord er der tale om en morænekyst, mens kysten mod nord både er præget af høje moræneklinter og marint forland. Hverken Øresundskysten eller Kattegats kyster rummer oplagte naturlige havnemuligheder, hvilket derimod er tilfældet ved de fjordvendte kyster.

#### Ringkøbing amt<sup>516</sup>

Ringkøbing amt er karakteriseret af hedesletter og bakkeøer. Amtets ældste landskab er de gamle bakkeøer, hvor morænelandskaber fra næstsidste istid rakte op over den store mængde sand, smeltevandsfloderne fra sidste istid bragte med sig. Bakkeøernes størrelse er meget forskellig. Mens der i det nordøstlige hjørne er store hedesletter med enkelte bakkeøer, så ligger bakkeøerne i det sydøstlige hjørne tæt og afløses af smalle striber af hedesletter. Bakkeøerne er opbygget af moræne- og smeltevandsaflejringer, men udvaskningen er langt større end i det unge morænelandskab, om end den ikke er så udpræget som på hedesletterne, der er de mest udvaskede jorder i Danmark. Isens hovedopholdsline under sidste istid danner afgrænsningen for hedesletterne mod nord og øst. Hedesletterne antager landskabeligt set mange forskellige former såsom lyngområder, moser og klit. Enkelte hedesletter er formet af de store dødisklumper – bl.a. i dele af det nordøstlige område. I et område i den nordvestlige del af amtet skiller landskabet sig ud fra den øvrige del af amtet ved at være karakteriseret af det unge morænelandskab. Enkelte steder er der også opstået tunneldale, fx ved Lemvig, hvor der findes et småbakked landskab med søer. Længst mod vest ses det marine forland, der antager forskellige former. Kyststrækningen har undergået meget drastiske ændringer men er beskrevet som en udligningskyst, der primært består af sandklitter. Vindstyrken er ofte stor, og bølgerne høje, hvorfor der ikke forekommer naturlige havne.

#### Vejle amt<sup>517</sup>

Vejle amt rummer store landskabelige variationer, hvor der især er forskel på områderne henholdsvis øst og vest for isens hovedstilstandslinie (linien Thyregod-Give-Randbøl-Egtved). Området vest for denne (ca. en tredjedel af amtets areal) er præget af henholdsvis bakkeøer og hedesletter. I modsætning til Ringkøbing amt længere mod vest, karakteriseres landskabet i den vestlige del af Vejle amt af mange små bakkeøer, der brydes af mindre hedesletter. Kun i områderne øst for Brande og ved Sønder Omme er der større hedeområder. Landskabets udseende må i høj grad forklares ved, at isens hovedopholdsline lå her: Store sandmasser blev ført vestpå af smeltevandet, og kun de højeste områder (bakkeøerne) undgik at blive dækket til. Den østlige del af amtet er et ungt morænelandskab fra sidste istid, hvor terrænet er kuperet og ujævnt. Et andet kendetegn er de store tunneldale i øst-vestgående retning. Dalene blev udgravet i forbindelse med isens smeltning under sidste istid. Tunneldalene gennemskæres ofte af dalsystemer, hvor overskydende vand ledes videre til bække og åer. Disse forsynes derved med store vandmængder, og de store fald gør det muligt at udnytte vandkraften. Kysten er en morænekyst, der dog – som en forlængelse af tunneldalene – har de meget dybe fjorde som særpræg.

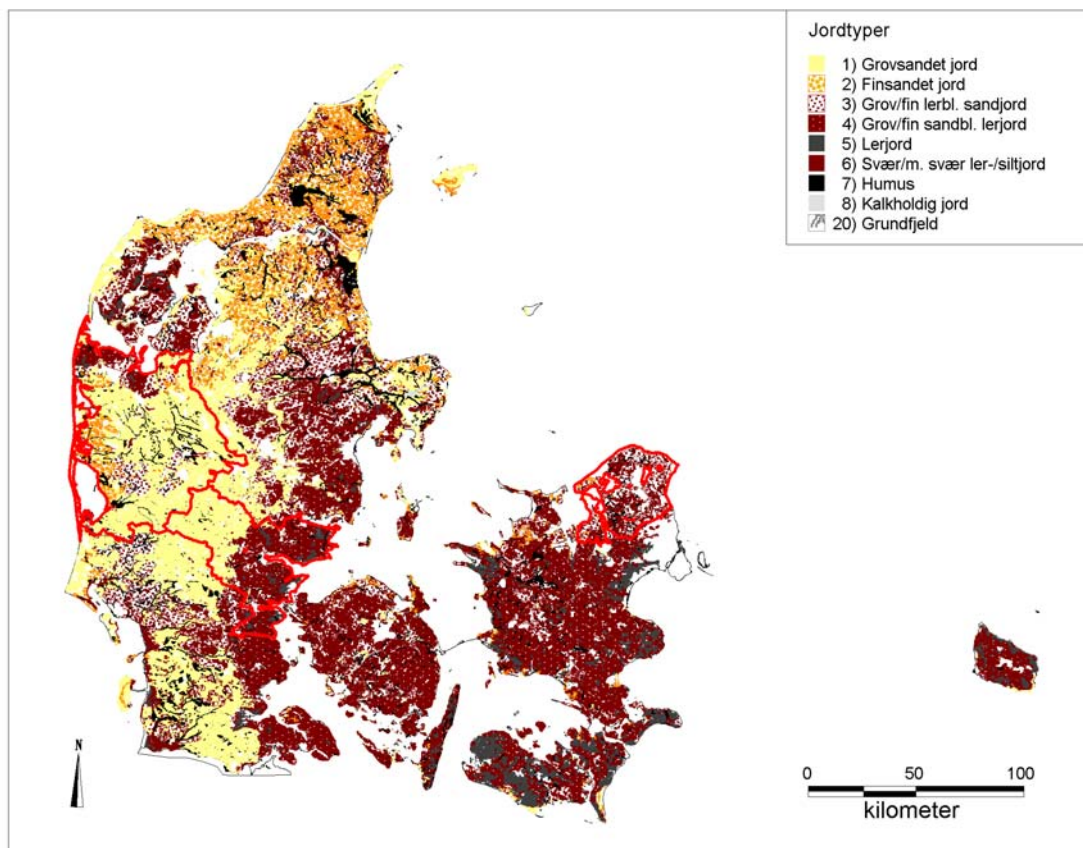
Den korte karakteristik giver et indtryk af tre områder præget af store landskabelige variationer med forskellige forudsætninger for at udnytte de stedlige ressourcer til følge. Et mere direkte indtryk af jordens egnethed til dyrkning ses af nedenstående kort, hvor landets areal er inddelt i forskellige jordtyper.

---

<sup>516</sup> Trap 5, 1965, s. 13-35.

<sup>517</sup> Trap 5, 1964, s. 759-776.

Figur 14: Jordtyper i Danmark



Kilde: DJF-data, tabellen *FGjord*. Se Larsen & Balslev Sørensen (red.) 1996 og Madsen m.fl.(red.) 1992, kapitel 2. Kortet viser jordens type vurderet i 0-20 cm dybde. Desuden spiller også underjordens tekstur ind på jordens samlede dyrkningspotentiale, men det ovenstående kort kan give et rimeligt overblik.

Igen kan der iagttages en meget stor forskel i jordtypernes fordeling i henholdsvis Øst- og Vestdanmark. Mens den gode lerjord er udbredt i den østlige del af landet, er den magre sandjord udbredt vest for isens hovedstilstandslinie. I Frederiksborg amt er den lerblandede sandjord og den gode sandblandede lerjord meget udbredte typer. I Ringkøbing amt ses i meget store områder den meget magre grovsandede jord (det centrale Jylland), mens den finsandede jord findes længst mod vest. Enkelte steder ses områder præget af lerblandet sandjord, mens den sandblandede lerjord næsten kun ses i området ved Limfjorden mod nordvest. I Vejle amt er der stor forskel på den nordvestligste del af amtet, som er domineret af grovsandet jord, og den østligste del der er kendetegnet ved lerjord, sandblandet lerjord og en smule lerblandet sandjord.

### Kystlinie

Kysten har i høj grad influeret på menneskets valg af bosted. Data er gengivet i nedenstående tabel:

Tabel 2: Kyststrækning

Kyst og areal Område	Kyststrækning 1925 (km)	Areal 1921 (km <sup>2</sup> )	Andel af samlet kyststrækning 1925 (%)	Andel af samlet areal 1921 (%)	Forholdet mellem kystlinie 1925 og areal 1921 (km/km <sup>2</sup> )
Vejle	207,5	2350,17	2,78	5,49	0,0883
Ringkøbing	423,3	4646,5	5,66	10,85	0,0911
Frederiksborg	279,3	1359,24	3,74	3,17	0,2055
Hele landet	7474,0	42.836,48	100	100	0,1745

Kilde: SU1964.<sup>518</sup>

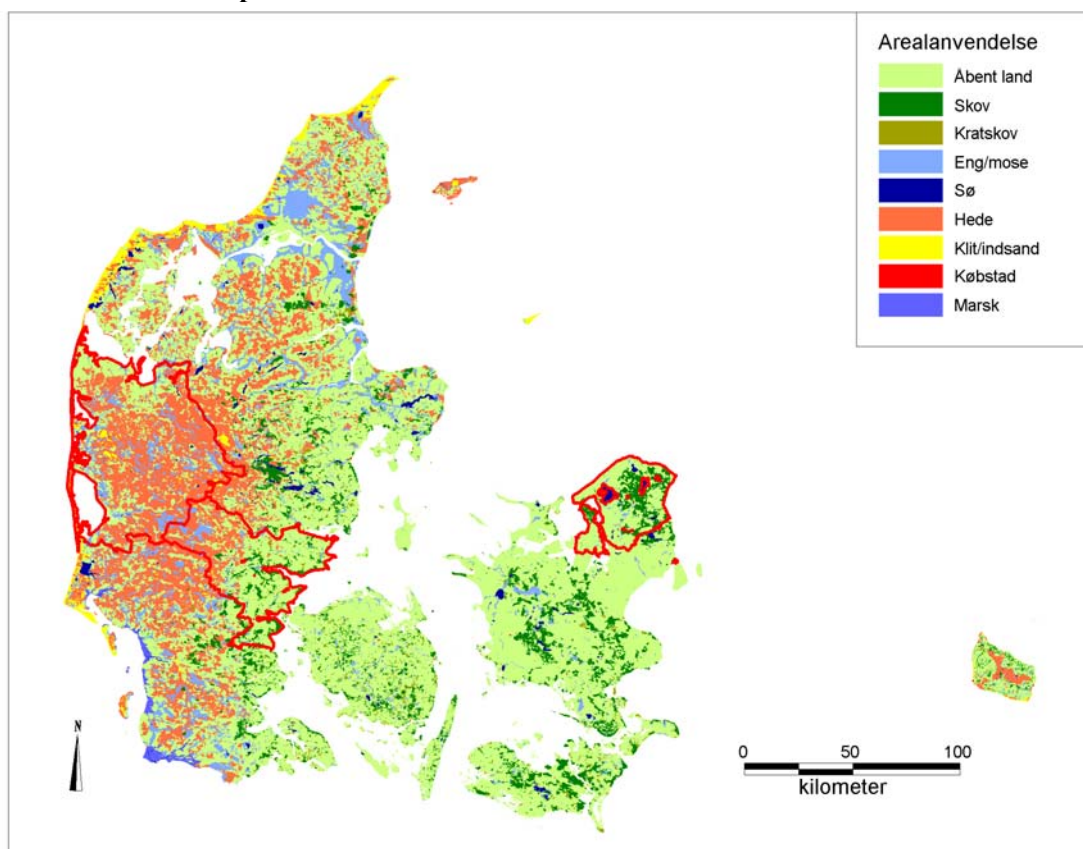
<sup>518</sup> Tallene kan også sammenlignes med omkredsen af de digitale amter (polygoner), men da omkredsen er bestemt af det detaljeringsniveau, der er anlagt i forbindelse med digitaliseringen, er fremgangsmåden ikke operationel.

Danmark har en meget lang kyststrækning, som i 1925 strakte sig over 7474,0 km, mens arealet var på 42.836,5 km<sup>2</sup>. Forholdet mellem kystlinie og areal var på 0,17 km/km<sup>2</sup>. I Frederiksborg amt var amtets andel af den samlede kyststrækning større end dets andel af det samlede areal, mens det i de to øvrige områder forholdt sig modsat. For Frederiksborg amt giver relationen mellem kystlinie og areal et forholdstal på 0,21 km/km<sup>2</sup>, mens tallene for Ringkøbing og Vejle amter lå lige over og under 0,09 km/km<sup>2</sup>. De tre udvalgte områder synes at repræsentere udbredelsen af forskellige landskabselementer, jordtyper og kyststrækningen på en hensigtsmæssig måde.

#### Arealanvendelsen omkring år 1800

På det tidspunkt, hvor nærværende undersøgelse tager sin begyndelse, havde naturlandskabet længe været udsat for menneskets udnyttelse af de stedlige ressourcer. Et indtryk af dette kan fås via det første større topografiske kortværk, Videnskabernes Selskabs kort (VSK), der blev opmålt i perioden fra 1768 til 1805. Et kort over arealanvendelsen digitaliseret fra de 20 trykte kort i 1:120.000 ses nedenfor:

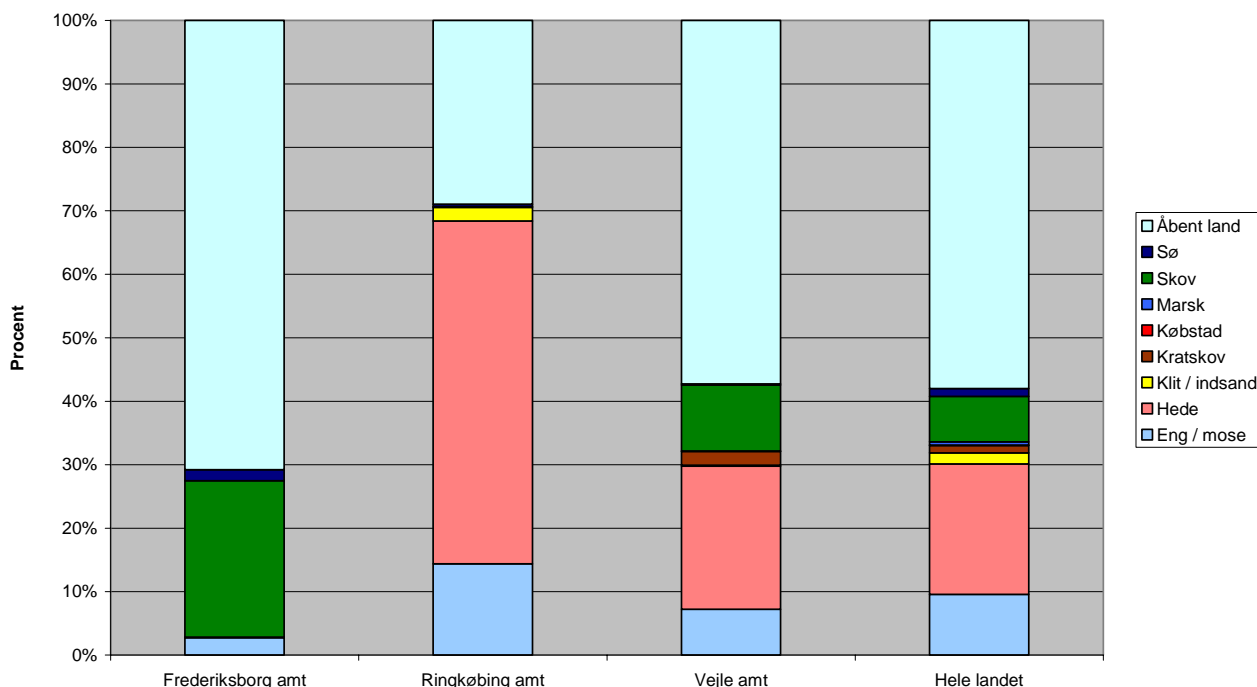
**Figur 15: Arealanvendelsen på Videnskabernes Selskabs kort**



Kilde: Data fra [www.HisKIS.net](http://www.HisKIS.net) – her i bearbejdet form. Der refereres til: Peder Dam, Peter Steen Nielsen, Claus Dam & Jan Bill 2003.

Materialet må bruges med stor forsigtighed. Den største usikkerhed er knyttet til det forhold, at områder, der ikke har anden signatur på kortet, er digitaliseret som åbent land. Derfor må denne kategori anses for at være overrepræsenteret, mens andre kategorier som eksempelvis eng og mose må formodes at være stærkt underrepræsenterede. Med disse forbehold in mente kan der iagttages store forskelle i den øst- og vestdanske arealanvendelse, og relationen til naturgrundlaget er tydelig: Mod vest ses således store hedeområder, der afløses af eng- og moseområder, mens det østlige Danmark var præget af åbent land (herunder ager) og skov. På baggrund af de tilhørende data er der foretaget en beregning af de forskellige arealklassers fordeling for landet som helhed og amterne imellem (se bilag 2, tabel 1), som her er indplaceret i et søjlediagram:

**Figur 16: Arealanvendelsen på Videnskabernes Selskabs kort (søjlediagram)**



Kilde: Data fra [www.HisKIS.net](http://www.HisKIS.net) – her i bearbejdet form. Der refereres til: Peder Dam, Peter Steen Nielsen, Claus Dam & Jan Bill 2003.

Som det ses af figuren, var der mellem de tre områder meget stor forskel på angivelsen af arealets benyttelse på VSK. Hvad angår de væsentligste kategorier, udgjorde åbent land 70,8 % af arealet i Frederiksborg amt, mens det kun omfattede 29,0 % af arealet i Ringkøbing amt. Vejle amt befandt sig midt imellem disse yderpunkter med en andel på 57,3 %, hvilket samtidig var tæt på landsgennemsnittet. Frederiksborg amt var ligeledes i front, når det gjaldt skovens andel af det samlede areal, som udgjorde 24,6 % af arealet, mens Ringkøbing amt med en andel på 0,1 % lå i bunden. Vejle amt indtog igen en mellemposition med sine 10,4 %, hvilket samtidig var lidt over landsgennemsnittet. I Frederiksborg amt udgjorde søer 1,7 %, hvilket var mere end i både Ringkøbing og Vejle amter, såvel som det lå lidt over landsgennemsnittet. Ringkøbing amt var domineret af hede, der udgjorde hele 54,0 % af arealet, mens der slet ikke var angivet hedearealer for Frederiksborg amt. Vejle lå med sin andel på 22,5 % af det samlede areal tæt på landsgennemsnittet. Også eng og mose var der en del af især i Ringkøbing amt, hvor disse arealer udgjorde en andel på 14,4 %. For Frederiksborg amt udgjorde disse arealer blot 2,7 %, for Vejle amt 7,2 %, hvilket var lidt under landsgennemsnittet. Generelt må det siges, at arealanvendelsen i Vejle amt ifølge oplysningerne på VSK lå meget tæt på det beregnede landsgennemsnit, mens Frederiksborg og Ringkøbing amt på mange måder repræsenterede to modpoler. Arealanvendelsen på VSK må benyttes med forbehold, men den kan give et overblik af forskellene i arealets benyttelse et stykke tid før, denne undersøgelse tager sin begyndelse.

### Bygdeinddelingen

Relationen mellem naturen og arealernes benyttelse afspejler sig også i den inddeling af landet i kulturhistoriske bygder, der er udarbejdet af Per Grau Møller og Erland Porsmose. I bygdeinddelingen er der primært taget udgangspunkt i befolkningens udnyttelse af naturressourcerne og arealernes produktive kvalitet, som efterfølgende er sammenholdt med naturgrundlag og bebyggelsesstrukturen. Det har resulteret i en inddeling i følgende kategorier:<sup>519</sup>

- Agerbygd: Sogne med opdyrkningsprocent og et hartkorn over gennemsnittet.
- Skov- og overdrevsbygd: Sogne, der omkring år 1800 havde mindst 25 % af arealet som skov samt

<sup>519</sup> Grau Møller & Porsmose 1997, s. 10-14.



sogne præget af overdrev, der sandsynligvis tidligere havde været præget af skov

- Hedebygd: Sogne med minimum 35 % hede samt et hartkorn under gennemsnittet og sogne domineret af klit eller vådbundsarealer – dvs. sogne domineret af lavtydende arealer som lynghede, klit, kær og mose.
- Marsksogne: Forholdene for sognene i Vadehavet adskiller sig markant fra de øvrige sogne på grund af de særegne natur- og bebyggelsesforhold, der fandtes her.

Bygdeinddelingen er udarbejdet på baggrund af oplysninger om landbrugets produktionsforhold. Også andre forhold kan spille ind på ressourceudnyttelsen – herunder en kystnær beliggenhed, hvorfor inddelingen kan suppleres med en kystbygd defineret som ejerlav med direkte adgang til kysten svarende til en bræmme på ca. 3-5 km langs landets kyststrækning. Kystbygden supplerer de øvrige fire bygder. Helt overordnet kan de enkelte sognes ressourceøkonomi og bebyggelsesforhold i skematisk form beskrives således:

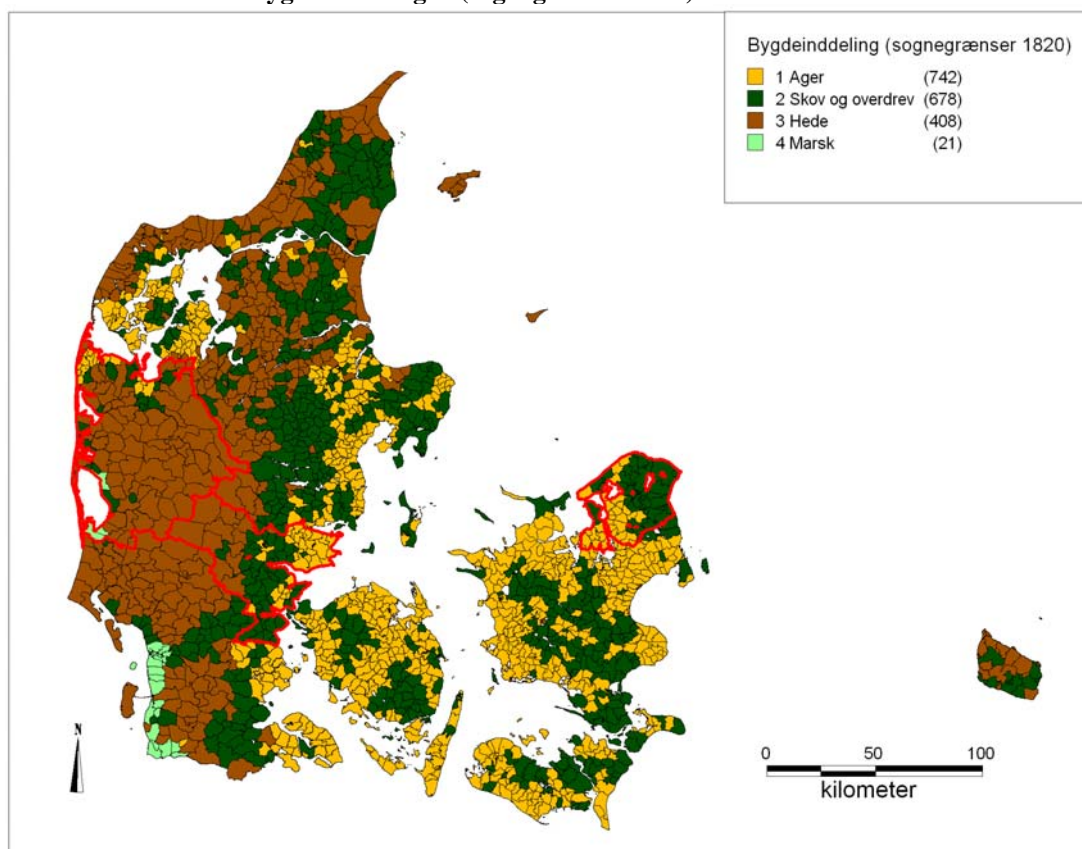
**Tabel 3: Oversigt over bygdetypenes karakteristika**

Kulturbygd	Terræn, jordbund, vand	Bebyggelsesforhold
1) Agerbygd	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Morænesletter, lerbund</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landsbyer, primært store</li> <li>• Store gårde</li> <li>• Hovedgårde</li> <li>• Mange jordløse huse</li> </ul>
2) Skov- og overdrevsbygd	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kuperet terræn</li> <li>• Lavbundsområder</li> <li>• Blandet jordbund (ler, sand)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enkeltgårde, små landsbyer</li> <li>• Små gårde (og skovhuse)</li> <li>• Skov- og kvæghovedgårde</li> <li>• Mange huse med jord</li> </ul>
3) Hedebygd	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hedeslette og bakkeø</li> <li>• Sandet jord, klit</li> <li>• Vådbundsarealer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mange enkeltgårde</li> <li>• Små landsbyer</li> <li>• Små gårde</li> <li>• Få og små hovedgårde</li> <li>• Mange huse med jord</li> </ul>
4) Marsk	(ikke nævnt)	(ikke nævnt)
5) Kystbygd	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Morænelandskab, hævet havbund, inddæmmet område, klit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Købstæder, store landsbyer, fiskerlejer</li> <li>• Små gårde og fiskerhuse</li> <li>• Mange hovedgårde</li> </ul>

Kilde: Grau Møller & Porsmose 1997, s. 13.

Som det fremgår, giver bygdeinddelingen et overblik over forskelle i både naturgrundlag og de kulturelt betingede forhold forstået som arealets benyttelse og den primære bebyggelse (og købstæder). Nedenstående kort kan illustrere bygdernes geografiske udbredelse (kystbygden er ikke indtegnet):

Figur 17: Tematisk kort over bygdeinddelingen (sognegrænser 1820)



Kilde: Grau Møller & Porsmose 1997. Her er anvendt den digitale udgave, hvor bygdeinddelingen tager udgangspunkt i sognegrænserne fra 1820. På den baggrund har jeg udarbejdet et tematisk kort. Tallene i parentes i legenden henviser til antallet af sogne i de enkelte kategorier.

Som det også fremgår af kortet, er kulturlandskabet meget varieret. Sammenlignet med ovenstående kort over jordtyper er der – når bortses fra de meget kuperede eller fugtige egne, der typisk er præget af skov og overdrev – især sammenfald mellem udbredelsen af agerbygd og moræneler, såvel som hedebygden er meget udbredt vest for israndslinien. Med den geografiske fordeling in mente skal der nu knyttes nogle tal til bygdeinddelingen (se bilag 2, tabel 2): Målt i antal sogne udgjorde agerbygden med 40,1 % den største andel af det samlede areal, hvilket målt i areal kun svarede til 27,2 %. Større overensstemmelse mellem sognet og arealet var der for skov- og overdrevsbygden, der udgjorde henholdsvis 36,7 % af antallet af sogne, mens det målt i areal svarede til 35,7 %. Næsten samme andel af arealet udgjordes af hedebygden (35,9 %), der til gengæld kun tegnede sig for 22,1 % af det samlede antal sogne. Mens de sogne, der var kategoriseret som agerbygd, gennemsnitlig var små målt i areal, var sogne præget af hede til gengæld meget store. Marsken udgjorde ud fra begge mål en meget beskedne andel på henholdsvis 1,1 % af sognene og 1,2 % af arealet. Både det anførte kort og tallene indikerer således, at der var store variationer landsdelene imellem. Spørgsmålet er derfor nu, hvordan de forskellige kulturbygder repræsenteres i undersøgelsesområderne (se også bilag 2, tabel 3 og 4):

I Frederiksborg amt var kun to bygdetyper repræsenteret: Agerbygden, der udgjorde 33,3 % af sognene og 37,0 % af det samlede areal, og skov- og overdrevsbygden, der tegnede sig for resten med 66,7 % af alle sogne svarende til 63,0 % af det samlede areal. I forhold til det samlede billede var skov- og overdrevsbygdens andel således meget over gennemsnittet, mens agerbygden målt i areal var et stykke over gennemsnittet. Hedebygd og marsk forekom ikke.

Anderledes forholdt det sig i Ringkøbing amt, hvor alle bygdetyper var repræsenteret – agerbygden med blot

5,8 % af sognene og 4,3 % af arealet dog kun i ringe grad. Heller ikke skov- og overdrevsbygden var udbredt, idet kun 13,0 % af sognene var at finde i den kategori svarende til 8,7 % af områdets samlede størrelse. Til gengæld var hedebygden meget udbredt. 77,0 % af sognene faldt i denne kategori svarende til 84,9 % af arealet, hvilket var langt over landsgennemsnittet. Marsk var at finde i 4,4 % af sognene, hvilket omsat til areal var 1,9 %.

I Vejle amt udgjorde agerbygden 20,7 % af sognene. Dette svarede til 22,2 % af arealet, hvilket var forholdsvis tæt på landsgennemsnittet. For skov- og overdrevsbygden var andelen i forhold til antal sogne på 54,2 %, hvilket derimod i areal kun svarede til 39,4 % – igen tæt på gennemsnittet for hele landet. Mens andelen af hedebygder målt i antal sogne blot var på 25,2 %, udgjorde disse målt i areal i alt 38,4 %, hvilket igen er meget tæt på gennemsnittet for landet som helhed. Marsken var ikke repræsenteret.

Mens Frederiksborg og Ringkøbing amter på hver sin måde adskilte sig væsentligt fra landsgennemsnittet, så befandt Vejle amt sig meget tæt på fordelingen for landet som helhed. Også bygdeinddelingen afspejlede således, at der mellem de tre områder var store variationer.

#### Ændringer i arealanvendelsen 1881-1951

Fokus skal nu flyttes til selve undersøgelsesperioden og de ændringer, der her skete i arealets benyttelse. De procentuelle tal for de forskellige arealtypers fordeling er beregnet på baggrund af en opgørelse i SU1964 og er for tre udvalgte år (1881, 1919 og 1951). Tallene er gengivet i bilag 2, tabel 5, men kommenteres her:

De første tal stammer fra 1881, hvor opdyrkningen af de tidligere uopdyrkede arealer allerede må formodes at være godt i gang. Det kan være en del af forklaringen på, at landbrugsjordens andel af det samlede areal på godt og vel 73 % var nogenlunde stabil i hele perioden frem til 1951. Skovens andel forøgedes generelt i perioden fra i 1881 at udgøre 5,4 % til i 1951 at udgøre 10,2 % af det samlede areal. Øget blev også det bebyggede areal, som steg fra 2,9 til 8,2 %. Tilvæksten i disse arealer skete primært på bekostning de uopdyrkede arealer, som hede, klit mv., der blev reduceret fra i 1881 at udgøre 15,9 % til 5,1 % i 1951. De samlede tal dækker flere variationer:

Mens landbrugsarealet i Frederiksborg amt i 1881 udgjorde 74,2 % af det samlede areal, hvilket lå tæt på det ovenfor anførte gennemsnit, så var dette tal i 1951 reduceret til 62,0 %, hvilket var væsentligt under landsgennemsnittet for dette år. En del af forklaringen kan findes i skovenes og plantagernes øgede andel, som steg fra 13,8 % i 1881 til i 1951 at udgøre 16,5 % af det totale areal. Iøjnefaldende er dog også den markante stigning i det bebyggede areal, som steg fra i 1881 at udgøre 3,1 % til i 1951 at udgøre hele 11,8 % af det samlede areal, hvilket var væsentligt over landsgennemsnittet.

Vendes blikket mod Ringkøbing amt, var det et ganske andet billede, der tegnede sig. I 1881 var landbrugsarealets andel på blot 52,7 %, hvilket var væsentligt under landsgennemsnittet. Dog indikerer tallet, at opdyrkningen på det tidspunkt allerede var godt i gang. I 1951 var tallet blevet forøget til 62,2 %, men der var stadig et stykke vej op til landsgennemsnittet på 73,1 %. Samtidig skete der en markant tilvækst i skove og plantager, som forøgedes fra en andel på 1,1 % i 1881 til 10,5 % i 1951. Det bebyggede areal forøgedes fra 1,6 % i 1881 til 6,0 % i 1951 og lå altså stadig et stykke under landsgennemsnittet. De nævnte arealer blev især forøget på bekostning af arealer som hede, klitter mv., som reduceredes kraftigt fra hele 42,2 % i 1881 til 14,7 % i 1951. Amtet lå – hvad angår den arealkategori – stadig meget over landsgennemsnittet på 5,1 %. Denne meget massive tilbagegang viser, at dette område gennemgik nogle markante forandringer i løbet af perioden i form af opdyrkning og tilplantning.

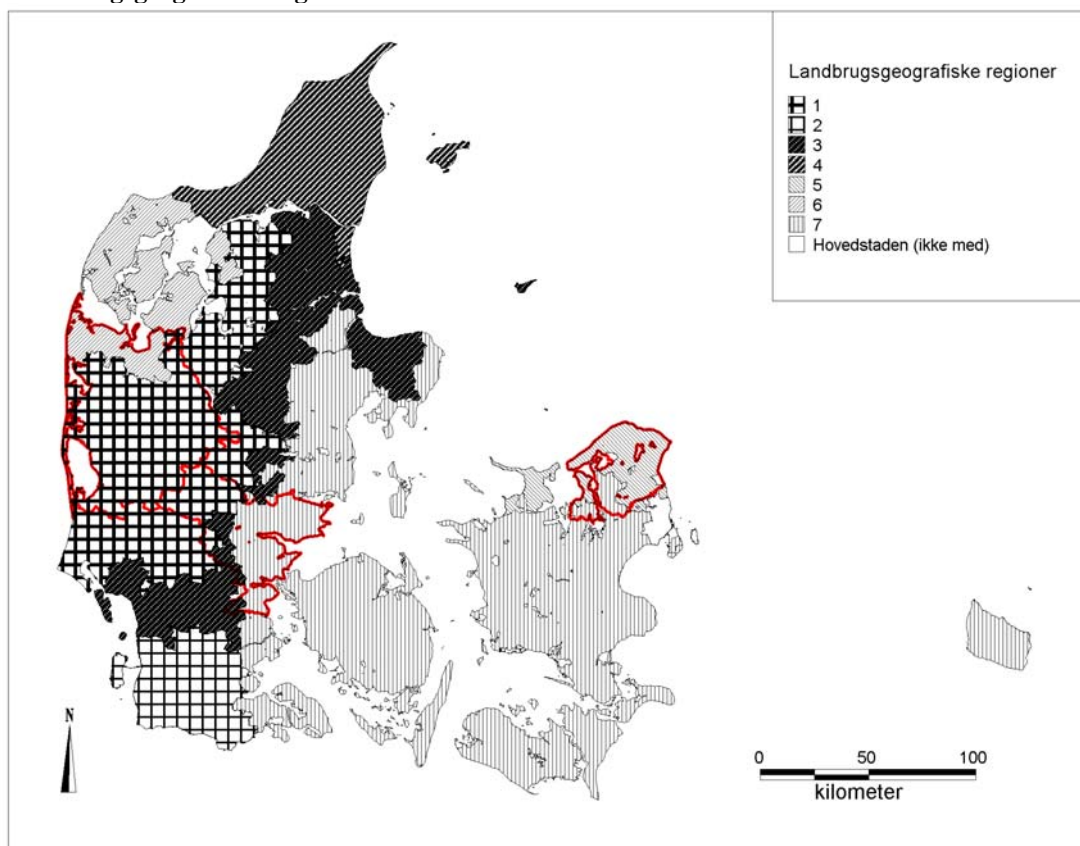
For Vejle amt tegnede andelen af landbrugsarealet i 1881 sig for hele 78,9 % af det samlede areal, hvilket reduceredes i løbet af perioden til 74,5 % i 1951, hvilket var meget tæt på landsgennemsnittet. Det samme var tilfældet med skove og plantager, som forøgedes fra 6,6 % i 1881 til 10,1 % i 1951. Det bebyggede areals andel af det samlede areal øgedes fra 3,1 % i 1881 til 8,6 % i 1951 – igen meget tæt på gennemsnittet på landsplan. Ud over reduktionen i landbrugsarealet skete der en reduktion i arealkategorien omfattende hede, klit mv., hvilket skete med en procentvis tilbagegang fra 9,4 % i 1881 til 4,4 % i 1951.

Generelt skete der en reduktion af de ekstensive arealer, mens mere skov og plantage kom til, kombineret med en stor relativ tilvækst i det bebyggede areal. Vejle amt var tydeligvis den region, der lå tættest på landsgennemsnittet. Frederiksborg amt var væsentligt mere bebygget og havde mere skov end gennemsnittet, mens Ringkøbing amt adskilte sig ved at have et ganske andet udgangspunkt end de to øvrige regioner (og dette til trods for, at hedens opdyrkning i 1881 var godt i gang), hvor en ret begrænset andel af arealet var opdyrket. Det var samtidig det område, der – set i forhold til den overordnede arealanvendelse – undergik de største forandringer.

#### Landbrugsgeografiske regioner

Endelig skal inddrages geografen Aage Kampps oversigt over landets forskellige landbrugsgeografiske regioner, som ses på nedenstående figur:

**Figur 18: Landbrugsgeografiske regioner**



Kilde: Aage Kampp: *Landbrugsgeografiske studier over Danmark*, 1959.

Kampps inddeling tager udgangspunkt i forskellige landbrugsgeografiske karakteristika og på den baggrund, er landet inddelt i i alt syv regioner (hertil kommer hovedstaden, der ikke er taget med). Inddelingen tager udgangspunkt i forskelle i landbrugsgeografien frem til omkring 1946, især baseret på et udbytteindeks for perioden 1937-1939 (korn, blandsæd og roer) og et procentualt tal for det relative areal af henholdsvis hvede og byg, som er målt i forhold til det samlede areal i drift i 1939.<sup>520</sup> Denne inddeling kan tjene som et supplement til bygdeinddelingen og udviklingen i arealanvendelsen. Kampps region 1 omfatter det landbrugsgeografiske Vestjylland, hvor Ringkøbing amt og den vestlige del af Vejle amt indgår. Generelt var der tale om en region, hvor opdyrkningsprocenten var ringe, og hektarudbyttet var begrænset. Region 2 er det landbrugsgeografiske Sønderjylland, hvor opdyrkningsprocenten var relativ ringe, mens region 3 er de

<sup>520</sup> Det følgende er inspireret af Kampp 1959, s. 44-47. Se også Grau Møller: "Bygdebegrebet i 1800- og 1900-tallets danske landbrug" i Grau Møller & Mette Svart Christiansen (red).: *BYGDER. Regionale variationer i det danske landbrug fra jernalder til 2000*. 2006, s. 137-140.

jyske landbrugsgeografiske overgangsformer, hvor opdykningsprocenten varierede meget, og hektarudbyttet var mellemstort. Region 4 er det landbrugsgeografiske Vendsyssel, hvor opdykningsprocenten var stor til middelstor. Region 5 omfatter det landbrugsgeografiske Nordsjælland, der her repræsenteres af Frederiksborg amt. Her gik landbrugsarealet i 1900-tallets første halvdel tilbage, men hektarudbyttet her var mellemstort til stort. Region 6 – det landbrugsgeografiske Nordvestjylland – ses repræsenteret ved det nordvestlige hjørne af Ringkøbing amt. Området var præget af store hektarudbytter, som især skyldtes den frugtbare jord, om end det fugtige klima og den hårde vind til tider påvirkede udbyttet negativt. Region 7 udgøres af det landbrugsgeografiske Østdanmark, der var præget af en høj opdykningsprocent og et stort hektarudbytte, hvilket omfattede den østlige del af Vejle amt og den sydvestlige del af Frederiksborg amt.

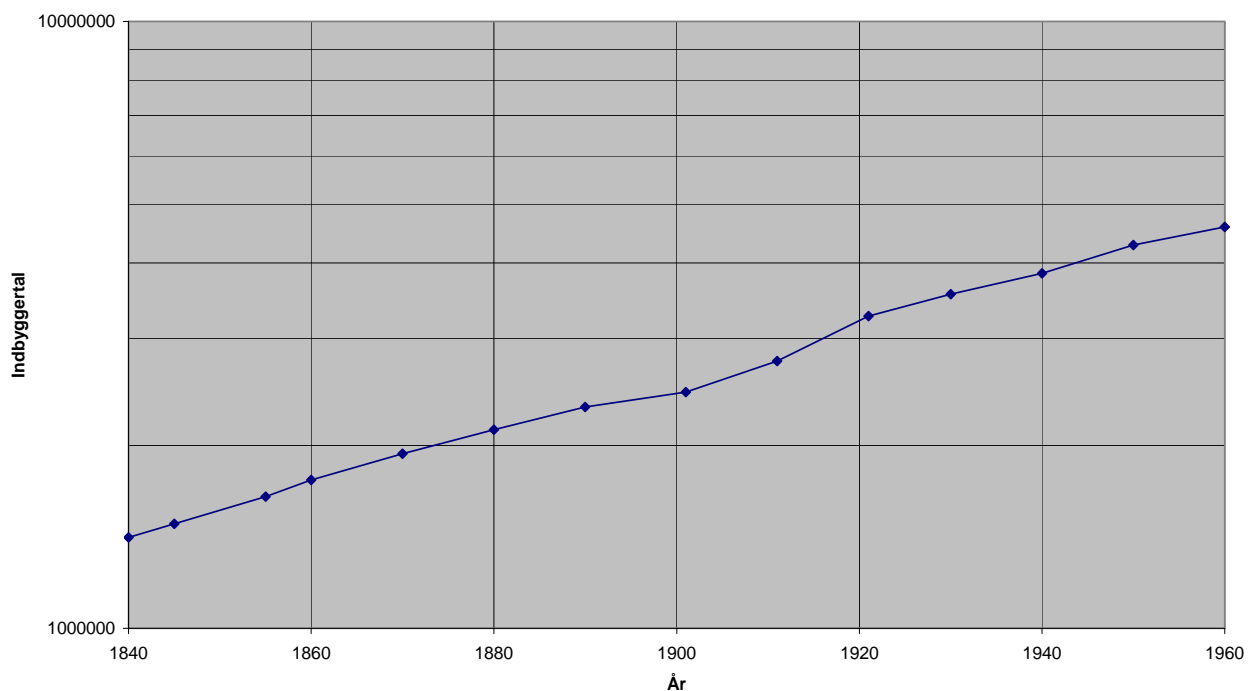
I de tre områder er forskellige landbrugsregioner repræsenteret, hvilket stemmer godt overens med de øvrige beskrivelser af naturgrundlaget og arealudnyttelsen.

## 2.2. Befolkning

### Befolkningsudvikling

Mennesket spillede en central rolle i de samfundsmæssige forandringer, der karakteriserede perioden fra 1800-tallets midte og godt og vel et århundrede frem. Et udtryk for det kan fås ved i oversigtsform at betragte befolkningsudviklingen, som er indplaceret i et diagram:

**Figur 19: Befolkningsudviklingen 1840-1960 (hele landet)**

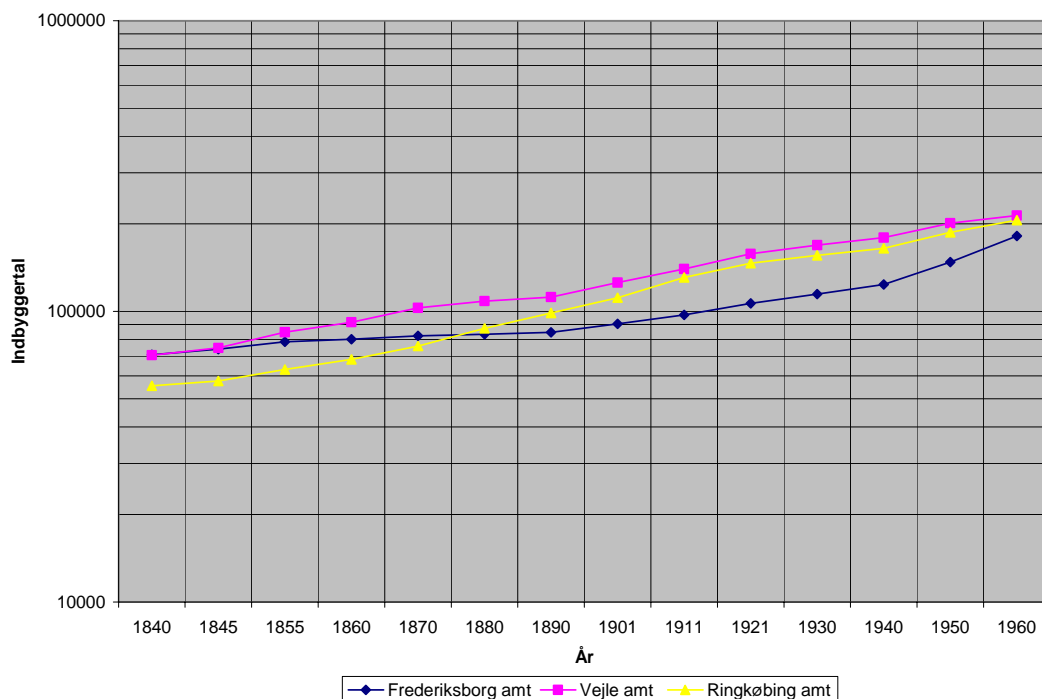


Kilde: Udarbejdet på baggrund af SU1964. Diagrammet er forsynet med en logaritmisk y-akse. Der er ikke anført tal for 1850-tællingen, der notorisk anses for at være upålidelig. Tal for 1845 og 1855 er medtaget i stedet. Sønderjylland indgår i tallene fra og med 1921-tællingen, hvilket kan forklare noget af stigningen fra 1911 til 1921.

Som det fremgår af kurven, var der tale om en nærmest eksponentiel vækst i befolkningen på landsplan, hvilket den nærmest rette linie i kurven er udtryk for. Mens der i 1840 var godt og vel 1,41 mio. indbyggere i landet, var der i 1901 næsten 2,45 mio., hvilket i 1960 var blevet til næsten 4,59 mio. mennesker. Særlig stor var den relative stigning omkring århundredeskiftet, mens springet mellem 1911 og 1921 skyldes, at Sønderjylland kom til i 1920. Endvidere er vækstraten pr. år beregnet for henholdsvis hele landet og de tre

områder (se bilag 2, tabel 6).<sup>521</sup> For hele perioden havde Vejle amt med en årlig vækstrate på 0,93 % en udvikling, der lå tæt på landsgennemsnittet på 0,99 %. Frederiksborg amt havde en gennemsnitlig vækstrate på 0,79 % pr. år, mens Ringkøbing med en gennemsnitlig vækstrate på 1,10 % pr. år lå pænt over de øvrige områder og landsgennemsnittet. Den kronologiske udvikling og forskydningerne mellem de tre områder kan illustreres grafisk:

**Figur 20: Befolkningsudviklingen 1840-1960 (undersøgelsesområder)**



Kilde: Udarbejdet på baggrund af SU1964. Kommentarer: Jf. tabellen ovenfor.

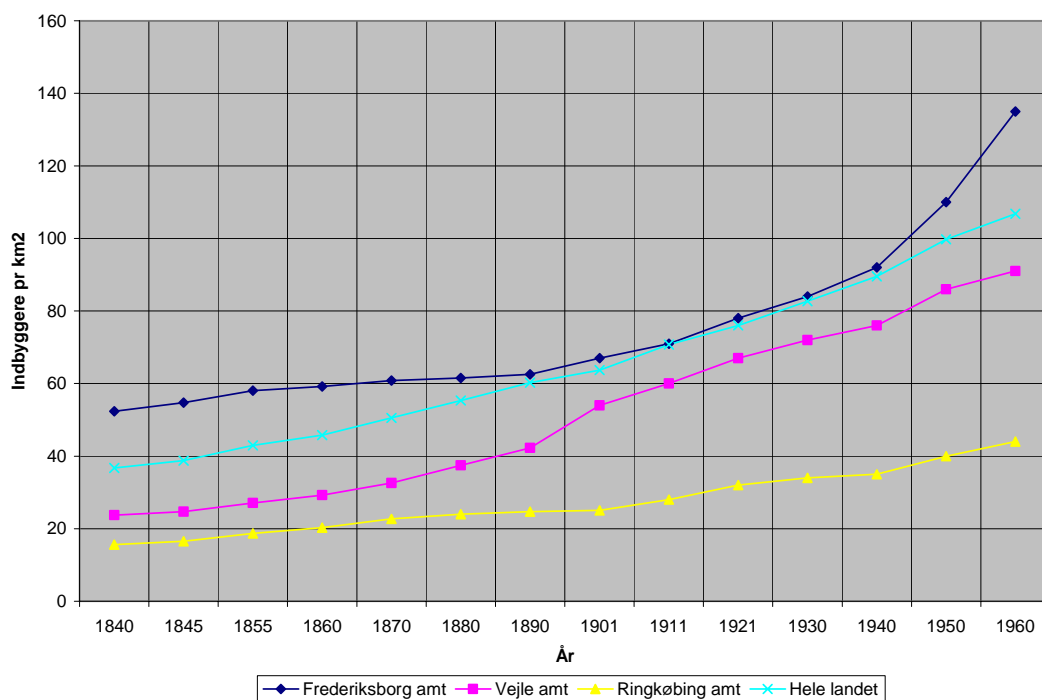
Som det fremgår af ovenstående figur, havde de tre områder et ret forskelligt udgangspunkt. I Frederiksborg amt var der i 1840 70.827 indbyggere. Dette tal var i 1901 vokset til godt og vel 90.476 indbyggere, hvilket frem til 1960 blev fordoblet, så der nu var 181.663 indbyggere i amtet. Udgangspunktet for Ringkøbing amt var i 1840 på 55.390 indbyggere, som frem til 1901 blev fordoblet til 111.474 indbyggere, mens amtets indbyggertal i 1960 var kommet op på 205.772. Vejle amt havde med 70.628 indbyggere en udgangsposition i 1840, der var nærmest identisk med Frederiksborg amts. Stigningen var imidlertid større, så Vejle amt i 1901 kunne mønstre 125.523 indbyggere, hvilket i 1960 var steget til næsten 213.705 indbyggere. For Frederiksborg amt ses det, at der især frem til omkring 1890 var tale om en begrænset relativ tilvækst, som dog forøgedes i de første årtier af 1900-tallet, hvorefter der især fra omkring 1940 var en meget markant relativ tilvækst. Den relative tilvækst i befolkningen for Ringkøbing amt oversteg omkring 1870 til 1880 tilvæksten i Frederiksborg amt. Den relative tilvækst i Ringkøbing amt var særlig stor frem til omkring 1921, hvorefter kurvens hældning reduceredes. Vejle amt havde et udgangspunkt målt i indbyggertal, der svarede til Frederiksborgs, men oplevede i slutningen af 1800-tallet en større tilvækst, idet kurvens hældning frem til ca. 1870 mindede om udviklingen i Ringkøbing amt. Frem til ca. 1911 oplevede Vejle amt en mindre relativ tilvækst end Ringkøbing amt, hvorefter kurvens forløb indtil ca. 1930 fulgte de to øvrige amters, med Vejle amt i toppen fulgt af Ringkøbing og Frederiksborg amter. Mod slutningen af perioden kunne den relative tilvækst i Vejle amt ikke måle sig med den markante tilvækst, Frederiksborg amt oplevede efter ca. 1940.

<sup>521</sup> Kurvens hældning udtrykker den relative vækst. Her er renteformlen benyttet. Jf. Ole Hyldtoft: *Statistik. En introduktion for historikere*, 1999, s. 163-164.

## Befolkningstæthed

Befolkningsudviklingen kan med fordel ses i forhold til arealets størrelse, hvilket befolkningstætheden er et udtryk for. Nedenstående figur illustrerer udviklingen i befolkningstætheden i perioden 1840 til 1960 for hele landet og de tre amter.

Figur 21: Befolkningstæthed



Kilde: Tallene er beregnet på baggrund af oplysninger om areal og indbyggertal i SU1964, tabel 3, 4 og 6.

Som det ses af figuren, var der tale om en stor forøgelse i befolkningstætheden på landsplan. Mens der for landet som helhed i 1840 var omtrent 37 indbyggere pr. km<sup>2</sup>, steg dette tal til i 1901 at udgøre små 64 indbyggere pr. km<sup>2</sup>, mens det i 1960 var steget til i alt 107 indbyggere pr. km<sup>2</sup>.<sup>522</sup> Frederiksborg amt lå i hele perioden over dette gennemsnit med henholdsvis 52 indbyggere pr. km<sup>2</sup> i 1840, som steg til 67 i 1901, mens der i 1960 gennemsnitlig boede 135 indbyggere pr. km<sup>2</sup>, hvilket var pænt over gennemsnittet (jf. den føromtalte meget hastige vækst mod undersøgelsesperiodens slutning). I Ringkøbing amt var udgangspunktet på 16 indbyggere pr. km<sup>2</sup> mere beskedent. I 1901 var dette tal steget til 25 indbyggere pr. km<sup>2</sup>, men amtet lå stadig med sine 44 indbyggere pr. km<sup>2</sup> i 1960 væsentligt under landsgennemsnittet. Som det fremgår af kurven, indtog Vejle amt i hele perioden en mellemposition på et niveau lige under landsgennemsnittet (der også inkluderer hovedstadens meget tætte bebyggelse, hvilket kan trække det gennemsnitlige tal for landet som helhed meget op). I 1840 boede der i Vejle amt i gennemsnit 25 indbyggere pr. km<sup>2</sup>, i 1901 var tallet 54, mens befolkningstætheden i 1960 var på 91 indbyggere pr. km<sup>2</sup>.

Den store befolkningstilvækst, der var kendetegnende for perioden, prægede således alle de tre områder, men på forskellig vis og med forskellig hastighed. Hvad angår befolkningsudviklingen, var Vejle amt igen det område, der indplacerede sig mellem yderpositionerne indtaget af Frederiksborg og Ringkøbing amter.

## 2.3. Økonomi og erhverv

Den økonomiske udvikling vil her blive beskrevet på et meget overordnet plan. Først betragtes den

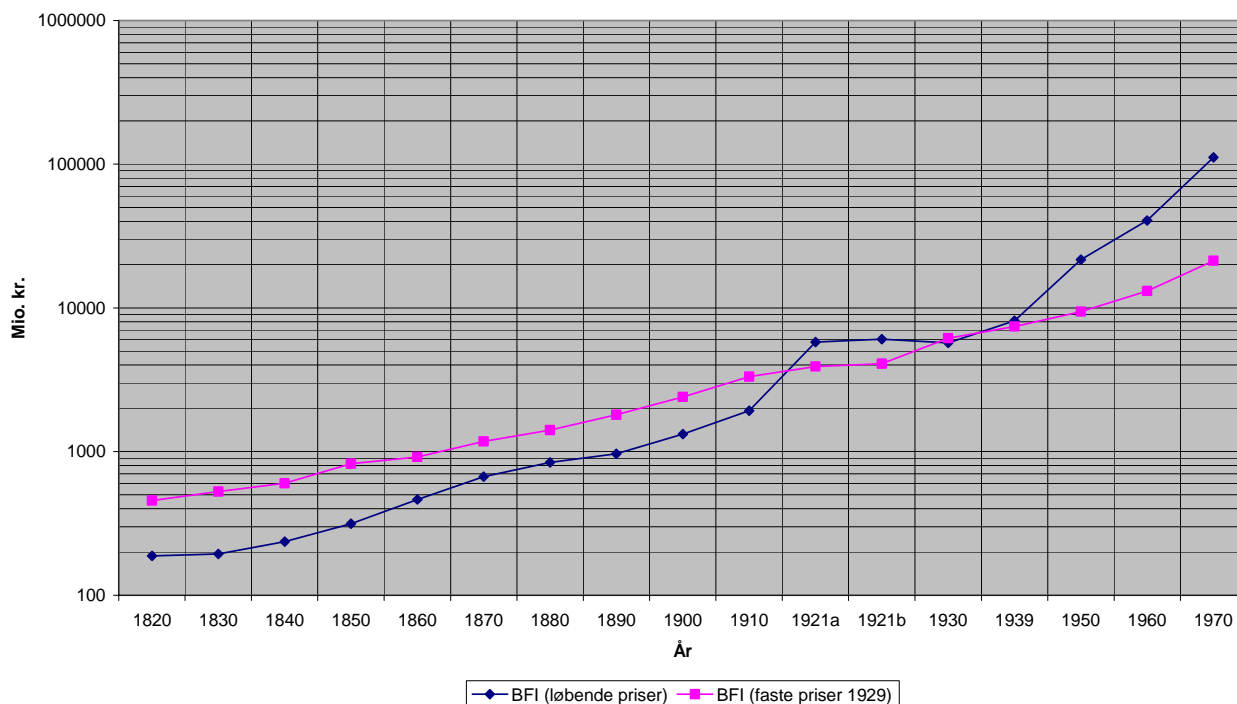
<sup>522</sup> Se SU1964. Beregnet på baggrund af oplysninger om areal og landets indbyggertal.

overordnede konjunkturudvikling, hvorefter der ses på erhvervsudviklingen, som den afspejlede sig i henholdsvis de primære, sekundære og tertiære erhverv.<sup>523</sup>

### Økonomiske konjunkturer

Et overblik over den økonomiske udvikling kan fås ved at betragte bruttofaktorindkomsten (BFI), der defineres som den samlede værdi af den danske produktion i perioden fratrukket de indkøbte råstoffer.<sup>524</sup> Hans Chr. Johansen betegner hele den lange periode fra 1814, men især fra 1840 og frem til 1980 som en vækstperiode, der dog dækker over forskellige udsving.<sup>525</sup> Et overblik over udviklingen fås på nedenstående figur, der er udarbejdet på baggrund af data fra Svend Aage Hansen:

**Figur 22: Udviklingen i BFI (løbende og faste priser 1929)**



Kilde: Udarbejdet på baggrund af Svend Aage Hansen 1974. Forklaring: 1921a og b: Uden og Sønderjylland.  
\*Tallene for 1940-45 er ufuldstændige. 1939 er medtaget i stedet.

Udviklingen i BFI i faste priser viser, at der var tale om en eksponentiel vækst i den samlede BFI, mens udviklingen for BFI i løbende priser viser flere udsving. Svend Aage Hansen karakteriserer perioden 1827-1857 som en periode præget af ekspansion i både landbrugs- og handelserhvervene, mens der i perioden 1857-1876 var mere vekslende konjunkturer. Fra 1876 og frem til 1894 fulgte en periode præget af landbrugskrise og en meget begrænset vækst. Hansen anser perioden 1895 til 1914 for at være præget af vækst og for at være sammenfaldende med industrialiseringen.<sup>526</sup> Under 1. verdenskrig gjorde helt særlige forhold sig gældende, mens perioden efter og frem til 1939 beskrives som væksthæmmet, men som det fremgår af tabellen ovenfor (der er baseret på Hansens tal) afspejler dette sig kun i kurven over BFI i løbende priser. 2. verdenskrig betegnes som en dynamisk periode, der først normaliseredes i perioden 1947-50. For årene 1950-57 var det karakteristisk, at Danmark ikke fik del af det igangværende internationale opsving, som til gengæld – med en vis forsinkelse – indfandt sig i Danmark i perioden 1957-1970, hvor den

<sup>523</sup> Det følgende har delvis inspireret til Bitsch Christensen & Thøgersen 2006.

<sup>524</sup> Johansen 1985, s. 88.

<sup>525</sup> Johansen 1985, s. 41ff.

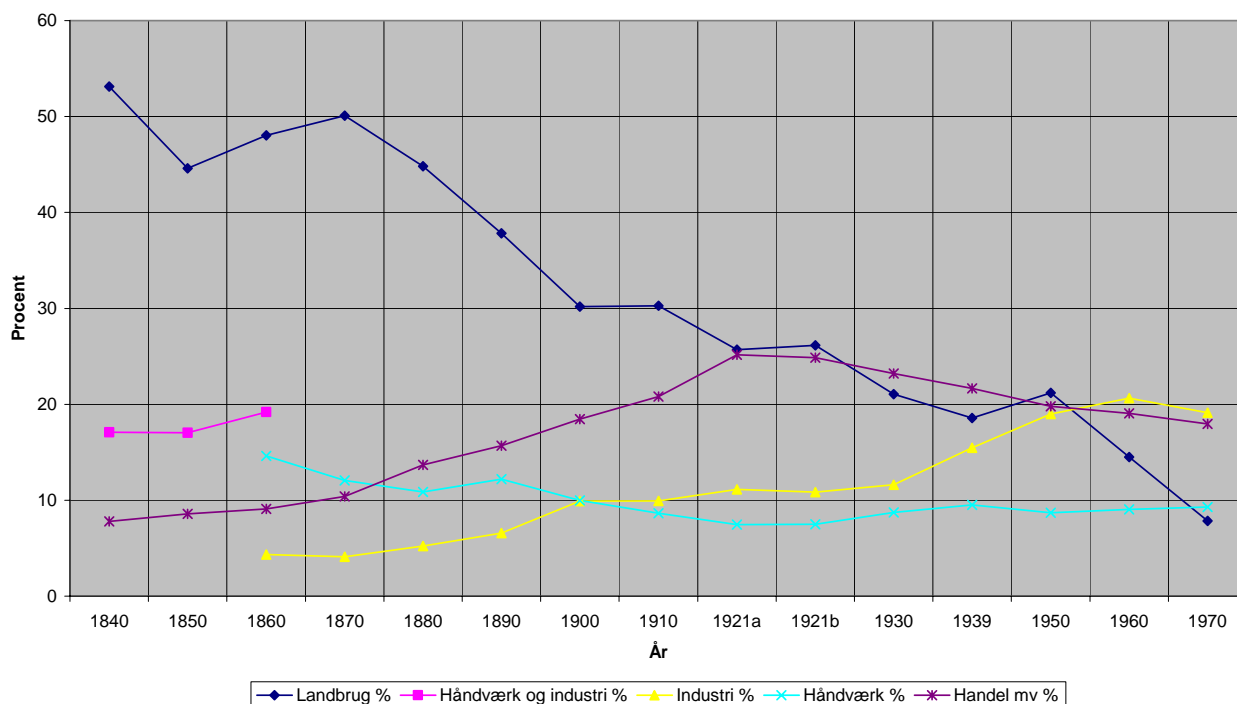
<sup>526</sup> I forhold til mange andre forskere daterer Svend Aage Hansen industrialiseringen meget sent. Jf. fx Boje & Hyldtoft 1977.



økonomiske fremgang var markant.<sup>527</sup>

I løbet af perioden ændredes både befolkningens erhvervsfordeling og erhvervenes andel af BFI på en sådan måde, at det tidligere så altdominerende landbrugserhverv måtte vige for især håndværk og industri, men også handel mv. og transport. Det ses på figur 1 og 2 i bilag 2 og i oversigten nedenfor:<sup>528</sup>

**Figur 23: BFI (udvalgte erhverv)**



Kilde: Udarbejdet på baggrund af Svend Aage Hansen 1974, tabel 3, s. 209 ff. Løbende priser.

Udviklingen skal nu beskrives lidt nærmere med fokus på tre valgte nedslag i henholdsvis begyndelsen, midten og slutningen af undersøgelsesperioden (se oversigt over erhvervsfordelingen i bilag 2, tabel 7):

Ved indgangen til undersøgelsesperioden viser befolkningens erhvervsmønster meget tydeligt, at Danmark var et udpræget landbrugsland. I 1830erne men især i 1840erne var de forudgående årtiers landbrugskrise blevet afløst af gunstige tider for det kornproducerende landbrug – den såkaldte kornsalgperiode. I 1840 var 46 % af hele befolkningen således beskæftiget ved landbrug, hvortil nok skal lægges et stort antal daglejere, som fandt beskæftigelse på landet, mens 3 % var beskæftiget ved søfart og fiskeri. Landbruget tegnede sig for hele 53,1 % af BFI<sup>529</sup> og var tydeligvis landets økonomiske fundament, mens industrien omkring århundredets midte endnu var i sin vorden.<sup>530</sup> Omkring 20 % af befolkningen var således beskæftiget ved enten håndværk eller industri, såvel som disse erhverv tilsammen tegnede sig for 17,1 % af BFI. Der findes ikke separate tal for de to erhverv før 1855, hvor håndværket udgjorde 12,0 % af BFI, mens industrien blot stod for 3,8 %, som primært var begrænset til hovedstaden. På grund af den udprægede selvforsyningsøkonomi var omsætningen mellem by og land meget begrænset. Handel var overvejende et købstadsfænomen, hvilket i høj grad skyldtes købstædernes privilegier, om end det må understreges, at handel og især håndværk også blev drevet uden for købstæderne forud for næringslovens ikrafttræden i

<sup>527</sup> Svend Aage Hansen 1972 og 1974.

<sup>528</sup> På grund af usikkerheden er beskæftigelsesprocenten i de enkelte erhverv ikke angivet med decimaler. Se Johansen 1985.

<sup>529</sup> Tallene for BFI er i det følgende beregnet på baggrund af tal fra Svend Aage Hansen 1974, tabel 3. s. 209ff.

<sup>530</sup> Jf. *Statistisk Tabelværk (ST)*, 6. hf., 1842, O.J. Rawert: *Kongeriget Danmarks industrielle forhold* (optryk af 1. udg. fra 1850), 1992 og Svend Aage Hansen 1972.

1862.<sup>531</sup> Enkelte håndværk havde således længe været tilladt på landet, ligesom landboere fik handelstilladelser til at handle i de mere øde egne.<sup>532</sup> I 1840 udgjorde handel 8,0 % af BFI og beskæftigede sølle 4 % af befolkningen.

I 1901 var omkring 40 % af befolkningen beskæftiget ved landbrug, mens 3 % var beskæftiget ved søfart og fiskeri. I 1901 bidrog de primære erhverv med knap 31,5 % af BFI, heraf landbruget langt hovedparten. Landbruget var således stadig landets økonomiske fundament, men erhvervet havde i den mellemliggende periode oplevet både en nedtur og en optur: Fra omkring 1870 blev den ellers så gunstige kornsalgperiode afløst af en økonomisk krise. Fra 1880'erne og frem blev landbrugsproduktionen omlagt fra især korn og levende dyr til forædlede animalske produkter. Omlægningen af produktionen var mulig på grund af den teknologiske udvikling (især centrifugens indtog i mejeribrug). Samtidig skete en øget specialisering, som kom til at gå hånd i hånd med den såkaldte andelsbevægelse, der gav mulighed for, at forarbejdningen kunne foregå lokalt.<sup>533</sup> Landbruget blev ved omlægningen især orienteret mod det engelske marked, men også hjemmemarkedet i form af den danske bybefolkning fik en stadig større betydning, hvilket især forstærkedes efter omkring 1890.<sup>534</sup> Denne ekspansion medførte omvendt en stigende omsætning med øget efterspørgsel fra landbruget på varer og tjenester fra byerne.<sup>535</sup> I 1901 var omkring 28 % af befolkningen beskæftiget ved håndværk og industri. Håndværket og industrien havde en nogenlunde lige andel af BFI med henholdsvis 10,0 og 9,9 %. I modsætning til tidligere, da industrialiseringen overvejende var et hovedstadsfænomen, var industrien nu også kommet til provinsen – primært i købstæderne, hvor arbejdskraften var rigelig og råvareforsyningen ofte nemmest (typisk udenlandske råstoffer). Pengeøkonomien var for alvor i fremmarch. Det afspejlede sig også i erhvervsfordelingen, idet 11 % af befolkningen i 1901 fandt beskæftigelse ved handel og omsætning, mens handelen nu udgjorde 18,4 % af BFI.

Økonomerne Henrik Christoffersen og Svend Aage Hansen karakteriserer dansk industri som værende lille og primært orienteret mod hjemmemarkedet,<sup>536</sup> hvilket stemmer godt overens med Boje og Hyldtofts beskrivelse af industrien som en hjemmemarkedsindustri baseret på udenlandske råstoffer og med en meget stor sektor til forarbejdning af landbrugsprodukter til eksport.<sup>537</sup> I 1950 udgjorde landbruget således stadig 21,2 % af BFI, mens industrien stod for 19,0 %, såvel som landbruget også var største produktionssektor målt på beskæftigelse – et forhold der ændredes efter 1957.<sup>538</sup> En sådan økonomisk struktur, hvor landbruget spillede en meget afgørende rolle, bevirkede, at Danmark – sammenlignet med det øvrige Vesteuropa – oplevede en ret langsom vækst i produktionen. Derved formåede Danmark ikke at udnytte det potentiale, der ellers havde karakteriseret økonomien i årene efter 2. verdenskrig.<sup>539</sup> Først i slutningen af 1950'erne var noget under forandring: Landbrugets afsætningsmuligheder blev i løbet af 1950'erne stadig dårligere – ikke mindst på grund af de lave priser på verdensmarkedet. På grund af landbrugets store betydning for landets økonomi betød de ugunstige vilkår, at dansk økonomi i 1950'erne stod over for et omstillingsproblem.<sup>540</sup> Sideløbende med landbrugets problemer foregik der i 1950'erne en kraftig industrialisering, som samtidig i stadig højere grad blev orienteret mod eksportmarkedet. Ifølge Christoffersen var netop industriens vækst fundamentet for den økonomiske fremgang efter 1958. Det var dog et sammenfald af en række omstændigheder, der bevirkede, at der i perioden 1957 til 1961 skete en fundamental forandring af dansk økonomi – af Christoffersen betegnet som ”Den gode cirkel”.<sup>541</sup> Christoffersen skelner her mellem en udbuds- og en

<sup>531</sup> Thestrup 1986, s. 168ff og Svend Aage Hansen 1972.

<sup>532</sup> Undtaget fra disse bestemmelser var dog eksempelvis fælles indkøbsforeninger (herunder også brugsforeninger). Desuden gjorde en række særlige ændringsbestemmelser og undtagelser sig gældende. Jf. Lov af 29. december 1857 om Haandværks- og Fabriksdrift samt Handel og Beværtning m.m. Se også Thestrup 1986, s. 168ff.

<sup>533</sup> Fink 1992, s. 11ff.

<sup>534</sup> Boje & Hyldtoft 1977.

<sup>535</sup> Boje & Hyldtoft 1977.

<sup>536</sup> Christoffersen 1999, kapitel 1 og Svend Aage Hansen 1974.

<sup>537</sup> Boje & Hyldtoft 1977, s. 209.

<sup>538</sup> Svend Aage Hansen 1974.

<sup>539</sup> Christoffersen 1999, kapitel 1 og Svend Aage Hansen 1974.

<sup>540</sup> Christoffersen 1999, kapitel 1 og Svend Aage Hansen 1974.

<sup>541</sup> Christoffersen 1999, s. 11.

efterspørgselsside: Udbudssiden var karakteriseret ved at rumme teknologiske muligheder og en stor arbejdskraftressource (overskudsarbejdskraft i landbruget, store befolkningsårgange, kvinderne), mens efterspørgselssiden bestod af en stor vækst i det offentlige forbrug som et led i velfærdssamfundets udbygning, vækst i boligbyggeriet og en høj vækst i det øvrige Europa, hvor opsvinget var sat ind nogle år forinden. Netop udbygningen af velfærdsstaten vurderes at være særlig koncentreret i årene omkring 1960.<sup>542</sup>

Disse forhold bevirkede, at styrkeforholdet mellem landbruget og industrien i 1960 var tippet, så de primære erhverv nu udgjorde 14,5 % af BFI, mens industrien stod for 21,2 %. Samtidig blev landbruget, der tidligere havde været et meget liberalt erhverv, fra 1957 i stadig stigende grad et subsidieret erhverv.<sup>543</sup>

Forskydningerne afspejlede sig i erhvervenes arbejdsstyrke: Landbrugets arbejdskraft reduceredes fra 410.000 i 1957 til i 1970 at udgøre en styrke på 265.000, mens industribefolkningen i samme periode voksede fra 316.000 til 400.000. Snart afløstes ekspansionen i industribeskæftigelsen af vækst i serviceerhvervene – ikke mindst forårsaget af den offentlige sektors vækst.<sup>544</sup> Ifølge Christoffersen og geografen Bue Nielsen skete landbrugssamfundets omstilling til industrisamfund omkring 1960 sideløbende med, at også servicesamfundet var under udbygning.<sup>545</sup> Meget tyder altså på, at der omkring 1960 skete nogle store strukturelle ændringer, som sandsynligvis også fik konsekvenser for bebyggelsen.

## **2.4. Transport**

Ved indgangen til undersøgelsesperioden omkring 1840 var det at rejse fra den ene ende af landet til den anden meget besværligt, men i løbet af de godt og vel hundrede år, der her tages under behandling, blev forholdene på det nærmeste revolutioneret. Den umiddelbart mest iøjnefaldende forandring på transportområdet var etableringen af et landsdækkende jernbanenet, men jernbanen er ofte blevet overeksponeret.<sup>546</sup> Her skal karakteristikken af jernbanen ledsages af henholdsvis vej- og søtransport.

### Veje

Ved indgangen til undersøgelsesperioden foregik den landværts transport via veje. Historikeren Steffen Elmer Jørgensens omfattende studier af dansk vejhistorie kan give et overblik.<sup>547</sup> I 1761 var der blevet udstedt en kongelig forordning om at anlægge et landsdækkende net af hovedlandeveje med den hensigt at fremme landets handel og det almindelige samkvem, da vejenes tilstand var i meget dårlig stand. Som følge heraf anlagdes der mellem 1764 og 1862 et hovedlandeveysnet i Danmark, hvilket var det første bevidst planlagte landsdækkende net af veje (chausséer). Den første egentlige vejlov var en forordning om vejvæsenet af 13. december 1793 (blev til på initiativ af C.D. Reventlow). Her blev vejene inddelt i følgende typer: 1) Hovedlandeveje, 2) Mindre landeveje og 3) Biveje. Som fremhævet af blandt andre Aage Aagesen, så var der stor forskel på vejnettets udbredelse og karakter i de forskellige landsdele. Øerne – og specielt Fyn – var velforsynede med veje, mens det stod dårligt til i de jyske hedeegne og på Bornholm.<sup>548</sup> Elmer Jørgensens studier giver mulighed for at nuancere karakteristikken yderligere (se oversigt i bilag 2, tabel 8) med fokus på de tre undersøgelsesområder: Anlæggelsen af hovedlandeveje tog sin begyndelse i 1760erne på strækningen fra København til de kongelige slotte i Nordsjælland, hvorved Frederiksborg amt blev berørt af den tidligste anlæggelsesfase. I 1818 påbegyndtes udbygningen af den østjyske længevej, hvorved også Vejle amt fik andel i vejanlæggelsen: Fra Kolding og Snoghøj til Ålborg (efter vejlovsrevisionen i 1841 blev det vedtaget, at den skulle fortsætte til Vendsyssel: Fra Nørre Sundby over Hjørring til Frederikshavn). I praksis kom anlæggelserne imidlertid til at trække ud, idet det viste sig at være en for stor mundfuld at

<sup>542</sup> Christoffersen 1999, kapitel 1.

<sup>543</sup> Christoffersen 1999, kapitel 1.

<sup>544</sup> Svend Aage Hansen 1974.

<sup>545</sup> Christoffersen 1999, kapitel 11 og Bue Nielsen: "Det moderne bysystem 1960-2000" i Bitsch Christensen (red.) 2006, s. 309-327.

<sup>546</sup> Jf. fx Boje & Hyldtoft 1977.

<sup>547</sup> Steffen Elmer Jørgensen: *Fra chaussé til motorvej. Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761*, 2001 og samme: "Byerne og hovedlandeveysnettet 1761-1910" i Bitsch Christensen (red.) 2005, s. 173-198.

<sup>548</sup> Aagesen 1949.

arbejde på alle de igangværende anlæggelser samtidig. Først efter 1845 fik Ringkøbing amt del i udviklingen, hvilket skete med Den vestjyske længdevej dækkende strækningen fra Ribe over Varde til Holstebro, Den nordlige tværvej, fra Holstebro via Viborg til Randers, samt ikke mindst Den midtjyske hovedlandevej på strækningen Århus-Silkeborg-Ringkøbing.<sup>549</sup> De forskellige anlæggelsesfaser er således alle repræsenteret i undersøgelsesområderne.

Elmer Jørgensen finder det vanskeligt at vurdere vejenes bydannende effekt. I forordningen fra 1793 nævnes der således meget lidt om byerne, men ifølge Elmer Jørgensen fungerede købstæderne og i visse tilfælde færgestederne som pejlemærker for linieføringen. Poul Tuxen har karakteriseret landevejsanlæggelserne som "... en lidt ældre parallel til jernbaneanlæggelserne som bydannende faktor",<sup>550</sup> men som understreget af Elmer Jørgensen er landevejenes indflydelse på byernes vækst endnu ikke empirisk belyst.<sup>551</sup> Alligevel vil vejforholdene indgå i undersøgelsen af de rurale byer.

### Jernbaner

Den nye transportform var jernbanen, som især er undersøgt af Aage Aagesen. Ifølge Aagesen spillede naturgeografiske forhold ofte ind på anlæggelsen, idet det af hensyn til anlæggelsen og den senere drift blev forsøgt at anlægge banen, så hældningen blev så lille som mulig, såvel som fugtige eng- og moseområder (ringe bæreevne) typisk blev fravalgt til fordel for tørre. Aagesen har inddelt jernbaneanlæggelsen i forskellige perioder:<sup>552</sup> Jernbaner anlagt før 1864, 1864-1879, 1880-1893, 1894-1919, 1920-1929, 1930-1939 og 1940-1969. Den første bane blev anlagt i Hertugdømmerne i 1844 (dvs. uden for det nuværende Danmarks grænser) fra Kiel til Altona. I Kongeriget blev den første strækning anlagt i 1847 og gik fra København til Roskilde, men ifølge Aagesen var der i hvert fald ikke før 1864 et tilstrækkeligt antal baner til, at det gav mening at tale om et egentligt "net", hvilket også ses af nedenstående kort.<sup>553</sup> Perioden fra 1864 til 1894 betegnes af Aagesen som den epoke, hvor Danmarks hovedbanenet opstod. De mest betydningsfulde baner blev dog anlagt før 1880. På kortet er der skelnet mellem jernbaner anlagt henholdsvis 1864-1879 og 1880-1893, og som det ses, var landet omkring 1880 ved at være bundet sammen, hvorfor Aagesens vurdering forekommer rimelig, om end enkelte egne såsom Nordvestjylland og Sydvestfyn først kom til efterfølgende. Omkring 1893 var landsdelene forbundet, om end det midtjyske område stadig var ret tyndt belagt med jernbaner. Perioden fra 1894 til omkring 1920 var ifølge Aagesen en periode, hvor jernbanenettets udvikling domineredes af sekundærbanerne, som hovedsageligt blev anlagt som privatbaner. Viggo Hansen betegner jernbanenettet som fuldt udbygget i 1920.<sup>554</sup> Det var især ved anlæggelsen af de mange oplandsbaner, at landdistrikterne for alvor blev koblet på jernbanenettet. Enkelte baner blev anlagt i 1920'erne, men der var kun tale om mindre strækninger, mens der i 1930'erne primært var tale om strækninger anlagt som følge af bygningen af de store jernbanebroer. Samtidig var nedlæggelsen af baner begyndt. Herefter var der i hovedsagen tale om mindre justeringer.

---

<sup>549</sup> Elmer Jørgensen 2005.

<sup>550</sup> Tuxen 1986, s. 8.

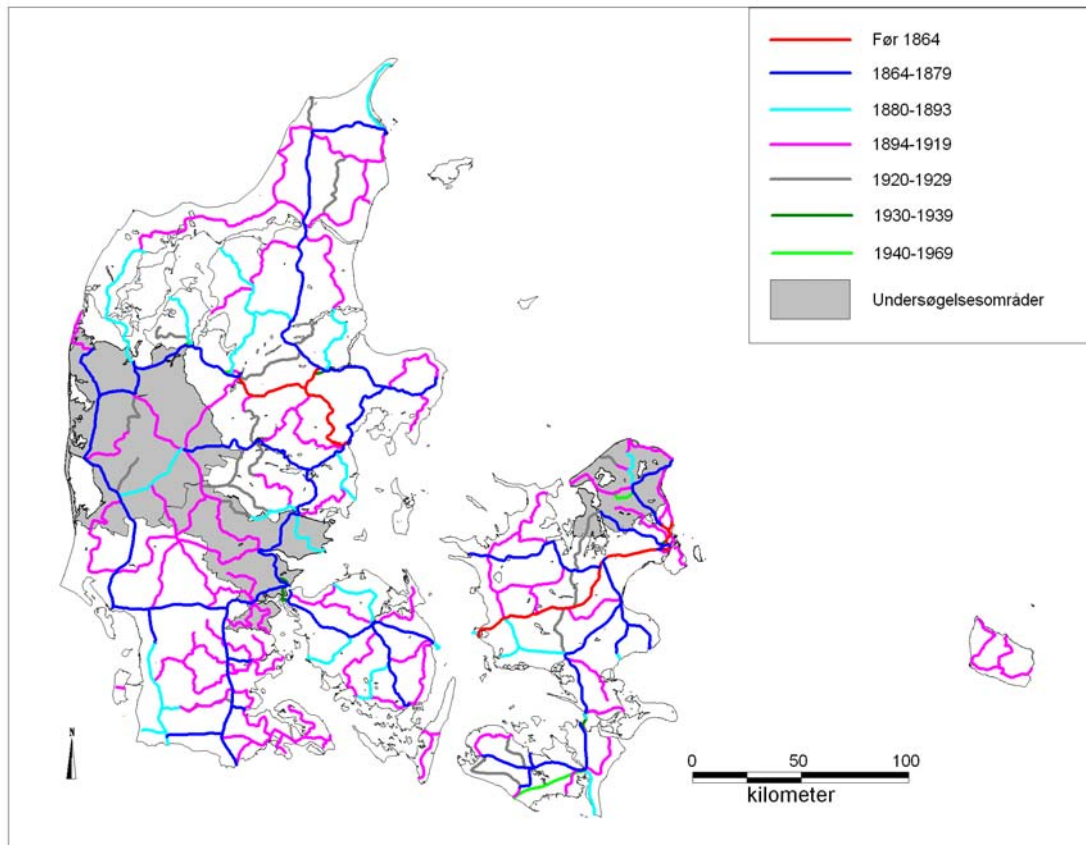
<sup>551</sup> Elmer Jørgensen 2005.

<sup>552</sup> Aagesen 1949, s. 47-71.

<sup>553</sup> Jernbanenettet er digitaliseret af stud. mag. Ken Rasmussen i 2005-6 og venligst udlånt af KDC og Danmarks Jernbanemuseum.

<sup>554</sup> Viggo Hansen 1981.

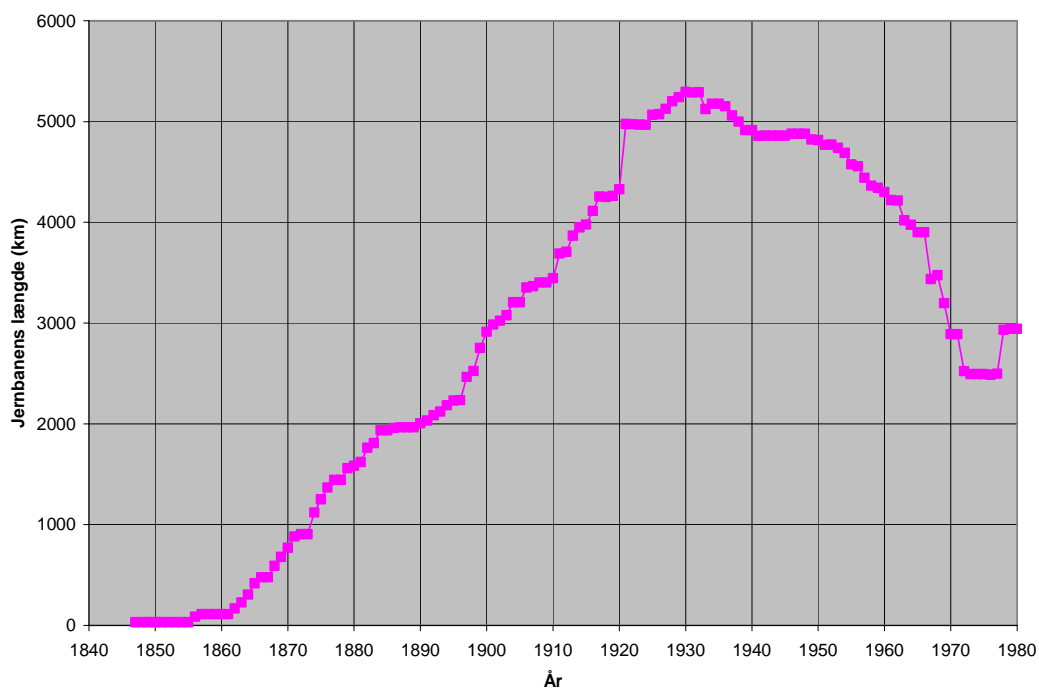
**Figur 24: Jernbaner anlagt før 1970**



Kilde: Udarbejdet på baggrund af data fra KDC og Danmarks Jernbanemuseum.

Et overblik over jernbanens udvikling kan erhverves ved at betragte jernbanenettets samlede længde:

**Figur 25: Jernbanenettets længde**



Kilde: Udarbejdet på baggrund af Hans Chr. Johansen 1985, s. 225ff.

Jernbanenettets udbredelse var størst i 1930, hvoraf mange af de tidligt nedlagte baner dog må anses for at have haft en ret begrænset betydning for byudviklingen. Fra 1950 tog banenedlæggelsen fart og intensiveredes yderligere i 1960'erne.

Alle områder fik del i jernbaneanlæggelsen efter 1864 og før 1880. Det var dog især ved anlæggelsen af sekundærbanerne, at også det midtjyske område blev forsynet med et relativt tæt net. I alle områderne ses også den sene jernbanefase i 1920'erne repræsenteret. Hvad angår den senere udvikling, blev både Vejle og Ringkøbing amt berørt af broanlæggelserne i 1930'erne. De tre områder giver dermed mulighed for at studere forskellige anlæggelsesfaser betydning i relation til byudviklingen.

### Søværts transport

Hvad angår anlæggelsen af jernbaner, betød Danmarks lange kystlinie og fordelingen af land og vand ifølge Aagesen, "... at der ikke ved Jernbanernes Fremkomst syntes at være saa stort et Behov for disse i Danmark som i de fleste andre europæiske Lande".<sup>555</sup> Med karakteristikkene af landets kystlinie in mente synes det derfor naturligt også at inddrage denne transportmulighed i forhold til bydannelsen. Historikeren Peter Fransen konstaterer således, at der mellem søvejene og jernbanenettet var en synergieffekt.<sup>556</sup> Især overgangen til dampkraft og de forbedrede havne var af stor betydning for søtransporten. Historikeren Michael Bruus vurderer, at havneforholdene i høj grad spillede ind på det samlede transportsystems effektivitet og dermed også på købstædernes vækstmuligheder.<sup>557</sup> Bruus kobler havneforbedringerne som følge af havneresolutionen fra 1798 (gældende til 1868) direkte sammen med mulighederne for økonomisk vækst, såvel som han antyder, at jernbane og havn ofte tilsammen stimulerede den lokale økonomi i kraft af en slags symbiose mellem de to transportformer.<sup>558</sup>

Oftentimes var forskellige transportformer i spil på samme tid. I begyndelsen af undersøgelsesperioden dominerede søtransporten suppleret med landevejstransport, hvorefter også jernbanerne fik betydning. Ved undersøgelsesperiodens slutning var en del jernbanestrækninger allerede blevet nedlagt igen eller på vej til at blive det, og vejene vandt fornyet terræn – ofte på bekostning af jernbanen. På persontransportområdet blev dette hjulpet godt på vej af privatbiler og rutebiler, mens lastbiler gav vejene stor betydning i forhold til godstransport. Endelig kom flytrafik til, som dog i forhold til den indenlandske transport var af begrænset betydning. Den samlede udvikling gjorde transporten mere fleksibel (se bilag 2, figur 3). Mens jernbanens anlæggelse og dermed betydning var selektiv (fik kun betydning, hvor den blev anlagt), gav bilismen mulighed for en mere generelt individuel mobilisering, hvilket især ses i årene efter 2. verdenskrig. Indvielsen af den første danske motorvej i 1956<sup>559</sup> kan ses som et varsel om en ny epoke, der stod i bilismens tegn.

## **2.5. Bebyggelse**

### Bebyggelsen før og omkring år 1800

Et indtryk af den primære bebyggelse fås ved at inddrage tal fra det store opmålings- og boniteringsarbejde, der fandt sted i 1680'erne – Christian V's matrikel – her blot betegnet 1688-matriklen. Her blev den enkelte gårds og landsbys potentiale noteret, idet optegnelsen skulle fungere som grundlag for beskatning.

---

<sup>555</sup> Aagesen 1949, s. 17.

<sup>556</sup> Peter Fransen 1996.

<sup>557</sup> Michael Bruus: "Købstadshavnene og byvæksten 1798-1868" i Bitsch Christensen (red.) 2005, s. 199ff.

<sup>558</sup> Bruus 2005, s. 230.

<sup>559</sup> Elmer Jørgensen 2005, s. 504.

**Tabel 4: Udvalgte bebyggelsesopgørelser fra 1688-matriklen (gennemsnit)**

Område	Antal landsbyer pr. km <sup>2</sup>	Antal gårde pr. landsby	Gårdstørrelse tdr. hartkorn	Antal enestegårde pr. km <sup>2</sup>	Antal huse pr. gård	Samlet bebyggelsestal pr. km <sup>2</sup>
Frederiksborg amt	0,174	14,02	7,44	0,087	0,52	2,935
Ringkøbing amt	0,105	5,84	4,65	0,639	0,20	1,652
Vejle amt	0,143	11,38	5,08	0,065	0,25	1,864
Hele landet	0,133	9,52	5,44	0,327	0,29	2,019

Kilde: Tabel over tal benyttet til bygdeinddelingen, se Grau Møller & Porsmose 1997. Materialet er venligst udlånt af Grau Møller, KDC. På grundlag heraf er der foretaget en kobling til de gamle amter og beregnet et gennemsnit.

På landsplan var der 0,13 landsby pr. km<sup>2</sup>, mens der for Frederiksborg amt var 0,17, i Ringkøbing amt blot 0,11, mens Vejle amt med 0,14 landsby pr. km<sup>2</sup> befandt sig tættest på landsgennemsnittet. Landsbytætheden var altså størst i Frederiksborg amt og mindst i Ringkøbing amt. Også hvad angår den gennemsnitlige størrelse, var der store forskelle. I Frederiksborg amt var der således i gennemsnit 14,0 gårde pr. landsby, i Ringkøbing amt blot 5,8, mens Vejle amt med et gennemsnitligt gårdantal på 11,4 igen befandt sig tæt på landsgennemsnittet på knap 9,5 gårde pr. landsby. Ikke blot var antallet af landsbyer højst i Frederiksborg amt – landsbyerne var altså også betydeligt større målt i antal gårde og målt i tønder hartkorn, mens Ringkøbing amt igen lå i bunden, og Vejle amt indtog en mellemlig position. Et komplementært billede fås ved at se på antallet af enestegårde, som med 0,64 gård pr. km<sup>2</sup> var langt større i Ringkøbing amt end i både Vejle og Frederiksborg amter med henholdsvis 0,07 og 0,09 gård pr. km<sup>2</sup>. Derimod var antallet af huse pr. gård væsentligt større i Frederiksborg amt end i de øvrige områder. Tilsammen resulterer det i et samlet bebyggelsestal for Frederiksborg amt på 2,94 bebyggelser pr. km<sup>2</sup>, hvilket var noget over landsgennemsnittet på 2,02. Mest spredt var bebyggelsen i Ringkøbing amt med 1,65 bebyggelser pr. km<sup>2</sup>, mens Vejle amt med 1,86 lå tættest på landsgennemsnittet.

Et lidt senere overblik over den primære bebyggelse kan fås på Videnskabernes Selskabs kort (VSK), hvor udbredelsen af enkeltliggende gårde og huse er angivet (se bilag 2, tabel 9).<sup>560</sup> Ved brug af de digitale data fra VSK må der tages forbehold for, at enkeltliggende kirker blev taget med samme kategori som kirkelandsbyer til trods for, at der skelnes mellem kirke og landsby på de analoge kort (se bilag 2, tabel 10). Med dette forbehold in mente giver det på landsplan 0,14 kirke/landsby (med/uden kirke) pr. km. I Frederiksborg amt var der 0,20 kirke/landsby pr. km, i Ringkøbing amt 0,08, mens tallet for Vejle amt lå på 0,15 pr. km. Tallene svarer nogenlunde til de tal, der blev nævnt ovenfor. Den på VSK foretagne sondring mellem gårde og huse forekommer at være upræcis – i hvert fald for Frederiksborg amt, hvor der kun er anført 10 gårde, mens signaturen for enkeltgårde ikke findes på det analoge kort. De enkeltliggende huse og gårde må derfor her lægges sammen, hvilket på landsplan giver en tæthed på 0,49 enkeltliggende hus/gård pr. km. I Frederiksborg amt var tallet 0,24, mens der for Ringkøbing og Vejle amter var henholdsvis 0,68 og 0,37 enkeltliggende hus/gård pr. km<sup>2</sup>, men tallene må fortolkes med store forbehold.

#### Udviklingen i den primære bebyggelse

Den helt overordnede udvikling for den primære bebyggelse skal kort ridses op. Grau Møller har i sin licentiatafhandling fra 1990 foretaget en undersøgelse af udviklingen i landbebyggelsen på Fyn i perioden 1770 til 1965, og på baggrund af undersøgelsen vurderes det rimeligt også at drage paralleller til udviklingen på landsplan.<sup>561</sup> Generelt var der tale om en meget stor stigning i antallet af bebyggelsesenheder, hvor væksten dog især var udtalt i husbebyggelsen, såvel som bebyggelsen ændrede karakter i løbet af de ca. 200 år, undersøgelsen omfatter: I slutningen af 1700-tallet og begyndelsen af 1800-tallet blev landsbyerne udskiftet. Denne proces fik – alt afhængig af især udskiftningsfigur og udflytningsgrad – varierende betydning for bebyggelsen. Generelt resulterede processen dog i et stigende antal fritliggende gårde og huse med mulighed for at udnytte jorden på en mere hensigtsmæssig måde, end det hidtil var sket. Antallet af gårde steg de fleste steder helt frem til omkring 1960. I det meste af perioden blev enhederne mindre – og

<sup>560</sup> Også hovedgårdsbebyggelsen er anført på VSK, men denne bebyggelsestype er ikke inddraget her.

<sup>561</sup> Grau Møller 1990, s. 27.

først sidst i 1940'erne begyndte udviklingen at gå i retning af større brug.<sup>562</sup> Endelig skete der en omfattende kolonisering af områder med ekstensive arealer som heder, enge og moser samt landvinding (inddigning og afvanding).<sup>563</sup>

De privilegerede hovedgårde blev også defineret til at være en del af den primære bebyggelse: Nogle af de mindre hovedgårde oplevede i begyndelsen af 1800-tallet både frasalg og nedlæggelser, men i slutningen af 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet blev det (som følge af 1861-loven) tilladt for hovedgårdene at øge besiddelsen af bondejord mod samtidig at frasælge fæstegods til selveje. Efter lensafløsningen i 1919 gik det generelt tilbage for de privilegerede gårde. Til gengæld opstod en helt ny type husbebyggelse – statshusmandsbrugene – der især opstod ved udstykning fra større brug.<sup>564</sup>

Ved kysten var der fiskerlejer, udskibningssteder og ladepladser. Først oplevede fiskerlejerne en vækst, men i løbet af 1800-tallet opstod også en række udskibningssteder og ladepladser, der fungerede som et supplement til købstædernes vareimport og -eksport.<sup>565</sup> Udskibningssteder var specifikt rettet mod eksport af den stedlige overskudsproduktion af landbrugsvarer og fungerede ofte kun periodisk. Ladepladser var steder, hvor varer blev omladet (ofte skudehandel), men de blev også anvendt som betegnelse for bymæssige bebyggelser ved vandet (der hverken var *stationsbyer* eller fiskerlejer).<sup>566</sup>

Karakteristikken af den primære bebyggelse i de tre områder uddybes i del 3 og især i del 4.

## **2.6. Bysystemet**

Det er nu tid til at kaste et blik på bysystemet, som det tog sig ud ved undersøgelsesperiodens begyndelse omkring 1840.<sup>567</sup> Ifølge Boje og Hyldtoft satte urbaniseringen ind omkring 1840 – en opfattelse, der deles af Wichmann Matthiessen. Der er mange vanskeligheder forbundet med at opgøre urbaniseringsgraden og sammenligne udviklingen, hvilket ikke mindst skyldes den officielle statistiks benyttelse af et administrativt bybegreb. Men – som det også skønnes af Boje og Hyldtoft – må antallet af større byer uden for de administrative centre omkring 1840 vurderes at have været ret begrænset.<sup>568</sup> I 1840 boede godt 20 % af befolkningen således i landets byer, fordelt på knap 9 % i hovedstaden (svarende til 42 % af den samlede bybefolkning) og små 12 % i provinskøbstæderne, mens langt hovedparten af befolkningen – ca. 80 % – var bosat på landet.<sup>569</sup>

En *købstad* kan defineres som en ”by med særlige næringsrettigheder og en vis grad af administrativt selvstyre, oprindeligt givet af kongen eller landsherren som privilegium, i nyere tid meddelt ved lov. Privilegierne gav indtil 1857 købstæderne i Danmark eneret på at drive handel, håndværk og anden ”borgerlig næring”...”<sup>570</sup>, men *købstad* var helt frem til Kommunalreformen i 1970 betegnelsen for en bymæssig bebyggelse med særlig styreform og særlige rettigheder (købstadsrettigheder).<sup>571</sup> Mange steder var købstæderne helt frem til 1920 forsynet med læbælter for henholdsvis håndværk og handel, som almindeligvis svarede til en afstand på 1 og 1½ mil, hvilket omregnet til kilometer svarer til 7,538 og 11,307 km, målt i lige linie fra byens akseltorv. Enkelte steder skete ophævelsen dog lidt før. Nogle få håndværk og handels erhverv var endvidere undtaget fra bestemmelserne, hvorfor grænserne ikke kan betragtes som

<sup>562</sup> Grau Møller 1990, s. 401-406.

<sup>563</sup> Viggo Hansen 1981, s. 52 og 68. Se også tabel 33, s. 54: Udviklingen i landbrugsbebyggelsen 1850-1895.

<sup>564</sup> Grau Møller 1990, s. 401-406.

<sup>565</sup> Grau Møller 1990, s. 402 og Viggo Hansen 1981, s. 58ff.

<sup>566</sup> Viggo Hansen 1981, s. 66ff.

<sup>567</sup> Se Bitsch Christensen & Thøgersen 2006. Dette afsnit følger artiklen meget tæt (kun de dele af kapitlet, jeg selv har skrevet). Det er især inspireret af Boje & Hyldtoft 1977, Hyldtoft 1983 og Wichmann Matthiessen 1985a og b.

<sup>568</sup> Se Boje & Hyldtoft 1977, s. 181-184.

<sup>569</sup> Se Johansen 1985, s. 22 og Wichmann Matthiessen 1985b, s. 8-10.

<sup>570</sup> Jørn Lund (red.): *Den Store Danske Encyklopædi*, 1994-2006.

<sup>571</sup> *Håndbog for topografer*, 2. udg., s. K11.



værende definitive. Endelig var der den undtagelse fra regelen, at læbæltet ikke kunne håndhæves, hvis der inden for dette var vand over en afstand, der oversteg 625 m uden landfast forbindelse.<sup>572</sup>

*Handelspladser* var byer, som i administrativ, kommunal og næringsretlig henseende indtog en mellemlig position mellem land og købstad.<sup>573</sup> Modsat købstæderne (de bornholmske undtaget) hørte handelspladserne normalt til under den amtskommune, inden for hvilken den var beliggende, men den blev administreret efter særlige love.<sup>574</sup> En anden ”mellemtpe” er de sønderjyske *flækker*, der var en særlig slags sønderjysk købstadskommune før genforeningen i 1920. De defineres af historikeren Kim Furdal som ”bymæssige bebyggelser, som ikke nød købstadsprivilegier, men som var underlagt amternes eller landskabernes domstole. Alligevel havde de egen øvrighed og ret til at drive handel og håndværk.”<sup>575</sup> Qua den geografiske afgrænsning indgår flækkerne ikke i nærværende undersøgelse.

En by kunne udmærket skifte status. Byerne Esbjerg, Herning, Struer, Brønderslev og Skjern fik købstadsstatus i henholdsvis 1899, 1913, 1917, 1921 og 1958. Handelspladserne Løgstør, Nørresundby og Silkeborg fik købstadsstatus i 1900, hvorefter Frederiksværk fulgte i 1907. Frederiksberg, der i 1857 blev en selvstændig kommune, henregnes ofte under handelspladserne, men var efter 1919 at regne som en købstad. Hadsund blev handelsplads i 1854 og var sammen med Marstal (1864) de eneste handelspladser, der bevarede denne status helt frem til 1970.<sup>576</sup> Ved genforeningen i 1920 blev antallet af danske købstæder udvidet med Haderslev, Aabenraa, Sønderborg og Tønder, mens flækkerne Christiansfeld, Nordborg, Augustenborg, Løgumkloster og Højer fortsatte som selvstændige kommuner.<sup>577</sup>

I undersøgelsesområderne var situationen således (se oversigt i bilag 2, tabel 11):<sup>578</sup> I Frederiksberg amt var der tre købstæder omkring 1840, nemlig Helsingør, Hillerød og Frederikssund. Hørsholms status er omdiskuteret. Byen havde siden 1739 haft visse rettigheder, men den kom aldrig til at fungere som en købstad, og i 1867 blev privilegierne endeligt opgivet.<sup>579</sup> Byen henregnes ikke normalt til købstæderne, hvilket heller ikke vil ske her. Slangerup havde mistet sine privilegier i 1809 og var dermed ikke at regne for en købstad på det tidspunkt, hvor denne undersøgelse tager sin begyndelse. Det samme var tilfældet med Skibby og Søborg, som havde haft privilegier i en kort periode i middelalderen. I løbet af undersøgelsesperioden fik Frederiksværk status som handelsplads i 1850 og købstadsrettigheder i 1907. I Vejle amt var der tre købstæder omkring 1840, nemlig Kolding, Vejle og den lidt yngre Fredericia – et antal der forblev stabilt. I Ringkøbing amt var der omkring 1840 ligeledes tre købstæder, nemlig Ringkøbing, Holstebro og Lemvig, som suppleredes af Herning, Struer og Skjern i henholdsvis 1913, 1917 og 1958. De byer, der fungerede som købstæder omkring 1840 regnes *ikke* til de rurale byer.<sup>580</sup> Derimod omfattes de byer, der i løbet af undersøgelsesperioden fik privilegier, af undersøgelsen.

### Rank-size kurve

Det skal nu kort forsøges at skitsere det danske bysystem, hvilket gøres med udgangspunkt i Wichmann Matthiessens tal. Wichmann Matthiessen forsøger at anvende en fysisk-statistisk bydefinition, men er i

<sup>572</sup> Lov af 11. februar 1920 om Ophævelse af Læbælter, men se især Thestrup 1986, s. 168-174 og Chr. Blangstrup (red.): *Salomonsens konversationsleksikon*, 1915-30.

<sup>573</sup> Verner Dahlerup (red.): *Ordbog over det danske Sprog*, 1918-56. Se <http://ordnet.dk/ods/>

<sup>574</sup> SU1964, s. 221 og Erik Alstrup & Poul Erik Olsen (red.): *Dansk kulturhistorisk opslagsværk*, bd. 2, 1991.

<sup>575</sup> Kim Furdal: ”Flækker – en sønderjysk specialitet?” i *Sønderjyske Månedsskrift*, 1993, s. 340. Samme definition ses i *Dansk kulturhistorisk Opplagsværk*, bd. 2, 1991, s. 812.

<sup>576</sup> Boje & Hyldtoft 1977, s. 181, Harald Jørgensen: *Lokaladministrationen i Danmark*, 1985, s. 334-339. De anførte år angiver lovgivningens ikrafttræden. For Hadsund se Lise Erling Gammelmark Andersen & Heino Wessel Hansen: *Hadsund – en by bliver til*, 2004, s. 70ff.

<sup>577</sup> Harald Jørgensen 1985, s. 433-434. Gråstens status er omdiskuteret. Jørgensen omtaler den som en flække, men Kim Furdal regner den ikke med til flækkerne. Jf. Furdal 1993 og samme: ”Flækkekommuner – en mærkelig kommunetype” i Peter Fransen m.fl. (red.): *Harmonisering eller særordning*, bd. 1, 2002.

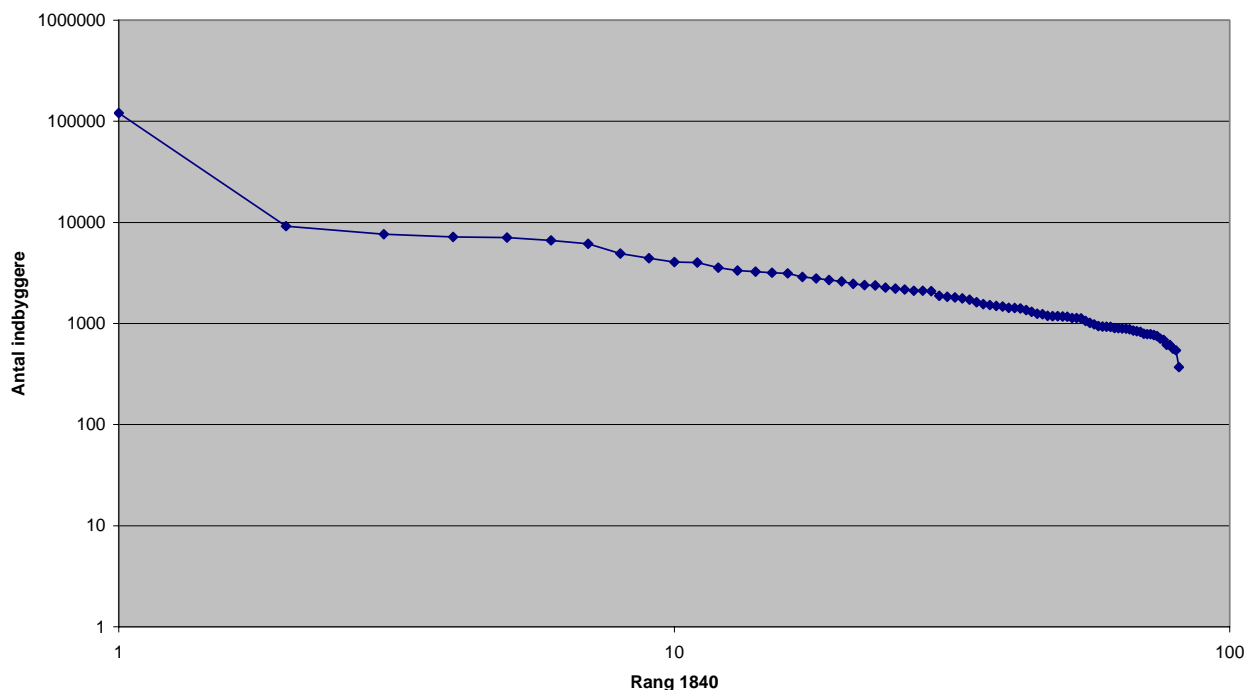
<sup>578</sup> SU1964 og database over danske købstæder, Dansk Center for Byhistorie, udarbejdet af Kim Møller.

<sup>579</sup> Lisbeth E. Hein m.fl.: *Hørsholm i 250 år*, 1989, s. 8-10.

<sup>580</sup> Hørsholm regnes her ikke til købstæderne. Jf. ovenfor.

benyttelsen af offentlig statistik underlagt et administrativt bybegreb. I alt har han lokaliseret 81 byer i 1840 inden for det nuværende Danmarks grænser, hvoraf de fleste er privilegerede byer – om end ikke alle.<sup>581</sup> Antallet må derfor tages med forbehold, men tallene kan benyttes til at lokalisere nogle tendenser. En rank-size kurve kan benyttes til at beskrive et bysystem.<sup>582</sup> Byerne rangordnes her efter indbyggertal, og såfremt der er tale om et integreret bysystem, vil der – indplaceret i et diagram med logaritmiske akser – fremkomme en ret linie. Der er opstillet en rank-size kurve over byerne i 1840 på nedenstående figur:

**Figur 26: Danske byer fordelt efter indbyggertal og rang 1840**



Kilde: Udarbejdet på baggrund af Wichmann Matthiessen 1985b.

Det store spring fra rangens suveræne nummer et – København med 120.819 indbyggere – til systemets nummer to – Odense med blot 9198 indbyggere – indikerer, at der var tale om et svagt integreret bysystem – der også kaldes et primatsystem. Som rangens nummer tre fulgte herefter Helsingør med 7.645 indbyggere, hvorefter kom Aalborg, Århus, Randers og Haderslev. De øvrige byer i bysystemet havde alle under 5.000 indbyggere.

Spørgsmålet er nu, hvor byerne i de tre undersøgelsesområder indplacerede sig i hierarkiet? I Frederiksborg amt var Helsingør som allerede nævnt med sine 7645 indbyggere placeret på en tredjeplads i hierarkiet, mens de øvrige byer i Frederiksborg amt, Hillerød og Frederikssund med henholdsvis 1879 og 370 indbyggere, placerede sig på en 30. og 81. plads i det opstillede hierarki. Endvidere indgik fra Frederiksborg amt henholdsvis den gamle købstad Slangstrup med 613 og den nye handelsplads Frederiksværk med 708 indbyggere. Hertil kommer, at Frederiksborg amt formodentlig var påvirket af hovedstaden mod syd. Fra Vejle amt var Fredericia med 4433 indbyggere bedst placeret på en niendeplads, hvorefter Vejle og Kolding med henholdsvis 2705 og 2611 indbyggere fulgte på en 18. og 19. plads. Endvidere skal nævnes Horsens lige nord for amtet, som med sine 4933 indbyggere befandt sig på en ottendeplads. I Ringkøbing amt var Ringkøbing med sine 1239 bedst placeret på en 46. plads, hvorefter Holstebro med 1186 fulgte efter på en

<sup>581</sup> Det fremgår ikke tydeligt, hvorledes Wichmann Matthiessen er nået frem til de 81 byer. Dog fremgår det af Wichmann Matthiessen 1985b, s.12, at der er tale om privilegerede byer, som er taget med uanset tidspunkt for opnåelse af status. Sammenholdt med den trykte statistik ses det, at Wichmann Matthiessen har taget alle de byer med, der optræder i befolkningsstatistikken på et givet tidspunkt – således fx Slangstrup, der mistede sine privilegier i 1809.

<sup>582</sup> Fremgangsmåden anvendes også af historikere, fx Boje & Hyltdoft 1977.

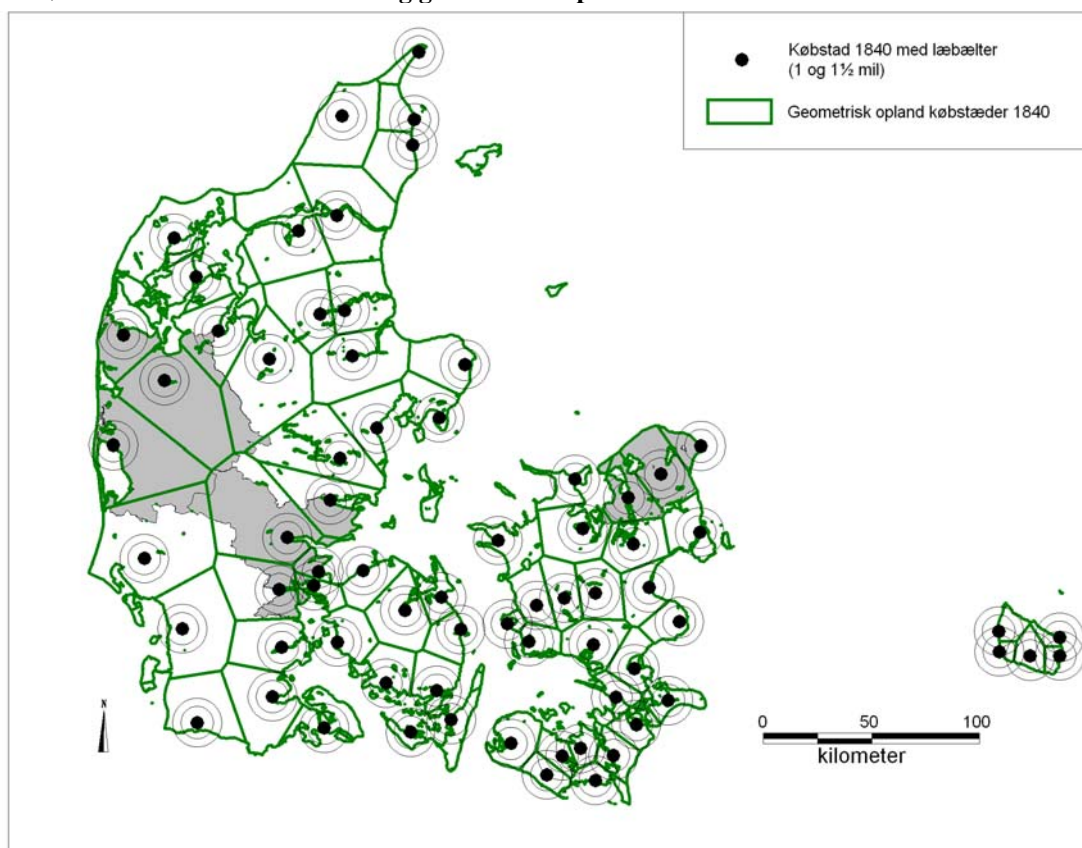
48. plads, mens Lemvigs blot 688 indbyggere rakte til en 76. plads.

Udgangspunktet for de tre områder var altså ret forskelligt: I Vejle amt var der i forhold til det samlede bysystem en enkelt stor og to større købstæder (suppleret med en stor lige nord for amtsgrænsen), mens der i det store Ringkøbing amt blot var tre meget små købstæder. I Frederiksborg var der en efter forholdene meget stor by, som suppleredes af en større og nogle meget små.

#### Købstæder med oplande omkring 1840

Der er udarbejdet et kort over de byer, der omkring 1840 var at regne for købstæder. Disse er forsynet med de i Næringsloven fastsatte læbælter for henholdsvis håndværk og handel svarende til en afstand på 1 og 1½ mil (funktionen *Buffer zones*).<sup>583</sup> I MapInfo er der også beregnet geometriske oplande for købstæderne (funktionen *Voronoi*) – også kaldet Thiessen-polygoner. Et geometrisk opland (en polygon) kan beregnes for punktdata ved at udarbejde en polygon, som indeholder netop de celler, der ligger tættere på det i polygonen beliggende punkt end på noget andet punkt. De geometriske oplande skal her benyttes til at give en status over de regionale bysystemer:

**Figur 27: Købstæder 1840 med læbælter og geometriske oplande**



Af byernes beliggenhed ses det, at langt de fleste af byerne havde orientering mod kysten. Af byernes geometriske oplande fremgår det, at deres potentialer var ret forskellige.

I Frederiksborg amt lå to af de tre købstæder ved kysten, og som det fremgår af kortet, var pladsen uden for læbælterne ret trang, såvel som de geometriske oplande var ret små. Endvidere må bemærkes København

<sup>583</sup> Der er ikke i forbindelse med den geografiske fremstilling skelnet mellem land og vand til trods for, at Thestrup kritiserer Viggo Hansen for netop at undlade at gøre dette. Endvidere er alle købstæder omkring 1840 forsynet med et læbælte – også København til trods for, at byen fik ophævet sit læbælte allerede i 1866. Se Thestrup 1986, s. 171-173.

mod sydøst, som også er forsynet læbælter, om end det er indlysende, at byens indflydelse rakte langt ud over de henholdsvis 1 og 1½ mil. Det er forsøgt at måle afstanden i luftlinie mellem købstæderne i amtet og de byer, der lå tættest på (funktionen *Distance Calculator*). Fra Frederikssund til Hillerød var afstanden på 18,7 km målt i luftlinie, til Roskilde var der 21,6 km, mens afstanden til København var 36,7 km. Mellem Helsingør og Hillerød var afstanden 22,5 km, mens der fra Helsingør til København var 39,8 km. Mellem Hillerød og København var afstanden 32,3 km. Afstandene mellem købstæderne og fra disse til hovedstaden var således meget korte.

Det store Ringkøbing amt havde ligeledes blot tre købstæder ved undersøgelsesperiodens begyndelse, heraf to kystbyer og en indlandsby – Holstebro – som var afhængig af ladepladsen Struer mod nord, mens Skive endvidere påvirkede amtets nordøstlige hjørne. Det fremgår også af kortet, at der i det østlige og især sydøstlige område var et stort bytomt område, der strakte sig ind i Vejle amt længere mod øst. Målt i luftlinie var afstandene mellem købstæderne store: Fra Holstebro til Lemvig var afstanden 28,5 km, til Ringkøbing var der 38,0 km, mens der til Skive var en afstand på 33,9 km. Holstebro var også den købstad, der lå nærmest Lemvig, mens der fra Lemvig til Nykøbing Mors var 43,2 km. Holstebro var ligeledes den købstad, der lå tættest på Ringkøbing, hvorefter fulgte Lemvig, mens afstanden fra Ringkøbing til Varde mod syd var på 54,2 km. Af kortet fremgår det, at der var store bytomme områder i amtet – især i den østlige del. Oplandene var derfor meget store.

Vejle amts bysystem udgjordes også af tre købstæder, der alle var beliggende ved østkysten. Mens især Vejles og Koldings oplande var store, forholdt det sig anderledes beskedent med Fredericia. Også Horsens mod nord og måske Middelfart influerede på bysystemet i Vejle amt. I den sydlige og østlige del af amtet var der således en ret tæt bystruktur, mens der mod vest slet ikke var købstæder. Målt i luftlinie var afstanden mellem købstæderne internt i amtet på 19,9 km mellem Kolding og Fredericia, 24,4 km mellem Kolding og Vejle, mellem Vejle og Fredericia var der 21,4 km, mens købstaden lige nord for amtsgrænsen – Horsens – lå i en afstand på 26,3 km fra Vejle, hvilket nogenlunde svarede til, at læbælterne ikke lappede over hinanden. Afstandene til de vestjyske købstæder var derimod meget større, mens afstandene til de fynske købstæder generelt var små – mellem Fredericia og Middelfart således blot 6,8 km – ganske vist adskilt af Lillebælt. Af kortet fremgår det tydeligt, at der i den vestlige del af amtet var et større bytomt område, mens behovet for nye større byer i den østlige del – og især i det sydøstlige hjørne – var ret begrænset.

Forskellene på de tre områder kan også anskueliggøres ved at sætte det areal, der lå uden for købstædernes læbælter, i relation til det totale areal (se bilag 2, tabel 12): I Frederiksborg amt var arealet uden for købstædernes læbælter meget begrænset og omfattede kun 39,2 % af det samlede areal, mens hele 78,8 % af det samlede areal i Ringkøbing befandt sig uden for disse. Vejle amt indtog en mellemposition med en andel på 57,8 % af arealet uden for læbælterne. Også her kan der altså iagttages nogle forskelle, som svarer til de tidligere identificerede.

### Funktioner og erhvervsfordeling

Der synes også at være behov for at se nærmere på byernes erhvervsfordeling – for hvad levede bybefolkningen egentlig af? (se bilag 2, tabel 13 og se også tabel 7, der er opstillet ud fra Hans Chr. Johansens tal). Ifølge tallene over erhvervsopgørelsen fra 1840 i *Statistisk Tabelværk (ST)* fra 1842<sup>584</sup> var 2,0 % af bybefolkningen beskæftiget ved jordbrug, heraf kun 0,2 % i København, men til gengæld hele 57,8 % i landdistrikterne. 39,0 % af bybefolkningen var beskæftiget ved forarbejdning og industri, mens tallet for hovedstaden alene var lidt lavere, nemlig 35,6 %, og tallet for landdistrikterne var 14,6 %. Som det fremgik ovenfor, må størstedelen forventes at være håndværksvirksomhed, hvilket både en betragtning af fagenes fordeling i ST1842 og Trap 1 bekræfter. Af ST1842 fremgår det endvidere, at hovedstaden, hvad angik

---

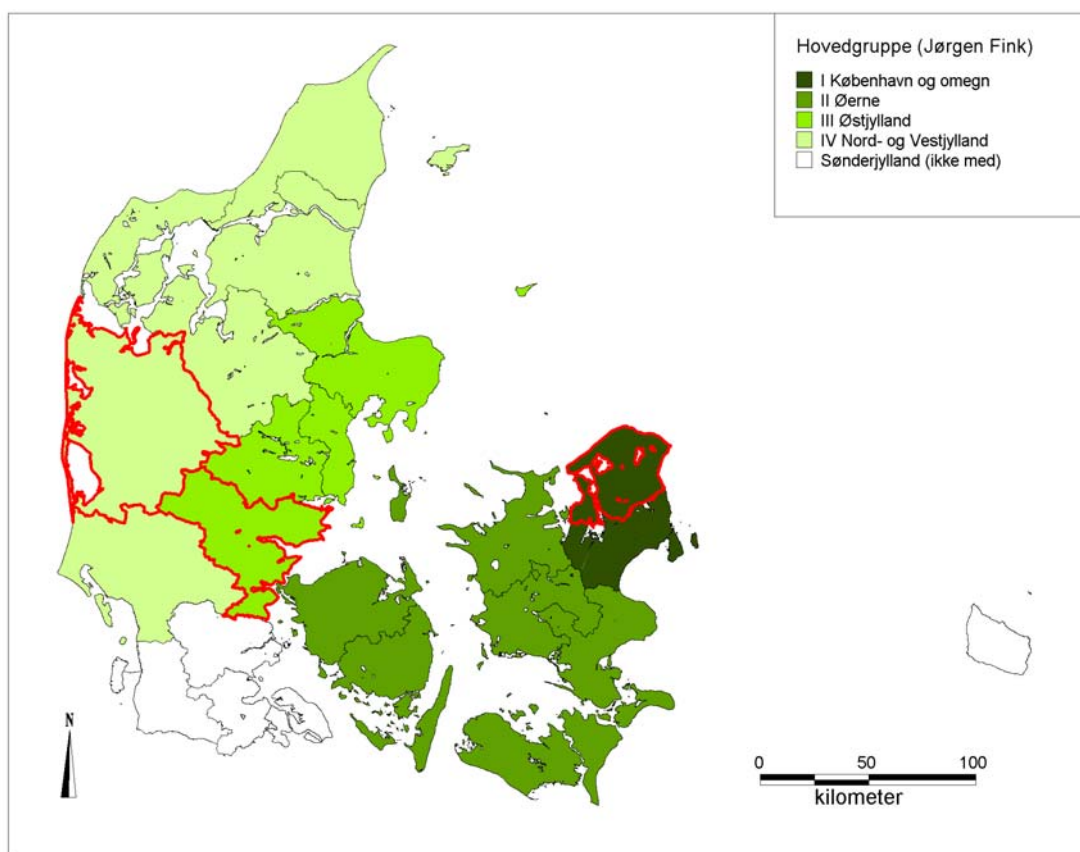
<sup>584</sup> I ST1842 er der gengivet en oversigt over befolkningens erhvervsfordeling, hvad angår købstæder og landdistrikter. Tallene er lagt sammen til hovedkategorier og dækker hele befolkningen. Tallene for købstæderne inkluderer også København.

industri, var provinsbyerne og landdistrikterne klart overlegen.<sup>585</sup> Handel og vareomsætning beskæftigede 14,7 % af den totale bybefolkning, mens tallet for hovedstaden alene var 14,2 %. Af de 0,8 procent af befolkningen, der i landdistrikterne var beskæftiget ved dette erhverv, ses det meget tydeligt, at handelserhvervene var forbeholdt byerne hvilket naturligvis må ses i sammenhæng med lovgivningen. ST1842 giver ligeledes en oversigt over handelsfagernes fordeling, og det fremgår tydeligt, at mange fag inden for denne kategori kun var til stede i hovedstaden, mens det næsten udelukkende var de mest udbredte handelsvirksomheder – som fx købmænd og høkere – der var anført for byerne i provinsen.<sup>586</sup> Tydeligt var også hovedstadens klare dominans, hvad angår immaterielle og militære erhverv (fx administration, kunst, uddannelse og militær), som – sammen med den før omtalte industri – gjorde hovedstaden til landets absolutte center. Det danske bysystem må altså omkring 1840 beskrives som et system bestående af meget små byer og en enkelt – i dansk sammenhæng – meget stor by beliggende i landets periferi.

### Byregioner

Som afrunding på afsnittet om bysystemet skal Jørgen Finks opstillede inddeling af landet i forskellige regioner gengives. Fink har her suppleret Kampps landbrugsgeografiske inddeling med økonomiske og bygeografiske forhold, hvilket resulterer i fire hovedgrupper, nemlig I) områderne omkring København, II) Øerne, III) Østjylland og IV) Nord- og Vestjylland (se bilag 2, tabel 14). På et kort tager de sig således ud:

**Figur 28: Danmark inddelt i hovedgrupper ifølge Jørgen Fink**



Kilde: Kortet er udarbejdet på baggrund af Fink 1992.

Tre forskellige hovedområder er dækket af undersøgelsen. Gruppe I beskrives som værende præget af

<sup>585</sup> ST1842. En anden fremgangsmåde er at se på de såkaldte fabrikslister fra 1847, hvor en sammenholdning med folketællingen for København bekræfter indtrykket af, at industrien i midten af 1800-tallet altovervejende var et hovedstadsfænomen. Se Bitsch Christensen (red.) 2006.

<sup>586</sup> ST1842.

hovedstadens nærhed, hvorfor området "... falder uden for den egentlige stationsbyudvikling."<sup>587</sup> Det repræsenteres her af Frederiksborg amt. Den tredje gruppe består af to forskellige landbrugsregioner: En østlig del, hvor jorden var af god kvalitet som på Øerne, såvel som økonomien var forholdsvis veludviklet, og en vestlig del hvor jorden var ringere. Vejle amt er en del af gruppe III. Det fjerde hovedområde havde den ringeste landbrugsjord og var i udgangspunktet økonomisk svagt og repræsenteres her af Ringkøbing amt. Gruppe II, der havde den bedste landsbrugsjord og en god økonomisk udvikling, er ikke direkte repræsenteret i denne undersøgelse, men er til gengæld omfattet af den undersøgelse jeg foretog af de rurale byer på Fyn i mit speciale. Resultaterne fra denne undersøgelse inddrages, når det skønnes nødvendigt.

## **2.7. Sammenfatning del 2**

Hensigten med dette kapitel var at skabe et overblik over den overordnede samfundsudvikling i perioden fra ca. 1840 til 1960 med henblik på at etablere en forståelsesramme for den undersøgelse af de rurale byer, der er afhandlingens emne. Af ovenstående karakteristik fremgik det, at der på alle de belyste områder kunne identificeres meget store ændringer i løbet af den betragtede periode. Det er min antagelse, at sådanne ændringer også vil afspejle sig i bebyggelsen, hvilket skal motiveres yderligere i de følgende kapitler, hvor de rurale byer tages under behandling.

Det andet mål var at afdække henholdsvis udviklingen på landsplan og på regionalt niveau, som den afspejlede sig i de tre undersøgelsesområder med henblik på at se, hvorvidt de tre områder tilsammen kunne siges at være repræsentative for landet som helhed. Her viste det sig generelt, at Frederiksborg amt for det første havde en hel del god landbrugsjord, en lang kyststrækning og store skovområder. Hvad angår bebyggelsen sås en tæt landsbystruktur, mange huse (især i skovene) og mange fiskerlejer, såvel som der allerede var en del købstæder i området. Det resulterede i, at befolkningstætheden var høj. Generelt blev området meget tidligt præget af nærheden til København, hvor især de kongelige slotte påvirkede bebyggelsen. Også transportsystemet var tidligt veludbygget i dette område. Ringkøbing var præget af store hede- og sandområder. Kyststrækningen mod vest gav ikke mulighed for naturlige havne. Derimod var der en del åer og engområder, der kunne motivere en bosættelse. Den primære bebyggelse bestod i meget udstrakt grad af enestegårde og spredtliggende mindre landsbyer, mens antallet af købstæder var beskedent og deres størrelse begrænset. Tilsammen resulterede det i en meget lav befolkningstæthed. I løbet af perioden undergik arealanvendelsen imidlertid meget store forandringer, hvor hedeopdyrkningen stod helt centralt. Transportsystemet blev udbygget, og befolkning og bebyggelse kom til. Mens Frederiksborg og Ringkøbing amt på mange måder repræsenterede to modsatrettede tendenser eller ekstremer, om man vil, så var Vejle amt generelt at finde meget tæt på et landsgennemsnit. Mens den østlige del af amtet må beskrives som et område med god landbrugsjord, så var den vestlige del mere mager. Det afspejlede sig også i den eksisterende bebyggelse, og hvor den østlige del af amtet havde en tæt landsbystruktur, så var den vestlige del i høj grad præget af mere spredt enestegårdsbebyggelse. Også amtets tre købstæder var alle beliggende i den østlige del af amtet.

Disse forhold betyder, at Vejle amt er det af de tre områder, der kom tættest på at være et mikro-Danmark, mens de to øvrige på hver sin måde giver mulighed for at nuancere "gennemsnittet" med det særlige eller atypiske. I forhold til arbejdet med analysen er det fundet naturligt at teste forskellige metoder på Vejle amt, der således vil fungere som en slags pilotområde.

Både "gennemsnittet" og variationerne synes således at være repræsenteret i de tre valgte områder, hvilket gør det rimeligt at antage, at det på baggrund af undersøgelsen også vil være muligt at sige noget om udviklingen på landsplan. Endelig har kapitel 2 givet anledning til at præcisere forventningerne om, at der antageligt vil være vidt forskellige behov for rurale byer i de tre områder, hvilket formodes at afspejle sig i deres geografiske fordeling, tidspunktet for deres opståen, udvikling og særlige karakteristika. Dette skal afprøves i de følgende kapitler.

---

<sup>587</sup> Fink 1992, s. 18.

## 3. REGISTRERING OG KORTLÆGNING

### 3.0. Indledning

Afhandlingens kapitel 3 er en registrering og kortlægning af de rurale byer i de tre områder. Kapitlet indledes med en diskussion af begrebet *rural by*. Herefter skal der på baggrund af den empiriske analyse udvikles en registreringsmetode (*metode*), som forhåbentlig vil gøre det muligt at belyse, hvor mange byer der var, hvorledes de kan afgrænses, og hvordan var de fordelt (*emne*).

### 3.1. Definition – en uddybning

En kortlægning og registrering af de rurale byer må naturligvis foretages i overensstemmelse med den tidligere opstillede definition. Her blev en rural by karakteriseret som:

”En bebyggelseskoncentration af en vis størrelse, der i 1800-tallets anden og 1900-tallets første halvdel opstod og udviklede sig i landdistrikterne – typisk ved en hovedfærdselsåre – hvor handel, transport, industri og institutioner alene men oftest tilsammen gav bebyggelsen et præg, som adskilte den fra den omgivende primære bebyggelse, hvorfor hovedparten af befolkningen var beskæftiget ved andet end primære erhverv.”

Kigges der nærmere på definitionens enkelte dele, så fremgår det, at der skal være tale om en *tæt bebyggelse* af en vis *størrelse* med nogle *funktioner* og en *erhvervsfordeling*, der adskilte bebyggelsen fra en *primær bebyggelse*. I forbindelse med en registrering må der benyttes kildemateriale, som kan sige noget om disse forhold.<sup>588</sup> Set i relation til den opstillede model må *befolkning*, *bebyggelsesstruktur* og *økonomi* (dvs. *funktioner* som handel, transport, industri, institutioner samt *erhvervsfordeling*) belyses. *Transportforholdene* i øvrigt vil kun blive benyttet som hjælp til at lokalisere bebyggelser i forbindelse med kortanalysen, mens *bysystemet* og den *primære bebyggelse* vil blive brugt til at afklare den rurale bys særpræg, dvs. en negativ definition af den rurale by med fokus på, hvad den *ikke* er. *Naturen* vil ikke indgå direkte i kortlægningsarbejdet. Følgende kildegrupper står centralt for kortlægningen af byerne: Statistik, kort og det topografiske værk. Materialets potentiale er forsøgt illustreret i nedenstående tabel:

**Tabel 5: Simpel oversigt over materialets potentiale i forbindelse med en registrering**

Kriterium \ Kilde	Befolkningsstatistik	Erhvervsfordeling	Kort	Topografisk værk (Trap Danmark)
Størrelse	X	...	X	(X)
Tæthed/struktur	...	...	X	...
Funktioner	...	(X)	X	X
Erhvervsfordeling	...	X	...	(X)

Et kryds i parentes betyder, at materialet kun indirekte kan sige noget om kriteriet.

Med henblik på at demonstrere de enkelte kilders brugbarhed til formålet skal de fire hovedtyper gennemgås separat med henblik på at anskueliggøre, hvordan de først hver for sig og efterfølgende tilsammen kan give indsigt i landdistrikternes urbanisering. Den eksisterende forskning har taget udgangspunkt i statistiske befolkningsdata, hvilket også skal gøres her, hvorefter henholdsvis det kartografiske materiale, Trap og befolkningens erhvervsfordeling vil blive undersøgt (*metode*). Dernæst kan registreringens indhold – de rurale byer i de tre områder – diskuteres (*emne*). På grund af den meget forskellige forskningstradition og materialets karakter vil gennemgangen ikke være helt ensartet: I nogle tilfælde er der behov for en kritisk stillingtagen til den hidtidige brug af materialet, mens det andre steder er muligt at gå direkte til sagen.

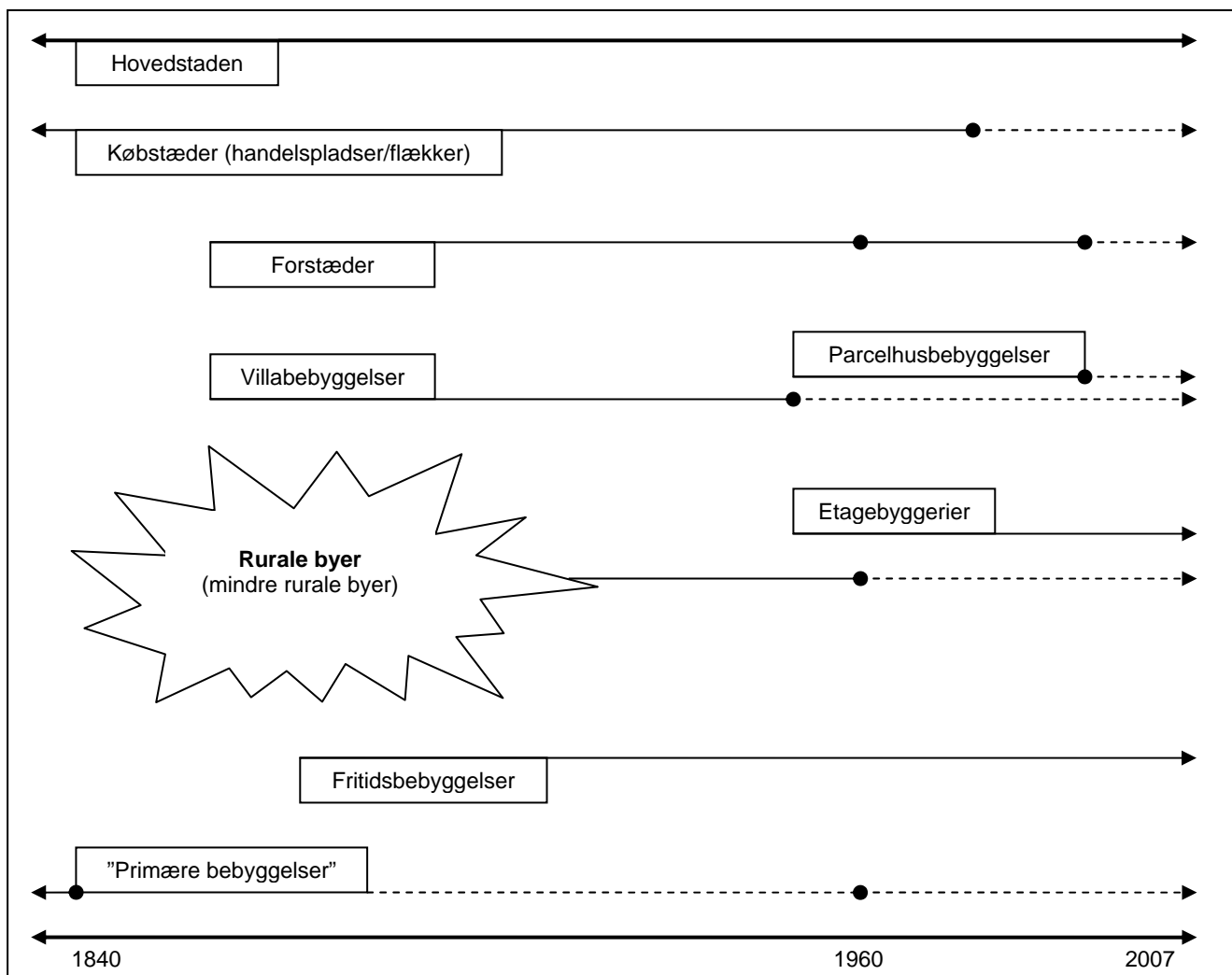
#### En negativ definition – hvad en rural by ikke er

For at kunne registrere de rurale byer må der tages stilling til, hvad en rural by er, og hvad den *ikke* er – eller rettere, hvordan de rurale byer kan afgrænses i forhold til andre bebyggelser. Spørgsmålet blev berørt

<sup>588</sup> Der er tale om en afprøvning og en videreudvikling af den metode, jeg udviklede i mit speciale. Se Thøgersen 2002 og Thøgersen 2006.

kursorisk i forbindelse med problemformuleringen, men arbejdet med det empiriske materiale giver behov for en yderligere præcisering og diskussion af, hvordan disse problemer skal håndteres i registreringssammenhæng. Bebyggelsestypernes kronologi er forsøgt illustreret grafisk, hvorefter de enkelte typer gennemgås nedenfor.

**Figur 29: Bebyggelsestyper. Kronologi og fokus**



Desværre foreligger der ikke entydige definitioner af flere af de relevante bebyggelsestyper. En administrativ by er forholdsvis let at definere, hvilket allerede blev gjort i kapitel 2 (jf. definitionen af købstæder, forstæder og flækker). Som det også blev nævnt i kapitel 2, skiftede flere byer status undervejs, hvilket har betydning for deres optræden i både det statistiske materiale og Trap, mens kortanalysen ikke er afhængig af de administrative forhold. I forhold til registreringen vil de byer, der fungerede som købstæder (samt handelspladser eller flækker) omkring tidspunktet for undersøgelsens begyndelse, *ikke* blive registreret som rurale byer. Derimod vil de ældre og stadig fungerende købstæder blive inddraget i den senere karakteristik af bysystemet. Mere kompliceret forholder det sig med flere af de nye bebyggelsestyper, der opstod i samme periode som de rurale byer, således forstaden:

#### Forstad

I *Håndbog for topografer* defineres forstaden som et tæt bebygget område, der danner en direkte fortsættelse af bebyggelsen i en større by (typisk en købstad).<sup>589</sup> I *Ordbog over det danske Sprog* beskrives forstaden som

<sup>589</sup> *Håndbog for topografer*, 1. udg., 1963, s. 15.



en del af en by, der lå uden for den egentlige by. Oprindeligt blev betegnelsen, ifølge dette værk, anvendt om nye bydele eller landsbyer, som lå foran (under) en befæstet bys volde. Senere (dvs. omkring 1950) blev det anvendt om (administrativt indlemmede eller selvstændige) byer eller kvarterer i udkanten af en storstad, som også forstadens erhvervsliv hørte sammen med. Endvidere var det karakteristisk, at en forstad overvejende blev beboet af en enkelt befolkningsklasse.<sup>590</sup>

Forstæderne blev første gang opgjort i folketællingen fra 1911. Her står det om forstæderne skrevet, at ”en stor Del af de bymæssige Bebyggelser i Landkommunerne er at betragte som Forstæder til Købstæder, med hvilke de delvis er sammenbyggede.”<sup>591</sup> Videre hedder det, at man for 1911 har ”... udskilt og særlig opgjort Folketallet for de vigtigste af de i Landkommunerne beliggende sammenhængende Bebyggelser med mere eller mindre bymæssig Karakter.”<sup>592</sup> I 1950 blev det angivet som kriterium, at ”bebyggelsen skal være sammenhængende, af bymæssig karakter og danne en direkte fortsættelse af bebyggelsen i den tilgrænsende købstad; men alle sådanne bebyggelser skal tages med uanset størrelse.”<sup>593</sup> Dette præciseredes i 1960: ”Som forstæder til provinsbyer regnes bebyggede områder i sognekommunerne, som danner en direkte fortsættelse af bebyggelsen i en tilgrænsende provinsby, hvilket vil sige, at der ikke er en afbrydelse i bebyggelsen på mere end 200 m., bortset fra sådanne afbrydelser, der skyldes offentlige anlæg, kirkegårde, idrætspladser, erhvervsmæssige anlæg o.l.”<sup>594</sup> Den statistiske definition tog således udgangspunkt i det administrative forhold, at en provinsbys bebyggelse fortsatte ind i nabokommunen (et landdistrikt). Ved kommunalreformen i 1970 blev forstæderne indlemmet i de nye storkommuner.<sup>595</sup>

Peter Dragsbo foretrækker en forstadsdefinition, der tager udgangspunkt i menneskets forhold til byen i en specifik historisk periode. Forstaden betragtes som et produkt af industrialiseringen og fremvæksten af den moderne by, hvor den fysiske adskillelse af bolig og arbejde betød en omdannelse af byen.<sup>596</sup> Dragsbo knytter også forstaden direkte til en større by, men stiller ikke krav om en fysisk sammenhæng. Ifølge Dragsbo kunne forstæderne antage meget forskellige former. De vigtigste elementer i 1800-tallets forstæder var den borgerlige villa, den borgerlige etageejendom og arbejdernes boliger i udlejningsejendomme. Efter 1900 ændrede forstaden karakter og antog igen tre forskellige former: De nye byggeforeningers byggeri (inspireret af den engelske havebybevægelse), arbejdernes boligselskaber (fritliggende blokke omgivet af grønne områder eller ”arbejderborgen” (de store karréer)) og kolonihavebevægelsen (forløber for det senere parcelhusbyggeri). De forskellige former er dog endnu ikke undersøgt til bunds.<sup>597</sup> Dragsbo daterer forstædernes ophør til 1980 eller måske 1990, hvilket skyldes, 1) at forstaden defineret som et ”rent” boligmiljø var blevet en del af det generelle boligideal, og 2) at den traditionelle bystruktur med centrum og periferi var opløst, hvorfor det ikke længere giver mening at se på forstaden, der netop kun eksisterer qua sin relation til byen.<sup>598</sup>

I nærværende undersøgelse defineres en forstad, som en ny kvarterdannelse, der primært tjente et boligformål (men som også kunne rumme funktioner), og hvor bebyggelsen var direkte fysisk sammenhængende med en større by (ikke nødvendigvis en købstad). En samlet vurdering af bebyggelsens geografiske lokalisering, dens sammenhæng med en større by, bebyggelsens fysiske struktur, størrelse og de tilstedeværende funktioner vil tilsammen spille ind på, om en bebyggelse kan defineres som en forstad. I

---

<sup>590</sup> *Ordbog over det danske Sprog.*

<sup>591</sup> SM1911, s. 7.

<sup>592</sup> SM1911, s. 23.

<sup>593</sup> SM1952, s. 11.

<sup>594</sup> SM1962, s. 6. Måske har formuleringen også været anvendt i 1950, jf. SU1964, s. 222, men den er ikke genfundet i SM1952.

<sup>595</sup> Wichmann Matthiessen 1985a, s. 12. En undtagelse herfra var forstæderne til København, der forblev selvstændige kommuner.

<sup>596</sup> Dragsbo: ”Forstaden – et kulturmiljøes historie” i Bitsch Christensen (red.) 2006, s. 285-307.

<sup>597</sup> Dragsbo har modtaget en bevilling til nærmere at belyse forstadsproblematikken og har påbegyndt et forskningsprojekt i januar 2007.

<sup>598</sup> Dragsbo 2006.

statistikken er der ikke anvendt størrelsesmæssige kriterier for netop denne type af bymæssige bebyggelser, og heller ikke andre steder har det været muligt at finde overvejelser om en rimelig minimumsstørrelse.

#### *Villabebyggelse*

I *Ordbog over det danske Sprog* defineres *villaen* som et landsted eller fritliggende bygning ved en bys udkant eller nærhed, men også ved skov, strand mv. med omgivende have. Villaen var bestemt til bolig for en enkelt (eller evt. et par) familie(r), mens husets stil og karakter var præget af, at det ikke var indrettet til erhverv.<sup>599</sup> I *Håndbog for topografer* var villaen oprindeligt et: "... fornemt, romersk landsted eller forstadshus, i reglen omgivet af pompøse haveanlæg. Nu [i 1984] et af en have omgivet beboelseshus for 1 eller 2 familier."<sup>600</sup> Dragsbo anser *villaen* for at være en delmængde af *forstaden*, og typen dateres til at opstå i 1847, hvor den første borgerlige villa – *Taarnborg* – blev opført på Frederiksberg. Her kom en familie til at bo permanent i et større fritliggende hus, der var omgivet af en have.<sup>601</sup>

Med *villabebyggelse* forstås her boligbebyggelse, som kan være en del af en anden bebyggelse, fx en administrativ by, en forstad eller en rural by, men som også kan være et separat beliggende kvarter. Hvis villaerne lå i umiddelbar forlængelse af en by, vil de ofte (fx i statistikken) blive omtalt som en forstad, mens bebyggelser, der ikke fysisk har sammenhæng med en by, betegnes som en villabebyggelse. Tidsmæssigt faldt villabebyggelsen sammen med de rurale byers epoke, men funktionsmæssigt adskilte de sig ved *kun* at tjene et boligformål. Det har ikke været muligt at finde overvejelser om, hvor mange bebyggelsesenheder der skal til for at tale om en villabebyggelse.

#### *Parcelhusbebyggelse*

Mens villaen først langsomt vandt udbredelse i bredere befolkningslag, blev den efterfølgende tids privatbolig – *parcelhuset* – hurtigt "hver mands eje", og middelklassen fik eget enfamiliehus. Som det fremgår af navnet, blev (type-)huset opført på en parcel med mulighed for både have og ligusterhæk. Typisk blev større områder (en eller flere matrikler) bebygget samtidig med store og planlagte kvarterer til følge. Ordet *parcelhus* optræder *ikke* i *Ordbog over det danske Sprog*, der dækker perioden frem til 1950, hvilket samtidig indikerer, at det først er i perioden efter, at denne beboelsesform vandt udbredelse. I *Håndbog for topografer* defineres et parcelhus som et "enfamiliehus med lille have".<sup>602</sup> Dragsbo anser parcelhusbebyggelse for at være en udløber af kolonihaven – eller rettere for at være resultatet af et ægteskab mellem kolonihaven og den borgerlige villa.<sup>603</sup> Arkitekterne Olaf Lind og Jonas Møller har beskæftiget sig indgående med emnet, men fortolker parcelhusbegrebet meget bredt, nemlig som samlebetegnelse for alle huse beliggende på en separat parcel, hvorved både villaer, bungalower, fritidshuse og typehuse får prædikatet *parcelhus*. Begrebet bruges således om hele den lange periode fra omkring 1860 til i dag (underinddelt i fire perioder).<sup>604</sup>

Den forståelse af parcelhuset, der skal anvendes i denne afhandling, svarer til den fase, der af Lind og Møller defineres til at begynde omkring 1960, og som varede til omkring 1980.<sup>605</sup> En parcelhusbebyggelse defineres derfor her som en koncentreret og planlagt husbebyggelse opført til boligformål efter ca. 1950/60. Det er her fundet nødvendigt at skelne mellem villa- og parcelhusbebyggelse, skønt de to begreber ofte blandes sammen. Det gøres tidsmæssigt ved at datere villabebyggelsen til at være fra *før* parcelhusbyggeriets fremvækst – dvs. til perioden fra 1800-tallets slutning til omkring 1950/60, mens parcelhusbyggeriet tilegnes perioden efter. For at tale om et parcelhuskvarter eller -by, må der naturligvis et større antal huse til.<sup>606</sup>

<sup>599</sup> *Ordbog over det danske Sprog*.

<sup>600</sup> *Håndbog for topografer*, 2. udg., s. V7.

<sup>601</sup> Dragsbo 2006.

<sup>602</sup> *Håndbog for topografer*, 2. udg., s. P1.

<sup>603</sup> Dragsbo 2006.

<sup>604</sup> Olaf Lind & Jonas Møller: *Bag hækken. Det danske parcelhus i lyst og nød*, 1996.

<sup>605</sup> Lind & Møller 1996, s. 136ff.

<sup>606</sup> Jf. DAKID, hvor der kræves 10 bebyggelser..

### *Etagebyggeri*

Modsat den horisontale villa- og parcelhusbebyggelse er *etagebyggeri* en vertikal bebyggelse.<sup>607</sup> Denne bebyggelsesform er ikke nævnt eksplicit i *Håndbog for topografer*. Det er derimod karrébebyggelse, som er en flerfløjet bebyggelse, der helt eller delvis lukker sig om en beplantet gård, hvilket synes at dække udmærket. Etagebyggeriet er hos Dragsbo knyttet direkte til forstaden, hvilket ikke gøres her, da sådanne kvarterer også kunne opstå som i selvstændige enheder eller – mere sjældent – fx i en rural by. Som fremhævet af Dragsbo, var arbejderbevægelsens boliger fra begyndelsen af 1900-tallet typisk etagebyggeri, men etagebyggeriet blev endnu mere omfattende i perioden efter ca. 1950/60.

Villa-, parcelhus- og etagebebyggelser kan både være selvstændige bebyggelser og udgøre en del af en købstad, forstad eller rural by. Fælles for bebyggelserne er, at de alle primært tjener et boligformål og dermed manifesterer den fysiske adskillelse af arbejde og bolig i særlige kvarterer eller bebyggelser. ”Rene” boligbyer kan dermed ikke isoleret betragtes som til definitionen af en by. Mellem villabebyggelse og rurale byer var der tale om to kronologisk sideløbende processer, og en del villabebyggelse var ofte fysisk sammenhængende med en rural by og må ses som en del af denne. ”Rene” villabebyggelser indgår derimod ikke i registreringen. Parcelhusbyggeri og etagebyggeri i landdistrikterne dateres tidsmæssigt til perioden efter 1950/60, hvorfor de ikke vil indgå i afgrænsningen af den rurale by. Til at dække de bebyggelser, der primært tjente et (permanent) boligformål anvendes samlebetegnelsen *boligbebyggelse*.

### *Fritidsbebyggelse*

Modsat de ovenfor nævnte bebyggelsestyper karakteriseres en *fritidsbebyggelse* ved *ikke* at være helårsbeboelse. I *Ordbog over det danske Sprog* er kun omtalt et sommerhus, der defineres som et ”... hus, villa (paa landet, ved stranden), der benyttes til sommerophold; nu især om mindre hus (ofte af træ)...”<sup>608</sup> Mens fritidsbebyggelsen i begyndelsen var forbeholdt de få (fx landsteder), så blev fritidskulturen i løbet af den her undersøgte periode udbredt til samfundets bredere lag. Her defineres fritidsbebyggelsen som en koncentreret sæsonbebyggelse bestående af mindre huse, der oftest er beliggende ved kysten eller ved et andet naturskønt område. I nogle tilfælde kunne der opstå fritidsbebyggelse i eller ved en by.

### *Primær bebyggelse*

I landdistrikterne var der forud for de rurale byers opståen bebyggelser knyttet til de primære erhverv. I løbet af den her undersøgte periode ændrede den eksisterende agrare bebyggelse karakter og blev mere fragmenteret. Derved opstod de bebyggelser, der her betegnes som *samlinger af gårde og huse*. Typen omfatter den spredte gård- og husbebyggelse med et fælles stednavn, der opstod i løbet af 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet, og som typisk var orienteret mod en vej, men som *ikke* var bymæssig.<sup>609</sup> Forbindelsen mellem de rurale byer og den primære bebyggelse var ofte tæt – i særlig grad, hvis den bymæssige bebyggelse opstod i en landsby, et fiskerleje eller ved en hoved- eller enestegård. En primær bebyggelse kan ikke i sig selv leve op til kravene til en by, og vil kun – såfremt den bymæssige bebyggelse mere eller mindre omkransede den primære bebyggelse – indgå i afgrænsningen af den rurale by.

### *Mindre rurale byer*

De *mindre rurale byer* var ”byaspiranter”, der – som det var tilfældet med de rurale byer – opstod i landdistrikterne, men som *ikke* kunne leve op til alle de krav, der stilles til en by. Disse bebyggelser er ikke hidtil undersøgt, men de vil kursorisk blive belyst i denne undersøgelse med henblik på især at fokusere på den nedre grænse for en (rural) by. De mindste *mindre rurale byer* kan være vanskelige at adskille fra den ovenfor anførte type *samling af gårde og huse*.

I forsøget på at konkretisere afgrænsningen til de andre bebyggelsestyper vil det i forbindelse med enkelte

<sup>607</sup> Mikkel Thelle: ”Røræg eller spejlæg – byplaner og hverdagsliv ved Køge Bugt ca. 1945-1990” i Bitsch Christensen (red.) 2006, s. 329-351.

<sup>608</sup> *Ordbog over det danske Sprog*.

<sup>609</sup> Jf. Astrid Krarup Vedstesen: *Samlinger af gårde/huse i Vejle Amt. En indholdsbestemmelse og definition af en samling af gårde/huse*, upubliceret speciale, 2005.

kildegrupper blive demonstreret, hvordan afgrænsningen i forhold til disse andre bebyggelser i praksis er blevet håndteret. Med de forskellige typer in mente skal blikket nu vendes mod befolkningsmaterialet:

### **3.2. Befolkning og befolkningsstatistik**

I den eksisterende forskning er befolkningsstatistikens oplysninger om indbyggertal blevet tillagt meget stor betydning, hvorfor et bestemt indbyggertal på et givet tidspunkt ofte i sig selv har været bestemmende for, om en bebyggelse blev betegnet som en by.<sup>610</sup> Her skal der ligeledes tages udgangspunkt i dette materiale for at kunne anskueliggøre dets styrker, svagheder og potentielle faldgruber.

#### **Hidtidig benyttelse af befolkningsstatistik i stationsbyforskningen**

Befolkningsstatistikken er bl.a. benyttet af stationsbyforskerne Niels Peter Stilling og Jørgen Fink. I forsøget på nærmere at forstå de benyttede fremgangsmåder og fremkomne resultater skal deres undersøgelser diskuteres med udgangspunkt i byerne i Frederiksborg, Ringkøbing og Vejle amter. Resultaterne vil blive sammenholdt indbyrdes og vurderet i forhold til det materiale, der ligger til grund for de respektive undersøgelser. Sidst i del 3 vil Stilling og Finks resultater blive sammenholdt med resultaterne af den her fremkomne registrering, hvor endvidere Wichmann Matthiessens resultater vil blive diskuteret.<sup>611</sup>

Som tidligere omtalt tager Stilling udgangspunkt i tællingen fra 1911, ”med tilføjelse af de manglende [sic!] især mindre byer”,<sup>612</sup> hvorefter der i en note – men uden yderligere bemærkninger – henvises til *Statistiske Meddelelser* fra 1911, 1921 og 1931.<sup>613</sup> I alt registrerer Stilling 151 i sit undersøgelsesområde. Set i relation til de her valgte undersøgelsesområder, medtager Stilling kun en meget lille del af Ringkøbing amt (jf. fravalg af Vestjylland), mens de øvrige områder indgår i hans undersøgelse. I alt har Stilling registreret 23 byer i de områder, der svarer til de her valgte undersøgelsesområder. Finks udgangspunkt er tællingen fra 1916, hvorfra han medtager alle bymæssige bebyggelser med et indbyggertal over 225, som *ikke* var forstæder, havnebyer, fiskerlejer eller rene fabriksbyer. Det resulterer i en totalregistrering på 222 byer.<sup>614</sup> Desværre er hovedstadsområdet og Nordsjælland fravalgt ud fra en formodning om, at området faldt uden for den egentlige stationsbyudvikling.<sup>615</sup> For de to øvrige områder har Fink registreret i alt 31 byer. Sammenholdt med Stilling tager fordelingen sig således ud:

**Tabel 6: Sammentælling af registrerede byer hos Stilling og Fink**

Område	Antal byer Stilling (1911)	Antal byer Fink (1916)	Sammenfald
Frederiksborg amt	7	0	0
Ringkøbing amt	(4)	19	3
Vejle amt	12	12	9
I alt (F, R, V)	23	31	12

Kilder: Stilling 1987, Fink 1992.

Af tabellen ses der flere uoverensstemmelser mellem antallet af registrerede byer. For Frederiksborg amt er forklaringen som nævnt, at Fink ikke anser dette område for at være relevant i stationsbysammenhæng. Hvad angår Ringkøbing amt, medtager Stilling som nævnt kun en meget lille del af området i sin undersøgelse, men blandt de fire han registrerer, optræder kun de tre hos Fink. For Vejle registrerer de begge 12 byer, men kun i ni tilfælde er der tale om de samme.

Fælles for både Stilling og Fink er, at de – skønt de undersøger en meget lang periode (1840-1940) – i

<sup>610</sup> Jf. forskningsoversigt.

<sup>611</sup> Se Wichmann Matthiessen 1985a og b. Wichmann Matthiessen har bearbejdet og justeret befolkningsstatistikken, så byerne kunne leve op til en fysisk-statistisk definition, men det er ikke tydeligt, hvorledes det praksis blev grebet an. Opgørelsen lægger sig dog forholdsvis tæt op ad den statistiske opgørelse, hvorfor den først inddrages til sidst.

<sup>612</sup> Stilling 1987, s. 75.

<sup>613</sup> Stilling 1987, s. 508.

<sup>614</sup> Fink 1992, s. 306.

<sup>615</sup> Fink 1992, s. 18.

forbindelse med udvalget af byer tager udgangspunkt i et enkelt år (1911 og 1916), som tilmed *ikke* ligger i undersøgelsesperiodens slutning. Stilling medtager dog enkelte byer optaget i statistikken efter 1911, men en argumentation for denne ”justering” mangler. I Finks registrering er der ikke taget hensyn til udviklingen efter 1916 og hermed heller ikke de mange usikkerheder, som notorisk knytter sig til de tidlige tællinger (især tællinger fra før 1940). I begge fremgangsmåder er der en indbygget risiko for, at byer, der er opstået sent i forløbet, ikke opfanges. Samtidig afslører de to registreringer, at anvendelsen af én folketælling frem for en anden kan medføre store forskelle – endda ved benyttelse af to efter hinanden følgende tællinger. På grund af uoverensstemmelserne skal der nu ses nærmere på de to foreliggende registreringer og deres relation til befolkningsstatistikken i de tre områder:

#### Vejle amt

For Vejle amt er de 12 byer, Stilling og Fink hver især har registreret (se bilag 3, tabel 1), sammenholdt med befolkningsstatistikken for 1911 og 1916, som er offentliggjort i *Statistiske Meddelelser* (herefter SM) de pågældende år samt anført i den efterfølgende tælling, hvor også revisionsrettelser er inkluderet. Som udblik inddrages kort tallene for 1921. Selve sammenligningen gengives i detaljer i bilag 3, tabel 2. Generelt var der medtaget væsentligt flere bebyggelser i SM1916 end i SM1911, mens kun tre (to senere forstæder og et landdistrikt til Kolding) var anført i SM1911 og ikke i SM1916. En sammenligning af tallene angivet for de to år, 1911 og 1916, viser, at der på grund af revisionsrettelser var betydelige forskelle i både antallet af bymæssige bebyggelser og de anførte indbyggertal: For 1911 blev tallene for Børkop, Grejsdalen og Uldum justeret, mens der for 1916 havde fundet en revision sted af tallene for Bjerre, Juelsminde og Pjedsted. Grejsdalen optrådte ikke med tal for 1916 i SM1921 (anført som forstad i en separat tabel).

I SM1911 er der registreret i alt 17 bebyggelser, hvoraf den ene var et landdistrikt til Kolding købstad, mens Grejsdalen var delt i to, hvorfor der reelt var i alt 15 bebyggelser. Sammenholdt med Stillings 12 byer ses det, at to – Hedensted og Hatting – ikke optræder i 1911-tællingen. Af disse har Fink kun taget Hedensted med, mens Hatting med 223 indbyggere i 1916 lige netop ikke kunne opfylde Finks krav om 225 indbyggere i 1916. Dette krav er lige her fulgt stringent, skønt det viser sig, at Hatting bare fem år senere – i 1921 – kunne mønstre hele 353 indbyggere. Hos Stilling er også bebyggelserne Bredballe Strand, Brejning, Grejsdalen, Jellingvej mm., Juelsminde og Mølholm udeladt. I tilfældet Bredballe Strand kan udeladelsen skyldes den kystnære beliggenhed, mens Jellingvej mm. og Mølholm samt dele af Grejsdalen senere blev forstadsbebyggelser. Fravalget af Brejning kan til gengæld ikke forklares på den vis, og Fink har da også Brejning med i sin registrering. Set i relation til indbyggertallet i 1916 er det dog påfaldende, at Fink ikke har medtaget Barrit, som til gengæld er med hos Stilling. Hornsyld er med hos Stilling, men ikke hos Fink, mens Juelsminde er fravalgt af dem begge – formentlig grundet byens beliggenhed ved kysten. Pjedsted og Stouby er også fravalgt – i overensstemmelse med Stilling registreringsmetode sikkert fordi de ikke var med i tællingen i 1911, men i direkte modstrid mod Finks, da byerne havde henholdsvis 348 og 310 indbyggere i SM1916, om end tallet for Pjedsted dog var nedjusteret igen i SM1921. Thyregod er taget med hos Stilling, skønt den ikke var med i SM1911, mens Taulov er fravalgt af Stilling og heller ikke er nævnt i SM1911, men derimod i den reviderede opgørelse for 1911 i SM1916 med 244 indbyggere. Derimod ses Taulov i Finks registrering, mens hverken Vonge eller Vandel er registreret af de to til trods for, at der for byerne i 1921 er anført et indbyggertal, som lå væsentligt over 225.

#### Ringkøbing amt

Stilling medtager fra Ringkøbing amt kun fire byer, mens Fink for hele området har registreret i alt 19 (se bilag 3, tabel 3). Også her var der store forskelle mellem de to tællinger fra 1911 og 1916 samt mellem de først publicerede tal og de efterfølgende revisioner (se bilag 3, tabel 4). For flere bebyggelser ses således nævnt et indbyggertal for 1911 i SM1916, skønt bebyggelsen ikke var registreret i SM1911 – heraf flere endda med et relativt højt indbyggertal. Således Bonnet, Bording, Bækmarksbro, Humlum, Oddesund, Sevel, Spjald, Tim og Troldhede. I et enkelt tilfælde – Oddesund – havde bebyggelsen et indbyggertal under de ca. 100 indbyggere, der i 1911 blev defineret som minimumsgrænsen, mens mange af de øvrige havde et relativt stort antal indbyggere – Humlum, Sevel, Spjald og Tim endda også over et pænt stykke over 200. I to tilfælde var der stor forskel på de tal, der var anført for 1911 – for Ramme således henholdsvis 321 i SM1911 og 194 i SM1916 og for Videbæk 617 og 476 indbyggere. Derimod var der overensstemmelse mellem

tallene for 1916 i SM1916 og SM1921.

I Stillings registrering indgår Bording, Hammerum, Sunds og Ikast, men hverken Bording eller Sunds er nævnt i den tælling. Stilling hævder at have taget udgangspunkt i. Hos Fink er Harboøre, Hjerm, Sevel og Struer ikke med til trods for, at deres indbyggertal langt oversteg de 225. Sidstnævnte skyldes formodentlig, at Struer bliver købstad (dog først i 1917)! Købstæder indgår ikke i Finks registrering, når altså lige bortses fra Skjern (købstad i 1958)! Fravalget af Harboøre kan skyldes, at der er tale om en bebyggelse med orientering mod – om end dog ikke beliggenhed ved – kysten, mens fraværet af de øvrige henstår i det uvisse. Hvad angår Ramme, så vælger Fink tilsyneladende at stole på 1916-tællingen, skønt byen i SM1911 er nævnt med 321 indbyggere og også i 1921 lå over den af Fink definerede grænse. Meget tyder på, at 1916 var et for tidligt tidspunkt at gøre status, hvilket kan anskueliggøres med Hee, der var anført med 204 indbyggere i 1916 og 252 i 1921, mens Vrists 147 indbyggere i 1916 i 1921 var blevet til 424.

### Frederiksborg amt

For Frederiksborg amt har Stilling registreret i alt syv byer. I Finks fravær sammenholdes de kun med den trykte statistik for 1911 i henholdsvis SM1911 og SM1916 (se bilag 3, tabel 5 og 6). Af sammenligningen fremgår det, at der også i Frederiksborg amt i flere tilfælde var foretaget en revision af tallene fra SM1911. Således er Lillerød, Lynæs og Sletten først med for 1911 i SM1916, mens tallet for 1911 for Asminderød blev opjusteret fra 364 i SM1911 og 459 i SM1916. Sammenlignet befolkningsopgørelserne for 1911 har Stilling således foretaget en udvælgelse, hvoraf de fleste kan forklares med, at han ikke medtager kystbebyggelser i sin undersøgelse (fx Espergærde, Gilleleje, Hellebæk, Hornbæk, Humlebæk, Hundested, Rungsted og Snekkersten). En kystnær beliggenhed kan imidlertid ikke forklare fravalget af Asminderød, Birkerød, Nyhuse, Slangerup og Usserød. Nyhuse kan være frasorteret, fordi bebyggelsen senere blev forstad til Hillerød, mens Slangerup kan være fravalgt, fordi den tidligere havde været købstad. Fravalget af Asminderød, Birkerød og Usserød kan ikke umiddelbart gennemskues.

### Sammenfatning

Det må konstateres, at Stilling og Fink – skønt begge er deltagere i det samme (*stationsby*)projekt – anvender to forskellige registreringsmetoder med ret forskellige resultater til følge. Derimod er det et fællestræk, at ingen af de to konsekvent følger de præmisser og kriterier, de hver især har opstillet, hvorved metoderne fremstår som usystematiske og tilfældige. Den fælles fravælgelse af kystbebyggelser er for så vidt reel nok, men den betyder, at en stor del af de nytilkomne byer (heraf endda mange med station) sorteres fra. Meget tyder også på, at mange byer i 1911 eller 1916 endnu ikke var fuldt udviklede og derfor ikke optrådte i statistikken, der endvidere ofte var præget af et vist efterslæb.<sup>616</sup> Endelig må de tidlige tællinger anses for at rumme flere fejl end de senere (jf. kildegennemgang), hvilket ikke mindst afspejlede sig i de talrige revisionsrettelser.

På baggrund af ovenstående skal der her foretages en mere detaljeret undersøgelse af befolkningsstatistikken.

### Analyse af befolkningsstatistikken 1901-1960

I forsøget på at etablere et overblik over de bymæssige bebyggelser i den offentlige befolkningsstatistik skal statistikken gennemgås for perioden 1901 til 1960 med et nedslag ca. hvert tiende år (og 1916 af hensyn til Fink). Opgørelserne for de enkelte år sammenholdes med den efterfølgende tælling og oversigten i SU1964. I opgørelserne er der til den enkelte bymæssige bebyggelse knyttet en bebyggelsestype, som fx *stationsby*, *ladeplads* eller *villabebyggelse*, og benyttelsen af disse vil ligeledes blive undersøgt. Den empiriske undersøgelse er dokumenteret gennem tabeller med angivelse af forskellene i opgørelserne for de enkelte år, men denne dokumentation er på grund af omfanget henlagt til bilagsmappen (se bilag 3, ”Dokumentation af den empiriske undersøgelse af de bymæssige bebyggelser i offentlig statistik 1901-1960”).

En simpel sammentælling af de bymæssige bebyggelser i landdistrikterne for de enkelte år i de tre områder er sammenholdt med den samlede opgørelse i SU1964.

---

<sup>616</sup> Wichmann Matthiessen 1985b.

**Tabel 7: Bymæssige bebyggelser i landdistrikterne de enkelte år 1901-1960 sammenlignet med SU1964**

År	Vejle amt		Ringkøbing amt		Frederiksborg amt		Alle undersøgelsesområder	
	Enkelte år SM1901-60	SU1964	Enkelte år SM1901-60	SU1964	Enkelte år SM1901-60	SU1964	Enkelte år 1901-60	SU1964
1901	7	6	5	6	9	8	21	20
1911	17	25	19	27	22	24	58	76
1916	38	25	37	30	33	30	108	85
1921	34	24	35	29	34	32	103	85
1930	32	32	27	30	37	41	96	103
1940	35	33	31	33	31	45	97	111
1950	46	35	35	34	42	38	123	107
1960	70	51	74	55	57	54	201	160

Kilde: SM1901-SM1962, SU1964.

Det billede, der tegner sig af byerne i statistikken, er noget broget, og tabellen afslører betydelige udsving. I nedenstående tabel er det forsøgt at give en oversigt over de kriterier, der synes at være anvendt i forbindelse med de enkelte tællinger, og som måske kan forklare en del af variationerne i opgørelserne.

**Tabel 8: Kriterier for minimumsindbyggertal anvendt ved de enkelte tællinger**

År	Kriterier for minimumsindbyggertal	Opgørelsesmetode	Krav om bymæssighed
1901	Ca. 100	Faktisk tilstedeværende	?
1911	Ca. 100	Faktisk tilstedeværende	?
1916	50	Faktisk tilstedeværende	?
1921	50	Faktisk tilstedeværende	?
1930	250	Faktisk tilstedeværende	?
1940	250	Hjemmehørende	?
1950	250	Hjemmehørende	T
1960 (SM1962)	200	Hjemmehørende	F
1960 (SU1964)	250	Hjemmehørende	F

Kilde: SU1964, SM1962. Forklaring: T = True og F = False.

Som det ses af tabellen, blev der for de enkelte år anvendt meget forskellige registreringsmetoder, som gør det vanskeligt at sammenligne resultaterne umiddelbart. Den store tilvækst i antallet af byer fra 1950 til 1960 kan i høj grad forklares med, at kravet om bymæssighed blev fraveget, mens den nedre grænse for indbyggertal blev sat ned til 200. I opgørelsen i SU1964 anvendes igen en grænse på 250 indbyggere, mens kravet om bymæssighed ikke blev taget i betragtning.

Resultaterne af den empiriske undersøgelse af statistikken for de tre områder viser, at der især i de tidligste tællinger var store forskelle i antallet af registrerede byer. Typisk var det de mindste byer, der gled ind og ud af statistikken. Der var også ofte stor forskel på det først anførte indbyggertal og det i den efterfølgende tælling reviderede tal. Oftest var der her tale om en nedjustering af det tidligste tal. Analysen af revisionsrettelserne tyder dog på, at denne uensartethed blev reduceret kraftigt fra og med ca. 1921-tællingen. For tællingerne i 1930 og 1940 må nævnes den ændrede opgørelsesmetode fra den faktisk tilstedeværende til den hjemmehørende befolkning, som dog normalt ikke vil resultere i store forskelle på indbyggerantallet – dog kan fx et sygehus, en anstalt eller et militær anlæg i en mindre by have betydning.<sup>617</sup> Generelt tyder meget dog på, at både kriterier og opgørelsesmetoder især efter 1940 blev stadig mere konsistente. Skal statistikken benyttes i registringssammenhæng er der da også mange fordele ved at tage udgangspunkt i en af de senere tællinger fra et tidspunkt, hvor de rurale byer var fuldt udviklede. For Fyn viste 1960-tællingen (SM1962) sig velegnet til at give et godt overblik. På grund af de mange statusændringer (til købstad, forstad mv.) og den tidlige urbanisering i dele af Vejle amt, men især i Frederiksborg amt, vil denne tælling dog – hvis den anvendes alene – resultere i et upræcist billede af de rurale byer. Oversigten i SU1964 indeholder også tal fra tidligere tællinger – vel at mærke de reviderede tal

<sup>617</sup> SU1964, s. 223.

for de enkelte år. Til gengæld kan den anvendte minimumsgrænse på 250 måske være for høj.<sup>618</sup> Kravet om bymæssighed blev indført (senest) i 1950, men det blev ikke efterlevet i 1960. Det er vanskeligt at vide, hvordan kravet reelt er blevet anvendt, men i min tidligere undersøgelse af det fynske materiale var der i tællingen fra 1960 et stort antal bebyggelser, der ikke var bymæssige.<sup>619</sup> På den baggrund har jeg her valgt at tage udgangspunkt i den samlede oversigt fra SU1964 suppleret med SM1962, hvor minimumsgrænsen var på 200 indbyggere.

De anførte bebyggelsestyper er ligeledes undersøgt: Betegnelsen *stationsby* synes at være helt forbundet med, om der i byen var station, hvorfor denne betegnelse typisk ses anvendt i tællingen umiddelbart efter, at byen havde fået station. Begrebet *by* synes derimod at være anvendt mere vilkårligt. Som eksempel kan nævnes bebyggelser bestående af to bydele – fx en landsbydel og en stationsbydel – hvor landsbydelen typisk vil være betegnet *by* (skønt det formodentlig netop var den gamle bydel, der var mest agrar). *Forstad* anvendes fra 1911, men betegnelsen benyttes først fra 1916 mere hyppigt om bebyggelser uden for en købstadskommune. Der forekommer dog at være stor forskel på, hvordan og hvornår en bebyggelse fik prædikatet *forstad*. I tællingerne fra 1950 benyttes *forstad* hyppigt som betegnelse for de parcelhuskvarterer, der kom til i periferien af de lidt større byer. Det varierer imidlertid meget, om forstæderne er anført i tabellen over bymæssige bebyggelser eller ej, men oftest er en del af dem anført i en oversigt over købstæder. Mange af de anførte forstæder var endvidere meget små, idet der for disse ikke blev anvendt et minimumstal for antallet af tilstedeværende indbyggere på samme måde, som det er tilfældet med de øvrige bymæssige bebyggelser. *Villabebyggelse* synes at være anvendt endnu mindre præcist end *forstad* – i nogle tilfælde om bebyggelser, hvor *villaby* indgår direkte i navnet. Betegnelsen synes ofte – men ikke altid – at blive anvendt i flæng med *forstad*, men der er ikke – som ved forstaden – tilknyttet et krav om en bestemt beliggenhed. *Ladeplads* og *fiskerleje* er ret sjældent forekommende typer, og de gled tidligt helt ud af statistikken eller blev kombineret med *by* eller *stationsby*. Den i statistikken anførte type gengives mere eller mindre ukritisk i *Trap Danmark* (jf. senere). I forbindelse med registreringen af rurale byer kan typerne for en dels vedkommende bruges til at identificere en given bebyggelse, men typeangivelsen må anses for at være helt uegnet som grundlag for at foretage et tilvalg eller et fravalg af en by i registreringen.

Analysen har vist, at befolkningsstatistikken i denne sammenhæng må anvendes med stor forsigtighed og i registreringssammenhæng på ingen måde kan stå alene – dertil er variationerne for store og kriterierne for forskellige. Måske kan kortmaterialet fungere som et supplement?

### **3.3. Bebyggelsesstruktur og kortanalyse**

Bebyggelsens fysiske udtryk på et kort kan benyttes til at belyse flere af de komponenter, der indgår i den opstillede definition. Graden af koncentration vil blive diskuteret under punktet *afstand og tæthed*. I forhold til kravet om at bebyggelsen skal adskille sig fra den omgivende primære bebyggelse er relevant at se på *bebyggelsens karakter*. Herefter følger betragtninger om bebyggelsens *størrelse*, mens der under punktet *funktioner* afsluttes med en diskussion af kortmaterialets potentiale i forhold til de bymæssige funktioner.<sup>620</sup>

#### **Metode**

En kartografisk analyse er kvalitativ og må i høj grad baseres på en tolkning af kortmaterialet. Det vil dog så vidt muligt blive forsøgt at systematisere processen og udlede generelle kriterier. I forhold til den kartografiske analyse er der i den danske stationsbyforskning meget begrænset hjælp at hente, og i den offentlige statistik er det alene muligt at søge inspiration i afstandskriteriet. Helt på bar bund begynder registreringen dog ikke, idet min undersøgelse af de rurale byer på Fyn samt geograferne Hallstein Myklebosts og Gerd Enequists undersøgelser af henholdsvis Norge og Sverige tilsammen kan fungere som et grundlag for en diskussion af, hvordan en registrering kan gribes an:

<sup>618</sup> Jf. Aagesens og Torks omtalte kritik af grænsen på 250 indbyggere.

<sup>619</sup> Thøgersen 2002.

<sup>620</sup> Viggo Hansen introducerer i sin beskrivelse af købstæderne begreberne *morfologi* (byens form), *anatomi* (byens opbygning) og *fysiologi* (byens funktion). Se Hansen 1981, s. 138.



### *Afstand og tæthed*

Et centralt punkt i forbindelse med en analyse af strukturen i en given bebyggelse er dens tæthed, der især inkluderer overvejelser om afstanden mellem bebyggelsesenhederne. Myklebost anser tætheden mellem bebyggelsesenhederne for at være et ufravigeligt krav for at tale om bymæssighed. På baggrund af empiriske studier af det norske bysystem benyttes 50 m som den maksimale afstand mellem bebyggelsesenhederne i en by – et krav, som det dog i nogle tilfælde vurderes hensigtsmæssigt at dispensere fra. Myklebost betoner også, at et afstandskriterium må fastlægges empirisk for det enkelte land eller område. Også befolkningstætheden overvejes som et mål, men da det i praksis ofte ikke er muligt at skaffe korresponderende oplysninger om folketal og areal, og da der ydermere er benyttet meget forskellige kriterier, anses befolkningstætheden ikke for at være et operationelt kriterium til at udskille og afgrænse bymæssige bebyggelser.<sup>621</sup> Det er heller ikke fundet hensigtsmæssigt her. I Sverige når Enequist – ligeledes på grundlag af empiriske studier – frem til, at der maksimalt må være 70 m mellem bygningerne i en tæt bebyggelse. Denne regel er ifølge Enequist især anvendelig til at afgøre, hvornår de tæt bebyggede dele afløses af spredt bebyggelse og overgår til ren landbebyggelse – dvs. grænsedragningen mellem land og by. Enequist understreger dog også, at denne grænse givetvis ikke vil have samme værdi *inde i* større bebyggelser, hvor der næsten altid findes arealer af ubebyggede områder – fx idrætspladser, parker, kirkegårde, banegårde, fabriksstomter mv.<sup>622</sup>

I dansk sammenhæng indgår kravet om en vis tæthed i bebyggelsen – som tidligere nævnt – i den officielle statistiks krav om bymæssighed, hvor der maksimalt må være 200 m mellem de enkelte bebyggelselementer. I *Stationsbyprojektet* er der derimod ikke opereret med eksakte kriterier til trods for Jansens efterlysning af kriterier for afstanden mellem bebyggelsesenhederne på det indledende stationsbyseminar.<sup>623</sup> I min undersøgelse af Fyn blev en grænse på 200 m fundet rimelig, om end kun som en vejledende rettesnor.<sup>624</sup>

### *Bebyggelsens karakter*

En bebyggelses struktur er ikke udelukkende et spørgsmål om tæthed, også dens karakter må vurderes: Hos Myklebost indgår der ingen eksplicite formuleringer om bebyggelsens karakter. Enequist diskuterer et krav om, at der i gadernes placering skal være en vis regelmæssighed, og at gadenettet til en vis grad skal være udviklet, men der nås ikke frem til en afklaring af, hvordan et sådant kriterium kan fortolkes i praksis.<sup>625</sup> I dansk sammenhæng forekommer det relevant at lade vejnettets struktur indgå i overvejelserne, mens et krav om regelmæssighed forstået som en planlagt by *ikke* vil være anvendeligt til at registrere de ofte meget uplanlagte rurale byer. I *Stationsbyprojektet* er bebyggelsens karakter ikke undersøgt konsekvent til trods for Jansens fremhævelse af, at antallet af huse sat i relation til antallet af landbrugsejendomme kunne være et muligt udvælgelseskriterium.<sup>626</sup> I den fynske undersøgelse fandt jeg det hensigtsmæssigt at lade denne parameter indgå i bedømmelsen af, hvorvidt der kan tales om en by. Jeg vurderede, at andelen af gårde i de fynske rurale byer maksimalt måtte udgøre mellem en tredjedel og en fjerdedel af den samlede bebyggelse.<sup>627</sup> Dette kriterium skal også afprøves her, men det vil blive forsøgt udvidet til en mere generel sondring mellem den eksisterende (primære) bebyggelse (herunder også huse) og ny bebyggelse.

### *Størrelse*

Bebyggelsens størrelse målt i et antal bebyggelsesenheder eller areal er – når bortses fra Enequist, der kort berører spørgsmålet – ikke belyst nærmere. Her forekommer det imidlertid relevant at se på det omtrentlige antal bebyggelsesenheder i en rural by, som – ved at sammenholde det med den omtrentlige

---

<sup>621</sup> Myklebost 1960.

<sup>622</sup> Enequist 1950, s. 8-10.

<sup>623</sup> Jansen (red.) 1980, s. 55.

<sup>624</sup> Thøgersen 2002.

<sup>625</sup> Enequist 1947, s. 280.

<sup>626</sup> Jansen (red.) 1980, s. 55.

<sup>627</sup> Thøgersen 2002.

husstandsstørrelse på knap fire personer<sup>628</sup> – også kan give et indirekte indtryk af bebyggelsens indbyggere. Dette blev ikke forsøgt i den fynske undersøgelse. Derimod blev det forsøgt at inddrage bebyggelsens størrelse målt i areal som indikator for bymæssighed – dog uden brugbart resultat. Også denne fremgangsmåde skal afprøves her.

### *Funktioner*

Forekomsten af bymæssige funktioner må anses for at være et helt afgørende kriterium for at kunne tale om en by, men kun udvalgte funktioner kan forventes at være medtaget på de benyttede kort. En del funktioner er der dog, og kortmaterialet giver dermed mulighed for at få indsigt i funktionernes lokalisering, som efterfølgende kan sammenholdes med oplysningerne fra *Trap Danmark* (se senere). Funktionerne blev også benyttet i den fynske undersøgelse, men registreringerne af funktionerne på kort blev ikke foretaget med samme systematik, som det vil ske her. De funktioner, der kan forventes at optræde på kortene, kan til dels ses på de til kortene hørende signaturtavler, såvel som en såkaldt *Bestemmelse til brug for rekognoscering* fra 1941 samt første og til dels anden udgave af *Håndbog for topografer* vil blive benyttet til at afkode betydningen af de registrerede funktioner.

### **Kildemateriale**

I forsøget på at opfange alle potentielle rurale byer er kortene gennemgået systematisk. Bestræbelsen er, at ”fange” den rurale by på det tidspunkt, hvor den havde sin maksimale udstrækning som rural by og dermed også fungerede som sådan. Kartografisk betragtet vil det sige *før* den ændrede karakter til eksempelvis boligby, fritidsby eller forstad. De brede målebordsblade rettet omkring 1950 (eller atlasbladene fra 1940erne) og de ældste 4 cm kort fra 1960erne (og frem til 1970) er helt uundværlige til at belyse de rurale byer på det tidspunkt, hvor de var ”på toppen”. Det antages, at alle rurale byer vil optræde her. Men der er også behov for at inddrage ældre kort, som kan give indsigt i bebyggelsernes oprindelse og udvikling. Her er såvel de høje målebordsblade fra 1870/80erne (eller atlasblade fra 1860erne) og de minorerede sognekort fundet nyttige. Da kortene og fremgangsmåden varierer lidt fra område til område, skal den mere præcise praksis uddybes:

#### Bebyggelsen på de brede målebordsblade og ældste 4 cm kort

For Vejle amt er de ældste 4 cm kort fra omkring 1970, mens den tidlige digitale version af de brede målebordsblade daterer sig til begyndelsen af 1900-tallet. For at kunne afgrænse den nye bebyggelse er det derfor helt nødvendigt at konsultere de brede målebordsblade og/eller atlasbladene fra omkring 1945-1950, der kun haves i en analog version.<sup>629</sup> I Ringkøbing amt er de ældste 4 cm kort fra sidst i 1950erne meget velegnede til brug for en registrering og afgrænsning af de rurale byer. Et lille område i den østlige del af amtet er kun dækket af de senere 4 cm kort fra omkring 1970 – her er situationen som i Vejle amt. I Frederiksborg amt daterer 4 cm kortene sig til sidst i 1960erne, men på det tidspunkt var flere bebyggelser allerede så sammenvoksede, at det mange steder ikke er muligt at adskille dem fra hinanden. Derfor er der her i meget vid udstrækning taget udgangspunkt i den digitale version af målebordsbladene fra 1930erne, som er suppleret med en lidt senere analog version af målebordsblade/atlasblade fra omkring 1950. Af hensyn til ensartetheden vil også de ældste 4 cm kort blive inddraget.

I alle tilfælde er der foretaget en vurdering af bebyggelsens tæthed, karakter, fysiske størrelse, og byfunktioner. Bebyggelsernes udstrækning er digitaliseret ud fra henholdsvis målebordsblade og 4 cm kort, og bebyggelsen er afgrænset, så arealet afspejler byens maksimale udstrækning som rural by.<sup>630</sup> Bebyggelsens fremtræden på de enkelte kortserier er beskrevet, og forekomsten af funktioner noteret i databasen.

---

<sup>628</sup> Stilling 1987, tabel 61: ”Husstandenes gennemsnitlige størrelse i Danmark 1840-1930”, s. 365 og tabel 62: ”Husstandenes gennemsnitlige størrelse i 10 stationsbyer 1840-1930”, s. 366.

<sup>629</sup> Jeg har overvejet at scanne de analoge kort, men da både de brede målebordsblade og de ældste 4 cm kort findes i en digital version, har jeg vurderet, at arbejdsindsatsen ikke vil kunne måle sig med det forventede udbytte.

<sup>630</sup> Generelt er det område, der er digitaliseret, også bebygget, hvorfor store områder udlagt til senere bebyggelse (ofte med havesignatur) ikke er taget med i afgrænsningen.

### Bebyggelsen på de høje målebordsblade

For alle de bebyggelser, der på de brede målebordsblade, atlasbladene og/eller de ældste 4 cm kort havde en potentiel bymæssig struktur, er de høje målebordsblade analyseret. Endvidere er kortene gennemgået systematisk med henblik på at opfange bebyggelser, der ikke allerede var fanget på de øvrige kort, hvilket dog ikke har givet anledning til nye registreringer. Med hensyn til den direkte sammenlignelighed områderne imellem er det et problem, at tidspunktet for de høje målebordsblades revision varierede en del. Det er forsøgt at digitalisere bebyggelsen på de høje målebordsblade konsekvent, men efter et stykke tid stod det klart, at et sådant digitalt kort ikke vil være brugbart. For Vejle amt er det således problematisk, at de to serier af målebordsblade tidsmæssig set ligger meget tæt på hinanden. For Ringkøbing amt er bebyggelsen på de høje målebordsblade ofte så fragmenteret, at det ikke er muligt at afgrænse bebyggelsen, mens de høje målebordsblade for Frederiksborg amt er meget sene og må derfor suppleres med de ældre og mindre detaljerede atlasblade fra 1860'erne (1:80.000). I stedet er den mere kvalitative løsning valgt: Bebyggelsens udstrækning er beskrevet i den tilhørende database, hvorved beskrivelsen kan indgå i den samlede vurdering af, om der er tale om en rural by.

### Bebyggelsen på mindre sognekort

De mindre sognekort kan give indsigt i bebyggelsessituationen omkring år 1800. Det er valgt at digitalisere bebyggelsen på disse kort,<sup>631</sup> som kan give et godt indtryk af bebyggelsernes oprindelse og udvikling (herunder også den primære bebyggelse) – især sammenholdt med de senere målebordsblade. Samtidig kan sognekortenes oplysninger om matrikel- og ejerlavsgrenser i flere tilfælde være nyttige. Også for disse kort er der foretaget en kvalitativ vurdering af bebyggelsen i den tilhørende database.

### Bebyggelsen i landskabet

I forbindelse med den kartografiske analyse er der foretaget stikprøver i felten. I udvalgte byer er kortmaterialets todimensionale og tolkede billede af bebyggelsen her sammenholdt med den tredimensionale "virkelighed". Mødet med den landskabelige "virkelighed" er væsentlig for at kunne få en fornemmelse af, hvordan eksempelvis en bys størrelse eller en given afstand mellem bebyggelsesenheder henholdsvis fremstår på kort og opfattes i felten. Også den foretagne afgrænsning er testet i udvalgte byer. I flere tilfælde er de rurale byers særlige kendetegn i dag overlejret af nyere bebyggelse, hvorved kortmaterialet fremstår som den primære indgang til at få viden om byens struktur. Af tidsmæssige årsager har det dog langt fra været muligt at besøge alle potentielle rurale byer.

## **Resultaterne af den empiriske analyse**

På baggrund af den empiriske analyse af kortmaterialet kan følgende resultater opstilles:

### *Afstand og tæthed*

Den empiriske analyse af bebyggelserne viser, at kravet om tæthed var helt afgørende for at definere grænsen mellem by og ikke-by. Et præcist kriterium lader sig kun vanskeligt udlede, men det er tydeligt, at en grænse på 50 eller 70 m er for lav. Som eksempel kan det nævnes, at naturbetingede forhold (fx et fugtigt engområde, en å eller en skov) ofte betød, at afstanden langt overskred de 50-70 m til trods for, at der i øvrigt var tale om bymæssighed. I bebyggelser med station bevirkede jernbaneoverskæringen, at stationen ofte blev anlagt et lille stykke fra den egentlige by, skønt netop stationen må betragtes som en integreret del af samme bebyggelse. Endelig ses det i mange tilfælde, at dele af bebyggelsen – fx fabrikker og institutioner – var anlagt i en vis afstand fra den øvrige bebyggelse, men alligevel var en del af byen. Omvendt kunne afstanden også være for stor til, at den fornødne sammenhæng i bebyggelsen var til stede, hvilket ikke mindst turene i felten bekræftede. Jeg har ikke fundet det rimeligt at anvende afstandskriteriet som et helt specifikt kriterium, men det er mit indtryk, at 200 m kan fungere som en øvre grænse.

---

<sup>631</sup> Bygning med nærliggende have er taget med i afgrænsningen. Hvis der til en bygning ikke var en have, er grænsen draget omkring bygningen. Eventuelle tofter mv. er ikke taget med.

### *Bebyggelsens karakter*

For at tale om bymæssighed er det opstillet som et krav, at det bymæssige præg dominerede over den primære bebyggelse. Især bebyggelsens oprindelse synes at influere på antallet af gårde, og i byer fremvokset i en landsby var andelen typisk meget større end i de bebyggelser, hvor en landsbykerne ikke indgik i selve byen. Men også disse var præget af variationer. For rurale byer, der også rummede en landsbykerne, var det således helt afgørende, om gårdene var flyttet ud eller stadig var beliggende i kernen. En høj udflytningsgrad betød således, at det agrare præg ofte var meget udvisket og kun lod sig spore i fx vejnettet, der dog også kunne være ændret og tilpasset den nye ikke-agrare bebyggelsessituation. I mange tilfælde kan antallet af gårde i kernen benyttes som en praktisk hjælp til at vurdere graden af bymæssighed. Også forekomsten af tidlig husbebyggelse var af betydning, men den var typisk mere vanskelig at håndtere. Husbebyggelse var særligt udtalt ved kysten (fiskerhuse), og også husbebyggelsens andel af den primære bebyggelse er benyttet i vurderingen af bebyggelsens karakter. Generelt er det på baggrund af analysen vurderet, at gårdandelen i byerne maksimalt måtte udgøre omkring en fjerdedel af den samlede bebyggelse, men i forhold til den tidlige husbebyggelse er det ikke muligt at opstille krav om en bestemt tilvækst. Derimod synes det rimeligt at opstille det som et krav, at der skete en tilvækst i antallet af bebyggelsesenheder. Det betyder samtidig, at bebyggelsens oprindelse og vækstens karakter er centrale komponenter i kortlægningsarbejdet.

Gårdbebyggelsen inkluderes ikke i afgrænsningen af den rurale by, medmindre den var omsluttet af husbebyggelse. Ved dette "kunstgreb" er det vurderet, at den nye bebyggelse fremtræder tydeligere, end hvis hele bebyggelsen tages med. Hvad angår husbebyggelsen, er det ofte svært at udskille den primære bebyggelse. Det gælder især ved kysten, hvor det ikke er muligt at se, hvorvidt de små fiskerhuse knyttede an til de primære erhverv, fungerede som bolig for mennesker beskæftiget ved andre erhverv eller tjente som fritidshuse. Derfor er al husbebyggelse inkluderet i den fysiske afgrænsning af den rurale by.

### *Størrelse*

På baggrund af den kartografiske undersøgelse, den beregnede gennemsnitlige husstandsstørrelse og Stillings resultater skønnes det, at der skulle ca. 50 ikke-agrare bebyggelsesenheder til at udgøre en rural by svarende til et indbyggertal på omkring 200. Der knytter sig dog flere usikkerheder til metoden: Det er ikke muligt at afgøre, om der var bebyggelse i flere etager. I byens centrum var det givetvis ofte tilfældet, men ofte blev stueetagen benyttet til butik eller værksted, mens beboelsen var ovenpå. Hertil kommer, at der ikke nødvendigvis boede mennesker i alle bygninger. Kriteriet kan derfor ikke benyttes stringent.

Der kan ikke udledes et eksakt minimumskriterium for en rural bys udstrækning/bebyggede areal – hertil var byerne for forskellige. Store byer havde sædvanligvis et stort bebygget areal, men sammenhængen var ikke altid så simpel: Såfremt der var tale om en helt ny bebyggelse, var den typisk meget kompakt, mens en rural by opstået i en eksisterende landsby typisk spredte sig over et større areal (også hvis gårdbebyggelsen regnes fra). Endelig viser analysen, at også naturgrundlaget kunne have stor betydning for den fysiske udstrækning af det bebyggede areal. Derimod er det i forbindelse med registreringen krævet, at bebyggelsen oplevede en vis fysisk tilvækst.

### *Funktioner*

Funktionerne og deres placering på de forskellige kort kan give indsigt i bebyggelsens struktur og kan dermed med fordel indgå i registreringen. Især forekomsten af funktioner på målebordsbladene er nyttige som grundlag for vurderingen af en given bebyggelse. De tidligere omtalte usikkerheder i forhold til oplysninger om funktioner på kort og de mange forskellige funktionstyper bevirker, at der ikke kan udledes et minimumskrav om et bestemt antal funktioner til en bymæssig bebyggelse. Derimod kan de afbildede funktioner som eksempelvis større fabrikker, hoteller, skoler, lægeboliger, apoteker, mejerier, bryggerier, stationer etc. med stor fordel indgå i en helhedsvurdering af, om der i det enkelte tilfælde var den fornødne bymæssighed til stede. Der er foretaget en opgørelse over, hvilke typer af funktioner, der er registreret i de rurale byer i de tre områder. For de brede målebordsblade/atlasblade drejer sig om ca. 110 forskellige funktioner (se bilag 3, tabel 31), hvilket dokumenterer, at også kortmaterialet med fordel kan benyttes til at få indsigt i byernes funktioner. Disse oplysninger kan med fordel sammenholdes med oplysningerne fra

Trap, som der snart skal vendes tilbage til.

I en registrering og kortlægning af de rurale byer er en kortanalyse helt central, idet den både giver oplysninger om bebyggelsens tæthed, karakter, størrelse og forekomsten af funktioner. Den kartografiske analyse har vist, at bebyggelsesanalysen må bero på en kvalitativ vurdering af de ovennævnte forhold. En hovedårsag til dette er ikke mindst byernes vidt forskellige udgangspunkter, hvor det især var af betydning, om en by opstod på *bar mark* eller i en allerede eksisterende primær bebyggelse (typisk i en landsby). Disse forskelle vil blive uddybet i del 4. Nu skal blikket vendes mere direkte mod byernes funktioner, som de afspejlede sig i det topografiske værk.

### **3.4. Funktioner og Trap Danmark**

Generelt må det funktionelle aspekt tillægges stor betydning i vurderingen af, om en bebyggelse kan karakteriseres som en by. I den opstillede definitionen indgår som tidligere nævnt, at ”... handel, transport, industri og institutioner alene eller tilsammen gav bebyggelsen et præg, som adskilte den fra den omgivende primære bebyggelse...”. Heraf ses det, at begrebet *bymæssig funktion* (her blot kaldet *funktion*) fortolkes meget bredt. Som demonstreret ovenfor, kunne kortmaterialet give et indtryk af det funktionelle aspekt, men det var ikke i sig selv tilstrækkeligt. Funktioner kan belyses både kvalitativt og kvantitativt, men begge metoder stiller krav om afklaring af en række metodiske spørgsmål. Her tages udgangspunkt i et udpluk af den eksisterende forsknings brug af funktioner, som dog primært er blevet benyttet til at opstille et byhierarki – og ikke, som det er intentionen her, til at kortlægge byer.

#### **Hidtidig forskning**

Walther Christaller finder det i sin undersøgelse af centralstederne nødvendigt at overveje, hvilke faktorer der kan bidrage til centralitet, og hvorledes arbejdet kan gribes an.<sup>632</sup> Først overvejes en kvantitativ tilgang, hvor den ideelle sammenhæng beskrives som følger: ”If we collect all these factors which are present at one place, we will have found the importance of the place.”<sup>633</sup> Ifølge Christaller er det dog nødvendigt at tage nogle forbehold, idet “... such factors are not really measures of the importance of the place, but only of the exchange itself.”<sup>634</sup> Konkret opstiller Christaller en liste over de funktioner, hvor udvekslingen af varer og tjenesteydelser foregår. Listen er inddelt i ni hovedkategorier og tre til fire underkategorier. Sidstnævnte bærer dog præg af, at der er tale om specifikke tyske forhold og skal ikke nævnes her. Hovedkategorierne er som følger:<sup>635</sup>

- 1) Administrative institutioner (offentlige kontorer på forskellige niveauer).
- 2) Kulturelle og religiøse institutioner (i forhold til indholdet nok snarere institutioner relateret til uddannelse og religion).
- 3) Institutioner relateret til sundhed og sanitet (alt fra læger, dyrlæger, tandlæger til store sygehuse).
- 4) Sociale institutioner (i forhold til indholdet nok nærmere kulturelle institutioner, som fx hoteller, biografer, aviser).
- 5) Institutioner til organisering af det økonomiske og sociale liv (fagforeninger mv.).
- 6) Finansielle institutioner og handelsvirksomheder.
- 7) Håndværksvirksomheder (men ikke industri).
- 8) Udbud af og efterspørgsel efter arbejdskraft.
- 9) Transport og kommunikation.

Christaller lægger tydeligvis stor vægt på administrative og institutionelle forhold, handel og omsætning samt transport. Det må endvidere bemærkes, at kun håndværk og ikke industri indgår. Oversigten stemmer

---

<sup>632</sup> Overvejelserne er præsenteret efter den teoretiske del og før den empiriske del i ”The Connecting Part”, der – som overskriften antyder – har til formål at binde den teoretiske del sammen med den empiriske. Se Christaller 1966, s. 138ff.

<sup>633</sup> Christaller 1966, s. 140.

<sup>634</sup> Christaller 1966, s. 140.

<sup>635</sup> Se Christaller 1966, s. 140-141. Underkategorierne virker ikke helt gennemarbejdede.

også godt overens med de tre principper: Markedsprincippet, det administrative princip og transportprincippet. Markedsprincippet er i den teoretiske del vurderet til at være det afgørende princip, men listen tyder på, at også administrative forhold og forskellige andre institutioner kan være velegnede indikatorer for centralitet. Christaller fokuserer primært på funktionernes egnethed som mål for centralitet og finder det nødvendigt at frasortere funktioner, der kun har lokal betydning – eksempelvis mindre butikker, grundskoler, landsbykirker.<sup>636</sup> Derimod når han hverken frem til en afklaring af, om en funktions betydning kan måles, eller hvorledes det i bekræftende fald kan gribes an. Christaller diskuterer også muligheden for at sammentælle alle institutioner og centrale funktioner, hvorefter summen kan benyttes som indikator for størrelse (og senere til at klassificere centralstederne).<sup>637</sup> Det centrale spørgsmål er imidlertid, om der blot skal foretages en simpel sammentælling af funktioner, eller om funktionerne skal vægtes ud fra nærmere definerede kriterier for de respektive funktionstyper.<sup>638</sup> Det lykkes ikke Christaller at komme en operationel fremgangsmåde nærmere. I stedet konkluderes det, at "...the whole problem lies in the quantification of the central importance of a place"<sup>639</sup> og videre: "... it seems that it would be nearly impossible to find a method for quantifying the central places so that their sizes could be easily compared."<sup>640</sup> Som følge heraf er Christaller på nippet til at benytte indbyggertallet som parameter (foreslår konkret 2000 indbyggere), hvilket dog forkastes igen. I stedet foretager han et spring til noget ganske andet, nemlig idéen om at benytte antallet af telefonforbindelser som indikator for centralitet, hvilket den efterfølgende empiriske analyse og inddeling af centralstederne i et hierarki baseres på.<sup>641</sup> Disse oplysninger haves ikke i denne sammenhæng og vil følgelig ikke blive benyttet her.

Geografen Harold Carter har for et område i Wales foretaget en analyse af landsbyer (*villages*), som må forventes at være forholdsvis sammenlignelige med de danske rurale byer. Der er ikke tale om en historisk undersøgelse, såvel som materialet adskiller sig fra det her benyttede.<sup>642</sup> Interessant er alligevel Carters bestræbelser på at opstille parametre, som kan belyse byernes betydning som servicecentre, hvilket blev gjort ved at betragte de tilstedeværende funktioner. Funktionerne er inddelt i følgende hovedtyper: *Commercial*, *Social – public*, *Social – private*, *Public utilities*, *Administration* og *Agricultural service*. Om sidstnævnte fremhæves det, at netop funktioner knyttet til landbruget reelt var af stor betydning for byens funktion. Opgørelsen af funktioner sammenholdes med to indikatorer: 1) Den relative tilgængelighed (fx togforbindelser, veje) og 2) tilstedeværelsen af en *secondary school*. Carter forsøger på den baggrund – og med stor inspiration fra centralstedsteorien – at opstille et hierarki. Ud fra en vurdering af byernes funktioner og de to indikatorer, inddeles byerne i ni kategorier (bebyggelser med færre end fire funktioner vurderes ikke at fungere som servicecentre).<sup>643</sup> Kategorierne er ifølge Carter dog ingenlunde universelle og vil typisk variere fra region til region.<sup>644</sup>

Også i dansk sammenhæng har flere geografer forsøgt at anvende funktioner som indikator for bymæssighed – ligeledes primært med henblik på at identificere et byhierarki. Således fx Sven Illeris, der dog har udvalgt de undersøgte byer på baggrund af et bestemt befolkningstal (først byer med over 500 indbyggere, men snart kun byer med over 1000 indbyggere), hvorfor det funktionelle aspekt ikke er inddraget i forbindelse med selve registreringen. Derimod fremgår det af undersøgelsen, at nogle funktioner er mere sjældne end andre og derfor typisk kun forekommer i de største byer. Kildematerialet udgøres hos Illeris af handelskalendere og telefonbøger.<sup>645</sup> Geograferne Sten Engelstoft og Jan Magnussen har undersøgt centerstrukturen i

---

<sup>636</sup> Christaller 1966, s. 141.

<sup>637</sup> Christaller 1966, s. 142.

<sup>638</sup> Jf. Bracey 1952: "An Index of Social Provision", s. 117ff. Indekset kræver meget detaljerede analyser. Endvidere diskuteres baggrunden for den valgte pointangivelse ikke nærmere.

<sup>639</sup> Christaller 1966, s. 143.

<sup>640</sup> Christaller 1966, s. 143

<sup>641</sup> Christaller 1966, s. 143.

<sup>642</sup> Se Carter 1990. Kildematerialet udgøres af en plan for Dyfed county i Wales i 1971.

<sup>643</sup> Carter 1990, tabel 3.2, s. 46.

<sup>644</sup> Carter 1990, s. 46.

<sup>645</sup> Illeris m.fl. 1965, s. 27-47. Jeg har været i kontakt med Sven Illeris med henblik på at diskutere fremgangsmåden og det benyttede materiale, men Illeris kunne ikke finde materialet.

Vestsjællands amtskommune.<sup>646</sup> Hensigten er at undersøge offentlig og privat service i landsbyerne (hvor *landsby* er bredt fortolket). Der tages udgangspunkt i en funktionel definition af en by, og ifølge den skal en by have mere end tre servicefunktioner, hvoraf mindst én skal være en dagligvarebutik. I den empiriske undersøgelse indgår alle byer med 200-3000 indbyggere, som suppleres med 80 byer udpeget af amtets medarbejdere, idet det vurderes, at også bebyggelser med færre end 200 indbyggere kan have et vist udbud af servicefunktioner. Af disse frasorteres en del igen, idet de ikke levede op til det funktionelle bykriterium. Materialet er indsamlet ved besigtigelser og er efterfølgende suppleret med telefonbøger mv. Grundlaget er derved et ganske andet end det her foreliggende, hvorfor metoden ikke kan overføres direkte til nærværende historiske undersøgelser.

Niels Peter Stilling forsøger på baggrund af *Trap Danmark* at opstille kvantitative mål for antallet af bymæssige funktioner. Disse benyttes dog ikke i forbindelse med selve registreringen af de rurale byer, men til senere at opstille et hierarki af byer. Stilling anser værket for både at være pålideligt til brug for detailstudier og for at rumme et potentiale i forhold til kvantitative og komparative studier af *stationsbyernes* udviklingsgrad.<sup>647</sup> Hos Stilling er udelukkende Trap 2 og 3 anvendt i forbindelse med den opstillede kvantificering, hvilket kan undre, da undersøgelsesperioden strækker sig over en meget længere periode. I gennemgangen af Trap 2 og 3 er de 17 udvalgte funktionskategorier registreret (se bilag 3, tabel 32), mens de øvrige tilsyneladende ikke er taget med, såvel som valget af de 17 kategorier ikke er diskuteret nærmere. De registrerede funktioner tælles sammen, hvorved der fremkommer et tal (0-17), der så benyttes som indikator for bymæssighed. Som konsekvens af fremgangsmåden tæller en kategori indeholdende flere funktioner kun med en enkelt gang, hvorved definitionen af de forskellige kategorier får stor betydning for resultatet. Der er flere uklarheder knyttet til fremgangsmåden: Eksempelvis er det uklart, hvorfor fx friskoler og bagerier er fravalgt konsekvent. Hvad fx angår *anden industri*, fremgår det ikke, hvordan Stilling skelnede mellem håndværk og virksomheder, såvel som det ikke står klart, hvad et mindre teglværk er (ligeledes fravalgt). Ved en simpel sammentælling tages der ikke højde for, at nogle kategorier er meget brede. Dette gælder eksempelvis kategorien *industri*, som kun tæller én – også hvis antallet af industrielle virksomheder er mange. Anderledes smalle er fx kategorierne *slagteri* og *valgsted*, der i praksis typisk kun vil forekomme én gang. Der må også antages at være stor forskel på den betydning en stor institution og et forsamlingshus havde for en by, men i Stillings opgørelse tæller de begge med i opgørelsen med samme vægt. En simpel sammentælling stiller således også krav om stillingtagen til, hvilke funktioner der er gode indikatorer. Endvidere kan det tænkes, at selvsamme funktion kan have forskellig betydning for en bebyggelse alt afhængig af dennes oprindelse og udvikling. Et mejeri kan fx både være beliggende i en landsby (en agrar bebyggelse) og være årsagen til, at en rural by opstod. Endelig må en kvantificering stille krav om tilpasning af de kvantitative mål og kategorier imellem de forskellige udgaver, men da Stilling kun benytter to udgaver, er problemet ikke så aktuelt for ham.

Der synes således generelt at være mange problemer forbundet med kvantitative opgørelser af funktioner som indikator for bymæssighed, såvel som der specifikt til *Trap Danmark* knytter sig nogle problemer, som skal forsøges konkretiseret i det følgende:

### **Kildemateriale og metode**

Til grund for nærværende registrering ligger *Trap Danmark*. I forbindelse hermed er det påkrævet at undersøge værkets ophav, funktion, disposition, indhold og brugbarhed, som i hovedtræk blev beskrevet i kildeafsnittet (jf. også bilag 1, ”Trap-undersøgelsen”). Til belysning af disse forhold er især redaktionens arkiv af stor vigtighed – herunder primært listen til stoffets disponering i Trap 5 og skemaerne benyttet i korrespondancen med de lokale meddelere. Arkivstudiet bekræfter, at fremgangsmåden i især de to seneste udgaver var systematisk, om end det må pointeres, at der var tale om et kvalitativt værk baseret på tolkninger foretaget både lokalt og centralt i forbindelse med det redaktionelle arbejde. I forbindelse med registreringen er det fundet mest hensigtsmæssigt at tage udgangspunkt i Trap 5, som er tidsmæssig sammenfaldende med

<sup>646</sup> Sten Engelstoft & Jan Magnussen: *Centerstrukturen i Vestsjællands Amtskommune, de små byer*, 1976. Rapporten skulle bruges til amtets fremtidige planlægning.

<sup>647</sup> Stilling 1987, s. 150.

det tidspunkt, hvor byerne må antages at være mere eller mindre fuldt udbyggede. I praksis er alle potentielle byer registreret, dvs. alle bebyggelser, som kan knyttes til en, men helst flere funktioner. I nogle tilfælde vil en funktion være nedlagt igen i Trap 5, såvel som vægningen af funktionstyper her er lidt anderledes – fx er brugsforeninger og købmandshandler meget hyppige i Trap 4, men kun sjældne i Trap 5. Derfor suppleres der i registreringen med Trap 4, mens de øvrige udgaver først inddrages aktivt i kapitel 4.

Et særligt problem knytter sig til de registrerede funktioners reelle geografiske placering.<sup>648</sup> Som nævnt blev det i skemaerne eksplicit understreget, at funktionerne skulle anføres under den by, de var beliggende i,<sup>649</sup> men der er alligevel en del eksempler på, at funktioner anført under en bestemt bebyggelse reelt var beliggende et godt stykke derfra. For at sandsynliggøre, at der var sammenfald mellem by og funktion, er kortmaterialet inddraget aktivt i registreringsarbejdet. Det er langt fra muligt at lokalisere alle de anførte funktioner, men sammenligningen kan benyttes til at frasortere funktioner, der med stor sandsynlighed var beliggende uden for en given bebyggelse. Det topografiske værk og kortmaterialet kan med stor fordel betragtes i sammenhæng og supplere hinanden gensidigt. Alle oplysninger er registreret i en relationsdatabase (en for landdistrikter og en for nye købstæder). Til bebyggelsen er der knyttet funktioner, der – for at gøre registreringen så ensartet som muligt – er valgt på en liste. Listen er udarbejdet med inspiration fra den liste over ”elementer”, der blev benyttet i forbindelse med *Digitalt Atlas over Kulturmiljøer i Danmark* (DAKID).<sup>650</sup> Denne ”grundliste” har jeg udbygget undervejs, såfremt der fremkom funktioner, der ikke lod sig indplacere i en eksisterende kategori. Listen rummer nu over 230 forskellige typer (se bilag 3, tabel 33). Generelt er det tilstræbt at være så ”tro” mod Trap som muligt, hvorved der i vid udstrækning benyttes funktionstyper svarende til værkets egne. Fabrikker er – både af hensyn til overskueligheden og da der ikke for dem alle er anført en type – registreret i samme kategori. Hvis en type er angivet, er den beskrevet. Kategorien er dog *ikke* – som hos Stilling – benyttet til blot at sammentælle de forskellige funktionstyper uafhængigt deres indhold og antal. I forhold til DAKID må det desuden nævnes, at det her *ikke* er bygningen men funktionen, der er udgangspunktet, hvilket betyder, at en bygning med eksempelvis to funktioner vil optræde to gange i tabellen med angivelse af, at de begge hørte til samme bygning (fx en skole og et bibliotek). I forhold til de forskellige funktionstyper registreret på kort giver Trap et noget mere nuanceret billede. I alt er der registreret knap 5000 funktioner på baggrund af Trap 5, hvilket har givet behov for at operationalisere registreringen og de mange funktionstyper. I forbindelse med registreringen har det dog været tydeligt, at værket egnede sig bedst til en kvalitativ benyttelse, hvorfor der også i databasen benyttes kommentarfelter.

Med inspiration fra indberetningskemaerne og listen til brug for stoffets disponering fra Trap-arkivet, (jf. bilag 1, ”Trap-undersøgelsen”) samt Christaller, er det forsøgt at indplacere alle funktioner i en hovedtype. Samtidig er funktionens udbredelse (landsby/by), funktionens egnethed som byindikator samt typens repræsentation i den *store* by vurderet. En samlet oversigt ses i bilag 3, tabel 34. Her bringes kun hovedkategorierne:

---

<sup>648</sup> Jf. Grau Møller, Stenak & Thøgersen: ”Kulturmiljøregistrering - i praksis” i *Fortid og Nutid*, hf. 3, 2005, s. 192-220.

<sup>649</sup> PK. 48.

<sup>650</sup> Jeg har selv deltaget i udarbejdelsen af listen i forbindelse med min ansættelse som forskningsassistent på projektet.



**Tabel 9: Hovedkategorier**

Id	Hovedkategori
1	Administrative institutioner og offentlig regulering
2	Uddannelsesinstitutioner og folkeoplysning
3	Sociale institutioner (og sundhed)
4	Religiøse institutioner
5	Kultur og fritid (inkl. sport)
6	Handelsvirksomheder og finansielle institutioner
7	Håndværksvirksomhed, produktion og industri
8	Infrastruktur (transport og forsyning)
9	Militære anlæg
10	Bolig
11	Landbrug
20	Andet

Kategorierne *Administrative institutioner og offentlig regulering*, *Uddannelse og folkeoplysning*, *Kultur og fritid (inkl. sport)* samt *Handelsvirksomheder og finansielle forhold* er vurderet til at være gode indikatorer for, om der var tale om en by. Hvad angår sidstnævnte, må det dog understreges, at registreringen af (private) handelsvirksomheder ikke er dækkende i Trap 5. Banker og sparekasser har dog fået en central plads, og især førstnævnte kan indikere, at der var tale om en by. *Håndværksvirksomhed, produktion og industri* behøver ikke i sig selv at resultere i en by, men såfremt der var mange små virksomheder eller en enkelt meget stor, er det sandsynligt, at også andre mere bymæssige funktioner vil komme til. Derfor er industri – modsat Christaller, men i overensstemmelse med Lösch – taget med her. *Militære anlæg* er generelt ikke velegnede som byindikatorer. Heller ikke institutioner i kategorien *Sociale institutioner (og sundhed)*, som ofte er placeret ud fra hensyn til rekreative forhold mv., er i sig selv en garanti for en bydannelse. Såfremt der var tale om en meget stor institution, vil den dog ofte resultere i en bydannelse, såvel som der i de fleste byer af en vis størrelse typisk var en eller flere sociale institutioner. Gode transportforhold kan i høj grad indikere tilstedeværelsen af en by, men det er dog ikke altid via Trap muligt at få et dækkende billede heraf. Mere fyldestgørende er derimod registreringen af forskellige forsyningsvirksomheder. På baggrund af den empiriske analyse er det muligt at anse nogle funktioner som uegnede indikatorer for bymæssighed: Præstegård, jordemoderhus, dambrug, hovedgård og større gård, men ellers er det forsøgt at lade alle de øvrige indgå i den samlede vurdering, hvor funktionerne dog må vægtes med forskellig betydning – blandt andet afhængig af type og udbredelse.<sup>651</sup> I forhold til registreringen af de rurale byer fungerer hovedkategorierne primært som grundlag for at skabe et overblik over bebyggelsen, men de vil blive brugt mere direkte i del 4.

Endelig skal det nævnes, at der også i Trap er anført indbyggertal for de bymæssige bebyggelser. Tallene er dog baseret på det statistiske materiale, som må siges at være den mest direkte vej til disse oplysninger – især, da der både mellem de enkelte bind og internt i disse, blev benyttet statistiske opgørelser fra forskellige år.<sup>652</sup> Traps angivelse af bebyggelsernes type er ligeledes forbundet med stor usikkerhed: Begrebet *by* anvendes i flæng om både landsbyer og ”rigtige” byer, mens de øvrige typeangivelser (*stationsby*, men især *villabebyggelse*, *forstad* mv.) ofte er hentet direkte fra statistikken. I enkelte tilfælde kan oplysningen dog – i samspil med kortmaterialet – præcisere bebyggelsens karakter.

Baseret på Trap 5 og til dels Trap 4 er der foretaget en *kvalitativ* vurdering af, om der i den enkelte bebyggelse var et antal funktioner med en karakter, som – ud fra en funktionel betragtning – kan sandsynliggøre, at der var tale om en by. Nu skal erhvervsfordelingens potentiale kort betragtes:

<sup>651</sup> Modsat min undersøgelse af de fynske byer er følgende funktioner taget med, da de kan spille ind på en bebyggelses funktion: Forskole, grundskole, fattighus, forsamlingshus, missionshus, kirke, handlende (skønt opgørelsen må formodes at være behæftet med en vis usikkerhed).

<sup>652</sup> Dette forhold tages der ikke hensyn til i DAKID.

### **3.5. Erhvervsfordeling**

I den opstillede definition indgår et krav om, at hovedparten af befolkningen skulle være beskæftiget ved andet end primære erhverv. Myklebost stiller krav om, at 75 % af befolkningen skal have *anden* beskæftigelse end de primære erhverv. Også Stilling har berørt spørgsmålet og formulerer det som et krav, at hovedparten af befolkningen var beskæftiget ved andet end landbrug. Kriteriet benyttes dog ikke aktivt i registreringen af byer. I min undersøgelse af byerne på Fyn viste det sig *ikke* operationelt at opstille et krav til en bestemt erhvervsfordeling i 1960 som en del af registreringsproceduren, om end det for de rurale byer var karakteristisk, at langt under halvdelen af befolkningen var beskæftiget ved primære erhverv. Fremgangsmåden er også testet her, og resultaterne er gengivet i bilag 3, "Erhvervsfordeling". Såfremt befolkningens erhvervsfordeling skal anvendes i en operationel registreringsmetode, må det kræves, at oplysningerne kan benyttes til at frasortere et antal bebyggelser, der ikke kunne leve op til et givet kriterium. Dette viste sig ikke at være muligt her. På den baggrund har jeg fravalgt at inddrage erhvervsfordelingen som en del af selve registreringsmetoden. Denne faktor vil indgå igen i del 4.

### **3.6. Operationalisering af registreringsmetoden**

I forbindelse med en operationalisering af metoden må der gøres nogle overvejelser om, hvor og hvordan en registrering i praksis kan gribes an. Derfor er den logiske rækkefølge i registreringen testet undervejs. Erfaringerne er her, at de tre analyser af henholdsvis befolkningsstatistik, det kartografiske materiale og det topografiske værk med fordel kan foregå mere eller mindre sideløbende, så vurderingen kan foretages undervejs, idet de tre kildetyper netop set i sammenhæng kan udnyttes mest optimalt. For de enkelte kildetyper synes det påkrævet at fremhæve følgende (se også bilag 3, tabel 36):

#### *Befolkningsstatistik*

En bebyggelses indbyggertal kan benyttes som et udtryk for størrelse. På baggrund af den samlede analyse af byerne i det anvendte materiale, kan benyttelsen af det statistiske materiale operationaliseres, idet alle de registrerede bebyggelser på et tidspunkt kunne leve op til kravet om 200 indbyggere. Ikke forstået sådan, at 200 indbyggere er en garanti for bymæssighed, men derimod at en grænse på et indbyggertal på 200 faldt sammen med den vurdering af bymæssighed, der er foretaget på baggrund af det kartografiske materiale og det topografiske værk. Mens en kombination af oplysningerne for 1960 hentet i SM1962 og SU1964 tilsammen fungerer som et godt udgangspunkt for registreringen i Vejle og Ringkøbing amter, må også indbyggertallene for tidligere år (tilbage til 1930) inddrages i forbindelse med registreringen af rurale byer i Frederiksborg amt. Disse er dog også er gengivet i SU1964. Især for Ringkøbing amt kan det konkluderes, at en meget stor andel af de bymæssige bebyggelser i statistikken reelt er vurderet til at være byer, hvilket i langt mindre udstrækning gjorde sig gældende for Vejle og Frederiksborg amter, hvor der er en langt større forskel på listen over bymæssige bebyggelser i statistikken og de registrerede rurale byer. På trods heraf er det indtrykket, at det statistiske materiale er velegnet til at indgå i en samlet vurdering af bebyggelserne, mens det omvendt er tydeligt, at materialet isoleret set *ikke* har den store anvendelighed.

#### *Kartografisk analyse*

Den kartografiske analyse er helt central for at vurdere bebyggelsens størrelse, tæthed/karakter og til dels også dens funktioner. Analysen er i høj grad afhængig af at kunne fange det tidspunkt, hvor de rurale byer var "på toppen", hvilket er besværliggjort af kortmaterialets lidt forskellige karakter og datering. For Ringkøbing amt er situationen gunstig, idet der er et sammenfald mellem de ældste 4 cm kort fra slutningen af 1950'erne og byernes afgrænsning. I Vejle amt er den digitale udgave af målebordsbladene fra begyndelsen af 1900-tallet, og den må suppleres med målebordsbladene fra omkring 1950 (kun en analog version haves). I Frederiksborg amt er der store forskelle på, hvornår bebyggelserne kan afgrænses, hvilket betyder, at også målebordsblade fra omkring 1930 er benyttet, som med fordel kan sammenholdes med analoge målebordsblade og/eller atlasblade fra omkring 1950. I alle tilfælde er det helt afgørende at inddrage tidligere kort til at belyse bebyggelsernes oprindelse og udvikling. Således både de høje målebordsblade (for Frederiksborg amt også atlasbladene fra 1860'erne) og de minorerede sognekort.

### Topografisk værk

Trap Danmark kan oplyse om mange af de stedlige funktioner i de rurale byer. I forbindelse med registreringen er Trap 5 fra henholdsvis 1953, 1964 og 1965 et godt udgangspunkt, men denne udgave suppleres i flere tilfælde med Trap 4. Værket er som helhed betragtet velegnet som grundlag for en kvalitativ vurdering af bebyggelsernes funktioner. I forhold til registreringen må det understreges, at der skal være et antal funktioner (hvad angår den nedre grænse enten mange mindre eller få store), der tilsammen kan indikere, at der er tale om andet og mere end en primær bebyggelse. Der viste sig generelt at være store forskelle i sammensætningen, hvilket skal belyses nærmere i del 4.

Det skema, som blev opstillet i begyndelsen af kapitlet, kan nu udfyldes med et mere konkret indhold:

**Table 10: Schematisk opstilling af kilder og deres benyttelse til registreringen**

Kilde / Kriterium	Befolkningsstatistik	Kartografisk analyse	Topografisk værk
Størrelse	Omkring 200 indbyggere, som dog ikke er garanti for bymæssighed	Bebygget areal: Størrelsen varierede, hvorfor mere eksakte kriterier ikke kan udledes. Der er foretaget en kvalitativ vurdering af bebyggelsens størrelse og bymæssighed	Der kan <i>ikke</i> opstilles et minimumsantal, vurderingen er helt afhængig af de enkelte funktioners type og størrelse
		Et antal bebyggelsesenheder på mindst ca. 50 huse	
Tæthed/ karakter	Kan ikke belyses	Afstand mellem bebyggelsesenhederne. De mange landskabelige og bebyggelsesmæssige variationer gør det umuligt at opstille et helt præcist krav til afstand. Derfor blot et maksimum på 200 m. som i den trykte statistik	Kan ikke belyses
		Fordeling af gårde og huse, hvor antallet af gårde maksimalt må udgøre omkring en fjerdedel af den samlede bebyggelse	
		Krav om en tilvækst i antallet af ikke-primære bebyggelsesenheder vurderet på baggrund af en sammenligning af henholdsvis brede målebordsblade/atlasblade og ældste 4 cm kort med høje målebordsblade og minorerede sognekort	
Funktioner	Kan ikke belyses	Funktioners placering er afgørende. En del funktioner er angivet på brede målebordsblade og atlasblade samt til dels på de ældste 4 cm kort.	Kvalitativ vurdering af de anførte funktioner

Som det fremgår, er registreringen i høj grad baseret på en kvalitativ tolkning af materialet, og især den kartografiske analyse er central. Set i det lys er det påfaldende, at kortmaterialet ikke hidtil er blevet udnyttet mere aktivt i forbindelse med registreringen af rurale byer – fx af Stilling og Fink. Både hvad angår materialet og bebyggelserne, er der forskelligheder de tre områder imellem, men fremgangsmåden synes at være operationel til at registrere de rurale byer i dem alle – og derved formodentlig også på landsplan.

### **3.7. De rurale byers afgrænsning, antal og fordeling**

Resultaterne fra registreringen af rurale byer i de tre områder skal nu præsenteres, hvilket af hensyn til overskueligheden vil ske for et område ad gangen. Da registreringen i høj grad er baseret på en kvalitativ tolkning af materialet, vil resultaterne altid kunne diskuteres. Efter præsentationen af resultaterne for det enkelte område, vil nogle af de forudgående overvejelser blive præsenteret – herunder den nedre grænse for en rural by samt afgrænsningen de rurale byer imellem og i forhold til andre bebyggelser. Afslutningsvis sættes resultaterne i relation til de allerede eksisterende registreringer.

## Vejle amt

### Antal og fordeling

For Vejle amt er der registreret i alt 44 rurale byer (se bilag 3, tabel 37). Alle byerne er registreret i opgørelsen for 1960 i SM1962. Derimod er de ikke alle at finde i SU1964, hvor en nedre grænse på 250 blev benyttet. Vejle amt dækkede i 1960 et areal på 2348,01 km<sup>2</sup>.<sup>653</sup> Dette gav byerne et gennemsnitligt opland på 53,4 km<sup>2</sup>, hvilket svarer til, at der var 0,019 rural by pr. km<sup>2</sup>. Som det ses af kortet nedenfor, var byerne ikke helt jævnt fordelt. Forklaringen på disse variationer i byernes udbredelse skal forfølges nærmere i del 4.

Figur 30: Rurale byer i Vejle amt



### Afgrænsning

I Vejle amt synes de fleste af byerne at have nået en maksimal udstrækning som rural by i løbet af 1950'erne, mens der omkring 1970 mange steder var kommet store boligbebyggelser til (parcellhuse). Det betyder, at byerne primært er afgrænset på baggrund af deres fremtræden på analoge kort fra omkring 1950, som dog er suppleret med 4 cm kort fra omkring 1970. Den foretagne registrering, afgrænsning og nogle af de hermed forbundne problemer skal diskuteres i det følgende:

### *Byer eller ikke-byer*

En lille gruppe bebyggelser lå lige på grænsen til at være en by. Således eksempelvis de to tætliggende byer Almind og Viuf samt lidt længere mod vest Ågård og Gravens. I de nævnte tilfælde er det vurderet rimeligt

<sup>653</sup> SU1964.

at tage alle bebyggelserne med i registreringen vel vidende, at de alle befandt sig tæt på den nedre grænse. Det samme er tilfældet med Ølholm, der bestod af en del agrar bebyggelse, men som havde et relativt stort antal indbyggere i 1960 (401), såvel som en del ny bebyggelse og funktioner kom til. Alt i alt vurderes det mest rimeligt at betragte bebyggelsen som en rural by. En del bebyggelser er også vurderet til at befinde sig under den definerede bagatelgrænse. For at teste grænsen en ekstra gang og samtidig gøre et forsøg på at opfange de små ”byspirer”, vil disse – i første omgang frasorterede – bebyggelser i Vejle amt blive gjort til genstand for en separat analyse sidst i dette kapitel under betegnelsen *mindre rurale byer*.

#### *Primære bebyggelser*

Det forekommer også påkrævet at fremhæve den problematik, der knytter sig til den agrare bebyggelse. I de byer, der opstod uden for gamle landsbyer – på såkaldt bar mark – er det forholdsvis nemt at identificere de nye bebyggelser og afgøre, om de kunne leve op til de opstillede præmisser, skønt der selvfølgelig også her er grænsetilfælde. For rurale byer, der opstod i en ikke eller kun delvis udflyttet landsby, er det mere vanskeligt at afgøre, hvornår det agrare præg er så overlejret, at der kan tales om en rural by. Dette forhold vil ligeledes blive uddybet i forbindelse med de *mindre rurale byer* senere i dette kapitel.

#### *En eller flere bebyggelser*

I flere tilfælde er det vanskeligt at skelne mellem forskellige bydele, således i Skærbæk. Selve byen var uden tvivl en rural by. Tvivlen angår derimod det store værk – Skærbækværket – som blev anlagt lige vest for byen, hvilket – ud over værket – resulterede i en bebyggelse bestående af funktionær- og arbejderboliger. De to bebyggelser var fysisk sammenhængende omkring 1950, hvilket er årsagen til, at de her er anskuet som én bebyggelse. I Trap er Skærbækværket ligeledes anført under byen, såvel som bebyggelsen i befolkningsstatistikken for 1960 betragtes som et sammenhængende hele.

#### *Købstæder*

I forhold til de administrative byer er der i Vejle amt ikke de store vanskeligheder forbundet med afgrænsningen, idet de tre købstæder, Vejle, Kolding og Fredericia, forblev sådanne i løbet af hele perioden, såvel som der ikke kom nye privilegerede byer til.

#### *Boligbebyggelser (villa-, parcelhus- og etagebebyggelser) og forstæder*

I flere tilfælde er det vanskeligt at afgrænse den rurale by fra villa- og parcelhusbebyggelse. En stor del af disse ”rene” boligbebyggelser er imidlertid knyttet til og fysisk sammenhængende med en af amtets tre købstæder og Horsens mod nord, hvorfor de – i overensstemmelse med den opstillede definition med krav om en fysisk sammenhæng – falder i kategorien *forstad*.

#### *Fritidsbebyggelser*

Fritidsbebyggelsen var særlig udbredt ved kysten, hvor der i Vejle amt kun var få rurale byer. Derfor er det ikke her så vanskeligt at sondre mellem rurale byer og fritidsbebyggelse.

#### Tidligere forskningsresultater

Den foretagne registrering skal kort sammenlignes med de tidligere forskningsresultater. Stilling har som nævnt i sin opgørelse registreret 12 byer i Vejle amt, mens der i nærværende registrering er fundet betydeligt flere. En enkelt by – Barrit – er dog registreret hos Stilling, mens det ikke her er fundet rimeligt at tage byen med på grund af den dominerende agrare struktur. Finks registrering består for Vejle amt som tidligere anført ligeledes af 12 byer, hvoraf Stenderup her er vurderet til at ligge lige under minimumsgrænsen. Det synes oplagt at relatere til Wichmann Matthiessens registrering af bymæssige bebyggelser, der er foretaget ud fra et fysisk-statistisk kriterium, mens forekomsten af funktioner og bebyggelsens karakter og struktur ikke er inddraget. For perioden 1901-1960 har Wichmann Matthiessen registreret 37 byer inden for det gamle Vejle amts grænser. 14 af de ovenfor registrerede byer indgår *ikke* i Wichmann Matthiessens oversigt, mens der hos Matthiessen findes byer, der ikke er taget med her: De tre gamle købstæder, Vejle, Fredericia og Kolding, samt Bråskov, Strandhuse, Hejls og Jerlev, som her er vurderet til at ligge under bagatelgrænsen for en rural by (se senere vedrørende de mindre rurale byer).

## Ringkøbing amt

### Antal og fordeling

I Ringkøbing amt er der registreret i alt 60 rurale byer – eksklusiv Stakroge, der lå lige på grænsen mellem Vejle og Ringkøbing amter, og som er registreret under førstnævnte (se bilag 3, tabel 38). I SU1964 ”mangler” der ni af de mindste bebyggelser, mens købstæderne både i SM1962 og SU1964 skal findes i den separate købstadstabel. Amtets areal udgjorde i 1960 4646,83 km<sup>2</sup>,<sup>654</sup> hvilket betyder, at de rurale byer havde et gennemsnitligt opland på 77,4 km<sup>2</sup>. Det var noget større end det, der blev resultatet i Vejle amt, såvel som der i forlængelse heraf kun var 0,013 rural by pr. km<sup>2</sup>. Disse forhold skal senere forfølges nærmere. Byernes fordeling er afbilledet på nedenstående figur:

---

<sup>654</sup> SU1964.

Figur 31: Rurale byer i Ringkøbing amt



Afgrænsning

For Ringkøbing amt er især de ældste 4 cm kort, rettet sidst i 1950erne, velegnede til at fange de rurale byers maksimale udstrækning. Det betyder også, at afgrænsningen ligger nogenlunde samtidig med byernes maksimale udstrækning i Vejle amt – måske lidt senere.

*Byer eller ikke-byer*

En lille gruppe byer er at finde lige på grænsen mellem by og ikke-by: Således især Skibbild, Staby og Studsgård, der dog alle er vurderet til at have en tæthed, et antal bebyggelsesenheder, funktioner og indbyggere, der kunne berettige til en kategorisering som rural by. Den lille bebyggelse Sønder Vium er et

eksempel på en by, der er valgt fra. Her er det udslagsgivende, at byen ikke kunne mønstre et indbyggertal på over 200.

#### *Primære bebyggelser*

Sammenlignet med de øvrige områder er det i Ringkøbing amt lettere at adskille de rurale byer fra den eksisterende primære bebyggelse, idet sidstnævnte mange steder har en så fragmenteret karakter, at den ikke spillede den store rolle for den rurale bys struktur. En enkelt undtagelse er dog husbebyggelsen ved vestkysten (relation til havet), hvor det i nogle tilfælde er vanskeligt at afgøre bebyggelsens karakter. I tilfældet Torsminde er det dog især bebyggelsen, der forårsager en frasortering. Bebyggelsen bestod primært af små fiskerhuse, der er ikke vurderet til at have en tilstrækkelig bymæssig struktur. Samtidig var der til byen kun knyttet få funktioner.

#### *En eller flere bebyggelser*

I Nissum Kirkeby, Nissumby og Nissum Seminarieby er det vanskeligt at afgøre, om der er tale om en, to eller måske tre bebyggelser. En kartografisk betragtning afslører dog, at de enkelte dele må have udgjort en helhed. Bebyggelserne var ikke helt sammenvoksede, men afstanden oversteg netop ikke de 200 m. Opgørelsen af funktionerne i Trap synes også at have været forbundet med nogle vanskeligheder, idet flere af disse var opført under en anden bebyggelse, end de på kortet synes at høre til. Det er fundet mest rimeligt at betragte bebyggelserne i sammenhæng, hvorfor de er afgrænset som én bebyggelse (*Nørre Nissum*).

#### *Købstæder*

Tre af amtets rurale byer fik i løbet af undersøgelsesperioden status som købstæder. Det drejer sig om Herning i 1913, Struer i 1917 og Skjern i 1958. Til trods for denne administrative ændring er det valgt at medtage disse byer i undersøgelsen også efter, at de havde fået privilegier. Den administrative ændring har ingen betydning for kortanalysen, men i befolkningsstatistikken og i Trap er opgørelsen af købstæder separeret fra landdistrikterne, såvel som købstadsbeskrivelsen i Trap er struktureret lidt anderledes.

#### *Boligbebyggelser (villa-, parcelhus- og etagebebyggelser) og forstæder*

Problematisk er især Kølvrå, der opstod meget sent i perioden, men som til gengæld hurtigt blev til en stor by, hvilket ikke mindst skyldtes beliggenheden tæt på Karup (uden for området) og den lufthavn, der blev anlagt her. I Trap er der for byen anført en del funktioner, som på mange måder kan retfærdiggøre, at byen er taget med til trods for, at dele af bebyggelsen bestod af parcelhuse. Ellers ses lidt forstadsbebyggelse omkring købstæderne, men den er forholdsvis nem at adskille fra de rurale byer.

#### *Fritidsbebyggelser*

Fritidsbebyggelsen opstod typisk ved kysten og i et enkelt tilfælde inde i landet ved en sø (Sunds), hvilket ikke i Ringkøbing amt giver anledning til de helt store problemer.

#### Tidligere forskningsresultater

Stilling har som nævnt kun en lille del af området med i sin undersøgelse, hvorfor registreringen ikke er komplet (i alt fire byer). Fink har registreret i alt 19 byer, der alle er blandt de her registrerede 60 rurale byer. Også i Ringkøbing amt resulterer registreringen således i betydeligt flere byer end dem, der er opfanget i de eksisterende stationsbyundersøgelser. Wichmann Matthiessen for Ringkøbing amt har registreret 45 byer. 18 af de her registrerede byer er *ikke* medtaget i Wichmann Matthiessens oversigt for denne periode, mens tre af Wichmann Matthiessens byer – de tre gamle købstæder – ikke er med i nærværende registrering.

## **Frederiksborg amt**

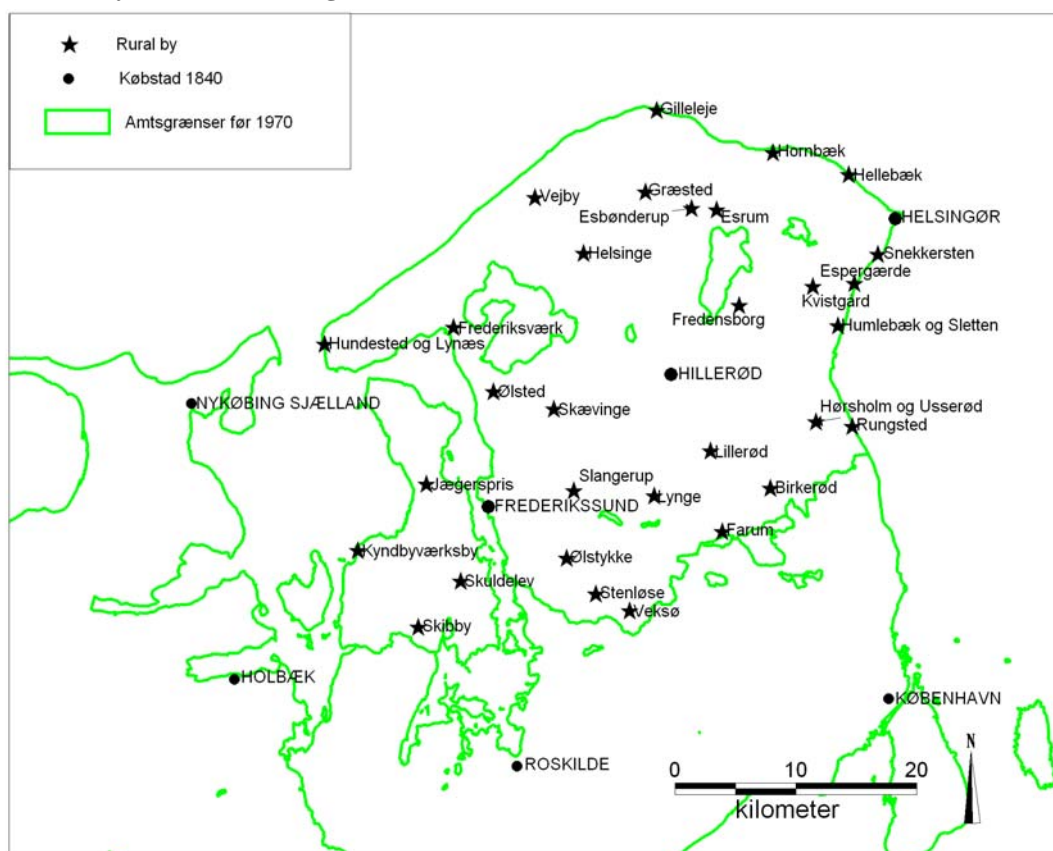
#### Antal og fordeling

I Frederiksborg amt er der registreret i alt 31 rurale byer (se bilag 3, tabel 39). For en del af de registrerede bebyggelser er indbyggertallet for 1960 *ikke* et godt udgangspunkt for en registrering – især da kommunerne Birkerød og Hørsholm på det tidspunkt betragtes som bymæssige bebyggelser, hvorfor der kun er opgivet et



indbyggertal for kommunen som helhed. Skønt alle bebyggelserne på et tidspunkt kunne mønstre mindst 200 indbyggere, var de altså ikke alle at finde i oversigten for 1960. Samtidig var en status i 1960 for flere byers vedkommende ret sent i deres udviklingsforløb, idet indbyggertallet også omfattede bolig- og/eller fritidsbebyggelse. For Frederiksborg amt kan 1960-tællingen altså ikke give det overblik, der sås for Ringkøbing og Vejle amt (og den fynske undersøgelse). Også tidligere indbyggertal må inddrages – i hvert fald tilbage til 1930, men i et enkelt tilfælde – Espergærde – endda før. Disse oplysninger ses i også i SU1964, mens SU1962 er inddraget for at fange de mindste byer. Med et areal på 1343,7 km<sup>2</sup><sup>655</sup> havde byerne i Frederiksborg amt et gennemsnitligt opland på 43,3 km<sup>2</sup> og lå med 0,023 rural by pr. km<sup>2</sup> noget tættere end i både Vejle og Ringkøbing amter, hvilket også kortet illustrerer. Det fremgår også, at der i Frederiksborg amt var en del rurale byer ved kysten, mens det centrale område (Gribskov) ikke blev bebygget med rurale byer. Forklaringsfaktorerne skal uddybes i del 4. Byernes fordeling ses på nedenstående figur:

**Figur 32: Rurale byer i Frederiksborg amt**



### Afgrænsning

For Frederiksborg amt er det generelt meget vanskeligt at håndtere den store bebyggelsestilvækst, der tidligt satte sit præg på store dele af området. Til tider er det således svært at udskille de bebyggelser, der – i nogle tilfælde kun i en kortere årrække – fungerede som rurale byer. Det angår som nævnt både tilvæksten af boligbebyggelser og forstæder samt forskellige former for fritidsbebyggelse. Analysen giver det indtryk, at der i Frederiksborg amt var flere byer end i de to øvrige områder, der tidligt – nok omkring 1940 – havde en maksimal udstrækning og funktion som rural by, men der findes også byer, som udviklede sig sent og først kan afgrænses omkring 1950/1960. Derfor er de brede målebordsblade fra omkring 1930 suppleret med kort fra omkring 1950 anvendelige som grundlag for afgrænsningen.

<sup>655</sup> SU1964.

### *Byer eller ikke-byer*

I Frederiksborg amt er det mere vanskeligt end i de to øvrige undersøgelser at afgøre, hvorvidt der er tale om en rural by eller ej. Nogle af de sværeste afgørelser skal nævnes her. Således bebyggelsen Blovstrød, som er vurderet til *ikke* at være en rural by på grund af de få funktioner, samtidig med at den relativt store bebyggelsesmæssige tilvækst primært må tilskrives et omfattende boligbyggeri. Frederiksborg Slot er ligeledes ekskluderet, da denne bebyggelse (*slotsby* – mere om denne type senere), tidligt blev forstad til Hillerød (jf. beliggenhed). På grænsen mellem by og ikke-by ligger også Tisvilde og Tisvildeleje, som måske kan ses i sammenhæng, men som stadig havde så få funktioner, at det er vurderet, at den tidlige og tætte bebyggelse primært var fritidsbebyggelse og ikke en egentlig bydannelse. Nivå er valgt fra på grund af den bymæssige bebyggelses meget begrænsede størrelse og de få funktioner (stort set kun teglværksindustri). Sletten er kun taget med, fordi den indgik i en samlet bebyggelse med Humlebæk, mens Lynæs er set i sammenhæng med Hundested. Esbønderup er ligeledes meget tæt på den nedre grænse, men også her er den samlede vurdering faldet ud til byens fordel. Det samme er tilfældet med Esrum, som dog havde en del funktioner og Kvistgård, der havde relativt få funktioner, men til gengæld en meget tæt struktur.

### *En eller flere bebyggelser*

Bebyggelsen i Frederiksborg amt aktualiserer i meget høj grad spørgsmålet om, hvordan byerne skal afgrænses i forhold til hinanden, idet flere af de rurale byer tidligt voksede sammen. Her er den fysiske sammenhæng afgørende. Et eksempel på problematikken ses i Hørsholm og Usserød, hvor byerne allerede på de brede målebordsblade fra 1930 er sammenvoksede og efter al sandsynlighed gensidigt supplerede hinanden. Den fysiske sammenhæng mellem dem er udslagsgivende for, at de i registreringen optræder som én bebyggelse. Et andet eksempel på tilsvarende ses i Hellebæk, der ligeledes tidligt voksede sammen med den nærliggende bebyggelse Ålgårde, der igen var vokset sammen med Ellekilde og Boderne. Også her var der meget tidligt tale om en fysisk sammenhængende bebyggelse, og det er tydeligt, at hele den lange bebyggelse fungerede sammen. Det afspejler sig bl.a. i forekomsten af funktioner, hvor der var tale om et gensidigt supplement. For at kunne opfange denne kompleksitet er det vurderet mest rimeligt også at inkludere disse bebyggelser i Hellebæk. Det samme sker i Humlebæk, hvor Ny-Humlebæk tidligt var helt sammenvokset med Humlebæk og Sletten. Også her bevirker den fysiske sammenhæng, at bebyggelsen er afgrænset som et sammenhængende hele. Et sidste eksempel er Lynæs og Hundested, der ligeledes må ses i sammenhæng, hvilket understøttes af, at bebyggelserne også i Trap 5 er slået sammen. Der synes at være grund til at antage, at en sådan sammenvoksning af flere bebyggelsesdele påvirkede byens udvikling, hvilket skal belyses nærmere i del 4.

### *Primære bebyggelser*

I Frederiksborg amt er det – som i Vejle amt – til tider vanskeligt at vurdere, hvornår det agrare præg i en eksisterende landsby var så udvisket, at det forekommer rimeligt at tale om en rural by. Dette angår især de tilfælde, hvor urbaniseringen i høj grad skete inden for en eksisterende landsbybebyggelse, og hvor det derfor kartografisk er vanskeligt at vurdere, om og i givet fald i hvor høj grad, der var tale om en tilvækst. Funktionerne er i nogle tilfælde udslagsgivende for afgørelsen. Flere af landsbyerne var meget store og havde en lav udflytningsgrad, hvorfor alene den del af bebyggelsen, der var knyttet til den agrare bebyggelse, ofte udgjorde et stort antal indbyggere. Derfor er et bestemt indbyggertal ikke et velegnet frasorteringskriterium. Et eksempel på et grænsetilfælde, hvor det er valgt at tage bebyggelsen med, er Skuldelev, hvor transformationen fra landsby til rural by delvist skete inden for den eksisterende landsbys rammer.

Primær bebyggelse inkluderede i Frederiksborg amt også flere fiskerbebyggelser, der – ud over en beliggenhed ved kysten – karakteriseres ved at bestå af små fiskerhuse. I flere af disse udvikledes en rural by, men det er imidlertid vanskeligt kartografisk at se, om og i givet fald hvornår en fiskerbebyggelse ikke længere havde relation til fiskeriet. I de fleste tilfælde var der sandsynligvis tale om en gradvis udvikling. I forbindelse med den fysiske afgrænsning af den rurale by med husbebyggelse ved kysten er også den tidligere(?) primære bebyggelse derfor inkluderet.

### *Købstæder (og handelspladser)*

Som tidligere nævnt var Slangerup tidligere en købstad, men i begyndelsen af 1800-tallet blev byen frataget sine privilegier. Derimod oplevede byen i løbet af 1800-tallets anden halvdel og begyndelsen af 1900-tallet en så stor vækst, at det er vurderet rimeligt at inkludere den i undersøgelsen – til trods for, at der ikke var tale om en *ny* by. Også Skibby, der tidligere havde haft en privilegeret status (om end kun i en kortere periode i middelalderen), er taget med. Hørsholms status som købstad er som nævnt omdiskuteret, men den hører normalt ikke til blandt købstæderne.<sup>656</sup> Da byen ikke i praksis fungerede som købstad, var af en meget begrænset størrelse og i 1867 endeligt mistede sine privilegier, er det valgt at lade den indgå i undersøgelsen – ikke mindst da byen kort herefter oplevede en stor fornyet tilvækst. Frederiksværk blev handelsplads i 1850 og fik købstadsprivilegier i 1907, og også denne bebyggelse er taget med.

### *Boligbebyggelser (villa-, parcelhus- og etagebebyggelser) og forstæder*

Især den sydøstlige del af Frederiksborg amt blev tidligt påvirket af store boligbebyggelser, hvis opståen skal ses i sammenhæng med beliggenheden tæt på København. Modsat de to øvrige undersøgelsesområder var boligbebyggelsen her ikke blot begrænset til at omkranse købstæderne (*forstæder*), og i flere tilfælde var tilvæksten så markant, at det er vanskeligt at differentiere mellem bebyggelsernes forskellige lag. Således i tilfældet Lillerød, hvor byen mellem de to kortserier – de brede målebordsblade fra 1930 (1933) og de ældste 4 cm kort fra 1968 – oplevede en meget markant tilvækst. Tilvæksten bestod af parcelhusbebyggelse og etagebyggeri, som med rimelighed kan udskilles fra den rurale by, mens villabebyggelsen er vurderet at være en del af den rurale by. I tilfældet Rungsted er den fysiske sammenhæng med villabebyggelserne Pennehave, Vallerød og Åsen afgørende for, at disse bebyggelser er knyttet til Rungsted. Isoleret set havde villabebyggelserne dog ikke en bymæssig karakter, som retfærdiggør en kategorisering som rural by. Derfor er enligt beliggende villabebyggelser sorteret fra – hvis ikke i kraft af størrelsen, så på grund af bebyggelsens struktur og fraværet af funktioner.

Endelig skal nævnes de bebyggelser, der meget tidligt blev fysisk sammenhængende med en større by, og som dermed fik status som forstad til denne. Således eksempelvis bebyggelsen Snekkersten lige syd for Helsingør, som allerede på de brede målebordsblade fra 1930 (1933) var næsten fysisk sammenhængende med Helsingør. Den rurale bys periode som selvstændig bebyggelse sluttede derfor tidligt.

### *Fritidsbebyggelser*

For Frederiksborg amt er det ligeledes påkrævet at knytte en kommentar til den massive fritidsbebyggelse, der især opstod langs kysten. I området langs Øresundskysten skete det meget tidligt. Et eksempel på en meget tidlig type er de såkaldte landsteder, som er større ejendomme eller villaer på landet, der fungerede som en sommer- og eller fritidsbolig for indbyggere i byen (København). Eksempler herpå ses i Kokkedal nord for Rungsted og i Smidstrup syd for samme. Senere opstod meget store fritidsbebyggelser, der tidligt dominerede hele området. Bebyggelsens karakter (meget små grunde), beliggenheden og fraværet af funktioner kan indikere, at der hverken var tale om en agrar bebyggelse eller en by. I forhold til kronologien må det bemærkes, at fritidsbebyggelsen forstået som mindre huse allerede kan iagttages på de brede målebordsblade, men først fik en meget massiv karakter på de ældste 4 cm kort fra sidst i 1960'erne.

### *Andre forhold*

Kyndbyværksby udgør en problematik for sig. Bebyggelsen opstod sent i undersøgelsesperioden og bestod primært af Kyndbyværket og de arbejder- og funktionærboliger, der var beliggende i forbindelse hermed. Det er tydeligt, at værket havde skabt – eller måske endda udgjorde – ”byen”. Bebyggelsens oprindelse adskilte sig fra de fleste andre byers, men alligevel blev det fundet rimeligt at lade byen indgå, mens spørgsmålet om dens type uddybes i del 4.

Endelig må der knyttes et par bemærkninger til de kongelige slotte, som indgik i flere af de rurale byer i Frederiksborg amt. For at tale om en rural by er det her ikke tilstrækkeligt, at en slotsby kun bestod af

<sup>656</sup> Jf. fx Kim Møllers database over købstæder og Lisbeth E. Hein m.fl. 1989.

eksempelvis funktionærboliger knyttet direkte til slottet. Derimod er det et krav, at der også i slutningen af 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet opstod en ny bebyggelse, der kunne leve op til definitionen af en rural by. I tilfældet Frederiksborg Slot var der som nævnt primært tale om en slotsby, der umiddelbart transformeredes til en forstadsbebyggelse til Hillerød. I andre tilfælde – eksempelvis ved Fredensborg, Jægerspris og Hørsholm – forløb udviklingen anderledes, hvorfor disse er taget med i registreringen.

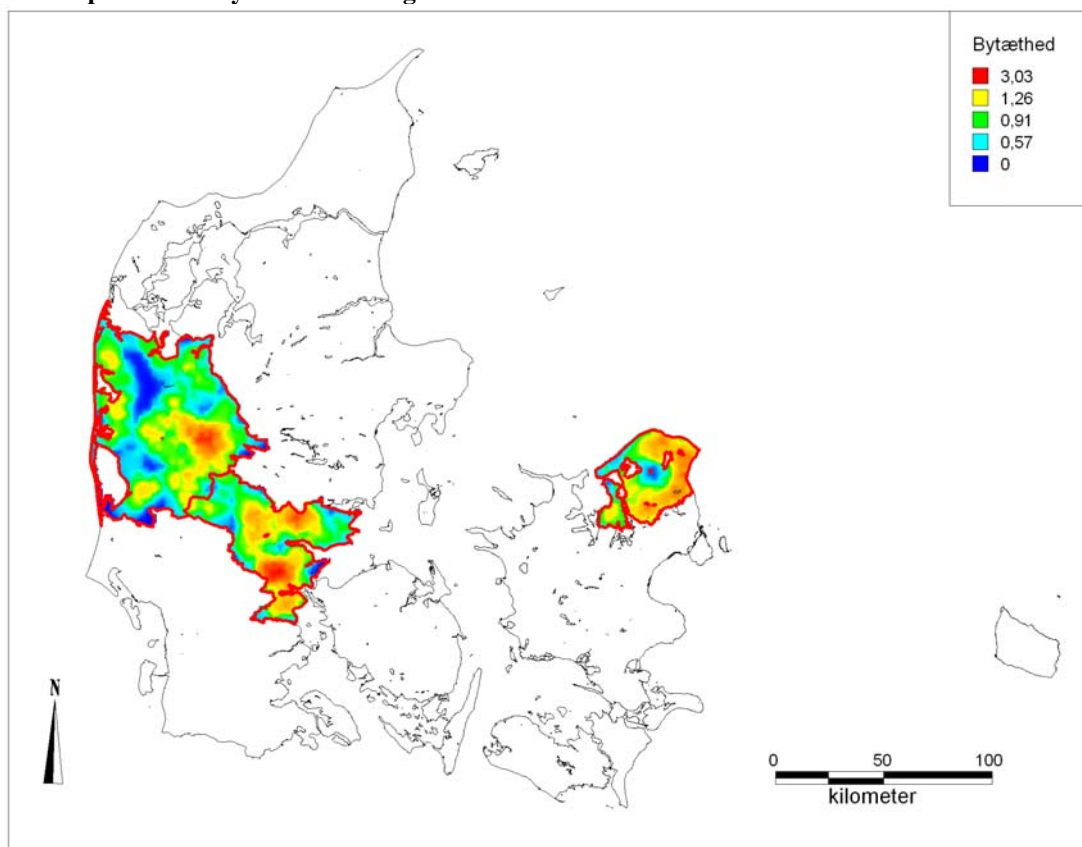
#### Tidligere forskningsresultater

Mens Fink ikke har fundet det relevant at inddrage Frederiksborg amt i en undersøgelse af *stationsbyer* overhovedet, synes nærværende registrering at bekræfte antagelsen om, at der også her var rurale byer – tilsyneladende endda også væsentligt flere end de syv byer Stilling tager med i sin undersøgelse. Samtidig anskueliggør arbejdet med dette område i endnu højere grad end de øvrige områder, at også byer beliggende ved kysten må indgå i en undersøgelse af landdistrikternes urbanisering. Wichmann Matthiessen har for perioden 1901-1960 registreret 37 bymæssige bebyggelser, heriblandt også de tre ældre købstæder Helsingør, Hillerød og Frederikssund. Otte af de ovenfor registrerede byer er ikke at finde i Wichmann Matthiessens oversigt, men også det modsatte gør sig gældende, idet en række byer er med hos Wichmann Matthiessen, men derimod er fravalgt i nærværende registrering. Dette gælder følgende ti bebyggelser: Liseleje, Asserbo, Tisvilde, Kregme, Neder Dråby, Gørløse, Gadevangshusene, Villingebæk, Nivå og Blovstrød – der her ikke er vurderet til at kunne leve op til definitionen af en rural by.

### **Sammenfatning**

En registrering og dens resultater vil altid kunne diskuteres, men det er mit indtryk, at ovenstående registrering giver et godt grundlag for at undersøge afhandlingens emne: De rurale byer. Der er dog tydeligvis behov for at se nærmere på de forskellige typer, hvilket vil ske i kapitel 4. Fordelingen af de rurale byer var forskellig både imellem de tre områder og internt i de tre regioner. Det fremgår af nedenstående kort, hvor byernes fordeling er forsøgt interpoleret med henblik på at sammenligne tætheden i deres udbredelse og fordeling.

**Figur 33: Interpolation af byernes fordeling**



Forklaring: Røde områder udtrykker en høj tæthed, mens en blå farve illustrerer lav tæthed. Inddelingen er foretaget med udgangspunkt i fraktiler. Ved beregningen er der benyttet et grid = 2 km og en buffer = 7 km.

Som det ses, var der især i Ringkøbing amt, men også centralt i Frederiksborg amt områder, hvor tætheden var meget lav, mens andre områder var kendetegnet ved en højere tæthed. I Frederiksborg amt således kyststrækningen (når bortses fra den nordvestlige) og langs den sydlige grænse til Københavns amt, i Vejle amt den centrale del og i Ringkøbing amt den østligste del. Det – og meget mere – skal forsøges forklaret i del 4. Her skal der afslutningsvis knyttes nogle bemærkninger til den vanskelige nedre grænse for en by.

### **3.8. Den vanskelige nedre grænse: De mindre rurale byer**

Det er på mange måder vanskeligt at definere en præcis grænse mellem by og ikke-by, og en afgørelse vil – de opstillede kriterier til trods – afhænge af øjnene, der ser. I forsøget på at problematisere denne grænse er det med udgangspunkt i Vejle amt forsøgt at undersøge de bebyggelser, der levede op til et eller flere, men ikke alle de opstillede kriterier. Disse bebyggelser betegnes her *mindre rurale byer*. De mindre rurale byer er bebyggelser, hvor der var antræk til noget bymæssigt, men hvor der ikke var et tilstrækkeligt grundlag til (eller behov for), at en egentlig by kunne udvikle sig. For at tale om en mindre rural by kræves det, at bebyggelsen havde et selvstændigt navn, og at der var tale om en tæt bebyggelse, som adskilte sig fra det, der her betegnes som *primær bebyggelse*. Det må understreges, at også de mindre rurale byer kunne opstå i en primær bebyggelse. De mindre rurale byer bestod af koncentreret bebyggelse af en vis størrelse, der i slutningen af 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet opstod og udviklede sig i landdistrikterne – typisk ved en hovedfærdselsåre, og som havde nogle funktioner (handel, transport, industri og institutioner). I forhold til den rurale by er kravene nedjusteret. De mindre rurale byer kan betragtes som ”forstadier” til de egentlige rurale byer, hvor udviklingen tidligt gik i stå. Det forekommer imidlertid urimeligt kun at betragte dem som ”mislykkede” rurale byer, for måske var der lokalt ganske enkelt ikke behov for mere end en lille bebyggelse med enkelte funktioner.

### Kortlægning og registrering

Kortlægningen af de mindre rurale byer adskiller sig en smule fra kortlægningen af de rurale byer, men kun hvad angår befolkningsstatistikken, idet kun de færreste optræder i det statistiske materiale. Især den kartografiske analyse og det topografiske værk må derfor lægges til grund for registreringen. Kriterierne fra udvælgelsen af de rurale byer fungerer – i nedjusteret form – også som udgangspunkt for registreringen af mindre rurale byer:

- Afstand og tæthed
- Bebyggelsens karakter
- Størrelse
- Funktioner

I forbindelse med den praktiske registrering er det i forsøgt at registrere alle de potentielle mindre rurale byer. Fra de statistiske oversigter er alle de bebyggelser, der i løbet af undersøgelsesperioden optræder i statistikken, taget med. Både oversigten i SU1964, SM1962 (minimumsgrænsen på 200) og de ovenfor gennemgåede statistikker for de enkelte (ti)år inddrages. I den kartografiske analyse forsøges det at registrere alle de bebyggelser i landdistrikterne, som på de brede målebordsblade eller på de ældste 4 cm kort fremstår som tætte bebyggelser – hvad angår sidstnævnte, dog *ikke* parcelhusbebyggelser. For at kunne vurdere bebyggelsens oprindelse er disse kort sammenlignet med situationen på de høje målebordsblade og de minorerede sognekort, og i forhold til de mindre rurale byer er især sidstnævnte helt uundværlige kilder til at afgøre, om en bebyggelse var af ny eller ældre dato. I Trap-analysen er alle bebyggelser, der i Trap 5 er anført med en funktion, registreret, hvorefter der er suppleret med Trap 4. I forhold til kravet om tilstedeværelsen af mindst en funktion er det problematisk, at hverken kortmaterialet eller Trap kan give et dækkende billede, men det antages, at større funktioner vil være nævnt i Trap. En samlet analyse af materialet gør det muligt at sortere mange af de registrerede bebyggelser fra.

I forhold til kortlægningen har den forskellige oprindelsessituation i de mindre rurale byer – enten på bar mark eller i en primær bebyggelse – stor betydning for den måde, hvorpå bebyggelserne er registreret og afgrænset. Oprindelsen af mindre rurale byer opstået på bar mark ses typisk ved et trafikknudepunkt eller en funktion (fabrik, mejeri, institution, station mv.). Denne type mindre rurale byer var oftest tætte bebyggelser, der hovedsageligt bestod af huse, mens antallet af gårde var meget begrænset. Denne type havde typisk vanskeligt ved at leve op til bydefinitionens krav om en vis størrelse (udstrækning, antal bebyggelsesenheder og indbyggertal) og et antal funktioner. For de mindre rurale byer er det valgt at benytte en meget lav nedre grænse, hvorfor tre til fire tætliggende huse med en eller flere funktioner er tilstrækkeligt. Afgørelsen beror dog i hvert enkelt tilfælde på et skøn. I andre tilfælde opstod den mindre rurale by i en primær bebyggelse (typisk en landsby). For at tale om en mindre rural by er det krævet, at der kom en ny og tæt bebyggelse til – fx i den ene ende af en landsby. Det er vanskeligt at opstille et specifikt krav om tilstedeværelsen af et bestemt antal huse, men det er meget tydeligt, at den nedre grænse må være anderledes end for de mindre rurale byer, der opstod på bar mark. Her er omkring 10 huse og mindst en, men oftest flere funktioner fundet rimelig. Som i de rurale byer er også gårdbebyggelsen udskilt fra afgrænsningen af denne type. Denne type havde ofte svært ved at leve op til bydefinitionens krav om tæthed eller bymæssig struktur, mens den derimod ofte uden problemer kunne mønstre det fornødne antal bebyggelsesenheder (og indbyggertal). Bebyggelsen kan karakteriseres som en *landsby med andelspræg*. For dog at understrege, at der også her var tale om ikke-agrarer bebyggelser opstået i forbindelse med landdistrikternes urbanisering, er det valgt at lade denne type indgå i kategorien *mindre rurale byer*.

### Afgrænsning, antal og fordeling

Der er registreret i alt 92 mindre rurale byer i Vejle amt, som sammen med de 44 rurale byer og tre købstæder fordelte sig således:

Figur 34: Mindre rurale byer i Vejle amt



Af kortet ses det, at de mindre rurale byer fordelte sig i hele amtet, om end der var variationer. Der vil senere blive set på relationen mellem de mindre rurale byer og de rurale byer, såvel som der tydeligvis er behov for at se nærmere på de mindre rurale byers forskellige størrelser og typer. Det vil ske i del 4. Som det var tilfældet med de egentlige byer ovenfor, skal det også her belyses, hvorledes de mindre rurale byer kan adskilles fra hinanden og andre bebyggelsestyper:

#### *Rurale byer*

Grænsen mellem de rurale byer og mindre rurale byer er allerede nævnt ovenfor. At de mindre rurale byer også er inddraget i undersøgelsen betyder dog, at en fravælgelse af en by som rural by er mindre definitiv.

#### *Primære bebyggelser*

I forhold til den primære bebyggelse er problematikken for så vidt den samme som nævnt i forbindelse med de rurale byer, hvor det dog til tider er endnu mere vanskeligt at afgøre, hvorvidt en landsby havde fået et bymæssigt præg, som gør det rimeligt at registrere en lille "byspire". Sondringen mellem det agrare og potentielt urbane er også aktuel i forhold til periodens nye agrare bebyggelser, de såkaldte *samlinger af gårde og huse*, hvor det til tider er vanskeligt at afgøre, om der er tale om en overvejende agrar dominans eller et bymæssigt præg. I de fleste tilfælde kan den kartografiske analyse af bebyggelsens tæthed og struktur afgøre sagen.

#### *Boligbebyggelser (villa-, etage- og parcelhusbebyggelse), forstæder og fritidsbebyggelser*

Sondringen mellem henholdsvis mindre rurale byer og villa- og fritidsbebyggelser er ofte svær, men i begge

tilfælde kan fraværet af bymæssige funktioner og beliggenheden medvirke til at afgøre sagen: Villaer lå typisk tæt ved en større by eller i et naturskønt område, mens fritidsbebyggelser var lokaliseret ved kysten og andre steder begunstiget af rekreative værdier.

### **Sammenfatning**

De mindre rurale byer er – som de rurale byer – en integreret del af fortællingen om landets urbanisering, der ikke hidtil er blevet belyst, og typen aktualiserer i høj grad spørgsmålet om, hvad en by egentlig er. De meget små bebyggelser, som i første ombæring blev anset for at være en restgruppe, der skulle sorteres fra, viste sig at være en særlig bebyggelsestype, der satte sit eget selvstændige præg på landdistrikternes urbanisering. De mindre rurale byer er blevet overset i den eksisterende forskning – måske fordi de fleste bebyggelser ikke optræder i det statistiske materiale, der har fungeret som grundlag for mange urbaniseringsstudier. Ved også at inddrage en kartografisk analyse og et topografisk værk i registreringen lykkedes det at få et indtryk af landdistrikternes helt lokale urbanisering. Det kunne være interessant at foretage mere detaljerede studier af de mindre rurale byer. Et sådant studie ligger dog uden for disse rammer, hvorfor de små bebyggelser her primært vil blive benyttet til at belyse afhandlingens egentlige emne, de rurale byer. De mindre rurale byer kan benyttes til at nuancere den svære skelnen mellem by og ikke-by. Samtidig kan bebyggelserne give frugtbar indsigt i de rurale byers udviklingshistorie og yde et vægtigt bidrag til byernes karakteristika – især i forhold til sondringen mellem byer på bar mark og med primær bebyggelse, som netop i de mindre rurale byer var særlig tydelig. Sidstnævnte uddybes i del 4.

## **3.9. Sammenfatning del 3**

I løbet af analysens anden del blev der foretaget en registrering og kortlægning af de rurale byer i de tre undersøgelsesregioner.

### **Metode**

Det lykkedes at udvikle en metode til at registrere de rurale byer. Bebyggelsernes mange forskelligheder og kildematerialets karakter gjorde det ikke muligt at foretage en registrering på basis af kvantitative kriterier. Derimod måtte registreringen baseres på en samlet kvalitativ vurdering af bebyggelsens tæthed og karakter, størrelse og funktioner, som det kom til udtryk i de tre kilder, befolkningsstatistik, kort og det topografiske værk, *Trap Danmark*. Erhvervsfordelingen var derimod ikke operationel i forbindelse med registreringen. Arbejdet gjorde det muligt at opstille en operationel registreringsmetode, hvor den kartografiske analyse stod helt central, men hvor også befolkningsstatistik samt Trap 5 og til dels Trap 4 indgik. Der blev opstillet forslag til en konkret fremgangsmåde, såvel som de særlige kriterier, der knyttede sig til den enkelt kildetype, blev beskrevet, således at andre umiddelbart vil kunne benytte registreringsmetoden. Hertil kommer den sidegevinst, at de grundige undersøgelser af kildematerialet måske vil kunne anvendes i andre sammenhænge.

### **Emne**

Registreringen og kortlægningen af de rurale byer krævede nøje overvejelser om indholdet i begrebet *by* – herunder også om, hvad en by *ikke* er. Især for de mindste byer viste spørgsmålet sig at være presserende. Det blev her – i overensstemmelse med det metodiske udgangspunkt – valgt at tillægge bebyggelsens struktur og tæthed afgørende betydning suppleret med krav til en størrelse på mindst 200 indbyggere og nogle funktioner. I forbindelse med byernes afgrænsning måtte der gøres overvejelser om, hvordan den rurale by i sig selv skulle afgrænses, samt hvordan byen adskilte sig fra andre bebyggelser. Det blev valgt at operere med en bred fortolkning af den rurale by, som senere vil blive præciseret (del 4). Således blev kystbyer medtaget i undersøgelsen, hvilket der ikke hidtil har været tradition for i den danske stationsbyforskning (jf. fx Stilling og Fink). Dette forekommer paradoksalt, landets meget lange kyststrækning taget i betragtning. Byer, der i høj grad var præget af industri, blev ligeledes inddraget i registreringen. Også nedlagte købstæder, der oplevede en fornyet urbanisering, og de nye købstæder, der opstod i løbet af undersøgelsesperioden, blev taget med. Afgrænsningen af den rurale by i forhold til andre bebyggelsestyper blev primært benyttet til nærmere at forstå den rurale by, men arbejdet resulterede samtidig



i et interessant "biprodukt", som gjorde det muligt at komme en forståelse af de meget komplekse processer, der skete i forbindelse med landdistrikternes urbanisering, lidt nærmere. Det blev forsøgt at foretage en fysisk afgrænsning af den rurale by på det tidspunkt, hvor den blev vurderet til at have sin maksimale fysiske udstrækning som en rural by. Her blev det valgt at fokusere på den rurale bys udstrækning, da den fungerede som en "selvstændig" byenhed, dvs. *før* den blev en "ren" boligby (parcelhuse og etagebyggeri), fritidsby eller forstad. Heraf følger også, at etage- og parcelhusbyggeri samt fritidsbebyggelse *ikke* blev omfattet af afgrænsningen af den rurale by. Der må dog tages forbehold for, at det ikke altid på det foreliggende grundlag var muligt at identificere bebyggelsens funktion præcist. I dele af Frederiksborg amt ophørte de rurale byers funktion som selvstændige byenheder tidligere end i de øvrige områder. Derfor måtte den øvre tidsmæssige grænse for enkelte byers maksimale udstrækning som rural by – før de eksempelvis blev overlejret af boligbebyggelse – her sættes relativt tidligt, nok i 1930'erne og 1940'erne, mens udviklingen i Vejle amt, men i særdeleshed i Ringkøbing amt strakte frem til omkring 1960. Den nedre tidsmæssige afgrænsning og forskellene internt i de enkelte amter vil blive behandlet i undersøgelsen af byernes udviklingsforløb i del 4.

I den særlige undersøgelse af mindre rurale byer i Vejle amt fremgik det endvidere, at der også i mindre bebyggelser kunne forekomme tæt, ikke-agrar bebyggelse, der blot ikke formåede at leve op til alle kravene til en egentlig bys tæthed og karakter, størrelse og funktioner. Delundersøgelsen bekræftede, at definitionen må indeholde alle disse elementer. Studiet viste, at der også i bebyggelser, der ikke var egentlige byer, kunne forekomme lokale bymæssige islæt. Disse erfaringer skal medtages i undersøgelsen af de rurale byers opståen, udvikling og karakteristika i del 4.

I forbindelse med registreringen og kortlægningen af de rurale byer var det meget tydeligt, at der i hvert enkelt tilfælde måtte foretages en tolkning, som naturligvis altid vil kunne diskuteres og kritiseres. Ud fra de opstillede præmisser for en rural by har jeg vurderet, at der for de tre områder i alt var **135** rurale byer fordelt på **44** byer i Vejle amt, **60** byer i Ringkøbing amt, mens der for Frederiksborg amt blev registreret **31** byer. Målt i forhold til områdernes areal, var tætheden af rurale byer størst i Frederiksborg amt, hvorefter fulgte Vejle amt og til sidst Ringkøbing amt, mens det forholdt sig modsat med oplandets størrelse målt i km<sup>2</sup>. Tallene dækkede dog over store variationer internt i de tre områder. Undersøgelsen lokaliserede mange flere byer end de eksisterende stationsbyundersøgelser – også når kystbebyggelser, der ikke indgår i disse, regnes fra. Samtidig stod det klart, at der – i modsætning til Finks opfattelse – også var rurale byer i Frederiksborg amt. I forhold til Wichmann Matthiessens undersøgelse kunne nærværende studie forfine registreringen med opprioritering af den fysiske fremtræden og det funktionelle aspekt.

I kapitel 3 viste det sig ikke nødvendigt at justere den opstillede definition, men tolkningen af dens indhold blev konkretiseret. Indtil videre står det dog klart, at der både lokalt, regionalt og nationalt var store variationer de rurale byer imellem. Der er derfor behov for en rummelig definition, som måske med fordel kan suppleres med forskellige hovedtyper af rurale byer. Analysen i del 3 gav dermed også anledning til at stille nye spørgsmål. Disse skal sammen med de allerede tidligere formulerede forsøges besvaret i del 4, som der nu skal tages hul på.

## 4. DE RURALE BYERS OPSTÅEN, UDVIKLING OG KARAKTERISTIKA

### 4.0. INDLEDNING

Formålet med del 4 er at etablere *ny viden* om de rurale byer – og herunder at beskrive og forklare deres opståen, udvikling og karakteristika – og at udvikle en *metode* til at belyse emnet. Ligesom del 3 tjener også del 4 således et dobbelt formål. De rurale byer var meget komplekse størrelser, og det er derfor min antagelse, at de bedst kan analyseres ved at inddrage flere forskellige parametre, som tilsammen kan tegne et billede af de rurale byer, nemlig faktorerne i den opstillede forklaringsmodel. Før emnet kan belyses, er der behov for at udvikle en metode til at operationalisere de undersøgte parametre. I forbindelse hermed skal det forsøges at etablere et overblik ved – ud fra de forskellige faktorer – at inddrage byerne i typer. Hvad angår det tematiske indhold, er det tesen, at der mellem de rurale byer var både forskelle og ligheder, hvor sidstnævnte kan berettige til, at de tilsammen betragtes som en selvstændig historisk bytype. I den hidtidige forskning er det en udbredt opfattelse, at der findes henholdsvis en øst- og en vestdansk (*stations-*)bytype. Denne tese er imidlertid endnu ikke blevet efterprøvet på et større empirisk materiale, hvilket skal gøres her. Det samme skal min antagelse om, at der også internt i de tre regioner var store forskelle på de rurale byers opståen, udviklingsmønstre og karakteristika (herunder størrelse, bymæssighed, funktioner og transport). Endelig vil der i dette kapitel blive set nærmere på den store rolle, jernbanen traditionelt er blevet tildelt i de eksisterende undersøgelser af *stationsbyer*.

Dispositionen i del 4 er – som i del 2 og 3 – bestemt af faktorerne fra forklaringsmodellen. Under hver faktor diskuteres både metodiske og tematiske spørgsmål, og resultaterne opsummeres separat. Gennemgangen vil være kumulativ således, at de tidligere gennemgåede faktorer – såfremt det skønnes relevant – vil blive inddraget i forbindelse med behandlingen af den/de efterfølgende faktorer. Vejle amt fungerer – i endnu større udstrækning end i del 3 – som et pilotområde, hvor forskellige metoder skal testes. Derfor vil også resultater fra den hidtidige forskning og relevante teorier blive diskuteret og til tider afprøvet under gennemgangen af Vejle amt. Den udviklede metode benyttes til analysen af de to øvrige områder, som af pladshensyn er henvist til bilagsmappen, mens resultaterne vil blive inddraget i den komparative analyse.

Gennemgangen er disponeret som følger: Først analyseres de ”interne” forhold, dvs. 4.1. Befolkning og 4.2. Erhvervsfordeling, der begge skal belyses ved hjælp af offentlig statistik samt 4.3. Funktioner, der har de fem udgaver af *Trap Danmark* som kildegrundlag. Både erhvervsfordeling og funktioner belyser aspekter af faktoren *økonomi* (handel/service, produktion, administration/institution samt til dels transport), men af hensyn til overskueligheden vil de blive undersøgt separat. Til gengæld vil bebyggelsesstrukturen i den rurale by (herunder også primær bebyggelse og natur) blive analyseret i sammenhæng med transportforholdene i 4.4. Herefter rettes fokus mod de mere ”eksterne” forhold og store strukturer i 4.5. Bysystem. Både relationen mellem de rurale byer og deres indplacering i det eksisterende bysystem vil her være i fokus. Ved at inddrage den akkumulerede viden om de rurale byer fra 4.1.-4.4. skal bysystemet analyseres i et GIS, hvorved de rumlige variationer kan belyses i sammenhæng.

Potentialet for den enkelte faktor er naturligvis meget afhængig af det benyttede materiale, der rummer flere begrænsninger. Det er anskueliggjort i nedenstående tabel.

**Tabel 11: Oversigt over de enkelte faktorer og kilders potentiale i forbindelse med del 4**

Faktor og kilde(r) Potentiale	Befolkning: Befolkningsstatistik	Erhverv: Erhvervsfordeling	Funktioner: Topografisk værk: <i>Trap Danmark</i>	Bebyggelsesstruktur: Kort: MS, HMB, BMB, 4 cm kort	Transport: Kort og KDC-data (Steffen Elmer Jørgensen, Niels Jensen, Aage Aagesen)
Opståen	(X)	(X)	X	X	...
Udvikling	X	(X)	X	X	...
Størrelse	X	...	X	X	...
Bymæssighed	...	X	X	X	...
Funktioner	...	X	X	X	(X)
Transport	...	(X)	(X)	X	X
Typologisering	X	X	X	X	X

Som det ses, er det kun i få tilfælde muligt belyse alle punkter ud fra de enkelte faktorer, men især *Funktioner* og *Bebyggelsesstruktur* er vurderet til at have et stort potentiale. Byernes opståen og udvikling lader sig kun analysere ved hjælp af et ret begrænset antal faktorer. Oplysningerne om størrelse, bymæssighed, funktioner og transport dækkes af overskriften *Karakteristik*. Det samme gør typologisering, der dækker over forskellige forsøg på at sætte udvalgte oplysninger fra den opstillede karakteristik i system ved at inddele byerne i grupper. Den eksterne faktor – *Bysystemet* – skal primært ses som en forklaringsfaktor, der i den rumlige analyse kan uddybe og nuancere flere af de øvrige faktorer. Som afslutning på delundersøgelserne i pilotområdet vil de relevante faktorer blive opsummeret i et skema, hvor de forskellige udtryk endvidere er prioriteret (X-XXX, hvor XXX er de mest værdifulde udtryk).

Analysen består af flere statistiske analyser. De hyppigst benyttede udtryk ses kort beskrevet nedenfor:

**Tabel 12: Hyppigt benyttede udtryk**

Udtryk	Mål
Antal (tæl)	Sammentælling af observationer
Minimumsværdi	Den mindste værdi
Maksimumsværdi	Den største værdi
Variationsbredde	Forskellen på den største og mindste observation
10%-fraktil (1. decil)	Fempunktsopsummering. Anvendes til at beskrive en fordeling. 50%-fraktilen er lig med medianen. Tallene skal forstås således, at værdier der eksempelvis er større end 0,75-fraktilen befinder sig blandt de 25 %, der har de største værdier etc. Hvis fordelingen er skæv, er det en fordel at bruge fraktiler som mål for spredning
25%-fraktil (1. kvartil)	
50%-fraktil (median)	
75%-fraktil (3. kvartil)	
90%-fraktil (9. decil)	
Kvartilafstand = 75%-fraktil-25%-fraktil	Absolutte spredningsmål
Decilafstand = 90%-fraktil-10%-fraktil	
Relativ kvartilafstand = (75%-fraktil -25% fraktil)/median	Relative spredningsmål
Relativ decilafstand = (90%-fraktil-10%-fraktil)/median	
Middelværdi	Gennemsnit
Standardafvigelse (stdafv)	Et hyppigt benyttet mål for spredning, som udtrykker den typiske forskel mellem observationerne og gennemsnittet. Et absolut spredningsmål
Variationskoefficient = standardafvigelse/middelværdi	Modsat standardafvigelsen er der tale om et relativt spredningsmål
Middelværdi +,-1* standardafvigelse	Spredningsmål, der udtrykker fordelings spredning omkring middelværdien. Kræver en nogenlunde klokkeformet fordeling. For en normalfordeling vil 68,2 % af alle observationer ligge inden for værdierne: middelværdi +/-1* standardafvigelse, mens 95,4 % vil findes inden for: middelværdi +/- 2* standardafvigelse. Hvis fordelingen er skæv, kan fraktiler med fordel benyttes som spredningsmål
Middelværdi +,-2* standardafvigelse	

Kilde: Per Vejrup-Hansen: *STATISTIK med Excel*, 2001, s. 25-26 og 37 og Erik M. Bøje: *Deskriptiv statistik – med Excel-vejledning*, 2003, s. 183.

## 4.1. BEFOLKNING

### 4.1.0. Indledning

Ved hjælp af befolkningsstatistikken skal det nu først forsøges at etablere et overblik over tidspunktet for byernes opståen, så skal der ses nærmere på byernes udviklingsforløb, hvorefter det skal forsøges at få et indtryk af byernes størrelse. Det statistiske materiale er i den hidtidige forskning blevet flittigt benyttet, men analysen af dette materiale i del 3 har givet anledning til, at det må benyttes med store forbehold. Materialet skal derfor testes her for at afdække, om det kan benyttes til at besvare de opstillede spørgsmål.

### 4.1.1. Pilotundersøgelse: Vejle amt

#### Opståen

For perioden før 1901 findes der som tidligere nævnt ikke separate opgørelser over bymæssige bebyggelser, såvel som disse kun er sporadisk registreret i mange af de efterfølgende tællinger. En benyttelse af det originale materiale er dog meget omfattende, og kun den trykte statistik skal benyttes her.<sup>657</sup> Såfremt tidspunktet for byernes opståen skal identificeres ved hjælp af trykt statistik, må befolkningstallene på sogneniveau anvendes. Det kan gøres på flere måder. J. A. Tork har for fire fynske byer – Årup, Ejby, Glamsbjerg og Ringe – forsøgt at sammenholde stigningen i befolkningstallet på sogneniveau med indbyggertallet for de nævnte bymæssige bebyggelser i 1901. Han konstaterer, at den totale stigning i indbyggertallet på sogneniveau i høj grad kan tilskrives de rurale byer og antager, at udviklingen i sognetallet forud for 1901 nogenlunde svarede til udviklingen i de rurale byer.<sup>658</sup> Vigand Dann Rasmussen har for en enkelt by – Vemb – ved hjælp af matrikelkort og folketællingslister rekonstrueret befolkningstallet for perioden forud for 1901. Han kommer frem til, at Torks metode i hvert fald for byen Vemb er anvendelig. Problemet med metoden er imidlertid, at kun et fåtal af de rurale byer, der her er i fokus, var registreret i 1901-tællingen (jf. nedenfor). Denne fremgangsmåde vil derfor ikke blive benyttet her. Viggo Hansen har ligeledes forsøgt at spore den tidlige byudvikling i befolkningstallene for sognene. Hansens fremgangsmåde går ud på at opstille en kurve over befolkningsudviklingen på sogneniveau ved at illustrere sognets befolkningsudvikling for hele perioden 1860-1960 og samtidig indplacere den bymæssige bebyggelse i kurven fra det tidspunkt, hvor den figurerer i den statistiske opgørelse.<sup>659</sup> Også denne fremgangsmåde er helt afhængig af byens optegnelse som bymæssig bebyggelse i statistikken, og det vil især være vanskeligt at fange de små byer. Hansen understreger da også, at der kræves et mere detaljeret kendskab til området for at kunne udnytte resultatet fuldt ud. Heller ikke denne metode skal benyttes her.

I stedet skal det forsøges at belyse tidspunktet for byernes opståen ved at betragte udviklingen i indbyggertallet på sogneniveau med henblik på at identificere det tidspunkt, hvor sogne *med* rurale byer begyndte at adskille sig fra sogne *uden*. Metoden vil her blive omtalt som *sognetalsmetoden*. Også denne fremgangsmåde rummer dog en række usikkerheder: Tallene fra et givet sogn kan dække over flere udviklingstræk, som gensidigt ophæver hinanden. Eksempelvis kan en tilvækst ophæves af en udvandring fra andre dele af sognet, flere forskellige bebyggelser kan på samme tid resultere i vækst, og rurale byer beliggende i flere sogne er vanskelige at fange. Metoden kan ikke forventes at give et præcist billede af de rurale byers opståen, men den kan indikere det omtrentlige tidspunkt. Med disse forbehold in mente har jeg beregnet vækstrater for sogne henholdsvis *med* og *uden* rurale byer samt alle sogne for at se, om der kan identificeres nogle forskelle. For at undgå at væksten ved lange åremål bliver alt for stor og for at kunne sammenligne med vækstrater, der dækker andre åremål, er det her valgt at benytte renteformlen.<sup>660</sup> Det sker

---

<sup>657</sup> Jf. Stilling 1987, som benytter fremgangsmåden i den kvalitative analyse af et mindre antal byer (10-17), mens den kvantitative analyse er baseret på trykt statistik.

<sup>658</sup> Tork 1951, s. 157ff.

<sup>659</sup> Viggo Hansen 1965, s. 54-69.

<sup>660</sup> Se Hyldtoft 1999, s. 163-165.

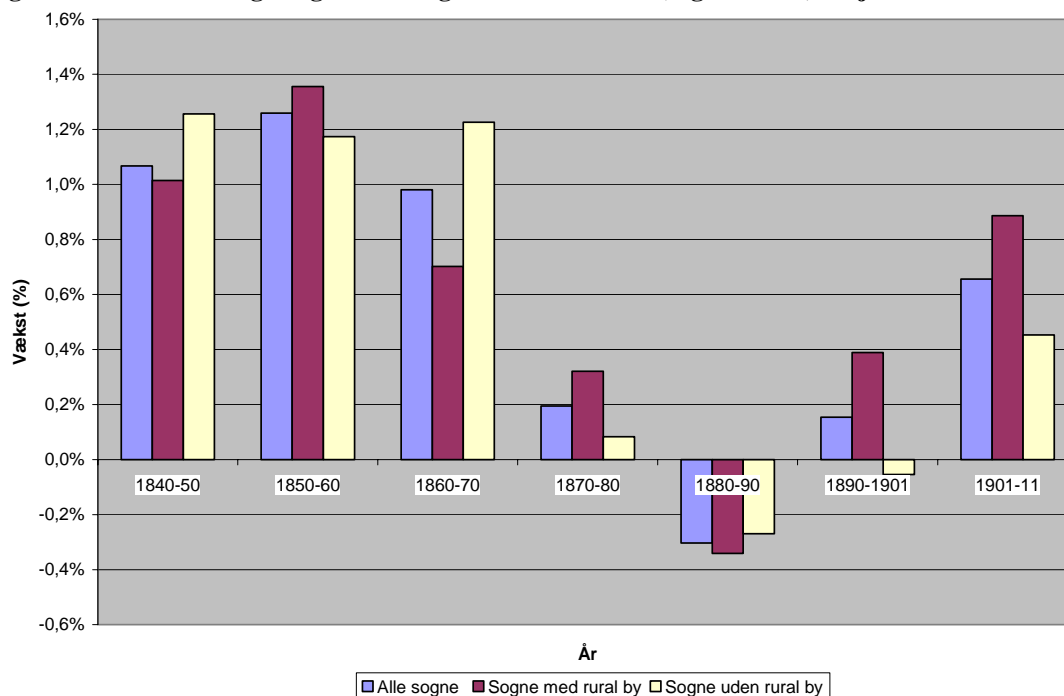
ikke hos fx Stilling.<sup>661</sup> Udviklingen illustreres i en tabel og i et diagram:

**Tabel 13: Årlig befolkningstilvækst 1834-1911 (sogneniveau). Vejle amt**

Sogne \ Periode	1834 -40	1840 -50	1850 -60	1860 -70	1870 -80	1880 -90	1890 -1901	1901 -11
Gennemsnit alle sogne (%)	1,042	1,082	1,259	0,980	0,195	-0,303	0,154	0,656
Gennemsnit sogne <i>med</i> rural by (%)	0,967	0,885	1,356	0,702	0,321	-0,341	0,389	0,886
Gennemsnit sogne <i>uden</i> rural by (%)	1,109	1,256	1,174	1,226	0,083	-0,269	-0,054	0,453

Kilde: SM1911, tabel 2. Købstadssogne er ikke inkluderet.

**Figur 35: Gennemsnitlig årlig befolkningsvækst 1834-1911 (sogneniveau). Vejle amt**



Som det ses af tabellen og figuren, er det vanskeligt at spore de rurale byer på aggregeret sogneniveau. Ganske vist var den gennemsnitlige årlige vækst større for sogne *med* rurale byer i perioden 1870-1880, men fra 1880-1890 var der til gengæld en mere negativ vækst i disse sogne end i sogne *uden* rurale byer. Meget tyder på, at det først var fra 1890, at sogne *med* rurale byer oplevede en større tilvækst end sogne *uden* rurale byer. Det samme resultat viste sig i den fynske undersøgelse.<sup>662</sup> Tallene på sogneniveau dækker som nævnt over store udsving, hvorfor præcise udviklingstræk ikke kan identificeres. Det er dog muligt at komme tidspunktet for de rurale byers opståen lidt nærmere. Senere vil resultaterne blive sammenholdt med analysen af de øvrige faktorer og kilder, der kan bidrage til den tidligste udvikling.

### Udvikling og karakteristika

De bymæssige bebyggelser blev første gang anført separat i statistikken fra 1901, men denne og de efterfølgende mange tællinger kan kun give et fragmenteret indtryk af de rurale byer. Først i 1960 er det for Vejle amt muligt at se tal for alle byerne. En oversigt over byernes optagelse i statistikken (og udvikling) ses i bilag 4.1, tabel 1. Her bringes en tabel med de beregninger, der ligger til grund for det følgende:

<sup>661</sup> Se fx Stilling 1987, tabel 21, som kan sammenlignes med tabel 23. Der er ikke muligt at gennemskue, hvordan den gennemsnitlige årlige vækst er regnet ud men meget tyder på, at Stilling har udregnet vækstprocenten på baggrund af de i tabel 22 opstillede indekstal, hvor den samlede vækst er divideret med antallet af år (fx Ikast fra 1840 til 1850 med et indekstal på 100 og 169 (dvs. (169-100)/10 (antal år)). Denne metode bevirker, at væksten fremstår meget større, end den reelt var. Ifølge Stilling oplevede fx Ålestrup en årlig vækst på 59,5 %, mens resultatet med renteformlen er 20,1 %.

<sup>662</sup> Thøgersen 2002. Her blev renteformlen beklageligvis ikke benyttet.

**Tabel 14: Befolkningsudviklingen i de rurale byer. Vejle amt**

År \ Beskrivelse	1960 (SM 1962)	1960 (SU 1964)	1955	1950	1945	1940	1935	1930	1925	1921	1916	1911	1906	1901
Antal byer i alt (tæl)	44	41	30	30	29	28	25	28	24	22	22	21	17	5
Antal byer (% af total)	100	93,18	68,18	68,18	65,91	63,64	56,82	63,64	54,55	50,00	50,00	47,73	38,64	11,36
Antal indbyggere i alt (sum)	32.880	30.108	22.101	21.147	19.507	16.816	16.162	15.678	13.554	11.768	10.489	8249	6386	2888
Minimumsværdi (>0)	211	251	254	244	252	263	289	212	182	170	130	115	116	485
Maksimumsværdi	4151	4151	3885	3585	3449	2191	2316	2213	2301	1989	1202	900	855	827
Variationsbredde	3940	3900	3631	3341	3197	1928	2027	2001	2119	1819	1072	785	739	342
10%-fraktil	269,2	289	314,3	316	276,6	279,4	322,2	249,2	231,1	191,6	185,8	160	167,8	487,4
25%-fraktil	311,25	321	352,75	370,25	319	327	339	288,75	273,5	261,75	211	184	228	491
50%-fraktil (median)	412	415	466,5	469,5	462	463	566	400	454	492	420,5	349	298	530
75%-fraktil	882,5	860	894	847,25	782	685,75	755	706	703,75	641,25	587,75	541	503	555
90%-fraktil	1594,3	1308	1284,5	1176,6	1136,8	986,6	982,6	884,4	873,3	822,1	916,7	658	590,4	718,2
Middelværdi	747,27	734,34	736,70	704,90	672,66	600,57	646,48	559,93	564,75	534,91	476,77	392,81	375,65	577,60
Standardafvigelse	751,32	729,74	698,68	638,62	620,76	418,65	432,93	414,40	444,86	403,35	303,15	227,51	198,83	127,32
Variationskoefficient	1,01	0,99	0,95	0,91	0,92	0,70	0,67	0,74	0,79	0,75	0,64	0,58	0,53	0,22
Middelværdi+2*stdafv	2249,91	2193,83	2134,06	1982,14	1914,18	1437,88	1512,35	1388,72	1454,48	1341,60	1083,08	847,83	773,30	832,24
Middelværdi+1*stdafv	1498,59	1464,09	1435,38	1343,52	1293,42	1019,22	1079,41	974,33	1009,61	938,26	779,93	620,32	574,47	704,92
Middelværdi-1*stdafv	-4,05	4,60	38,02	66,28	51,89	181,92	213,55	145,53	119,89	131,56	173,62	165,30	176,82	450,28
Middelværdi-2*stdafv	-755,36	-725,15	-660,66	-572,34	-568,87	-236,73	-219,39	-268,87	-324,98	-271,79	-129,54	-62,21	-22,01	322,96
Kvartilafstand	571,25	539	541,25	477	463	358,75	416	417,25	430,25	379,5	376,75	357	275	64
Decilafstand	1325,1	1019	970,2	860,6	860,2	707,2	660,4	635,2	642,2	630,5	730,9	498	422,6	230,8
Relativ kvartilafstand	1,39	1,30	1,16	1,02	1,00	0,77	0,73	1,04	0,95	0,77	0,90	1,02	0,92	0,12
Relativ decilafstand	3,22	2,46	2,08	1,83	1,86	1,53	1,17	1,59	1,41	1,28	1,74	1,43	1,42	0,44

Kilde: SU1964. Faldet i optagelsen af byer mellem 1930 og 1935 må ses i relation til den ændrede opgørelsesmetode fra den faktisk tilstedeværende til den hjemmehørende befolkning.

På baggrund af tabellen kan der gøres flere interessante betragtninger. Først skal der ses nærmere på optagelsen af de registrerede byer i statistikken: For 1901 var der kun anført fem af de i alt 44 registrerede rurale byer, hvilket svarede til blot 11,4 % af alle de registrerede byer. I 1911-tællingen var der anført lidt flere, nemlig 21 byer svarende til 47,7 %, og i 1916 og 1921 var halvdelen af byerne kommet med. I opgørelserne for 1950 og 1955 var der stadig kun anført 68,2 % af de registrerede rurale byer. For 1960 var der i SU1964 anført 41 af de 44 byer svarende til 93,2 % og kun i SM1962 for 1960, var der anført tal for alle de 44 byer. Det er tydeligt, at især de tidlige tællinger giver et meget ufuldstændigt indtryk af de rurale byer. Da stigningen i antallet af byer i løbet af perioden 1901 til 1960 både må formodes at dække over en reel stigning og benyttelse af en stadig mere grundig registreringsmetode, er det ikke muligt at få et totalt billede af byernes udvikling ud fra befolkningsstatistikken.

Det totale antal registrerede indbyggere i byerne var altså stigende i hele perioden. Sådan forholdt det sig imidlertid ikke helt med de registrerede byers gennemsnitsstørrelse, som for 1901 var på 577,6 indbyggere, hvorefter det faldt til 392,8 indbyggere i 1911. 1901-gennemsnittet blev først oversteget i 1935, hvor byerne i gennemsnit havde 646,5 indbyggere. Herefter fulgte endnu et fald frem til 1940, hvorefter gennemsnittet steg frem til 1955. Frem til 1960 skete der ud fra tallene fra SU1964 et lille fald, mens der derimod i forhold til tallene fra SM1962 var tale om en lille stigning, idet byernes gennemsnitsstørrelse var på 745,2 indbyggere. Udsvingene kan skyldes flere forhold. I 1901 blev kun de største byer tilsyneladende registreret. Således var minimumsværdien her på 485, hvilket var den højeste overhovedet. Meget tyder derfor på, at denne tælling rummer store usikkerheder. Faldet mellem 1935 og 1940 kan måske skyldes den ændrede opgørelsespraksis fra den faktisk tilstedeværende til hjemmehørende befolkning. Det lille fald fra 1955 til tallene for 1960 i SU1964 må med stor sandsynlighed tilskrives det forhold, at kravet om bymæssighed i 1960 ikke længere skulle opfyldes, mens det større tal for 1960 i SM1962 end i SU1964 sikkert skyldes, at Grejsdalens mange indbyggere her var inkluderet. I øvrigt må udviklingen formodes at være påvirket af i hvert fald to modsatrettede tendenser, hvor det totalt set stigende gennemsnit er udtryk for, at byerne generelt blev større, mens gennemsnittallet omvendt blev trukket ned på grund af den stadig mere grundige registreringspraksis, som bevirkede, at også de mindre byer blev optaget i statistikken. Mens den største af de registrerede byer i 1901 havde 827 indbyggere, så var tallet i 1935 på 2216, mens det i 1960 var på 4151. Minimumsværdien for de registrerede byer var som nævnt for 1901 hele 485 indbyggere, for 1935 var tallet 289, mens det for 1960 (SM1962) var reduceret til blot 211 indbyggere. Spredningen blev tilsyneladende stadig større, hvilket også afspejler sig i både de reelle og relative spredningsmål.

Det er forsøgt at etablere et overblik over udviklingen ved at beregne den relative vækst mellem to tællinger,<sup>663</sup> hvor dog kun byer, for hvilke der var anført et indbyggertal i mindst to på hinanden følgende tællinger, kan indgå (se bilag 4.1, tabel 2 og 3). Der knytter sig flere problemer til fremgangsmåden: Der var stor forskel på, hvornår byerne første gang blev optaget i statistikken (jf. kapitel 3), ikke alle byer var nævnt i to på hinanden følgende tællinger, og endelig kan en given vækst både udtrykke en reel udvikling og en ændret praksis for, hvordan byen blev registreret. Det er her forsøgt at udregne vækstrater og beskrive fordelingen ved hjælp af en såkaldt fempunktsopsummering med inddragelse af følgende fem fraktiler: 10%-, 25%-, 50%-, 75%- og 90%-fraktilen, som kan udtrykke, om der i forhold til den samlede fordeling var tale om en stor eller lille årlig tilvækst. Det er umiddelbart vanskeligt at etablere et overblik over udviklingen på baggrund af ovenstående. Overordnet set var der stor tilvækst i perioderne ca. 1906 til 1925 samt fra 1955 til 1960, men det er ikke muligt at afgøre, om dette skyldtes forskellige mønstre i de rurale byers udvikling eller blot forskellige opgørelsesprincipper i forbindelse med registreringen.

I stedet skal det prøves at se nærmere på den enkelte bys udvikling i forhold til byens generelle udviklingsforløb, hvilket dog ligeledes kun begrænser sig til de byer, der var registreret i flere tællinger (se bilag 4.1, tabel 4). Det viste sig, at der generelt var stor forskel på, hvornår byerne oplevede vækst. Flere byer oplevede en stor tilvækst i begyndelsen af perioden, hvilket sandsynligvis både må tilskrives en reel vækst og en forbedret registreringspraksis. Denne udvikling synes at vare frem til 1925, mens der omkring 1940-50 kan lokaliseres en fornyet vækst. Den sidste vækstbølge omkring 1960 skyldtes sikkert i høj grad

<sup>663</sup> Jf. tidligere bemærkninger om beregning af relativ vækst.

den ændrede praksis for registrering (fravigelse af kravet om bymæssighed). Resultaterne må dog fortolkes med stort forbehold. Alt i alt kan det derfor konkluderes, at de offentlige befolkningsoplysninger ikke er velegnede til at belyse de rurale byers udvikling.

### Typologisering

Der skal nu ses nærmere på, hvorledes byerne ud fra deres indbyggertal kan inddeles i operationelle typer, som kan gøre det muligt at etablere et overblik over fx store og små byer. Flere forskere har allerede givet et bud herpå, og et lille uddrag af disse skal gengives og afprøves her. Først Niels Peter Stillings kategorisering, som tager udgangspunkt i indbyggertallet for henholdsvis 1911 og 1930, hvor byerne er inddelt i tre kategorier:

**Tabel 15: Niels Peter Stillings typologisering**

Type	Antal indbyggere 1911	Antal indbyggere 1930
A. Industri- og institutionsbyer	> 600	> 1000
B. Oplandsbyer	400-600	500-1000
C. Rurale byer	150-400	300-500

Kilde: Stilling 1987, s. 146.

Som det fremgår af tabellen, opererer Stilling med meget specifikke krav, der tydeligvis baserer sig på en antagelse om, at byerne fulgte et helt bestemt udviklingsmønster fra rural by til industri- og institutionsby. De eksakte inddelingskriterier er derimod ikke diskuteret nærmere, skønt netop de er af altafgørende betydning for, om en by er placeret i den ene eller anden kategori. At Stilling imidlertid er bekendt med indbyggertallets utilstrækkelighed som inddelingskriterium afsløres i det senere forsøg på at supplere inddelingen med en række funktionelle data (uddybes nedenfor) og den anvendte definition, hvor indbyggertallet ikke indgår. Jørgen Fink benytter en typologisering, som med få justeringer i årstallene ligner Stillings:

**Tabel 16: Jørgen Finks typologisering**

Type	Antal indbyggere 1916	Antal indbyggere 1940
A. Industri- og institutionsbyer	> 700	> 900
B. Oplandsbyer	450-700	600-800
C. Rurale byer	226-450	350-600

Kilde: Fink 1992, s. 308-309.

Kategorierne og det tidspunkt, hvor de tilhørende krav skal være opfyldt, er tilpasset netop Finks undersøgelse. Alene det forhold, at Fink – fordi han tager udgangspunkt i et andet tællingsår end Stilling – må justere inddelingskriterierne, afslører, at typologiseringen mangler generel gyldighed. Som tidligere nævnt, diskuterer heller ikke Fink inddelingskriterierne nærmere. På baggrund af ovenstående indvendinger og det forhold, at der i det statistiske materiale for 1911 og 1916 kun foreligger oplysninger for henholdsvis 21 og 22 byer i Vejle amt – dvs. omkring halvdelen af det samlede antal – er det fravalgt at afprøve disse kriterier nærmere. Også Gerd Enequist har opstillet en kategorisering ud fra indbyggertal, der dog – som understreget af Enequist – må suppleres med andre kriterier (se senere). Nedenfor gengives alene typologiseringen ud fra indbyggertal:

**Tabel 17: Gerd Enequists typologisering**

Type	Antal indbyggere
1	> 1000
2	500-1000
3	200-500

Kilde: Enequist 1951, s. 14. Enequist betragter ikke type 3 som egentlige byer.

Hos Enequist er der intet krav om, at kriterierne skal være opfyldt på et bestemt tidspunkt, eller at byerne skal følge en bestemt udvikling, hvorfor forslaget fremstår som det mest fleksible af de tre.



Med ovenstående forslag in mente skal det nu forsøges at få et overblik over fordelingen. 1960-tællingen rummer som den eneste alle byerne i Vejle amt, hvorfor den er et oplagt udgangspunkt. Total set var der på det tidspunkt bosiddende i alt 32.788 indbyggere i de rurale byer, og med i alt 213.705 indbyggere i amtet, betyder det, at 15,3 % af amtets befolkning boede i en rural by. Det indikerer, at der var tale om en ret udbredt bebyggelsesform. Det totale gennemsnit af indbyggertallet i alle rurale byer i amtet var i 1960 på 745,2 indbyggere, mens den noget lavere median tyder på, at nogle store byer trak gennemsnittet op. Byernes størrelser var meget forskellige, hvor den mindste by – Almind – havde 211 indbyggere i 1960, mens den største – Brande – havde hele 4151 indbyggere. Variationsbredden var således stor (3940). En fordeling kan som nævnt beskrives ved hjælp af en såkaldt fempunktsopsummering. Det skal her først forsøges at få et overblik ved hjælp af 10%-, 25%-, 50%-, 75%- og 90%-fraktilen, som gør det muligt at få et indtryk af, hvilke byer, der ud fra observationernes fordeling, kan betragtes som hørende til henholdsvis de mindste og største byer – dvs. de øverste og nederste 10 og 25 %. Som et andet udtryk skal middelværdi og standardafvigelse(r) benyttes. I tilfælde af en normalfordeling (en fordeling, der er ”klokkeformet” omkring middelværdien) vil der være en direkte sammenhæng mellem standardafvigelsen og den andel af en fordeling, der ligger over eller under bestemte værdier. Således vil 68,2 % af alle observationer i en sådan fordeling ligge inden for den værdi, der fremkommer ved at finde værdierne: Gennemsnit +/- en standardafvigelse, mens 95,4 % vil findes inden for værdierne: Gennemsnit +/- to standardafvigelser.<sup>664</sup> Dette mål skal ligeledes forsøges anvendt til at udskille henholdsvis store og små byer med forbehold for, at der ikke her er tale om en perfekt klokkeformet fordeling. En oversigt over byernes fordeling efter indbyggertal i 1960 ud fra de to metoder er gengivet i bilag 4.1, tabel 5, og resultaterne skal gengives her:

Fem byer hørte til de 10 % af byerne, der havde færrest indbyggere i 1960, hvilket i dette tilfælde vil sige under 269,2 indbyggere. Det drejede sig om Almind, Viuf, Lindved, Ågård og Kragelund. Betragtes herefter de byer, der befandt sig blandt de 25 % af byerne med færrest indbyggere, hvilket vil sige byer med under 311,3 indbyggere, skal der til de allerede nævnte lægges byerne Ødis, Givskud, Gravens, Sjølund, Smidstrup og Farre, hvilket giver et antal på 11. Den halvdel af byerne, der fordelte sig omkring medianen, havde et indbyggertal på mellem 311,3 og 882,5. De 10 % af byerne med flest indbyggere var Brande, Brejning, Grejsdalen, Give og Hedensted, der alle kunne mønstre et indbyggertal på over 1594,3. Betragtes desuden de 25 % af byerne med flest indbyggere, skal der til de netop nævnte lægges byerne Sønder Omme, Jelling, Løsning, Børkop, Egtved og Juelsminde, der alle havde mere end 882,5 indbyggere. Mens byernes gennemsnitlige indbyggertal var på 747,3 indbyggere, var standardafvigelsen 751,3. For 1960 gav en sammenlægning af det totale gennemsnit og standardafvigelsen et tal på 1498,6, hvilket betyder, at byer med flere indbyggere ud fra denne parameter må betegnes som store byer. Det drejede sig om Brande, Brejning, Grejsdalen, Give og Hedensted, hvilket er samme gruppe af byer, som målt på fraktiler befandt sig blandt de øverste 10 %. Endelig befandt byer med over 2249,9 indbyggere sig mere end to standardafvigelser fra gennemsnittet og hørte derfor til de særligt store byer – dvs. Brande, Brejning og Grejsdalen. Ved en normalfordeling kan målet også bruges til at finde byer med færrest indbyggere, men på grund af de ekstreme værdier og det deraf følgende høje gennemsnit, bliver resultatet et negativt tal. Alt i alt giver den beskrevne fremgangsmåde dog mulighed for at få et hurtigt overblik over fordelingen af byer målt på indbyggertal.

Beskrivelserne af fordelingen ud fra fraktiler og middelværdi/standardafvigelse skal herefter kobles til Enequists typologisering, der fremstår som den mest anvendelige af de tre præsenterede. Der kan både være fordele ved at beskrive en fordeling ud fra eksakte værdier – som hos Enequist – og ud fra relative værdier som fraktilerne og middelværdi/standardafvigelse. Med henblik på den senere sammenligning med byerne i de to øvrige områder er det dog fundet hensigtsmæssigt også at inndele byerne i kategorier ud fra eksakte værdier. Spørgsmålet er imidlertid, om Enequists inddeling må justeres? Medianen på 412 og 75%-fraktilen på 882,5 ligger forholdsvis tæt på de af Enequist foreslåede kategorier, men som det ses af 90%-fraktilen på 1594,3 og målet for middelværdi plus standardafvigelse på 1497,7, forekommer det hensigtsmæssigt at operere med en fjerde kategori til at opfange byer, der var meget store. Baseret alene på tallene for Vejle amt

<sup>664</sup> Vejrup-Hansen 2001, s. 37 samt Bo Ejstrup: *Statistik for kulturhistorikere*. Tekst om spredning på <http://websrv5.sdu.dk/ejstrup/statistik/spredning.html>.

forekommer kategorierne 200-499, 500-999, 1000-1499 og over 1500 indbyggere at være operationelle som udgangspunkt for en typologisering baseret på indbyggertal. Tallene for Vejle amt er gengivet nedenfor:

**Tabel 18: Inddeling ud fra indbyggertallet 1960**

Type	Antal indbyggere	Antal byer
1	> 1500	5
2	1000-1499	5
3	500-999	10
4	200-499	24
I alt	-	44

Af inddelingen fremgår det, at hovedparten af de rurale byer målt ud fra indbyggertallet havde en ret begrænset størrelse, mens der kun var få store byer. Vurderet alene ud fra denne faktor synes der at være et byhierarki bestående af få byer i toppen, flere i midten og flest i bunden. Der er dog også her behov for at sammenligne med de øvrige indikatorer for størrelse.

Der er behov for at teste yderligere to metoder: 1) En rangordning af byerne efter deres størrelse i 1960, hvor den største by tildeles nummer et, den næststørste by nummer to, etc., som kan give et hurtigt overblik over relationen mellem byerne internt i Vejle amt. Rangordenen er gengivet i bilag 4.1, tabel 5. 2) En undersøgelse af husstandsstørrelsen i de rurale byer i 1960 (se bilag 4.1, tabel 6). Antallet af husstande i de rurale byer varierede fra 73 til 1373, mens den gennemsnitlige husstandsstørrelse i de rurale byer spredte sig fra 2,7 til 8,9 indbyggere pr. husstand. En enkelt ekstrem værdi skilte sig ud fra de øvrige, nemlig Brejning med et gennemsnit på 8,9 indbyggere, mens alle de øvrige befandt sig inden for intervallet 2,7 til 3,5 indbyggere pr. husstand. Det resulterede i en gennemsnitsstørrelse på 3,2 indbyggere pr. husstand og en median på 3,1 indbyggere. Forskellene var således – når bortses fra Brejning – forholdsvis begrænsede, og denne ”undtagelse” må efter al sandsynlighed tilskrives den store institution, De Kellerske Anstalter. Hvad angår de øvrige byer med en forholdsvis stor gennemsnitlig husstandsstørrelse, fremgår det, at der i nogle af byerne var større institutioner, men ikke i dem alle, såvel som der ej heller kan iagttages en entydig sammenhæng mellem byens samlede indbyggertal og husstandsstørrelse. Opsummerende må det derfor konstateres, at størrelsen på byernes husstande med en enkelt undtagelse befandt sig inden for et forholdsvis begrænset interval, hvorfor dette mål ikke i sig selv er velegnet til at få et overblik over byernes ligheder og forskelligheder.

## **Sammenfatning**

### Metode

Befolkningsstatistikken var ikke velegnet til at få et totalt overblik over de rurale byers opståen og udvikling. Sognetalsmetoden kunne benyttes som indirekte mål herfor, men tidspunktet for byernes optagelse i statistikken var behæftet med store usikkerheder. Til at give en status over byernes størrelse målt på indbyggertal i 1960 kunne befolkningsstatistikken give et godt overblik. Det var dog tydeligt, at indbyggertallet kun er ét udtryk for størrelse ud af mange, hvor det – fx i relation til arbejdet med registreringen – må nævnes, at et bestemt indbyggertal ikke i sig selv er garanti for bymæssighed. Det kan være problematisk at inddele byerne i kategorier med udgangspunkt i et enkelt år (her 1960), som dog – på grund af det sene tidspunkt – må formodes at kunne give et indtryk af de rurale byer, da de var fuldt udviklede som sådanne. I forhold til Stilling og Fink synes en sådan status at være at foretrække frem for en opgørelse midt i deres udviklingsperiode. Det blev ikke fundet relevant at gentage udregningen af vækstprocenter eller husstandsstørrelsen for de øvrige områder eller i den komparative analyse. De metodiske resultater er i skematisk form gengivet nedenfor:

**Tabel 19: Parametre til karakteristik af byernes indbyggertal**

Materiale og værktøjer	Udtryk	Prioritet	Metode
Befolkningsstatistik Access og Excel	Sognetalsmetode 1840-1911: Opståen	XX	Beskrivelse af fordelingen ved hjælp af fempunktsopsummering (fraktiler), middelværdi og standardafvigelse Inddeling i fire kategorier
	1960	XX	
	Rang 1960	X	
	Typologisering efter størrelse 1960 (1-4)	XX	
	1955	X	
	1950	X	
	1945	X	
	1940	X	
	1935	X	
	1930	X	
	1935	X	
	1921	X	
	1916	X	
	1911	X	
	1906	X	
1901	X		

### Emne

Den ”typiske” eller ”gennemsnitlige” by findes naturligvis ikke i virkeligheden, men alligevel skal der gøres nogle overvejelser om, hvordan majoriteten af rurale byer i Vejle amt så ud: Vurderet ud fra befolkningsstatistikken opstod de typisk efter 1890. Som ovenstående har vist, var det vanskeligt at følge alle byernes udvikling over tid og sammenligne deres udviklingsforløb. Derfor skal der her kun siges noget om slutproduktet, de rurale byers størrelse omkring 1960. Analysen viste, at der var store udsving, men det var tydeligt, at langt de fleste byer havde en meget beskedne størrelse målt i antal indbyggere. Langt de fleste havde under 1000 indbyggere, de fleste endda under 500. Målt på indbyggere alene må det således konstateres, at de rurale byer generelt var små.

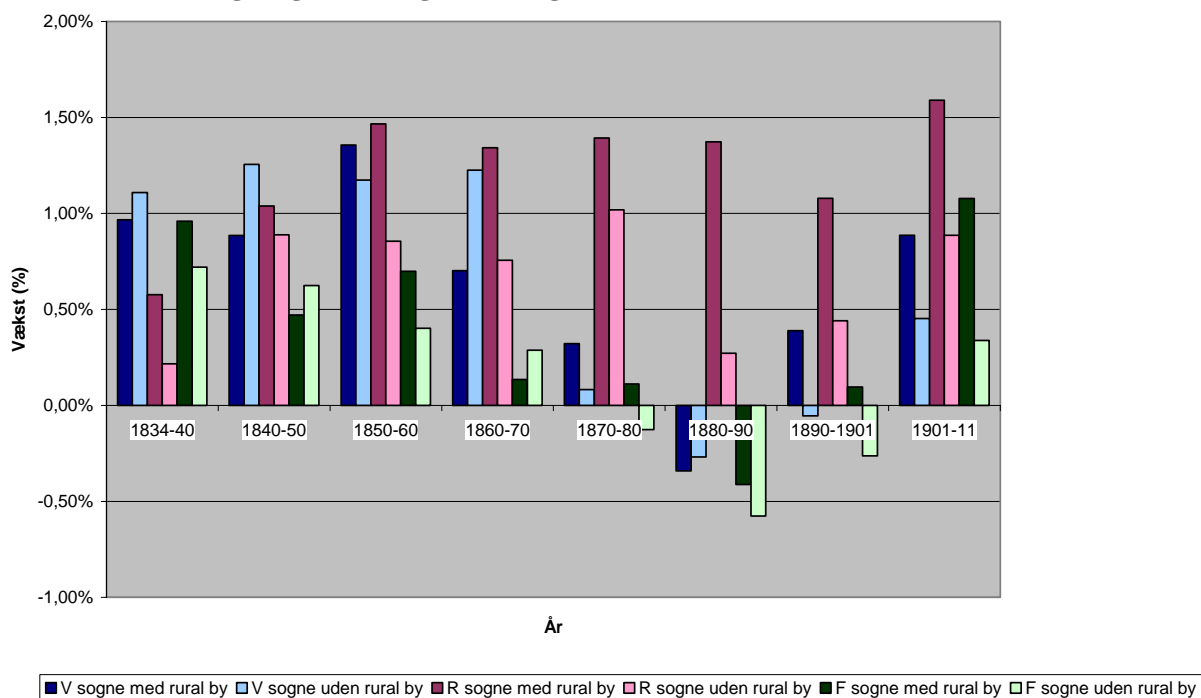
Det skal nu afdækkes, om fremgangsmåden kan bruges på de øvrige områder. De separate analyser af disse områder er som nævnt henvist til bilagsmappen (se bilag 4.1, under Ringkøbing og Frederiksborg amter), men resultaterne vil indgå i den komparative analyse.

### **4.1.2. Komparativ analyse af de tre områder**

#### Opståen

I nedenstående figur er områderne sammenlignet med henblik på at identificere forskelle og ligheder i det tidspunkt, hvor de rurale byer lader sig spore på sogneniveau.

**Figur 36: Gennemsnitlig årlig befolkningsvækst (sogneniveau). Alle områder**



Forklaring: V: Vejle amt, R: Ringkøbing amt og F: Frederiksborg amt. Sogne med og uden rurale byer er medtaget for de tre områder.

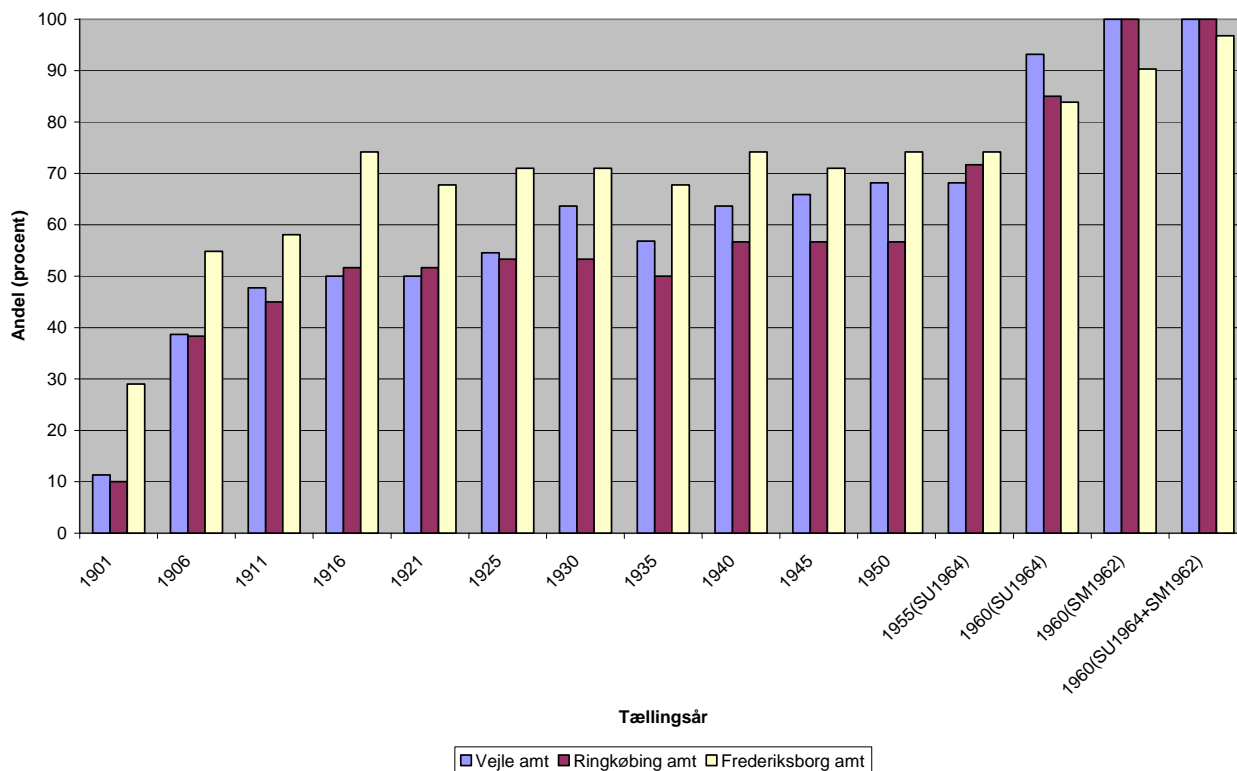
Overordnet set var der en pæn befolkningstilvækst, når bortses fra den reducerede eller negative tilvækst i 1800-tallets to sidste årtier. Som det ses af figuren, var væksten frem til 1860 størst i Vejle amt, hvorefter Ringkøbing amt tog over. Ringkøbing amt var samtidig det eneste af de tre områder, der oplevede en positiv tilvækst i hele perioden. Med undtagelse af den allertidligste periode var tilvækstprocenten i Frederiksborg amt generelt mindre end i de to øvrige områder, mens Ringkøbing klart havde den største gennemsnitlige tilvækst. På baggrund af analysen er det muligt at konstatere følgende om de rurale byers udvikling på sogneniveau: I Vejle amt var den gennemsnitlige årlige vækst større for sogne *med* rurale byer i perioden 1870-1880, men fra 1880-1890 var der igen en lidt mere negativ vækst i disse sogne end i sogne *uden* rurale byer. Meget tyder på, at det først var fra 1890, at sogne *med* rurale byer oplevede en større tilvækst end sogne *uden* rurale byer. I Ringkøbing amt derimod var tilvæksten størst i sogne *med* rurale byer i hele perioden, men forskellen på sogne *med* og *uden* rurale byer var markant allerede efter 1850, hvilket yderligere forstærkedes efter 1880. Det kunne skyldes den store by Herning, men beregninger viser, at væksten ingeni lunde kan tilskrives en enkelt by. Det var således tilsyneladende tale om en generel tendens. I Frederiksborg amt fra 1870 ses en større tilvækst i sogne *med* rurale byer end i sogne *uden*.

Såfremt sognetalsmetoden står til troende, tyder meget altså på, at de rurale byer opstod tidligere i Ringkøbing amt end i Vejle og Frederiksborg amter. Inden der drages for vidtgående konklusioner på dette ret spinkle grundlag, der som tidligere pointeret inkluderer en række usikkerheder, må også de øvrige faktorer, der kan belyse spørgsmålet om byernes opståen, analyseres. Der vil derfor blive vendt tilbage til spørgsmålet i 4.3. og 4.4.

### Udvikling

Gennemgangen af de tre områder bekræfter – sammen med nedenstående figur – at det alene ud fra befolkningsstatikken er vanskeligt at danne sig et indtryk af byernes udvikling over tid.

**Figur 37: Rurale byer i befolkningsstatistikken. Alle områder**



Det ses af figuren, at byernes optræden i den trykte statistik var mest identisk i Vejle og Ringkøbing amter. Især for disse områder var det symptomatisk, at 1901-tællingen var meget ufuldstændig (indeholder henholdsvis 11,4 og 10,0 % af det totale antal registrerede byer). Herefter skete der en stigning i optagelsen af byer, som i 1916 for begge disse områder oversteg 50 %. Frem til 1950 var der herefter registreret en lidt større andel i Vejle amt end i Ringkøbing amt, mens rollerne i 1955 blev byttet om. Kun i SM1962 er det for disse to områder muligt at få indsigt i alle byernes befolkningstal. Lidt anderledes forholdt sagen sig i Frederiksborg amt. For 1901-tællingen lå andelen af registrerede byer meget højt, nemlig på 29,0 %, hvilket var væsentligt over niveauet for Vejle og Ringkøbing. Allerede i 1906-tællingen var der her registreret 54,8 % af alle byerne i Frederiksborg. En sådan registreringsandel nåede Vejle amt først i 1925, mens det for Ringkøbing amts vedkommende først skete i 1940. I forhold til de to øvrige områder forblev andelen af registrerede byer størst i Frederiksborg amt til og med 1955-tællingen, men området nåede aldrig – end ikke hvis tallene for SM1962 og SU1964 lægges sammen – en registreringsprocent på 100. Der findes altså *ikke* samtidige oplysninger om indbyggertal for alle byer. For at ”løse” dette problem er det forsøgt at foretage interpolation, hvorved de manglende tal erstattes af beregnede tal – en metode, der bl.a. benyttes af Wichman Matthiessen. Fremgangsmåden går – anvendt her – ud på at beregne den procentuelle andel byen udgjorde af det samlede tal på kommuneniveau på et tidspunkt, hvor der findes tal herfor. Den samme procentdel anvendes herefter til at konstruere det fraværende tal. Metoden er afprøvet på Birkerød og Hørsholm kommuner, hvor tal for 1960 er forsøgt beregnet ud fra tallene i 1940. Resultatet må benyttes med forbehold, idet det ikke er sikkert, at byernes udvikling i praksis fulgte et mønster, som bevirkede, at andelen af det samlede tal var det samme i 1940 og 1960. Metoden kan dog benyttes til at indikere, at de angivne indbyggertal for hele den bymæssige kommune med stor sandsynlighed var langt højere end den rurale bys befolkning). ”Problemerne” med Hørsholm og Birkerød kommuner indikerer samtidig, at 1960 her og måske i enkelte andre tilfælde var for sent et tidspunkt at gøre status over de rurale byer i Frederiksborg amt (jf. undersøgelsen af Frederiksborg amt i bilag 4.1.).

Opsummerende må det konstateres, at forskellen på Frederiksborg amt og de to øvrige områder kan skyldes, at den tidlige registrering blev foretaget med større grundighed, hvilket dog næppe er sandsynligt, om end en

lidt lavere minimumsværdi for 1901-tallet end i de øvrige områder med meget god vilje kan understøtte den forklaring. Mere sandsynligt er det, at der tidligt var flere større byer, som let lod sig registrere. Sammenligningen gav endvidere det indtryk, at minimumsgrænsen ganske vist varierede over tid, men at kriterierne tilsyneladende stemte overens områderne imellem – fx er det for de samme opgørelsesår, at der forekommer meget lave minimumsindbyggertal.

#### Befolkningsandel bosiddende i en rural by

Det skal nu forsøges at etablere et overblik over det samlede antal indbyggere i de rurale byer i de enkelte amter, som sammenholdes med det totale indbyggerantal, hvorefter den andel af befolkningen, der var bosiddende i de rurale byer, skal beregnes. Tallene skal benyttes til at få et overordnet indtryk af forskelle og ligheder, hvor dog især de tidligste tal må benyttes med stort forbehold. En oversigt er gengivet i bilag 4.1, tabel 17. For 1901 var der i Vejle amt kun 2,3 % af indbyggerne, som boede i en rural by, mens tallene var noget større – 9,0 og 8,7 % – for henholdsvis Ringkøbing og Frederiksborg amter. Forskellen mellem Vejle amt på den ene side og Ringkøbing og Frederiksborg amter på den anden side fortsatte hele perioden. I 1940 var 9,4 % af befolkningen i Vejle amt bosiddende i en rural by, mens det i Ringkøbing og Frederiksborg amter var tilfældet med 27,1 % og 26,1 %. I 1960 var 15,4 % af befolkningen i Vejle amt bosiddende i en rural by, mens det i Ringkøbing var tilfældet med hele 39,9 % af befolkningen. Tre af byerne i Ringkøbing amt og Frederiksværk i Frederiksborg amt fik købstadsstatus i løbet af perioden. Fraregnes disse, reduceres tallene for især Ringkøbing amt en del, så indbyggerandelen i de ikke-privilegerede rurale byer i 1960 udgjorde 20,9 %, mens andelen i Frederiksborg amt blot reduceres en smule til 39,2 %. Tallene for Frederiksborg amt for 1950 og 1960 inkluderer formodentlig et antal indbyggere, der ikke var en del af de rurale byer, hvorfor et tal på 41,6 % (eller 39,2 % eksklusiv Frederiksværk) af befolkningen bosiddende i de rurale byer, må anses for at være for højt. Derimod må tallet for 1940 vurderes at være mere pålideligt. Generelt ses der altså en tendens til, at andelen af befolkningen bosiddende i en rural by var væsentligt mindre i Vejle amt end i de to øvrige områder. Især hvad angår Frederiksborg amt, er det påfaldende, at andelen af befolkningen i de rurale byer lå meget over tallet for Vejle amt i hele perioden. Tallene må fortolkes varsomt, men der synes alligevel at være basis for at konkludere, at der kan iagttages nogle forskelle, som må tilskrives andet end forskellen på Øst- og Vestdanmark.

På baggrund af tallene for de tre områder skal det forsøges at beregne, hvor stor en andel af befolkningen, der på landsplan kan forventes at have været bosiddende i en rural by: For 1901 drejede det sig om 6,3 % af befolkningen, som herefter steg støt til i 1940 at udgøre 20,0 %. Såfremt undersøgelsesområderne er repræsentative for landet som helhed, betyder det altså, at omtrent en femtedel af befolkningen boede i en rural by, hvilket er en ret betragtelig andel. For 1960 var andelen 31,7 %, hvilket må anses for at være for højt. Beregnes andelen derimod alene på baggrund af tallene for Vejle og Ringkøbing amter, er tallet 27,4 %. Fraregnes de rurale byer med privilegier fra dette tal, fremkommer et tal på 18,1 %. På den baggrund kan det konstateres, at mellem en fjerde- og en femtedel af befolkningen boede i en rural by omkring 1960. De rurale byer må derfor anses for at være en meget udbredt bebyggelsestype, som en meget stor del af befolkningen på et tidspunkt boede i eller måske på anden vis havde en relation til.

#### Størrelse

De rurale byer i Vejle amt var gennemsnitligt en hel del mindre end byerne i både Ringkøbing og Frederiksborg amter. I de to sidstnævnte ses til gengæld et nogenlunde identisk forløb frem til 1940. Herefter steg gennemsnitsstørrelsen i Frederiksborg amt markant, hvilket igen især må tilskrives det forhold, at de to kommuner – Birkerød og Hørsholm – blev betragtet som helt bymæssigt bebyggede. Udsvingene for 1901-tællingen var som tidligere antydning store – især for Ringkøbing amt. Betragtes i stedet tallene for 1906 ses det, at byerne i Vejle amt havde en gennemsnitsstørrelse på 375,7 indbyggere, mens tallene for Ringkøbing amt var 732,4 og 835,6 indbyggere for Frederiksborg amt. I 1940 var gennemsnittet for byerne i Vejle amt på 600,6 indbyggere, mens det for Ringkøbing amt var på 1311,3 og 1402,0 indbyggere for Frederiksborg amt. Ekskluderes købstaden Frederiksværk, var tallet 1363,5. Det var altså ikke købstaden, der var med til at trække tallet betragteligt op. Det var derimod i høj grad tilfældet i Ringkøbing amt: Såfremt Herning, Struer og Skjern (dog først købstad 1958) ekskluderes – var gennemsnittet således på 666,7 indbyggere i 1940. Dermed tegnede de nye købstæder sig for en stor del af de rurale byers indbyggertal i Ringkøbing amt. Mens

tallene umiddelbart tydede på, at byerne i Frederiksborg og Ringkøbing amter mindede om hinanden rent størrelsesmæssigt, var sagen altså mere kompleks end som så. I 1960 var gennemsnitsstørrelsen på 747,3 i Vejle amt, mens den i Ringkøbing amt var på 1368,3 indbyggere. Såfremt købstæderne i Ringkøbing amt regnes fra, nedjusteres dette til et gennemsnit på 852,9 indbyggere, hvilket stadig var noget større end i Vejle amt. Forskellen på medianen og det langt større gennemsnit i Ringkøbing amt indikerer samme forhold, mens forskellen på de to værdier var ret begrænset i både Vejle og Frederiksborg amter – dog med en tendens til, at gennemsnittet generelt var lidt større end medianen. Den høje gennemsnitsstørrelse i Ringkøbing amt udtrykker således, at enkelte byer var meget store, mens meget derimod tyder på, at byerne i Frederiksborg amt generelt var større end byerne i de to øvrige områder.

Hvad angår fordelingerne spredning, var der generelt stor forskel på variationsbredden i de tre områder. I Vejle amt var forskellen på den mindste og største værdi relativt begrænset, herefter fulgte Frederiksborg amt, mens der i Ringkøbing amt var en meget stor forskel. Dette understøtter ovenstående antagelse om, at gennemsnittet i sidstnævnte dækkede over betragtelige udsving. Et andet udtryk for spredningen er standardafvigelsen og variationskoefficienten, som for Ringkøbing amt lå noget over de to øvrige områder. Endelig skal fremhæves den relative decilafstand, som i Ringkøbing var meget større end i de to øvrige områder, hvilket igen antyder, at der er tale om få meget store byer, mens den relative kvartilafstand derimod var meget mere identisk med de to øvrige områder. Alt dette indikerer, at forskellene i høj grad må tilskrives et mindre antal meget store byer i dette område.

#### Typologisering

Efter de samme principper, som skitseret i pilotområdet, skal der nu ses nærmere på byernes typologiske fordeling:

**Tabel 20: Fordeling reelle tal. Alle områder**

Type	Antal indbyggere	Antal byer V	Antal byer R	Antal byer F (1960)	Antal byer F (1940)	Alle byer 1960
1	> 1500	5	10	16	8	31
2	1000-1499	5	7	3	5	15
3	500-999	10	12	6	5	28
4	200-499	24	31	6	5	61
I alt	-	44	60	31	23	135

**Tabel 21: Fordeling (%). Alle områder**

Type	Antal indbyggere	Antal byer V	Antal byer R	Antal byer F (1960)	Antal byer F (1940)	Alle byer V,R,F (1960)
1	> 1500	11,46	16,67	51,61	34,78	22,96
2	1000-1499	11,46	11,67	9,68	21,74	11,11
3	500-999	22,73	20,00	19,35	21,74	20,74
4	200-499	54,55	51,67	19,35	21,74	45,19
I alt	-	100	100	100	100	100

Af den procentuelle fordeling fremgår det, at byernes fordeling på størrelseskategorier i Vejle og Ringkøbing amter er nogenlunde identisk med relativt få store byer og mange små. Anderledes var situationen i Frederiksborg amt, hvor over halvdelen af byerne var at finde i den største kategori, mens der derimod var meget få små byer i 1960. Da dette tidspunkt som nævnt enkelte steder var for sent et tidspunkt at gøre status i Frederiksborg amt, skal også 1940-tallene – hvor dog kun 23 af de 31 byer indgik – inddrages. Her ses det, at mere end en tredjedel af byerne var at finde i den største kategori, mens de resterende byer fordelte sig ligeligt på de øvrige kategorier. Kolonnen med de samlede tal for de tre områder viser, at der generelt var mange små byer, mens kun omkring en tredjedel af byerne havde mere end 1000 indbyggere. Det illustrerer det paradoksale i, at der i flere undersøgelser – fx foretaget af Viggo Hansen og Sven Illeris (jf. forskningsoversigt) – alene fokuseres på byer med mere end 1000 indbyggere, som altså udgør en ret beskedent delmængde af det samlede antal rurale byer. Måske skyldes dette forhold, at de største byer er lettest at håndtere? Samtidig er det også her tydeligt, at der er grundlæggende forskelle på strukturen internt i det, der her repræsenterer det østdanske område (Vejle og Frederiksborg amter). Derimod synes der ud fra de

opstillede kriterier at være et mere identisk hierarki mellem netop Øst- og Vestdanmark (Vejle og Ringkøbing amter) – velvidende, at inddelingen ”skjuler”, at der i Ringkøbing amt var nogle meget store byer. Ved hjælp af inddelingen er det muligt at få et vist overblik over forskellene på byerne i de tre områder, men det må understreges, at indbyggertallet kun er ét – til tider temmelig usikkert mål – for byernes størrelse, som derfor nu snart skal suppleres med andre udtryk for samme.

### **4.1.3. Sammenfatning**

#### Metode

Ud fra sognetalsmetoden viste det sig muligt at få indsigt i de rurale byers opståen i de tre områder, men det må understreges, at metoden må benyttes med forbehold, hvorfor resultaterne også må testes på andre parametre. Det viste sig at være en god idé at sammenligne de rurale byers optræden i tællingerne fra 1960 med hinanden, idet det gav indsigt i forskelle og ligheder mellem byernes udvikling. For Vejle og Ringkøbing amt kunne byernes indbyggertal i 1960 sammenlignes umiddelbart, mens det på grund af de ufuldstændige oplysninger for 1960 ikke direkte lod sig gøre i forhold til Frederiksborg. Ved både at inddrage 1940-tællingen og operere med interpolerede tal lykkedes det dog at få et nogenlunde sammenligningsgrundlag.

#### Emne

Tidspunktet for byernes opståen varierede. I Vejle amt var det nok først efter 1890, at sogne med rurale byer skilte sig ud fra sogne uden. I Ringkøbing amt var forskellen tydelig i hele perioden 1834-1911 og markant efter 1850. Frederiksborg amt indtog en mellemposition, idet forskellen på sogne med og uden rurale byer kunne iagttages fra 1870. Påfaldende er det derfor, at Vejle amt ikke havde den mellemposition, som dette område i del 2 blev tiltænkt.

Indbyggertallene for de bymæssige bebyggelser gav det indtryk, at byudviklingen i Frederiksborg var tidligere og mere massiv end i de to øvrige områder, mens de rurale byers periode – i hvert fald for nogle byers vedkommende – forekom at slutte tidligere end i de to øvrige områder. Byerne i Frederiksborg amt var generelt lidt større end i de to øvrige områder. Den største rurale by – Herning – var dog at finde i Ringkøbing amt, hvor der – blandt andet som konsekvens heraf – var meget stor forskel på størrelsen af de rurale byer. Mens der i Vejle og Ringkøbing amt var mange små og få store byer, så afslørede forsøget på at typologisere byerne ud fra deres størrelse, at der i Frederiksborg var relativt mange store byer – både i 1960 og i 1940. Det var dog også tydeligt, at indbyggertallet kun er ét mål for størrelse, som derfor må sammenholdes med andre udtryk for samme.

## **4.2. ERHVERVSFORDELING**

### **4.2.0. Indledning**

Formålet med dette kapitel er at få indsigt i og overblik over byernes erhvervsfordeling med henblik på ad indirekte vej at få indsigt i byernes karakteristika – herunder handels-, trafik-, produktions- og institutionsvirksomhed – idet det forudsættes, at langt hovedparten af indbyggerne stadig frem til omkring 1960 boede og arbejdede i samme by.<sup>665</sup> I forbindelse hermed skal det endvidere forsøges at fokusere på byernes funktion som enten centre for et opland – *oplandsbyer* – eller som byer med særlige funktioner, såkaldte *specialbyer*. Disse forhold uddybes yderligere i delkapitlerne 4.3. og 4.4., mens resultaterne vil blive analyseret i sammenhæng i 4.5.

---

<sup>665</sup> Problematikken uddybes i kapitel 5. I Frederiksborg amt vil 1960 i nogle tilfælde være for sent. Dette forsøges der senere at tage højde for.



### **4.2.1. Pilotundersøgelse: Vejle amt**

Erhvervsoplysningerne er meget ufuldstændige før 1960 og kan derfor ikke benyttes til at belyse byernes opståen eller udviklingsforløb. Nævnes skal dog muligheden for at benytte sognetalsmetoden – dvs. erhvervsoplysningerne på sogneniveau – som et indirekte udtryk for byernes erhvervsfordeling. Baseret på tidligere erfaringer med dette materiale, er usikkerhederne imidlertid vurderet til at være for store til, at metoden skal benyttes her.<sup>666</sup> Det er valgt at tage udgangspunkt i tallene for erhvervsfordelingen publiceret i *Statistisk Tabelværk 1963:I*. Andelen af beskæftigede i de enkelte erhverv sættes i relation til samtlige beskæftigede.<sup>667</sup>

Først skal de forskellige hovedtyper af erhvervskategorier – dvs. *Landbrug mv., Håndværk og industri, Handel og omsætning, Transport samt Administration og liberale erhverv* – gennemgås systematisk med henblik på at se nærmere på, om der kan konstateres forskelle, ligheder og særlige karakteristika blandt de 44 byer. *Andet erhverv* og *Ikke oplyst* er ikke taget med. En samlet oversigt over erhvervsfordelingen er gengivet i bilag 4.2, tabel 1. Grejsdalen er som den eneste by ikke anført i tabellen over bymæssige bebyggelser, men som forstadsbebyggelse til Vejle – en kategorisering den kartografisk analyse bekræfter. Tallene for Grejsdalen er derfor ikke indregnet i den samlede oversigt over fordelingerne. Tallene for forstadsbebyggelserne i Hover og Hornstrup sognekommuner er anført separat under Grejsdalen, men der er her tale om et andet samlet befolkningstal end det, der i SM1962 er anført for Grejsdalen. Derfor anses tallene ikke for at være pålidelige.<sup>668</sup> I stedet inddrages en tidligere tælling fra 1930, som ganske vist adskiller sig fra 1960-tællingen på flere måder: Det var den faktisk tilstedeværende befolkning, der blev opgjort, erhvervskategorierne var anderledes, og der blev kun angivet tal for hele befolkningen (dvs. både forsørgere og forsørgede og ikke *samtlige beskæftigede*). Tallene er derfor ikke umiddelbart sammenlignelige med 1960-situationen, men kan dog bruges til at få et indtryk af erhvervs sammensætningen i den manglende by (se bilag 4.2, tabel 2). De enkelte erhvervsfordelinger beskrives ud fra en fempunktsopsummering (fraktiler) samt middelværdi og standardafvigelse(r). Især førstnævnte tillægges central betydning og danner også basis for udarbejdelsen af et tematisk kort over fordelingen inden for hver erhvervskategori. Den geografiske fordeling kommenteres kort i teksten, men det må understreges, at emnet tages op igen i den komparative analyse og i 4.5. Separate tabeller for de enkelte erhverv er ligeledes kun gengivet i bilagsmappen, mens en oversigt over fordelingen beskrevet ved hjælp af forskellige udtryk bringes nedenfor:

---

<sup>666</sup> Fremgangsmåden blev benyttet i undersøgelsen af de fynske byer ud fra oplysninger fra 1890-tællingen (Trap 3). Se Thøgersen 2002.

<sup>667</sup> Byerne havde en nogenlunde identisk beskæftigelsesprocent. Eneste undtagelse var Brejning, som havde en beskæftigelsesprocent, der lå noget under de øvrige.

<sup>668</sup> Der samlede tal for bebyggelserne i de to sognekommuner er 4645, mens tallet i Grejsdalen er på 2315 i SM1962.

**Tabel 22: Databeskrivelse for byernes erhvervsfordeling 1960. Vejle amt**

Bebyggelsesnavn	Landbrug mv. (%)	Håndværk og industri (%)	Handel og omsætning (%)	Transport (%)	Administration og liberale erhverv (%)	Andet erhverv (%)	Uoplyst erhverv (%)
Antal byer	43	43	43	43	43	43	43
Middel	12,39	43,78	13,36	10,09	13,06	5,17	2,14
Standardafvigelse	5,65	8,74	3,08	3,60	9,96	2,18	1,04
Maksimumsværdi	26,72	60,80	20,05	16,22	61,96	9,68	3,97
Minimumsværdi	2,80	22,32	5,71	2,32	2,70	1,30	0,47
Variationsbredde	23,92	38,47	14,34	13,89	59,26	8,38	3,50
90%-fraktil	18,34	55,55	17,14	14,68	19,13	8,13	3,80
75%-fraktil	16,65	50,18	15,15	13,47	14,66	6,68	3,04
50%-fraktil (median)	12,48	43,76	13,81	9,28	11,00	5,33	1,88
25%-fraktil	8,19	37,49	11,73	7,43	8,19	3,14	1,27
10%-fraktil	5,63	32,44	9,23	5,50	4,23	2,36	0,92
Variationskoefficient	0,46	0,20	0,23	0,36	0,76	0,42	0,48
Middel + 2* stdafv	23,69	61,27	19,53	17,30	32,98	9,52	4,22
Middel + 1* stdafv	18,04	52,53	16,45	13,69	23,02	7,34	3,18
Middel - 1* stdafv	6,74	35,04	10,28	6,49	3,10	2,99	1,11
Middel - 2* stdafv	1,09	26,30	7,20	2,88	-6,86	0,81	0,07
Kvartilafstand	8,46	12,68	3,42	6,04	6,48	3,55	1,77
Decilafstand	12,71	23,10	7,92	9,18	14,89	5,77	2,88
Relativ kvartilafstand	0,68	0,29	0,25	0,65	0,59	0,67	0,94
Relativ decilafstand	1,02	0,53	0,57	0,99	1,35	1,08	1,53

På den baggrund skal de enkelte erhverv nu betragtes:

#### Landbrug mv.

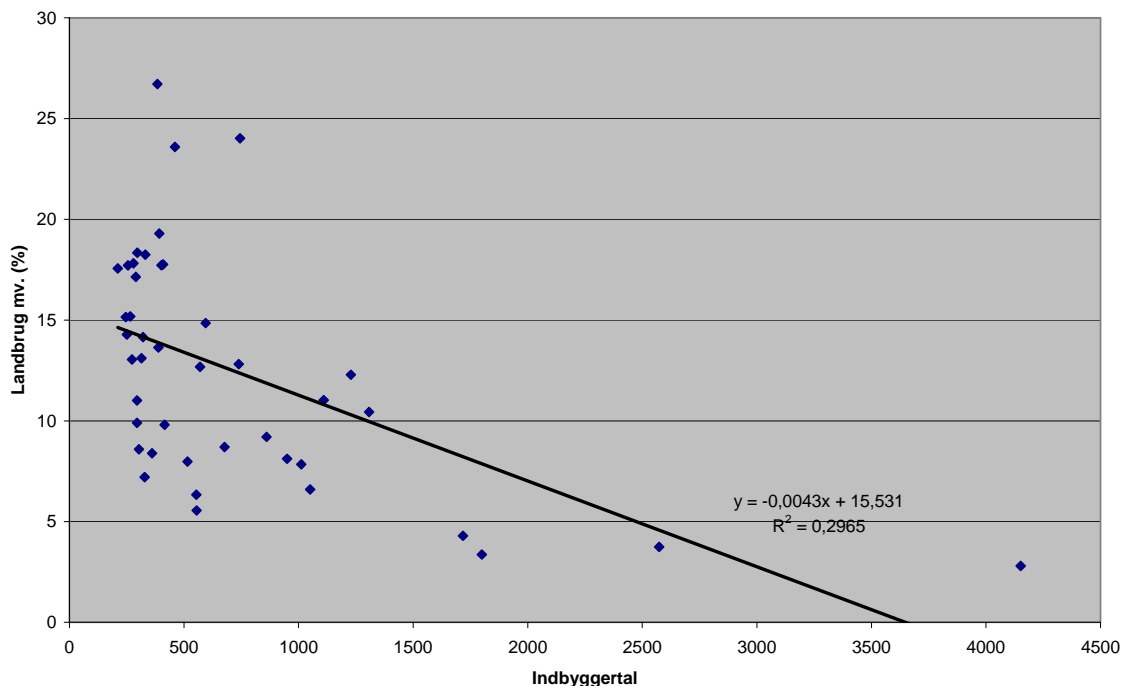
Der tages udgangspunkt i de primære erhverv, der i statistikken betegnes *Landbrug mv.* (se bilag 4.2, tabel 3). Fordelingen har en relativ stor spredning, hvor byen med den mindste beskæftigelsesprocent ved primære erhverv var Brande med 2,8 %, mens byen med den største andel var Sønder Bjert med 26,7 %. Det var således den – målt på indbyggertal – største by Brande, der havde den mindste beskæftigelsesprocent i de primære erhverv. Byen blev efterfulgt af Give med 3,4 %, Brejning med 3,8 %, Hedensted med 4,3 % og Bramdrupdam med 5,6 %, der alle befandt sig under værdien for 10%-fraktilen. Måske skal der til disse lægges Grejsdalen, der i 1930 havde en beskæftigelsesprocent på blot 2,9 %. Alle de fire førstnævnte var byer, der hørte til blandt de største målt i antal indbyggere i 1960. I den anden ende af skalaen befandt sig som nævnt Sønder Bjert, hvorefter fulgte Skærbæk med 24,0 %, Sønder Stenderup med 23,6 %, Stouby med 19,3 % og Smidstrup med 18,4 %. Alle disse befandt sig over 90%-fraktilen. Med en enkelt undtagelse var de alle ret små. Undtagelsen var Skærbæk, hvilket måske kan forklares med oprindelsen som landsby og fiskerleje og dermed beliggenheden ved kysten. Der var dog også eksempler på mindre byer med en lille andel af befolkningen beskæftiget ved primære erhverv – fx Bramdrupdam og Blåhøj Stationsby, hvilket måske skyldtes fraværet af primær bebyggelse.

Det forekommer interessant at se nærmere på sammenhængen mellem byernes størrelse og erhvervsfordeling. Det kan gøres ved hjælp af en regressionsanalyse, som giver mulighed for at belyse forholdet eller samvariationen mellem to variabler.<sup>669</sup> Det forudsættes, at sammenhængen mellem to variabler er tilnærmelsesvis lineær og dermed lader sig beskrive ved hjælp af en ret linie. En regressionsanalyse er følsom over for ekstreme værdier, og det må understreges, at det alene er den statistiske samvariation, der beskrives. Samvariationens styrke kan beskrives ved hjælp af korrelationskoefficienten (R). Koefficienten kan variere mellem +1 og -1, hvor +1 udtrykker en perfekt positiv samvariation, og -1 er en perfekt negativ samvariation. En værdi på mellem 0 og +, - 0,3 antyder en svag korrelation, en værdi mellem +, - 0,3 og +, - 0,7 udtrykker en moderat korrelation, mens værdier på mellem +, -0,7 og +, -1 er udtryk for en stærk korrelation. Et mere direkte mål for samvariation fås ved hjælp

<sup>669</sup> Det følgende er baseret på Hyldtoft 1999, kapitel 6.

af determinationskoefficienten  $R^2$ , som udtrykker forklaringsgraden, altså hvor stor en andel af variationerne i  $x$ , der kan forklares med variationerne i  $y$ . Analysen kan foretages i Excel, som giver mulighed for at opstille et spredningsdiagram med en regressionslinje. Herved også fremkommer en formel for den rette linje, såvel som  $R^2$  beregnes automatisk. Med henblik på at belyse om der er en sammenhæng mellem byernes størrelse og beskæftigelsen i primære erhverv, skal indbyggertallet i 1960 kobles sammen med den procentuelle andel af befolkningen, der var beskæftiget ved *Landbrug mv.*

**Figur 38: Spredningsdiagram med regressionslinje over samvariation mellem indbyggertal og beskæftigede ved Landbrug mv. 1960. Vejle amt**



I dette tilfælde er korrelationskoefficienten ( $R$ )  $-0,5445$ , hvilket udtrykker en moderat negativ korrelation. Den negative samvariation betyder, at befolkningsandelen beskæftiget ved landbrug blev mindre, jo større byen var målt i antal indbyggere. Determinationskoefficienten ( $R^2$ ) er her på  $0,2965$ , hvilket betyder, at variationerne i  $x$  kan forklare små 30 % af variationerne i  $y$ . Der var altså en vis tendens til, at store byer havde en lav beskæftigelsesprocent i erhvervet, mens det i mindre byer ofte forholdt sig modsat. Det må dog understreges, at sammenhængen langt fra kan forklare hele variationen.

For også at inddrage den geografiske faktor er der udarbejdet et tematisk kort over byernes beskæftigelsesprocent ved primære erhverv inddelt efter fraktiler:

Figur 39: Tematisk kort over de nye byer efter beskæftigede ved Landbrug mv. 1960. Vejle amt



Der er en tendens til, at beskæftigelsesprocenten var størst i den (syd)østlige del og ret beskeden i den vestlige del af amtet, hvilket måske kan indikere nogle forskelle mellem den østlige og vestlige del af amtet. Dette skal senere tages op igen.

### Håndværk og industri

Herefter betragtes kategorien *Håndværk og industri* (se bilag 4.2, tabel 4). Fordelingens spredning var stor både målt på standardafvigelse og kvartil- og decilafstande, mens det forholder sig modsat, når den relative spredning inddrages. Der var således stor forskel på Randbøldal, som med en beskæftigelsesprocent på 60,8 repræsenterede den by, der havde flest indbyggere i håndværks- og industrierhverv og Brejning, hvor kun 22,3 % af befolkningen var beskæftiget ved erhvervet. Alle byer havde altså en ganske pæn andel af befolkningen beskæftiget ved håndværks- og industrierhvervene – i nogle byers tilfælde endda en temmelig stor andel. Randbøldal blev således fulgt af byer som Hedensted med 59,9 %, Blåhøj Stationsby med 56,7 %, Bramdrupdam med 56,5 % og Ølholm med 55,7 %. Alle befandt sig over 90%-fraktilen. Endvidere må her fremhæves Grejsdalen, der i 1930 havde en beskæftigelsesprocent på hele 63,9 %. I den anden ende af skalaen fulgte Smidstrup et stykke efter Brejning med 30,3 %, så kom Hornsyld med 31,1 %, Viuf med 32,3 % og Givskud med 32,4 %, som alle var at finde under 10%-fraktilen. De nævnte eksempler tyder ikke på, at der er en sammenhæng mellem byernes størrelse målt i indbyggere og andelen af befolkningen beskæftiget ved *Håndværk og industri*. Dette indtryk bekræftes i en regressionsanalyse ( $R = -0,0768$ ,  $R^2 = 0,0059$ ), som er gengivet i bilag 4.2, figur 1. Industri og håndværk var således udbredt i både små og store byer målt på antal indbyggere. Økonomen Ejler Alkjær har som tidligere nævnt også beskæftiget sig med erhvervsstrukturen – dog kun i et antal større stationsbyer – og konstaterer ligeledes, at der ikke er entydig

sammenhæng mellem en bys størrelse og tilstedeværelsen af industri.<sup>670</sup> Endelig viser et tematisk kort over beskæftigelsen i *Håndværk og industri* en svag tendens til klyngedannelse i området omkring Hedensted og Løsning samt omkring Kolding (se bilag 4.2, figur 2).

### Handel og omsætning

I kategorien *Handel og omsætning* var spredningen væsentligt mindre (både den reelle og relative) end i de to ovenfor gennemgåede kategorier (se bilag 4.2, tabel 5). Det indikerer, at der i alle byer var en vis andel af befolkningen beskæftiget ved disse erhverv, men det gør sig omvendt også gældende, at ingen byer havde handels erhvervet som det eneste erhverv. Mens byen med den højeste andel af befolkningen beskæftiget ved *Handel og omsætning* – Børkop – kunne mønstre en beskæftigelsesprocent på 20,1 %, så repræsenterede nabobyen Brejning med sine 5,7 % den by, der havde den laveste beskæftigelsesprocent i dette erhverv. Mens Børkop blev omgivet af Give med 17,7 %, Smidstrup med 17,4 %, Egtved med 17,4 % og Thyregod med 17,2 % (alle over 90%-fraktilen), fik Brejning i den anden ende af spektret selskab af Randbøldal med 7,4 %, Almind med 8,1 %, Ølholm med 8,9 % og Hatting med 9,2 % (under 10%-fraktilen). I forhold til middelværdien og standardafvigelsen er det påfaldende, at Brejning og Børkop som de eneste udskilte sig som byer, der lå mere end to standardafvigelser fra middelværdien. Betragtes afvigelser fra middelværdien på en enkelt standardafvigelse, ses det, at der til den allerede beskrevne gruppe af byer med en lav beskæftigelsesprocent kan lægges Skærbæk, Kragelund, Vandel og Gravens, mens Sjølund kan tilføjes byerne med en høj beskæftigelsesprocent i erhvervet. Der kan ikke konstateres en statistik samvariation mellem størrelse målt på indbyggertal og andelen af beskæftigede ved *Handel og omsætning* ( $R = 0,0980$ ,  $R^2 = 0,0096$ ), hvilket tyder på, at handel og omsætning ikke kun var et fænomen, der optrådte i de store byer, men at der også i mange mindre byer var en betydelig handel og omsætning set i forhold til disse byers størrelse (se bilag 4.2, figur 3). Endelig viser en geografisk betragtning af byernes beskæftigelsesprocent ved *Handel og omsætning*, at især området i den vestlige del af amtet og et område nogenlunde midt imellem Vejle og Kolding havde en høj andel af befolkningen beskæftiget ved dette erhverv. Derimod havde de fleste byer beliggende tæt på en gammel købstad en lav beskæftigelsesprocent (bilag 4.2, figur 4), hvilket senere vil blive uddybet nærmere.

### Transport

For transporterhvervet var situationen den, at spredningen målt i standardafvigelse og reelle kvartil- og decilafstande var ret lille, mens den relative spredning var noget større (bilag 4.2, tabel 6). Maksimumsværdien på 16,2 % tegnede Almind sig for, mens Brejning igen var at finde blandt ekstremerne – her som den by, der repræsenterede minimumsværdien på 2,3 %. Af andre byer med en høj beskæftigelsesprocent i transporterhvervet ses Thyregod med 14,7 %, Gadbjerg med 15,6 % og Filskov med 15,7 % (alle over 90%-fraktilen). I forlængelse af de inddelinger, der blev nævnt ovenfor, er det altså tydeligt, at ingen af byerne alene var domineret af transportrelaterede erhverv og dermed hverken kan betegnes som *transportcentre* – eller for den sags skyld *jernbanebyer* som eksempelvis de engelske *railway towns*.<sup>671</sup> Blandt byer med en lav beskæftigelsesprocent ses – udover Brejning – også Vandel med en beskæftigelse i transporterhvervene på 4,2 %, Skærbæk med 5,2 %, Børkop med 5,3 % og Hedensted med 5,5 %. Alle disse befandt sig under 10%-fraktilen. Sammenhængen med byernes størrelse er testet i en regressionsanalyse (se bilag 4.2, figur 5), men der er ikke en klar statistisk samvariation ( $R = -0,1975$ ,  $R^2 = 0,0339$ ). Der kan ikke umiddelbart identificeres et mønster i, hvordan beskæftigelsesprocenten i transporterhvervene var fordelt geografisk, men andelen var høj i de små tætliggende byer Smidstrup, Gravens og Almind mellem Vejle og Kolding samt i den vestlige del af området (se bilag 4.2, figur 6).

### Administration og liberale erhverv

Hvad angår erhvervskategorien *Administration og liberale erhverv*, var spredningen stor, hvilket både gjaldt de reelle og relative spredningsmål (bilag 4.2, tabel 7). Det tyder på, at nogle byer havde en relativ stor andel af befolkningen beskæftiget ved disse erhverv, mens den for andre var meget lille. Brejning var i denne sammenhæng at finde i toppen af fordelingen, idet hele 62,0 % af indbyggerne fandt beskæftigelse ved

<sup>670</sup> Alkjær 1943b.

<sup>671</sup> Disse er i dansk sammenhæng blandt andet omtalt af Stilling 1983, s. 31-47 og Rasmussen 1981.

administration og liberale erhverv. Anderledes beskeden var beskæftigelsesprocenten i Blåhøj Stationsby, der med blot 2,7 % repræsenterede minimumsværdien. Ingen af de øvrige byer kunne følge trop med Brejning. Hornsyld var med en beskæftigelsesprocent på 31,4 den næste by i rækken, efterfulgt af Vandel med 28,2 %, Sønder Omme med 26,9 %, hvorefter der var et lille spring ned til Give med en beskæftigelsesprocent på 19,1. Alle disse lå over 90%-fraktilen. Blåhøj Stationsby blev fulgt umiddelbart af Ølholm med 3,2 %, Randbøldal med 3,4 %, Gravens med 3,7 % og Skærbæk med 4,2 % (alle under 10%-fraktilen), hvortil nok skal lægges Grejsdalen med blot 3,3 % (for 1930). En korrelationskoefficient på 0,4387 udtrykker en moderat positiv samvariation mellem beskæftigede ved *Administration og liberale erhverv* og indbyggertallet i 1960, hvor beskæftigelsesprocenten steg med byernes størrelse (bilag 4.2, figur 7). Der var således sandsynligvis en vis sammenhæng med bystørrelsen, som dog med en forklaringsgrad på 19,3 % på ingen måde kan forklare alle variationerne. Dette resultat stemmer således *ikke* overens med Alkjærs antagelse om, at der slet ikke var en sammenhæng.<sup>672</sup> Det udarbejdede tematiske kort illustrerer, at byer med en høj beskæftigelsesprocent ved *Administration og liberale erhverv* var nogenlunde jævnt fordelt i hele området (se bilag 4.2, figur 8) – en interessant betragtning, der senere vil blive forfulgt nærmere.

Ovenstående gennemgang har givet indsigt i flere interessante aspekter af byernes erhvervsfordeling. Det fremgår tydeligt, at langt de fleste af byerne havde en meget alsidig erhvervsfordeling, mens kun et fåtal var domineret af en eller to erhvervskategorier. Således bestod langt de fleste byer af en skøn blanding af nogle handelsvirksomheder, relativt mange håndværks- og industrivirksomheder, enkelte administrative og liberale erhverv, lidt transportvirksomhed, såvel som en mindre del af befolkningen stadig fandt beskæftigelse i primære erhverv. Især fempunktsopsummeringen (dvs. fraktilerne) viste sig velegnet til at give et overblik over byernes fordeling, men også middelværdi og standardafvigelse var nyttige udtryk. Endelig viste de tematiske kort over byernes erhvervsfordeling at rumme et potentiale, hvilket tages op igen i forbindelse med analysen af bysystemet. De overordnede ligheder til trods var det dog også muligt at identificere flere forskelle i byernes erhvervs sammensætning. Disse skal der i det følgende ses lidt nærmere på:

### Typologisering

For at få et overblik over forskelle og ligheder i byernes erhvervsfordeling skal byerne forsøges kategoriseret. Derfor skal et lille udpluk af de tidligere forsøg på samme præsenteres og efterprøves.

Ifølge Ejler Alkjær er byernes erhvervsfordeling en anvendelig parameter til at illustrere forskelle på og ligheder mellem byerne (om end han selv også tillægger deres oprindelse afgørende betydning, hvilket der senere skal vendes tilbage til). Hos Alkjær er overvejelserne dog kun dokumenteret med enkelte eksempler fra de største stationsbyer. Fælles for alle byerne var ifølge Alkjær deres nære forbindelse til og afhængighed af et opland, hvilket gennemgangen af byerne i Vejle amt i vid udstrækning kan bekræfte. Alkjær understreger også byernes forskelligheder, idet de kunne være knudepunkt for trafik og/eller centre for handel, industri, administration og/eller institutioner.<sup>673</sup> Der er således nogle funktionelle karakteristika ved de rurale byer, som kan variere byerne imellem. Stillings typologisering foregiver at være inspireret direkte af Alkjærs undersøgelse, men Alkjærs inddeling af byer i typer ud fra erhvervsfordelingen forekommer dog på ingen måde at være så simpel, som den ses gengivet hos Stilling.<sup>674</sup> Trods inspirationen fra Alkjær har Stilling dog ikke som Alkjær benyttet erhvervsfordelingen som grundlag, hvorfor Stillings typologisering først tages op igen i forbindelse med undersøgelsen af funktionerne i 4.3.

Blikket skal i stedet rettes mod et par eksempler fra den svenske og norske geografiske forskning, som har rod i større empiriske undersøgelser i de respektive lande. Gerd Enequist har – udover den ovenfor gengivne inddeling efter befolkningsstørrelse – opstillet en typologisering af de svenske *tätorter* ud fra deres erhvervsstruktur med udgangspunkt i folketællingen fra 1940. Enequist understreger, at de forskellige erhvervsgrupper i Sverige har forskellig betydning for bebyggelsens struktur: I forhold til såvel jordbrug som

<sup>672</sup> Alkjær 1943a.

<sup>673</sup> Alkjær 1943b.

<sup>674</sup> Se Stilling 1987, s. 141-144. Typerne gengives at være 1) trafik-/jernbanebyer, 2) institutionsbyer, 3) industribyer/produktionscentre, 4) oplandsbyer/handelscentre og 5) rurale byer.

skovbrug vil det oftest være mest hensigtsmæssigt, at befolkningen og bebyggelsen er spredt. En industribosætning vil derimod typisk opstå i tilknytning til en fabrik, mens serviceerhvervene vil motivere, at der udformes et egentligt center. På baggrund af empiriske undersøgelser inddeler Enequist de svenske *tätorter* i tre typer,<sup>675</sup> men åbner op for en pragmatisk fortolkning af kriterierne.<sup>676</sup> Skønt der er tale om empirisk fastlagte kriterier defineret ud fra en svensk undersøgelse og et andet kildemateriale, er byerne i Vejle amt forsøgt indplaceret i kolonnen længst til højre:

**Tabel 23: Enequists inddeling af de svenske *orter* ud fra erhvervsoplysningerne**

Type	Krav	Byer i Vejle amt
1) <i>Jordbruksorter, fiskeorter, skogsorter</i>	Gruppe I > 50%	0
2) <i>Industriorter</i>	Gruppe II > 60% af grupperne I-V	5 (+ Grejsdalen)
3) <i>Centralorter</i>	Gruppe III-V > 30% Hvis en gruppe > 50% benævnes gruppen efter den kategori der dominerer: <i>Kommunikationsorter, handelsorter, ämbetsmannaorter</i>	33, heraf 3 <i>ämbetsmannaorter</i>
Uden for kategori	-	6

Kilde: Enequist 1947, s. 249-254. Forklaring: Gruppe I: *Jordbrug med binæringer*, II: *Industri og håndværk*, III: *Samfærdsel*, IV: *Handel*, V: *Administration og liberale erhverv*, VI: *Husligt arbejde*, VII: *Uspecificeret virksomhed*. I beregningerne holdes gruppe VI og VII ude, hvilket i forbindelse med afprøvningen af inddelingen her har resulteret i en udelukkelse af de danske kategorier *Uoplyst erhverv* og *Andre erhverv*. De øvrige grupper er mere eller mindre sammenlignelige med de danske.

Enequist skelner grundlæggende mellem byer med rod i primære erhverv, industribyer, der må betegnes som ret ensidige specialbyer, samt centralsteder/oplandsbyer. Til sidstnævnte blev knyttet underkategorierne *kommunikations-*, *handels-* og *ämbetsmannaorter*, hvor det synes nærliggende at drage paralleller til Christallers tre principper om marked, transport og administration. Interessant er i denne sammenhæng muligheden for at nuancere forståelsen af oplandsbyer og mulighed for, at operere med en bred opfattelse af, hvad en oplandsby er.<sup>677</sup> Anvendt på Vejle amt resulterer inddelingen i seks *industriorter* og 33 *centralorter* (heraf tre *ämbetsmannaorter*), mens ingen byer er at finde i den kategori, der domineredes af primære erhverv, hvilket stemmer godt overens med definitionen af en rural by. Seks byer havnede uden for en kategori.

Også Hallstein Myklebost berører spørgsmålet om, hvordan de bymæssige bebyggelser kan inddeles i typer ud fra deres erhvervs sammensætning.<sup>678</sup> Myklebost anvender befolknings- og erhvervsstatistikken fra 1950 til at inddele byerne, som – på trods af materialets begrænsninger – bedømmes til at være det bedste udgangspunkt. De valgte inddelingskriterier er fastlagt empirisk. Myklebost udelader i sin beregning erhvervsgrupperne *Jordbrug, skogbrug og jakt, Lønnet husarbeid og Uoppgett*.<sup>679</sup> Byerne i Vejle amt er forsøgt inddelt efter samme princip:

<sup>675</sup> Se evt. Enequist 1969, s. 68, figur 1, hvor byerne er inddelt ud fra erhvervsfordelingen.

<sup>676</sup> Enequist 1947, s. 253-254.

<sup>677</sup> Enequist 1947, s. 253. Som et eksempel på en anden svensk inddeling kan nævnes Olof Jonasson: "Befolkningen och näringslivet i Mellansverige inom GDGs trafikområde 1865-1940. En järnvägsgeografisk undersökning" i Olof Jonasson (red.): *Trafikförvaltningarna Göteborg-Stockholm-Gävle och Göteborg-Dalarna-Gävle samt befolkningen och näringslivet i Mellansverige 1865-1940*, 1949.

<sup>678</sup> Myklebost 1960, s. 107ff.

<sup>679</sup> Myklebost 1960, s. 109.

**Tabel 24: Myklebosts inddeling af de norske tettsteder ud fra erhvervsoplysningerne**

Type	Kriterier	Rurale byer i Vejle amt
<i>Centralsted</i>	Handel > 15 % Industri, fiskeri og fangst < 60 % Industri alene < 50 %	21
<i>Kommunikationscentralsted</i>	Som <i>centralsted</i> , men mindst 30 % samfærdsel	0
<i>Industricentralsted</i>	Som <i>centralsted</i> , men > 50 % industri	6 (+ Grejsdalen)
<i>Kommunikationssted</i>	> 30 % samfærdsel, men opfylder ikke kravet til et <i>centralsted</i>	0
<i>Industristed</i>	> 50 % industri, men opfylder ikke kravene til et <i>centralsted</i> Skelner mellem: <i>Ensidigt industristed</i> , <i>tosidigt industristed</i> , <i>flersidigt industristed</i>	15
<i>Fiskeristed</i>	> 35 % fiskeri og fangst	0
Andre <i>tettsteder</i>	Opfylder ikke kravene til typerne ovenfor	2

Kilde: Myklebost 1960, s. 110.

Myklebost opererer også med forskellige typer af centralsteder, der – ud over den ”rene” type – kan være præget af både transport- og industrierhverv. Endvidere indgår kommunikationsbyer, industribyer (forskellige undertyper), fiskerbyer og andre byer. Ingen af byerne i Vejle amt opfyldte kravene til en kommunikations- eller fiskerby (fiskeri er ikke i ST1963 opgjort separat, men vurderet ud fra de samlede primære erhverv kunne ingen byer honorere kravet). Inddelingen giver derimod det indtryk, at den ene halvdel af byerne havde en høj centralitet, mens den anden halvdel i højere grad var præget af industri.

Det forekommer ikke rimeligt at overføre to inddelinger direkte på de danske byer, men de to forslag tydeliggør det forhold, at nogle byer fungerede som *oplandsbyer* – og det ofte i kombination med en anden (bi)funktion (fx transport, industri, administration) – mens andre byer i høj grad var orienteret mod et enkelt erhverv – typisk industri – her som nævnt kaldet *specialbyer*.

Andre forskere har tillagt et enkelt erhverv særlig stor betydning. Således den svenske geograf Sven Godlund, der ikke finder det tilstrækkeligt at anvende betegnelser som *handelsort*, *industriort* mv., men som derimod forsøger at foretage en matematisk graduering af landets *tätorter* ud fra deres centralitet. Inspirationen fra Christaller er tydelig, om end udgangspunktet ikke er telefonforbindelser, men andelen af beskæftigede ved detailhandel. Godlund opstiller et såkaldt centralitetsindeks med følgende formel:<sup>680</sup>

$$\text{Centralitetsindeks} = \frac{\text{Andelen af beskæftigede ved detailhandel pr. 100 (D) x 100}{\text{Befolkningen (F)}}$$

Ifølge Godlund vil en *centralort*, der opfylder de opstillede krav til detailhandel, også ”automatisk” have visse sociale og administrative institutioner, hvorfor det – ifølge Godlund – ikke er nødvendigt at se nærmere på disse. Godlund konkluderer derfor, at detailhandlen er en god indikator for en *orts* centralitet.<sup>681</sup> Hovedresultaterne er gengivet i en artikel,<sup>682</sup> men i den senere disputats fremlægges også det videre arbejde med beregning af centralitet, som nuanceres med en inddragelse af den omgivende region og siden antallet af butikker.<sup>683</sup> På baggrund af empiriske studier beregner Godlund nogle eksakte værdier for, hvor stor andel af befolkningen, der skal være beskæftiget ved detailhandel og klassificerer på den baggrund *centralorterne* i bysystemet. Kildematerialet er en opgørelse over den svenske handel fra 1946, og skønt det tilgrundliggende kildemateriale her er et andet, skal fremgangsmåden afprøves for byerne i Vejle amt:

<sup>680</sup> Godlund 1951, s. 59-60. Bemærk, at tælleren kun omfatter beskæftigede ved detailhandel (hovedpersoner), mens nævneren omfatter hele befolkningen og *ikke* kun samtlige beskæftigede.

<sup>681</sup> Godlund 1951, s. 60.

<sup>682</sup> Godlund 1951.

<sup>683</sup> Se Godlund 1954, kapitel XXII.



**Tabel 25: Godlunds centralitetsindeks (1946)**

Kategori	Centralitetsindeks	Antal rurale byer i Vejle amt
1. <i>Regioncentrum</i>	Mindst 6,5	7
2. <i>Bygdecentrum</i>	5,5-6,5	10
3. <i>Traktcentrum</i>	4,5-5,5	12
4. <i>Lokalcentrum</i>	3,5-4,5	10
5. <i>Specialort</i>	Under 3,5	4

Kilde: Godlund 1946 og ST1963:I. Forklaring: Grejsdalen er ikke med.

Også Godlund skelner mellem *centralorter* – type 1-4 – og *specialorter* – type 5. Oversigten viser, at der er færrest regionscentre og flere byer, der placerer sig i de lavere kategorier, men et egentligt hierarki kan der ikke lokaliseres. Til gengæld er det bemærkelsesværdigt, at langt de fleste byer er centralsteder, mens der er tilsvarende få specialbyer. En betragtning af de enkelte byers indplacering viser dog flere problemer ved at benytte inddelingen umiddelbart på de danske rurale byer (se bilag 4.2, tabel 8). Således er de små byer Viuf og Gadbjerg indplaceret som henholdsvis *regionscentrum* og *bygdecentrum*, mens Brejning og Randbøldal derimod mere korrekt opfanges i specialbykategorien.

Skønt kriterierne således ikke umiddelbart lader sig anvende, så forekommer selve idéen om at anvende den befolkningsandel, der var beskæftiget ved *Handel og omsætning* som indikator for centralitet, at være udmærket. I dansk sammenhæng har Viggo Hansen forsøgt sig med en lignende fremgangsmåde.<sup>684</sup> Hansens metode går ligeledes ud på at relatere de beskæftigede ved *Handel og omsætning* til befolkningens størrelse. Han opstiller den præmis, at hvis det tal (dvs. centralitetsindeks), der derved fremkommer, er større end gennemsnittet for alle byer, så vil byen betjene et større opland, end det umiddelbart kan aflæses af dens folketal. Centralitetsindekset må altså ses i sammenhæng med indbyggertallet. Hansen har benyttet metoden på de danske byer, men kun på de største af slagsen (over 1000 indbyggere). Fremgangsmåden vil her blive benyttet i tilpasset form, idet der her tages udgangspunkt i andelen af samtlige beskæftigede. Den gennemsnitlige beskæftigelsesprocent ved *Handel og omsætning* i 1960 kan beregnes til 13,4 %. Det betyder, at 24 af byerne havde en andel af befolkningen beskæftiget ved dette erhverv, der lå over gennemsnittet, hvorfor disse byer må formodes at have betjent et opland, som var større, end deres indbyggertal ”berettiger” til. Hansen forsøger at underinddele yderligere ved at skelne mellem byer med henholdsvis lille centralitet og meget lille centralitet samt stor og meget stor centralitet, men det vides ikke, hvilke kriterier der lægges til grund for denne inddeling. En oplagt mulighed vil dog være at benytte de tidligere beregnede udtryk for middelværdi plus/minus en eller to standardafvigelse(r), som kan indikere, om byens centralitet var meget lav, lav, lige under middel, lige over middel, høj eller meget høj. Det skal gøres her (jf. bilag 4.2, tabel 9):

**Tabel 26: Præsentation, afprøvning og præcisering af Hansens centralitetsindeks**

Centralitet (Hansen)	Underinddeling af centralitet ud fra middelværdi og standardafvigelse	Centralitet: Handel og omsætning (%)
Under gennemsnit	Meget lav: Middelværdi - 2*standardafvigelse = 7,29	1
	Lav: Middelværdi - 1*standardafvigelse = 10,34	8
	Lige under middelværdi < 13,39	10
Over gennemsnit	Lige over middelværdi > 13,39	18
	Høj: Middelværdi + 1*standardafvigelse = 16,44	5
	Meget høj: Middelværdi + 2*standardafvigelse = 19,50	1
Uden for kategori	-	1

Kun en enkelt by – Børkop – havde en *meget høj centralitet*, mens Sjølund, Thyregod, Egtved, Smidstrup og Give havde en *høj centralitet*. Brejning havde som den eneste by en *meget lav centralitet*, mens byerne Randbøldal, Almind, Ølholm, Hatting, Skærbæk, Kragelund, Vandel og Gravens havde en *lav centralitet*. De øvrige befandt sig lige over og under gennemsnittet. På mange måder fremstår den tidligere benyttede fraktilinddeling dog som et lige så nyttigt udtryk for centralitet. Undersøgelsen af erhvervsfordelingen giver imidlertid det klare indtryk, at centralitetsindekset ikke bør stå alene, hvilket strider mod Godlunds påstand

<sup>684</sup> Hansen 1971 og 1981.

om centralitetsindekset universalitet.<sup>685</sup> I analysen af bysystemet skal der ses nærmere på, hvorledes byernes centralitet kan benyttes til at forstå det samlede bysystem, mens fokus her igen skal rettes mod den samlede erhvervsstruktur.

### Korrespondensanalyse

Først skal det gøres ved hjælp af en såkaldt korrespondensanalyse, hvor objekter og variabler kan kobles sammen og testes. Arkæologen Torsten Madsen har udviklet et tilføjelsesprogram til Excel, der kan foretage de nødvendige beregninger,<sup>686</sup> og ved hjælp af dette er det forsøgt at foretage en korrespondensanalyse af byerne og deres erhvervsfordeling i 1960. Det er udgangspunktet for en korrespondensanalyse, at objekter (her byer) og variabler (her erhvervs kategorier) samvarierer, og i analysen afdækkes det, hvori denne samvariation består. Korrespondensanalysen kan ses som en slags udvidet regressionsanalyse, hvor mange variable testes samtidig. Analysen tager følgelig udgangspunkt i et flerdimensionalt rum med mange akser, hvor de enkelte objekter placeres i forhold til hinanden og de valgte variabler (udstyres i praksis med koordinater). Princippet er således, at 1. akse totalt set beskriver hele fordelingen bedst, 2. akse næstbedst, etc., hvilket derimod *ikke* betyder, at det enkelte objekt eller den enkelte variabel er placeret bedst på 1. akse. Akserne kaldes *Principalakser* eller *Eigenvektorer*. I analysen opstilles spredningsdiagrammer (punkter), hvor akserne kombineres parvis (et diagram for 1. og 2. akse, for 2. og 3. akse ligeledes ét etc.),<sup>687</sup> hvor både objekter og variabler indgår i selvsamme diagram. Diagrammet tolkes ud fra et princip om nærhed forstået på den måde, at tætliggende objekter og variabler vil være påvirkede af hinanden. I denne sammenhæng vil en by, der ligger tæt på en given erhvervs kategori, således være meget påvirket af denne, såvel som den vil have et fællesskab med den by, der måtte ligge tæt på. Selve tolkningen af en korrespondensanalyse foretages bedst med udgangspunkt i de diagrammer, analysen resulterer i, mens de tilhørende beregninger benyttes til at se, hvor godt et objekt eller en variabel er repræsenteret. I beregningerne indgår også objekternes og variabelernes koordinater på de enkelte akser. Værdierne på akserne har egentlig enhed, idet der er tale om et dimensionsløst mål. Endelig indikerer beregningerne, hvor mange akser der skal indgå i analysen, idet der vælges et antal akser, som gør det muligt at forklare hele fordelingen.

I analysen indgår beskæftigelsesprocenten for henholdsvis *Landbrug mv.*, *Håndværk og industri*, *Handel og omsætning*, *Transport* samt *Administration og liberale erhverv*. Fra den foretagne korrespondensanalyse gengives de tre diagrammer, der forklarer fordelingen bedst: Ét over 1. og 2. akse, ét over 2. og 3. akse og ét over 3. og 4. akse. Objekter og variabler, der har en meget lav forklaringsgrad, vælges fra, da de ellers forstyrrer billedet.<sup>688</sup> Første akse har en forklaringsgrad på 63,6 %, mens tallene for de resterende er 19,3 % for den anden akse, 12,6 % for tredje akse og 4,8 % for den fjerde akse, hvilket giver en kumulativ forklaringsgrad på 100 % ved fjerde akse:

---

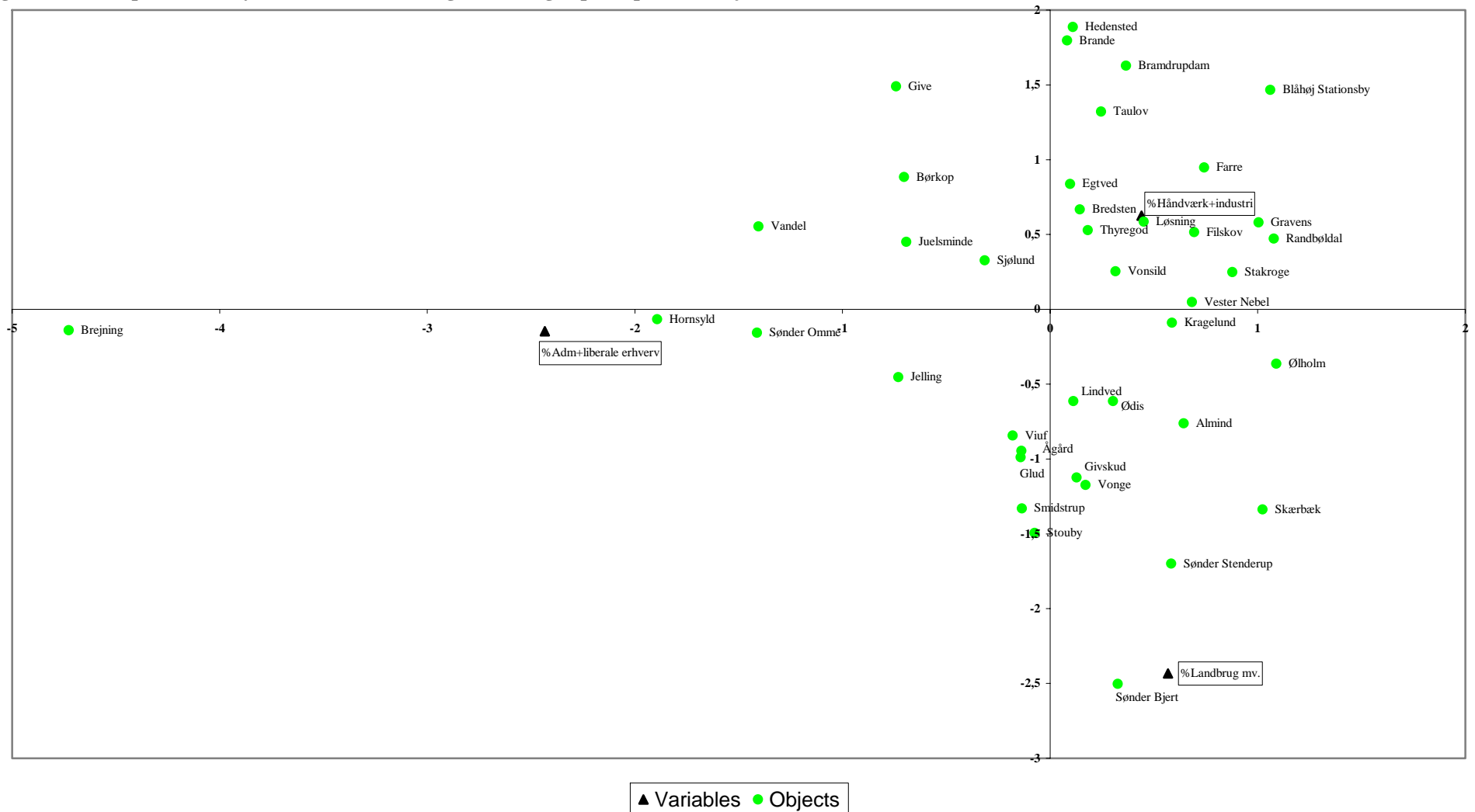
<sup>685</sup> Jf. Godlund 1954.

<sup>686</sup> Korrespondensanalysen er en type ordinationsanalyse, hvor de to vigtigste er en Principal Komponent Analyse (PCA) og en Korrespondensanalyse (CA). Det følgende er især baseret på Torsten Madsen: *Primer to CAPCA*, version 1.1, 2005. Se <http://www.archaeoinfo.dk/>. Tak til lektor Bo Ejstrud for at have gjort mig opmærksom på programmets eksistens.

<sup>687</sup> I en korrespondensanalyse anvendes Chi<sup>2</sup>-afstande, som også gengives i diagrammerne, men de angives uden enhed. Se fx <http://www2.chass.ncsu.edu/garson/pa765/correspondence.htm#distance>.

<sup>688</sup> Det blev valgt at frasortere objekter og variabler med en forklaringsgrad under 5, hvilket der opfordres til i vejledningen. Se Madsen: *Primer to CAPCA*, version 1.1, 2005.

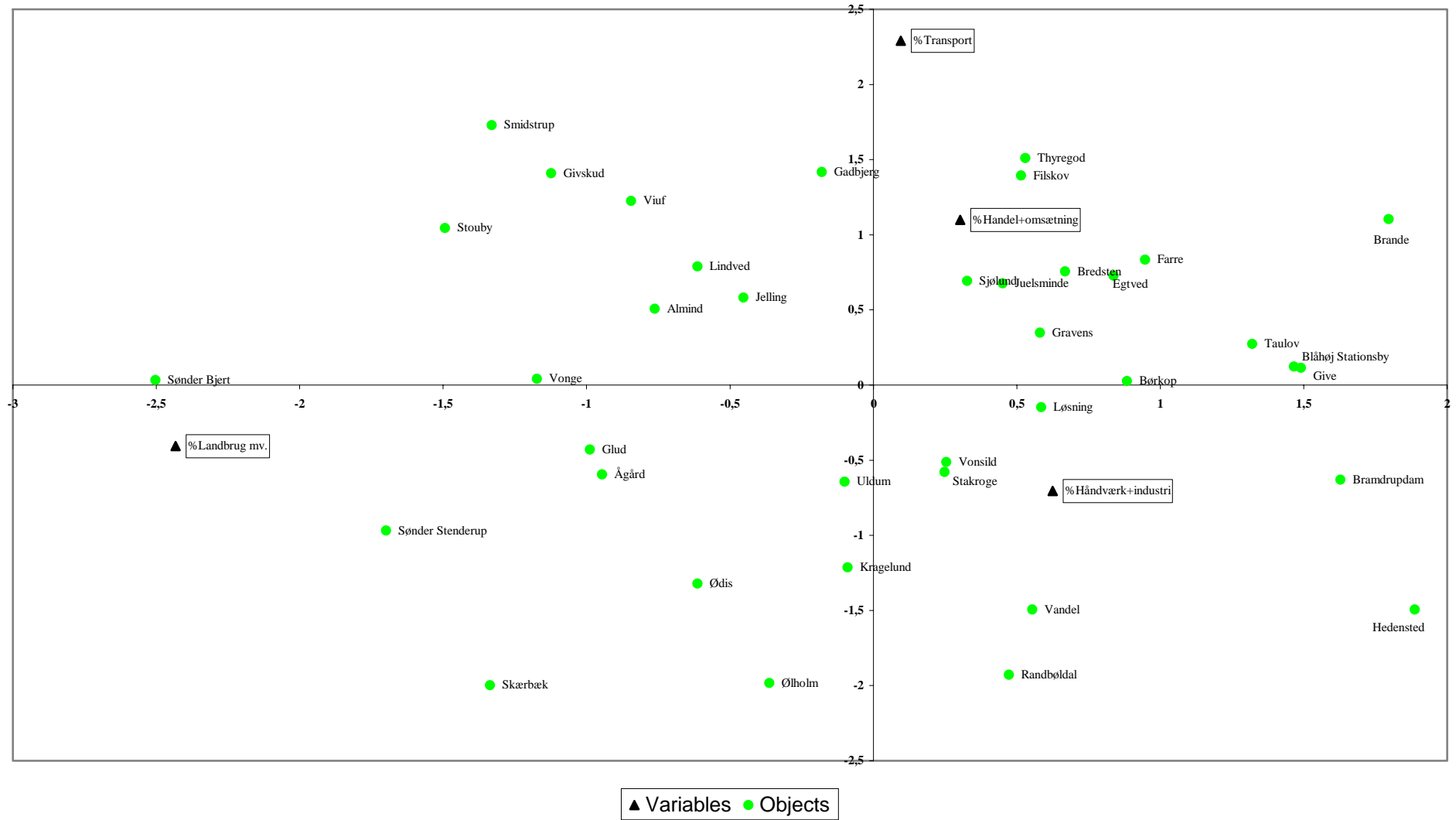
Figur 40: Korrespondensanalyse af erhvervsfordeling 1960. 1. og 2. principalakse. Vejle amt



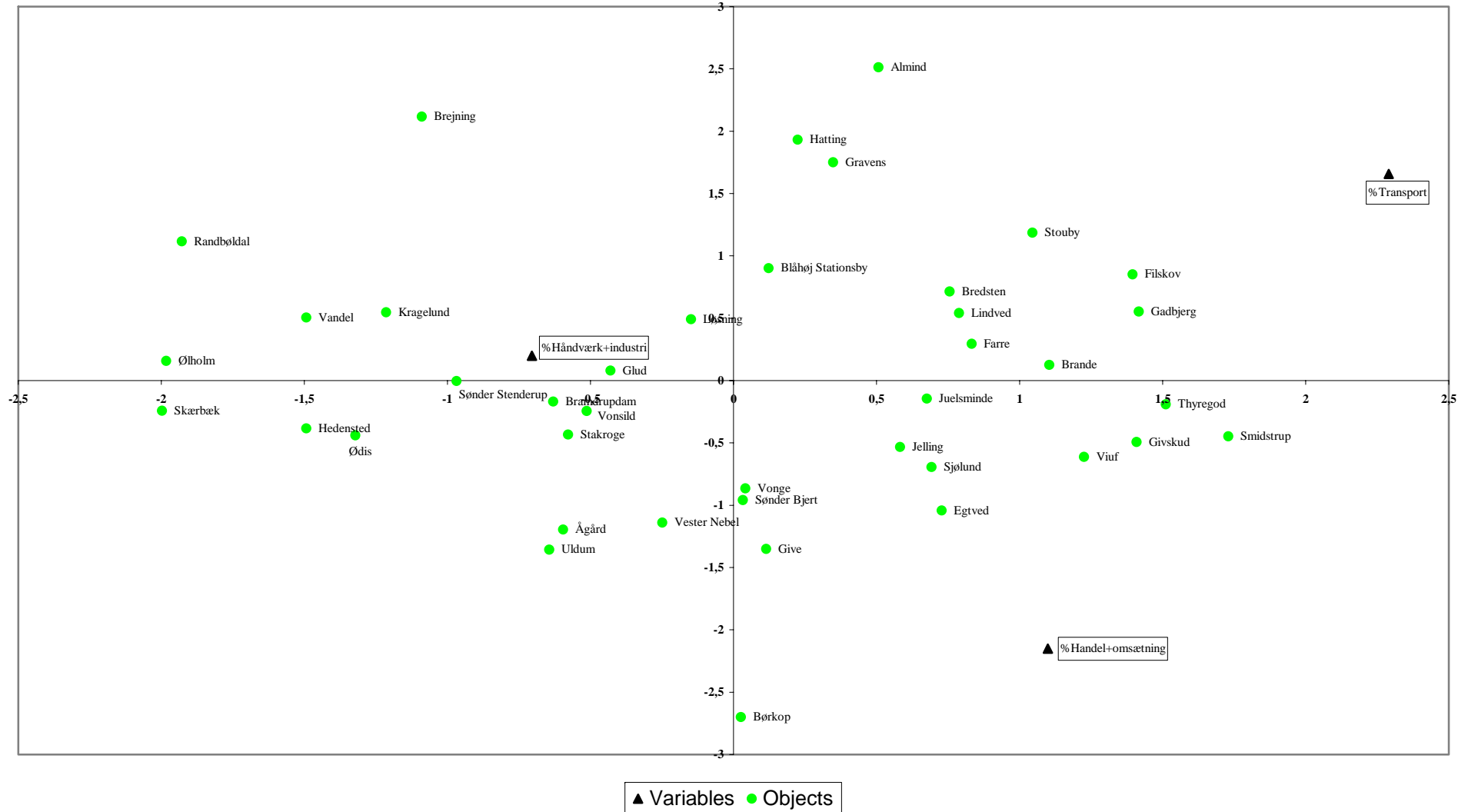
Udarbejdet ved hjælp af et programmet CAPCA, der er udviklet af Torsten Madsen, Aarhus Universitet.

I tabellen er der taget udgangspunkt i erhvervsfordelingen i byerne (% af samtlige beskæftigede) i 1960 (variabler) og byerne (objekter). Grejsdalen er ikke med.

Figur 41: Korrespondensanalyse af erhvervsfordeling 1960. 2. og 3. principalakse. Vejle amt



Figur 42: Korrespondensanalyse af erhvervsfordeling 1960. 3. og 4. principalakse. Vejle amt



I det første diagram, der viser de to første akser, ses det, at kun variablerne *Landbrug mv.*, *Håndværk og industri* samt *Administration og liberale erhverv* indgår (alle med god repræsentation), mens *Handel og omsætning* samt *Transport* derimod har en meget lav forklaringsgrad. De tre byer med den dårligste repræsentation er valgt fra.<sup>689</sup> Tolkningen af den enkelte bys påvirkning af en variabel må analyseres i sammenhæng med byens repræsentation, som fremgår af de statistiske data, der genereres ved en korrespondensanalyse (ikke gengivet her). De frasorterede byer og kategorier indgår derimod på de øvrige diagrammer. Af det første diagram ses det, at variabelen *Administration og liberale erhverv* i meget høj grad påvirkede Brejning, mens også Hornsyld, Sønder Omme og Vandel – og mere perifert Give, Børkop, Juelsminde og Jelling. Andre byer var mere påvirkede af primære erhverv repræsenteret ved *Landbrug mv.* – fx Sønder Bjert, Sønder Stenderup, Stouby, Skærbæk og Smidstrup, mens atter andre byer var mere påvirkede af *Håndværk og industri* – eksempelvis Løsning, Filskov, Farre, Gravens, Randbøldal etc. For også at få indsigt i de to øvrige variables betydning betragtes indplaceringen i diagrammet over objekter og variabler på 2. og 3. principalakse. Heri indgår alle variabler med undtagelse af *Administration og liberale erhverv*, mens objekterne repræsenteres af 38 byer. *Håndværk og industri* har her den bedste repræsentation, men også *Transport*, der påvirkede byer som Thyregod, Filskov og Gadbjerg samt *Landbrug mv.*, er godt repræsenteret. *Handel og omsætning*, der eksempelvis samvarierede med Thyregod, Filskov, Sjølund, Bredsten m.fl., er bedst repræsenteret i det tredje diagram. Kun en enkelt by er ikke med i de to første diagrammer – nemlig Hatting, der til gengæld var med i diagrammet med objekter og variabler på 3. og 4. principalakse. Variablerne *Handel og omsætning* og *Transport* har her den bedste repræsentation, mens *Landbrug mv.* samt *Administration og liberale erhverv* er frasorteret.

Korrespondensanalysen har gjort det muligt at identificere nogle overordnede tendenser i byernes erhvervsfordeling, som viste sig at være mere eller mindre samstemmende med resultaterne ovenfor. Således fx det forhold, at *Håndværk og industri* generelt påvirkede mange byer. I forhold til analysen ovenfor har korrespondensanalysen endvidere den fordel, at den giver mulighed for at visualisere byernes erhvervsfordeling og relationen mellem dem, hvilket var et nyttigt supplement i forsøget på at få indtryk af forskelle og ligheder mellem de enkelte byers karakteristika.

### Klyngeanalyse

Endvidere skal det forsøges at få overblik over byernes ligheder og forskelle ved hjælp af en såkaldt klyngeanalyse (*cluster analysis*).<sup>690</sup> En klyngeanalyse går kort fortalt ud på at inddele et datasæt i mindre grupper ud fra forskellige variabler, hvor det tilstræbes, at observationerne internt i en gruppe er så homogene som muligt. Gruppering foretages i praksis ved beregninger af afstanden mellem objekterne i et diagram (typisk et multiskalært diagram). En klyngeanalyse kan både være hierarkisk og ikke-hierarkisk. Den hierarkiske analyse anses for at være det bedste udgangspunkt til at få et overblik over en fordeling, mens den ikke-hierarkiske metode med fordel kan anvendes på meget store datasæt. Her er fordelings størrelse begrænset, hvorfor alene den hierarkiske metode blev benyttet.<sup>691</sup> Uanset valget af analyseform må resultaterne af en klyngeanalyse altid tolkes med et stort forbehold, da de er meget påvirkelige over for de valg, der foretages undervejs i analysen (data, afstandsmål, antal grupper mv.). Ofte må forskellige valg testes for at finde den fremgangsmåde, der beskriver fordelingen bedst.

I praksis foretages analysen i Excel ved hjælp af et (italiensk) tilføjelsesprogram, som kan downloades fra internettet.<sup>692</sup> Som det var tilfældet ovenfor, er der taget udgangspunkt i de fem hovederhvervskategorier fra

---

<sup>689</sup> Ved frasorteringen opereres der kun med heltal, hvilket forklarer, at Gadbjerg er frasorteret på trods af en forklaringsgrad på 5,51.

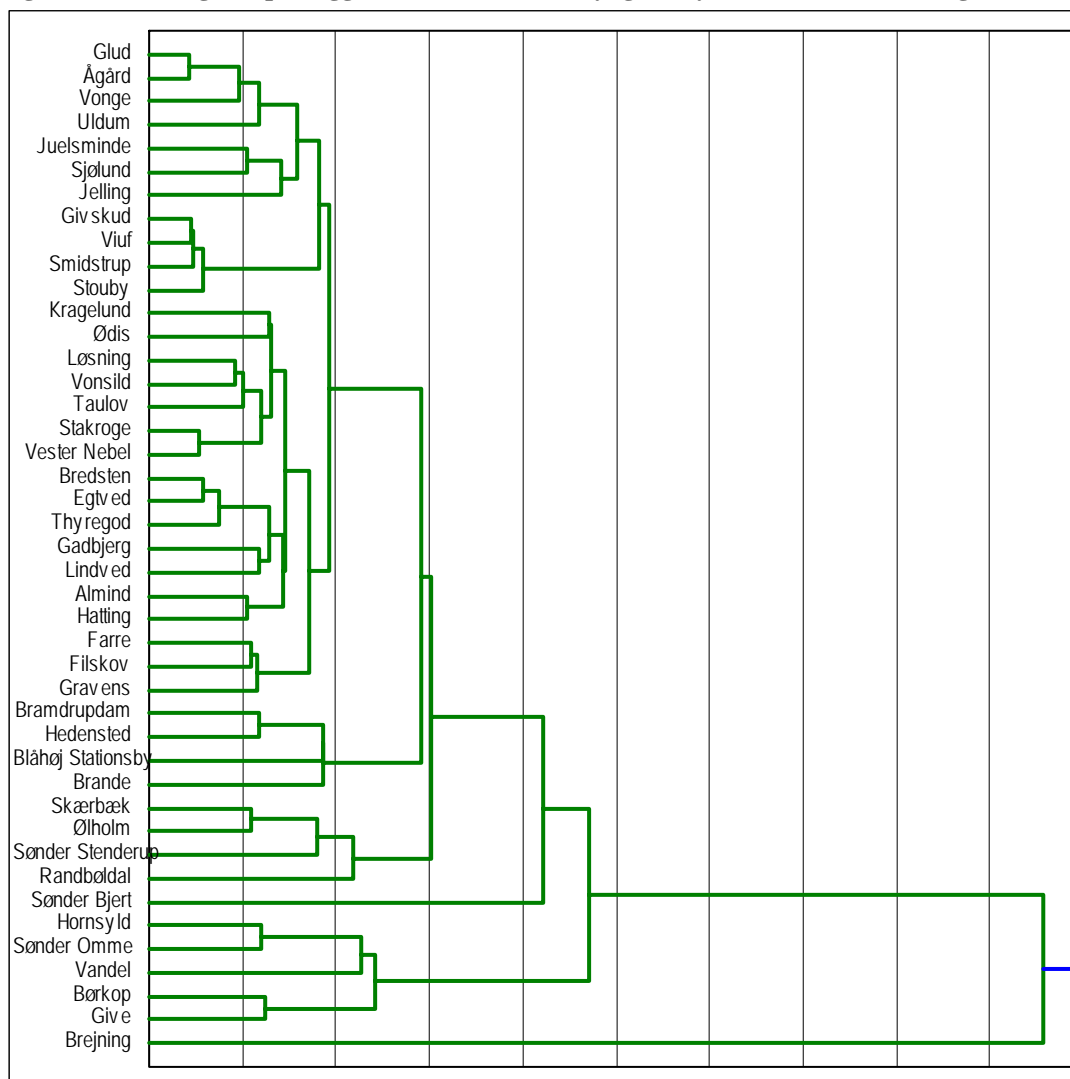
<sup>690</sup> Det følgende er baseret på Nicholas Fritsche m.fl.: *Cand. merc. manual til SPSS 13.0*, 2005, et undervisningsforløb ved Bo Ejstrud foråret 2006 og internetadressen: <http://www2.chass.ncsu.edu/garson/pa765/cluster.htm>.

<sup>691</sup> Den ikke-hierarkiske analyse er mest velegnet til datasæt på mere end 200 og er samtidig meget følsom over for ekstreme værdier. Se <http://www2.chass.ncsu.edu/garson/pa765/cluster.htm>.

<sup>692</sup> Tak til lektor Bo Ejstrud for at have gjort mig opmærksom på programmets eksistens. Se <http://www.prodomosua.eu/ppage02.html>. *Gerarchico* betyder hierarkisk, mens *K-means* er den ikke-hierarkiske analyse.

1960.<sup>693</sup> En hierarkisk klyngeanalyse gør det muligt at opstille et såkaldt dendrogram (et ”trædiagram”), som er gengivet nedenfor:

**Figur 43: Dendrogram på baggrund af hierarkisk klyngeanalyse af erhvervsfordelingen 1960. Vejle amt**



Forklaring: Grejsdalen er ikke taget med.

Dendrogrammet skal læses horisontalt fra højre mod venstre. Det tolkes på den måde, at de byer, der – ud fra de valgte variabler (beskæftigelsesprocenten i fem erhverv) – ligner hinanden mest, længst muligt forbliver på samme ”gren” på træet – fx byerne Ågård og Glud, som ses øverst – eller Børkop og Give, som ses næstnederst. Hver enkelt by har således sin egen række, der er repræsenteret ved en gren på det store træ. X-aksen kan give indsigt i, hvor ens/forskellige de enkelte byer var, idet en forgrening længst til højre i dendrogrammet (tæt på stammen) indikerer en større forskellighed end en deling længere mod venstre. Derimod kan den helt overordnede rækkefølge på y-aksen ikke benyttes i en tolkning.<sup>694</sup> Som det ses, opdeles byerne tidligt i to hovedgrupper, idet Brejning skiller sig ud fra de øvrige (de to grene). Næste gang gaflen deler sig udskilles en gruppe byer bestående af Hornsyld, Sønder Omme, Vandel, Børkop og Give, hvilket endvidere kan tolkes på den måde, at nabobyer såsom Hornsyld og Sønder Omme var mere

<sup>693</sup> Et af de mest gængse og stabile afstandsmål – *Manhattan/City Block* – er benyttet her. I beregningen er der anvendt de samme måleenheder, hvorfor funktionen *z-scores*, der udligner forskelle mellem forskellige måleenheder, ikke er benyttet. Endvidere er det valgt, at forbindelsen skal være *komplet*.

<sup>694</sup> Se fx <http://www2.chass.ncsu.edu/garson/pa765/cluster.htm>.

beslægtede end de øvrige. Betragtes det store træ igen, ses det, at Sønder Bjert herefter udskilles, hvorefter den lille gruppe af byer: Skærbæk, Ølholm, Sønder Stenderup og Randbøldal fremstår som nært beslægtede. Den resterende gruppering sker herefter hurtigt. Dendrogrammet kan give et indtryk af, at nogle byer havde en mere beslægtet erhvervs sammensætning end andre.

En klyngeanalyse giver også mulighed for at inddele byerne i grupper. Det er ligeledes forsøgt her, men da resultatet er meget følsomt over for de valg, der træffes undervejs, er det ikke fundet rimeligt at lade inddelingerne indgå her. Resultaterne er dog vedlagt i bilag 4.2, tabel 10. Mere interessant end den samlede gruppering er muligheden for at teste erhvervskategorierne parvis for derved at få et visuelt indtryk af, hvorledes såvel byerne som de testede erhverv placerer sig i forhold til hinanden i et diagram. Et lille udvalg af diagrammer fremkommet ved klyngeanalysen er gengivet i bilag 4.2, figur 9, 10 og 11. Samlet set er det dog erfaringen, at en klyngeanalyse af byerne ud fra deres erhvervs sammensætning kan bibringe et vist overblik, men nok mest af alt at en sådan analyse må foretages med stor varsomhed.

### Rangordning

Endelig skal nævnes et sidste meget simpelt udtryk, som gør det muligt hurtigt at få overblik over en given bys erhvervsfordeling i forhold til de øvrige byer, nemlig en rangordning af byerne ud fra beskæftigelsesprocenten i det enkelte erhverv. I tilfældet Vejle amt er byerne tildelt et nummer mellem 1 og 43 efter deres plads i rangen, hvor byen med nummer et havde den højeste største beskæftigelsesprocent af alle byer. Rangordenen kan – som det var tilfældet i undersøgelsen af indbyggertallet – hjælpe med til at give et hurtigt overblik. En oversigt er gengivet i bilag 4.2, tabel 11.

### Sammenfatning

#### Metode

Erhvervsoplysningerne viste sig velegnede til at give en status over befolkningens erhvervs sammensætning i 1960. Alle de fem hovederhvervskategorier var tilsammen velegnede til at give indsigt i byernes erhvervsstruktur med henblik på at identificere forskelle og ligheder mellem dem. Til at få et overblik over fordelingerne viste fempunktsopsummeringen (og til dels standardafvigelse og middelværdi) sig at være velegnet. Oplysningerne kunne med fordel kobles til den geografiske udbredelse, som dog først vil blive udnyttet til fulde i forbindelse med analysen af bysystemet. Ved hjælp af korrespondens- og klyngeanalyser var det muligt at få overblik over forskelle og ligheder mellem byerne. Det var primært den visuelle tolkning, der var nyttig (diagrammer og dendrogram), mens det var tydeligt, at der ikke kunne opstilles en forsvarlig gruppering. Derimod forekom det ikke rimeligt på baggrund af erhvervsoplysningerne at inddele byerne i entydige kategorier, som det fx sås i eksemplerne fra den svenske og norske forskningstradition. Centralitetsindekset kunne tydeligvis også benyttes til at få overblik over byernes betydning som centralsteder, men – modsat Godlund – er det ikke min opfattelse, at dette mål kan stå alene. De relevante parametre er således:

**Tabel 27: Parametre til karakteristik af byernes erhvervsfordeling**

Materiale og værktøjer	Udtryk	Prioritet	Metode
Statistik over erhvervsfordeling i 1960 og 1930 analyseret i Access, Excel og MapInfo	<i>Landbrug mv.</i>	X	Beskæftigelsesprocenter Beskrivelse af fordelingen ved hjælp af fempunktsopsummering (fraktiler), middelværdi og standardafvigelse samt korrespondens- og klyngeanalyse Beregning af centralitetsindeks Beskrivelse af samvariation med befolkningstal Tematisk kort over byernes erhvervsfordeling Rang 1960
	<i>Industri og håndværk</i>	X	
	<i>Handel og omsætning (centralitetsindeks)</i>	XX	
	<i>Transport</i>	X	
	<i>Administration og liberale erhverv</i>	X	

#### Emne

Meget tyder på, at langt de fleste byer havde oplandsfunktioner, mens kun få var ensidige specialbyer. Den ”typiske” by i Vejle amt havde således en alsidig erhvervs sammensætning bestående af en stor andel håndværk og industri, og nogenlunde lige dele handel og omsætning, transport, administration og liberale



erhverv samt primære erhverv. Byerne lod sig ikke inddele i entydige typer. Skønt kun ret få byer skilte sig markant ud fra de øvrige, var der dog flere variationer byerne imellem. I alle byerne var der som nævnt en hel del håndværk og industri, men de fleste byer havde også andre funktioner. Dette var dog kun i meget begrænset omfang tilfældet med Randbøldal og Grejsdalen, der nok begge må betegnes som en industribyer (Grejsdalen indgik kun med tal for 1930). Der kunne ikke i Vejle amt lokaliseres egentlige transportbyer, men det var tydeligt, at i hvert fald en enkelt by, Brejning, var så domineret af administrative og liberale erhverv, at den adskilte sig fra de øvrige. For at nuancere billedet af byernes karakteristika må ovenstående uddybes med oplysninger om funktioner, hvilket sker i Trap-analysen i 4.3.

#### **4.2.2. Komparativ analyse af de tre områder**

Med udgangspunkt i de separate analyser skal det nu forsøges at analysere de tre områder i sammenhæng – herunder at belyse den i forskningen fremherskende tese om en grundlæggende forskel på de rurale byer i Øst- og Vestdanmark. I forsøget på at sammenligne byerne og deres erhvervsstruktur tages udgangspunkt i tallene fra 1960. Til Frederiksborg amt er der dog knyttet det grundlæggende problem, at der kun findes oplysninger om erhvervsfordelingen i 1960 for 25 af de 31 byer.<sup>695</sup> Hertil kommer det tidligere berørte problem med, at 1960 måske var for sent et tidspunkt at give en status for netop dette undersøgelsesområde. Med disse forbehold in mente skal analysen dog gennemføres for 1960, men også tallene for en tidligere tælling vil blive inddraget for Frederiksborg amt. Et ideelt tidspunkt ville være 1940, som er det tidspunkt, hvor mange af byerne i dette område var på vej til at indlede en ny epoke, men for dette år findes der kun oplysninger på kommuneniveau. De samlede tal for kommunernes eventuelle bymæssige bebyggelser er ganske vist anført, men da der i mange af kommunerne er flere bymæssige bebyggelser, er det ikke muligt på den baggrund at få direkte oplysninger om den enkelte bebyggelse. Det er derimod tilfældet i 1930-tællingen. Disse tal vil derfor også blive inddraget i sammenligningen nedenfor, til trods for at erhvervskategoriene som nævnt i forbindelse med pilotområdet ikke er umiddelbart sammenlignelige med 1960-tællingen. Endvidere er det et problem, at der for syv byer ikke var anført erhvervsoplysninger for 1930. Tilsammen omfatter de to tællinger dog alle de 31 byer i Frederiksborg amt (se bilag 4.2, tabel 26).

##### Landbrug mv.

Der tages her udgangspunkt i de primære erhverv, hvor udvalgte oplysninger er gengivet nedenfor:

**Tabel 28: Databeskrivelse over fordelingen af Landbrug mv. Alle områder**

Udtryk	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt 1960	Frederiksborg amt 1930
Antal byer	43	60	25	24
Maksimumsværdi	26,72	47,35	18,86	43,97
Minimumsværdi	2,80	1,63	0,70	3,44
Variationsbredde	23,92	45,72	18,17	40,53
50%-fraktil (median)	12,68	8,55	8,40	13,67
Middelværdi	12,51	11,16	8,21	16,85
Standardafvigelse	5,64	9,35	4,16	9,28
Variationskoefficient	0,45	0,84	0,51	0,55
Kvartilafstand	9,10	8,30	6,16	11,11
Decilafstand	12,62	15,83	9,07	18,55
Relativ kvartilafstand	0,72	0,97	0,73	0,81
Relativ decilafstand	1,00	1,85	1,08	1,82

I Vejle amt var den gennemsnitlige andel af befolkningen beskæftiget ved primære erhverv 12,5 % og dermed større end i de to øvrige områder. Herefter fulgte Ringkøbing amt med 11,2 %, mens Frederiksborg amt lå noget under niveauet for disse med 8,2 %. Derimod var fordelingsens spredning noget mindre i Vejle amt end i Ringkøbing, hvilket betyder, at der var en større forskel på repræsentationen af de primære erhverv i byerne i Ringkøbing amt, mens spredningen i Frederiksborg var mindre endnu. Både maksimumsværdien

<sup>695</sup> Birkerød, Espergærde, Farum, Hørsholm/Usserød, Rungsted og Snekkersten indgår ikke. Hertil kommer Grejsdalen i Vejle amt.

og medianen afslører, at der i Ringkøbing tilsyneladende var nogle byer, som i meget høj grad var præget af primære erhverv, mens en anden gruppe i meget begrænset omfang var præget af disse. Byer med en meget lav beskæftigelsesprocent i erhvervet fandtes dog også i Vejle amt, hvilket den lave minimumsværdi indikerer. Kastes et blik på 1930-situationen for Frederiksborg amt, ses det, at middelværdien her var på hele 16,9 %, såvel som spredningen viser, at enkelte byer trak gennemsnittet meget op. Skønt det på ingen måde er rimeligt at sammenligne tallene for 1930 og 1960 direkte, må det konstateres, at fordelingen som sådan mest mindede om Ringkøbings. Der kan således identificeres nogle forskelle, som tyder på variationer internt i områderne – og måske også mellem Vejle amt og de øvrige.

### Håndværk og industri

**Tabel 29: Databeskrivelse over fordelingen af Håndværk og industri. Alle områder**

Udtryk	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt 1960	Frederiksborg amt 1930
Antal byer	43	60	25	24
Maksimumsværdi	60,80	68,28	87,50	47,97
Minimumsværdi	22,32	13,59	13,46	14,81
Variationsbredde	38,47	54,69	74,04	33,16
50%-fraktil (median)	43,14	46,66	45,75	30,07
Middelværdi	43,71	47,22	45,92	30,76
Standardafvigelse	8,65	10,69	12,69	8,54
Variationskoefficient	0,20	0,23	0,28	0,28
Kvartilafstand	12,43	12,05	10,33	8,30
Decilafstand	22,89	25,82	22,46	23,75
Relativ kvartilafstand	0,29	0,26	0,23	0,28
Relativ decilafstand	0,53	0,55	0,49	0,92

Hvad angår beskæftigelsesprocenten i *Håndværk og industri*, var der med 47,2 % gennemsnitligt beskæftiget lidt flere ved disse erhverv i Ringkøbing end i Vejle amt, hvor tallet var 43,7 %. Også medianen var lidt højere i sidstnævnte. Det samme var tilfældet med spredningen, men forskellen var ikke så markant som i de primære erhverv. Alligevel er det tydeligt, at minimumsværdien i Ringkøbing lå betydeligt under værdien for Vejle amt, mens maksimumsværdien lå over dennes. Byerne i Ringkøbing amt var altså tilsyneladende lidt mere præget af *Håndværk og industri* end i Vejle amt, dog uden at forskellene kan siges at være markante. I Frederiksborg amt lå den gennemsnitlige beskæftigelsesprocent på 45,9 i 1960, hvorved amtet indplacerede sig mellem middelværdien for de to øvrige. Maksimumsværdien var noget højere end disse, hvilket betyder, at mindst en ekstrem værdi var med til at trække gennemsnittet op – dog ikke mere, end at medianen og gennemsnittet var mere eller mindre identiske, såvel som spredningen målt på fraktiler svarede til de øvrige områders. Betragtes også 1930-situationen ses det, at gennemsnittet her var noget lavere – nemlig 30,8 %. Det skyldes sandsynligvis, at byerne i den mellemliggende periode oplevede en massiv industrialisering, men er naturligvis også påvirket af, at byen med den meget høje beskæftigelsesprocent – Kyndbyværksby – ikke indgår i 1930-tallene. De ret høje maksimumsværdier tyder på, at der i alle områder var tale om en eller flere ret ensidige *industribyer*.

## Handel og omsætning

**Tabel 30: Databeskrivelse over fordelingen af Handel og omsætning. Alle områder**

Udtryk	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt 1960	Frederiksborg amt 1930
Antal byer	43	60	25	24
Maksimumsværdi	20,05	25,13	23,94	19,73
Minimumsværdi	5,71	5,98	2,78	5,35
Variationsbredde	14,34	19,15	21,16	14,38
50%-fraktil (median)	13,89	15,64	14,94	11,42
Middelværdi	13,39	15,09	14,06	11,92
Standardafvigelse	3,05	4,33	3,84	3,55
Variationskoefficient	0,23	0,29	0,27	0,30
Kvartilafstand	3,35	6,33	3,75	4,79
Decilafstand	7,82	10,79	7,39	8,23
Relativ kvartilafstand	0,24	0,40	0,25	0,42
Relativ decilafstand	0,56	0,69	0,49	0,90

I Ringkøbing amt var den gennemsnitlige beskæftigelsesandel ved *Handel og omsætning* med 15,1 % lidt større end middelværdien i Vejle amt på 13,4 %, hvilket understøttes af medianen. Maksimums- og minimumsværdierne og spredningen var ligeledes lidt større i Ringkøbing end i Vejle amt, som det også var tilfældet i de ovenfor beskrevne erhvervskategorier. Frederiksborg amt indplacerede sig med en gennemsnitlig beskæftigelsesprocent på 14,1 mellem de to øvrige områder, hvilket næsten var sammenfaldende med medianen. For de byer, der var med i 1930-tællingen, var tallet lidt lavere – nemlig 11,9 %. Ud fra disse tal var der således *ikke* basis for at kunne konstatere, at der var grundlæggende forskel på repræsentationen af *Handel og omsætning* og dermed byernes centralitet i de tre områder. De lave minimumsværdier i alle de tre områder tyder dog på, at nogle af byerne havde et andet primært formål end at betjene et opland, mens maksimumsværdien afslører, at handelserhvervet ikke dominerede de øvrige i nogle af de tre områder.

## Transport

**Tabel 31: Databeskrivelse over fordelingen af Transport. Alle områder**

Udtryk	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt 1960	Frederiksborg amt 1930 (Kommission og transport)
Antal byer	43	60	25	24
Maksimumsværdi	16,22	18,00	18,26	19,48
Minimumsværdi	2,32	3,00	0,93	4,81
Variationsbredde	13,89	15,00	17,33	14,67
50%-fraktil (median)	9,16	9,56	8,26	9,52
Middelværdi	10,00	9,88	8,51	9,99
Standardafvigelse	3,61	3,27	3,53	3,75
Variationskoefficient	0,36	0,33	0,42	0,38
Kvartilafstand	6,05	3,50	2,19	4,28
Decilafstand	9,15	8,26	5,85	9,42
Relativ kvartilafstand	0,66	0,37	0,26	0,45
Relativ decilafstand	1,00	0,86	0,71	1,34

De gennemsnitlige beskæftigelsesprocenter i transporterhvervet var for Vejle og Ringkøbing amter mere eller mindre identiske og lå på henholdsvis 10,0 og 9,9 %, såvel som maksimums- og minimumsværdierne var ret lig hinanden. Frederiksborg amt havde med 8,5 % en lidt lavere beskæftigelsesprocent i 1960, mens tallet for 1930 var på 10,0 %. I ingen af de tre områder var der ekstreme værdier, og maksimumsværdierne på henholdsvis 18,3 % i Frederiksborg amt i 1960 og 19,5 % i 1930, 18,0 % i Ringkøbing og 16,2 % i Vejle afslører, at der i ingen af de tre områder var ensidige transportbyer.

**Tabel 32: Databeskrivelse over fordelingen af Administration og liberale erhverv. Alle områder**

Udtryk	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt 1960	Frederiksborg amt 1930 (Immateriel virksomhed)
Antal byer	43	60	25	24
Maksimumsværdi	61,96	71,74	55,77	15,15
Minimumsværdi	2,70	2,04	3,70	0,32
Variationsbredde	59,26	69,70	52,07	14,83
50%-fraktil (median)	11,03	8,84	14,05	5,84
Middelværdi	13,10	10,24	15,39	6,29
Standardafvigelse	9,85	9,09	9,82	3,14
Variationskoefficient	0,75	0,89	0,64	0,50
Kvartilafstand	6,38	5,56	8,32	2,76
Decilafstand	14,87	10,40	14,60	5,89
Relativ kvartilafstand	0,58	0,63	0,59	0,47
Relativ decilafstand	1,35	1,18	1,04	1,25

I Vejle amt var der med en middelværdi på 13,1 % i gennemsnit en lidt større beskæftigelsesprocent ved Administrative og liberale erhverv, end det var tilfældet i Ringkøbing amt, som kunne mønstre 10,2 %. Forskellen afspejler sig også i medianen, der var noget lavere i Ringkøbing amt. I begge områder var medianen noget lavere end middelværdien, hvorfor det er sandsynligt, at enkelte ekstreme værdier var med til at trække gennemsnittet op. Minimumsværdien var ligeledes nogenlunde identisk for de to områder og afslører, at i hvert fald nogle byer næsten ikke havde beskæftigede i disse erhverv. I andre byer var der derimod en meget høj beskæftigelsesprocent, hvilket ses af en meget høj maksimumsværdi på 62,0 % for Vejle og 71,7 % for Ringkøbing amt. Alt afhængig af det anvendte mål er fordelings spredning nogenlunde identisk for de to områder, og må – som det var tilfældet i kategorien Håndværk og industri – betegnes som værende meget stor. Middelværdien for Frederiksborg amt lå med 15,4 % i 1960 noget over gennemsnittene for de øvrige områder, hvilket ligeledes var tilfældet med medianen. Derimod var maksimumsværdien noget lavere – på 55,8 % – hvilket tyder på, at der generelt var en større udbredelse af disse erhverv i Frederiksborg amt end i de øvrige områder. Tallene for 1930 for Immateriel virksomhed lå væsentligt under dette niveau, hvilket både kan skyldes den generelle udvikling i disse erhverv, men som dog mest af alt må ses i forhold til, at kategoriens indhold var anderledes. De høje maksimumsværdier kan indikere, at der i alle områder var tale om mindst en by, der i meget høj grad var præget af Administration og liberale erhverv.

Generelt havde byerne en ret varieret erhvervsstruktur bestående af en relativ stor beskæftigelsesprocent ved Håndværk og industri, mens de øvrige fandt beskæftigelse ved nogenlunde lige dele af henholdsvis Landbrug mv., Handel og omsætning, Transport samt Administration og liberale erhverv. Det betyder også, at langt de fleste byer må formodes at have fungeret som oplandsbyer – dog med det forbehold, at de forskellige erhverv (og dermed indirekte funktioner) ikke nødvendigvis henvendte sig til et opland, men derimod til byens egne indbyggere. Med samme forbehold in mente kan det konstateres, at kun relativt få af byerne havde en så ensidig struktur, at de må betegnes som specialbyer. De mindre forskelle til trods må det konkluderes, at der umiddelbart var mange ligheder mellem de totale fordelinger af byernes erhvervsstruktur i de tre områder. Derimod var der ikke mindst internt i de enkelte områder betydelige variationer, hvorfor de gennemsnitlige tal dækker over betydelige udsving.

### Størrelse og erhvervsfordeling

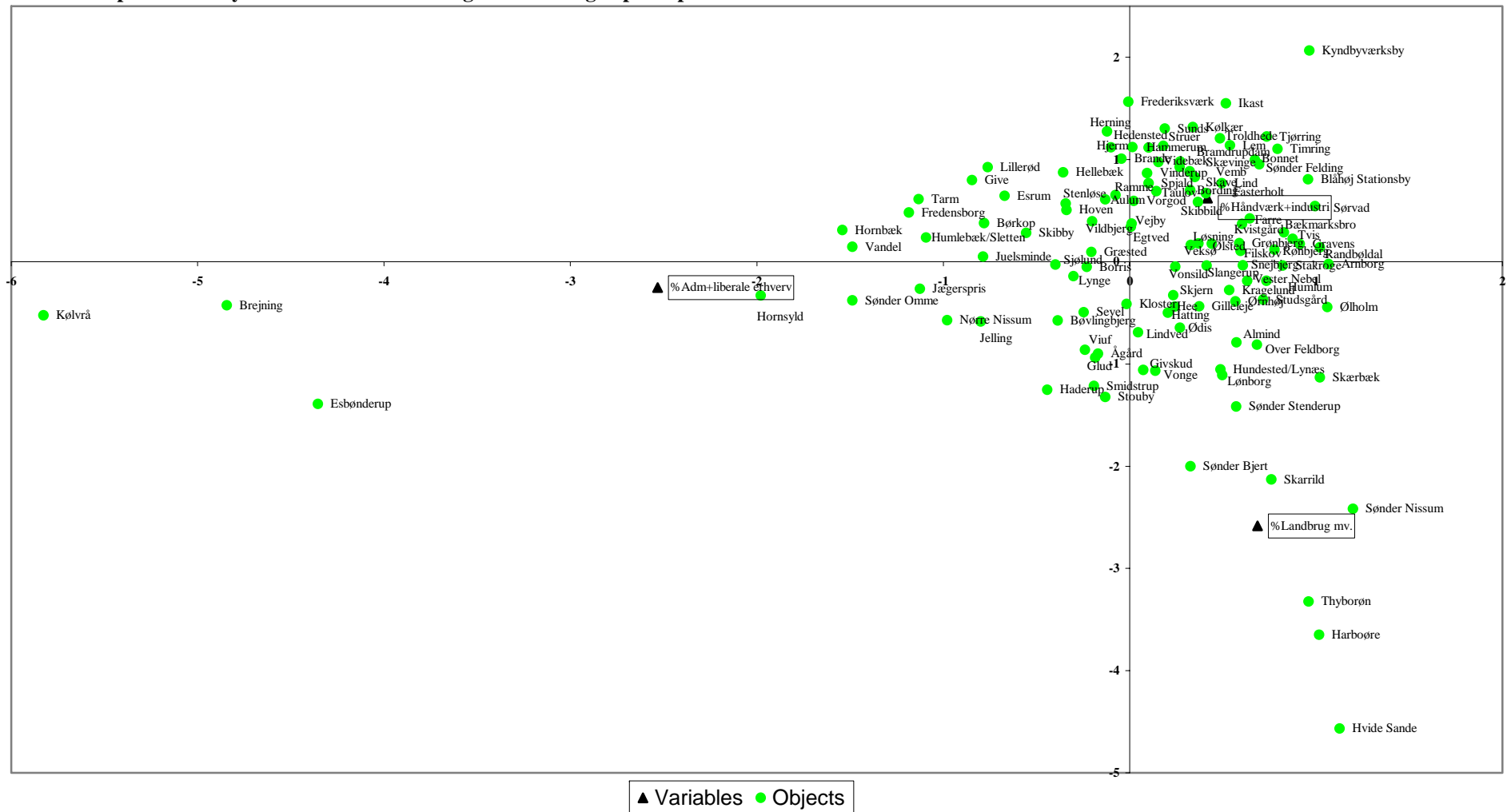
Samvariationen mellem erhvervsfordelingen og byernes størrelse målt på indbyggertal i 1960 er belyst ved regressionsanalyser. Mens der i pilotundersøgelsen kunne konstateres en rimelig samvariation mellem bystørrelse og beskæftigelsen i de primære erhverv (negativ) samt mellem bystørrelse og beskæftigede i *Administration og liberale erhverv* (positiv), var tallene for de øvrige områder så lave, at der ikke kan konstateres en sammenhæng. Heller ikke mellem indbyggertallet i 1960 og de øvrige erhverv var der en statistisk samvariation for de samlede områder (se bilag 4.2, tabel 30).

### Korrespondensanalyse

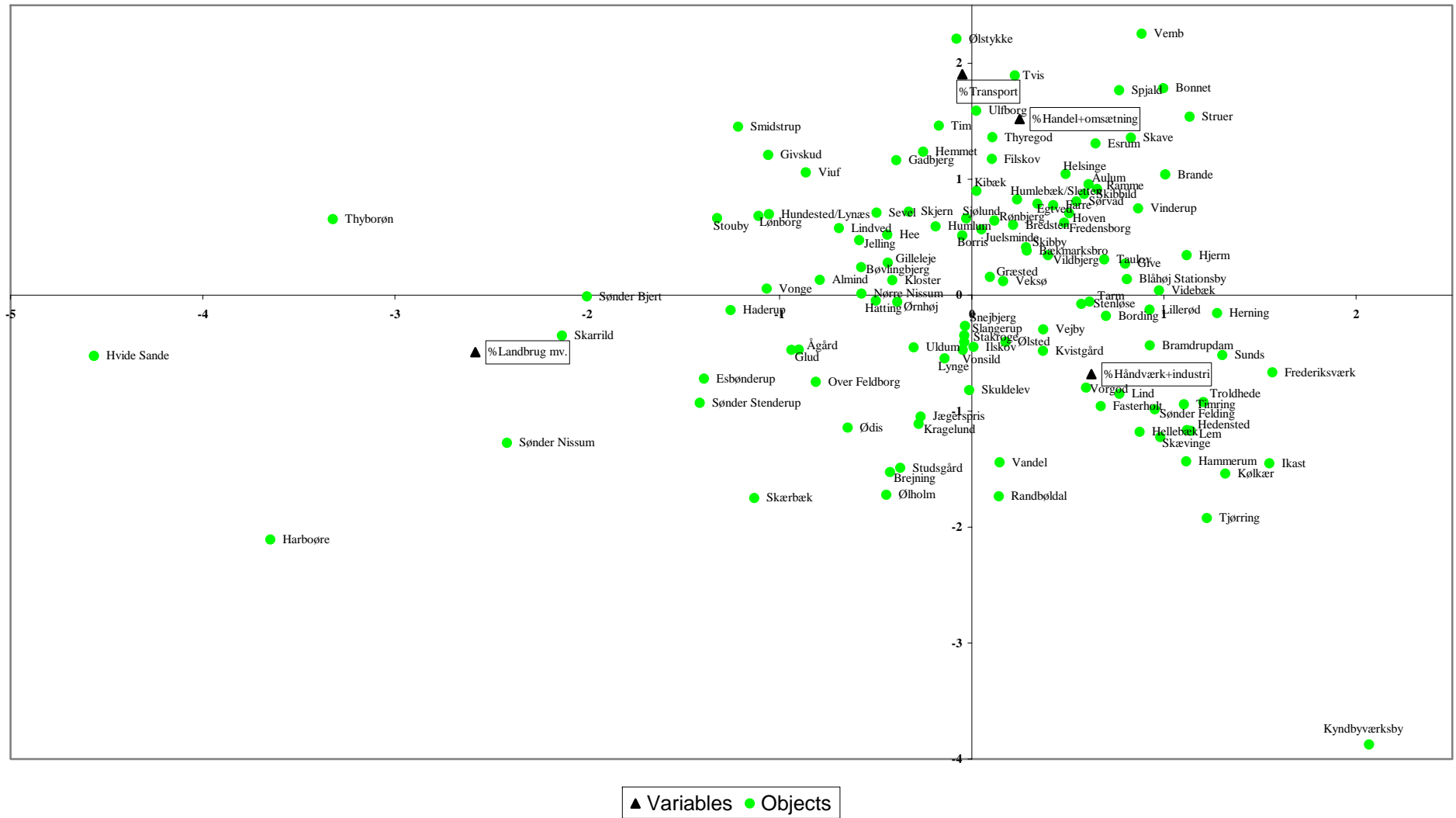
Det er forsøgt at foretage en korrespondensanalyse af byerne i 1960, hvor der foreligger tal for 128 af de 135 byer. Fremgangsmåden vil blive benyttet som hjælp til at teste den fremherskende tese om, at der grundlæggende var forskel på byerne i Øst- og Vestdanmark. Præmissen er følgende: Hvis to byer med god repræsentation fra forskellige områder ligger tæt i et diagram, må det betyde, at deres erhvervsstruktur umiddelbart mindede om hinanden.

I analysen er variabler og objekter med en meget dårlig forklaringsgrad (under 5) sorteret fra. I det første diagram indgår kun Landbrug mv., Håndværk og industri samt Administration og liberale erhverv og 115 byer. Det næste diagram indeholder alle variabler med undtagelse af Administration og liberale erhverv og 117 byer, mens det sidst over 3. og 4. akse indeholder Håndværk og industri, Handel og omsætning samt Transport og 121 byer. På 4. principalakse er den kumulative forklaringsgrad på 100 %. Først bringes de tre diagrammer, som derefter kommenteres:

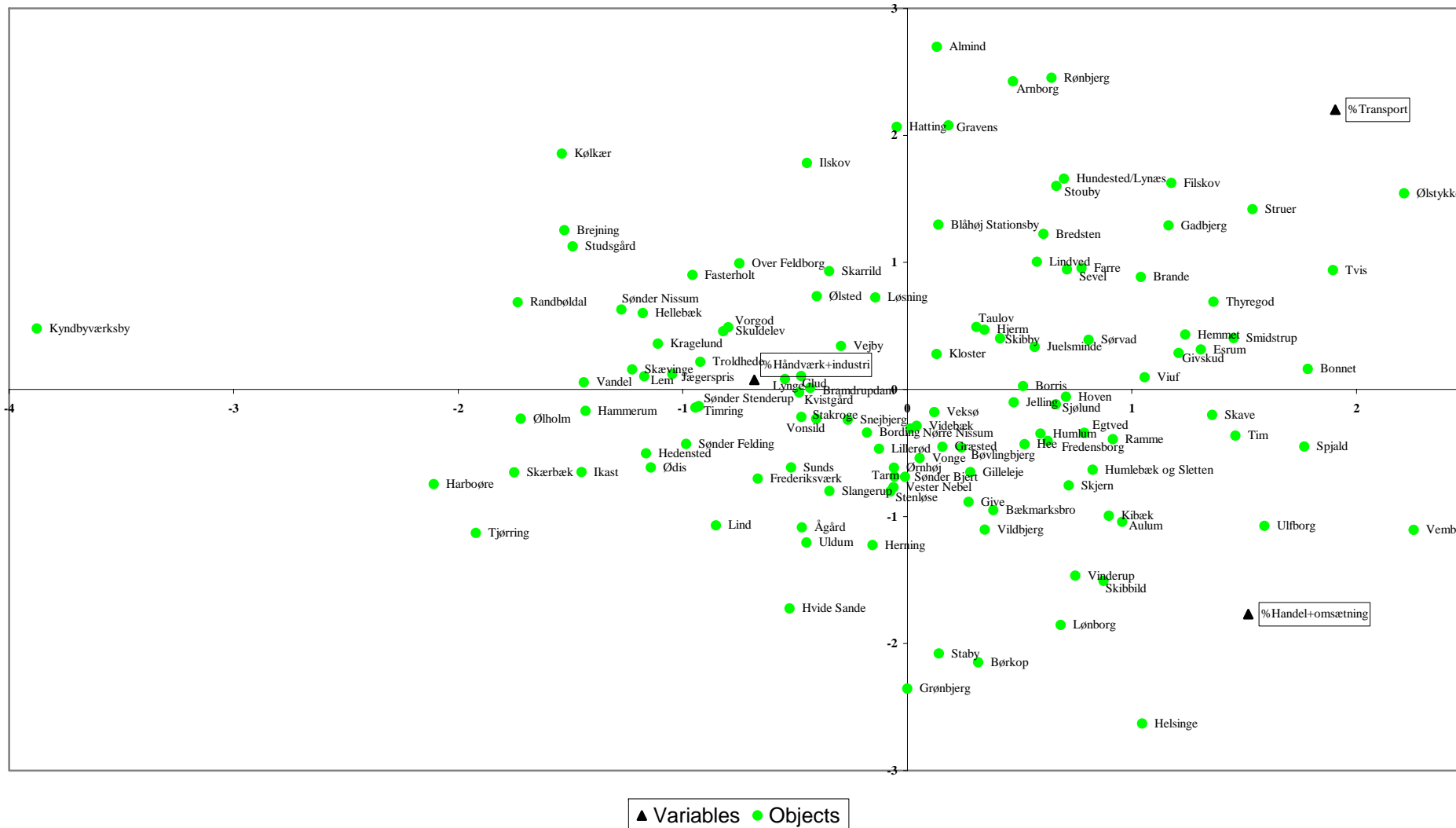
Figur 44: Korrespondensanalyse over erhvervsfordelingen 1960. 1. og 2. principalakse. Alle områder



Figur 45: Korrespondensanalyse over erhvervsfordelingen 1960. 2. og 3. principalakse. Alle områder



Figur 46: Korrespondensanalyse over erhvervsfordelingen 1960. 3. og 4. principalakse. Alle områder



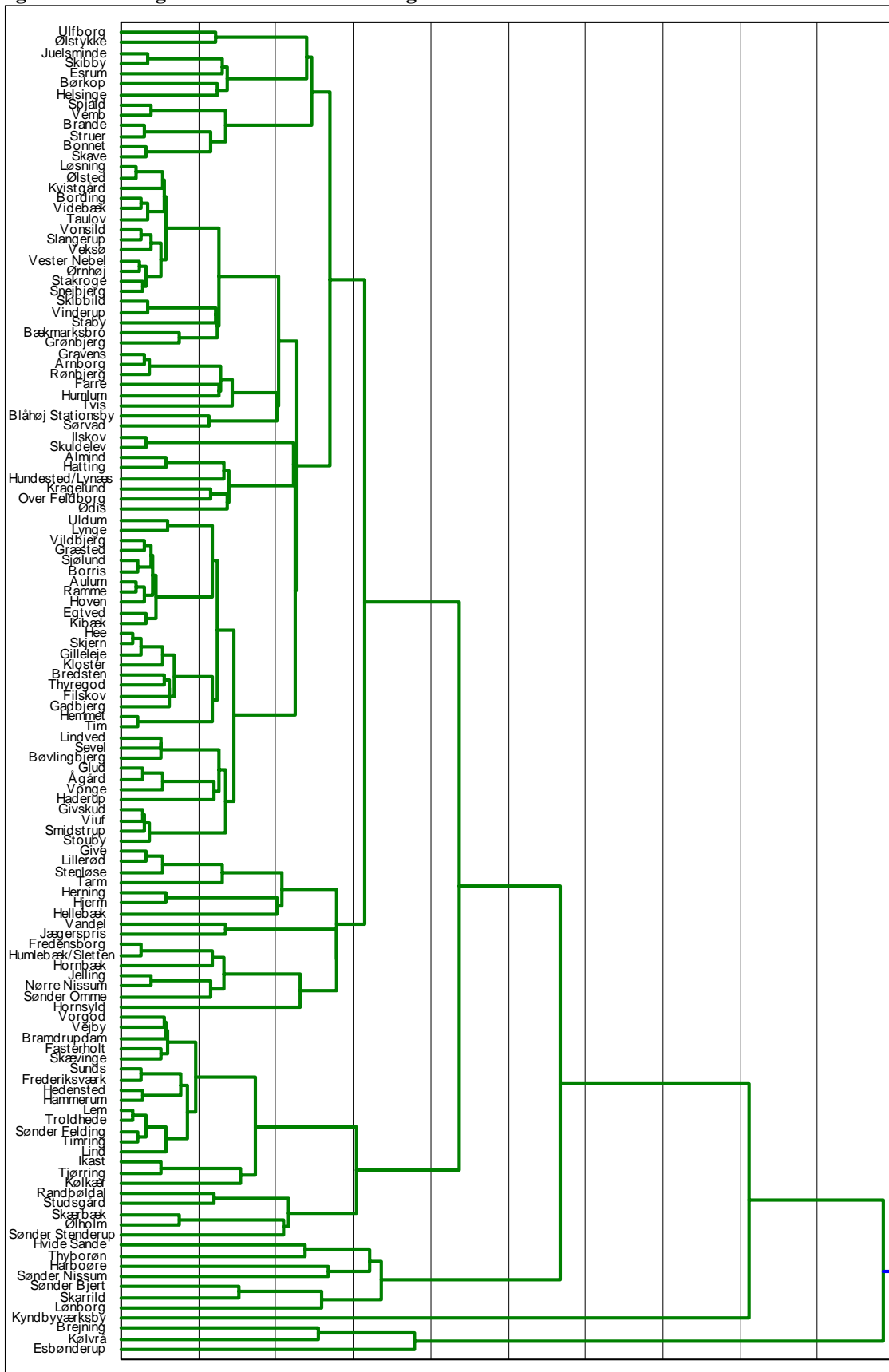


I det første diagram udskilles Kølvrå, Brejning og Esbønderup som byer, der var meget præget af *Administration og liberale erhverv*, mens en anden gruppe var meget præget af primære erhverv (4. kvadrant). De mange tætliggende byer omkring variabelen *Håndværk og industri* indikerer, at disse erhverv prægede mange af byerne, hvor Kyndbyværksby dog springer i øjnene som en by, der i særlig grad var påvirket heraf. I det næste diagram ses også *Transport og Handel og omsætning*, der dog er endnu bedre repræsenteret i det sidste diagram. Hvad angår disse erhverv, kan der ikke identificeres ekstremer, men det fremgår, at nogle byer såsom Helsingø, Ulfborg, Vemb og Børkop m.fl. var meget påvirket af handelserhvervene. Ølstykke, Struer og Tvis er eksempler på byer, der i højere grad er påvirket af transporterhvervene – om end de ingenlunde var dominerede af disse erhverv. Af alle de tre diagrammer fremgår det, at byerne fra de tre områder lå blandet mellem hinanden. Målt ud fra erhvervsfordelingen er der altså ikke basis for at konstatere, at byerne var grundlæggende forskellige – til trods for, at gennemsnittene ikke i alle tilfælde var helt ens for de tre områder.

#### Klyngeanalyse

Til klyngeanalysen næres der ligeledes en forventning om, at analysen kan give et indtryk af ligheder eller forskelle mellem byerne i de tre områder – og mellem øst og vest. På baggrund af en hierarkisk klyngeanalyse af byerne opstilles et dendrogram.

Figur 47: Dendrogram over erhvervsfordeling 1960. Alle områder

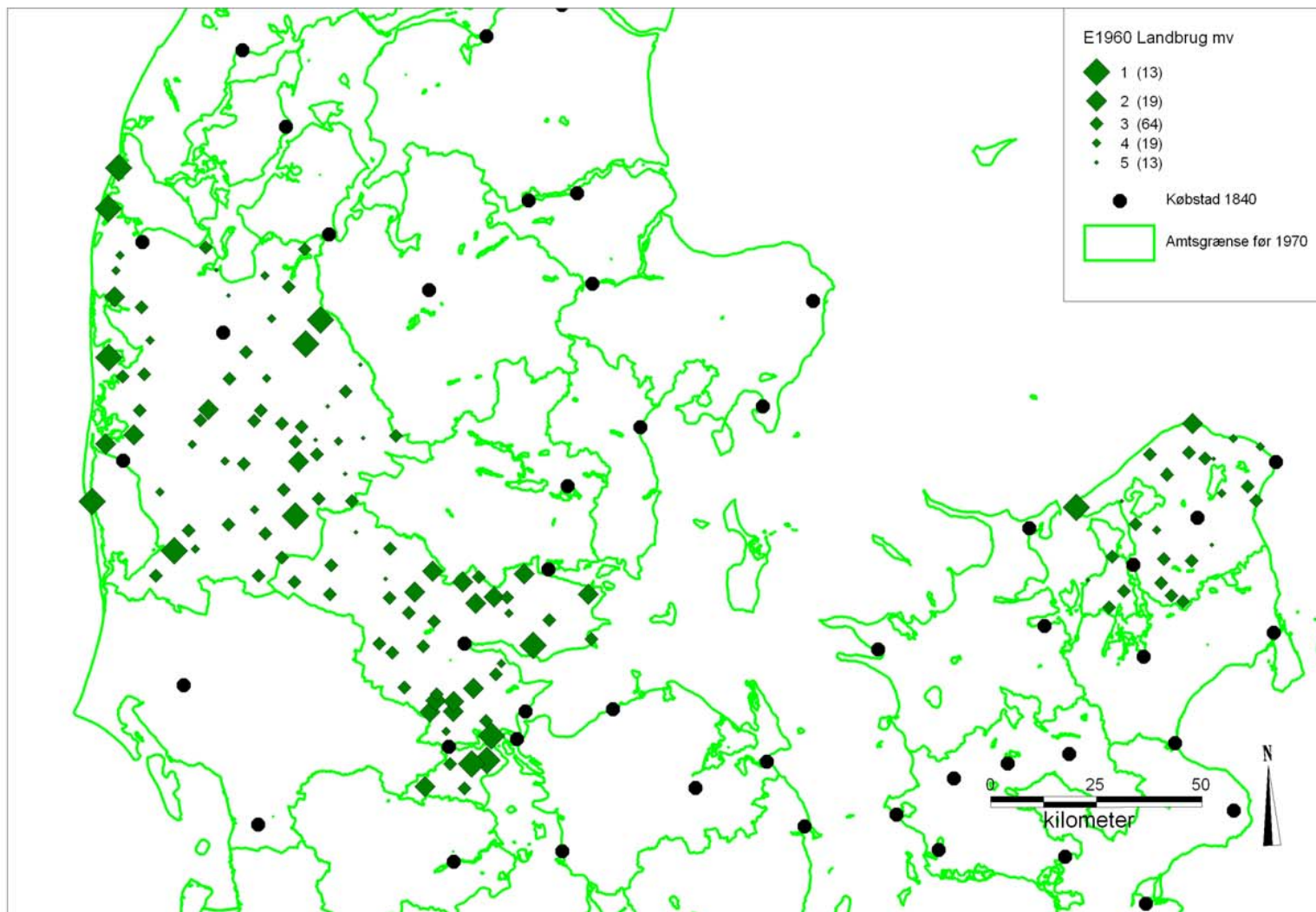


En lille gruppe byer adskiller sig fra de øvrige, nemlig Brejning, Kølvrå og Esbønderup, der alle repræsenterer forskellige amter. Herefter udskilles endvidere Kyndbyværksby fra de øvrige. De næste der skiller sig ud er en gruppe byer bestående af Hvide Sande, Thyborøn, Harboøre, Sønder Nisum, Sønder Bjert, Skarrild og Lønborg, som med en enkelt undtagelse (Sønder Bjert), alle var beliggende i Ringkøbing amt. De resterende byer kan tilsyneladende inddeles i to hovedgrupper – en stor (de øverste byer) og en mindre. Af eksempler på beslægtede byer beliggende i forskellige undersøgelsesområder kan nævnes Give og Lillerød, Sunds og Frederiksværk, Uldum og Lyng, Vildbjerg og Græsted, Hedensted og Hammerum samt Jelling og Nørre Nisum, men der var naturligvis også beslægtede byer inden for områderne – fx Troldhede og Lem, Hemmet og Tim, Bredsten og Thyregod, etc. Meget tyder altså på, at mange af byerne – også på tværs af amtsgrænserne og grænsen mellem Øst- og Vestdanmark – havde en ret identisk erhvervsstruktur. Det er en helt central pointe.

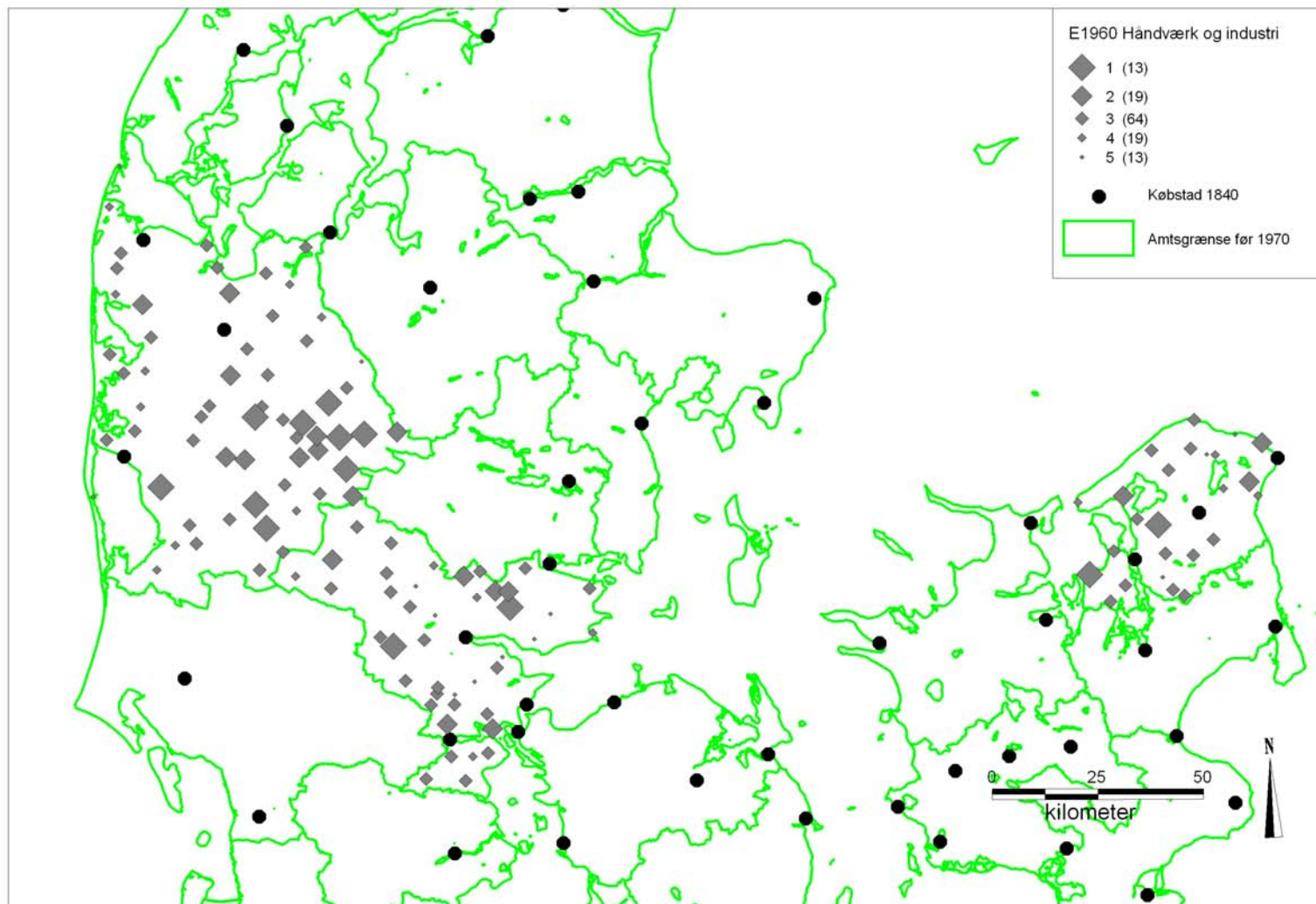
#### Tematiske kort

Endelig skal den geografiske fordeling og tematiske kort inddrages i forsøget på at belyse ligheder og forskelle i de enkelte områder samt mellem Øst- og Vestdanmark. Det gøres ved at tage udgangspunkt i de samlede tal for de tre områder (128 byer) og fraktilerne for de enkelte erhvervs kategorier, dvs. 10%-, 25%-, den store midtergruppe omkring 50%-fraktilen, 75%- og 90%-fraktilen (1-5). Her skal der primært ses nærmere på, om der kan konstateres at være grundlæggende forskelle mellem de tre områder, mens emnet tages op igen i forbindelse med det samlede bysystem. Først bringes de fem kort, som efterfølgende kommenteres:

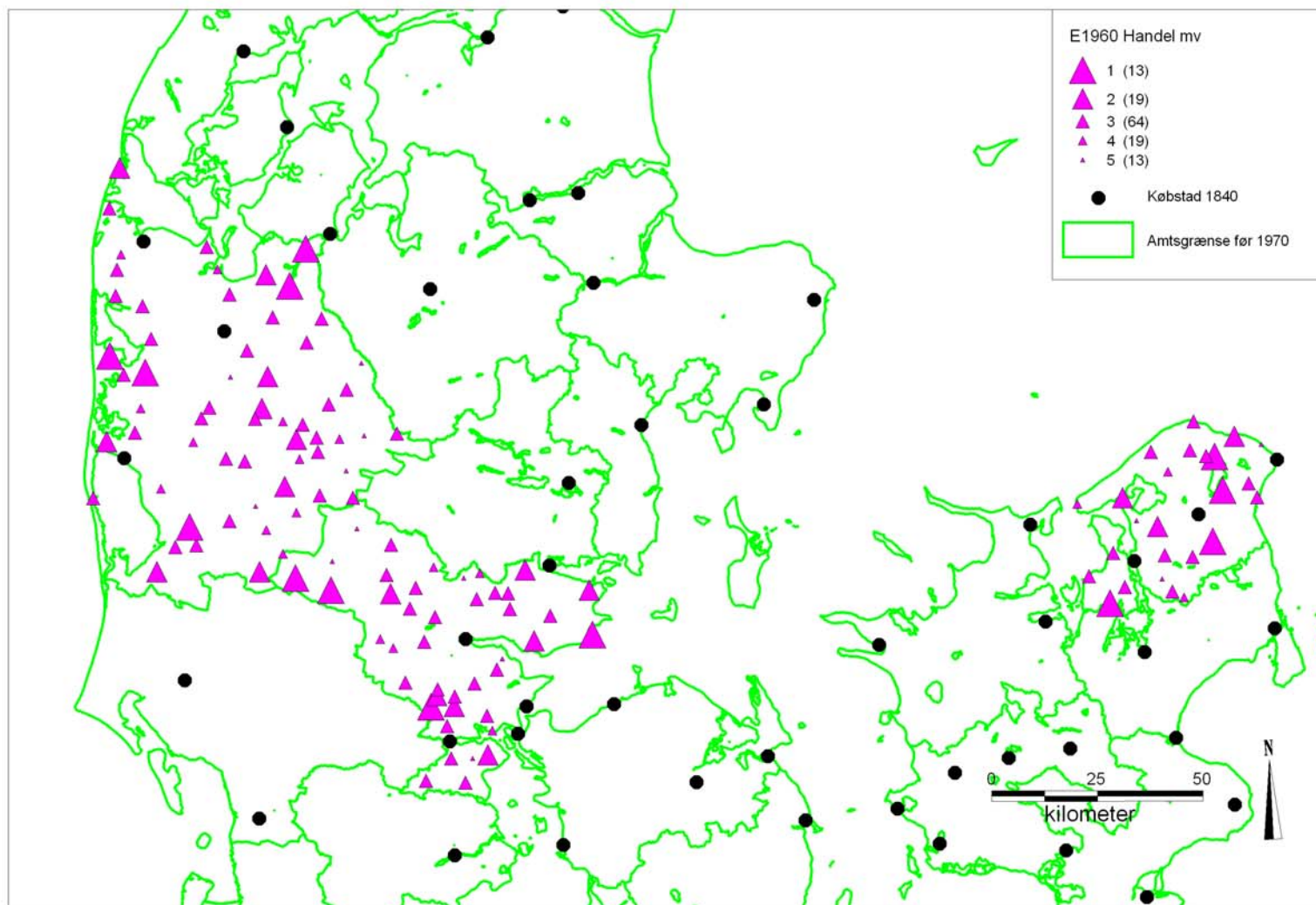
Figur 48: Beskæftigede ved Landbrug mv. 1960. Inddeling efter fraktiler. Alle områder



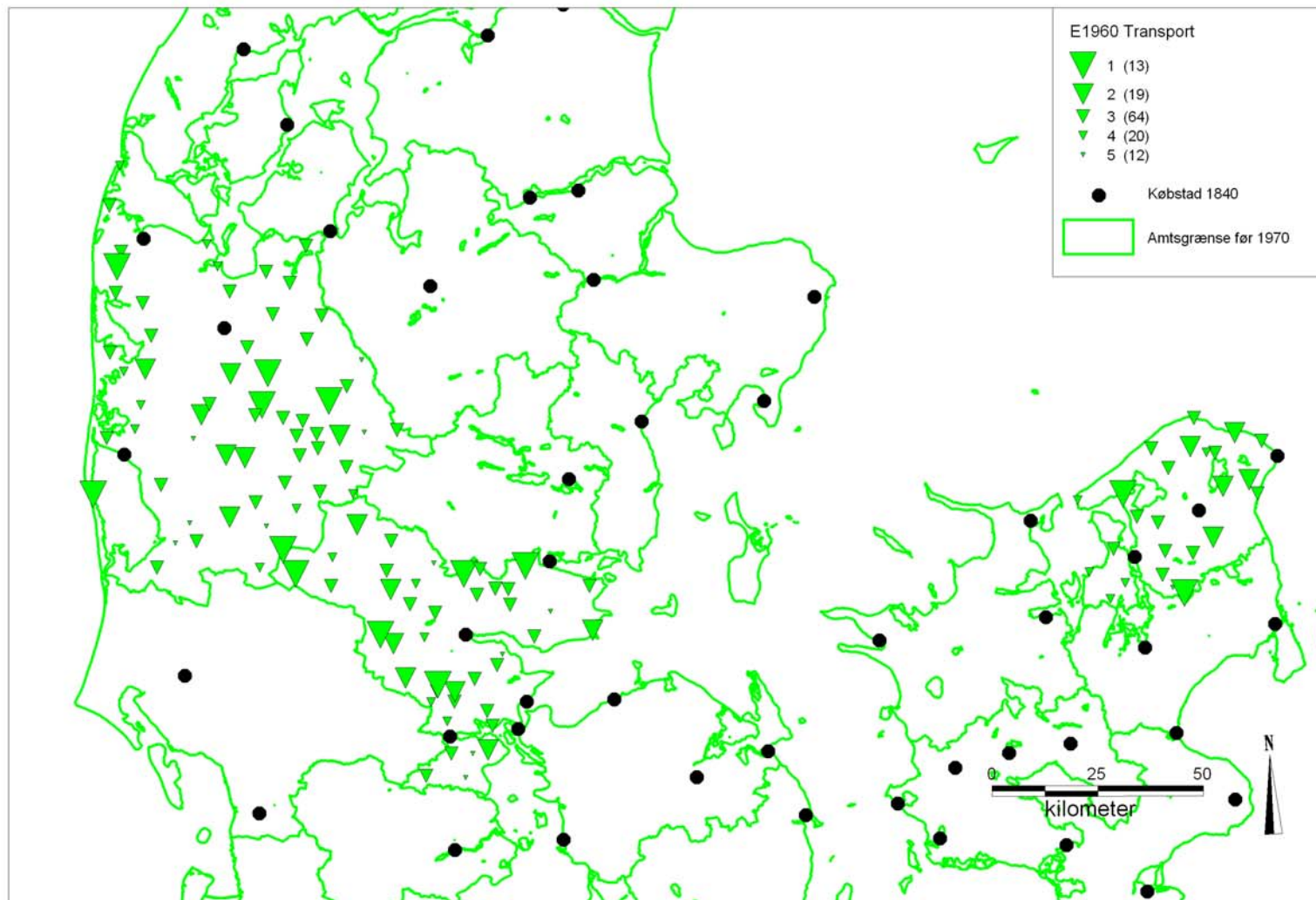
Figur 49: Beskæftigede ved Håndværk og industri 1960. Inndeling efter fraktiler. Alle områder



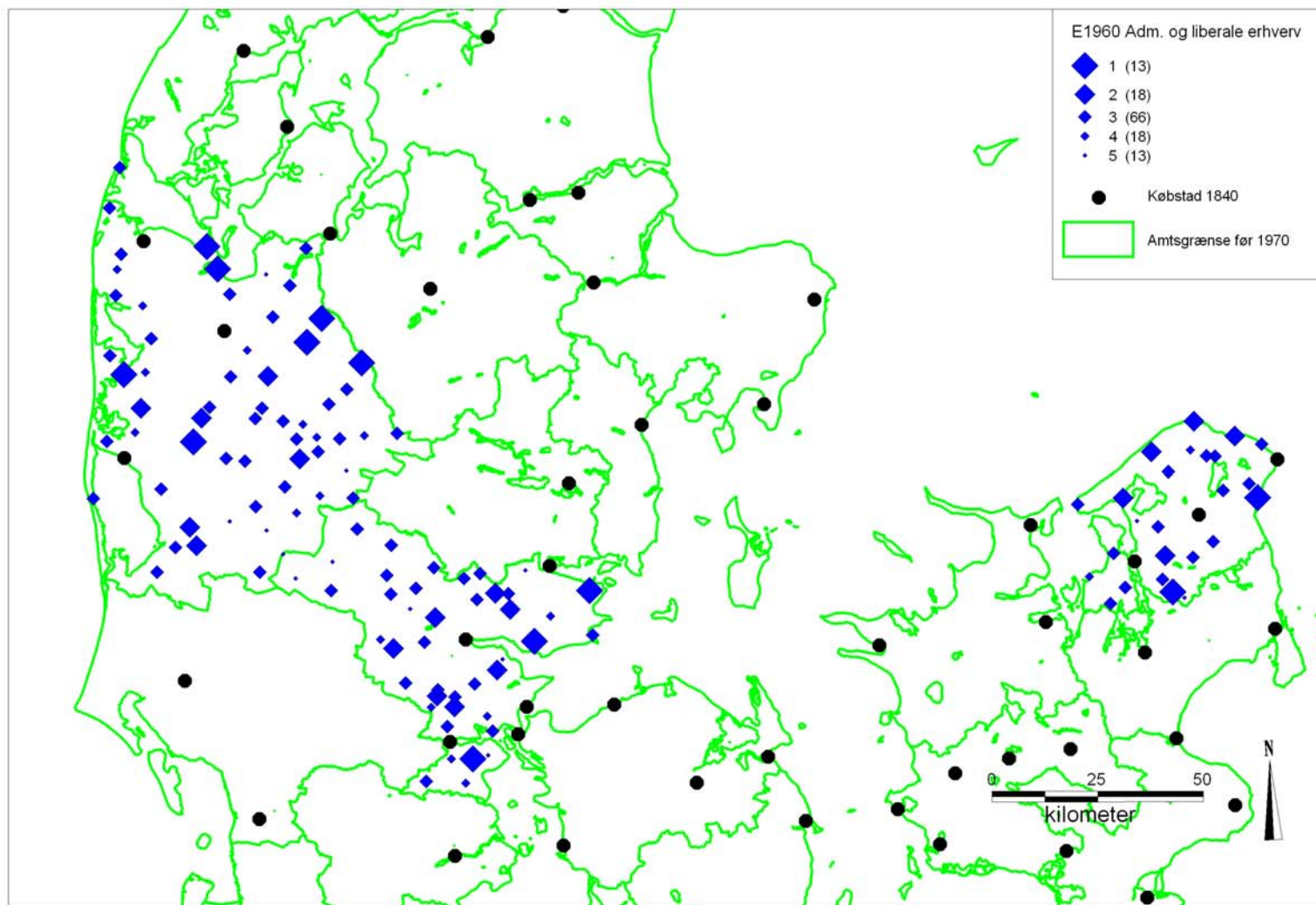
Figur 50: Beskæftigede ved Handel og omsætning 1960. Inndeling efter fraktiler. Alle områder



Figur 51: Beskæftigede ved Transport 1960. Inddeling efter fraktiler. Alle områder



Figur 52: Beskæftigede ved Administration og liberale erhverv 1960. Inndeling efter fraktiler. Alle områder





De primære erhverv var tydeligvis mest fremtrædende i Ringkøbing amt – især ved kysten og sekundært ved en bræmme i den østlige del – samt i det sydøstlige og til dels det nordøstlige hjørne af Vejle amt, mens byerne i den vestlige del af Vejle amt kun var repræsenteret i de laveste kategorier. I Frederiksborg amt var de primære erhverv væsentligt mere sporadisk repræsenteret end de øvrige amter, og mange byer var at finde i den brede mellemkategori. I alle områder var der eksempler på byer i de øverste klasser i kategorien *Håndværk og industri*, men der ses en tydelig koncentration i den (syd-)østlige del af Ringkøbing amt, mens erhvervene i de to øvrige områder var noget mere sporadisk repræsenteret. Byernes beskæftigelsesprocent i kategorien *Handel og omsætning* havde tydeligvis en mere jævn repræsentation, og i alle områder var der byer i både de største og laveste kategorier. Også transporterhvervene var jævnt fordelt både internt i og mellem de tre områder. Hvad angik *Administration og liberale erhverv*, var der i alle områder byer, som befandt sig blandt byer med størst repræsentation, mens der i Frederiksborg amt var ret få i de laveste kategorier. I Vejle amt ses den største koncentration mod øst, mens der i den vestlige del var en lavere repræsentation. I Frederiksborg amt var især kystbyer og en enkelt by mod syd præget af disse erhverv. I Ringkøbing amt var udbredelsen størst mod nordøst og til dels mod sydvest, men derimod ikke i området mod sydøst, der var domineret af industri og området i nordvest, der var præget af de primære erhverv.

Ved hjælp af de tematiske kort er det således muligt at få indsigt i de overordnede forskelle og ligheder ved hjælp af den geografiske fordeling. Også målt ved hjælp af denne fremgangsmåde kan der – som ved de øvrige analysemetoder – iagttages flere overordnede ligheder. Som antydte ovenfor, var der dog en forskel på udbredelsen af de primære erhverv, såvel som det var muligt at lokalisere et industriområde i Midtjylland. Handelserhvervene var måske lidt mere udbredte i Frederiksborg, men forskellene var ikke markante. Derfor kan det konstateres, at mønstrene for fordelingen af de øvrige erhvervskategorier var mere eller mindre jævne. Som antydte i forbindelse med både korrespondens- og klyngeanalysen var strukturen i mange byer ens – også på tværs af områderne. Til trods for de nævnte variationer tyder meget derfor på, at der *ikke* ud fra erhvervsstrukturen kan konstateres grundlæggende forskelle på byerne i Øst- og Vestdanmark. Derimod var der internt i de tre regioner store variationer.

### **4.2.3. Sammenfatning**

#### Metode

Analysen var vanskeliggjort af, at der ikke foreligger sammenlignelige data for alle byerne i de tre områder for det samme år. Det var primært et problem i forhold til Frederiksborg amt, men suppleret med erhvervsoplysningerne fra 1930 lykkedes det at etablere et overblik. Fordelingerne kunne også her med fordel beskrives ud fra fraktiler samt middelværdi og standardafvigelse( $r$ ). Samtidig var det en fordel at få overblik over fordelingerne både internt i områderne og især i den komparative analyse ved hjælp af henholdsvis korrespondens- og klyngeanalyser samt tematiske kort over repræsentationen af de enkelte erhverv. Især i sammenligningen af de tre områder gav disse værktøjer den åbenlyse fordel, at det var muligt at identificere ligheder og forskelle mellem byerne.

#### Emne

Spørgsmålet om byernes udvikling lod sig ikke belyse ud fra erhvervsoplysningerne, men det var ved hjælp af denne faktor muligt at bidrage til de rurale byers karakteristika. Generelt havde byerne en ret varieret erhvervsstruktur med en relativ høj beskæftigelsesprocent ved *Håndværk og industri*, mens de øvrige fandt beskæftigelse ved nogenlunde lige dele af henholdsvis *Landbrug mv.*, *Handel og omsætning*, *Transport* samt *Administration og liberale erhverv*. Analysen viste, at langt de fleste byer må formodes at have fungeret som oplandsbyer, mens kun relativt få havde en så ensidig struktur, at de må betegnes som specialbyer. Derimod antages en del byer både at have haft oplands- og specialfunktioner, hvilket skal uddybes i 4.3. Allerede nu tyder meget på, at byernes beliggenhed og funktion både må forklares ud fra centralsteds- og netværksteoriene. Det vil ske i forbindelse med undersøgelsen af det samlede bysystem.

De primære erhverv – herunder især fiskeri – var lidt mere udbredt i Ringkøbing amt end i de øvrige områder, såvel som et område i det centrale Jylland i højere grad end de øvrige egne var karakteriseret ved

en høj koncentration af håndværk og industri. Handelserhvervet var lidt mere udbredt i Frederiksborg amt end i de øvrige områder, men generelt synes der ikke at være tale om grundlæggende strukturelle forskelle i erhvervenes udbredelse. Derimod var det både overraskende og interessant at konstatere, at mange af byerne også på tværs af undersøgelsesområderne havde en mere eller mindre identisk erhvervsstruktur. Byerne lod sig ikke ud fra erhvervsfordelingen inddele i operationelle typer. Der kunne heller ikke konstateres en statistisk sammenhæng mellem byernes størrelse målt på indbyggertal 1960 og deres erhvervsfordeling 1960.

## 4.3. FUNKTIONER

### 4.3.0. Indledning

*Funktioner*, som her benyttes som samlebetegnelse for alle de rurale byers mere eller mindre bymæssige funktioner, forventes at kunne kaste lys over tidspunktet for byernes opståen, udvikling og funktionelle karakteristika. De skal belyses både kvantitativt og kvalitativt ud fra de fem udgaver af *Trap Danmark*. Det topografiske værk giver mulighed for at følge byernes udvikling i stort set hele perioden fordelt på i alt fem ”nedslag” undervejs (se kildeafsnit for en komplet oversigt), hvilket i forhold til de to netop belyste faktorer er en stor fordel. I forhold til disse er det her håbet, at både byernes størrelse og karakteristika – herunder også funktion som oplands- og/eller specialby – vil kunne uddybes. Med henblik på at gøre stedsangivelsen så præcis som mulig, er der sideløbende med registreringen anvendt kort – herunder også et digitalt kort over afgrænsningen af den rurale by – som kan være med til at afgøre, om en given funktion var beliggende inden for bygrænsen.

### 4.3.1. Pilotundersøgelse: Vejle amt

Der tages udgangspunkt i en kvantitativ opgørelse over antal funktioner i den enkelte udgave, som efterfølgende analyseres kvantitativt. En oversigt over antal funktioner i de enkelte byer er gengivet i bilag 4.3, tabel 1. Her bringes kun de bearbejdede tal:

**Tabel 33: Databeskrivelse for antal funktioner i Trap 1-5. Vejle amt**

Udtryk	Trap 1	Trap 2	Trap 3	Trap 4	Trap 5
Antal byer	44	44	44	44	44
Antal funktioner	63	109	336	620	708
Maksimumsværdi	3	8	17	38	46
Minimumsværdi	0	0	0	6	6
Variationsbredde	3	8	17	32	40
90%-fraktil	3	4	14,7	21,4	26,7
75%-fraktil	2	3	9,25	17,25	20,25
50%-fraktil (median)	1,5	2	7	12	13,5
25%-fraktil	0	1	4,75	10	11
10%-fraktil	0	0,3	3	8	8
Middelværdi	1,43	2,48	7,64	14,09	16,09
Standardafvigelse	1,14	1,70	4,44	6,65	8,48
Variationskoefficient	0,79	0,69	0,58	0,47	0,53
Middelværdi + 2* stdafv	3,70	5,87	16,52	27,38	33,06
Middelværdi + 1* stdafv	2,57	4,18	12,08	20,74	24,57
Middelværdi - 1* stdafv	0,30	0,78	3,19	7,44	7,61
Middelværdi - 2* stdafv	-0,84	-0,92	-1,25	0,80	-0,87
Kvartilafstand	2,00	2,00	4,50	7,25	9,25
Decilafstand	3	3,7	11,7	13,4	18,7
Relativ kvartilafstand	1,33	1,00	0,64	0,60	0,69
Relativ decilafstand	2,00	1,85	1,67	1,12	1,39

I Trap 1 fra 1859 var der i mange byer slet ingen funktioner, mens der i byer med flest funktioner blot var

tre. I Trap 2, der udkom i 1879, var der stadig en del byer uden funktioner i Trap, mens der i byen med flest funktioner var i alt otte. I Trap 3 fra 1904 var der stadig byer helt uden registrerede funktioner, mens der i byen med flest funktioner nu var 17. I Trap 4 og 5 fra henholdsvis 1926 og 1964 var der seks funktioner i de byer, der havde færrest funktioner, mens maksimumsværdien var på henholdsvis 38 og 46 funktioner. Også de absolutte spredninger blev stadig større. Anderledes forholdt det sig med de relative spredningsmål (kvartil- og decilafstande samt variationskoefficienten), der imidlertid ikke er plausible mål, når der er tale om så små tal, som kendetegner især de første udgaver. Generelt skete der i Vejle amt i perioden 1859 til 1964 en stigning i antallet af funktioner, som må forventes at indikere en stigende urbanisering i landdistrikterne, om end udviklingen også må ses i relation til det forhold, at udarbejdelsen af Trap i løbet af perioden blev stadig mere systematiseret. I nogle byer er der for Trap 3, men især Trap 4 registreret flere funktioner end i Trap 5 (se bilag 4.3, tabel 1 og figur 1), hvilket både kan skyldes en ændret registreringspraksis, og det forhold at funktioner kan være forsvundet igen.

I et forsøg på at gruppere byerne efter antallet af funktioner skal der også her tages udgangspunkt i fempunktsopsummeringen samt middelværdi og standardafvigelse(r). Hvad angår fraktilerne, er det som indikator for byer med mange funktioner valgt at medtage byer med værdier over 75%- og 90%-fraktilen, som udtryk for de henholdsvis 25 og 10 % af byerne med flest funktioner. Disse byer har især i begyndelsen af perioden stor interesse, da de måske kan give oplysninger om tidspunktet for den begyndende urbanisering. En tilsvarende praksis anvendes for byer med færrest funktioner, hvilket henholdsvis 25%- og 10%-fraktilen kan udtrykke. Dette mål har især interesse i forhold til at se nærmere på, hvornår også de mindste bebyggelser kan betragtes som byer. Til trods for at der er tale om lidt skæve fordelinger, skal også middelværdi og standardafvigelse(r) benyttes som udtryk for henholdsvis store og små byer. Byer med et antal funktioner, der oversteg gennemsnittet med en standardafvigelse, betegnes som byer med mange funktioner, mens byer med funktioner over middelværdien adderet med to standardafvigelser benyttes som udtryk for byer med særligt mange funktioner. Byer med et antal funktioner, der lå under værdien for middelværdien fratrukket en eller to standardafvigelse(r), betragtes følgelig som små byer. Resultaterne fra disse beregninger er gengivet i bilag 4.3, tabel 2 og 3. Med udgangspunkt i disse tal skal de enkelte udgaver af Trap gennemgås systematisk med fokus på både antal og typologisk fordeling. Til hver udgave af værket er der knyttet tabeller i bilagsmappen, der kan dokumentere resultaterne (bilag 4.3, tabel 4-20).

### Trap 1

I 1859 er der i alt registreret 63 funktioner i de 44 byer i Vejle amt svarende til en middelværdi på 1,4 og en median på 1,5. For 13 byer var der ikke registreret funktioner overhovedet, ni byer var noteret for en enkelt funktion, mens 12 byer havde to funktioner. De ti byer med tre funktioner repræsenterede de byer, der havde flest. De opstillede mål giver mulighed for at udskille grupper af byer med flest funktioner: Målt både ud fra fraktiler samt middelværdi og standardafvigelse havde byer med flest funktioner i alt tre, nemlig Brande, Give, Hedensted, Jelling, Egtved, Grejsdalen, Uldum, Bredsten, Vester Nebel og Viuf. I Trap 1 skilte ingen af byerne sig markant ud med særligt mange funktioner. 13 byer havde slet ingen funktioner, nemlig Gravens, Blåhøj Stationsby, Stakroge,<sup>696</sup> Bramdrupdam, Sjølund, Ølholm, Vandel, Vonsild, Stouby, Sønder Bjert, Ødis, Sønder Stenderup og Børkop. De øvrige byer var at finde i den omtrentlige halvdel af byerne (21), der i Trap 1 var noteret for en eller to funktioner.

Byerne i Trap 1 havde et så begrænset antal funktioner, at de alene af den grund næppe kan betragtes som bymæssige. Funktionernes type kan dog måske indikere, om noget bymæssigt var på vej? De i alt 63 registrerede funktioner var fordelt på otte forskellige typer. Skolerne og kirker talte tilsammen 43 funktioner og var dermed de mest udbredte typer. Ingen af disse er i sig selv gode byindikatorer (de vil fx ofte ligge i en landsby), men de kan udtrykke, at et sted fungerede som et samlingssted – om end ikke nødvendigvis et bymæssigt et af slagsen. Kroer var der også en del af, hvilket antyder, at stedet fungerede som et (trafik)knudepunkt. En sådan lå i Brande, Bredsten, Egtved, Give, Hedensted, Uldum, Vester Nebel, Viuf, Brejning, Lindved, Thyregod, og Ågård, og kroen blev i de otte førstnævnte byer holdt ved selskab af en

<sup>696</sup> Stakroge lå på grænsen mellem Ringkøbing og Vejle amter, men der er i ingen af de fem Trap-udgaver registreret funktioner for byen i Ringkøbing amt.

skole og en kirke. Fabrikker var der to af. En var beliggende i Grejsdalen, der ligeledes var noteret for to møller. Den anden fabrik lå i Randbøldal, som ikke havde andre funktioner. I Juelsminde lå der som den eneste funktion en færgedgård, mens et færgested i Brejning blev sekunderet af en mølle. I Jelling lå et seminarium samt skole og kirke. Fabrikkerne og seminariet er ikke i sig selv byindikatorer, men de kan tænkes at foranledige, at der senere kunne komme andre funktioner til. Derimod kan kroerne og færgedgården/-stedet indikere, at der på det pågældende sted var et (trafikalt) knudepunkt, hvilket kan være et godt udgangspunkt for bydannelse. Samlet set er det dog ikke ud fra et funktionelt kriterium på nogen måde rimeligt at tale om bymæssighed i Vejle amt omkring 1859.

### Trap 2

I Trap 2 fra 1879 er der registreret i alt 109 funktioner. Det betyder, at der nu i gennemsnit var 2,5 funktioner pr. rural by, mens medianen var på 1,5 – en forskel, der tyder på, at tilvæksten begrænsede sig til nogle få byer. For fem byer var der stadig ikke anført en eneste funktion, nemlig Blåhøj Stationsby, Gravens, Stakroge, Stouby og Ølholm. I alle tilfælde var tale om ”gængangere” fra Trap 1, mens de resterende otte af de 13 byer, der var helt uden funktioner i Trap 1, nu var noteret for mindst én. Løsning var med otte funktioner den by, der var noteret for flest funktioner. Ni byer befandt sig i kategorien af store byer, nemlig Løsning, Brande, Uldum, Egtved, Grejsdalen, Viuf, Sønder Omme, Taulov og Smidstrup. De fire førstnævnte havde mere end fire funktioner, hvilket ifølge 90%-fraktilen var de 10 % af byerne, der havde flest funktioner. Et tilsvarende antal bliver resultatet af det mål, der baserer sig på middelværdien adderet med en standardafvigelse, mens målet for byer med særligt mange funktioner (middelværdien plus to standardafvigelser) giver mulighed for at placere Løsning og Brande med henholdsvis otte og syv funktioner i denne kategori. Løsning var i Trap 1 kun anført med en enkelt funktion, men var altså den by, der i Trap 2 havde flest funktioner. Det tyder på, at der her var sket en stor vækst, mens de øvrige store byer alle var placeret blandt byerne med flest funktioner i Trap 1 (tre funktioner).

Funktionerne i Trap 2 fordelte sig på dobbelt så mange funktionstyper som i Trap 1, nemlig 16 i alt. Det var imidlertid stadig de samme funktioner som i Trap 1, der de var mest udbredte, nemlig skole, kirke, kro/gæstgiveri og mølle. Af nye funktioner var der kommet købmænd, jernbanestationer, teglværker, apotek, bageri/konditori, farveri, højskole, markedsplads og posthus/-ekspedition til – altså både handelsvirksomheder, infrastruktur, industri samt en social og en kulturel institution. Løsning's otte funktioner omfattede en jernbanestation, en kirke, kro/gæstgiveri, to købmænd, to skoler og et teglværk. I forhold til Trap 1 er det tydeligt, at bebyggelsen havde undergået en udvikling. Der var imidlertid ikke tale om en tæt bebyggelse, hvilket både kortmaterialet og Trap afslører (funktionerne var anført under Løsning Kirke, Løsning og Stobberup). I Brande var der et farveri, en kirke, kro/gæstgivergård, købmand, markedsplads, mølle og skole. Mens en markedsplads og en købmand afslører, at der i byen foregik handel, så kan tilstedeværelsen af et farveri og en mølle ses som udtryk for, at der også var en mindre produktion. Med fem funktioner fulgte herefter Egtved, der nu havde fået apotek og mølle, som supplerede den tidligere registrerede kirke, kro/gæstgivergård og skole. Der var altså tale om en lille tilvækst, men stadig næppe tilstrækkeligt til at tale om en egentlig by. Også Uldum havde fem funktioner og kunne nu til de allerede eksisterende funktioner – kirke, kro/gæstgivergård og skole – føje en højskole og en mølle. Hvad angår byer med fire funktioner, så havde Grejsdalen fået en fabrik mere, som i alt betød to fabrikker og to møller, hvilket tyder på, at der her var tale om et særligt produktionsmiljø. Viuf havde ligeledes fire funktioner bestående af kirke, kro/gæstgivergård, mølle og skole, hvilket ikke tyder meget på bymæssighed. Sønder Omme havde blandt sine fire funktioner et bageri/konditori bistået af en kirke, kro/gæstgivergård og skole. Smidstrup var noteret for en kirke, kro/gæstgivergård og to skoler, mens Taulov derimod med sine fire funktioner bestående af jernbanestation, posthus/-ekspedition og to skoler synes at have fået mere andel i de nye tider. Hvad de øvrige nytilkomne funktionstyper angår, ses en købmand i Thyregod, der desuden havde kirke og kro/gæstgivergård. Børkop var blevet begunstiget med en jernbanestation som den eneste registrerede funktion, mens et teglværk var placeret i Vonge, der derudover kun havde en skole.

Analysen viser således, at antallet af funktioner på landet omkring 1879 stadig var meget begrænset, såvel som kun få funktioner kan betragtes som egentlige byfunktioner. Enkelte steder var noget dog under opsejling: I hvert fald i Brande, som havde fået størst andel i den nye udvikling, men også i Løsning, Egtved,

Uldum og Sønder Omme var der begyndende tegn på nye tider. Endelig er det tydeligt, at Grejsdalen betragtet ud fra de forekommende funktionstyper skilte sig ud fra de øvrige.

### Trap 3

Frem til Trap 3 fra 1904 var der sket en tilvækst, så der nu ses i alt 336 funktioner i de 44 byer, hvilket bevirker, at middelværdien var steget til 7,6 og medianen til 7. I forhold til Trap 2 var der sket en tredobling i antallet, og kun to byer var nu helt uden funktioner: Blåhøj Stationsby og Stakroge. Hvad angår de øvrige, var der i forhold til Trap 2 generelt sket en stor tilvækst i antallet af funktioner, hvilket også afspejler sig i, at der i byerne med flest funktioner – Uldum og Jelling – var registreret i alt 17. Set i forhold til målet for byer med mange funktioner, var i alt elleve byer – alle med mindst ti funktioner – at finde blandt den fjerdedel af byerne, der havde flest funktioner: Det drejer sig om Uldum og Jelling med hver 17 funktioner, Løsning og Egtved med 16, Give med 15, Hornsyld og Børkop med 14, Brande med 13, Ågård med 12, Juelsminde med 11 og Hedensted med 10 funktioner. Hele fem byer skilte sig ud som værende blandt de 10 % af byerne, der havde flest funktioner, nemlig Uldum, Jelling, Løsning, Egtved og Give. Ud fra middelværdien plus en enkelt standardafvigelse ses der otte byer med mange funktioner (mindst 13), mens middelværdien adderet med to standardafvigelser endvidere gør det muligt at udskille Uldum og Jelling som byer med særligt mange funktioner. I forhold til Trap 2 var Løsning blevet ”overhalet” af Uldum og Jelling, mens byen med næst flest funktioner i Trap 2 – Brande – nu var at finde nederst i gruppen af store byer. Jelling og Give var i både Trap 1 og 2 noteret for tre funktioner, hvorfor meget tyder på, at den store vækst her satte ind mellem 1879 og 1904. Det samme var tilfældet med Hornsyld og Børkop. Hornsyld var noteret for to funktioner i hver af de to tidligere udgaver, mens der for Børkop slet ikke var anført funktioner i Trap 1 og blot en enkelt i Trap 2. De elleve byer, der havde fire funktioner eller færre, er på baggrund af Trap 3 vurderet til at høre til de mindste, nemlig Stakroge, Blåhøj Stationsby, Gravens, Stouby, Lindved, Skærbæk, Randbøldal, Filskov, Bramdrupdam, Givskud og Kragelund, hvor de tre førstnævnte befandt sig i en kategori af byer med særligt få funktioner. Disse var alle ”gengangere” fra Trap 2. Som følge af udregningen af middelværdien fratrukket en standardafvigelse indgår derimod otte byer i kategorien, der havde tre funktioner eller færre, nemlig Filskov, Randbøldal, Skærbæk, Lindved, Stouby, Gravens, Blåhøj Stationsby og Stakroge.

Antallet af forskellige funktionstyper var steget til 46 – omtrent en tredobling i forhold til Trap 2. De 30 nye funktionstyper dækker et bredt spektrum af forskellige funktioner, som tilsammen giver det indtryk, at urbaniseringen lige efter århundredeskiftet for alvor var begyndt at sætte sit præg på bebyggelsen i landdistrikterne i Vejle amt. Det må dog understreges, at selve det topografiske værk fra Trap 2 til 3 gennemgik en vis omstrukturering som følge af, at J.P. Trap ikke længere selv deltog i udarbejdelsen. De mest udbredte typer var stadig skole, kro/gæstgivergård, møller, kirker samt jernbanestationer, som blev suppleret med nye typer som fx mejeri, missionshus, forsamlingshus/-sal, sparekasse, telegraf- og telefonstation. En betragtning af funktionstyperne i byerne med flest funktioner – Uldum, Jelling, Løsning, Egtved og Give – viser, at der i funktionssammensætningen var både forskelle og ligheder. Det er tydeligt, at henholdsvis Uldum, Jelling og Give var de mest bymæssige, mens Løsning må betragtes som den mindst bymæssige (se bilag 4.3, tabel 10). Byerne Hornsyld, Børkop, Brande, Ågård, Juelsminde og Hedensted befandt sig over 75%-fraktilen og var noteret for mellem 14 og ti funktioner (se bilag 4.3, tabel 11). En betragtning af funktionstyperne viser her, at der også i Hornsyld, Børkop og Brande var et varieret funktionsudbud, som med rette kan indplacere disse byer i toppen af byhierarkiet, mens Ågård – trods tilstedeværelsen af en højskole – var betydeligt mindre bymæssig end de førstnævnte. Juelsminde adskilte sig funktionsmæssigt fra de øvrige ved at være orienteret mod havet (havn og fyr), hvilket også ses af de rekreative funktioner (hotel) og et sanatorium. Hedensted kunne derimod ikke matche de øvrige. Blandt de største byer målt alene på antal funktioner kan der altså konstateres nogle kvalitative variationer, som må tillægges helt central betydning. Variationer ses også i de mindre byer. De fleste var præget af oplandsfunktioner, men enkelte skilte sig ud. Således Skærbæk, der var præget af en kystnær beliggenhed, Grejsdalen, som stadig var præget af områdets meget store fabrikker, såvel som den relativt store fabrik i Randbøldal satte sit præg på denne bebyggelse. Endelig skal nævnes Brejning, som i meget høj grad bestod af en enkelt meget stor institution, De kellerske Anstalter.

Generelt synes der i mange bebyggelser omkring år 1904 at være så mange funktioner med en typologisk

fordeling, som gør det rimeligt at tale om en by. I alle de byer, hvor der var mindst seks til syv funktioner, synes der at kunne spores en vis bymæssighed. Dette betyder, at der i Vejle amt omkring 1904 var ca. 30 byer (alle byer med mere end seks funktioner), mens de resterende bebyggelser stadig næppe kunne betegnes som byer. I en del af disse var der en spirende bymæssighed at spore, mens der i andre tilfælde endnu kun var registreret meget få funktioner – i enkelte tilfælde slet ingen.

#### Trap 4

I Trap 4 fra 1926 er der noteret funktioner i alle byer, hvor byen Randbøldal med sine seks funktioner repræsenterede den by, der havde færrest, mens Brande med sine 38 funktioner havde flest. Det viser, at fordelingen nu var mere spredt end tidligere. Tilsammen havde byerne 620 funktioner, og det giver et gennemsnit på 14,1 og en median på 12, hvilket i forhold til Trap 3 var næsten en fordobling. I alt elleve byer – alle med 18 funktioner eller mere – var at finde blandt den fjerdedel af byerne, der i Trap 4 havde flest funktioner. Det drejer sig om Brande med 38 funktioner, der var tæt forfulgt af Give med 36, hvorefter fulgte Jelling med 23, Børkop og Juelsminde med hver 22, Uldum, Hornsyld og Hedensted med 20, Løsning og Thyregod med 19 og Egtved med 18 funktioner. Fem byer havde mere end 21,4 funktioner, hvilket indplacerer dem blandt de omtrent 10 % af byerne med flest funktioner. Dette var helt sammenfaldende med de fem byer, der målt ud fra en sammenlægning af gennemsnittet og standardafvigelsen kan karakteriseres som byer med mange funktioner. To byer – Brande og Give – skilte sig markant ud fra de øvrige, og kun disse kunne mønstre mere end de krævede 27,4 funktioner for at indgå i kategorien af byer med særligt mange funktioner målt ud fra middelværdien adderet med to standardafvigelser. I forhold til Trap 3 havde både Brande og Give oplevet en meget stor tilvækst og distanceret sig fra de øvrige. Juelsminde, der ikke tidligere havde befundet sig i kategorien med mange funktioner, havde også oplevet en stor tilvækst både fra Trap 2 til 3, hvor der for byen var registreret henholdsvis en enkelt og elleve funktioner, hvilket altså i Trap 4 var blevet til 22. Jellings og Børkops vækst var derimod lidt mere begrænset. I forhold til Trap 3 var byerne Uldum, Hornsyld, Løsning og Egtved rykket lidt længere ned i hierarkiet og var nu kun at finde blandt de 25 % af byerne, der havde flest funktioner, og tilvæksten var i disse fire byer mere begrænset end i de øvrige byer med mange funktioner i Trap 4. På baggrund af fraktil-beregningerne kan ti byer indplaceres blandt byerne med færrest funktioner. Gengangerne var Randbøldal, Gravens, Blåhøj Stationsby, Skærbæk, Stakroge, Stouby og Filskov, mens i alt tre byer – Sjølund, Vester Nebel og Ågård – ikke tidligere havde befundet sig i kategorien af byer med færrest funktioner. Byerne med allerfærrest funktioner (under 10%-fraktilen og middelværdi minus en standardafvigelse) begrænsede sig til to, nemlig Randbøldal og Gravens.

Antallet af funktionstyper omfattede nu 71 forskellige typer. Mest udbredt var ikke længere skoler, men købmænd, som der i Trap 4 var registreret 56 af. Stigningen kan skyldes en reel forøgelse i antallet, men den må nok mest af alt ses i relation til det forhold, at købmænd i Trap 4 tilsyneladende havde meget høj prioritet. Samme problematik angår måske også brugsforeningerne, som slet ikke tidligere var registreret i byerne i Vejle amt, mens der i Trap 4 ses hele 36 af slagsen. Under alle omstændigheder kan de to nævnte funktionstyper ses som udtryk for, at der i hvert fald nu var handel på landet. Skoler var der stadig mange af, men også produktionsvirksomheder som mejerier og fabrikker var kommet til i betydeligt antal. Hvad angår sidstnævnte, er der tale om en bred kategori, der sandsynligvis også rummede en del håndværksvirksomheder. De øvrige hyppigt forekommende funktionstyper var som tidligere møller og kirker, men også forskellige typer af infrastruktur, hvilket både jernbanestationer, posthuse, elværker, telegrafstationer og vandværker var udtryk for. Også sociale bygninger som forsamlingshuse og religiøse samlingssteder som missionshus var nu kommet til i stort antal. Endvidere var der kommet flere rekreative funktioner, såvel som det er interessant, at finansielle virksomheder som sparekasser – og i lidt mindre antal banker – nu for alvor var ved at vinde frem i landdistrikterne.

De 10 % af byerne med flest funktioner omfattede Brande, Give, Jelling, Børkop og Juelsminde (se bilag 4.3, tabel 14): Mens der i Brande var en betydelig industri, var sammensætningen i Give mere varieret og bestod blandt andet af forskellige institutioner og administration. En betragtning af Jelling, Børkop og Juelsminde afslører ligeledes nogle forskelle. Især springer det i øjnene, at der i Juelsminde var funktioner med tilknytning til kysten, nemlig en havn, et handelsetablisement og et sanatorium. Jelling var tydeligvis præget af seminariet, mens der i Børkop lå en stor højskole, såvel som der her også var betydelig industri. Byerne

Hedensted, Hornsyld, Uldum, Løsning, Thyregod og Egtved hørte også til blandt den fjerdedel af byerne med flest funktioner (se bilag 4.3, tabel 15). En sammenligning viser her, at Hedensted havde en betydelig industri. For Hornsyld betød et hospital og et særligt tuberkulosehospital samt et børnehjem, at byen i høj grad var præget af sociale institutioner. Uldum havde en folkehøjskole og en kostskole, mens en maskinfabrik udgjorde den eneste registrerede fabrik. Løsning fremstod tydeligvis stadig som mindre bymæssig end de allerede nævnte byer – til trods for et betragteligt antal funktioner, der blev udgjort af flere møller, skoler og købmænd, mens der kun var en enkelt fabrik – Løsning Skærvefabrik – der til gengæld var temmelig stor. I Thyregod var der en efterskole/ungdomsskole, en teknisk skole, mens der derimod ikke var noteret en eneste fabrik, hvilket heller ikke var tilfældet i Egtved. Også her kan det altså konstateres, at der – til trods for et nogenlunde identisk antal funktioner – var store variationer i funktionernes typologiske fordeling og dermed også det samlede præg funktionerne satte på den by, de var beliggende i.

Både de mindste byer og byerne i mellemgruppen havde i 1926 alle et antal funktioner med en sammensætning, som bevirkede, at også de kan betegnes som egentlige byer – om end der også her var stor forskel på byernes særlige karakteristika. Det angik også mellemgruppen. Ødis er et eksempel på en by i mellemgruppen med meget hyppigt forekommende funktionstyper. Her var der brugsforening, forsamlingshus/-sal, forskole, jernbanestation, kirke, kro/gæstgivergård, købmand, mejeri, missionshus, posthus/-ekspedition, skole(uspec.) og sparekasse. I mellemgruppen ses også Grejsdalen, men her afslører de fem fabrikker, at bebyggelsen adskilte sig fra de fleste andre. Mere sjældne funktionstyper såsom bådebyggeri, fyr, havn og toldsted var bl.a. repræsenteret i Skærbæk, mens Brejning havde særlige funktioner såsom børnehjem, institution/anstalt, sygehus/hospital, vaskeri og kirkegård, som alle må ses i sammenhæng med den store institution. Også mere udbredte funktionstyper som brugsforening, købmand, skole(uspec.), jernbanestation og vandværk var dog knyttet til bebyggelsen.

#### Trap 5

I Trap 5 fra 1964 er der i alt registreret 708 funktioner i de 44 byer, hvilket giver et gennemsnitligt funktionsantal på 16,1 og en median på 13,5. Gravens repræsenterede med sine seks funktioner den by, der havde færrest funktioner, mens Brande – som i Trap 4 – var at finde i toppen med 46 funktioner. Blandt de 25 % af byerne, der havde flest funktioner var der elleve byer, der alle havde mindst 21 funktioner, nemlig Brande, som efterfulgtes af Give med 39, Løsning med 31, Juelsminde og Hedensted med hver 27, Jelling med 26, Egtved og Sønder Omme med 25, Brejning med 23, Hornsyld med 22 og Thyregod med 21 funktioner. De fem førstnævnte var at finde blandt de omkring 10 % af byerne, der havde mere end 26,7 funktioner. Give og Brande var igen alene om at have i kategorien af byer med særligt mange funktioner målt ud fra middelværdi adderet med to standardafvigelse (mere end 33,1 funktioner), mens de otte byer med flest funktioner havde flere funktioner end de 24,6 funktioner, middelværdien plus en enkelt standardafvigelse resulterede i. Set i forhold til Trap 4 havde Brande nu distanceret sig endeligt fra de øvrige. Også Give var stadig i toppen, men havde i forhold til Brande oplevet en lidt mindre tilvækst fra Trap 4 til 5. Også Jelling og Juelsminde var at finde blandt byerne med mange funktioner, dog i omvendt rækkefølge i forhold til Trap 4. Derimod savnes Børkop, der målt på antallet af funktioner havde oplevet en tilbagegang fra 22 funktioner i Trap 4 til 20 funktioner i Trap 5. Derimod havde Løsning oplevet en stor tilvækst fra Trap 4 og var nu den by, der havde tredje flest funktioner. Egtved, der ikke var med i kategorien af byer med mange funktioner i Trap 4, men som i de øvrige udgaver havde befundet sig i toppen, var ligeledes kommet med igen. Uldum var derimod gledet ud af gruppen i forhold til Trap 4. Helt ny i gruppen var Sønder Omme, der i Trap 4 var noteret for 15 funktioner, men som i Trap 5 kunne mønstre hele 25.

Ti byer var at finde under værdien for 25%-fraktilen, nemlig Gravens, Randbøldal, Blåhøj Stationsby, Stakroge, Ågård, Kragelund, Almind, Bramdrupdam, Viuf og Vester Nebel. I forhold til Trap 4 var der tale om fire nye byer i kategorien, nemlig Kragelund, Almind, Bramdrupdam og Viuf, hvor dog både Kragelund og Bramdrupdam i Trap 3 var at finde i selvsamme kategori. I forhold til tidligere var Filskov, Skærbæk, Stouby og Sjølund nu igen forsvundet fra gruppen af små byer. De 10 % af byerne, der havde færrest funktioner, var Gravens, Randbøldal, Blåhøj Stationsby og Stakroge.

I alt er der for Trap 5 registreret 708 funktioner fordelt på 99 forskellige funktionstyper. Den hyppigste

funktionstype var fabrikkerne (omfattede mange forskellige produktionsvirksomheder), hvilket kan indikere, at industrien for alvor var kommet til landet. Herefter følger forskellige typer af infrastruktur. Telefoncentralerne afslører telefonens udbredelse, men også posthusene kan ses som tegn på en forbedret kommunikation. Kultur (herunder sport) og folkelig oplysning var repræsenteret i de mange biblioteker og sportspladser. De finansielle virksomheder ses af et stort antal banker, mens sparekasserne var lidt mindre udbredte. Kommunekontorer var kommet til i stort antal, hvilket kan ses som et udtryk for en udbygning og institutionalisering af den lokale administration. Centralskolerne repræsenterer ligeledes nye typer og skyldes sandsynligvis sammenlægning af de små landsbyskoler, hvis antal derimod var reduceret i forhold til Trap 4 (kategorien "skole (uspec)"). Kro/gæstgivergård var – som det også var tilfældet i de tidligere Trap-udgaver – stadig med "i toppen". Missionshuse og forsamlingshuse var der ligeledes mange af, såvel som alderdomshjemmet også var blevet en meget udbredt funktion. Jernbanestationernes antal var derimod reduceret betragteligt i forhold til Trap 4. Det samme var tilfældet med møllerne. Endelig må det fremhæves, at der nu var kommet udprægede byfunktioner såsom biograf og lystanlæg til.

Brande, Give, Løsning, Hedensted og Juelsminde hørte i Trap 5 til blandt de 10 %, der havde flest funktioner (se bilag 4.3, tabel 18). En sammenligning viser, at industrien i Brande siden Trap 4 havde udviklet sig yderligere med forskellige fabrikker som en trævarefabrik, en cementvarefabrik, flere tekstilfabrikker, en kartoffelmelsfabrik, en asfaltfabrik, en ørredfabrik, en auto- og traktorfabrik samt en møbelfabrik. Også kulturen var nu for alvor kommet til byen med museum, biograf og sportsplads. I Give var der nu ligeledes kommet en del industri, såvel som byen havde flere slagterier. Der var stadig en del administrative institutioner, såvel som en del funktioner var knyttet til sport og kultur. Funktionsmæssig betragtet var der mange sammenfald mellem Løsning og Hedensted. Juelsminde adskilte sig derimod væsentligt fra disse ved – som tidligere nævnt – at have en funktions sammensætning, der i meget høj grad knyttede an til kysten, hvilket som tidligere nævnt kom til udtryk ved havnen og toldstedet, men nu også en betragtelig fritidskultur – herunder de tre hoteller og to sportspladser. Samtidig var der dog i byen en del funktioner, der må betegnes som oplandsfunktioner. De øvrige byer i gruppen med flere funktioner end værdien for 75%-fraktilen omfatter Jelling, Egtved, Sønder Omme, Brejning, Hornsyld og Thyregod (se bilag 4.3, tabel 19). Jelling var stadig meget præget af institutioner – både uddannelsesinstitutioner og sociale institutioner – mens der derimod ikke blandt de registrerede funktioner var nogen industri af betydning. Funktions sammensætningen i Egtved var noget mere varieret. Sønder Omme havde en meget begrænset industri, men derimod et stort fængsel. Brejning adskilte sig også i Trap 5 fra de øvrige ved i høj grad at være præget af den store institution og de dertil knyttede funktioner og mange tjenesteboliger. I både Hornsyld og Thyregod var sammensætningen derimod – som det var tilfældet i Egtved – mere varieret. Der synes således også i Trap 5 at tegne sig et billede af byer, der havde både ligheder og forskelligheder.

I mellemkategorien ses det, at Grejsdalen stadig i meget høj grad var præget af industri, mens de øvrige byer i kategorien alle havde en forholdsvis alsidig funktions sammensætning, fx Smidstrup og Gadbjerg med 15 og 14 funktioner (se bilag 4.3, tabel 20). Det samme var tilfældet med byerne med færrest funktioner. De fleste byer havde en tydelig tilknytning til landbruget, men også her skilte enkelte byer sig ud. Et eksempel er Skærbæk, der nu – ud over at være knyttet til kysten – også i meget høj grad var præget af Skærbækværkets anlæggelse lige vest for byen, som dog også må ses i sammenhæng med den kystnære beliggenhed (havn og muligheden for at benytte vandet til nedkøling). Byerne Ølholm og Bramdrupdam havde – set i forhold til deres størrelse – et betydeligt antal fabrikker, mens fabrikken i Randbøldal ikke længere eksisterede.

### Udvikling

De opstillede mål for byer med henholdsvis mange og få funktioner samt deres typer kan give et indtryk af udviklingen i antallet af funktioner fra Trap 1 til 5. På den baggrund kan det konstateres, at der ikke var bymæssighed i en eneste bebyggelse på landet i Vejle amt i 1859 (Trap 1). I 1879 (Trap 2) var enkelte byer begyndt at skille sig ud, men først mellem 1879 og 1904 (Trap 2 og 3) begyndte flere bebyggelser at markere sig som byer med "mange" flere funktioner end de øvrige. En del byer oplevede således en stor tilvækst mellem 1879 og 1904 – eksempelvis Give, Juelsminde, Hedensted, Egtved, Hornsyld, Børkop, Uldum, Brande, Glud og Ågård. Lidt senere – mellem 1904 og 1926 (Trap 4) – var tilvæksten i funktionernes antal særlig stor i Brande, Give, Juelsminde, Hedensted, Thyregod, Taulov, Filskov, Bredsten og Lindved. Mellem



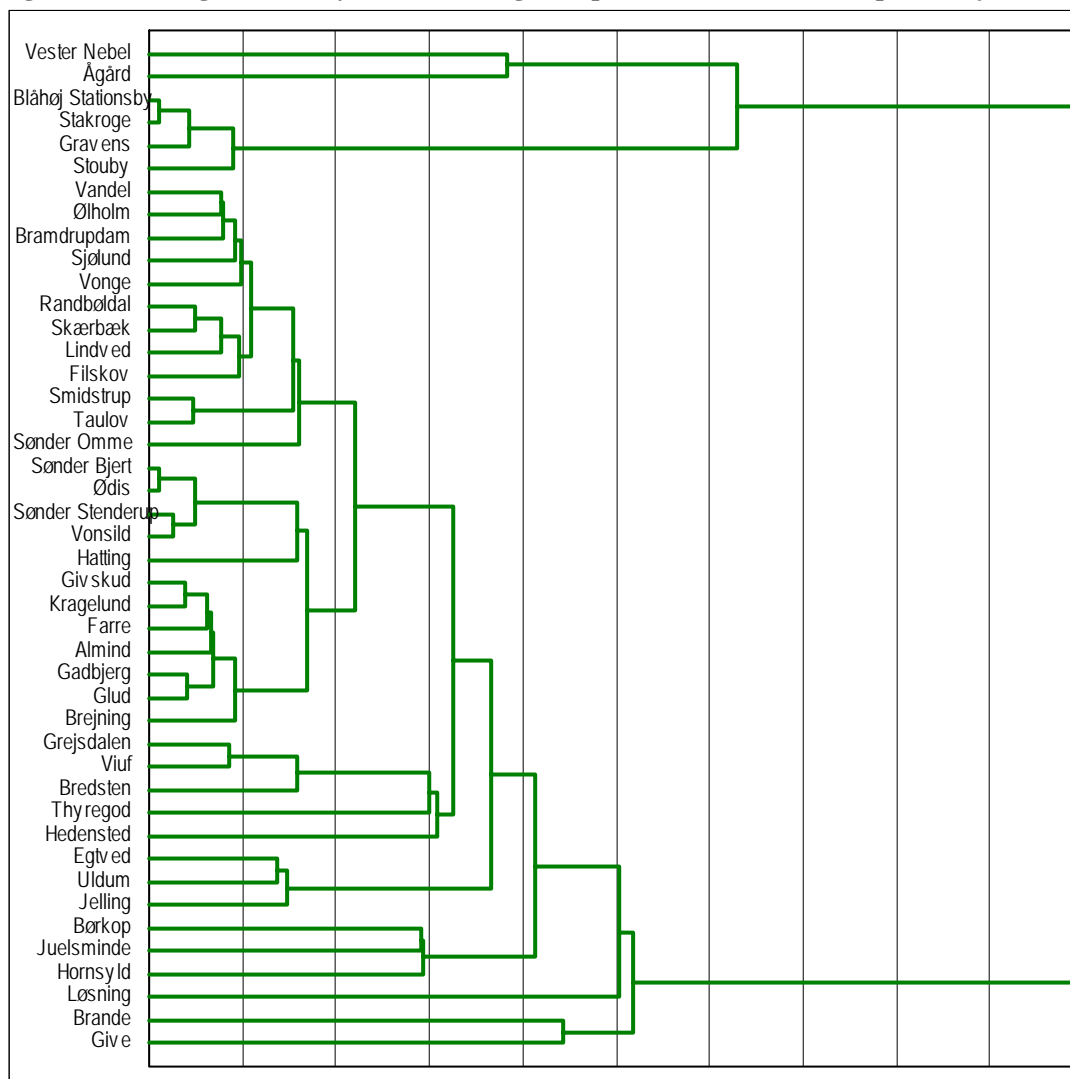
1926 og 1964 (Trap 5) kan primært byerne Sønder Omme, Brejning, Egtved, Løsning og Filskov kategoriseres som "højdespringere". I andre byer må tilvæksten i antallet af funktioner betragtes som mere jævn, hvilket især ses i mindre byer, som fx Farre, Sjølund, Vester Nebel og Sønder Bjert. Først i 1926 (Trap 4) havde alle byerne et antal, som berettiger til en betegnelse som by. Det betyder også, at det bedste overblik over byernes funktioner fås ved at betragte de to sidste udgaver af værket. Kun enkelte byer som fx Almind, Bredsten, Viuf, Kragelund, Hatting, Vonsild og Børkop var noteret for færre funktioner i Trap 5 end i Trap 4.

Der kan lokaliseres nogle ret forskellige udviklingsmønstre. I nogle tilfælde var væksten jævn, i andre tilfælde foregik udviklingen mere i ryk. Der fandt ligeledes forskydninger sted i løbet af perioden: Nogle byer opstod og udviklede sig tidligt, mens andre først sent fik byfunktioner. Skønt der naturligvis må tages forbehold for, at Trap-registreringen ikke er en totalregistrering af samtlige funktioner i byerne, synes der at være grundlag for at konstatere, at byernes udvikling var dynamisk og langt fra altid fulgte et stringent forløb. Derimod er det karakteristisk, at bymønsteret blev stadig mere differentieret. Det er tydeligt, at den kvantitative analyse af antallet af funktioner ingenlunde kan stå alene, men sammen med den mere kvalitative vurdering kan den give indsigt i både det omtrentlige tidspunkt for byernes opståen, deres udvikling og karakteristika (størrelse, bymæssighed og funktion).

#### Klyngeanalyse

Ved hjælp af en hierarkisk klyngeanalyse skal det nu forsøges at etablere et overblik over ligheder og forskelle i byernes udvikling. I nedenstående figur er byerne indplaceret i et dendrogram, som giver mulighed for at se, hvilke byer, der målt på udviklingen i antallet af funktioner fra Trap 1 til 5, lignede hinanden mest.

**Figur 53: Dendrogram over byernes udvikling målt på antal funktioner i Trap 1-5. Vejle amt**



Forklaring: Den *komplette* metode er valgt. *Z-scores*, der tager hensyn til den relative fordeling, er inkluderet.

Dendrogrammet skal læses fra højre mod venstre og tolkes på den måde, at de byer, der var grupperet sammen, havde den mest identiske funktionsudvikling målt på antallet af funktioner i de fem udgaver af Trap. De seks øverste byer adskilte sig fra de øvrige og var alle at finde blandt de mindste målt i antal funktioner. Det ses, at de igen er underinddelt i to grupper. På den nederste store gren skiller de store byer Giv og Brande sig tidligt ud, hvorefter følger Løsning, så en gruppe bestående af Hornsyld, Børkop, Juelsminde, hvorefter Egtved, Jelling og Uldum udskilles. At det ikke altid er tilstrækkeligt at betragte et dendrogram ses af koblingen mellem Grejsdalen og Viuf, der ikke ud fra en kvalitativ betragtning havde mange fællestræk. I andre tilfælde fremstår forgreningen mere troværdig, fx fulgte både Gadbjerg og Glud en meget jævn udvikling, mens fx både Randbøldal og Skærbæk i høj grad var præget af andet end oplandet. Meget tyder derfor på, at en hierarkisk inddeling af byerne ud fra funktionernes antal kan give et vist overblik over en del af udviklingen i de rurale byer, om end den ikke ingenlunde kan erstatte den mere detaljerede gennemgang ovenfor. Dendrogrammet vil blive inddraget igen i sammenligningen af byerne i de tre områder.

#### Et godt mål for størrelse?

Det forekommer ligeledes oplagt at se nærmere på sammenhængen med det tidligere benyttede mål for

størrelse, nemlig indbyggertallet i 1960, som tidsmæssigt er nogenlunde sammenfaldende med Trap 5 (1964). Sammenhængen mellem indbyggertal og funktioner er belyst ved hjælp af en regressionsanalyse (se bilag 4.3, figur 2). Analysen resulterer i en korrelationskoefficient (R) på 0,8042, hvilket udtrykker en stærk positiv korrelation, mens en determinationskoefficient ( $R^2$ ) på 0,6468 betyder, at variationerne i x kan forklare 64,7 % af variationerne i y. Hermed kan antallet af funktioner registreret på baggrund af Trap 5 måske med fordel benyttes som et alternativt udtryk for byernes størrelse på et tidspunkt, hvor de må anses for at være fuldt udviklede. Det vil ske i del 4.5.

### Typologisering

Det skal også forsøges at inddrage den eksisterende forskning, hvilket primært vil sige Niels Peter Stilling og sekundært Jørgen Fink.<sup>697</sup> Stilling opstiller en typologisering ud fra antallet af funktioner, hvor det dog er værd at huske på, at den egentlige inddeling er foretaget på baggrund af indbyggertal i 1911, mens funktionerne fra Trap 2 og 3 er tilføjet efterfølgende. Ikke desto mindre opereres der med meget specifikke kriterier for det antal funktioner, der skulle være til stede i de enkelte bytyper i henholdsvis Trap 2 og 3:

**Tabel 34: Stillings inddeling efter antal funktioner**

Type	Antal funktioner Trap 2	Antal funktioner Trap 3
A) Industri- og institutionsbyer	6-10	9-17
B) Oplandsbyer	3-5	5-8
C) Rurale byer	1-2	0-4
Landsbyer og åbent land	0	0

Kilde: Stilling 1987, tabel 37, s. 161 og tabel 41, s. 170.

Stillings tre kategorier er *industri- og institutionsby*, *oplandsby* og *rural by*. Af tabellen ses det, at antallet af funktioner justeres alt afhængig af den benyttede Trap-udgave, såvel som der bag metoden synes at være en antagelse om, at byerne fulgte et bestemt udviklingsmønster. Også af Stillings egne resultater fremgår det, at flere byer havde en udvikling, som ikke rigtig ”passede ind”,<sup>698</sup> men det har ikke givet ham anledning til at justere metoden. Stilling uddyber typologiseringen med en mere kvalitativ beskrivelse af funktionernes typologiske fordeling på de tre bytyper, som ligeledes giver indtryk af, at byerne var – eller i hvert fald helst skulle være – ens (se bilag 4.3, tabel 21).<sup>699</sup> Andre problemer angår – som tidligere nævnt – den forsimplede sammentællingsmetode, og såvel 1879 (Trap 2) som 1904 (Trap 3) synes at være et alt for tidligt tidspunkt at gøre status over byernes funktioner. Stillings inddeling i tre kategorier er inspireret af Ejler Alkjærs typologisering, der er foretaget på et andet grundlag, nemlig byernes erhvervsstruktur. Alkjærs *trafik- og jernbanebyer* er dog ikke med hos Stilling, hvilket der – som antydnet i forbindelse med erhvervsfordelingen – måske kan være gode grunde til. Derimod kan det undre, at *industri- og institutionsbyer* – modsat Alkjær – indplaceres i en og samme kategori hos Stilling. Fink fravælger dog eksplicit de egentlige industribyer. Alkjærs pointe om en fraværende sammenhæng mellem byernes størrelse og tilstedeværelsen af industri og institutioner ses ikke videreført hos Stilling, der derimod betegner byerne i toppen af det konstruerede stationsbyhierarki som *industri- og institutionsbyer*. De rene *oplandsbyer* er underordnet disse, mens *rural by* hos Stilling og Fink omfatter de mindste og mindst bymæssige byer. Det er dog uklart, om denne type nødvendigvis skal have rod i noget agrar – fx er der i denne gruppe under industri anført bøndergårde!<sup>700</sup>

Indvendingerne til trods er det valgt at afprøve Stilling og Finks inddeling af byerne i Vejle amt (se bilag 4.3, tabel 22): Kun ni byer i dette område er registeret af dem begge. I seks tilfælde er der overensstemmelse i byernes kategorisering, mens det for tre byers vedkommende *ikke* er tilfældet. Således er Børkop hos Stilling indplaceret i kategorien *industri- og institutionsby*, mens den hos Fink kategoriseres som *oplandsby*. Hedensted er hos Stilling en *rural by*, mens den hos Fink optræder som *oplandsby*. Den sidste uoverensstemmelse angår Thyregod, der hos Stilling er en *rural by*, mens den af Fink kategoriseres som *oplandsby*, hvilket måske skyldes, at byen endnu i 1911 langt fra var fuldt udviklet. På baggrund af

<sup>697</sup> Fink anvender de samme hovedkategorier – men inddrager kun indbyggertallet. Se 4.1.

<sup>698</sup> Se Stilling 1987, s. 169-170.

<sup>699</sup> Stilling 1987, s. 146.

<sup>700</sup> Jf. Stilling 1987, s. 146 og tabel 21 i bilagsmappen.

nærværende undersøgelse synes flere af inddelingerne at kræve en kommentar: Barrit er registreret hos Stilling, men ikke hos Fink. Byen indgår ej heller i denne undersøgelse, da dens struktur er vurderet til at være for agrar. Det undrer derfor, at bebyggelsen overhovedet er taget med hos Stilling, men der er endnu større grund til at forbløffes over, at byen betragtes som en *oplandsby*. Der er også grund til at forundres over Finks kategorisering af Brejning som en *rural by*, idet ovenstående undersøgelse meget tydeligt har vist, at byen i høj grad var præget af den store institution, hvilket umiddelbart synes at berettiger til en kategorisering som *institutionsby*. At Hedensted af Stilling betegnes som en *rural by* kan ligeledes give anledning til undren. Fink er da heller ikke enig med Stilling og har valgt en kategorisering som *oplandsby*. Det er sikkert ikke forkert, men denne undersøgelse tyder på, at også Hedensted havde en betydelig industri. Meget tyder derfor på, at kategoriseringen nok er for snæver.

Stilling og Finks inddelinger lader sig kun vanskeligt sammenligne i de to øvrige undersøgelsesområder, da Stilling – som tidligere nævnt – har fravalgt langt det meste af Ringkøbing amt, mens Fink har undladt hele Frederiksborg amt. I stedet er det valgt at foretage en hurtig sammenligning af *alle* de registrerede byer i de to undersøgelser. Af de 151 byer Stilling har registreret kan de 120 også genfindes hos Fink, hvilket samtidig betyder, at 31 byer *ikke* går igen svarende til 20,5 % af alle Stillings byer. Fink har i alt registreret 222 byer, hvoraf kun 102 er registreret hos Stilling svarende til 45,9 % af alle Finks byer. Af de 120 byer, som er registreret i begge undersøgelser, er de 95 indplaceret i samme gruppe, mens dette *ikke* er tilfældet i de resterende 25, hvilket svarer til, at 20,0 % eller hver femte er havnet i to forskellige kategorier.<sup>701</sup> Også ud over Vejle amts grænser er der altså væsentlige uoverensstemmelser mellem de to inddelinger. Der må derfor afstås fra at benytte Stillings og Finks typologiseringer her – men er det mon muligt at komme med et bedre forslag?

#### Hovedtyper

De mange forskellige funktionstyper i Trap og i registreringen gør det vanskeligt at få et overblik. I kapitel 3 blev det forsøgt at udlede nogle hovedtyper. Disse skal præciseres her og benyttes for Trap 5:

**Tabel 35: Hovedkategorier benyttet til inddeling af funktioner**

Id	Hovedkategori
1	Administrative institutioner og offentlig regulering
2	Uddannelsesinstitutioner og folkeoplysning
3	Sociale institutioner (og sundhed)
4	Religiøse institutioner
5	Kultur og fritid (inkl. sport)
6	Handelsvirksomheder og finansielle institutioner
7	Håndværksvirksomhed, produktion og industri
8	Infrastruktur (transport og forsyning)
9	Militære anlæg
10	Bolig
11	Landbrug (jordbrug)
20	Andet

De enkelte hovedtyper har til formål at skabe et overblik. Mens funktionstyperne fra registreringen følger Trap-oplysningerne meget tæt, har der i forbindelse med udarbejdelsen af og indplaceringen i hovedkategorier i langt videre udstrækning fundet en tolkning sted. Som tidligere antydte, vil *Kultur og fritid (inkl. sport)*, *Uddannelsesinstitutioner og folkeoplysning*, *Administrative institutioner og offentlig regulering* samt *Handelsvirksomheder og finansielle institutioner* vil typisk være gode indikatorer for, om der var tale en by. Hvad angår sidstnævnte, må det dog understreges, at registreringen af handelsvirksomheder kun er sporadisk i Trap. *Håndværksvirksomhed, produktion og industri* behøver ikke i sig selv at resultere i en by, men flere eller en enkelt meget stor virksomhed vil ofte motivere, at andre mere bymæssige funktioner vil opstå. Funktioner i kategorien *Sociale institutioner (og sundhed)* vil ofte være placeret ud fra hensyntagen til rekreative forhold mv. og behøver derfor ikke at resultere i en bydannelse. Såfremt der er tale om en meget

<sup>701</sup> Se Stilling 1987 og Fink 1992. Holsted er hos Fink registreret to gange og er her talt med som en by, der er registreret ens.

stor institution, vil den dog typisk alligevel gøre det, såvel som der i den større by oftest vil være en eller flere institutioner. I forhold til *Infrastruktur* kan gode transportforhold i høj grad indikere tilstedeværelsen af en by, men Trap giver næppe et dækkende billede heraf. *Militære anlæg* er generelt ikke velegnede som byindikatorer, hvilket heller ikke er tilfældet med *Landbrug (jordbrug)*. *Bolig*-kategorien er meget lille, såvel som *Andet* dækker over en opsamlingskategori, hvor der i hvert enkelt tilfælde må tages stilling til funktionernes indhold. Det er forsøgt at foretage forskellige beregninger ud fra funktionernes fordeling på hovedkategorier, men fremgangsmåden har tydeligvis *ikke* et kvantitativt potentiale (jf. bilag 4.3, tabel 23).<sup>702</sup> I stedet skal inddelingen forsøges anvendt kvalitativt.

### Den ”typiske” by

Ved hjælp af hovedkategorierne skal det forsøges at opstille et billede af den ”gennemsnitlige” eller ”typiske” rurale by i Vejle amt. En sådan by findes naturligvis ikke i virkeligheden, og resultaterne må tolkes med store forbehold. I Trap 5 havde byerne i gennemsnit 16,1 funktioner, mens medianen var på 13,5. Forskellen på de to tal kan indikere, at gennemsnittet bliver trukket op af byer med mange funktioner (ekstreme værdier). Såfremt den typiske by skal svare til den relative fordeling af alle de 708 funktioners indplacering i en hovedkategori, bliver resultatet følgende:

**Tabel 36: Funktioners fordeling på hovedtyper i den ”gennemsnitlige” rurale by. Vejle amt**

Hovedkategori	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	20	I alt
Hovedtotal (% af totaler)	7,34	13,42	6,64	8,47	19,07	8,62	18,22	15,96	0	0,14	2,12	0	100
Funktionernes antal (middelværdi og totaler)	1,18	2,16	1,07	1,36	3,07	1,39	2,93	2,57	0	0,02	0,34	0	16,09
Funktionernes antal (median og totaler)	0,99	1,81	0,90	1,14	2,57	1,16	2,46	2,15	0	0,02	0,29	0	13,5

Forklaring: Se også den forrige tabel, hvor hovedkategorierne er beskrevet.

I ”typiske” rurale by i Vejle amt er de henholdsvis 16,1 og 13,5 funktioner fordelt på nogle hovedtyper, som sammenkobles med de hyppigst forekommende funktioner inden for den enkelte hovedkategori (se bilag 4.3, tabel 24). Den ”gennemsnitlige” rurale by vil – vurderet på baggrund af funktionernes hyppighed – sandsynligvis have følgende funktioner: I hovedkategori 1 (*Administrative institutioner og offentlig regulering*), der gennemsnitlig var repræsenteret med 1,2 funktioner og en median på 1,0, er det mest sandsynligt, at der var et kommunekontor. Vurderet alene på baggrund af hyppigheden er det sandsynligt, at der også var en tjenestebolig, men af funktionstypernes fordeling ses det, at 13 ud af de 14 tjenesteboliger var at finde i samme by (Brejning), hvilket reducerer chancen for, at denne funktion vil være at finde i den ”typiske” by. Længere nede på listen ses politistation/-kontor og redningskorpsstation, som dog var mere sjældne. Hvad angår kategori 2 (*Uddannelsesinstitutioner og folkeoplysning*), så er det meget sandsynligt, at der i den rurale by var et bibliotek og centralskole eller evt. blot en skole (uspec.) (2,2 og 1,8 funktioner). De 1,1 og 0,9 funktioner i hovedkategori 3 – de sociale institutioner og sundhed – vil sandsynligvis bestå af et alderdomshjem – eller måske et apotek, et hvile- og rekreatiohjem eller et plejehjem. Af religiøse institutioner i kategori 4, der var repræsenteret med 1,4 og 1,1 funktioner, er det sandsynligt, at der var en kirke og/eller et missionshus. Den brede kategori 5 bestående af både kultur, fritid og sport var repræsenteret med 3,1 og 2,6 funktioner og vil ”typisk” bestå af en sportsplads, en kro/gæstgivergård og et forsamlingshus eller et hotel. Kategori 6 (*Handelsvirksomheder og finansielle institutioner*) vil med 1,4 og 1,2 funktioner fx bestå af en bank og/eller en sparekasse. De 2,9 og 2,5 funktioner fra hovedkategori 7 (*Håndværksvirksomhed, produktion og industri*) bestod sandsynligvis af en fabrik (eller to), et mejeri og en mølle. Infrastrukturen i kategori 8 var repræsenteret af 2,6 og 2,1 funktioner sandsynligvis bestående af en telefoncentral, posthus/-ekspedition og/eller en jernbanestation. Der var typisk ikke militære anlæg eller funktioner, der faldt i kategorien *Bolig*. Det er heller ikke sandsynligt, at hovedkategori 11 (*Landbrug (jordbrug)*) var repræsenteret, men såfremt det alligevel var tilfældet, var der oftest tale om en dyrefarm eller en planteskole/et gartneri.

<sup>702</sup> Både reelle tal og den relative fordeling er forsøgt inddraget og bearbejdet – bl.a. ved hjælp af korrespondens- og klyngeanalyser, men disse værktøjer var ikke velegnede til formålet.

Den beskrevne ”typiske” eller ”gennemsnitlige” rurale by er en konstruktion, der ikke findes i virkeligheden. Alligevel er det indtrykket, at forsøget giver et billede af den gennemsnitlige bys karakteristika som en by, der havde en meget alsidig funktionssammensætning, og som havde varetagelsen af det nære agrare oplands behov som sin primære funktion. Fremgangsmåden vil blive afprøvet på de samlede data for de tre områder.

### Et forslag til typologisering

På baggrund både de kvantitative og mere kvalitative Trap-analyser og inddelingen i hovedkategorier her til sidst, forekommer det ikke rimeligt at indplacere byerne i snævre funktionskategorier. Derimod synes det oplagt at inddele byerne i følgende ”grove” typer ud fra deres funktioner – foretaget primært med udgangspunkt i en kvalitativ vurdering, hvor også erfaringerne fra erhvervsfordelingen haves i baghovedet: Resultaterne fra Trap-analysen stemmer generelt fint overens med indtrykket af byernes karakteristika ud fra erhvervsfordelingen, hvor Trap-undersøgelsen glimrer ved, at det er muligt at inddrage udviklingen over tid. Kategorien *oplandsbyer* kan omfatte langt de fleste byer, der derfor udgør en ret broget skare af de byer, hvis funktion på den ene eller anden måde må ses i relation til et (agrart) opland. De kunne antage forskellig størrelse, men typisk havde byerne funktioner med relation til handel, industri, transport og institutioner. I flere tilfælde dominerede en enkelt af funktionstyperne mere end andre. Det var typisk industri og håndværk eller en institution, men det udelukker ikke, at byen sideløbende hermed betjente et større eller mindre opland. Kategorien *oplandsby* er *ikke* her – som hos fx Stilling og Fink – opfattet som en mellemkategori, men måske kan den meget brede kategori med fordel nuanceres yderligere? Kun et mindre antal byer skilte sig markant ud fra oplandsbyerne. Disse må betegnes som *specialbyer*. Modsat Stilling er der her på baggrund af analysen fundet behov for at differentiere mellem *industri-* og *institutionsbyer*, der fremstår som værende meget forskellige. En *industriby* er karakteriseret ved, at en eller flere fabrikker havde en meget stor indflydelse på byen og spillede en større rolle for byen end det nære opland. Grejsdal og Randbøldal falder i denne kategori. Samtidig er der identificeret en enkelt *institutionsby* – nemlig Brejning – hvor en enkelt (men der kan også være tale om flere) institution påvirkede byen og spillede en større rolle for byen end det nære opland. Endelig skal nævnes *kystbyerne*, som ikke indgår i Stilling og Finks undersøgelser. I disse byer rakte aktiviteterne ud over det nære opland. I Vejle amt kan der lokaliseres to, nemlig Juelsminde og Skærbæk, hvoraf førstnævnte dog også havde en del oplandsfunktioner, mens sidstnævnte senere udviklede sig til en *industriby*. En betegnelse for de to sidstnævnte byer som henholdsvis *kyst- og oplandsby* samt *kyst- og industriby* forekommer at være mest præcis. Meget tyder derfor på, at det ikke er tilstrækkeligt med en entydig og snæver kategorisering, men at der derimod er behov for brede og fleksible kombinationskategorier. Dette diskuteres i den komparative analyse samt i 4.4. og 4.5. Endelig skal det understreges, at der ikke her – som hos Stilling og Fink – er fundet belæg for at knytte byens størrelse direkte til dens karakteristika, som de afspejlede sig i de forskellige tilstedeværende funktioner – fx havde også flere af de mindre byer en betydelig industri og store institutioner.

### Sammenfatning

#### Metode

De forskellige statistiske udtryk viste sig i kombination med en kvalitativ undersøgelse af funktionernes type at være velegnede til at etablere et overblik. Det var derimod ikke muligt at foretage en nuanceret typologisering af byerne i snævre kategorier på baggrund af de foreliggende oplysninger, men det lykkedes at udskille et mindre antal byer, som vurderet ud fra en kvalitativ funktionel betragtning adskilte sig fra de øvrige. Udtrykkene er prioriteret som følger:

**Tabel 37: Parametre til karakteristik af byernes funktioner**

Materiale og værktøjer	Udtryk	Prioritet	Metode
Trap 1-5, Access, Excel, MapInfo	Trap 5: Kvantitativ og kvalitativ	XXX	Beskrivelse af fordelingen ved hjælp af fempunktsopsummering (fraktiler), middelværdi og standardafvigelse samt dendrogram Beskrivelse af samvariation med befolkningstal
	Trap 4: Kvantitativ og kvalitativ	XX	
	Trap 3: Kvantitativ og kvalitativ	X	
	Trap 2: Kvantitativ og kvalitativ	X	
	Trap 1: Kvantitativ og kvalitativ	X	
	Dendrogram (kvantitativ, udvikling)	X	
	Hovedgrupper (1-11) – kun Trap 5	X	
	Den ”typiske” by	XX	
	Kvalitativ grov-typologisering efter funktion	XXX	

### Emne

I 1859 var der endnu ingen rurale byer i Vejle amt. En del byer oplevede en stor tilvækst mellem cirka 1879 og 1904, mens en meget stor tilvækst kunne iagttages frem til omkring 1926. På dette tidspunkt var alle byerne bymæssige. Dette stemmer godt overens med resultatet fra undersøgelsen af indbyggertallet på sogneniveau, der viste en stigning fra omkring 1890. Den typiske by indeholdt et bredt spektrum af forskellige funktioner, hvor der både var funktioner knyttet til handel, institution/administration, produktion og transport. Det er karakteristisk, at byerne havde en alsidig funktionssammensætning. Dette skal ses i relation til, at majoriteten af rurale byer fungerede som centre for et større eller mindre agrart opland, hvorfor også forbindelsen til de primære erhverv ofte lod sig spore. Enkelte byer skilte sig dog ud fra flertallet, idet deres funktionssammensætning adskilte sig markant fra de øvrige – nemlig institutionsbyen Brejning, industribyerne Randbøldal og Grejsdalen, kyst- og industribyen Skærbæk samt kyst- og oplandsbyen Juelsminde. De øvrige byer må alle – ud fra deres funktioner – betegnes som oplandsbyer, hvor det dog må understreges, at der inden for denne brede kategori var flere variationer, som betyder, at nogle byer var mere domineret af enkelte funktionstyper – handel, industri, institutioner og/eller transport – end andre. Funktionerne belyst ved hjælp af Trap har således både givet frugtbare oplysninger om tidspunktet for byernes opståen, udviklingsforløb og karakteristika.

### **4.3.2. Komparativ analyse af de tre områder**

#### Kvantitative mål for udviklingen

De tre områder skal nu sammenlignes (se også de separate analyser af Ringkøbing og Frederiksborg amter i bilag 4.3). Først skal det forsøges at sammenligne de mere kvantitative resultater af de separate undersøgelser. At sammenligne det totale antal funktioner er naturligvis lidt af en tilsnigelse – især når der huskes på forskellene (også hvad angår opgørelsesmetoder) mellem de enkelte udgaver. Bindene for Frederiksborg amt udkom som nævnt før bindene for de to øvrige områder. Det kan være både en fordel og en ulempe: En fordel, da byudviklingen var mere fremskreden i Frederiksborg amt end i de to øvrige områder og en ulempe, hvis området har fungeret som en slags testområde for værket's disponering. Med disse forbehold in mente skal det dog alligevel forsøges at sammenligne de tre områder med henblik på at se, hvornår tilvæksten var størst. Det gøres bl.a. med udgangspunkt i tallene fra nedenstående tabeller:

**Tabel 38: Databeskrivelse for byerne i Trap 1-5. Alle områder**

Udtryk	Trap 1			Trap 2			Trap 3			Trap 4			Trap 5		
Område	V	R	F	V	R	F	V	R	F	V	R	F	V	R	F
Antal byer	44	60	31	44	60	31	44	60	31	44	60	31	44	60	31
Antal funktioner	63	99	138	109	141	185	336	505	270	620	984	426	708	1381	633
Maksimumsværdi	3	8	27	8	26	37	17	58	30	38	106	41	46	145	55
Minimumsværdi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	6	8	4
Variationsbredde	3	8	27	8	26	37	17	58	30	32	105	41	40	137	51
90%-fraktil	3	3,1	10	4	5	14	14,7	15,1	19	21,4	28	23	26,7	41,2	38
75%-fraktil	2	2,25	4	3	3	6	9,25	9	9,5	17,25	17	18	20,25	23	29,5
50%-fraktil (median)	1,5	1,5	3	2	2	3	7	6	7	12	12	11	13,5	15	15
25%-fraktil	0	0	2	1	1	2	4,75	3,75	4	10	10	7	11	11	10
10%-fraktil	0	0	1	0,3	0	1	3	1	3	8	7	7	8	9	7
Middelværdi	1,43	1,65	4,48	2,48	2,35	6,10	7,64	8,42	8,71	14,09	16,40	13,74	16,09	23,02	20,45
Standardafvigelse	1,14	1,74	5,80	1,70	3,58	7,34	4,44	9,72	7,38	6,65	15,64	9,45	8,48	22,90	13,68
Variationskoefficient	0,79	1,05	1,29	0,69	1,52	1,20	0,58	1,16	0,85	0,47	0,95	0,69	0,53	1,00	0,67
Kvartilafstand	2,00	2,25	2	2,00	2,00	4	4,50	5,25	5,5	7,25	7,00	11	9,25	12,00	20
Decilafstand	3	3,10	9	3,7	5,00	13	11,7	14,10	16	13,4	21,00	16	18,7	32,20	31
Relativ kvartilafstand	1,33	1,50	0,67	1,00	1,00	1,33	0,64	0,88	0,79	0,60	0,58	1,00	0,69	0,80	1,33
Relativ decilafstand	2,00	2,07	3,00	1,85	2,50	4,33	1,67	2,35	2,29	1,12	1,75	1,45	1,39	2,15	2,07

**Tabel 39: Procentuel vækst i antal funktioner i byerne i Trap 1-5. Alle områder**

Område		Trap 1-2 (%)	Trap 2-3 (%)	Trap3-4 (%)	Trap4-5 (%)
Vejle amt	I alt	42,20	67,56	45,81	12,43
Ringkøbing amt	I alt	29,79	72,08	48,68	28,75
	Eksklusiv Herning, Struer og Skjern	21,00	73,12	50,99	29,72
Frederiksborg amt	I alt	25,41	31,48	36,62	32,70
	Eksklusiv Frederiksværk	25,00	38,33	38,14	34,68
	Eksklusiv Frederiksværk og Hørsholm	31,06	37,14	39,48	35,98
Alle områder	I alt	31,03	60,85	45,27	25,42



For Ringkøbing og Frederiksborg amter inddrages både tal med og uden henholdsvis Herning, Struer, Skjern og Frederiksværk (og Hørsholm). Når der ses bort fra væksten mellem Trap 1 og 2, så fulgte den procentuelle udvikling det samme udviklingsmønster, uanset om disse regnes med eller ej. Mellem første og anden udgave af Trap – dvs. mellem sidst i 1850'erne og 1870'erne – var tilvæksten i det totale antal funktioner i de rurale byer på 31,0 % fordelt på 42,2 % i Vejle amt, 29,8 % i Ringkøbing amt, mens Frederiksborg fulgte med 25,4 %. Fraregnes Frederiksværk og Hørsholm/Usseø lå væksten i Frederiksborg amt derimod lige på gennemsnittet. Mellem anden og tredje udgave – perioden fra 1870'erne til omkring 1900 – ses en total procentuel tilvækst på 60,9 %, anført af Ringkøbing amt med en vækst på 72,1 %, så fulgte Vejle amt med 67,6 %, mens tilvæksten i Frederiksborg amt var på 31,5 % – om end dog noget større, såfremt der ses bort fra Frederiksværk eller både Frederiksværk og Hørsholm. Både i Ringkøbing og Vejle amter var der nu ved at ske ”noget” i landdistrikterne. Det må dog stadig huskes på, at udgangspunktet i disse to områder var noget lavere end i Frederiksborg, hvilket kan forklare nogle af variationerne i den procentuelle tilvækst. I perioden mellem Trap 3 og 4, der tidsmæssigt daterer sig til perioden fra omkring 1900 til 1920'erne, var tilvæksten mere jævn, men dog stadig størst i Ringkøbing med 48,7 %, så fulgte Vejle amt med 45,8 % og Frederiksborg amt med 36,6 % (38,1 eksklusiv Frederiksværk og 39,5 %, såfremt både Frederiksværk og Hørsholm lades ude). Mellem udgivelsen af Trap 4 og 5 fra 1920'erne til 1950'erne/begyndelsen af 1960'erne var tilvæksten derimod størst i Frederiksborg amt med 32,7 % (endda lidt større såfremt der ses bort fra Frederiksværk), mens væksten i Ringkøbing amt var reduceret til 28,8 % og Vejle amt til 12,4 %. Dette må siges at være påfaldende, da Ringkøbing og Vejle amter med undtagelse af den første periode ellers havde været i front kombineret med det forhold, at bindet for Frederiksborg amt udkom et årti før de to øvrige områder. Sandsynligvis er der dog tale om udviklingstræk, som må ses i relation til udviklingen i hovedstadsområdet generelt. For Ringkøbing og Vejle amter er det tydeligt, at tilvæksten var ved at løje af – måske fordi behovet for funktioner på landet var ved at være opfyldt? Mens udviklingen i Frederiksborg amt generelt foregik meget jævn, var den især i Ringkøbing, men også i Vejle amt præget af større udsving. Heller ikke her kan der således iagttages forskelle, der kan tilskrives en beliggenhed i Øst- eller Vestdanmark.

Dette skal nu ses i sammenhæng med det gennemsnitlige funktionsantal i byerne i de tre områder over tid.

**Tabel 40: Gennemsnitligt funktionsantal Trap 1-5. Alle områder**

Område		Trap1	Trap2	Trap3	Trap4	Trap 5
Vejle amt	I alt	1,43	2,48	7,64	14,09	16,09
Ringkøbing amt	I alt	1,65	2,35	8,42	16,40	23,02
	Eksklusiv Herning, Struer og Skjern	1,39	1,75	6,53	13,32	18,95
Frederiksborg amt	I alt	4,45	5,97	8,71	13,74	20,42
	Eksklusiv Frederiksværk	3,70	4,93	8,00	12,93	19,80
	Eksklusiv Frederiksværk og Hørsholm	3,14	4,55	7,24	11,97	18,69
Alle områder	I alt	2,22	3,22	8,23	15,04	20,16

I Trap 1 havde den gennemsnitlige by i Vejle amt 1,4 funktioner, i Ringkøbing var tallet 1,7, mens det i Frederiksborg amt var på hele 4,5. Medianen for de to jyske områder var næsten sammenfaldende med gennemsnittet og lå på 1,5 for begge amter. I Frederiksborg amt var medianen 3,0 og lå dermed noget under værdien for det gennemsnitlige funktionsantal. Frederiksværk og Hørsholm kan forklare noget af forskellen, men fraregnes disse to byer, er gennemsnittet med 3,1 dog stadig meget højere end gennemsnittet for Vejle og Ringkøbing amter. Internt i Frederiksborg amt kan de to byer dog forklare forskellen på gennemsnittet og medianen.

I Trap 2 var det gennemsnitlige antal funktioner i byerne i Frederiksborg amt med 6,0 stadig væsentlig over gennemsnittet for de to øvrige områder, som med henholdsvis 2,5 for Vejle og 2,4 for Ringkøbing amt og en median på 2,0 stadig var meget ”jævnbyrdige”. Fraregnes de senere privilegerede byer i Ringkøbing amt fremgår det, at en stor del af tilvæksten skete her. Skønt der således for de to jyske områder er tale om et nogenlunde identisk gennemsnit, så dækkede dette tydeligvis over nogle forskelle. Trækkes Frederiksværk og Hørsholm fra de totale tal for Frederiksborg amt fås 4,6 funktioner – altså stadig væsentligt over gennemsnittet for de to jyske områder.

I Trap 3 var det gennemsnitlige funktionsantal steget betydeligt. Det gennemsnitlige antal var med 8,7 stadig størst i Frederiksborg amt, men umiddelbart herefter fulgte Ringkøbing med 8,4 funktioner, mens gennemsnittet for Vejle var på 7,6. Medianen var på 7,0 for Frederiksborg og Vejle amter, mens den var på 6,0 for Ringkøbing amt. Denne og ikke mindst de forskellige spredningsmål afslører, at fordelings spredning i det vestjyske område var væsentligt større end de to øvrige områders – dog stadig absolut mindst i Vejleområdet. Fraregnes også for Trap 3 de senere privilegerede byer fås et gennemsnit på 6,5 for Ringkøbing amt, mens tallet for Frederiksborg amt var på 7,2. Disse tal reducerer forskellene mellem de tre områder og afslører – især for Ringkøbing amt – at de senere privilegerede byer var med til at trække gennemsnittet op.

Mellem Trap 3 og 4 ses igen en betragtelig stigning i det gennemsnitlige funktionsantal. Modsat tidligere var gennemsnittet med 16,4 nu størst i Ringkøbing amt, mens Frederiksborg amt med 13,7 funktioner nu også var distanceret af Vejle amt med 14,1 funktioner. Medianen var for de jyske områder på 12,0, mens den for Frederiksborg amt var 11,0. Hvad angår spredningen, var den i Ringkøbing amt stadig meget større end de øvrige områder – og mindst i Vejle amt. Igen synes det oplagt at overveje de ekstreme værdier. Ekskluderes således Herning, Struer og Skjern var det gennemsnitlige funktionsantal 13,3 – altså lidt mindre end de to øvrige områder. I Frederiksborg amt var Frederiksværk og Hørsholm med til at trække gennemsnittet op, og fraregnes begge disse, fås et nyt gennemsnit på 12,0, hvilket igen reducerer forskellene.

Fremme ved den femte og sidste udgave af det topografiske værk ses det, at Ringkøbing amt med 23,0 funktioner stadig i front som det område, hvor byerne gennemsnitligt var større end i Frederiksborg amt med 20,4 og Vejle amt, der med 16,1 nu for alvor var blevet overhalet af de to øvrige områder. Spredningen var stadig absolut størst i Ringkøbing amt og mindst i Vejle amt. Fraregnes også her de privilegerede byer bliver tallet for Ringkøbing amt 19,0 – altså tæt på tallet for Frederiksborg amt. I Frederiksborg amt var hverken Hørsholm eller Frederiksværk længere i front, men fraregnes disse alligevel, fremkommer tallet 18,7. Både i Ringkøbing og Frederiksborg amter var det gennemsnitlige funktionsantal noget større end i Vejle amt, der heller ikke på dette felt fungerer som det gennemsnitsområde, det egentlig var tiltænkt. Som tidligere nævnt må en kvantificering af Trap foretages med forbehold. Det skal nu forsøges at sammenligne de mere kvalitative resultater af de separate undersøgelser:

#### Kvalitative mål for udviklingen

Analysen af Vejle amt viste, at enkelte byer så småt var begyndt at skille sig ud fra 1879 (Trap 2), men ikke markant, og først mellem 1879 og 1904 (Trap 2 og 3) begyndte flere bebyggelser at markere sig som byer. Til gengæld var der omkring 1904 en meget stor andel af bebyggelserne i Vejle amt, som kunne leve op til kravene til en by. I forhold til Vejle amt opstod enkelte byer i Ringkøbing amt meget tidligt. Allerede i 1859 (Trap 1) havde Herning et antal funktioner af en karakter, som kunne berettige til en betegnelse som by. I Ringkøbing amt var der således tidligt bymæssighed til stede i en enkelt by allerede i slutningen af 1850'erne, og flere andre steder var der så småt bymæssige funktioner på vej. I 1879 (Trap 2) var der kommet bymæssige funktioner til i lidt flere byer, men endnu er det – med undtagelse af Herning – vanskeligt at afgøre, om der var tale om egentlige byer. Tydeligt er det dog, at der en række steder nu var mindre koncentrationer af bymæssige funktioner. Mellem Trap 1879 og 1904 (Trap 2 og 3) ses der også for Ringkøbing amt et stort spring, og godt og vel halvdelen af bebyggelserne må lige efter århundredeskiftet anses for at være byer. Med undtagelse af omkring fem bebyggelser var alle de undersøgte bebyggelser i Ringkøbing amt i 1920'erne (Trap 4) for byer at regne, og i 1964 (Trap 5) var også de sidste kommet med. Frederiksborg amt var endnu tidligere ude end de to øvrige, idet enkelte bebyggelser allerede i 1850'erne var egentlige byer, nemlig Frederiksværk og Hørsholm/Usseø. Frederiksværk havde siden 1850 haft status som handelsplads, og også den tidligere slotsby Hørsholm (Hirschholm Slot nedrevet 1810) havde indtil 1867 stadig nogle enkelte privilegier,<sup>703</sup> hvorfor de på afgørende punkter adskilte sig fra de øvrige. Samtidig må byen Fredensborg fremhæves som en bebyggelse, der allerede her havde mange byfunktioner, hvilket må ses i direkte relation til det stedlige slot, der var med til at give byen en særlig karakter. Også i flere andre bebyggelser var der bymæssige funktioner tilstede, som snart skulle resultere i egentlige bydannelse. I

---

<sup>703</sup> Lisbeth E. Hein m.fl. 1989.

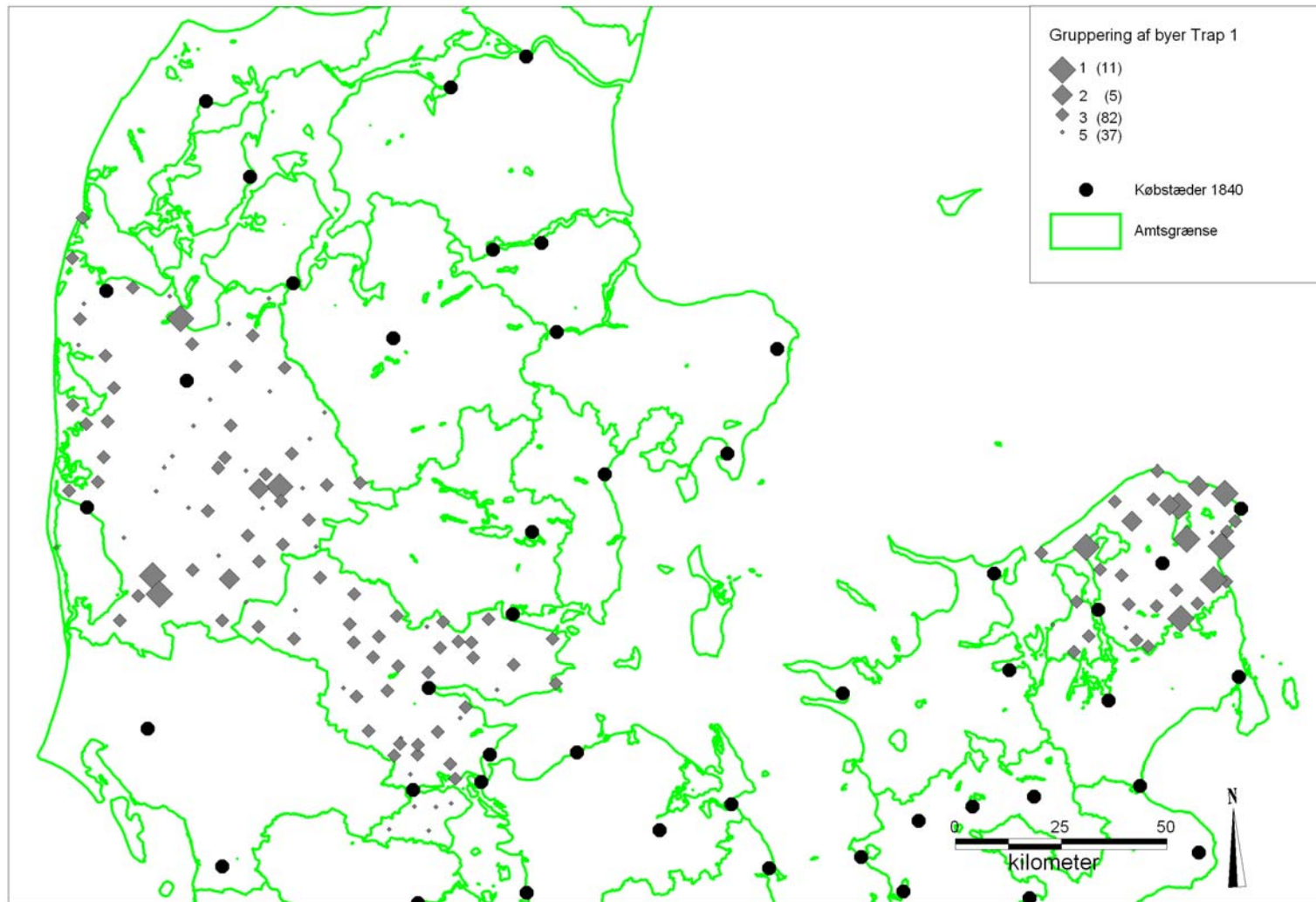
slutningen af 1890'erne (Trap 3) havde godt og vel halvdelen af byerne et antal funktioner, som samtidig havde en karakter, der kunne retfærdiggøre en betegnelse som by, hvilket svarede nogenlunde til de øvrige områder. I alle områder kan der konstateres en stor spændvidde i tidspunktet for byernes opståen. Især i Ringkøbing amt, men også i Vejle amt var der byer, som først voksede frem meget sent. Frederiksborg amt var generelt set først ude, men også her var der byer, som opstod meget sent. I alle områder er der ligeledes eksempler på byer med et jævnt og mere dramatisk udviklingsmønster. Fra Ringkøbing amt kan byen Snebjerg fremhæves som et eksempel på en by med en jævn udvikling. Byen var noteret for henholdsvis fire, fem, ni, 12 og 18 funktioner i de fem udgaver. Derimod var udviklingen i Hvide Sande langt mere drastisk: Således var der slet ingen funktioner før Trap 4, hvor der var noteret fire funktioner, hvilket i Trap 5 var steget til 30. Sidstnævnte hører dog til sjældenhederne. Fra Frederiksborg amt kan fx Ølsted og Skibby nævnes som eksempler på byer med en jævn udvikling, mens Birkerød er et eksempel på en meget dramatisk vækst sidst i perioden.

Den kvalitative sammenligning viser således, at forskellene mellem de tre områder i høj grad kan reduceres ved at se bort fra de privilegerede byer og andre helt "særlige" forhold, som i høj grad kan forklare den tidligere "start" i Frederiksborg amt. Derimod er det tydeligt, at der var store variationer i de rurale byers udviklingsmønstre internt i de tre områder. I løbet af de godt og vel hundrede år blev spændvidden mellem byerne – forstået som forskellen på byfunktionernes antal og karakter og dermed også betydning i bysystemet – derfor stadig større.

#### Udvikling og fordelingen af store og små byer

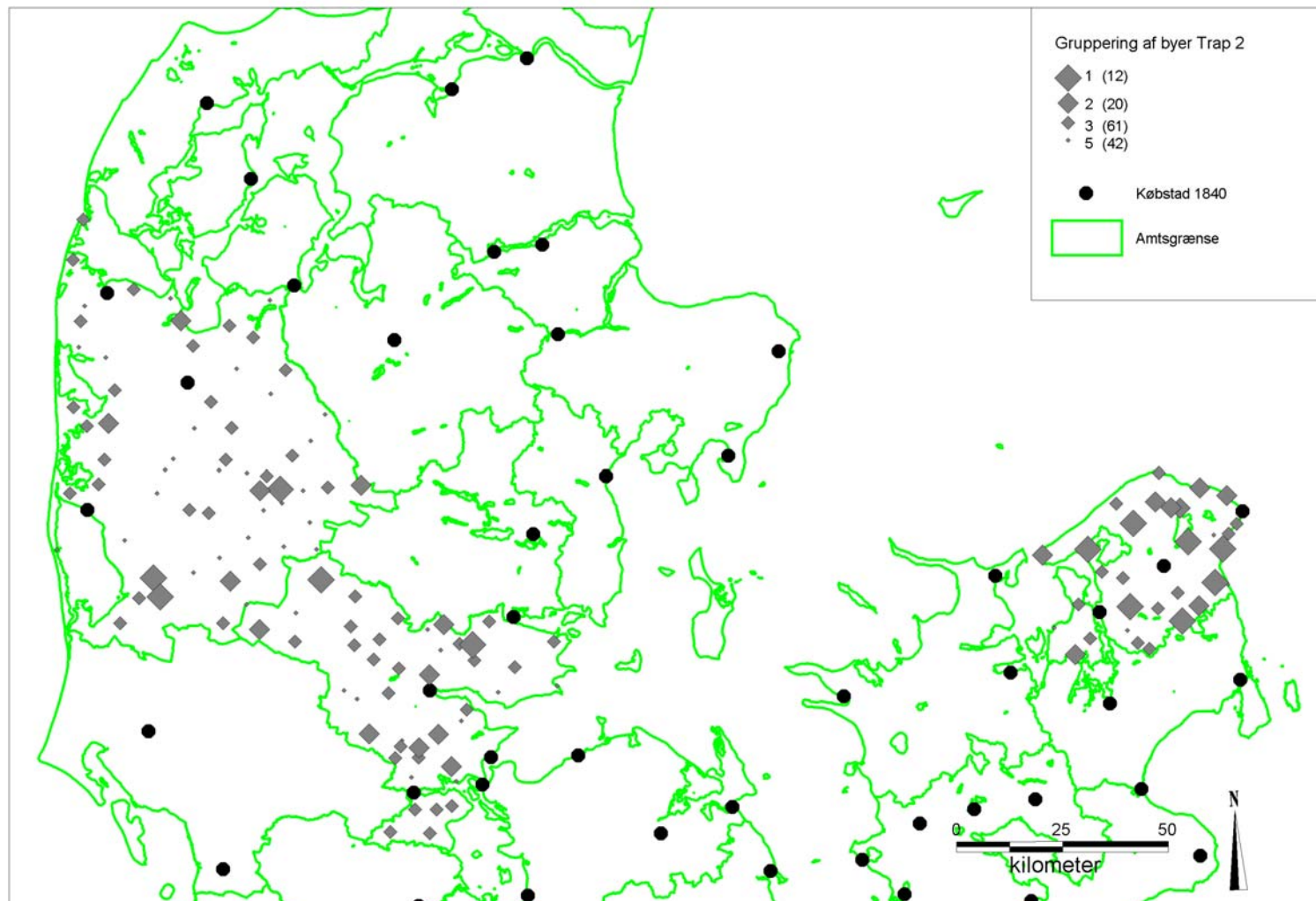
Fokus skal nu et øjeblik først rettes mod byer med mange og efterfølgende byer med få funktioner. Den tidligere benyttede fremgangsmåde til inddeling af byerne ud fra deres plads i den totale fordeling efter fraktiler og middelværdi plus/minus standardafvigelse(r) skal benyttes i forsøget på at nuancere forskelle og ligheder mellem byerne i de tre undersøgelsesområder (se bilag 4.3, tabel 62 og 63). Til at understøtte analysen er der udarbejdet kort over byfunktionernes geografiske placering og fordeling for hver Trap-udgave med mulighed for at visualisere forskydningerne mellem de tre områder. Inddelingen er foretaget ud fra fraktiler: 1) Byer med et antal funktioner over 90%-fraktilen, 2) mellem 90%- og 75%-fraktilen, 3) mellem 75%- og 25%-fraktilen, 4) mellem 25%-fraktilen og 10%-fraktilen og 5) under værdien for 10%-fraktilen. Her skal hovedtendenserne beskrives med fokus på forskelle og ligheder mellem de tre områder, som dog alle må vurderes i forhold til, at det totale antal byer i Ringkøbing amt – 60 i alt – lå væsentligt over antallet i de to øvrige, hvor Vejle amt med 44 kunne mønstre omkring to tredjedele af dette antal, mens Frederiksborg amt med 31 byer kun tegnede sig for omtrent halvdelen. Endelig må der især i de første udgaver af Trap tages højde for, at der var tale om meget små tal, hvorfor en placering i gruppe 1 eller 2 i disse ikke kan tages som udtryk for en tilstedeværelse af egentlige byer. Kortene bringes først, hvorefter de kommenteres:

Figur 54: Trap 1. Inddeling efter fraktiler. Alle områder



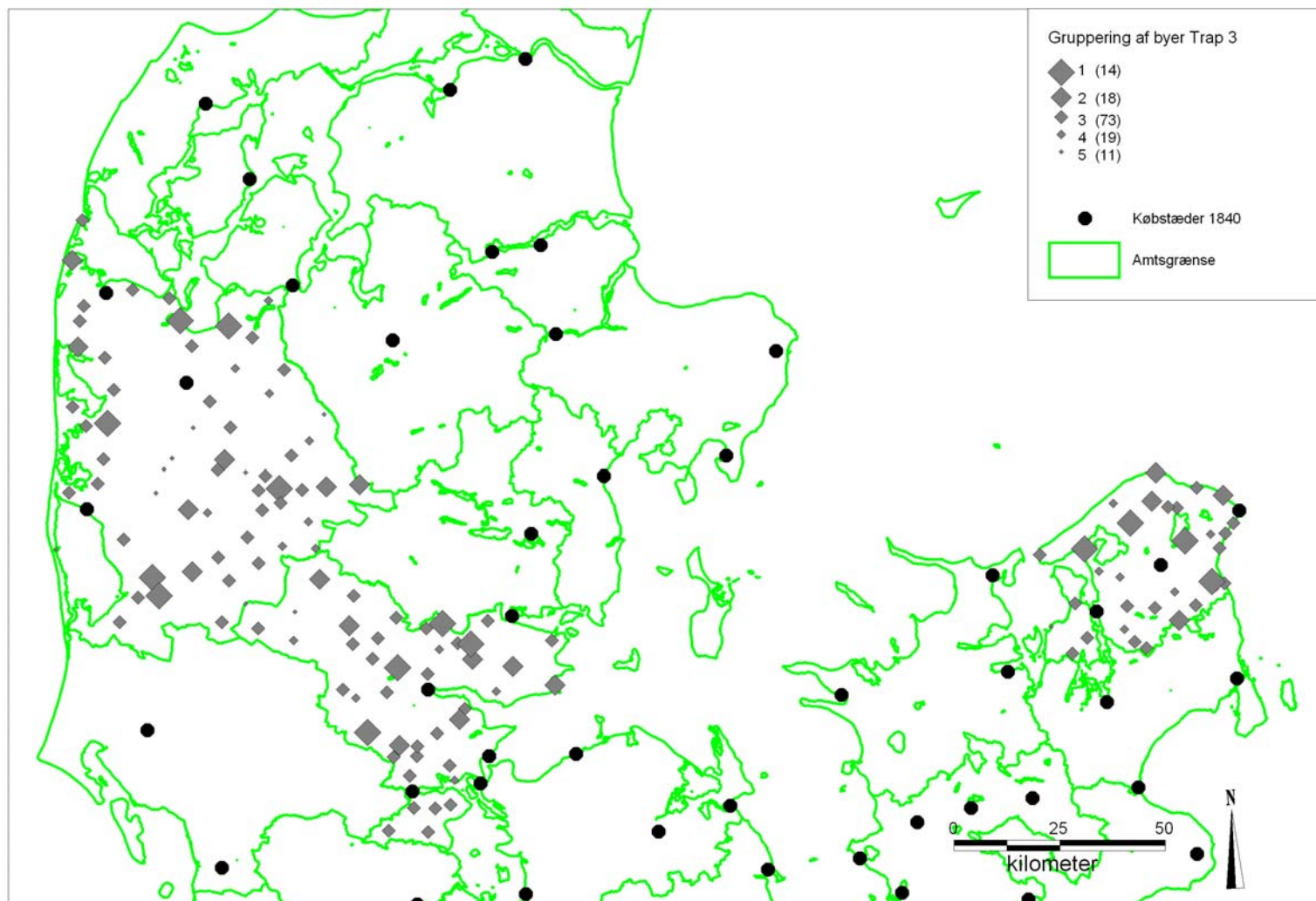
Forklaring: Værdien for 25%- og 10%-fraktilen er nul, hvorfor der ikke opereres med en kategori 4.

Figur 55: Trap 2. Inddeling efter fraktiler. Alle områder

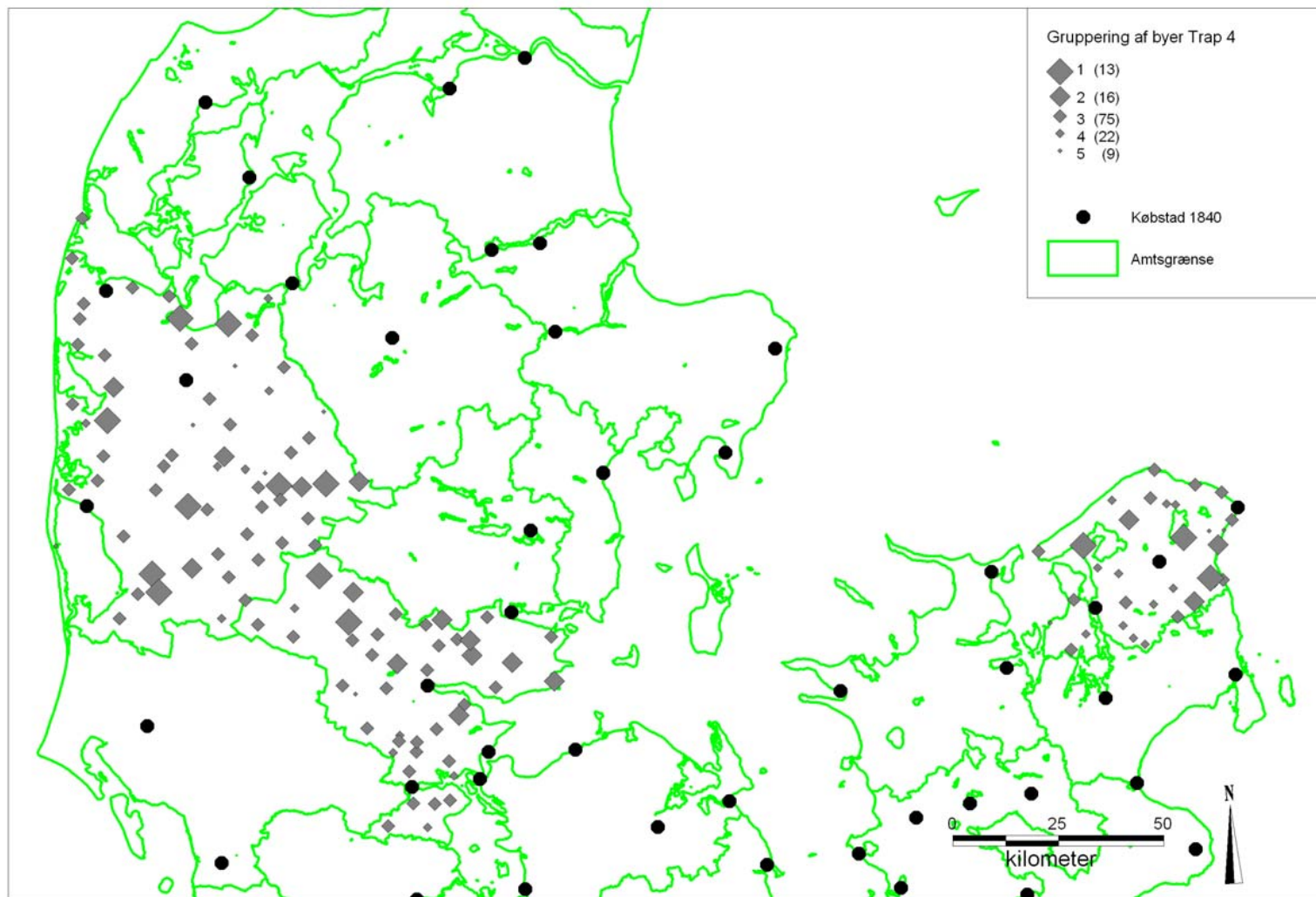


Forklaring: Værdien for 25%- og 10%-fraktilen er 1 og 0, hvorfor der ikke opereres med en kategori 4.

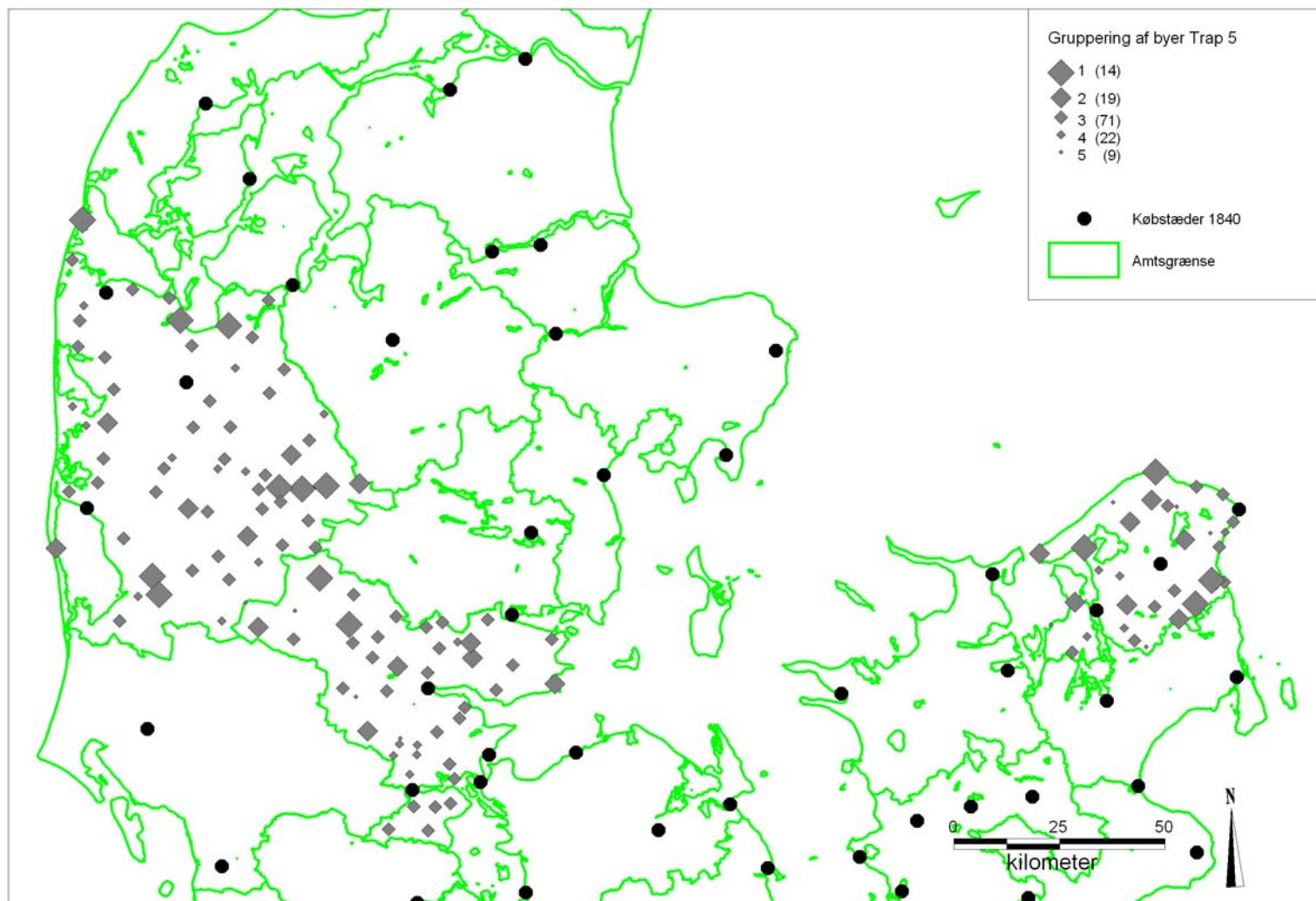
Figur 56: Trap 3. Inddeling efter fraktiler. Alle områder



Figur 57: Trap 4. Inddeling efter fraktiler. Alle områder



Figur 58: Trap 5. Inddeling efter fraktiler. Alle områder





Af kortet over Trap 1 ses det, at 90%-fraktilen for den totale fordeling har værdien 4, og i alt 11 byer havde mere end fire funktioner. De fire byer med flest funktioner var alle beliggende i Frederiksborg amt, nemlig Frederiksværk, Hørsholm/Usseørd, Fredensborg samt Humlebæk, som samtidig er de eneste byer, der befandt sig over middelværdien plus to standardafvigelser og derfor kan udskilles som byer med særligt mange funktioner. Herefter følger i nævnte rækkefølge byerne Herning og Struer samt Esrum, der alle befandt sig over middelværdien plus en enkelt standardafvigelse. De resterende fire byer over 90%-fraktilen var Skjern, Tarm, Farum og Hellebæk. Frederiksborg amt var altså med syv byer særdeles godt repræsenteret i denne gruppe, fra Ringkøbing amt var der fire byer, mens ikke en eneste by fra Vejle amt var blandt de nævnte.

I opgørelsen af funktioner i Trap 2 har 90%-fraktilen værdien 6 og i alt 12 byer havde mere end seks funktioner. Igen ses Frederiksværk i toppen, men nu efterfulgt af Herning. Herefter fulgte i nævnte rækkefølge Helsingø, Hørsholm/Usseørd samt Fredensborg, der ligeledes befandt sig over middelværdien adderet med to standardafvigelser og således hørte til blandt de allerstørste. Nyt var det, at byer i Ringkøbing amt nu formåede at blande sig med disse. Som de næste byer i rækken ses Humlebæk/Sletten, Skjern, Farum og Løsning, der alle befandt sig over middelværdien plus en enkelt standardafvigelse. De resterende pladser blev besat af Tarm, Brande og Slangstrup. Dermed var også Vejle amt nu kommet med i toppen, der således stadig blev udgjort af syv byer fra Frederiksborg amt, blot tre byer fra Ringkøbing amt og nu også to fra Vejle amt.

Fremme ved århundredeskiftet og Trap 3 var 90%-fraktilen 15,6. Ringkøbing amt havde nu sat sig på de tre øverste pladser med Herning, Skjern og Struer, hvorefter fulgte Frederiksværk, Hørsholm/Usseørd samt Tarm. Alle disse befandt sig over middelværdien adderet med to standardafvigelser. De følgende otte byer befandt sig ligeledes over middelværdien plus en enkelt standardafvigelse, nemlig Fredensborg, Helsingø, Vinderup, Uldum, Jelling, Løsning, Egtved og Ulfborg. Således var i alt seks af de ti byer med flest funktioner beliggende i Ringkøbing amt, mens de resterende fire var fra Frederiksborg amt. Også Vejle amt var med, om end ikke i den absolutte top.

For Trap 4 har 90%-fraktilen værdien 23. Ringkøbing havde fra forrige udgave beholdt de tre øverste pladser. Herning med flest, hvorefter nu fulgte Skjern og Struer. Herefter kom Hørsholm/Usseørd, der sammen med de øvrige befandt sig over middelværdien plus to standardafvigelser. På de resterende pladser blandt byerne med flest funktioner var Frederiksværk, Brande, Give, Ulfborg, Fredensborg, Tarm, Vinderup og Ikast, der havde et antal funktioner over middelværdien plus en enkelt standardafvigelse samt Videbæk, som lå lige under. I alt var otte af byerne beliggende i Ringkøbing amt, tre i Frederiksborg amt, mens der kun var to fra Vejle amt. Her må det dog fremhæves, at de to repræsentanter for sidstnævnte område var rykket lidt længere op mod toppen, end det var tilfældet i de tidligere udgaver.

For femte og sidste udgave var 90%-fraktilen på 37,6. Ringkøbing amt havde nu sat sig på de fem øverste pladser, og tegnede sig for alle de byer, der havde flere funktioner end middelværdien og to standardafvigelser. Igen var Herning på førstepladsen og blev efterfulgt af Struer, Ikast, Hammerum og Skjern. Herefter kom nu Birkerød, Hørsholm/Usseørd, Brande, Thyborøn, Tarm, Frederiksværk, Give, Vinderup og Gilleleje, som også befandt sig over middelværdien og en enkelt standardafvigelse. I alt var Ringkøbing amt repræsenteret med otte byer (heraf alle de tre privilegerede), Frederiksborg amt med fire (herunder også den privilegerede), mens der stadig kun var to byer fra Vejle amt.

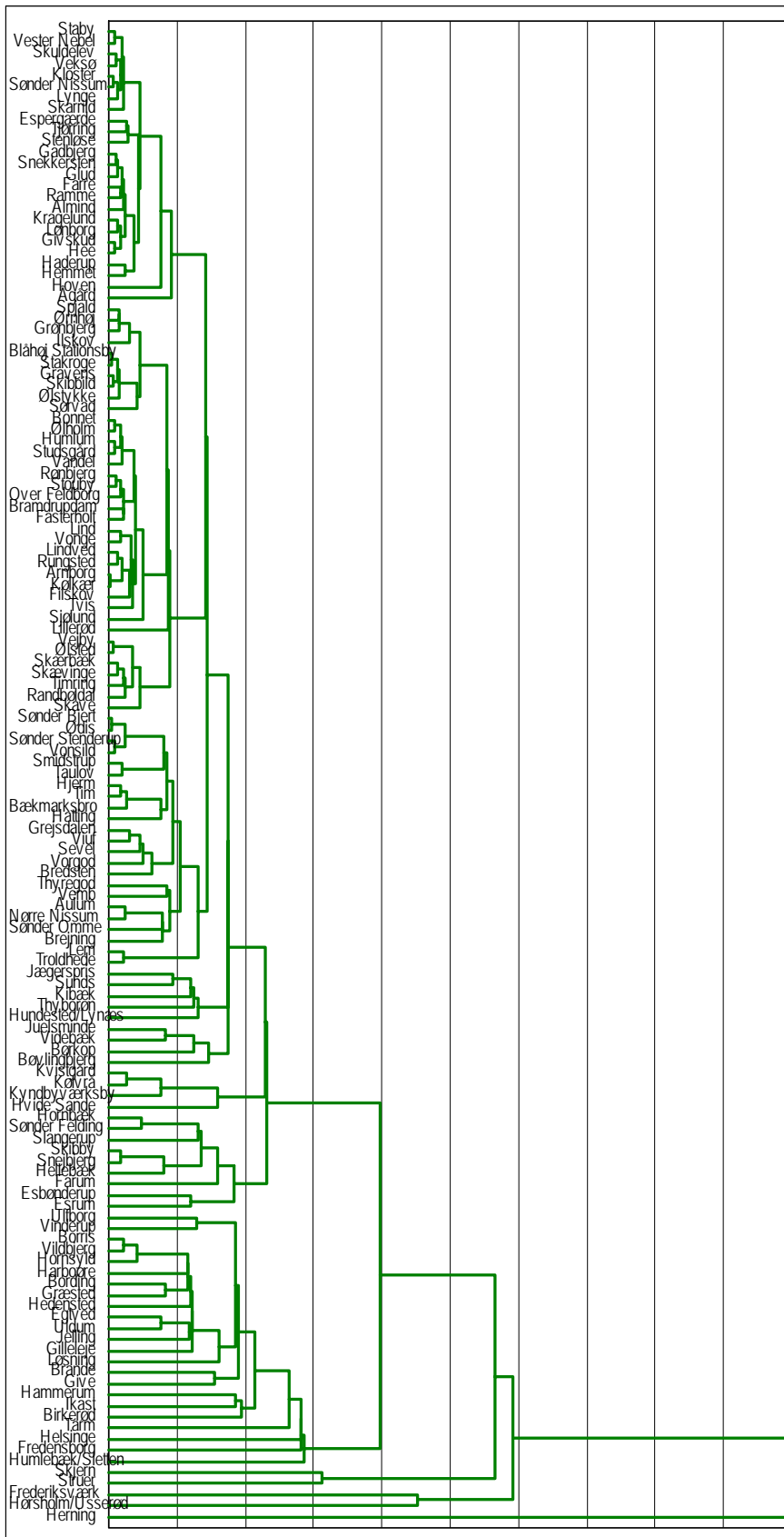
En tilsvarende opgørelse er foretaget for de mindste byer (se bilag 4.3, tabel 63: På grund af fordelings skævhed er målet for middelværdien fratrukket en eller to standardafvigelser ikke inddraget). For Trap 1 var 10%-fraktilen nul, og for i alt 37 byer var der i første udgave ikke nævnt funktioner overhovedet. Disse fordelte sig med 13 byer i Vejle amt, 21 byer i Ringkøbing amt, mens kun tre var beliggende i Frederiksborg amt. Samme værdi for 10%-fraktilen ses i Trap 2, men antallet af byer uden funktioner var nu reduceret til 21 fordelt på fem byer i Vejle amt, 14 i Ringkøbing amt samt to i Frederiksborg amt. For Trap 3 har 10%-fraktilen værdien 2. For seks byer var der stadig ikke anført funktioner, mens de resterende byer i gruppen var noteret for en enkelt funktion. Fordelingen var nu sådan, at Ringkøbing igen var repræsenteret med flest

byer – syv i alt. Fra Vejle amt var der tre byer, mens Frederiksborg var noteret for en enkelt by. I Trap 4 var 10%-fraktilen steget til 7. Under denne værdi befandt sig fem byer fra Ringkøbing amt, to fra Frederiksborg samt en enkelt fra Vejle. Endelig skal nævnes femteudgaven, hvor Frederiksborg amt var noteret for hele fem små byer, Vejle amt tegnede sig for fire, mens ingen byer fra Ringkøbing amt længere var at finde blandt de allermindste.

På baggrund af gennemgangen af funktioner og de fem kort kan det om udviklingen konstateres, at landdistrikternes urbanisering i hvert fald frem til 1870erne tydeligvis var mest fremskreden i Frederiksborg amt (også hvis der bortses fra Frederiksværk og Hørsholm). Dog fik også Ringkøbing amt omkring dette tidspunkt andel i urbaniseringen, som her blev meget omfattende, idet området tydeligvis havde et stort behov for nye og store byer. Vejle amt havde derimod i hele perioden generelt vanskeligt ved at holde trit med de øvrige. Heller ikke på dette felt var Vejle amt et ”gennemsnitsområde”.

Et andet udtryk for udviklingen ses på nedenstående dendrogram, der er udarbejdet på grundlag af byernes funktionsantal i de enkelte Trap-udgaver, hvorved der både tages hensyn til udviklingen og antallet af funktioner:

**Figur 59: Dendrogram over udviklingen i byerne i Trap 1-5. Alle områder**



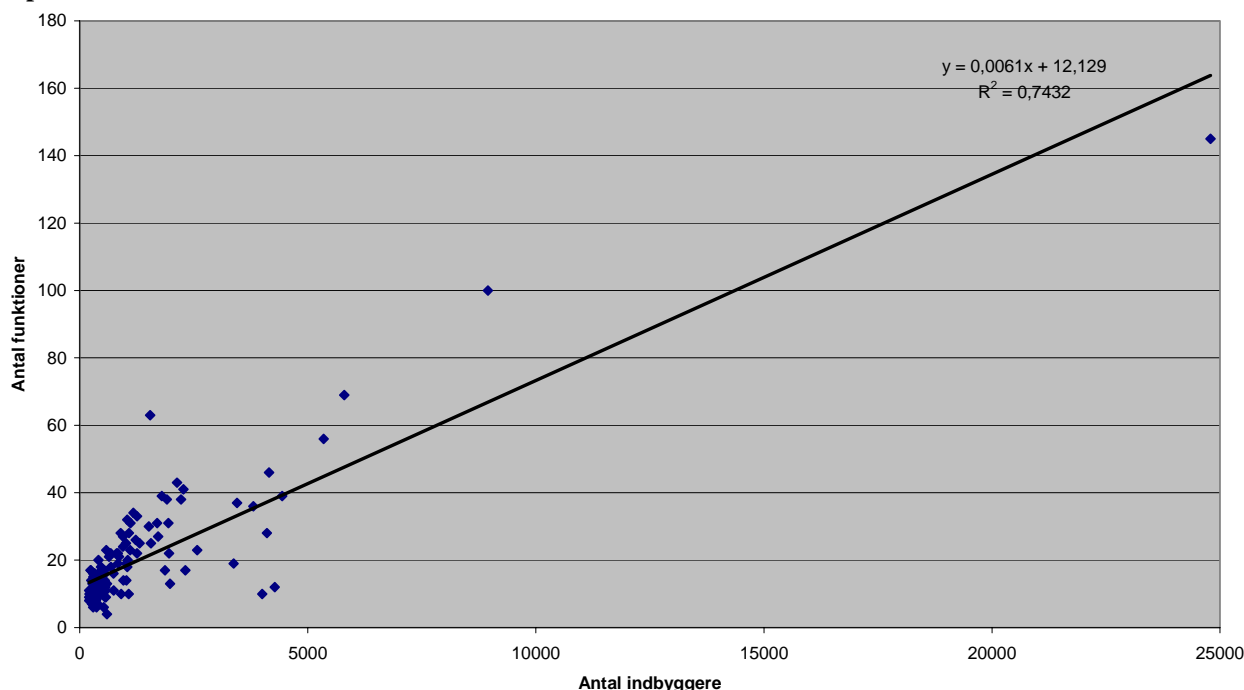
Forklaring: Funktionen *komplet* og *z-scores* er valgt. Det er beklageligvis vanskeligt at læse bynavnene.

Af dendrogrammet ses det, at Herning målt på antal funktioner adskilte sig markant fra de øvrige byer, idet træet længst mod højre deles i to grene. Efterfølgende skiller Frederiksværk og Hørsholm/Usseørd sig ud fra de øvrige, mens den følgende opsplitning består af en udskillelse af Skjern og Struer – altså alle de byer, der på et tidspunkt i perioden havde visse privilegier. Herefter deles byerne i to store grupper, som yderligere underinddeles. Det skal der ikke bruges tid og kræfter på her. Fremhæves skal det derimod, at det – som det var tilfældet med dendrogrammet over erhvervsfordelingen i 4.2. – kan konstateres, at der var byer, som målt på udviklingen i antallet af funktioner i Trap lignede hinanden også på tværs af de tre områder. Det angår fx Givskud og Hee, Bonnet og Ølholm, Bording og Græsted. Dette indikerer, at der mellem områderne var byer, som målt på antal funktioner i Trap 1-5 havde en identisk udvikling, såvel som der naturligt nok også var eksempler på ”slægtskaber” internt i områderne – fx i Skjern og Struer samt Borris og Vildbjerg.

#### Et godt mål for størrelse?

Spørgsmålet er nu, om antallet af funktioner i Trap 5 kan betragtes som et godt udtryk for størrelse, hvilket skal belyses i forhold til et andet udtryk for samme, nemlig indbyggertallet i 1960.

**Figur 60: Spredningsdiagram med regressionslinie over samvariation mellem indbyggertal 1960 og funktioner i Trap 5. Alle områder**



Forklaring: Birkerød, Hørsholm/Usseørd samt Rungsted indgår ikke, da der ikke foreligger tal for de bymæssige bebyggelser for 1960 (jf. 4.1.). I alt ses de øvrige 132 byer.

Der er tydeligvis tale om en positiv samvariation mellem byernes indbyggertal i 1960 og antallet af funktioner i Trap 5. Som det ses, er der dog også byer, som befinder sig et stykke fra den rette linie, og den ekstreme værdi – Herning – har måske (for) stor betydning for sammenhængen. Korrelationskoefficienten (R) er på 0,8621, hvilket udtrykker en stærk korrelation. Som det ligeledes fremgår, er determinationskoefficienten ( $R^2$ ) på 0,7432, hvilket giver en forklaringsgrad på 74,3 %. Fraregnes Herning fås en korrelationskoefficient på 0,7163, altså en knap så stærk korrelation, og en determinationskoefficient på 0,5131. De samlede tal for alle de tre områder bekræfter dog indtrykket fra analysen af Vejle amt. På den baggrund forekommer det rimeligt at anvende antallet af funktioner registreret på baggrund af Trap 5 som ét af flere udtryk for byernes størrelse. Således vil antallet af funktioner blive benyttet som et supplement til indbyggertallet i del 4.5.

### Fordeling på hovedtyper

Ved hjælp af de tidligere opstillede hovedtyper på baggrund af Trap 5 skal det nu forsøges at konstruere et billede af en ”typisk” by og se på forskelle og ligheder mellem de tre områder:

**Table 41: Funktionen distribution på hovedtyper. Alle områder**

Hovedkategori	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	20	I alt
Vejle amt (%)	7,34	13,42	6,64	8,47	19,07	8,62	18,22	15,96	0	0,14	2,12	0	100
Ringkøbing amt (%)	5,21	11,37	6,95	7,68	18,97	10,35	22,59	14,41	0,14	0,29	1,96	0,07	100
Frederiksborg amt (%)	4,74	10,6	14,1	6,95	15,2	6,32	21,3	17,2	0,32	0,63	1,42	1,26	100
Alle områder (%)	5,66	11,72	8,52	7,71	18,11	8,96	21,16	15,47	0,15	0,33	1,87	0,33	100

Som det ses var der lidt flere administrative funktioner/offentlig regulering (1) samt uddannelsesinstitutioner (2) i byerne i Vejle amt end i de to øvrige områder, mens niveauet var lavest i Frederiksborg amt. Med hensyn til de sociale institutioner og sundhed (3) lå Frederiksborg amt væsentligt over niveauet for de to øvrige områder, hvilket især må tilskrives de mange børnehjem og rekreationshjem. De religiøse institutioner (4) samt funktioner i kultur- og fritidskategorien (5) var mest udbredt i Vejle amt, hvorefter fulgte Ringkøbing, mens Frederiksborg amt her lå noget under gennemsnittet. Handelsvirksomhed og finansielle institutioner (6) havde absolut størst udbredelse i Ringkøbing amt. Vejle amt indtog en mellemposition, mens Frederiksborg amt befandt sig noget under gennemsnittet. Håndværksvirksomhed, produktion og industri (7) var ligeledes mest udbredt i Ringkøbing amt. Hvad angår denne kategori, indtog Frederiksborg amt en mellemposition, mens Vejle amt befandt sig noget under gennemsnittet. Med hensyn til funktioner i kategorien infrastruktur (8) havde de størst udbredelse i Frederiksborg amt, Vejle amt indtog en mellemposition, mens kategorien var mindst udbredt i Ringkøbing amt. Kategorierne 9, 10 og 20 er så små, at de ikke skal nævnes her. Derimod skal der knyttes en kommentar til jordbrugskategorien (11), som var mest udbredt i Vejle amt, hvorefter fulgte Ringkøbing amt, mens Frederiksborg amt lå lidt under gennemsnittet. Som det fremgår, var der altså både forskelle og ligheder mellem områderne.

### Den ”typiske” rurale by

Med udgangspunkt i hovedkategorierne skal der herefter ses lidt nærmere på funktionstypernes fordeling. De mest hyppige funktioner inden for hver enkelt hovedkategori er oplyst nedenfor.

**Tabel 42: Hovedtyper. Alle områder**

Id	Hovedkategori	Antal (middelværdi)	Antal (median)	Hyppigste funktioner	Antal	Antal byer med funktionen
1	Administrative institutioner og offentlig regulering	1,15	0,79	Kommunekontor	65	65
				Politistation/-kontor	25	25
				Tjenestebolig	21	7
				Toldsted	12	12
2	Uddannelsesinstitutioner og folkeoplysning	2,36	1,64	Bibliotek	95	89
				Skole (uspec)	77	60
				Centralskole	68	67
				Højere skole	37	23
3	Sociale institutioner (og sundhed)	1,75	1,19	Forskole	12	12
				Alderdomshjem	79	77
				Apotek	25	25
				Børnehjem	21	10
4	Religiøse institutioner	1,56	1,08	Hvile- og rekreationshjem	17	13
				Kirke	96	93
				Missionshus	89	79
5	Kultur og fritid (inkl. sport)	3,65	2,54	Anden kirke	7	6
				Sportsplads	84	79
				Hotel	83	58
				Forsamlingshus/-sal	64	62
				Kro/gæstgivergård	57	55
				Anlæg (lystanlæg)	33	29
				Biograf	29	29
				Forening/foreningsbygning*	21	5
6	Handelsvirksomheder og finansielle institutioner	1,81	1,25	Museum	17	13
				Bank	108	75
				Sparekasse	68	65
				Handelsvirksomhed	30	7
7	Håndværksvirksomhed, produktion og industri	4,27	2,96	Markeds-/festplads	13	10
				Fabrik	313	70
				Mejeri	90	90
				Mølle	45	44
				Savværk	19	19
8	Infrastruktur (transport og forsyning)	3,12	2,17	Slakteri	16	8
				Posthus-/ekspedition	102	99
				Telefoncentral	98	98
				Jernbanestation	78	77
				Vandværk	19	18
				Havn	17	13
9	Militære anlæg	0,03	0,02	Rutebilstation	17	17
				Fjernvarmeværk	16	16
10	Bolig	0,07	0,05	...	...	...
11	Landbrug (jordbrug)	0,38	0,26	Dyrefarm	24	14
				Gartneri/planteskole	13	12
20	Andet	0,07	0,05	...	...	...
-	I alt	20,42	14	...	...	...

Forklaring: \*To kategorier er slået sammen.

I forsøget på at konstruere en ”typisk” rural by tages der udgangspunkt i middelværdien for den ”typiske” by på 20,4 funktioner og en median på 14. På baggrund af tabellen nedenfor kan den ”typiske” by i de tre områder beskrives således: Der var mellem 0,8 og 1,2 funktioner i kategorien *Administrative institutioner og offentlig regulering*. Mest sandsynligt er det, at der var tale om et kommunekontor eventuelt en politistation. Tjenesteboliger derimod var fordelt på forholdsvis få byer. Mellem 1,6 og 2,4 funktioner var at finde i kategorien *Uddannelsesinstitutioner og folkeoplysning*, hvor de mest hyppige typer var bibliotek, centralskole eller skole (uspec). Endelig er det ikke usandsynligt, at der var en højere skole i byen. Der var mellem 1,2 og 1,8 funktioner i kategorien *Sociale institutioner (og sundhed)*. Mest sandsynlig er det, at der

var tale om et alderdomshjem, men det kunne også være et apotek, et hvile-/rekreationshjem eller et børnehjem. Kategorien *Religiøse institutioner* var repræsenteret af mellem 1,1 og 1,6 funktioner – typisk en kirke og/eller et missionshus. Mellem 2,5 og 3,7 funktioner var at finde i kultur- og fritidskategorien. Mest sandsynligt er det, at der var tale om en sportsplads, et forsamlingshus, et hotel, en kro/gæstgivergård, et anlæg, en biograf eller et museum, mens foreningsbygninger var koncentreret i få byer. Af handelsvirksomheder og finansielle institutioner var banker og sparekasser de hyppigst forekommende og udgjorde typisk mellem 1,3 og 1,8 funktioner, mens egentlige handelsvirksomheder primært var koncentreret i de større byer. Af håndværksvirksomheder, produktion og industri var der mellem 3,0 og 4,3 funktioner – typisk et par fabrikker, et mejeri og måske en mølle eller et savværk, mens slagterierne derimod var fordelt på færre byer. Infrastrukturen var med mellem 2,2 og 3,1 funktioner også godt repræsenteret. Oftest var der tale om et posthus, en telefoncentral og en jernbanestation, men også vandværker, rutebilstationer, fjernvarmeværker og havne var udbredte. Såfremt jordbrugserhvervene var repræsenteret – mellem 0,3 og 0,4 funktioner – var det oftest i form af en dyrefarm eller et gartneri/en planteskole.

Dette generelle billede svarer meget godt til billedet af den typiske by i Vejle amt, når der ses bort fra det forhold, at byerne i dette område havde et lidt lavere funktionsantal end områderne tilsammen. Analysen er også gennemført separat for de to øvrige områder (se de separate analyser af Ringkøbing og Frederiksborg amter i bilag 4.3). I Ringkøbing amt tegner der sig et nogenlunde tilsvarende billede, mens funktionsfordelingen i Frederiksborg amt på enkelte punkter adskiller sig lidt herfra: I kategori 1 var der relativt få kommunekontorer, mens der i kategori 2 var forholdsvis få biblioteker og centralskoler. Af sociale institutioner var der i dette område mange børnehjem (dog fordelt på få byer), mens der med hensyn til de religiøse institutioner var relativt få missionshuse. Endelig skal det fremhæves, at der i kategorien *Kultur og fritid* var meget få sportspladser, som til gengæld var meget hyppige i de øvrige områder. Forskellene dækker efter al sandsynlighed over nogle faktiske variationer, men de må samtidig ses i relation til det forhold, at bindet for Frederiksborg amt udkom et årti tidligere end de øvrige områder samtidig med, at området fungerede som et pilotområde for værkets tilblivelse. Sidstnævnte afspejlede sig fx i de fundne indberetningsskemaer, som for Frederiksborg amt ikke var så udførlige som dem, der blev benyttet til de senere bind.

Langt de fleste byer havde til hensigt at betjene et større eller mindre opland, hvilket betyder, at de fleste havde en meget varieret funktionssammensætning bestående af en del industri- og håndværksvirksomhed, nogle funktioner knyttet til handel, nogle administrative/institutionelle funktioner samt nogle funktioner knyttet til infrastrukturen. Endvidere lod relationen til de primære erhverv sig ofte spore. Det må dog understreges, at der mellem byerne var mange forskellige variationer.

#### Et forslag til typologisering

Mellem de rurale byer var der variationer, som ”skjuler” sig i den gennemsnitlige by. Spørgsmålet om byernes type og funktion kan ikke betragtes isoleret ud fra Trap, der *ikke* indeholder en total fortegnelse over byernes funktioner. Derfor må resultaterne fra Trap-analysen ses i sammenhæng med de øvrige faktorer. Det vil ske i 4.5. Alligevel synes det relevant her kort at diskutere erfaringerne fra de tre områder. I Vejle amt er det som nævnt tydeligt, at de fleste byer kan karakteriseres som *oplandsbyer*, mens et mindre antal byer skilte sig ud fra oplandsbyerne og må betegnes som *specialbyer*: Dette mønster ses også for de to øvrige områder. Dog er der en tydelig tendens til, at der i Frederiksborg amt var væsentlig flere byer med specialfunktioner end i de to øvrige områder, såvel som bebyggelsesudviklingen her var mest dynamisk.

Byerne i Ringkøbing amt kan sagtens rummes i en af kategorierne opstillet i pilotområdet. I Ringkøbing amt ses der et meget stort antal byer med oplandsfunktioner – måske på grund af det store behov for oplandsbyer i dette område. En del af disse var dog præget af en (eller flere) specialfunktion(er) – især industri. Vurderet ud fra de tilstedeværende funktioner med relation til industri synes især Ikast, Hammerum, Sunds, Tjørring og Herning at være helt *industribyer*, mens erhvervsfordelingstallene tyder på, at flere byer måske skal indplaceres i denne kategori. Det kan måske til dels forklares med det forhold, at industrikategorien i erhvervsfordelingen også omfatter råstofindvinding, og i Ringkøbing amt spillede især indvinding af brunkul i flere tilfælde en central rolle for byerne (gravene var oftest beliggende et stykke uden for den rurale by).

Byerne med meget industri (og råstofindvinding) havde dog typisk også visse oplandsfunktioner, hvorfor det ikke synes rimeligt at tale om ensidige *industribyer*. Der er ikke for Ringkøbing amt lokaliseret helt ensidige *institutionsbyer*. Nørre Nissum kandiderer til denne kategori, men byen havde også andre funktioner på samme måde som det eksempelvis i Vejle amt var tilfældet med Jelling. *Kystbyerne* må i Ringkøbing amt i høj grad ses i relation til fiskerierhvervet. Således Hvide Sande og Thyborøn, mens Struers kystbeliggenhed i højere grad må ses i relation til handel og dermed kontakten med omverdenen. Såfremt også analysen af erhvervsfordelingen inddrages, ses det, at også byer som Harboøre, Sønder Nissum og Skarrild har ligheder med disse, til trods for at de ikke lå umiddelbart ved kysten. Funktionsanalysen giver det indtryk, at langt de fleste af byerne – trods specialfunktioner – stadig fungerede som centre for et større eller mindre opland. Mulige undtagelser var dog Hvide Sande og Thyborøn, hvilket der senere skal ses nærmere på.

Både pilotundersøgelsen og studiet af Ringkøbing amt viser, at der er behov for en fleksibel typologisering, men det bestyrkes især i forbindelse med analysen af Frederiksborg amt – herunder ikke mindst muligheden for, at en by kan have flere funktioner – enten samtidig eller til forskellig tid. Området giver samtidig anledning til at udvide de kategorier, der blev opstillet i pilotundersøgelsen. Således er der tydeligvis behov for en kategori til at omfatte de såkaldte *slotsbyer*, der på mange måder udgjorde en særlig type: Disse byers udvikling begyndte tidligt, og de første funktioner var typisk direkte knyttet til slottet, hvorefter andre kom til. Hørsholm(/Usserød) og Fredensborg hørte til i denne kategori, og begge disse byer fik også oplandsfunktioner. Til slotsbyerne skal sandsynligvis lægges Jægerspris, der ligeledes udsprang af det stedlige slot, som siden blev præget af en stor institution. I Farum lå en hovedgård, som givetvis påvirkede bebyggelsen, men ikke i en sådan grad, at byen adskilte sig markant fra de øvrige. *Kystbyerne* må udgøre en kategori for sig og især i Frederiksborg amt var både orienteringen mod forlandet og den tidlige udvikling af rekreative funktioner. Humlebæk/Sletten, Espergærde Hundested/Lynæs, Rungsted, Snekkersten, Hornbæk og Gilleleje var alle at finde i denne kategori, hvor sidstnævnte måske endvidere skal kategoriseres som *oplandsby*. Også Hellebæk og Frederiksværk havde kystbeliggenhed, men må nok primært karakteriseres som *fabriks-* eller *industribyer*. Frederiksværk fik dog også betydning som oplandsby. Til *industribyerne* skal desuden lægges Kyndbyværksby, der opstod sent, og som i endnu højere grad end de øvrige havde en meget ensidig funktionssammensætning knyttet direkte til værket. Endelig skal nævnes Esrum, hvis udvikling i høj grad må ses i relation til det stedlige kloster, som siden fik administrative funktioner (amtstue mv.), men som dog også fik visse oplandsfunktioner. Tilbage står en gruppe af mere ”rene” *oplandsbyer*. Også blandt disse var udviklingen imidlertid forskellig: Skibby og Slangstrup havde som nævnt begge en fortid som købstæder, mens eksempelvis Birkerød, Lillerød og Farum meget tidligt blev præget af beliggenheden tæt på hovedstaden i form af massive boligbebyggelser. Det er således tydeligt, at udviklingen i Frederiksborg amt var betydelig mere dynamisk end i de to øvrige områder.

### **4.3.3. Sammenfatning**

#### Metode

I funktionsanalysen må der tages forbehold for, at funktionsudviklingen primært er analyseret ud fra en enkelt kilde (der dog er suppleret med kort og til dels oplysninger om befolkningens erhvervsfordeling), som langt fra indeholder en totalregistrering af samtlige funktioner. Benyttet med forbehold var det dog ved hjælp af en kombineret kvantitativ og kvalitativ analyse af de fem Trap-udgaver – der stort set kunne dække hele undersøgelsesperioden – muligt at få indsigt i det omtrentlige tidspunkt for byernes opståen, udviklingsforløb og særlige karakteristika. Den kvantitative analyse kunne give et overblik (især takket være fempunktsopsummeringer, middelværdier og standardafvigelse), men den måtte sideløbende kombineres med en mere kvalitativ vurdering. Det var ikke muligt på baggrund af oplysningerne om funktioner i Trap at inddele byerne i snævre kategorier. Derimod var det ud fra en kvalitativ vurdering af funktionssammensætningen muligt at udskille et mindre antal byer, som adskilte sig fra de øvrige. I forhold til det videre arbejde med byernes karakteristika er det tydeligt, at der må være mulighed for, at byerne enten samtidig eller på skift kan rumme både *oplands-* og *specialfunktioner* – og hvad angår sidstnævnte endda flere forskellige i samme by. Til vurderingen knytter der sig dog den usikkerhed, at det ikke på det foreliggende grundlag var muligt sikkert at afgøre, om en bys funktioner var rettet mod dens egne



indbyggere eller mod dens opland. Der skal arbejdes videre med denne problematik i del 4.4. og 4.5, om end det må erkendes, at kun en mere detaljeret undersøgelse med sikkerhed kan afgøre sagen.

### Emne

Grundlæggende var der den forskel på byudviklingen i de tre områder, at udviklingen nogle steder begyndte tidligst i Frederiksborg amt. Så fulgte det vstdanske område, mens Vejle amt holdte lidt bagefter. I Frederiksborg amt kunne den tidlige byudvikling især konstateres i de byer, der havde en ”særlig udvikling”, mens mange af de øvrige byer fulgte et mønster, som mindede om det, der sås i Vejle og Ringkøbing amter. I Ringkøbing amt var der tydeligvis et stort behov for byer, men det betød ikke, at alle byerne her opstod tidligt. Derimod kunne der konstateres en stor spændvidde i tidspunktet for byernes opståen.

Det var tydeligt, at langt de fleste byer havde til formål at betjene et større eller mindre opland. Således havde de fleste en meget alsidig funktionssammensætning bestående af en del industri- og håndværksvirksomhed, nogle funktioner knyttet til handel, nogle administrative/institutionelle funktioner samt nogle funktioner knyttet til infrastrukturen. Også de primære erhverv og relationen til disse var ofte tydelig. Der var dog også mellem byerne mange variationer. Fra den store gruppe af byer, der havde oplandet som den primære funktion, kunne der udskilles et antal byer, som havde *specialfunktioner*, hvortil der dog oftest også knyttede sig *oplandsfunktioner*. I Frederiksborg amt var oprindelsen flere steder betinget af ”særlige forhold”, såvel som byudviklingen generelt var mere kompleks end i de to øvrige områder. Det kan være forklaringen på, at den enkelte by ofte både havde *oplands-* og flere forskellige *specialfunktioner*. En del byer i dette område havde dog – vurderet alene på baggrund af funktionerne og erhvervsfordelingen – en så ensidig sammensætning, at der var tale om *specialbyer*. Disse var også repræsenteret i både Vejle og Ringkøbing amter, men i et noget mindre antal. Det skal præciseres og uddybes i 4.4 og 4.5.

Undersøgelsen af funktionerne i de rurale byer har givet indsigt i både forskelle og ligheder i tidspunktet og mønstret for byernes opståen, udvikling og karakteristika. Både i Vejle, Ringkøbing og Frederiksborg amter opstod der byer i landdistrikterne, som – til trods for de nævnte variationer – også havde en række fællestræk, der ingenlunde alene kunne tilskrives forskellene mellem Øst- og Vestdanmark. Samtidig er den i del 2 fremsatte opfattelse af Vejle amt som et gennemsnitsområde på flere områder blevet modificeret. Før der drages flere konklusioner, skal de resterende faktorer inddrages, hvilket sker i kapitel 4.4. og 4.5.

## **4.4. BEBYGGELSESSTRUKTUR OG TRANSPORT**

### **4.4.0. Indledning**

En kartografisk undersøgelse af de rurale byer giver mulighed for at belyse bebyggelsernes tæthed og struktur samt deres fysiske størrelse, hvilket for en analyse af de rurale byers opståen, udvikling og karakteristika er helt central. I den kartografiske analyse skal der fokuseres på bebyggelsens struktur (afstand mellem bebyggelsesenheder, tæthed, karakter, størrelse) og de funktioner, der ses anført på kortene. Bebyggelsesstrukturen i en rural by var i høj grad betinget af den eksisterende primære bebyggelse og naturgrundlaget, som derfor vil blive inddraget i analysen. Bebyggelsen i den rurale by blev formet og bundet sammen af transportnettet, der fungerede som byens skelet, såvel som muligheden for transport til og fra byen spillede en helt afgørende rolle for en bys udviklingsmuligheder. De to faktorer – *Bebyggelsesstruktur* og *Transport* – skal her betragtes i sammenhæng.

### **4.4.1. Pilotundersøgelse: Vejle amt**

#### Eksisterende forskning

Ideen om at betragte bebyggelsesstrukturen og transportforholdene i sammenhæng bekræftes ved at se nærmere på den eksisterende forskning. Det er indledningsvis valgt at søge inspiration i de hidtidige forsøg på at inddele byerne i forskellige typer ud fra deres fysiske struktur og transportforhold. Således hos Ejler Alkjær, der med udgangspunkt i byernes oprindelse, opererer med tre typer og udviklingsmønstre:

- 1) Fra landsby til *stationsby*, hvor en station blev anlagt i en eksisterende landsby.
- 2) Dobbeltby, hvor stationen blev anlagt et godt stykke uden for landsbyen, og hvor de to bebyggelser med tiden smeltede sammen til én.
- 3) Station anlagt på åben mark.<sup>704</sup>

Undersøgelsen er dog ikke baseret på større empiriske studier. Det er heller ikke tilfældet med Aage Aagesen, som taler om henholdsvis *stationsbyer* uden landsbybebyggelse (A) og *stationsbyer* med landsbybebyggelse. I sidstnævnte kunne landsbybebyggelsen enten indgå centralt i stationsbybebyggelsen (B) eller ligge uden for den egentlige stationsbybebyggelse (AB).<sup>705</sup> Andetsteds omtaler Aagesen såkaldte landevejsbyer, men de behandles ikke nærmere.<sup>706</sup> Peter Dragsbo er endnu mere specifik i sin karakteristik af byerne, hvori der indgår følgende typer:

- 1) "Ægte" *stationsbyer* opvokset ved førstegenerationsbaner (bar mark/pæn afstand fra eksisterende bebyggelse).
- 2) Byer, som i den tidlige fase voksede frem på bar mark. Fik senere jernbane.
- 3) Byer, der efter 1885-90 voksede frem på bar mark eller omkring en enkelt funktion. Blev *stationsbyer* ved andengenerationsbaner.
- 4) Byer fra 1885-90, der aldrig fik station.
- 5) Byer fremvokset 1900-1920 som "ægte" *stationsbyer* ved andengenerationsbaner.<sup>707</sup>

Byer, der aldrig fik station, nævnes altså også. Spørgsmålet er dog, om de kun opstod i den korte periode mellem 1885-90? Den eksisterende og/eller primære bebyggelse er derimod ikke omtalt i forbindelse med selve typologiseringen, om end det efterfølgende nævnes, at der tilmed var en række landsbyer, som fik centerfunktioner og dermed udviklede sig til bymæssige bebyggelser. Disse opfattes dog tilsyneladende ikke som en del af de "ægte" *stationsbyer*, som det endvidere er vanskeligt at vide, hvad dækker over. Tilsyneladende var de kun at finde i kategori 1 og 5.

I de nævnte danske undersøgelser fokuseres der primært på jernbanen, hvilket også er tilfældet hos den svenske geograf Lennart Améen. Samtidig anser Améen det for at være af stor betydning for bystrukturen, om der allerede forud for jernbanens anlæggelse var en bebyggelse (altså ikke kun landsbybebyggelse).<sup>708</sup> Améen skitserer i alt seks forskellige måder for, hvorledes jernbanen kan indgå i en bebyggelse:

---

<sup>704</sup> Alkjær 1943a, s. 157.

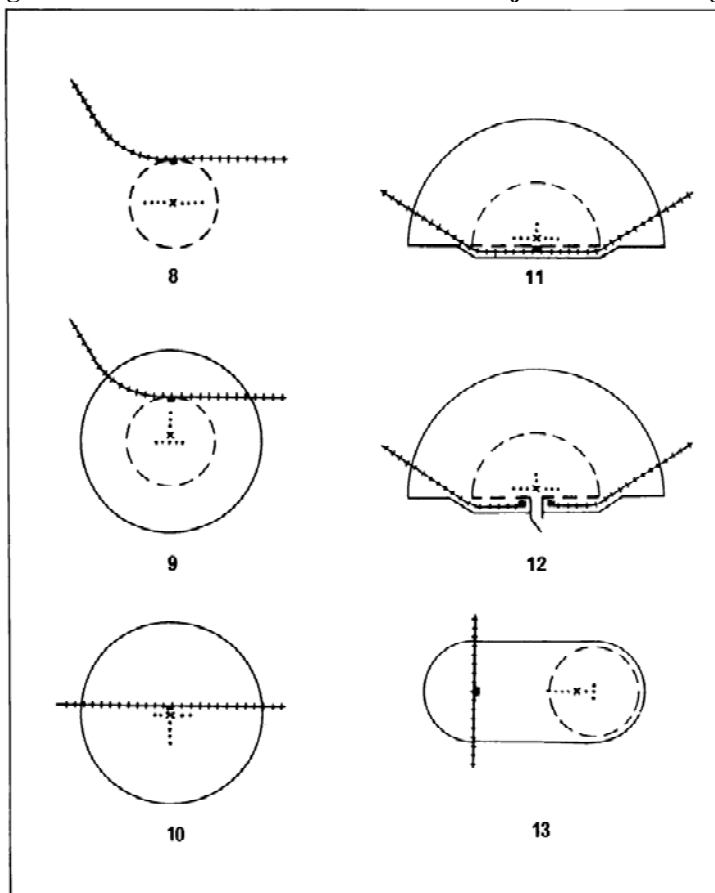
<sup>705</sup> Aagesen 1949, s. 101.

<sup>706</sup> Aagesen 1949, s. 106.

<sup>707</sup> Dragsbo 1997, s. 266ff.

<sup>708</sup> I dansk sammenhæng har Poul Tuxen hævdet et tilsvarende synspunkt, der dog ikke er begrundet i større empiriske undersøgelser. Jf. Tuxen 1986 og 1987.

Figur 61: Lennart Améen. Seks modeller over jernbanens rumlige kobling til bebyggelsen



Kilde: Améen 1986, s. 22. Forklaring: Den stiplede linie markerer byens udstrækning på det tidspunkt, hvor banen blev anlagt. Den fuldt optrukne linie er byens maksimale udstrækning, mens prikkerne i byernes midte illustrerer byens handelsgade. Vejnettet er ikke indtegnet.

Type 8 oplevede en begrænset vækst efter jernbanens anlæggelse. Samtidig beskrives denne type som et forstadium til type 9, der også voksede efter jernbanens anlæggelse. Disse byer kan sammenlignes med Alkjærs type 1 og Aagesens B-byer, som dog hos Améen er nuanceret en smule. Type 10 repræsenterer byer, der blev skabt *efter* jernbanens anlæggelse. Disse byer svarer til Alkjærs type 3 og Aagesens A-byer. Type 13 er byer, hvor en allerede eksisterende bebyggelse fik jernbane, som blev anlagt et stykke uden for denne, svarende til Alkjærs type 2 og Aagesens AB-byer. Endelig skal fremhæves Améens type 11 og 12, der er karakteriseret ved at være beliggende ved kysten, hvilket giver disse byer en helt særlig struktur. Ingen af typerne er i figuren forsynet med veje. Disse har Améen dog blik for andetsteds i artiklen, hvor han taler om, at henholdsvis veje og jernbaner påvirkede byernes struktur på forskellig måde. Han definerer tre faser: *Vägsamhälle I*, hvor vejene var lokaliserende for bebyggelsen. Så fulgte *järnvägsamhället*, hvor jernbanen i høj grad spillede ind på bydannelsen, mens dens betydning blev reduceret, og privatbilismen tog over efter omkring 1950, hvilket betegnes *vägsamhälle II*. Dette syn ses også til dels hos Viggo Hansen, der ligeledes taler om en jernbaneepoke og en efterfølgende periode, hvor landevejene fik bydannende betydning.<sup>709</sup> Bebyggelsesstrukturen vil ofte være præget af inert, hvorfor der i byerne ses "... en stor mosaik av drag från alla urskiljbara trafikstadier som bearbetat bebyggelseslandskapet."<sup>710</sup> Améen har selv kun belyst et mindre antal byer med jernbane, men studierne forekommer interessante, både hvad angår de forskellige typer af byer (herunder især kystbyerne) og overvejelserne om transportsystemet.

<sup>709</sup> Hansen 1981.

<sup>710</sup> Améen 1986, s. 20.

## Bebyggelsesstruktur

### Opståen

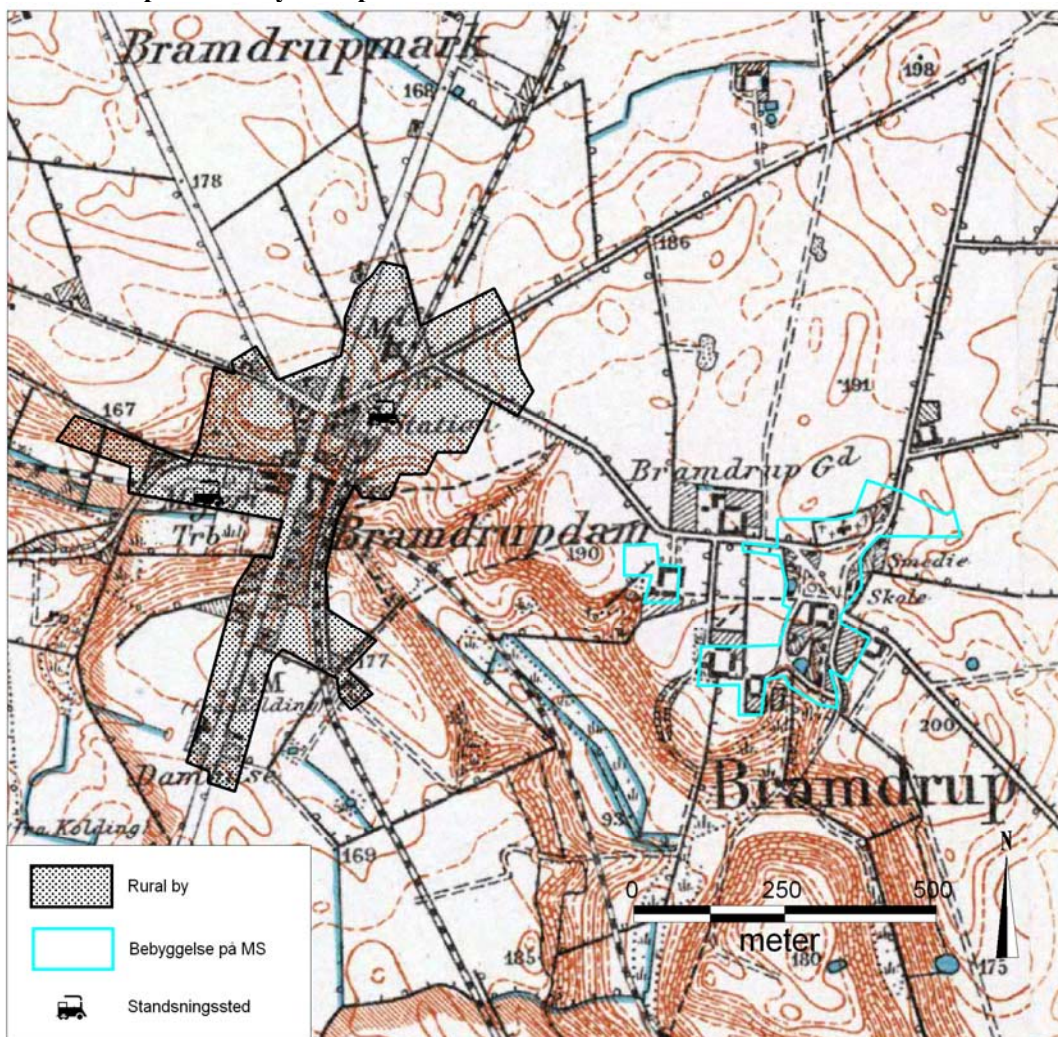
Først skal der ses nærmere på bebyggelsens oprindelse, som belyses ved at sammenholde bebyggelsens fremtræden på de ældste målebordsblade fra omkring 1870-1880 med henholdsvis de minorerede sognekort og afgrænsningen af den senere rurale by (se bilag 4.4, tabel 1). Analysen af den tidlige bebyggelse i Vejle amt viser, at der omkring 1870-80 endnu *ikke* var tale om egentlige byer. Enkelte steder var urbaniseringsprocessen så småt i gang: Primært i Jelling, men også i Bramdrupdam og Brande, Give og Grejsdalen var de nye tider på vej. Den bebyggelsehistoriske analyse bekræfter således resultaterne fra både befolknings- og funktionsanalyserne, hvorfor det tilsammen er indtrykket, at urbaniseringen af landdistrikterne i Vejle amt omkring 1870-1880 endnu var i sin absolutte vorden.

### Primær bebyggelse

Med inspiration fra den eksisterende forskning skal blikket nu vendes mod de rurale byers indhold af såkaldt *primær bebyggelse*. Med *primær bebyggelse* forstås her ikke kun landsbybebyggelse, men derimod om byen havde en bebyggelseskerne, der kan tilskrives et af de primære erhverv – dvs. typisk landbrug eller fiskeri samt i princippet også skovbrug (ikke udbredt). Det afgørende er i denne sammenhæng, om denne primære bebyggelse var til stede, da den rurale by opstod, mens det er mindre vigtigt, om der forud for den rurale bys opståen på et tidspunkt havde eksisteret en primær bebyggelse på det pågældende sted. En komplet eller meget omfattende udflytning af gårde bevirker således, at byen ikke vurderes til at have en primær kerne. Den primære struktur vil hovedsagligt komme til udtryk i et antal gårde eller fiskerhuse, men den kan også afspejle sig i vejenes struktur, hvor fx snoet vejforløb indikerer, at en vej er af ældre dato. Det er nødvendigt at opstille en minimumsgrænse for den primære bebyggelse: For landsbyer er det som minimum krævet, at der på de høje målebordsblade var lokaliseret mindst tre gårde inden for en afstand af 200 meter, mens der for fiskerlejer stilles krav om mindst tre tætliggende huse. Såfremt der lå en hovedgård enten i eller lige ved den rurale by, vil også den indgå i vurderingen. Den primære bebyggelse belyses ved hjælp af de minorerede sognekort, der afspejler bebyggelsessituationen omkring år 1800 og de høje målebordsblade fra ca. 1870-80, som sammenholdes med afgrænsningen af den senere rurale by.

I Vejle amt var 11 ud af de i alt 44 rurale byer *uden* primær kerne svarende til 25 % af det totale antal byer, mens en primær kerne derimod indgik i de resterende 75 % af byerne. *Uden* primær kerne var Blåhøj Stationsby, Bramdrupdam, Bredsten, Farre, Filskov, Gravens, Grejsdalen, Juelsminde, Randbøldal, Sjølund og Stakroge, men også mellem disse var der variationer. I Stakroge var der eksempelvis slet ingen bebyggelse i forvejen. I Bramdrupdam, som er illustreret nedenfor, lå landsbyen Bramdrup et godt stykke øst for den rurale by, men afstanden vurderes at være for stor til, at landsbydelen var en del af den rurale by.

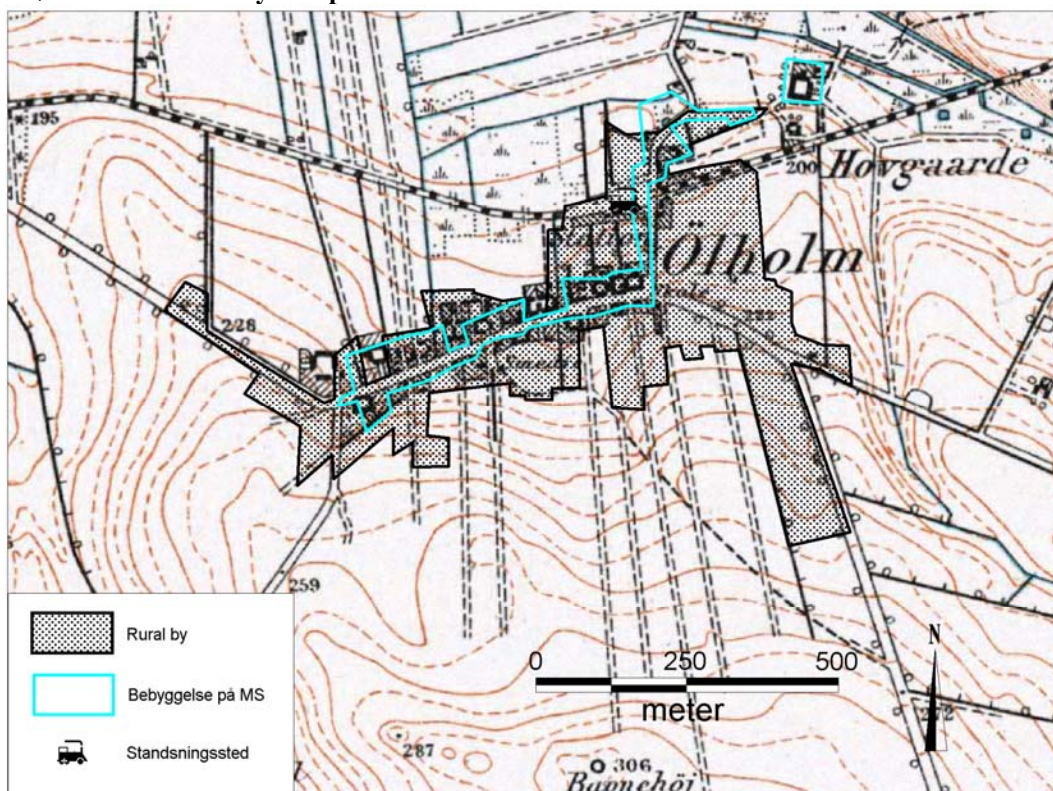
Figur 62: Bramdrupdam. En by uden primær kerne



Baggrundskort: MB1901, med enkelte rettelser 1929. Afgrænsningen er foretaget i overensstemmelse med de i del 2 udviklede retningslinier, hvor arealet afspejler det tidspunkt, hvor byen havde maksimal udstrækning som rural by.

Heller ikke alle byerne *med* en primær kerne var ens. I Skærbæk udgjordes den primære bebyggelse af en lille gruppe fiskerhuse, mens landsbyen ikke indgik i det afgrænsede areal. Da Skærbæk siden voksede sig stor (især på grund af Skærbækværket), reduceredes den primære bebyggelses relative andel af den samlede bebyggelse. Den ret store og kompakte landsby Uldum kom til at indgå direkte i den rurale by og kom dermed i meget høj grad til at influere på byens struktur. Det var også tilfældet i flere af de lidt mindre byer, der var udsprunget af en landsby – fx i Ølholm, der er illustreret nedenfor.

Figur 63: Ølholm. En rural by med primær kerne



Baggrundskort: MB1900 med enkelte rettelser i 1931.

Variationerne til trods, synes der grundlæggende set at være forskel på, om en rural by opstod i en eksisterende primær bebyggelse eller på bar mark. Især i de mindre byer forekommer forskellen at være udtalt, mens den til en vis grad udviskes i de store byer. Dette bekræftes ved at foretage et udblik til de *mindre rurale byer*. Af de i alt 92 registrerede mindre rurale byer var 47 opstået i en eksisterende primær bebyggelse, mens de resterende 45 af var opstået på såkaldt bar mark. Ekskursen understreger sammen med analysen af de egentlige rurale byer, at byer *uden* primær bebyggelse typisk var mere regulære og tætte end byer med primær bebyggelse. Endelig havde byer fremvokset i en større og *ikke* udflyttet primær bebyggelse ofte en mere jævn udvikling end en by på bar mark, hvor væksten typisk var mere dramatisk. Det giver derfor god mening at skelne mellem de to hovedtyper af oprindelsesmønstre.

### Naturgrundlag

De stedlige naturforhold var med til at definere betingelserne for bebyggelserne. I forbindelse med bebyggelsesanalysen er naturgrundlaget analyseret med udgangspunkt i de høje målebordsblade, der kan give et indtryk af naturgrundlaget i slutningen af 1800-tallet, som dog nogle steder blev "forstyrret" af, at en omfattende kultivering allerede var begyndt. Som understreget af Améen, var naturens påvirkning særlig tydelig ved kysten, idet en direkte kystbeliggenhed gav bebyggelsen en særlig struktur på grund af det begrænsede opland. Til gengæld gav en kystbeliggenhed mulighed for, at bebyggelsens indbyggere kunne udnytte kystens ressourcer – herunder også muligheden for transport via søvejen med mulighed for at knytte kontakter, der rakte ud over det nære opland. En eventuel primær bebyggelse ved kysten bestod typisk af fiskerhuse.

I Vejle amt er kun tre af de rurale byer beliggende ved kysten, nemlig Skærbæk, Juelsminde og Brejning. I Skærbæk må både den primære og den nye bebyggelse ses i sammenhæng med den direkte adgang til kysten – herunder også det kraftværk, der sidst i perioden blev opført vest for byen (både afhængigt af vandressourcer til nedkøling og transport af især kul). I Juelsminde var der tydeligvis mange aktiviteter, der rakte ud over det snævre oplands rammer, mens kystens direkte betydning for Brejning var mere tvetydig.

Tidligt opstod her et færgested, såvel som placeringen af Den Kellerske Anstalt måske skal tilskrives kysten og skøn natur, men både den bymæssige bebyggelse og terrænforholdene (højdekurver) afslører, at byen ikke var direkte orienteret mod kysten. Især på grund af det begrænsede opland og muligheden for at udnytte forlandet var der tydelige forskelle i forhold til udviklingen i de rurale byer, der lå inde i landet. Ofte var der dog flere fællestræk, idet der også i kystbyerne var funktioner, som havde til formål at opfylde et (mindre) oplands behov. Dette ses især i Juelsminde, hvorfor det – modsat fx Stilling og Fink – er tydeligt, at også kystbyerne må høre med i en undersøgelse af landdistrikternes urbanisering. Som det fremgik af Améens undersøgelser samt af undersøgelserne af erhvervsfordelingen og funktionerne i 4.2. og 4.3., er det selvfølgelig nødvendigt at have blik for kystbyernes helt særlige karakteristika. Dette uddybes yderligere i 4.5.<sup>711</sup>

Når bortses fra kysten, er det for Vejle amt vanskeligt at vurdere, hvordan og i hvor høj grad naturgrundlaget spillede ind på bebyggelsens struktur og udviklingsretning, men det må anses for sandsynligt, at der ofte fandt en tilpasning til naturgrundlaget sted. For Taulov er det på baggrund af den kartografiske analyse vurderet, at der lige vest og nordvest for bebyggelsen var et eng-/moseområde. Da det er uhensigtsmæssigt at anlægge jernbaner i et fugtigt område, havde disse forhold muligvis indflydelse på, hvor jernbanen blev anlagt. Også for anlæggelsen af veje kan naturgrundlaget spille ind. Såfremt der skal siges noget mere plausibelt herom, er der dog tydeligvis behov for mere detaljerede studier, hvilket ligger uden for disse rammer.

De naturlige forhold afspejler sig også – ganske vist mere indirekte – i bygdeinddelingen (jf. del 2). En sammenligning af de tre relevante bygdetyper (marsken er ikke omfattet) og byernes fordeling viser, at byerne var mere eller mindre jævnt fordelt på de tre bygdetyper med en svag tendens til lidt færre rurale byer i hedebygden og lidt flere i skov- og overdrevsbygden, end arealerne berettiger til (se bilag 4.4, figur 1 og tabel 2). Det er ligeledes afprøvet, om bygdetypen havde betydning for, hvorvidt den rurale by var *med* eller *uden* primær kerne, men heller ikke her er det fundet rimeligt at tale om en tendens. Samme forhold gør sig gældende for de af Kamp opstillede landbrugsregioner. Alligevel er det indtrykket, at de to regionaliseringer med fordel kan benyttes til at karakterisere det agrare område, de rurale byer opstod i.

### Typologisering

På baggrund af den empiriske analyse er der behov for at ”justere” de tidligere præsenterede forslag fra den eksisterende forskning. Bebyggelsens oprindelse er tydeligvis af stor betydning for byens struktur, men det synes oplagt at udvide landsbybebyggelsen, som indgår hos Alkjær og Aagesen, til også at omfatte anden primær bebyggelse (fx fiskerlejer), såvel som det er tydeligt, at ikke kun ”jernbanen” men også andre transportforhold må indgå. Konkret er der derfor søgt inspiration i Homer Hoyts tese om, at tilgængeligheden (her forstået som det samlede transportsystem) var afgørende for, hvorledes byens struktur formede sig.<sup>712</sup> Alkjær og Aagesen opererer med dobbeltbyer, hvor en landsby- og stationsbydel voksede sammen. Det er ikke her fundet rimeligt specifikt at stille krav om en *stationsbydel*, men idéen om, at en bebyggelse kan bestå af forskellige kerner, forekommer at være god. Derfor er der søgt inspiration i Chauncy D. Harris’ og Edward L. Ullmans flerkerne-teori.<sup>713</sup> Teorien blev udviklet til at forklare udviklingen i meget store byer, der ifølge Harris og Ullman bestod af en række forskellige kerner. En by kunne enten udspringe af flere kerner, eller der kunne opstå en flerhed af kerner i forbindelse med en bys ekspansion. Det er her forsøgt at inddrage kerne-perspektivet ved at karakterisere de enkelte ”kerner” eller bydele ud fra deres funktion. Antallet af kerner kan måske også sige noget om byens struktur. I forbindelse hermed er der også søgt inspiration i Marc Antrops model over udviklingen i landsbyer, som i størrelse er mere sammenlignelige med de rurale byer. Endelig virker Améens sontring mellem byer beliggende henholdsvis ved kysten og på landet oplagt. Ikke kun på grund af de begrænsede muligheder for at anlægge jernbane (som hos Améen), men i lige så høj grad af hensyn til byernes øvrige karakteristika.

<sup>711</sup> Kystbyerne indgik ikke i min undersøgelse af de fynske byer, hvilket resulterede i, at det var vanskeligt at forstå hele bysystemet og dets dynamik. Thøgersen 2002.

<sup>712</sup> Se Carter 1995, s. 130-132.

<sup>713</sup> Harris & Ullman 1969, s. 220-237.

Det er altså nødvendigt at inddrage en række forskellige forhold i analysen, og det vurderes, at en sontring mellem opståen i en primær bebyggelse/på bar mark, kyst-/indlandsby samt antallet af kerner og deres funktion tilsammen kan fortælle en hel del om byernes oprindelse og udvikling og sekundært om deres karakteristika. Herved er både byens opståen og udvikling samt det ”færdige” produkt (den rurale by på det tidspunkt, hvor den havde sin maksimale udstrækning) inkluderet. En detaljeret oversigt er gengivet i bilag 4.4, tabel 3, mens hovedresultaterne er summeret op her:

**Tabel 43: Bebyggelsestyper i Vejle amt**

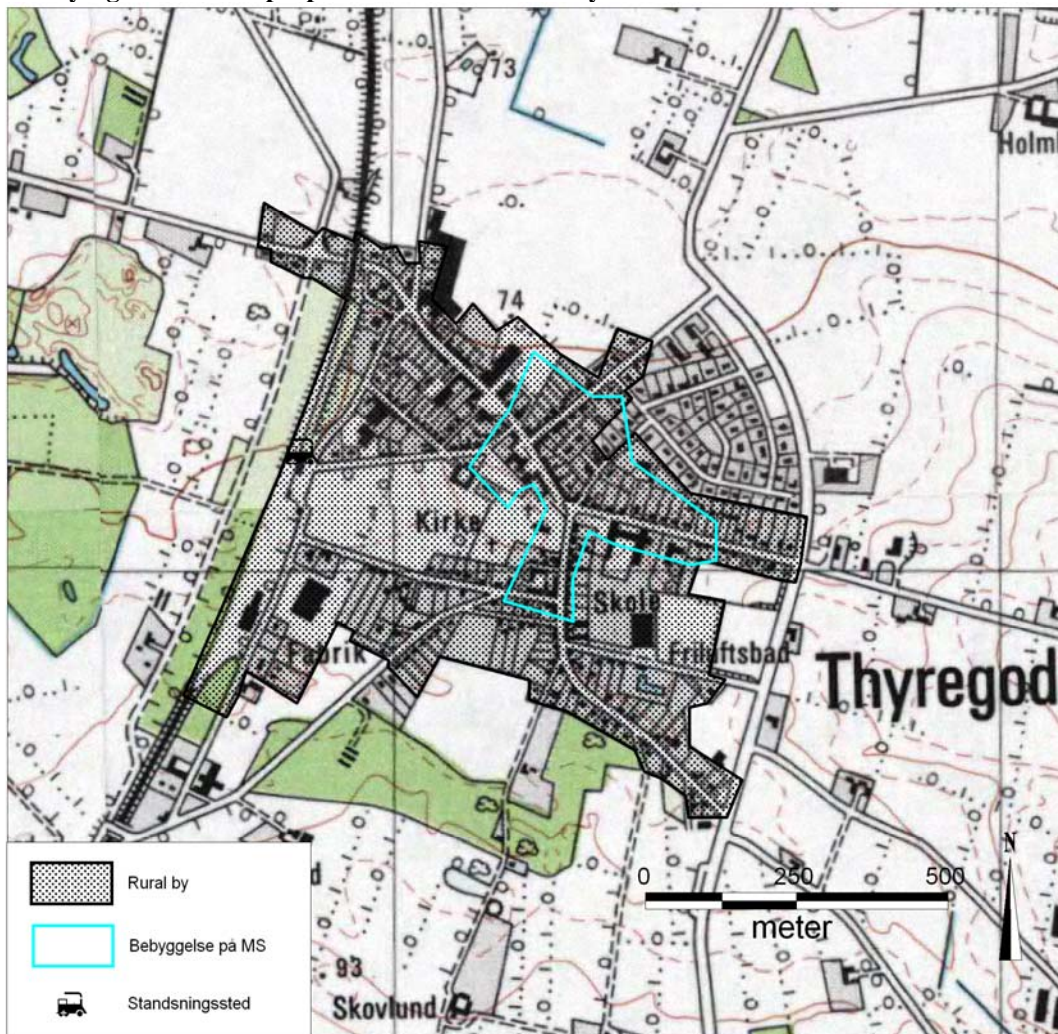
Hovedtype	Antal	Undergruppe	Antal	Antal kerner
By <i>med</i> primær kerne	33	Urbaniseret landsby	22	1
		Urbaniseret landsby+ ny bydel	6	2
		Urbaniseret fiskerleje + ny bydel	1	2
		Urbaniseret landsby + to nye bydele	2	3
		To urbaniserede landsbydele + en ny bydel	2	3
By <i>uden</i> primær kerne	11	Ny bydel	10	1
		To nye bydele	1	2

De 33 byer *med* primær bebyggelse bestod af 22 urbaniserede landsbyer (en kerne), mens de resterende fordelte sig på syv byer med to kerner – heraf seks byer med landsbydel og en ny bydel og en fiskerbebyggelse med ny bydel. Byerne med tre kerner fordelte sig på to byer med to landsbydele og en ny bydel samt to byer med to nye bydele og en landsbydel. De 11 byer på bar mark fordelte sig på ti byer med en kerne (heraf en industriby og en kystby) samt en by med to nye kerner. Typerne skal nu gennemgås og illustreres med eksempler:

Den kategori, der antalsmæssig set fylder mest, er de urbaniserede landsbyer *uden* nye bydele. Denne bytype havde en enkelt primær bebyggelseskerne, der undergik en urbanisering. Kategorien talte i alt 22 af de 44 rurale byer i Vejle amt. Thyregod er et eksempel på denne type (se figur nedenfor). Byens oprindelse i en lille landsby ses af afgrænsningen af bebyggelsen på det minorerede sognekort (lyseblå). I det valgte tilfælde var der kun tale om en lille agrar kerne, som på kortet fra 1971 var næsten overlejret af den rurale by. Derimod må det bemærkes, at byens centrum stadig var det gamle landsbycentrum ved kirken.



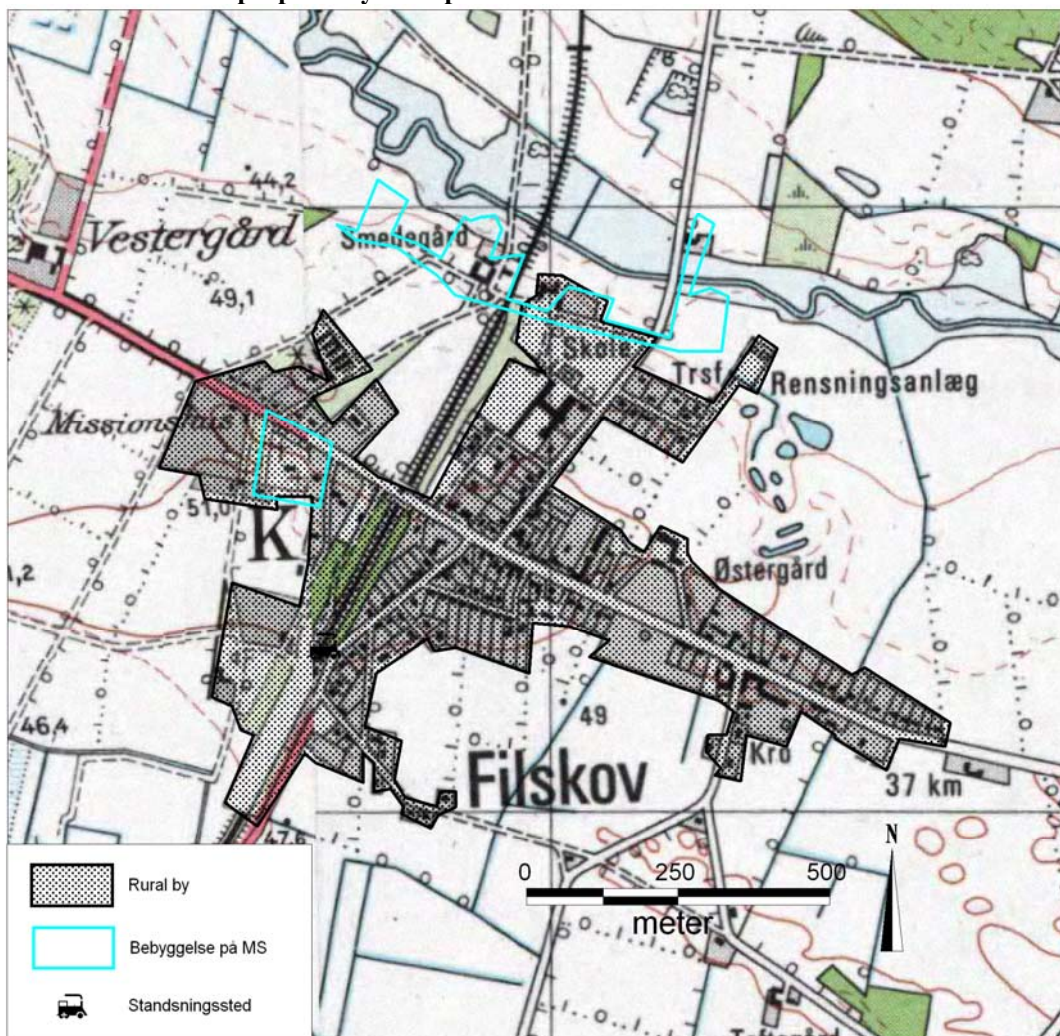
Figur 64: Thyregod. Et eksempel på en urbaniseret landsby



Baggrundskort: 4 cm kort, 1. udg., 1971.

Byerne *uden* primær bebyggelse talte 11 i alt. Af disse er Randbøldal kategoriseret som en by med to kerner (heraf en industribydel), Grejsdalen er karakteriseret som en industriby *uden* primær kerne, mens Juelsminde var en kystby *uden* primær kerne. De resterende otte byer var alle beliggende inde i landet og havde kun en enkelt bebyggelseskerne. Som et eksempel kan nævnes Filskov, som ses på figuren nedenfor:

Figur 65: Filskov. Et eksempel på en by uden primær kerne

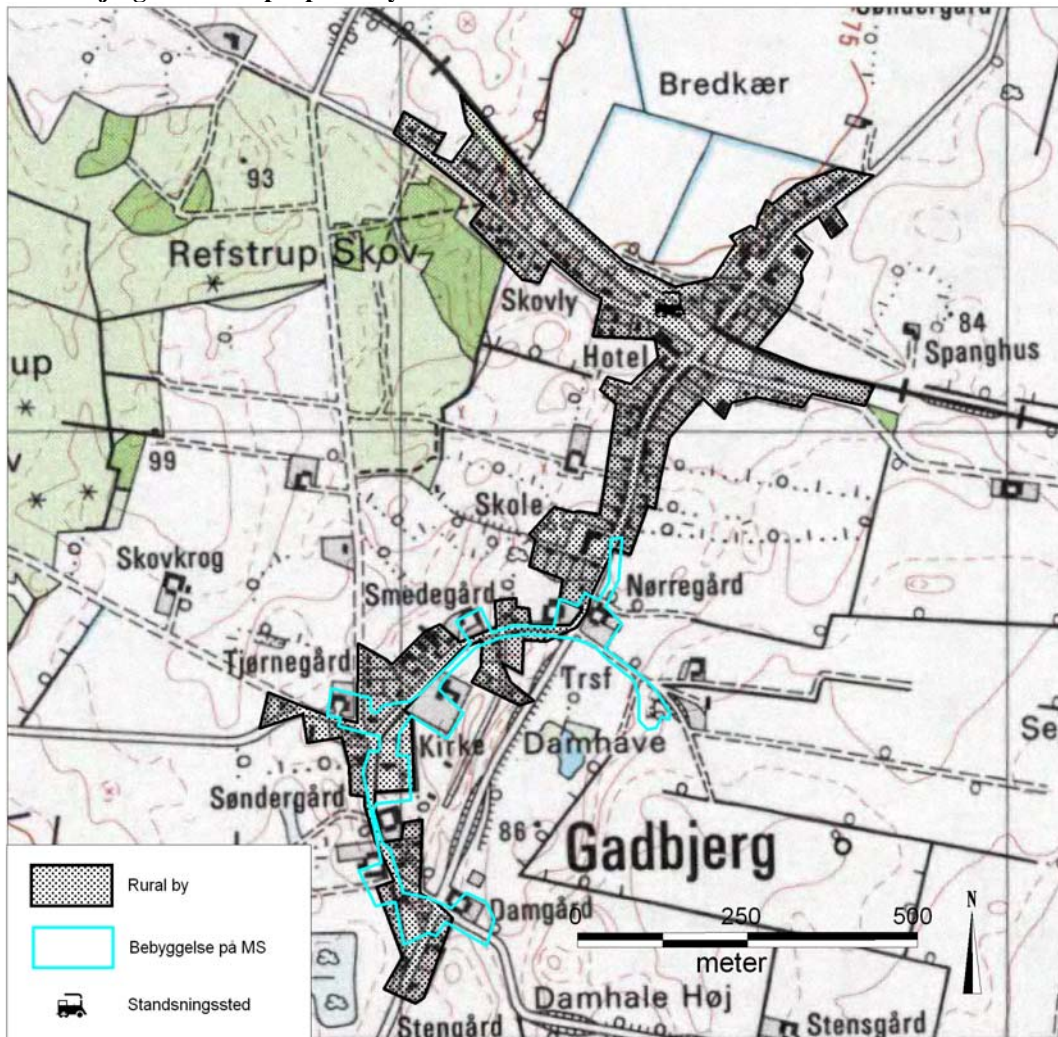


Baggrundskort: 4 cm kort, 1. udg. for den vestlige del rettet 1956 og enkelte rettelser 1959, mens kortet for den østlige del er rettet i 1971.

Filskov var ganske vist tidligere en landsby, men bebyggelsen var meget spredt og orienteret mod åen mod nord, hvorfor kun den allernordligste del af den rurale by blev berørt af en enkelt gård fra den primære bebyggelse. Det er ikke tilstrækkeligt til at kategorisere byen som en by med primær kerne, hvilket også bekræftes af byens tætte og kompakte struktur, der netop er karakteristisk for byer opstået "på bar mark".

Som et eksempel på en af de syv byer med to kerner skal Gadbjerg fremhæves. Byen havde tydeligvis en landsbydel mod syd og en stationsbydel mod nord:

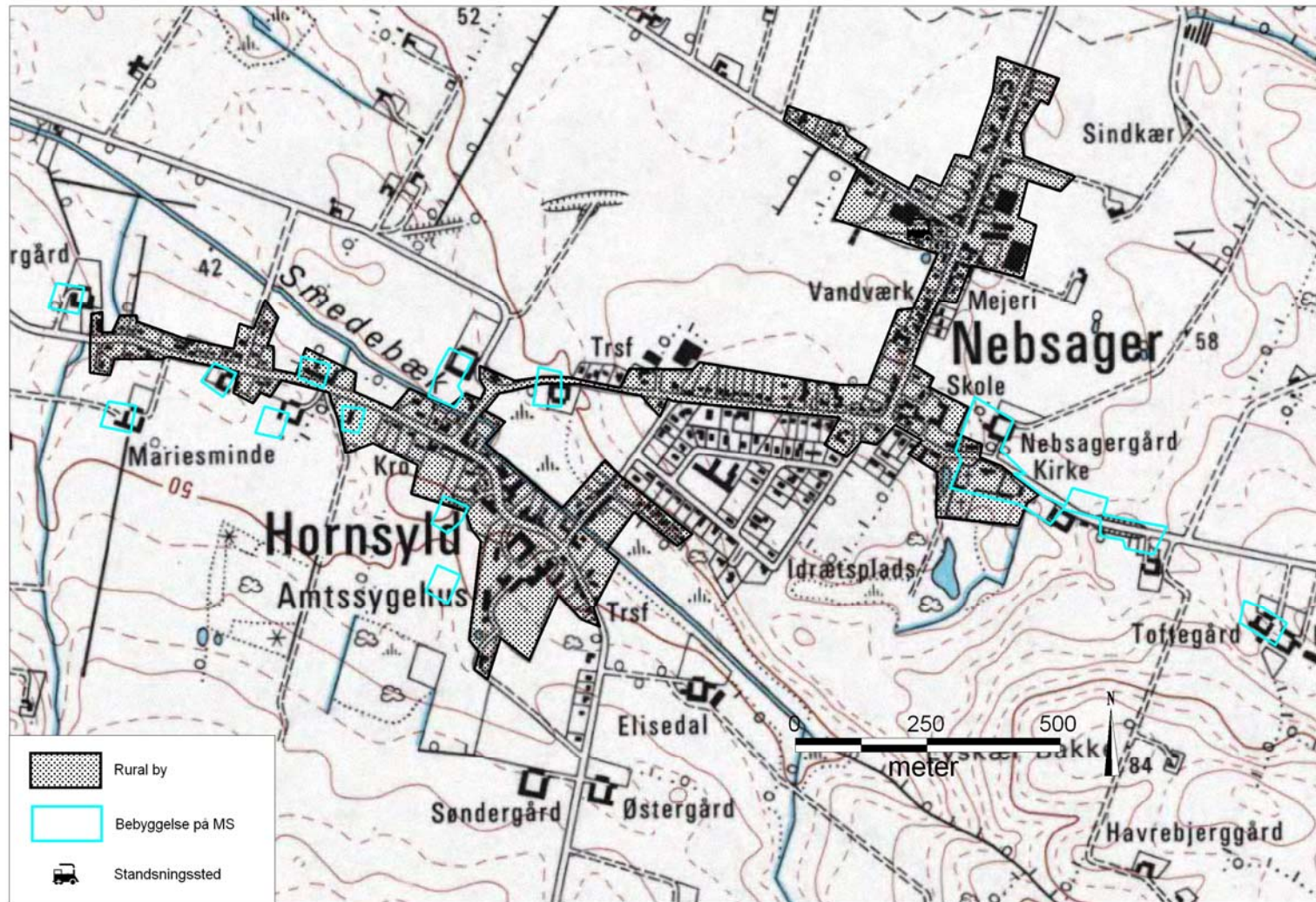
Figur 66: Gadbjerg. Et eksempel på en by med to kerner



Baggrundskort: 4 cm kort, 1. udg., 1971.

En lille gruppe af byer havde hele tre kerner, nemlig Brejning, Løsning, Sønder Omme og Hornsyld. I både Brejning og Sønder Omme bestod de tre bydele af en urbaniseret landsbydel, en stationsbydel og en institutionsbydel, men i Sønder Omme var institutionsbydelen ikke helt så dominerende som i Brejning. Hornsyld bestod af to urbaniserede landsbydele – Hornsyld og Nebsager – og en ny stationsbydel, hvilket ses i bebyggelsens struktur nedenfor:

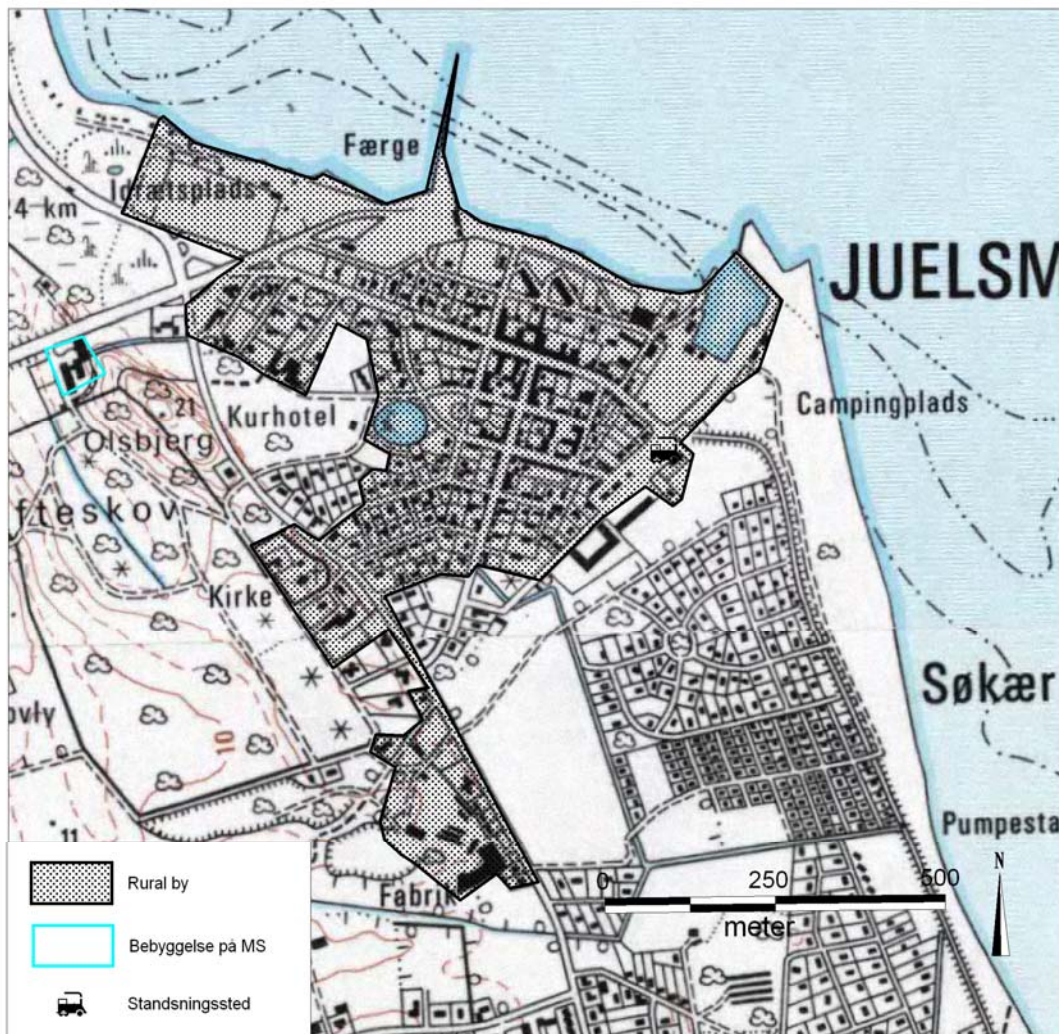
Figur 67: Hornsyld. Et eksempel på en by med mange kerner



Baggrundskort: 4 cm kort, 1. udg., 1970.

Hvad angår de to byer, der allerede tidligere blev karakteriseret som industribyer, Grejsdalen og Randbøldal, er førstnævnte karakteriseret som en industriby *uden* primær kerne, mens sidstnævnte bestod af en industribydel og ny bydel (på begge sider af en å). Kystbyen Skærbæk havde to kerner bestående af en urbaniseret primær bebyggelse (fiskerhuse) og en industriby (værket), mens den anden ”fungerende” kystby, Juelsminde, kun havde en enkelt ny kerne. Sidstnævnte kan bruges som eksempel til at illustrere, at byer ved kysten vurderet ud fra bebyggelsesstrukturen både havde særlige muligheder og begrænsninger: Færgeforbindelse og havn antyder, at byen havde kontakter til forlandet, mens oplandet til gengæld var begrænset til kun at omfatte ca. 100 ud af de ideelle 360 grader, en indlandsby typisk var begunstiget med.

**Figur 68: Juelsminde. Et eksempel på en kystby**



Baggrundskort: 4 cm kort, 1. udg., 1970. Bemærk, at fritidsbebyggelsen ikke inkluderes i den rurale by.

Eksemplerne viser, at en lang række forhold må inddrages i forsøget på at få styr på bebyggelsens karakter. I forhold til de hidtil undersøgte faktorer er bebyggelsen præget af en inert, som bevirker, at det er muligt at iagttage flere ”lag” i udviklingen – således både om byernes oprindelse, udvikling og karakteristika (primær bebyggelse/bar mark, indlands-/kystby, bydelenes antal og funktion). Hermed kan bebyggelsesstrukturen udbygge karakteristikkene af byerne opstillet på baggrund af de tidligere gennemgåede faktorer. Resultaterne vil blive analyseret i sammenhæng i 4.5.

#### Areal og størrelse

Som et mål for byens størrelse skal det forsøges at benytte arealet af den rurale bys afgrænsning (se bilag 4.4,

tabel 4 og 5). Der kan her iagttages store forskelle: Middelværdien var på 36,5 og medianen på 23,1 hektar, hvilket indikerer, at nogle enkelte store byer var med til at trække gennemsnittet op. Byen med det største areal – Brande – havde et areal på 179,2 hektar, mens byen med det mindste areal – Lindved – måtte nøjes med 11,1 hektar. Betragtet fra toppen blev Brande efterfulgt af Sønder Omme, Grejsdalen, Brejning og Give, som alle var at finde over værdien for 90%-fraktilen, hvilket samtidig stemmer overens med de byer, der var at finde over middelværdien adderet med en standardafvigelse. Kun Brande og Sønder Omme var at finde blandt de byer, der lå over middelværdien adderet med to standardafvigelser. Blandt byerne med det mindste areal ses – ud over Lindved – Viuf, Gravens, Vandel og Givskud.

Men hvordan forholder dette mål for størrelse sig til de tidligere omtalte udtryk for samme? Dette spørgsmål kan belyses ved at foretage regressionsanalyser. Først testes samvariationen mellem areal og indbyggertallet i 1960, hvor en korrelationskoefficient (R) på 0,8996 udtrykker en stærk positiv korrelation, mens determinationskoefficienten ( $R^2$ ) på 0,8092 resulterer i en forklaringsgrad på 80,9 %. Også hvad angår sammenhængen mellem antallet af funktioner i Trap 5 og arealet, ses en stærk positiv samvariation med en korrelationskoefficient (R) på 0,7706, og en determinationskoefficient på 0,5938 og dermed en forklaringsgrad på 59,4 % (se bilag 4.4, figur 2 og 3).

I forsøget på at få et andet og mere direkte sammenligneligt udtryk for sammenhængen, skal byerne – med inspiration fra Stillings rangordning af byer – rangordnes efter henholdsvis areal, antal indbyggere i 1960 og antal funktioner i Trap 5. Den største by tildeles rang nummer 1, den næststørste nummer 2 etc. På den vis er det muligt at få et overblik over de forskellige mål. De tre udtryk er endvidere lagt sammen, hvorved der fremkommer et samlet udtryk for byens rang, hvor en lav totalværdi indikerer en høj rang. Rangordningen er gengivet og beskrevet i bilag 4.4, tabel 6. Ud fra alle de tre mål er Brande vurderet til at være størst. Derimod var eksempelvis nummer to målt på areal – Sønder Omme – målt på indbyggertal og funktioner at finde noget længere nede på ranglisterne, nemlig på en sjette- og syvendeplads, hvilket nok må tilskrives den – især målt på areal – store arbejdsanstalt mod øst. Totalt set var byen placeret som nummer tre. Af andre eksempler kan nævnes Vandel, der havde en 41. plads målt på areal, men en 20. plads på ranglisten over indbyggertal og en 32. plads på listen over antal funktioner, hvilket gav en total placering som nummer 32. Det tyder på, at byen var kompakt og dermed mere bymæssig, end størrelsen målt i areal giver udtryk for. Sammenligningen af de tre mål kan således give et vist overblik over byernes særlige karakteristika, hvor eksempelvis en meget høj placering på listen målt på indbyggere i forhold til listen over areal antyder, at en bebyggelse var meget kompakt. Kun for to byer er vurderingen den samme ud fra alle de tre mål, nemlig som nævnt Brande samt Uldum, som ud fra alle de tre mål var indplaceret på en 14. plads. Mest af alt giver analysen dog det indtryk, at arealet – en positiv korrelation med indbyggertal og funktionsantal til trods – kan være et meget upræcist mål for bystørrelse og bymæssighed. Derfor skal det nu prøves at vurdere bebyggelsens størrelse og bymæssighed kvalitativt.

#### Kvalitativ vurdering af byernes størrelse

I den kvalitative bebyggelsesanalyse inddrages bebyggelsens struktur og størrelse som den afspejler sig på forskellige kortserier. Der fokuseres på dens fysiske størrelse, form, udstrækning, karakter (huse/gårde), kompakthed, forekomsten af bymæssige funktioner og deres beliggenhed samt transportnettet. Vurderingen foretages på det tidspunkt, hvor den rurale by havde sin maksimale udstrækning som sådan. Det opereres med følgende fire kategorier:

- 1) Meget stor rural by (købstadspræg).
- 2) Stor rural by.
- 3) Rural by.
- 4) Lille rural by (eller by med begrænset bymæssighed).

Byer, der havde et stort og tæt bymæssigt areal og var præget af bymæssige funktioner og huse (men få gårde), vurderes at have en høj grad af bymæssighed. Såfremt hele byen var bymæssig og arealet stort, er byen indplaceret i kategori 2, mens der for at havne i kategori 1 endvidere skal være tale om en ”købstadslignende” struktur. En lidt mindre, overvejende bymæssig by indplaceres i kategori 3, mens helt små bymæssige bebyggelser og byer, hvor også det agrare dominerede i visse dele af byen, er placeret i

kategori 4. Inddelingen er afprøvet for byerne i Vejle amt (se også bilag 4.4, tabel 7):

**Tabel 44: Kvalitativ vurdering af byernes størrelse og bymæssighed. Vejle amt**

Kategori	Antal	Procent
1	1	2,27
2	9	20,45
3	17	38,64
4	17	38,64
I alt	44	100

Den kvalitative vurdering gør det muligt at uddybe og nuancere byernes kvantitative størrelse. Som eksempel må det fremhæves, at både Grejsdalen og Brejning havde et stort areal, mens graden af bymæssighed derimod var begrænset. Begge byer er derfor havnet i kategori 3. Det kvalitative mål anses for at være et mere nuanceret og plausibelt mål end det kvantitative, idet også den fysiske struktur indgår i vurderingen af byernes størrelse og bymæssighed. Derfor vil dette mål og *ikke* det samlede areal blive benyttet senere i del 4.4. samt i del 4.5.

## Transport

Byernes udvikling skal herefter ses i relation til transportforholdene – her bredt forstået som jernbaner (anlæggelse, nedlæggelse, generation), veje (landeveje, hovedlandeveje) og søveje (havn, færge mv.). Især jernbanen kendetegnede perioden som den nye transportform.<sup>714</sup> Dette forhold betyder – kombineret med et ønske om at afprøve flere af de allerede eksisterende forestillinger om jernbanens betydning for byudviklingen – at denne transportform skal behandles mere udførligt end de øvrige:

### Antal byer med jernbane

Først skal det afdækkes, hvor mange byer der havde jernbaneforbindelse. Det har desværre ikke her været muligt at inddrage udviklingen i de forskellige typer af *standsningsteder*, der her betegner det sted, hvor toget standsede.<sup>715</sup> Der opereres med to undertyper:<sup>716</sup> *Station*, der her defineres som standsningssted med mulighed for at købe billet og *trinbræt*, hvor denne mulighed ikke var til stede.<sup>717</sup> I Vejle amt var der i alt 33 byer, der på et tidspunkt havde jernbaneforbindelse. En enkelt by – Bramdrupdam – havde to standsningssteder (henholdsvis en station og et trinbræt), mens de øvrige 32 byer havde en station. Det svarer til, at 75 % af de rurale byer havde station, mens hver fjerde *ikke* havde det. Senere i dette afsnit skal det undersøges, om der var forskel på byer henholdsvis *med* og *uden* standsningssted, men i første ombæring skal kun byerne *med* standsningssted (dvs. de ”rigtige” *stationsbyer*) betragtes lidt nærmere.

### Banens ”generation”

I den eksisterende forskning er banens generation blevet tillagt stor betydning for, hvorledes bydannelsen foregik. Hos Aage Aagesen beskrives sammenhængen således: ”Langs de ældre Jernbaner, Hovedbanerne, opstod de bymæssige bebyggelser ved Stationerne. De senere anlagte Sidebaner lagdes derimod i Reglen forbi de allerede eksisterende Bydannelser eller Landsbyer, der således blev Stationsbyer.”<sup>718</sup> Ligeledes taler Peter Dragsbo og Kim Clausen om den første banegeneration, som blev anlagt som lige strækninger, og hvor stationerne ofte blev anlagt på bar mark (ifølge Clausen og Dragsbo ”ægte” *stationsbyer*), mens baner fra den

<sup>714</sup> Også dampfærgerne repræsenterede en ny transportform, som dog kun havde en ret begrænset betydning for de rurale byer.

<sup>715</sup> Jeg har tidligere anvendt *ekspeditionssted*, som kan indikere, at der var en form for bemanded ekspedition, hvilket ikke altid var tilfældet. Se Thøgersen 2002.

<sup>716</sup> Der kunne også skelnes mellem standsningssteder *med* og *uden* bygning, men da standsningsstederne ofte ændrede status, er det ikke en plausibel definition.

<sup>717</sup> Registreringen *Banedata* udarbejdet af Morten Flindt Larsen ville i oversigtlig form kunne bibringe disse oplysninger. Desværre har jeg ikke fået forfatterens tilladelse til at benytte materialet, der befinder sig på Danmarks Jernbanemuseum i Odense. At benytte originalmaterialet er i denne sammenhæng en alt for tidskrævende opgave.

<sup>718</sup> Aagesen 1949, s. 84.

næste banegeneration typisk snoede sig fra den ene landsby eller bydannelse til den anden. Endvidere hævder Clausen og Dragsbo, at der skete en differentiering og "... hierarkidannelse i tid og rum, hvor de største af førstegenerationsbyerne sammen med de gamle købstæder indgik i relation som "centre" og de mindre byer sammen med andengenerationsbyerne som en række af "satellitter".<sup>719</sup>

Også her skal tidspunktet for jernbanens anlæggelse og "generationsspørgsmålet" belyses. Ud fra en vurdering af banens betydning opererer Aagesen med tre typer: Hovedbaner (primærbaner), sidebaner (sekundærbaner) og småbaner (tertiærbaner), som også Vigand Dann Rasmussen er inspireret af.<sup>720</sup> Her skal benyttes den af Aagesen opstillede inddeling, der også blev anvendt i del 2.<sup>721</sup> Denne inddeling tager udgangspunkt i anlæggelsesåret og omfattede følgende perioder: Jernbaner anlagt før 1864, 1864-1879, 1880-1893, 1894-1919, 1920-1929, 1930-1939 og 1940-1969. Ifølge Aagesen var der i hvert fald ikke før 1864 et tilstrækkeligt antal baner til, at der var tale om et egentligt "net". Den efterfølgende periode fra 1864 til 1894 betegnes af Aagesen som den epoke, hvor Danmarks hovedbanenet opstod. De mest betydningsfulde baner blev dog anlagt før 1880. Perioden fra 1894 til omkring 1920 var en periode, hvor jernbanenettets udvikling domineredes af sekundærbaner, der hovedsageligt blev anlagt som privatbaner. I 1930erne påbegyndtes nedlæggelsen af sekundærbaner samtidig med, at der skete en udbygning i forhold til kontakten med primærbanerne (især ved de store jernbanebroer). Herefter var der primært tale om mindre justeringer af allerede eksisterende strækninger. En oversigt over byerne og jernbaneforbindelserne er opstillet i bilag 4.4, tabel 8, mens kun hovedresultaterne gengives her.<sup>722</sup>

**Tabel 45: Strækningernes generation og jernbanens anlæggelsesperiode. Vejle amt**

"Generation"	Anlæggelsesperiode	Antal	Antal
1	før 1864	0	10
	1864-1879	6	
	1880-1893	4	
2	1894-1919	22	22
3	1920-1929	1	1
	1930-1939	0	
	1940-1969	0	
I alt	1847-1969	33	33

Som det ses af tabellen, synes den helt overordnede inddeling i tre generationer at være for bred, mens inddelingen efter de af Aagesen opstillede underkategorier derimod giver et godt overblik.

Der skal nu ses lidt nærmere på relationen mellem jernbanen og bebyggelsen i de rurale byer. Hovedresultaterne fra den kartografiske analyse er gengivet i bilag 4.4, tabel 9. Disse skal analyseres her:

#### Jernbane og primær bebyggelse

Først betragtes relationen mellem jernbanen og den eksisterende primære bebyggelse. Her viser det sig, at fem af de seks byer beliggende ved banestrækninger anlagt før 1880 var anlagt i eller ved en allerede eksisterende landsby, nemlig Taulov, Løsning, Børkop, Hatting og Løsning. Undtagelsen er Brejning, som måske kan forklares med, at byen først fik standsningssted i 1899 – samtidig med indvielsen af den store institution. I både Børkop, Hatting og Hedensted blev banen anlagt midt i den agrare bebyggelse, som derved blev separeret i to dele, hvorfor anlæggelsen måske snarere end hensynet til landsbyerne skyldtes et hensyn

<sup>719</sup> Clausen & Dragsbo 1980, s. 141-142. Også en række andre – fx Poul Balle-Petersen – taler om to generationer af baner, der blev anlagt ud fra forskellige hensyn. Se Balle-Petersen 1976, s. 27.

<sup>720</sup> Rasmussen 1981, s. 84.

<sup>721</sup> I min undersøgelse af byerne på Fyn identificerede jeg fire banegenerationer, vurderet ud fra den betydning de enkelte anlæggelsesperioder fik for byudviklingen. En så detaljeret inddeling kan ikke rumme udviklingen i både Vejle, Ringkøbing og Frederiksborg amter, hvorfor det i stedet er valgt at standardisere Aagesens inddeling. Se Aagesen 1949, s. 47-71.

<sup>722</sup> I de tilfælde, hvor anlæggelsesåret for standsningsstedet adskilte sig fra strækningens, vil også dette år indgå. Oplysningerne kunne have været mere uddybende, såfremt det havde været muligt at benytte Morten Flindt Larsens registrering i *Banedata*, hvilket desværre ikke var tilfældet (jf. tidligere).



til strækningens samlede forløb.<sup>723</sup> Uanset motivet så er det dog tydeligt, at der ikke på baggrund af analysen af byerne i Vejle amt er grundlag for at konkludere, at de tidligste baner altid blev anlagt *langt* fra de allerede eksisterende landsbyer. Ifølge de i den tidligere forskning opstillede teser om jernbanegenerationens betydning, knyttede byer anlagt på bar mark sig typisk til de tidlige baner.<sup>724</sup> Disse byer (med fravær af primær bebyggelse og bydannelse før jernbanens anlæggelse) omfatter Juelsminde (jernbane i 1884), Farre (1894), Gravens (1898), Bramdrupdam (1898,1917), Sjølund (1911), Blåhøj Stationsby (1917) og Stakroge (1917), heriblandt *ingen* med baner anlagt før 1880 og kun en enkelt før 1893! Derimod kan der i Vejle amt findes empirisk belæg for, at flere af de sene strækninger blev anlagt tæt ved de eksisterende tætte bebyggelser, men der var også undtagelser: Således blev jernbanen fx i følgende byer anlagt et pænt stykke væk fra den eksisterende bebyggelse: Hornsyld (1884), Gadbjerg (1894), Viuf (1898) og Sønder Bjert (1911). Sammenhængen mellem banens generation og bebyggelsen er altså på ingen måde entydig.

#### Hvad kom først – bebyggelse eller jernbane?

Herefter skal det forsøges at vurdere, om et område allerede var urbaniseret ved jernbanens anlæggelse, eller om det først skete derefter. Vurderingen er foretaget på baggrund af de to serier af målebordsblade kombineret med den/de udgave(r) af Trap, der bedst kan beskrive byen på det tidspunkt, hvor banen blev anlagt. Materialet kan ikke i alle tilfælde beskrive det eksakte tidspunkt, hvorfor der til vurderingen knytter sig mindre usikkerheder. Med forbehold for sådanne viser undersøgelsen, at urbaniseringen i 17 af de 33 byer allerede var i gang *før* jernbanens anlæggelse, mens den i de resterende 16 byer først fulgte efter jernbaneforbindelsens etablering. I mere end halvdelen af byerne med jernbane var bydannelsen således i gang, før jernbanens komme. Dette kan bekræfte antagelsen om, at bydannelser på landet i den her undersøgte periode langt fra altid var en direkte konsekvens af jernbanen. Sandsynligt er det dog, at banen efter anlæggelsen i disse byer yderligere motiverede den allerede igangværende bydannelse.

Sammenhængen mellem tidspunktet for banens anlæggelse ("generation") og spørgsmålet om, hvorvidt urbaniseringen allerede var i gang ved banens anlæggelse, kan ligeledes belyses: Ingen af de seks byer, der var beliggende ved en strækning anlagt *før* 1880, var urbane *før* banens anlæggelse, hvilket derimod i vid udstrækning var tilfældet i de byer, der sent fik jernbane. Dette må dog i høj grad ses i sammenhængen med, *hvornår* urbaniseringen af landdistrikterne generelt satte ind og var på sit højeste (jf. ovenfor). Der ses imidlertid også eksempler på sene jernbaneanlæggelser på steder, hvor der endnu ikke var kommet anden bebyggelse til. Således fx i Blåhøj Stationsby og Stakroge, der først fik jernbane så sent som i 1917.

#### Vurdering af jernbanens og standsningsstedets placering i den rurale by

Med inspiration fra især Dragsbo<sup>725</sup> skal det undersøges, om tidspunktet for banens anlæggelse havde betydning for byens struktur. Det forekommer især interessant at se nærmere på, om der kan konstateres en sammenhæng mellem tidspunktet for jernbanens anlæggelse og dens placering i byens krop. Med henblik på at afdække dette spørgsmål er der foretaget en kvalitativ vurdering af standsningsstedets og jernbanens beliggenhed i forhold til byens centrum og struktur. Der skelnes mellem følgende placeringer:

- *Central*, hvor standsningssted og jernbane var helt integreret i byens krop og var beliggende tæt på dens centrum.
- *Semicentral*, som omfattende byer, hvor jernbane og standsningsstedet var placeret et lille stykke fra centrum, men som stadig blev vurderet til at være en integreret del af bykroppen.
- *Semiperifer*, der dækker over en placering lidt længere væk fra byens centrum, men hvor der stadig var bebyggelse på begge sider af banen.
- *Perifer*, som antyder, at standsningssted og jernbane var beliggende i byens periferi, hvorved jernbanen ofte kom til at afgrænse byen.

Resultaterne af undersøgelsen i Vejle amt er gengivet i bilag 4.4, tabel 9 og skal kommenteres her: For strækningerne anlagt *før* 1880 – dvs. Fredericia-Vamdrup anlagt 1866 og Fredericia-Århus anlagt 1868 –

<sup>723</sup> Den østjyske længdebane var i forvejen vanskelig at anlægge på grund af det kuperede terræn, hvilket spillede ind på anlæggelsen. Jf. Aagesen 1949.

<sup>724</sup> Jf. fx Dragsbo 1997, s. 266-69.

<sup>725</sup> Dragsbo 1997.

viser det sig, at jernbanen i de seks berørte byer med undtagelse af Brejning kom til at indgå centralt i byerne. I tilfældet Brejning kan det – som nævnt ovenfor – forklares med, at stationen først åbnede noget senere end selve strækningens indvielse (1899). Også Hatting fik først station længe efter jernbanens anlæggelse (1892), men her kom jernbanen alligevel til at indgå centralt i byen. I tilfældet Hedensted var tidsrummet mellem strækningens (1868) og standsningsstedets åbning (1875) begrænset. For de fire byer med jernbanestrækninger anlagt mellem 1880 og 1894 – dvs. strækningerne Horsens-Juelsminde anlagt 1884 og Horsens-Tørring anlagt 1891 – var standsningsstedet for tre byers vedkommende anlagt i bykroppens periferi. I Hornsyld blev det anlagt nord for landsbydelen, men derimod forholdsvis centralt i den nye bydel (semiperifer placering). Såfremt den første generation af jernbaner strækker sig helt frem til 1894, fik den således en ret forskellig betydning for byens struktur, mens en isoleret betragtning af den østjyske længdebane giver et mere ensartet billede.

For de 23 byer ved jernbanestrækninger anlagt mellem 1894 og 1919 kan det konstateres, at jernbanen kom til at indgå i byernes kroppe på mange forskellige måder. I følgende tilfælde er der tale om en central placering: Farre (1894), Bramdrupdam (1898, 1917 – sidstnævnte dog placeret semiperifert), Sjølund (1911), Blåhøj Stationsby (1917) og Filskov (1917) til trods for, at der var tale om meget sene anlæggelser af strækningerne. Et fællestræk for byerne er det derimod, at de var anlagt på bar mark, hvorved der altså ikke i forvejen var en større primær bebyggelse, jernbanen skulle tilpasse sig. Gruppen af byer med et standsningssted med en semicentral placering vurderes at være Grejsdalen (1894), Sønder Omme (1917) og Brande (1914). I tilfældet Grejsdalen må beliggenheden ses i relation til byens særlige form og beliggenhed ved åen. I Sønder Omme og Brande kan den store tilvækst måske forklare forholdet. I byerne Gadbjerg (1894), Give (1894), Vandel (1897), Almind (1898), Gravens (1898) og Ødis (1911) var standsningsstedet beliggende semiperifert i forhold til byernes kroppe, mens standsningsstederne i Jelling (1894), Egtved (1898), Viuf (1898), Sønder Bjert (1911), Sønder Stenderup (1911), Vonsild (1911), Thyregod (1914) og Stakroge lå placeret i byens periferi, hvilket også gælder Vonge, der fik standsningssted i 1929.

Hvad angår hele den periode, hvor det sekundære net ifølge Aagesen blev etableret, ses der meget store variationer i, hvor standsningsstedet lå i forhold til byens centrum og krop. Bortset fra den allertidligste periode før 1880 kan der således ikke konstateres at være tydelige sammenhænge mellem jernbanegeneration og dens placering i byens krop. Derimod synes både tidspunktet for strækningens etablering og den kvalitative vurdering af jernbanens placering i forhold til byens krop og centrum at have stor betydning for udviklingen og strukturen i den enkelte by.

### Nedlæggelse

Med henblik på at vurdere jernbanens betydning har jeg også fundet det relevant at se på banens nedlæggelse. Den første banenedlæggelse, der berørte de rurale byer, var nedlæggelsen af banen Kolding-Egtved i 1930, mens det i 1948 var banen Kolding-Hejlsminde, der stod for tur. I 1957 blev banerne Horsens-Juelsminde og Vejle-Vandel nedlagt, i 1962 nedlagdes strækningerne Horsens-Tørring og Thyregod-Rask Mølle, mens Troldhede-Kolding-banen blev nedlagt i 1968. I alt berørte banenedlæggelserne i perioden 1930-1968 18 af de 33 byer svarende til, at 54,5 % af alle byer med jernbane havde mistet den igen før 1968. Da banenedlæggelserne især ramte de sent anlagte baner, havde mange byer kun fornøjelse af jernbanen i en meget kort periode. I tilfældet Kolding-Egtved i blot 32 år, Thyregod-Rask Mølle-banen fungerede i 33 år, mens Kolding-Hejlsminde-banen fik lov at fungere i 37 år.

### Jernbane, vej og kyst

Betragtningen af transportforholdene skal nu udvides til også at inkludere landeveje og søveje (se bilag 4.4, tabel 10). Det undersøges her, hvilke(n) transportform(er) der var til stede i den enkelte by, såvel som det forsøges at vurdere, hvilke(n) transportform(er) der hovedsageligt influerede på bebyggelsens overordnede struktur. Transportforholdene og bebyggelsen analyseres på baggrund af de to serier af målebordsblade og de tidligste 4 cm kort. I vurderingen af veje indgår *større* veje omfattende hoved- og landeveje, men *ikke* biveje. Af undersøgelsen fremgår det, at alle byer med undtagelse af Randbøldal var forsynet med gode trafikale forhold, hvor dog skal fremhæves denne bys beliggenhed ved Vejle Å. Hertil skal muligvis lægges Brejning, hvor stationen lå placeret i byens absolutte periferi. Der er dog flere interessante betragtninger at gøre: For

byerne *med* jernbane viser det sig, at jernbanen kun sjældent var den eneste transportform, der havde betydning for byens udvikling. Således var hele 25 af de 33 byer *med* jernbane også forsynet med mindst en større vej, mens Juelsminde både havde jernbane, en større vej og en beliggenhed ved kysten. Hele 26 af de 33 byer med jernbane udnyttede således også andre transportforhold.

Den eksisterende bebyggelsesstruktur spillede tydeligvis også ind på vejenes anlæggelse, hvorfor Améens model måske kan udvides til også at omfatte disse. Inspireret af Améen er det også forsøgt at se nærmere på transportudviklingens kronologi. I mange tilfælde var der tale om en udvikling fra vej til jernbane, hvorefter vejene igen tog over, men i en række byer ses et samspil mellem jernbane og veje. Améens tese om en udvikling fra *vägsamhälle I* til *järnvägsamhället* til *vägsamhälle II* kan i hovedtræk verificeres. Det er dog indtrykket, at det i højere grad end hos Améen kan være frugtbart at fokusere på overlap (og ikke isolerede perioder), samspil og muligvis synergi mellem de forskellige transportformer, idet det oftest var en flerhed af disse, der tilsammen forbandt byerne med omverdenen på en gunstig måde.

### Transport og bystørrelse

Endelig er det fundet interessant at belyse, om de største byer (her byer med over 1000 indbyggere i 1960) havde særligt gode transportforhold (se bilag 4.4, tabel 11). Alle de ti største byer havde jernbane, mens otte af dem endvidere havde mindst en større vej, og ingen lå ved kysten. Flere af byerne fik dog først jernbane meget sent, den største by Brande således først i 1914 og Sønder Omme i 1917. Disse byer var derfor meget længe afhængige af gode vejforhold. Alligevel indikerer en kvantitativ opgørelse, at byer *med* jernbane var større end byer *uden*. For de i alt 44 byer var der i gennemsnit 745,2 indbyggere (og medianen 412), mens der for de 33 byer med jernbane gennemsnitligt var 873,2 indbyggere (og en median på 555). Det bestyrker for så vidt blot opfattelsen af, at de største byer havde de bedste transportforhold – og derfor også oftest en jernbane. Endelig er det undersøgt, om der kan iagttages en sammenhæng mellem jernbanens nedlæggelse og bystørrelsen målt på antal indbyggere (bilag 4.4, tabel 12). For de 18 byer *med* nedlagt jernbane var det gennemsnitlige indbyggertal på 527,9 (og en median på 431), mens de 15 byer med en fungerende jernbane omkring 1970 gennemsnitligt havde et indbyggertal på 1287,7 (og en median på 1080,5). Meget tyder derfor på, at banenedlæggelsen gik hårdest ud over de små byer, hvilket også må ses i sammenhæng med, at de små byer næppe altid udgjorde det fornødne grundlag for en rentabel banedrift.

Transportsystemet var således af stor betydning for de rurale byer. Byerne lader sig dog næppe inddele i operationelle kategorier ud fra de tilstedeværende transportforhold – dertil var udviklingen for dynamisk, men af den grund jo bestemt ikke mindre interessant.

## Sammenfatning

### Metode

Analysen af bebyggelsens struktur og herunder også transportforholdene viste sig på mange måder at være frugtbart. Det var især den kvalitative analyse af byerne, der havde et stort potentiale til at give indsigt i de rurale byers opståen og udvikling, såvel som det var muligt at få indsigt i byernes særlige karakteristika. Det var tydeligvis nødvendigt at inddrage en lang række forhold for at kunne håndtere den ofte meget komplekse bebyggelsesstruktur. Bebyggelsesanalysen gav mulighed for at få indblik i byernes oprindelse (primær bebyggelse/bar mark), at belyse om de var beliggende ved kysten eller inde i landet, at afdække hvor mange bebyggelseskerner der var tale om samt give et indtryk af de forskellige bydeles funktionelle karakteristika. Endvidere var det muligt at få et kvalitativt indtryk af byernes størrelse og bymæssighed. Bebyggelsens struktur fremstod som en helt central nøgle til at forstå byudviklingen. I lyset heraf forekommer det paradoksalt, at bebyggelsesstrukturen kun har spillet en meget perifer rolle i historiske undersøgelser af de rurale byer. Transportforholdene var tydeligvis af stor betydning for at kunne forstå byernes komplekse udvikling. Det må understreges, at ikke kun jernbanen, men også landeveje og søveje må indgå, hvilket der i den eksisterende forskning kun har været en meget begrænset tendens til.

Tilsammen kan den bebyggelseshistoriske analyse af de to faktorer – bebyggelsesstruktur og transport – give ny viden om centrale aspekter af de rurale byers opståen udvikling og karakteristika:

**Tabel 46: Parametre til karakteristik af byernes bebyggelsesstruktur, natur og transport**

Materiale og værktøjer	Udtryk	Prioritet	Metode
Kort analyseret i MapInfo og Excel. Desuden bygdeinddeling og Aage Kampp, data fra Niels Jensen og Aage Aagesen samt KDC-data	Bymæssighed ca. 1870-1880	XXX	Rumlige analyser af den interne struktur kombineret med de nævnte data
	Karakteristik af bebyggelsens oprindelse og struktur: Primær bebyggelse/bar mark, antal kerner og deres funktion	XXX	
	Areal (afgrænsning) som udtryk for størrelse	(X)	
	Kvalitativ vurdering af bebyggelsens størrelse og bymæssighed (herunder også funktioner)	XX	
	Naturgrundlag	XX	
	Landbrugsregion	X	
	Kulturbygd	X	
	Kystby/indlandsby	XXX	
	Jernbane (T/F)	XXX	
	Jernbanestrækning	X	
	Strækningens (stationens) anlæggelsesår	X	
	Strækningens evt. nedlæggelsesår	X	
	Banens "generation"	X	
	Jernbane/standsningsted og bebyggelse: Central, semicentral, semiperifert, perifert	XXX	
	Større vej (hoved-/landevej) (T/F)	XXX	

### Emne

Vurderet på baggrund af bebyggelsens oprindelse var det tydeligt, at ingen af bebyggelserne i Vejle amt omkring 1880 kunne betegnes som egentlige byer, om end der enkelte steder var små antræk til, at noget bymæssigt var på vej. Nogle af byerne udviklede sig herefter meget hurtigt til egentlige byer, mens andre først "kom med" meget senere. De fleste af de rurale byer i Vejle amt var beliggende inde i landet, mens kun to byer (tre inkl. Brejning) lå ved kysten. I alt var 33 af disse vokset frem i en bebyggelse med tilknytning til de primære erhverv – i 32 tilfælde en landsby og i et enkelt tilfælde et fiskerleje. I disse byer lod det primære – det vil i vid udstrækning sige agrare – præg sig oftest aflæse i byens struktur. Særlig tydeligt lod oprindelsen sig læse i de mindre byer – både i forhold til bebyggelsen og vejenes struktur. Den resterende fjerdedel af byerne – 11 i alt – havde *ikke* en primær bebyggelseskerne og var opstået på såkaldt bar mark. Disse byer havde typisk en mere kompakt struktur end byer *med* en primær kerne. Karakteristikken af byernes bebyggelseskerne(r) gav mulighed for at nuancere resultaterne af byernes funktion fra 4.2. og 4.3., som dog først endeligt sammenkobles i 4.5.

Generelt var byerne i Vejle amt begunstiget af gode transportforhold (Randbøldal var den eneste undtagelse), som dermed var af afgørende betydning for byudviklingen. 33 af byerne havde jernbane i en kortere eller længere periode, 35 havde gode vejforbindelser, mens to (i princippet tre) byer kunne drage fordel af en placering ved kysten. Ofte var det et samspil af flere transportfaktorer, som gjorde en byudvikling mulig. Derimod var sammenhængen mellem tidspunktet for jernbanens anlæggelse og byens størrelse på ingen måde entydig. De største byer havde ofte de bedste transportforhold – typisk både jernbane og vej. Endelig demonstrerede analysen af bebyggelsen og transportforholdene, at byernes opståen og videre udvikling foregik med store variationer fra by til by.

## **4.4.2. Komparativ analyse af de tre områder**

Det skal nu belyses, om der med hensyn til bebyggelsernes struktur og transportsystem kan konstateres forskelle og/eller ligheder mellem de tre områder. Først skal bebyggelsen sammenlignes, hvorefter transportsystemet tages under behandling.

### **Bebyggelsesstruktur**

#### Opståen

Kortanalysen kan ikke give et præcist svar på tidspunktet for byernes opståen, men – til trods for, at kortenes

datering ikke er helt identisk – er det muligt at identificere nogle tendenser: For Vejle amt er det konstateret, at der omkring 1870-80 endnu *ikke* var tale om egentlige byer. I fire til fem af de i alt 44 bebyggelser var urbaniseringsprocessen så småt i gang – heriblandt fx Grejsdalen – men det er tydeligt, at landdistrikternes urbanisering endnu i 1870erne og 1880erne var i sin absolutte vorden. I Ringkøbing amt har jeg for en enkelt by – Struer – fundet det rimeligt at tale om bymæssighed, hvilket ikke mindst skyldes byens særlige status som losse- og ladeplads for købstaden Holstebro. I ti af de 60 byer kan det konstateres, at noget var på vej i form af en mindre fortætning af bebyggelsen og/eller koncentration af husbebyggelse. Der er en tendens til, at urbaniseringen var lidt mere synlig i Ringkøbing end i Vejle amt, men forskellen er ret begrænset. For Frederiksborg amt kan der konstateres en begyndende urbanisering allerede i 1860erne, nemlig i Fredensborg, Hørsholm og Frederiksværk, mens der i Esrum blot var ”noget” på vej. I alle de fire tilfælde må oprindelsen ses i relation til helt ”særlige” forhold (slot, industri, kloster). I 1890erne er ti af de 31 byer vurderet til at være egentlige byer, mens der i 13 byer var en begyndende urbanisering. Denne status lader sig på grund af dateringen ikke sammenligne direkte med de to øvrige områder. Fast ligger det dog, at byudviklingen var mest fremskreden i Frederiksborg amt, såvel som de tidligste bydannelser hørte til i kategorien af byer, hvis oprindelse må ses i forhold til andet end oplandet alene. Derimod fulgte mange af de øvrige byer et mønster, der var ret sammenligneligt med de øvrige områder.

Kortmaterialet giver ikke mulighed for at komme med en præcis datering af tidspunktet for de øvrige byers opståen, men det er indtrykket, at de fleste byer opstod i løbet af 1890erne og de første par årtier af 1900-tallet, mens kun enkelte kom til senere – fx specialbyerne Hvide Sande og Kyndbyværksby. Både blandt de meget tidlige og sene byer forekommer der at være en overvægt af byer med *specialfunktioner*.

#### Udvikling og karakteristika

Herefter er det tid til at se nærmere på byernes relation til primære bebyggelser. En oversigt ses nedenfor:

**Tabel 47: Byer med og uden primær bebyggelse. Alle områder (antal)**

Hovedtype	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
By <i>med</i> primær kerne	33	17	25	75
By <i>uden</i> primær kerne	11	43	6	60
I alt	44	60	31	135

**Tabel 48: Byer med og uden primær bebyggelse. Alle områder (%)**

Hovedtype	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
By <i>med</i> primær kerne	75,0	28,33	80,65	55,56
By <i>uden</i> primær kerne	25,0	71,66	19,35	44,44
I alt	100	100	100	100

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. Dog var der 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 %, hvilket især må forklares ud fra de stedlige ressourcer (naturgrundlaget) og det primære bebyggelsesmønster, som i oversigtsform ses i bygdeinddelingen (jf. del 2). Skønt fordelingen var anderledes, må det derfor understreges, at begge former var til stede i både Øst- og Vestdanmark, hvorfor det næppe er rimeligt at tale om *den vestjyske stationsby* som en helt særlig type.

En række bebyggelsers struktur var påvirket af en beliggenhed ved kysten eller andre ”særlige” forhold:

**Tabel 49: Byernes karakteristika. Alle områder**

Bytype	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
Kystby	2	3	10	15
"Særlige" forhold	3	...	4	7
Heraf kystby og "særlige" forhold	1	...	3	4
Øvrige byer	39	57	17	113
I alt	44	60	31	135

I Vejle amt var der to kystbyer, mens de særlige forhold omfattede en institutionsby og to fabriksbyer samt en kyst- og fabriksby (Skærbæk). I Ringkøbing amt var der tre kystbyer. Helt i overensstemmelse med de tidligere undersøgte faktorer, viser også kortanalysen, at nogle byer i høj grad var præget af råstofindvinding og industri. I byer præget af råstofindvinding (brunkul) lå råstofgravene i alle tilfælde i behørig afstand fra selve byerne, hvorved de ikke influerede på byens fysiske struktur. I Ringkøbing amt var industrien generelt noget senere end i fx Frederiksborg amt, hvorfor afhængigheden af specifikke stedlige ressourcer var mindre. Ingen af disse byer er indplaceret under "særlige forhold", da det endvidere er vurderet, at de også varetog mere traditionelle oplandsfunktioner. Frederiksborg amt havde et meget større antal kystbyer og byer med "særlig" oprindelse end de to øvrige områder. I alt ti byer var beliggende ved kysten, hvoraf de tre endvidere er karakteriseret som fabriksbyer. Hertil kommer tre slotsbyer (hvoraf en også fungerede som fabriksby og en anden som institutionsby) samt en by opstået ved et kloster, hvorved i alt 14 byer lå enten ved kysten eller havde en særlig oprindelse – alt i alt en betragtelig andel.

De øvrige byer fordeler sig som nedenfor:

**Tabel 50: Fysisk struktur i de øvrige byer. Alle områder (antal)**

Karakteristika		Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	Alle områder
Byer med primær bebyggelse	Urbaniseret landsby	22	4	8	34
	Urbaniseret landsby med ny bydel	6	10	3	19
	To urbaniserede landsbydele	0	1	1	2
	To urbaniserede landsbydele med ny bydel	2	...	1*	3
	Urbaniseret landsby med to nye bydele	1	...	2	3
	Byer med primær bebyggelse i alt	31	15	15	61
Byer uden primær bebyggelse	En ny bydel	8	34	2	44
	To nye bydele	...	5	...	5
	Tre nye bydele	...	3	...	3
	Byer uden primær bebyggelse i alt	8	42	2	52
I alt	39	57	17	113	

\*Urbaniseret landsby, urbaniseret husbebyggelse og ny bydel.

**Tabel 51: Fysisk struktur i de øvrige byer. Alle områder (%)**

Karakteristika		Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	Alle områder
Byer <i>med</i> primær bebyggelse	Urbaniseret landsby	56,41	7,02	47,06	30,09
	Urbaniseret landsby med ny bydel	15,38	17,54	17,65	16,81
	To urbaniserede landsbydele	...	1,75	5,88	1,77
	To urbaniserede landsbydele med ny bydel	5,13	...	5,88*	2,65
	Urbaniseret landsby med to nye bydele	2,56	...	11,76	2,65
	Byer med primær bebyggelse i alt	79,5	26,32	88,24	53,98
Byer <i>uden</i> primær bebyggelse	En ny bydel	20,51	59,65	11,76	38,94
	To nye bydele	...	8,77	...	4,42
	Tre nye bydele	...	5,26	...	2,65
	Byer uden primær bebyggelse i alt	20,51	73,68	11,76	46,02
I alt		100	100	100	100

De ”øvrige” byer omfattede i alt 39 byer i Vejle amt, 57 i Ringkøbing amt og 17 i Frederiksborg amt. Blandt disse var langt de fleste af byerne i Vejle og Frederiksborg amter *med* primær kerne af såkaldte urbaniserede landsbyer (uden nye bydele). Den hyppigste type *med* primær bebyggelse i Ringkøbing amt var den urbaniserede landsby med en enkelt ny bydel, der også var ret udbredt i både Vejle og Frederiksborg amter. For byerne *uden* primær bebyggelse bestod den rurale by typisk af en enkelt kerne, hvilket var karakteristisk for *alle* de tre områder, om end kategorien som helhed var mest udbredt i Ringkøbing amt. Den primære bebyggelse var ret tæt i Frederiksborg amt, såvel som langt de fleste landsbyer og mange fiskerlejer havde en betydelig størrelse. Det bevirkede, at relativt mange af disse dannede udgangspunkt for mange af de rurale byer samtidig med, at den primære bebyggelse indgik i den nye bebyggelse med en betydelig vægt. I Ringkøbing var de få primære bebyggelseskerner ret små, hvorved de også fik en relativ mindre indflydelse på bebyggelsens struktur. Skønt udbredelsesmønsteret varierer, er det dog interessant at konstatere, at både byer *med* og *uden* primær bebyggelse ses i *alle* de tre områder. På den baggrund er det ikke rimeligt at tale om en bestemt øst- og en vestdansk bytype, men nok snarere at nogle typer var mere udbredte i Øst- end i Vestdanmark og vice versa.

På grund af kortenes forskellige datering er det ikke hensigtsmæssigt at sammenligne byernes udvikling kvantitativt. Sammenligningen får derfor en meget kvalitativ karakter. Den tidligste udvikling af en rural by synes i høj grad at være bestemt af dens oprindelse – herunder ikke mindst spørgsmålet om, hvorvidt den opstod i en eksisterende primær bebyggelse. Det generelle indtryk er, at byer *uden* primær bebyggelse generelt havde en mere dramatisk udvikling end byer opstået i en primær bebyggelse, hvor udviklingen typisk var mere jævn. I de store landsbyer i Frederiksborg amt og til dels Vejle amt var udviklingen således typisk ret jævn, idet urbaniseringen formede sig som en transformation af den agrare bebyggelse, hvorfor også den relative tilvækst typisk var mindre. Der er naturligvis ingen regler uden undtagelse. Som eksempel kan nævnes Birkerød, hvor byens to landsbykerner ingenlunde resulterede i en jævn tilvækst, men hvor den massive tilvækst resulterede i, at den bymæssige bebyggelse helt overlejedede den agrare bebyggelse, som derfor kun lader sig spore i vejstrukturen. Dermed er byen et eksempel på, at fremvæksten af en meget stor by reducerede betydningen af den primære bebyggelse.

Med hensyn til den senere udvikling blev byerne i Frederiksborg amt meget tidligt præget af boligbebyggelse (parcelhus- og/eller etagebyggeri), såvel som der i dette område tidligt voksede en meget stor rekreativ bebyggelse frem, der ligeledes påvirkede mange af de rurale byer. Førstnævnte gjorde sig især gældende for amtets sydøstlige del (nærheden til København), mens sidstnævnte især gjaldt kystbyerne, men også andre byer med en beliggenhed ved skov eller sø – fx i Farum med Farum Sø. Disse tendenser bevirkede, at de rurale byers funktioner her tidligt fik konkurrence af og måske blev overlejet af nye. Også i de øvrige amter ses disse tendenser, men i meget mindre udtalt grad. I Ringkøbing amt var der således boligkvarterer

omkring de større byer i form af egentlig forstadsbebyggelse til fx Herning og Struer, mens rekreativ bebyggelse forekom i Sunds (ved Sunds Sø). I Vejle amt var der ligeledes en del boligbebyggelse omkring de større byer – fx blev Grejsdalen forstad til Vejle, mens der i fx Juelsminde ses rekreative bebyggelser. Tendenserne fra Frederiksborg amt kan altså også spores i de to øvrige områder, men med en vis forsinkelse og i meget reduceret omfang. Dette tyder på, at de rurale byers primære funktionsperiode i hvert fald i nogle dele af Frederiksborg amt sluttede tidligere end i de øvrige områder.

#### Størrelse og bymæssighed – en kvalitativ vurdering

Der skal nu foretages en kvalitativ vurdering af byernes fysiske størrelse og bymæssighed (tæthed og struktur). I vurderingen indgår byens udstrækning, dens form, bebyggelsens karakter (huse/gårde) og kompakthed, vejenes forløb og forekomsten af bymæssige funktioner og deres beliggenhed. Følgende kategorier er anvendt: 1) Meget stor rural by (købstadspræg), 2) Stor rural by, 3) Rural by og 4) Lille rural by (eller by med begrænset bymæssighed):<sup>726</sup>

**Tabel 52: Fordeling af typer efter kvalitativ vurdering af bebyggelsens struktur (antal). Alle områder**

Kategori	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	Alle områder
1	1	4	3	9
2	9	10	7	25
3	17	13	7	43
4	17	33	14	58
I alt	44	60	31	135

**Tabel 53: Fordeling af typer efter kvalitativ vurdering af bebyggelsens struktur (%). Alle områder**

Kategori	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	Alle områder
1	2,27	6,67	9,68	6,67
2	20,45	16,67	22,58	18,52
3	38,64	21,67	22,58	31,85
4	38,64	55,0	45,16	42,96
I alt	100	100	100	100

Den kvalitative vurdering af byernes størrelse og bymæssighed viser, at der generelt var relativt få store byer (kategori 1 og 2), mens langt de fleste af de rurale byer var små (kategori 3 eller 4). Også for de enkelte områder, var der tale om en sådan fordeling, dog med en tendens til færre (kun en enkelt) helt store byer i Vejle amt, lidt flere i Ringkøbing amt og flest i Frederiksborg amt. Den næste kategori 2 var bedst repræsenteret i det tætbefolkede Frederiksborg amt, mens andelen var lavest i Ringkøbing amt. Kategori 3 var mest udbredt i Vejle amt og mindst i Ringkøbing amt (dog tæt forfulgt af Frederiksborg amt). Ringkøbing amt var til gengæld bedst repræsenteret i kategori 4, hvorefter fulgte Frederiksborg, mens andelen i Vejle amt var noget mindre. Der var altså mindre forskydninger, men det er samtidig tydeligt, at der i alle tre områder kan iagttages et hierarki bestående af få store og mange små byer, hvilket således strider mod fx Stillings lige store kategorier, og nuancerer kategoriseringen foretaget på baggrund af indbyggertal i 4.1.

## Transport

#### Antal byer med jernbane

Først gives en oversigt over antal byer med jernbane i de enkelte områder:

**Tabel 54: Antal byer med og uden jernbane (antal). Alle områder**

Jernbane	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
Antal byer <i>med</i> jernbane	33	42	25	100
Antal byer <i>uden</i> jernbane	11	18	6	35
I alt	44	60	31	135

<sup>726</sup> Se også den mere uddybende beskrivelse af fremgangsmåden i pilotundersøgelsen i 4.4.1.



**Tabel 55: Antal byer med og uden jernbane (%). Alle områder**

Jernbane	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
Antal byer <i>med</i> jernbane	75,0	70,0	80,65	74,07
Antal byer <i>uden</i> jernbane	25,0	30,0	19,35	25,93
I alt	100	100	100	100

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 80,7 % af alle byer havde jernbane og lavest i Ringkøbing amt, hvor det var tilfældet i 70 % af alle byer. Endelig indtog Vejle amt 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. Dette må i sig selv føre til en nuancering af den hidtil fremherskende opfattelse af, at jernbanen her i langt højere grad end i de øvrige områder skabte de rurale byer, som det bl.a. er hævdet af Aagesen.<sup>727</sup>

#### Jernbanens anlæggelse

En tabel over tidspunktet for jernbanens anlæggelse i byerne ses nedenfor:

**Tabel 56: Jernbanens anlæggelse. Alle områder**

"Generation"	Anlæggelsesperiode	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	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

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 10,0 % 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.

#### Hvad kom først – bebyggelse eller jernbane?

Det skal nu for de tre områder sammenlignes, om bebyggelsen eller jernbanen kom først. I ingen af de tre områder kan der konstateres en entydig sammenhæng mellem tidspunktet for banens anlæggelse ("generation") og spørgsmålet om, hvorvidt urbaniseringen allerede var i gang ved banens anlæggelse. Tendensen er dog, at urbaniseringen var *mindst* fremskreden i de byer, der tidligt fik bane og *mest* fremskreden i bebyggelser, der sent fik jernbane. Denne tendens skal dog i høj grad ses i relation til, hvornår urbaniseringen af landdistrikterne generelt satte ind og var på sit højeste:

**Tabel 57: Urbanisering og jernbane (antal). Alle områder**

Kategori	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
Urbanisering begyndt ved jernbanens anlæggelse	17	10	12	39
Urbanisering <i>ikke</i> begyndt ved jernbanens anlæggelse	16	32	13	61
I alt	33	42	25	100

**Tabel 58: Urbanisering og jernbane (%). Alle områder**

Kategori	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
Urbanisering begyndt ved jernbanens anlæggelse	51,51	23,81	48,0	39,0
Urbanisering <i>ikke</i> begyndt ved jernbanens anlæggelse	48,48	76,19	52,0	61,0
I alt	100	100	100	100

<sup>727</sup> Aagesen 1949, s. 84 og 92.

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* banens komme, hvorefter jernbanen typisk gav anledning til en yderligere byvækst. Bag de samlede tal skjuler der sig 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. Det tyder på, at banen her i højere grad end i de to øvrige områder satte en bydannelse i gang, men det står stadig klart, at en større andel af byerne i Ringkøbing amt end i de to øvrige områder ikke havde jernbane overhovedet. Udsagnet om, at jernbanen skabte byerne i Vestdanmark gør sig således kun gældende for hovedparten af byerne *med* jernbane, men som dog langt fra omfattede dem alle.

#### Vurdering af jernbanens og standsningsstedets placering i den rurale by

Med henblik på at afdække jernbanens placering i den rurale by er der foretaget en kvalitativ vurdering af, hvor jernbane og standsningssted var beliggende i forhold til byens centrum. Der kan konstateres en svag tendens til, at jernbanen i begyndelsen af perioden lidt oftere havde en central placering end ved de sene baner, hvor placeringen var mere perifer:

**Tabel 59: Vurdering af standsningsstedet og jernbanens beliggenhed (antal). Alle områder**

Kategori	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
Centralt	10	19	4	33
Semicentralt	2	4	3	9
Semiperifert	7	8	8	23
Perifert	13	10	9	32
Semiperifert og centralt	1	1	...	2
Semiperifert og perifert	...	...	1	1
Hovedantal	33	42	25	100

**Tabel 60: Vurdering af standsningsstedet og jernbanens beliggenhed (%). Alle områder**

Kategori	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
Centralt	30,30	45,24	16	33
Semicentralt	6,06	9,52	12	9
Semiperifert	21,21	19,05	32	23
Perifert	39,39	23,81	36	32
Semiperifert og centralt	3,03	2,38	...	2
Semiperifert og perifert	...	...	4	1
Hovedantal	100	100	100	100

Det ses, at jernbanen i Ringkøbing amt med 45,2 % af byerne oftere var placeret centralt i bykroppen, end det var tilfældet i de to øvrige områder. For Vejle amt drejede det sig om 30,3 %, mens tallet i Frederiksborg amt var på 16,0 %. I Ringkøbing amt havde jernbanen en perifer placering i 23,8 % af byerne, for Vejle amt angik det 39,4 % af byerne, mens det i Frederiksborg amt var tilfældet med 36,0 %, samtidig med at hele 32,0 % af byerne i dette område havde jernbane, som havde en såkaldt semiperifer placering. Forklaringen på disse forskelle kan være flere, men den mest oplagte er nok den tætte primære bebyggelse i både Vejle og Frederiksborg amter, om end der langt fra altid blev taget hensyn til eksisterende bebyggelse. I Frederiksborg amt kan især den hyppige forekomst af kystbyer, hvor det ofte var vanskeligt at føre banen ind i byens centrum, måske endvidere forklare sagen.

#### Nedlæggelse

Med henblik på at vurdere jernbanens betydning er det endvidere fundet relevant at se på jernbanens nedlæggelse – her medtaget frem til 1971.<sup>728</sup>

<sup>728</sup> I 1971 nedlægges flere baner, hvorfor skellet er sat her og ikke fx i 1970.

**Tabel 61: Jernbanens nedlæggelse (antal). Alle områder**

Byer	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
Antal byer med jernbane nedlagt før 1971	18	11	3	32
Antal byer med jernbane i alt	33	42	25	100

I alt 32 % af byerne havde mistet jernbaneforbindelsen igen i 1971. I Vejle amt havde i alt 33 byer jernbane. Allerede i 1930 blev de rurale byer berørt af nedlæggelsen af banen Kolding-Egtved, i 1948 nedlæggelsen af banen Kolding-Hejlsminde, mens banerne Horsens-Juelsminde og Vejle-Vandel blev nedlagt i 1957. I 1962 gik det ud over strækningerne Horsens-Tørring og Thyregod-Rask Mølle, mens Troldhede-Kolding-banen blev nedlagt i 1968. I alt berørte banenedlæggelserne i perioden 1930-1971 18 af de 33 byer svarende til, at 54,5 % af alle byer med jernbane havde mistet den igen før 1971. Da banenedlæggelserne især angik de sent anlagte baner, fik byerne kun fornøjelse af jernbanen i en meget kort periode. I Ringkøbing amt var nedlæggelsen af banen Tarm-Nørre Nebel i 1940 den første, der berørte de rurale byer, hvorefter i 1961 fulgte nedlæggelsen af Ringkøbing-Nørre Omme (Ørnhøj). I 1968 stod Kolding-Troldhede som nævnt for skud, hvorefter Herning-Viborg fulgte i 1971. Endelig blev persontrafikken nedlagt på Skjern-Videbæk-banen i 1955. I alle tilfælde er der tale om sent anlagte baner. Af de i alt 42 byer med jernbane i Ringkøbing amt blev banen nedlagt i 11 byer før 1971 svarende til 26,2 %. I Frederiksborg amt indledtes nedlæggelserne med banen Hvalsø-Frederikssund i 1936, der var blevet anlagt så sent som i 1928, mens København-Slangerup-banen blev nedlagt i 1954. Disse nedlæggelser berørte kun tre af de i alt 25 byer, svarende til at kun 12 % mistede jernbanen igen i løbet af undersøgelsesperioden. Det betyder, at byerne i Vejle amt blev absolut hårdest ramt af de tidlige banenedlæggelser.

#### Jernbane, vej og kyst

Analysen af transportforholdene skal nu udvides til også at omfatte landeveje og søveje:

**Tabel 62: Transportforhold (antal). Alle områder**

Transportform	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
Jernbane	33	42	25	100
Landevej	35	59	26	120
Søvej	2*	3	10	15
Byer i alt	44	60	31	135

\*Brejning er ikke inkluderet.

**Tabel 63: Transportforhold (%). Alle områder**

Transportform	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
Jernbane	75,0	70,0	80,65	74,07
Landevej	79,55	98,33	83,87	88,89
Søvej	4,54	5,0	32,26	11,11

I alt 74,1 % af byerne var begunstiget med jernbane, 88,9 % af dem havde en større vej, mens 11,9 % lå ved kysten. Også her ses der variationer mellem de tre områder. Jernbanerne blev omtalt ovenfor og var som nævnt hyppigst forekommende i byerne i Frederiksborg amt, mens udbredelsen 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. Dette var noget mere end i både Frederiksborg og Vejle amter, hvor henholdsvis 83,9 % og 79,6 % 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 amt – 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 i sidstnævnte ofte inde i landet i ly af klitterne. 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.

I nedenstående tabeller er antallet af *forskellige* transportformer i den enkelte by talt sammen:

**Tabel 64: Antal forskellige transportformer (antal). Alle områder**

Antal forskellige transportformer	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
0	1	1	...	2
1	17	16	8	41
2	25	41	16	82
3	1	2	7	10
I alt	44	60	31	135

**Tabel 65: Antal forskellige transportformer (%). Alle områder**

Antal forskellige transportformer	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
0	2,27	1,67	...	1,48
1	38,64	26,67	25,81	30,37
2	56,82	68,33	51,61	60,74
3	2,27	3,33	22,58	7,41
I alt	100	100	100	100

Kun i alt to byer havde slet ikke det, der her betegnes som gode transportforhold: Det drejer sig om Randbøldal i Vejle amt, hvilket skal ses i relation til byens særlige (og tidlige) status som fabriksby og den lille by Kloster i Ringkøbing amt, som kun blev forbundet til omverdenen via en mindre vej. Netop de dårlige transportforhold kan have været en medvirkende årsag til, at ingen af byerne blev større. 30,4 % af byerne havde kun en enkelt transportform at drage fordel af, 60,7 % af byerne havde to forskellige typer og 7,4 % hele tre forskellige transportformer. Disse tal bekræfter antagelsen om, at et veludviklet transportsystem var karakteristisk for de rurale byer. Der kan konstateres nogle forskelle mellem de enkelte områder: I Vejle amt var 38,6 % af byerne kun forsynet med en enkelt transporttype, mens tallene var noget lavere i Ringkøbing og Frederiksborg amter med kun 26,7 og 25,8 %. I alt havde 60,7 % af byerne to eller flere transportformer, fordelt på 56,8 % af byerne i Vejle amt, 68,3 % af byerne i Ringkøbing og 51,6 % i Frederiksborg amt. I Frederiksborg amt havde en meget stor andel af byerne – nemlig 22,6 % – hele tre forskellige transportformer at trække på, mens tallene kun var 3,3 % og 2,3 % for henholdsvis Ringkøbing og Vejle amter, hvilket kystbyerne alene kan forklare. Hertil kommer, at to byer – Frederiksværk og Esrum – endvidere havde kanaler – altså endnu en transportform at trække på (indgår ikke i tabellen).

Det kan ligeledes være interessant at afdække, hvilke transporttyper der fungerede sammen:

**Tabel 66: Transporttype (antal). Alle områder**

Transporttype	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
Jernbane	8	...	3	11
Jernbane og landevej	24	40	13	77
Landevej	9	16	5	30
Jernbane og søvej	...	...	2	2
Landevej og søvej	1	1	1	3
Jernbane, landevej og søvej	1	2	7	10
Ingen	1	1	...	2
I alt	44	60	31	135

**Tabel 67: Transporttype (%). Alle områder**

Transporttype	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
Jernbane	18,18	...	9,68	8,15
Jernbane og landevej	54,55	66,67	41,94	57,04
Landevej	20,45	26,67	16,13	22,22
Jernbane og søvej	...	...	6,45	1,48
Landevej og søvej	2,27	1,67	3,23	2,22
Jernbane, landevej og søvej	2,27	3,33	22,58	7,41
Ingen	2,27	1,67	...	1,48
I alt	100	100	100	100

De samlede tal afslører, at kun 8,2 % af byerne havde jernbane som den eneste transportform, mens en betydelig større andel på 22,2 % af byerne havde landevejen som den eneste transportform. 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.<sup>729</sup> Som det fremgår, var der flere variationer mellem de tre områder. 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. Til gengæld var hele 66,7 % af byerne her forsynet med både jernbane og landeveje, hvilket var forbeholdt en noget mindre andel i både Vejle og Frederiksborg amter, nemlig 54,5 % og 41,9 %. I alle tre områder ses et mindre antal byer, som kun var forsynet med landeveje. I Ringkøbing amt var denne andel størst, nemlig på 26,7 %, herefter fulgte Vejle amt med 20,5 %, mens det i Frederiksborg amt var tilfældet med 16,1 %. Som tidligere antydte spillede søvejene en central rolle i Frederiksborg amt. Ekskluderes kystbyerne et øjeblik, fremgår det, at Frederiksborg amt indtog en position mellem Vejle og Ringkøbing amter (se bilag 4.4, tabel 36 og 37): 19,1 % af alle indlandsbyer i Vejle amt havde kun jernbane, mens det var tilfældet med 14,3 % af byerne i Frederiksborg amt, mens ingen byer i Ringkøbing amt alene havde jernbane. Derimod havde 70,2 % her jernbane og landevej – hvilket for Frederiksborg amt var tilfældet med 64,2 % af indlandsbyerne, mens det var tilfældet for 57,1 % af byerne i Vejle amt. I Ringkøbing amt udgjorde indlandsbyer med landevej 28,1 %, hvilket er lidt flere end i Frederiksborg og Vejle amter med 23,8 % og 21,4 %.

Jernbanen var således ret sjældent den eneste væsentlige transportform i de rurale byer – en skæbne, der betydeligt oftere overgik landevejen. Oftest havde byerne flere transportformer at trække på. Hvad angår det kronologiske aspekt er det indtrykket, at der meget ofte var tale om et samspil mellem forskellige transportformer, hvorved der kunne opnås en synergieffekt. I nogle tilfælde opstod byerne ved kysten eller ved en vej og fik måske senere jernbane, i andre tilfælde kom jernbanen først. I nogle byer blev jernbanen nedlagt, før undersøgelsesperiodens afslutning (især i Vejle amt), hvorfor landevejen her måtte tage over. Udviklingen var også internt i de enkelte områder meget forskellig fra by til by, men ét står klart: At gode transportforhold – og oftest et trafikknudepunkt (dvs. to eller flere transportveje) – var helt afgørende for byudviklingen. Derfor er transportforholdene i meget høj grad medvirkende til at give de rurale byer deres helt særlige karakteristika.

### Størrelse og transport

Afslutningsvis skal der ses på sammenhængen mellem byernes størrelse og transportsystemet (se også bilag 4.4, tabel 38). Som mål for byernes størrelse er indbyggertallet fra 1960 benyttet, hvor byer med over 1000 indbyggere i alle de tre områder ses som udtryk for store byer. Der kan derimod der ikke konstateres en entydig sammenhæng mellem tidlig baneanlæggelse og byernes størrelse. Således fik også mange af de største byer sent jernbane. Derimod er det symptomatisk, at stort set alle de store byer havde særligt gode transportforhold. Det betyder også, at de næsten alle – med undtagelse af kystbyen Hvide Sande og slotsbyerne Hørsholm/Usseø og Jægerspris – på et tidspunkt fik jernbane. Således var byerne *med* jernbane med et gennemsnitsindbyggertal på 1628,7 og en median på 774 noget større end byer uden, hvor de tilsvarende tal var et gennemsnit på 626,1 og en median på 331. Der er også samlet set en tydelig tendens til, at det især var i de små byer, at jernbanen tidligt blev nedlagt igen. Således havde de 32 byer, der mistede

<sup>729</sup> På mindre øer vil dette sandsynligvis være tilfældet. Sådanne indgår ikke i undersøgelsen.

jernbaneforbindelsen før 1971, en middelværdi på 651,7 og en median på 489. Dette er betragteligt færre indbyggere end de 68 byer, der stadig i 1971 havde bibeholdt jernbanen, og som havde en middelværdi på 2105,32 og en median på 1037. Dette understøtter, at de største byer havde det mest veludviklede transportsystem – og herunder altså også naturligt nok jernbanen. Følgende byer med mere end 1000 indbyggere i 1960 mistede jernbanen igen tidligt: Egtved, Kølvrå, Sunds og Skibby, der alle kun lige kunne mønstre de 1000 indbyggere samt Sønder Omme med 1308, Slangstrup med 1562 indbyggere og Videbæk (kun persontrafik) med 1694 indbyggere i 1960 – altså heriblandt ingen af de allerstørste byer. Hertil kommer, at langt de fleste store byer havde gode veje. For byerne med mere end 1000 indbyggere tæller undtagelserne institutionsbyen Brejning og Børkop i Vejle amt samt kystbyerne Hornbæk og Hellebæk i Frederiksborg amt. Således var veludviklede transportforhold i alle områder i høj grad et karakteristiskum for den store rurale by.

### **4.4.3. Sammenfatning**

#### Metode

Kortmaterialet gav ikke mulighed for præcist at datere byernes opståen, såvel som variationerne mellem kortene bevirkede, at det til tider var vanskeligt at sammenligne de respektive bebyggelser. Nogle overordnede tendenser var det dog muligt at udlede. Bebyggelseskaraktistikken var på mange måder et nyttigt værktøj til at få overblik over byernes opståen og udvikling – herunder sondringen mellem en opståen i primær bebyggelse/bar mark, kystby/indlandsby, antal kerner og disses karakter. Især analysen af Frederiksborg amt viste behov for sidstnævnte, idet det kun herved var muligt at forstå bebyggelsens kompleksitet.

Især undersøgelserne af Ringkøbing og Frederiksborg amter bekræftede i høj grad, at det var nødvendigt at inddrage transportforholdene – dvs. tilstedeværelsen af jernbaner, landeveje og/eller søveje – i analysen af byernes fysiske struktur. Transportforholdene var meget centrale komponenter i en karakteristik af de rurale byer og for forståelsen af deres opståen og udvikling.

#### Emne

Grundlæggende var der den forskel på de tre områder, at byudviklingen nogle steder begyndte tidligere i Frederiksborg amt end i de øvrige områder. Dette var dog primært tilfældet i de byer, som var opstået ved de kongelige slotte, kysten og/eller den tidlige industri, altså de byer, der også havde andet end oplandet som den primære funktion. Hvad angår de øvrige byer i Frederiksborg amt, forløb udviklingen mere eller mindre som i Vejle og Ringkøbing amter. I Ringkøbing amt var der tydeligvis et større behov for oplandsbyer end i de øvrige områder, men det betød ikke, at alle byer opstod tidligt eller oplevede en eksplosiv tilvækst.

Byernes udviklingsforløb var overordnet set meget forskelligt internt i de tre regioner. Der var en vis tendens til, at nogle byer i Ringkøbing amt og til dels Frederiksborg amt oplevede en lidt mere markant tilvækst end byerne i Vejle amt, hvilket ikke mindst skal ses i relation til ”slutproduktet”, som for Vejle amt betød færrest meget store byer. I alle områder var der eksempler på byer, der opstod meget sent. De rurale byers epoke sluttede generelt tidligere i Frederiksborg amt end i de to øvrige områder. Dette skyldtes ikke mindst, at der tidligt opstod deciderede boligbebyggelser – især i det sydøstlige område tættest på hovedstaden, såvel som fritidsbebyggelsen langs kyststrækningen var meget massiv. Derved kom de rurale byer ret tidligt til at varetage ”rene” bolig- og fritidsfunktioner, som her *ikke* er defineret til at høre til i de rurale byers egentlige funktionsperiode.

På baggrund af sammenligningen af bebyggelseskaraktistikken for de tre områder kunne det konstateres, at der både var forskelle og ligheder i de rurale byers udvikling og karakteristika. I alle områder blev der fundet eksempler på byer henholdsvis *med* og *uden* primær bebyggelse. Det var dog tydeligt, at den primære bebyggelse indgik med en mere massiv vægt i Frederiksborg amt og til dels i Vejle amt, end det var tilfældet i Ringkøbing amt. Der var således ikke tale om en særlig øst- og vestdansk bytype, men byer *med* primær bebyggelse var tydeligvis hyppigere forekommende i Øst- end i Vestdanmark. Endvidere afspejlede byernes

funktion sig i den fysiske struktur. Her var det tydeligt, at en langt større andel af de rurale byer i Frederiksborg amt også havde andre funktioner end oplandet – *specialfunktioner* – mens der til dels i Vejle amt, men især i Ringkøbing amt, tilsyneladende var et langt større behov for oplandsbyer. En samlet karakteristik ud fra alle de undersøgte faktorer opstilles i 4.5.

Om transportforholdene kunne det konstateres, at disse spillede en central rolle for de rurale byers opståen og udvikling, idet en god og veludviklet infrastruktur var helt afgørende for, om byerne kunne vokse sig store. Ikke kun jernbanen, men også gode landeveje og/eller søveje var af stor betydning, og jernbanen var kun meget sjældent den eneste betydende transportfaktor. I Ringkøbing amt var transportstrukturen særlig veludviklet i de rurale byer, mens det for Frederiksborg amt var symptomatisk, at mange byer kunne drage fordel af den kystnære beliggenhed. I Vejle amt var der lidt oftere en tendens til, at byerne udelukkende havde jernbane – hvilket ikke var tilfældet med en eneste by i Ringkøbing amt. Til gengæld var der her lidt flere byer, der kun havde landeveje. I Ringkøbing amt opstod en noget større andel af byerne *efter* banens anlæggelse, end det var tilfældet i de to andre områder. At jernbanen skabte de vestjyske byer vil imidlertid være en alt for vidtgående og endsige forkert slutning at drage. I langt fra alle tilfælde kom jernbanen først (underforstået i byer *med* jernbane), såvel som en betydelig andel af byerne i Ringkøbing amt – faktisk en større andel end i Frederiksborg og Vejle amter – *aldrig* fik jernbane. Tesen om jernbanens rolle og især om dens helt særlige betydning for den vestjyske by må altså modificeres.

Der var således både mindre variationer og ligheder i byernes udvikling – både på tværs af de tre områder, men i næsten ligeså høj grad internt i disse. I alle tilfælde er konklusionen, at et veludviklet transportsystem og en synergi mellem forskellige transportformer – altså et trafikknudepunkt – var et karakteristisk træk for de rurale byer.

## 4.5. BYSYSTEM

### 4.5.0. Indledning

Ifølge Harold Carter er “towns [...] not independent entities but interact with each other, and that interaction extends from the smallest town to the largest city.”<sup>730</sup> I forsøget på at overskue bysystemets kompleksitet skal det med udgangspunkt i resultaterne fra analysen af de interne forhold – nemlig byernes indbyggertal, erhvervs sammensætning, funktioner samt bebyggelsesstruktur og transport – forsøges at opstille en samlet karakteristik af byerne og deres funktion(er), som vil blive inddraget i analysen af bysystemet.

#### Karakteristik

Helt i tråd med det teoretiske udgangspunkt – Hohenberg og Hollen Lees’ dobbelte model (centralsteds- og netværksteoriene) – er det valgt at differentiere mellem *oplands-* og *specialbyer*.<sup>731</sup> Som i modellen er der her inkluderet den mulighed, at byer kan have begge funktioner – enten samtidig eller som led i en kronologisk udvikling. *Oplandsbyer* er byer med en mangesidig struktur bestående af en del håndværk og industri, handel og omsætning, transportfunktioner samt institutioner og administration. En samlet vurdering af bebyggelsens størrelse (indbyggertal og antal funktioner), erhvervsstruktur, funktioner og bebyggelsesstruktur kan give et indtryk heraf. Specialfunktioner udtrykker, at enkelt funktion (evt. flere) i meget høj grad dominerede byen, hvilket dog ikke udelukker, at byen også havde oplandsfunktioner. Byer, der *ikke* havde oplandsfunktioner, betegnes her som *specialbyer*, mens byer med *både* oplands- og specialfunktioner betegnes som *oplandsbyer med specialfunktioner*. Den empiriske analyse giver anledning til at skelne mellem forskellige specialfunktioner:

- *Industribyer* omfatter både tidlige industribyer som fx Hellebæk og Randbøldal og senere industribyer som fx tekstilindustribyerne Hammerum og Ikast. I kategorien er også inkluderet de

<sup>730</sup> Carter 1995, s. 37.

<sup>731</sup> Christaller afviser heller ikke denne mulighed, men fokuserer i sin undersøgelse kun på centralstederne. Se Christaller 1966, s. 16.

byer, der havde råstofindvinding som funktion. Mens beliggenheden af byer præget af tidlig industri og råstofindvinding var betinget af en bestemt beliggenhed som vandkraft ved Randbøldal og Grejsdalen og brunkul ved FASTERHOLT, så var den senere industri typisk ikke præget af den samme stedbundethed. Disse forskelle afspejler sig også i byernes fysiske struktur. For alle byerne er der dog det fællestræk, at en stor andel af befolkningen var beskæftiget ved industri (og/eller råstofindvinding), og at en eller flere fabrikker spillede en stor rolle for byens udvikling.

- *Institutions- og administrationsbyer* omfatter byer domineret af en eller flere institutioner eller administrative funktioner, hvilket både kan afspejle sig i erhvervsfordelingen, funktionerne og bebyggelsen. Også denne kategori er ret broget og indeholder fx den store og ensidige institutionsby Brejning og de mere alsidige byer Sønder Omme og Hornsyld, der prægedes af henholdsvis Statens Arbejdsanstalt og et hospital.
- I de såkaldte *slotsbyer* spillede både slottet og de særlige tilknyttede funktioner ind på, at byen fik en særlig struktur. Slotsbyerne er inden for undersøgelsesområderne kun repræsenteret i Frederiksborg amt, nemlig ved Hørsholm, Fredensborg og Jægerspris, men typen ses også i andre dele af landet. Et eksempel er Tranekær på Langeland.
- *Kystbyer* omfatter alle byer med en beliggenhed ved kysten, hvor kysten havde en funktion i forhold til byens udvikling. Kystbyerne havde ofte en fiskeribefolkning (høj beskæftigelse ved primære erhverv) og/eller forbindelse til "forlandet" via søvejen, hvilket afspejlede sig i funktioner som havn, toldsted mv. Kystbyernes struktur adskilte sig på grund af det begrænsede opland fra de øvrige byer, men flere af kystbyerne havde endvidere oplandsfunktioner, eksempelvis Juelsminde og Gilleleje.

Kategoriene *fritids-/rekreationsby*, *boligby* og *forstad* er indført i bestræbelsen på at kunne håndtere de rurale byers nye funktioner:<sup>732</sup>

- Kategorien *fritids-/rekreationsby* var særlig udbredt i kystbyerne, men typen forekom også andre steder. Den typiske fritidsby bestod af sommerhuse, men i Frederiksborg amt ses endvidere de såkaldte landsteder, der er tidlige fritidsbebyggelser på meget store grunde. Et eksempel på sidstnævnte ses nord og syd for Rungsted.
- Som betegnelsen indikerer, tjener *boligbyer* primært et boligformål. Disse omfatter primært villaer og etagebyggeri, der var mest udbredt omkring de store byer. Arbejderboligbyer kan iagttages ved henholdsvis Kyndbyværket og Skærbækværket til brug for de stedlige arbejdere. I disse tilfælde var boligbyen tæt knyttet til industribyen.
- Endelig er det valgt at benytte *forstad* som en særlig funktion til at dække udviklingen i de byer, der allerede i løbet af undersøgelsesperioden blev fysisk sammenhængende med en større by (jf. tidligere definition af forstad).

Ved hjælp af GIS skal resultaterne fra 4.1.-4.4. nu analyseres ud fra et rumligt perspektiv og forsøges forklaret med udgangspunkt i den dobbelte model (centralsteds- og netværksteoriene). I forbindelse hermed inddrages nogle af de faktorer, der i det foregående viste sig velegnede til at give indsigt i byernes størrelse og/eller graden af bymæssighed, såvel som den opstillede karakteristik af byernes funktion vil blive inddraget i analysen. Desuden inddrages det øvrige bysystem, dvs. de gamle købstæder (omkring 1840). Endelig vil det – med inspiration fra Carters overvejelser om et bysystems udvikling<sup>733</sup> – blive diskuteret, om de rurale byers fremvækst resulterede i et nyt bysystem, eller om der blot var tale om en mindre justering af eller gradvis tilpasning til det allerede eksisterende system. Strukturen vil også her være den, at der tages udgangspunkt i pilotområdet. Da dette kapitel har en ret kompleks karakter og samtidig summerer de tidligere resultater op, er det – modsat de forudgående kapitler – endvidere valgt at bringe analyserne fra Ringkøbing og Frederiksborg amter i selve teksten. Der afsluttes med en komparativ analyse.

<sup>732</sup> Som tidligere nævnt må det for god ordens skyld understreges, at bebyggelser, der udelukkende fungerede som fritidsbebyggelse, villabebyggelse eller forstad, *ikke* indgår i undersøgelsen.

<sup>733</sup> Carter 1995, s. 91.



## 4.5.1. Vejle amt

### Købstæderne og de rurale byer

Først skal det forsøges at etablere et overblik. På nedenstående figur ses de rurale byer og gamle købstæder med læbælter indplaceret:

Figur 69: Rurale byer og købstæder 1840. Vejle amt



Mange af de rurale byer var beliggende i det tidligere byfattige område mod vest, og langt de fleste rurale byer lå uden for købstædernes læbælter for handel og håndværk på 1 og 1½ mil. Byerne havde også en forholdsvis jævn fordeling, om end enkelte byer lå ganske tæt. Afstanden mellem de rurale byer og købstæderne målt i luftlinie kan beregnes i MapInfo.<sup>734</sup> Dette skal gøres her til trods for, at det ville være mere korrekt at måle den reelle afstand, der også tager hensyn til de topografiske forhold. Med disse forbehold skal det på baggrund af de beregnede tal forsøges at vurdere relationen til læbælterne (bilag 4.5, tabel 1 og 2): Bramdrupdam var den by, der med blot 3,6 km fra Kolding, lå tættest på en købstad tæt fulgt af Grejsdalen, Vonsild, Hatting og Skærbæk. I alt var kun seks byer beliggende inden for læbæltet for håndværk, hvilket – ud over de allerede nævnte – også inkluderede Sønder Bjert. Hertil kommer 15 byer, som lå inden for læbæltet for handel. Alle byer inden for læbælterne var beliggende i amtets østlige del, mens de resterende 23 byer helt uden for læbælterne lå i den vestlige del. Den gennemsnitlige afstand mellem en rural by og en købstad var på 15,0 km, mens medianen var på 11,8 km. Tallene dækker dog over nogle forskelle: Byen Stakroge lå således hele 37,7 km fra en gammel købstad, og også Brande, Blåhøj

<sup>734</sup> Afstanden er beregnet automatisk i MapInfo (funktionen *Distance Calculator*) ud fra det på kortet afsatte punkt. Tallene er derfor ikke helt præcise.

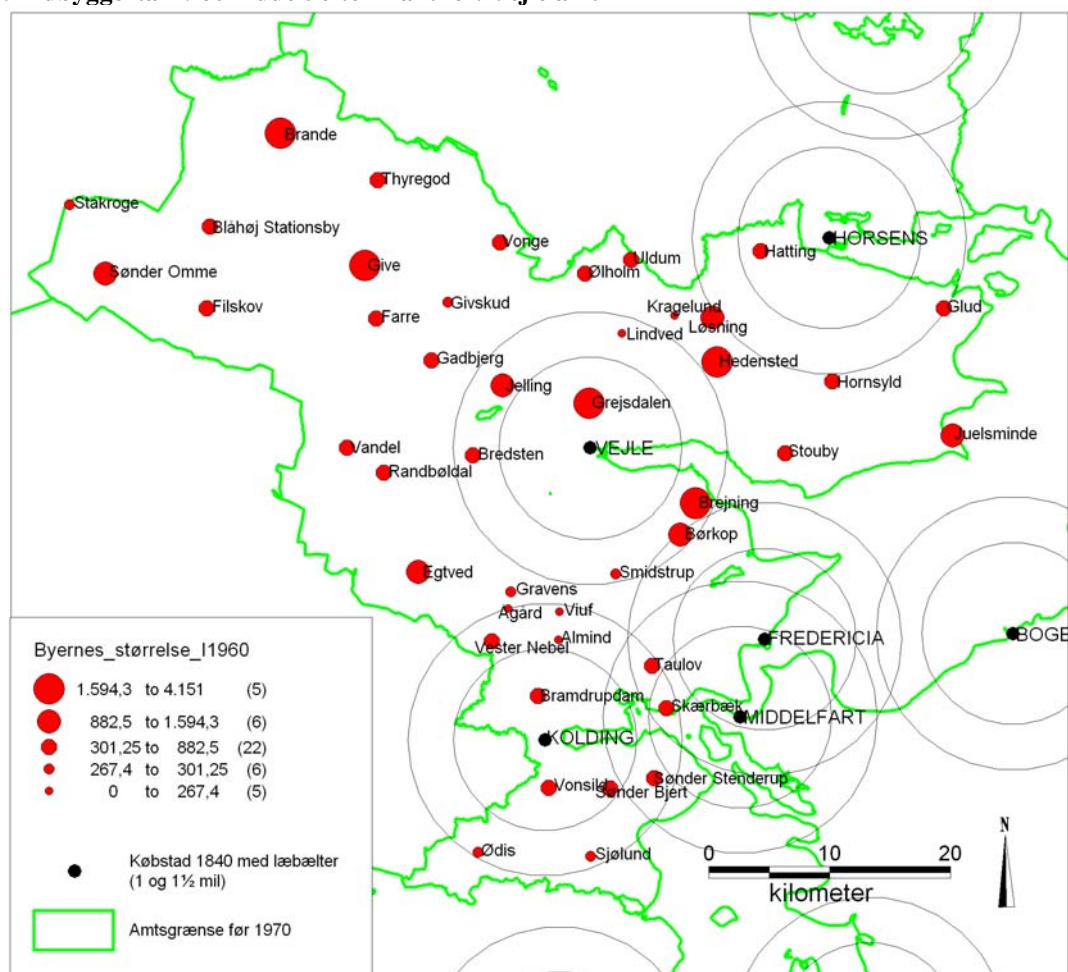
Stationsby, Sønder Omme og Filskov lå meget langt fra en sådan.

Også afstanden de rurale byer imellem kunne spille ind på en bys udviklingsmuligheder. Der er derfor udarbejdet en oversigt de rurale byer og de tre nærmeste rurale byer (bilag 4.5, tabel 3). Her skal kun nævnes et par eksempler, nemlig Ågård, der lå meget tæt på både Gravens (1,4 km), Vester Nebel (3,0 km) og Viuf (4,2 km), hvilket kan være en af årsagerne til, at resultatet blev mange små og ingen større byer. Anderledes forholdt det sig i Brande, hvor afstanden til den tættest beliggende rurale by – Thyregod – var på 8,9 km, mens afstanden til de øvrige omkringliggende byer – Blåhøj Stationsby og Give – var 9,7 og 13,0 km. Dette forhold kan – kombineret med, at Brande opstod midt i det område, der ovenfor blev karakteriseret som ”bytomt” – have været medvirkende til, at byen voksede sig stor. Afstanden (målt i luftlinie) og beliggenheden synes altså at kunne sige noget om byernes udviklingspotentiale, såvel som der kan identificeres et vist mønster.

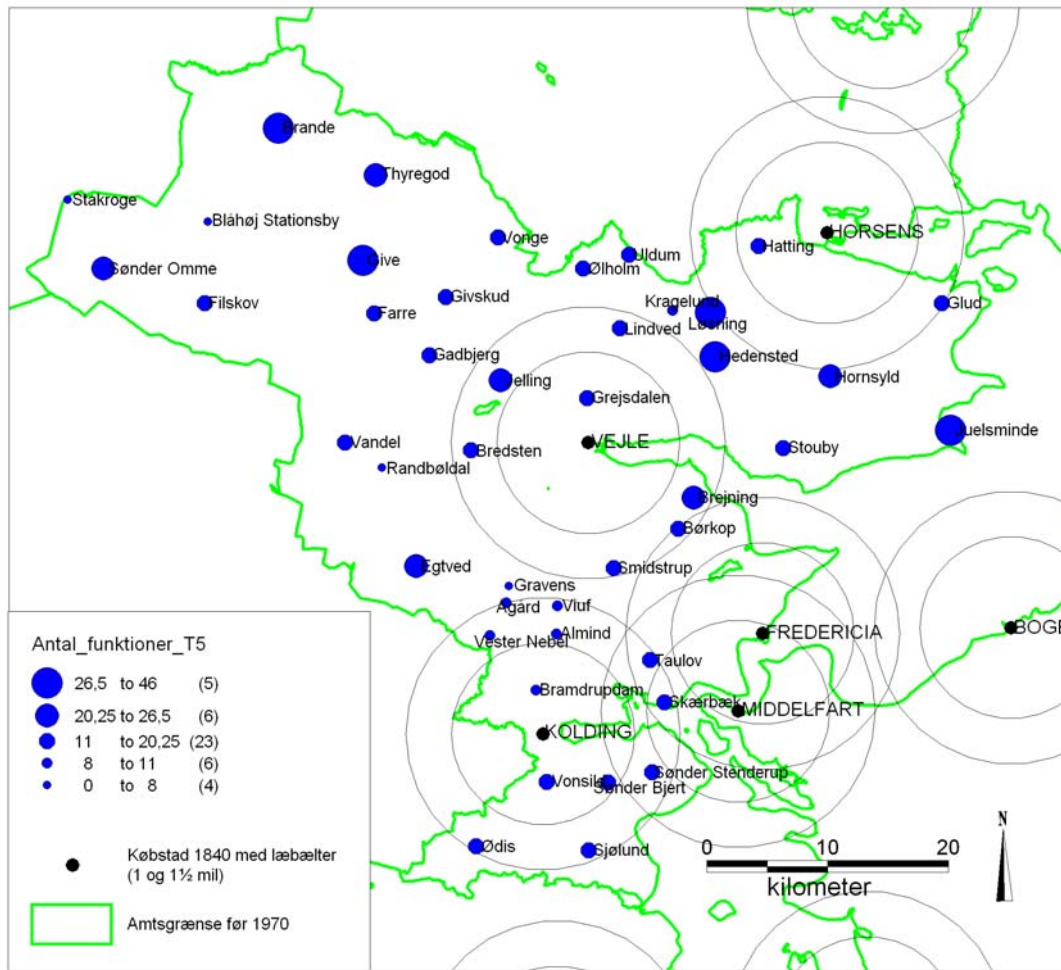
### Byernes størrelse og fordeling

For at få nærmere indsigt i de identificerede mønstre og forsøge at forklare afvigelserne fra disse er der behov for at inddrage nogle af de tidligere identificerede udtryk for byernes størrelse. Det er valgt at inddrage byernes indbyggertal i 1960, antallet af funktioner i Trap 5 samt beskæftigede ved handel og omsætning. Med udgangspunkt i den beregnede fempunktsopsummering (10%-, 25%-, 50%-, 75% og 90%-fraktilerne samt minimums- og maksimumsværdierne) er der udarbejdet tematiske kort. Disse suppleres med den kvalitative vurdering af byernes størrelse og funktion ud fra deres fysiske fremtræden. Endelig er der udarbejdet et kort over byernes funktionelle karakteristika efter de kriterier, der blev opstillet i indledningen til 4.5. Kortene bringes i forlængelse af hinanden og kommenteres herefter:

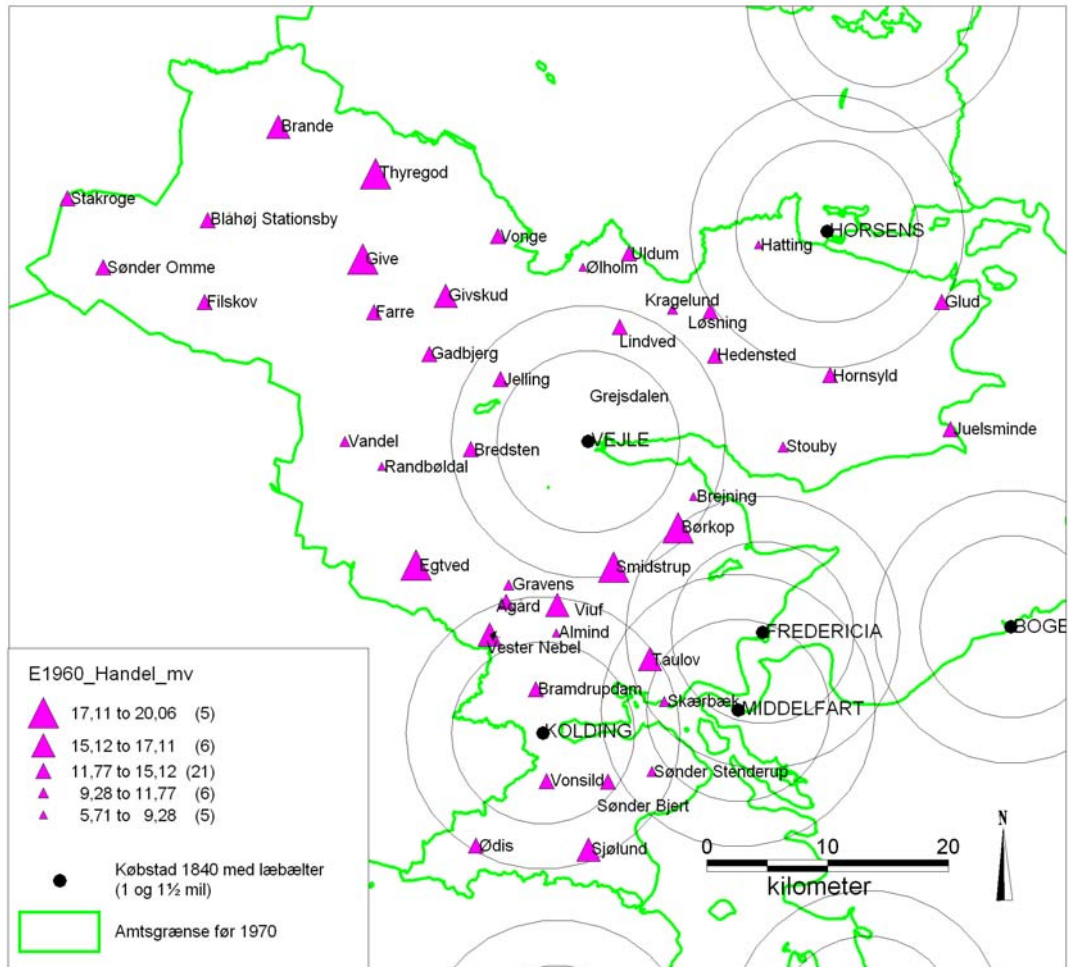
**Figur 70: Indbyggertal 1960 inddelt efter fraktiler. Vejle amt**



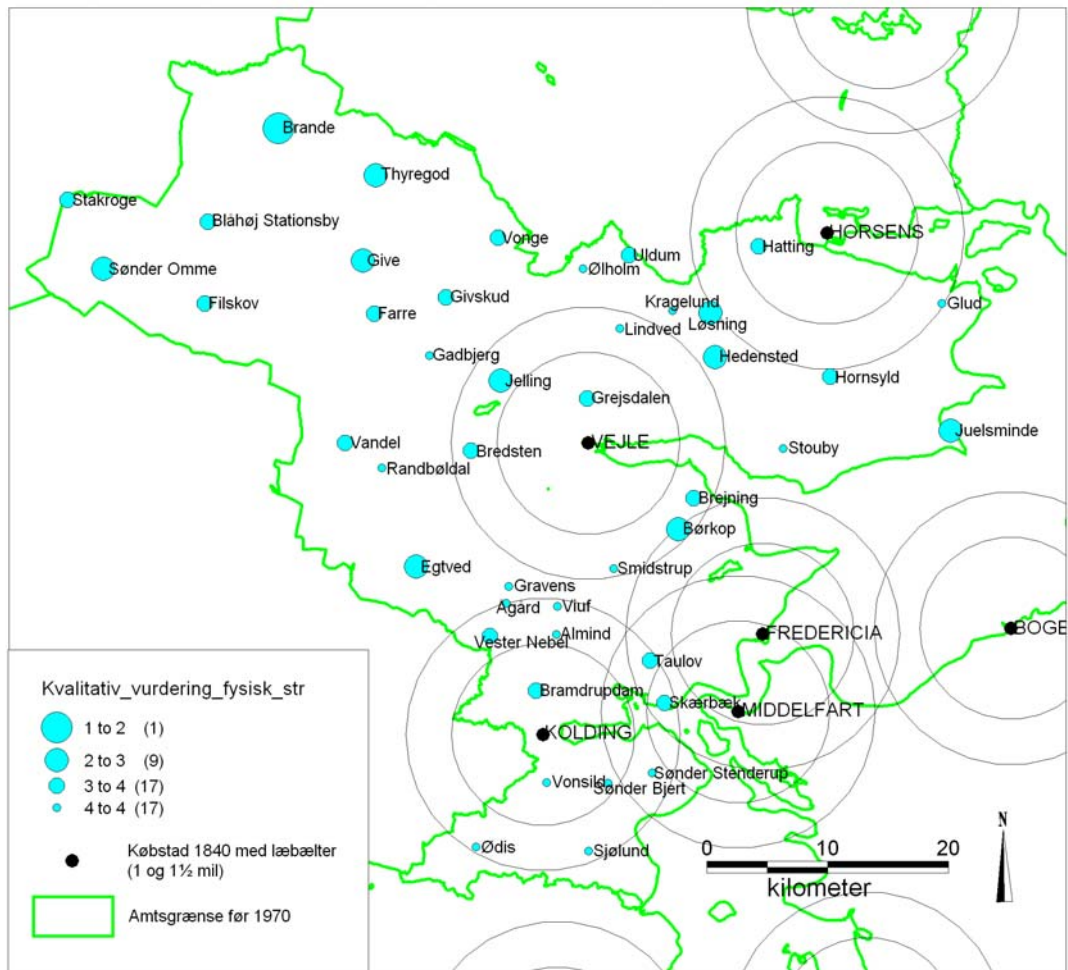
Figur 71: Antal funktioner i Trap 5 inddelt efter fraktiler. Vejle amt



Figur 72: Handel mv. inddelt efter fraktiler. Vejle amt

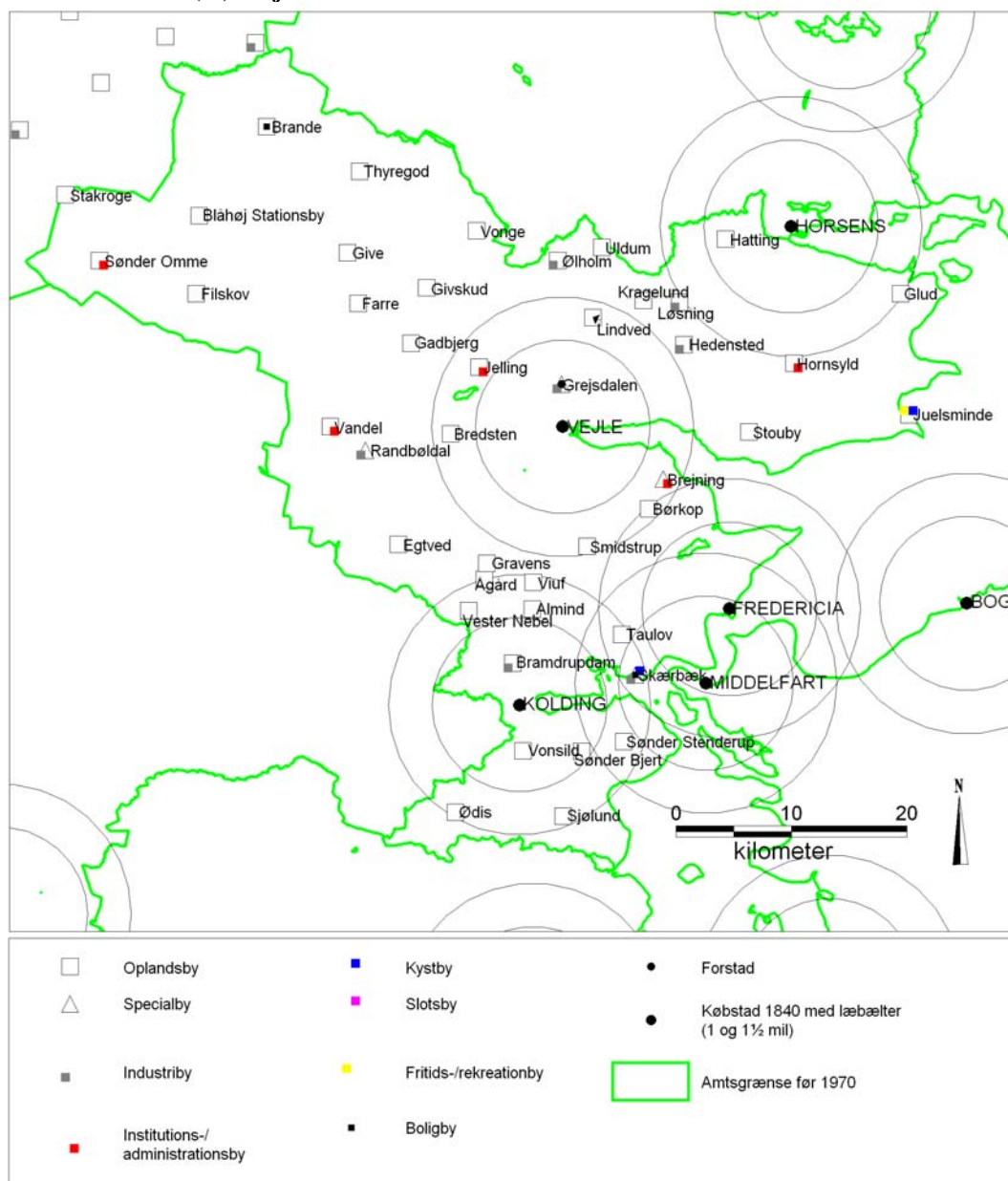


Figur 73: Kvalitativ vurdering af fysisk størrelse. Vejle amt



Forklaring: Som nævnt i del 4.4. indgår følgende forhold i den kvalitative vurdering af byernes fysiske størrelse og bymæssighed: Fysiske størrelse, form, udstrækning, karakter (huse/gårde), kompakthed, forekomsten af bymæssige funktioner og deres beliggenhed samt transportnettet.

Figur 74: Hovedfunktion(er). Vejle amt



Kortene skal nu analyseres: Langt de fleste af de byer, der lå inden for købstædernes læbælter, var ret små eller havde andre funktioner end oplandet. Samtidig synes der at være et vist mønster i byernes fordeling, der dog varierede en smule – alt afhængig af det benyttede mål for størrelse. I god overensstemmelse med centralstedsteorien opstod den største by – Brande – i det mest byfattige område mod vest. Byen fungerede som oplandsby, men fik senere også større boligbebyggelse. I ”passende” afstand fra Brande opstod en anden stor by, nemlig Give, der målt ud fra den fysiske størrelse var mindre end Brande, men som til gengæld havde en større befolkningsandel beskæftiget ved *Handel mv.* En anden større by i det tidligere så bytomme område var Sønder Omme, der ligeledes havde oplandsfunktioner, men som også i høj grad var præget af statens arbejdsanstalt. Mellem Brande, Give og Sønder Omme opstod der mindre byer, som Blåhøj Stationsby, Filskov, Stakroge og Thyregod, hvoraf sidstnævnte var noget større end de øvrige.

Lidt længere mod øst ses den større rurale by Jelling, der blev omgivet af mindre byer som Bredsten, Gadbjerg og Givskud. Afstanden til Vejle var dog ikke så stor, som det måske kunne være ønskeligt, hvorfor en forklaring på byens størrelse måske snarere end i oplandet, skal søges i byens seminarium. Mellem Jelling

og Give var der en bræmme af mindre byer som Farre, Filskov, Vonge og Givskud. Grejsdalen var tydeligvis beliggende tættere på købstaden Vejle, end dens størrelse ifølge centralstedsteorien umiddelbart berettiger til, hvilket sandsynligvis skyldes, at byen ikke havde oplandet, men industrien som sin primære funktion. Den tætte beliggenhed på Vejle bevirkede da også, at byen senere blev forstad til Vejle, hvilket kan forklare de mange indbyggere i 1960.

Mod nord havde de større byer Løsning og Hedensted indplaceret sig ”fint” midt mellem Horsens og Vejle. De kan begge betegnes som midtvejsbyer. Set i relation til centralstedsteorien, er det dog påfaldende, at de tætliggende byer begge fik lov til at vokse sig så store, men det kan skyldes, at begge byer også havde en betydelig industri. Den større by Juelsminde havde tydeligvis god plads i det bytomme område længst mod øst, hvilket måske var årsagen til, at kystbyen også havde oplandsfunktioner. For kystbyen var det endvidere symptomatisk, at den tidligt fik omfattende fritidsbebyggelse. De mindre byer Glud, Hornsyld og Stouby lå nogenlunde midt imellem Juelsminde, Horsens og Hedensted. Hornsyld var den største af disse, hvilket dog til dels skal forklares ud fra det stedlige hospital. Lige vest for Løsning var der kun plads til de to mindre byer, Kragelund og Lindved, mens den lidt større by, Uldum, lå noget længere mod nordvest. Tæt på sidstnævnte ses endvidere den lille by Ølholm.

Længere mod sydøst ses den lidt større by Egtved, omgivet af de mindre byer Vandel og Randbøldal, der begge havde specialfunktioner, samt de små og meget tætliggende byer Gravens, Ågård, Viuf, Almind og Vester Nebel, som lå alt for tæt til, at de kunne vokse sig store. Også syd for Kolding var der flere byer, der forblev små. Kortet over *Handel mv.* indikerer, at de byer, der lå længst væk fra Kolding – Sjølund, Vester Nebel, Viuf og Taulov – havde en større grad af centralitet end de byer, der lå meget tæt på den gamle købstad som Bramdrupdam, Vonsild og Sønder Bjert. Især Bramdrupdam lå ”for tæt” på Kolding, hvor størrelsen dog også må ses i relation til, at byen havde en betydelig industri og derved ikke kun fungerede som oplandsby. I hele det sydøstlige område var der – sandsynligvis grundet den gode købstadsdækning – ikke behov for større oplandsbyer.

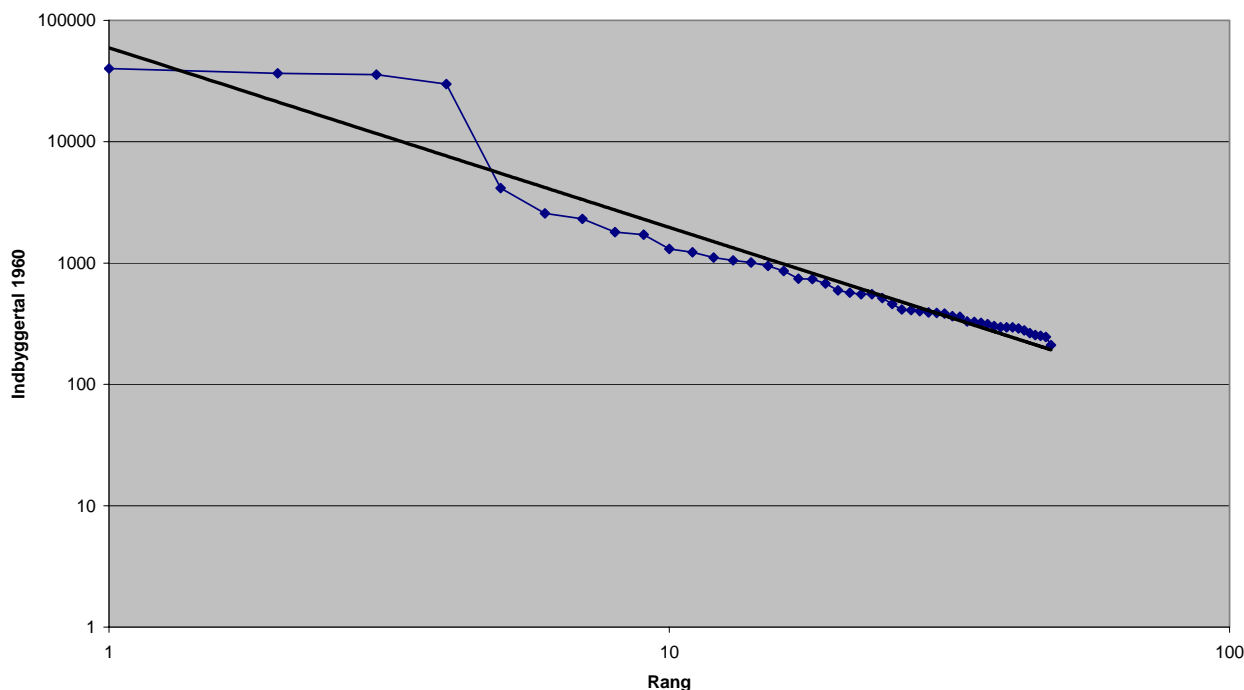
Børkop og Brejning ses mere eller mindre midt imellem Vejle og Fredericia. I forhold til centralstedsteorien lå de to store byer dog for tæt på hinanden, hvilket må forklares med Brejnings kategorisering som en specialby, der i meget vid udstrækning var præget af den store institution, De kellerske Anstalter. Det er også tydeligt, at den kystnære beliggenhed ikke blev anvendt til udadrettede aktiviteter, men derimod var hensigtsmæssig for institutionens beliggenhed i et rekreativt område. Børkop havde rollen som oplandsby med en gunstig placering midt imellem Vejle og Fredericia, hvilket bl.a. afspejler sig på figuren over beskæftigelsen ved *Handel mv.* Her springer også Smidstrup i øjnene, hvor en placering i et bytomt område mere eller mindre midt imellem tre købstæder tilsyneladende gav grobund for at bedrive handel. Vest for Fredericia ses Taulov og Skærbæk, som også havde delt funktionerne imellem sig. Taulov fungerede som oplandsby, mens Skærbæks aktiviteter primært var rettet mod kysten, som også var årsagen til Skærbækværkets placering her (specialby).

I alt 40 af de 44 byer er vurderet til at have fungeret som *oplandsbyer*, mens følgende byer kun havde specialfunktioner og dermed er karakteriseret som *specialbyer*: De to industribyer Randbøldal og Grejsdalen, institutionsbyen Brejning, kyst- og industribyen Skærbæk. Flere af de 40 byer oplandsbyer havde specialfunktioner, nemlig Bramdrupdam, Hedensted, Løsning og Ølholm, som havde en betydelig industri, mens Hornsyld, Jelling, Sønder Omme og Vandel var institutions-/administrationsbyer. Kystbyen Juelsminde havde – som tidligere antydte – også oplandsfunktioner. Kun den største by Brande fik en del boligbebyggelse. Dette vil kunne uddybes og præciseres ved mere detaljerede undersøgelser. Alligevel kan det på det foreliggende grundlag konkluderes, at der var et mønster for byernes fordeling, som ganske vist ikke resulterede i et ”Christallersk” ideallandskab, men hvor der alligevel var tale om et byhierarki, som afspejlede sig i byernes beliggenhed, størrelse og funktion. I flere tilfælde er der identificeret midtvejsbyer mellem to eller flere større byer, mens to store og ”rene” oplandsbyer sjældent var naboer. Ved hjælp af den dobbelte model er det således muligt at forklare bysystemets udseende i hovedtræk og forstå de rurale byers rolle i dette.

### Rank-size

Bysystemet skal nu beskrives ved hjælp af en rank-size kurve, hvor også købstædernes indbyggertal inkluderes. Byerne – dvs. både de rurale byer og købstæderne – er rangordnet efter størrelse (her indbyggertal i 1960) og indplaceret i et diagram. Ifølge den såkaldte rank-size regel skal der – såfremt der er tale om et fuldt integreret bysystem – fremkomme en ret linie, hvis byerne og deres indbyggere plottes ind i et diagram med en logaritmisk akse. Dette betyder, at den  $r$ 'te by i rækken vil være  $1/r$  af den største by.<sup>735</sup> Mod fremgangsmåden må det indvendes, at et bysystem ikke følger en administrativ grænse. Vejle amt kan således ikke betragtes som et isoleret bysystem. For at kompensere lidt for dette inkluderes Horsens, der var beliggende lige nord for den gamle amtsgrænse:

**Figur 75: Rank-size kurve over købstæder og rurale byer. Indbyggertal 1960. Vejle amt**



Som det fremgår, var der *ikke* i Vejle amt tale om et fuldt integreret bysystem. Således befandt de fire største byer sig tydeligvis på et niveau for sig – højt hævet over alle de øvrige. Bag punkterne gemmer sig som nummer et Horsens med 40.181 indbyggere (inkl. udvalgte forstæder) efterfulgt af amtets tre købstæder: Kolding med 36.603 indbyggere, Vejle med 35.783 indbyggere (begge inkl. udvalgte forstæder), mens Fredericia tegnede sig for 29.870 indbyggere (forstæder ikke anført). Den største rurale by målt i antal indbyggere er Brande med 4151 indbyggere, som dog ud fra dette mål ingenlunde kunne matche de gamle købstæder. Som nummer seks og syv fulgte Brejning og Grejsdalen med henholdsvis 2574 og 2315 indbyggere (ikke oplandsbyer), og som nummer otte og ni Givø og Hedensted med 1800 og 1717 indbyggere. For Vejle amt må det på baggrund af analysen vurderes, at *ingen* af de rurale byer kunne måle sig med de gamle købstæder. Meget tyder altså på, at de rurale byer i Vejle amt primært supplerede det allerede eksisterende bysystem ved at udstyre det med et lavere byniveau.

Dette understøttes, såfremt Trap og erhvervsfordelingen i 1960 (bilag 4.5, tabel 4) konsulteres: I Trap beskrives Vejle således som en industriby og en betydningsfuld handelsby, hvis betydning strakte sig lang mod vest. Fredericia beskrives som en betydelig havneby og et knudepunkt for jernbanetrafikken, såvel som byen havde en hel del industri, mens byens oplandsbetydning var mere begrænset. Også i Kolding spillede industrien en væsentlig rolle, men byen karakteriseres også som en betydelig oplandsby.

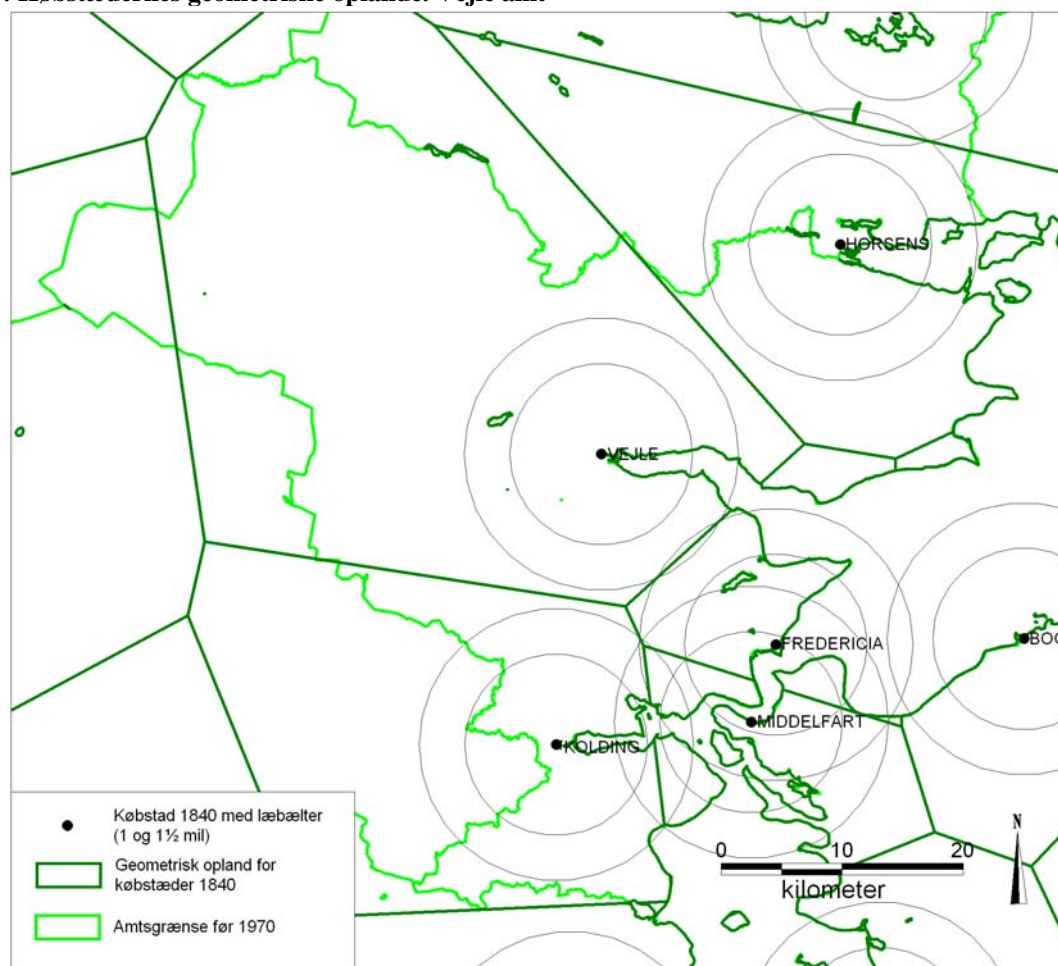
<sup>735</sup> Jf. den tidligere præsentation af rank-size kurver i teori afsnittet og afprøvningen i del 2.



### Bymønstre

Med ovenstående iagttagelser in mente skal fokus nu rettes mod byernes oplande. Oplande kan beregnes geometrisk og udtrykkes ved såkaldte Thiessen polygoner, og det skal afprøves, om de geometriske oplande kan nuancere visualiseringen yderligere. De geometriske oplande baserer sig netop på afstandsberegninger og er derfor velegnede til at "teste" centralstedsteorien, der i høj grad bygger på afstandskriteriet. Først beregnes oplande for de gamle købstæder med henblik på derefter at kunne få indsigt i, hvor der var bymæssige tomrum:

**Figur 76: Købstædernes geometriske oplande. Vejle amt**

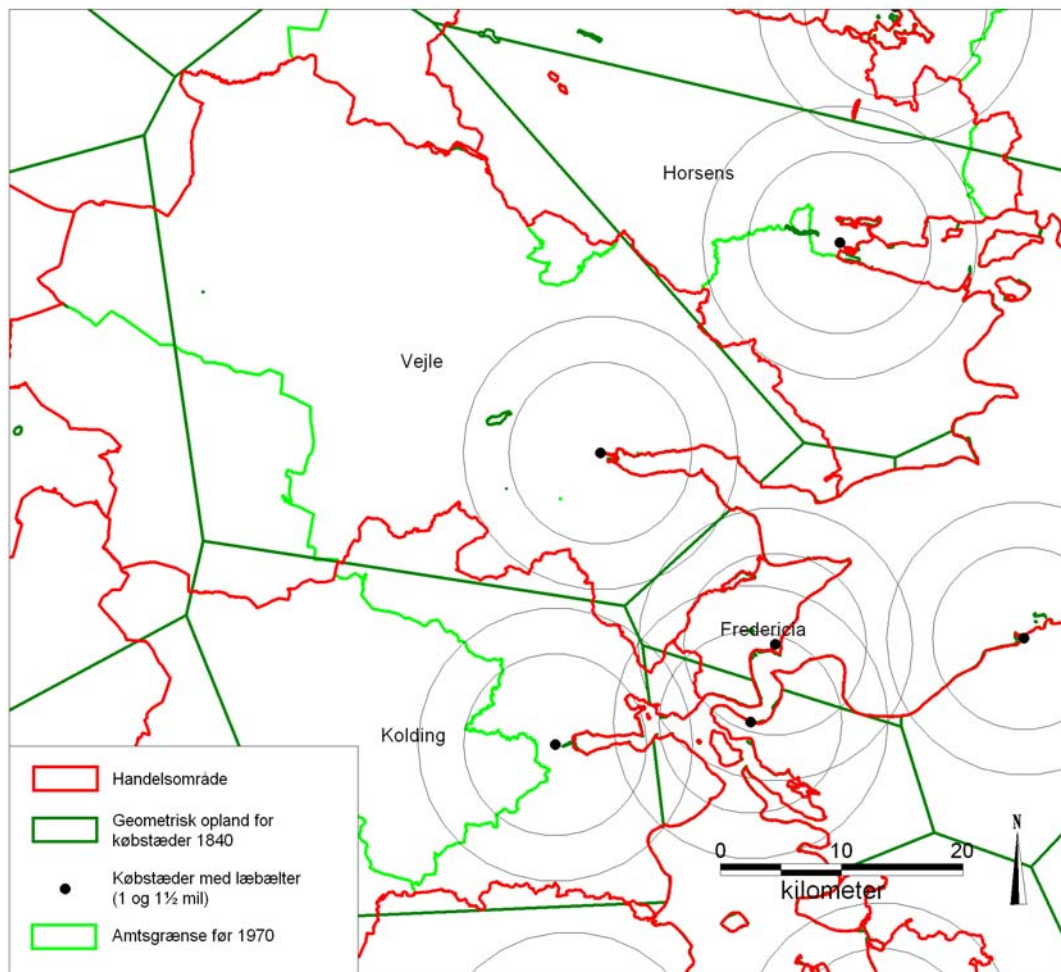


Som det ses, havde Fredericia et meget begrænset opland, Horsens' og Koldings potentiale var betydeligt større (i undersøgelsen her indgår dog kun den østlige del), mens Vejles opland var meget stort og strakte sig langt mod vest.

Et andet indtryk af byernes oplande kan erhverves ved at inddrage en undersøgelse af handel og oplande foretaget af Danmarks Statistik i 1960. Opgørelsen er baseret på en omfattende interviewundersøgelse af virksomheder inden for detailhandelen, hvilket resulterede i en kortlægning af handel med udsalgsvareer (dagligvarer var ikke inkluderet). Landet er i undersøgelsen inddelt i 44 handelsområder og 68 handelsdistrikter med mindre centre (heraf var fire fordelt på flere handelsområder). Der opereres altså med to niveauer: De overordnede *handelsområder* og de underordnede *handelsdistrikter*.<sup>736</sup> Først bringes et kort over handelsområder kombineret med de geometriske oplande for købstæderne i 1840:

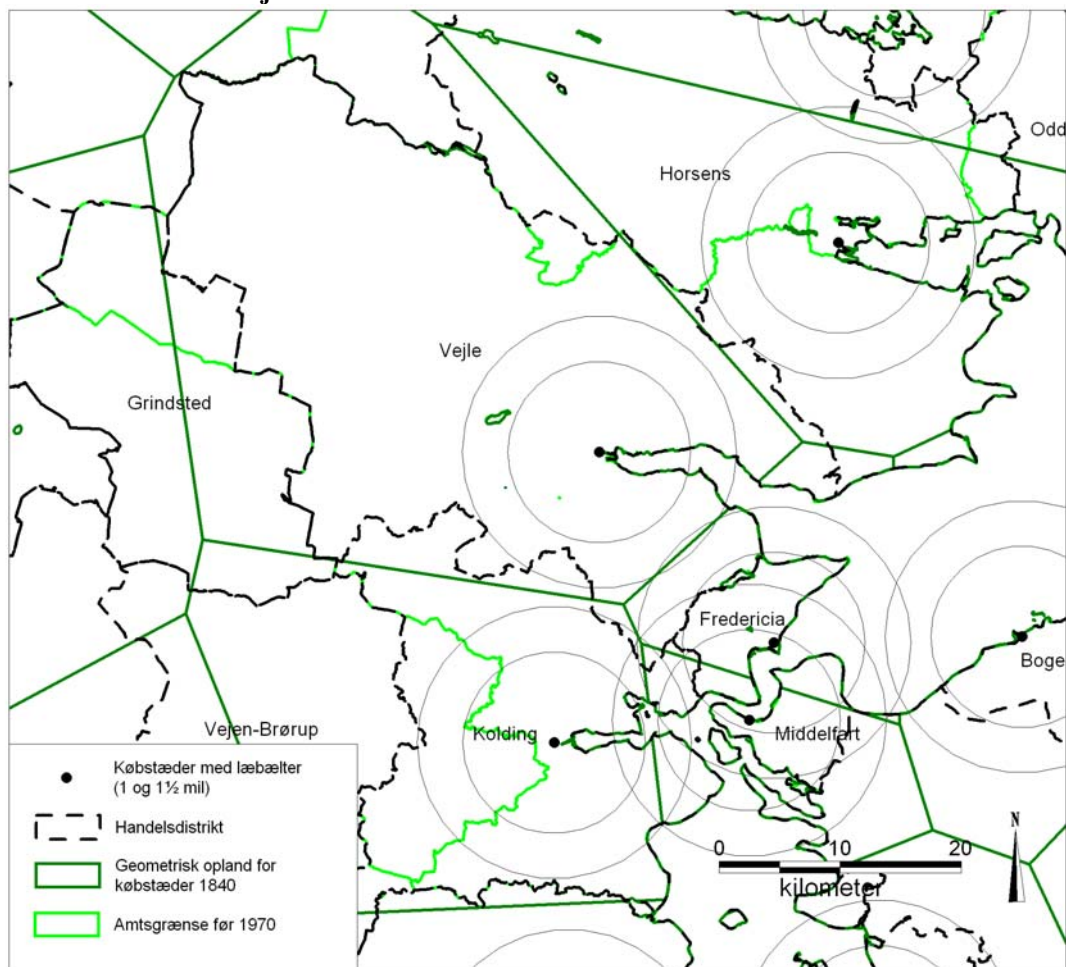
<sup>736</sup> *Statistiske Undersøgelser: Byernes opland*, nr. 4, 1960, s. 5-6.

**Figur 77: Handelsområder. Vejle amt**



Kortet viser, at der mere eller mindre var et sammenfald mellem handelsområderne i 1960 og de geometriske oplande til købstæderne i 1840. Kortet over handelsdistrikterne adskiller sig ikke væsentligt fra handelsområderne, hvilket ses af nedenstående figur:

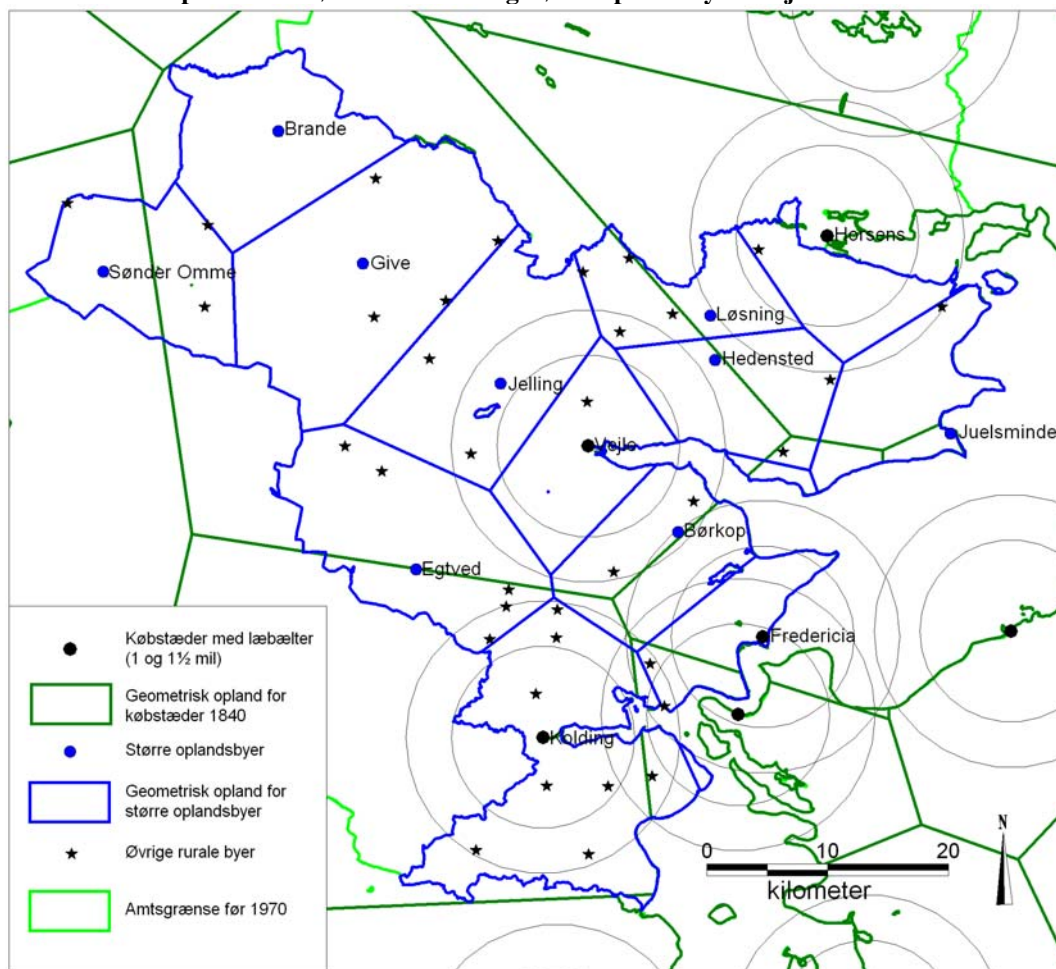
Figur 78: Handelsdistrikter. Vejle amt



Mod vest gjorde den rurale by Grindsted (ikke Vejle amt) et indhug i den vestligste del af Vejles opland, hvilket dog kun kursorisk berører Vejle amt. Samme skæbne fik Koldings opland, idet Vejen-Brørup længst mod vest tager en lille bid. Når bortses fra førstnævnte tilfælde, var der altså et sammenfald mellem handelsområder og handelsdistrikter med oplandene for de gamle købstæder omkring 1840. Derved bekræfter Danmarks Statistiks undersøgelse fra 1960, at ingen af de rurale byer i Vejle amt – hvad angår oplandsbetydning – formåede at udfordre de gamle købstæder.

Ingen af de rurale byer kunne blande sig med købstæderne, men på baggrund af analysen er i alt ni byer vurderet til at være større oplandsbyer, nemlig Brande, Børkop, Egtved, Give, Hedensted, Juelsminde, Jelling, Løsning og Sønder Omme. For disse og de gamle købstæder skal det forsøges at beregne de tilhørende geometriske oplande:

Figur 79: Geometriske oplande for købstæder 1840 og større oplandsbyer. Vejle amt



Forklaring: I beregningen af de geometriske oplande for de større oplandsbyer indgår også købstæderne. Disse købstadsoplände må generelt anses for at være for små, og de må derfor også ses i sammenhæng med de separate oplandsberegninger for købstæder i 1840.

I det tidligere så bytomme område mod vest opstod der en række større oplandsbyer, nemlig Brande, Give og Sønder Omme. Løsningen på "bymanglen" i dette store men ret befolkningstynede område er altså flere større byer og ikke en stor by. Lige vest for Vejle gjorde Jelling et indhug i købstadens geometriske opland, mens Egtved snuppede lidt fra både Vejle og Kolding. Hedensted og Løsning lå imellem Horsens og Vejle, hvor der var en vis plads. Ifølge centralstedsteorien lå de dog for tæt. Denne variation i mønsteret kan som nævnt forklares med, at de begge – ud over oplandsfunktioner – også havde en betydelig industri (dvs. specialfunktioner). Mod øst tog Juelsminde ligeledes del i Horsens opland, men på grund af sin status som kystby havde byen et begrænset opland. Endelig skal nævnes Børkop, som befandt sig lige på grænsen mellem Vejle og Fredericia, mens der ligeledes helt i overensstemmelse med centralstedsteorien ikke var plads til rurale byer i området mellem Fredericia og Kolding. I forhold til de større oplandsbyer var der tydeligvis tale om et "geometrisk" mønster, der havde klare ligheder med Christallers ideallandskab, med de mindre byer og specialbyerne fordelt i mellem sig. På baggrund af analysen kan bysystemet i Vejle amt vurderes til at bestå af følgende niveauer:

- 1) Kolding, Vejle, Fredericia (Horsens).
- 2) Ingen.
- 3) Brande, Børkop, Egtved, Give, Hedensted, Juelsminde, Jelling, Løsning, Sønder Omme.
- 4) Øvrige oplandsbyer.
- 5) Specialbyer.

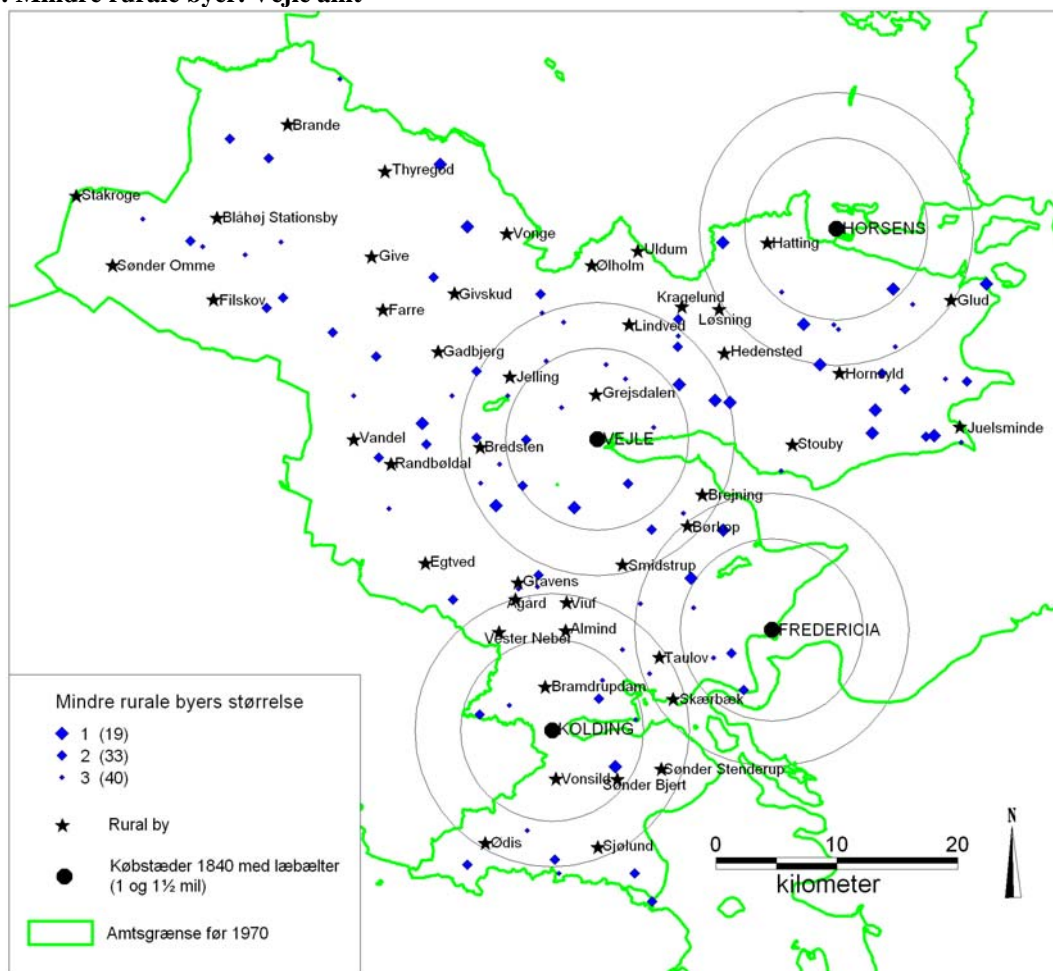
Det kan med god grund overvejes at henvise Fredericia til et niveau to på grund af byens begrænsede

betydning som oplandsby, men det blev her valgt at følge Danmarks Statistiks kategorisering som handelsområde, skønt et handelsdistrikt ville nok have været mere betegnende. Alligevel medtages den tomme kategori for at understrege afstanden mellem 1 og 3. Ingen af de rurale byer var at finde på niveau 1 eller 2. Derimod var ni byer at finde i kategori 3, mens de øvrige oplandsbyer befandt sig på et lavere niveau (måske to lavere niveauer), såvel som der var et antal specialbyer.

### Mindre rurale byer

På et endnu lavere niveau var de mindre rurale byer, som var med til at udfylde hullerne i det først beskrevne bysystem af gamle købstæder og rurale byer. Der er foretaget en vurdering af deres fysiske størrelse, bymæssighed og de stedlige funktioner. På den baggrund er de inddelt i tre kategorier: De største bebyggelser i kategori 1 nærmede sig de egentlige byer (grænsetilfældene kan som nævnt diskuteres), mens bebyggelserne i den laveste kategori 3 var så små, at selve deres eksistensberettigelse som selvstændige enheder er mere relevant at diskutere. Fordelingen er således, at der var 19 bebyggelser i kategori 1, 33 i kategori 2 og 40 i kategori 3 – igen et mønster med flest små bebyggelser og færrest store:

Figur 80: Mindre rurale byer. Vejle amt



Betragtet i sammenhæng med omgivelserne kan de mindre rurale byers udvikling – eller mangel på samme – tilskrives følgende forhold:

- Bebyggelserne blev overhalet indenom af ”udviklingen” eller en naboby. Dette er sandsynligt, da mange af disse bebyggelser var beliggende meget tæt på hinanden eller en rural by.
- Bebyggelser, der havde et afgrænset og/eller konkret formål, og som derfor aldrig var tænkt til at blive mere – eksempelvis en bebyggelse ved en institution/fabrik eller ved et infrastrukturanlæg (fx trinbræt, vejkyrds, vadested/bro, færgested).

En lille gruppe af de i alt 92 mindre rurale byer er vurderet til at have andet end oplandet som funktion, hvilket på mange måder fremstår endnu mere tydeligt her end i de egentlige byer: Der var to fabriks-/industribebyggelser og seks mindre kystbebyggelser, mens de resterende 84 var oplandsbebyggelser.

Også på dette laveste niveau er der altså behov for at differentiere mellem typerne for at forstå bebyggelsernes udvikling og placering i forhold til den øvrige bebyggelse. Undersøgelsen af de mindre rurale byer er som tidligere nævnt kun gennemført for Vejle amt, men bevidstheden om deres eksistens og plads i det samlede bebyggelsesmønster er væsentlig – også i forhold til de to øvrige områder – for at forstå landdistrikternes urbanisering i sin fulde kompleksitet.

## **Sammenfatning**

### Metode

De forskellige udtryk for størrelse og bymæssighed – indbyggertal 1960, antallet af funktioner i Trap 5, beskæftigelsesprocenten ved handel, den kvalitative vurdering af fysisk størrelse og bymæssighed samt vurderingen af byernes funktion som oplands- og specialbyer – blev koblet til et GIS. Dette gav mulighed for også at inkludere den rumlige og visuelle dimension i analysen. Især sidstnævnte havde stor forklaringsværdi for at forklare byernes udvikling og rolle i bysystemet i relation til det teoretiske udgangspunkt. Endelig var det frugtbart at inddrage byernes geometriske oplande. De forskellige udtryk er skematiseret nedenfor:

**Tabel 68: Parametre til karakteristik af bysystemet**

Materiale og værktøjer	Udtryk	Prioritet	Metode
Kort suppleret med de øvrige data analyseret i MapInfo og Excel	De rurale byers fordeling i bysystemet (købstæder 1840)	XXX	Rumlige analyser: Beregning af afstande: <i>Distance calculator</i> Tematiske kort Buffer zoner, funktionen <i>Voronoi</i> (Thiessen polygoner) Beskrivelse af fordelingerne ved hjælp af fempunktsopsummering (fraktiler), og til dels middelværdi og standardafvigelse
	Afstand til nærmeste købstad og læbælter	XX	
	Afstand til nærmeste rurale by	XX	
	Thiessen polygoner – købstæder	XX	
	Thiessen polygoner – største og større oplandsbyer	XXX	
	Tematisk kort over indbyggertal 1960, funktioner (Trap 5), beskæftigede ved handel 1960 og fysisk størrelse (kvalitativ)	XXX	
Tematisk kort over og karakteristik af byernes hovedfunktion(er)	XXX		

### Emne

Den typiske rurale by i Vejle amt var beliggende uden for købstædernes læbælter og i så tilpas stor afstand til den nærmeste nabo af rurale byer, at den kunne definere sit eget opland. Langt de fleste byer fungerede som oplandsbyer, og kun fire byer blev vurderet til ikke at have oplandsfunktioner af betydning. Derimod var flere af oplandsbyerne forsynet med såkaldte specialfunktioner. De mange oplandsbyer betyder, at det i høj grad var frugtbart at forklare byernes plads i bysystemet ud centralstedsteorien, mens netværksteorien kunne forklare undtagelserne fra det ”christallerske” ideallandskab (specialfunktioner). I Vejle amt tegnede der sig et mønster for byernes fordeling. Det var også muligt at inddele byerne i et byhierarki bestående af forskellige niveauer, hvilket afspejlede sig i deres fordeling, størrelse og ikke mindst deres funktion: Købstæderne bevarede deres veletablerede position og forblev højt hævet over de rurale byer. Blandt de rurale byer kunne der lokaliseres forskellige niveauer: Et niveau bestående af de omkring ni af største oplandsbyer samt i hvert fald et – måske flere – niveauer herunder. Endelig var det tydeligt, at der i den vestlige del af amtet var et større behov for byer end i den østlige del.

Blikket skal nu rettes mod Ringkøbing amt:

## 4.5.2. Ringkøbing amt

### Købstæderne og de rurale byer

Som i pilotområdet skal det indledningsvis forsøges at erhverve et overordnet overblik over bysystemet:

Figur 81: Rurale byer og købstæder 1840. Ringkøbing amt



Af figuren fremgår det, at mange af de rurale byer kom til i det tidligere meget byfattige område i øst. Det ses også, at de fleste byer lå uden for købstædernes læbælter – om end der var undtagelser. Der er foretaget en automatisk opmåling af afstanden i luftlinie mellem de rurale byer og de gamle købstæder, og relationen til læbælterne er vurderet. De samlede resultater er gengivet i bilag 4.5, tabel 5, mens alene hovedresultaterne

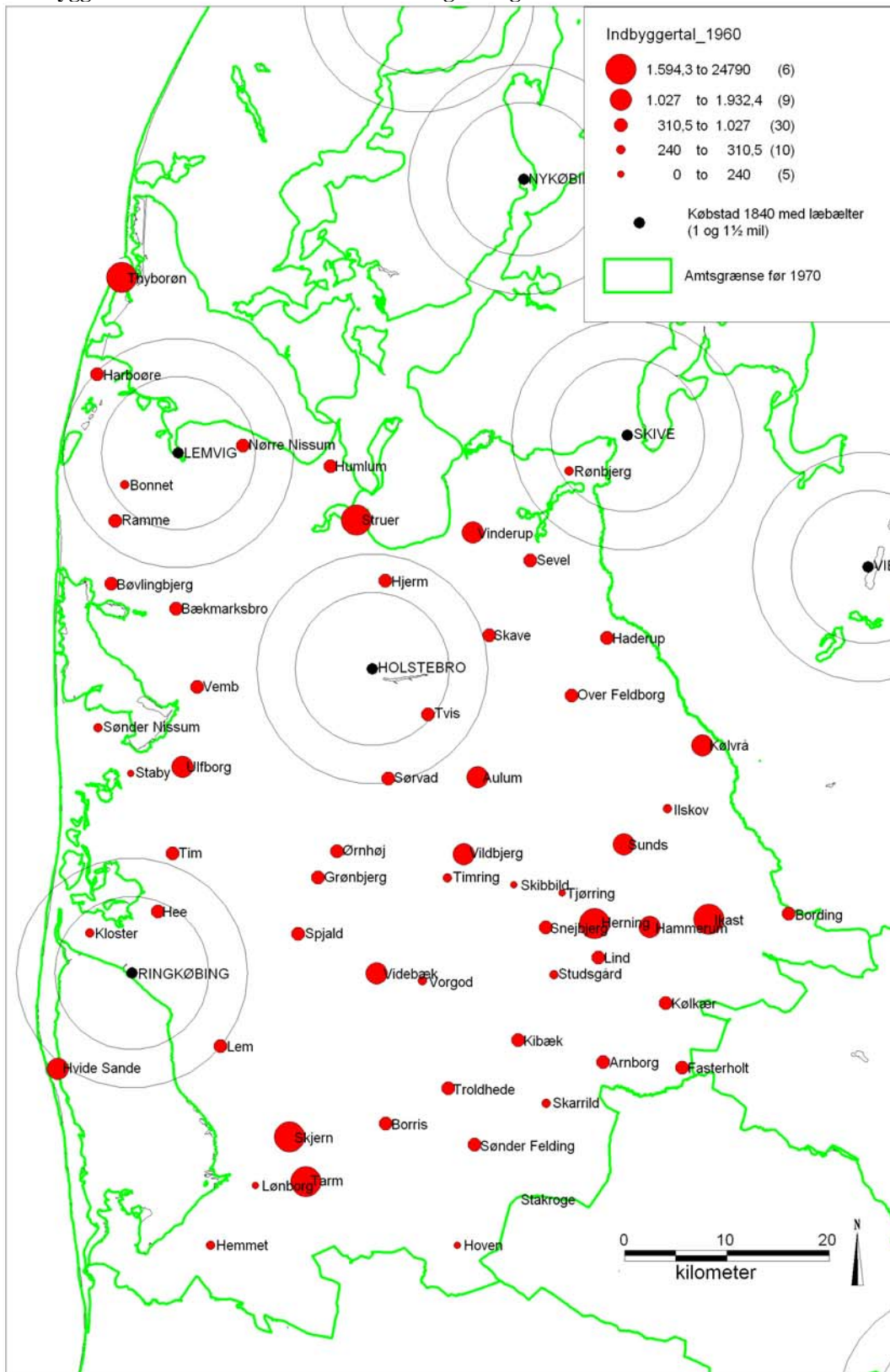
skal opsummeres her: Seks byer lå inden for en radius af 1 mil fra en gammel købstad: Den lille by Kloster var den by i Ringkøbing amt, der med en afstand på 5,7 km lå tættest på en købstad i Ringkøbing tæt forfulgt af Bonnet og Nørre Nissum, der var lokaliseret henholdsvis 6,1 og 6,4 km fra Lemvig. Hee lå 6,6 km fra Ringkøbing, mens Rønbjerg lå 6,7 km fra Skive, og Tvis lå 7,1 km fra Holstebro. Inden for læbæltet for handel var endvidere Hjerm, Ramme, Sørvad, Harboøre og Lem, mens alle de resterende 49 byer lå uden for læbælterne. Beregningsmetoden betyder som nævnt, at der er tale om cirkatal, hvilket kan have betydning for placeringen af de byer, der lå tæt på afstandsgrænsen. Der var en gennemsnitlig afstand mellem rural by og købstad på 22,5 km, mens medianen var på 20,7 km. Arnborg befandt sig med en afstand på hele 44,8 km fra en gammel købstad (Holstebro) længst fra en sådan. Endvidere hørte Kølkeær, Fasteholt, Skarrild, Kibæk og Ikast til de 10 % af byerne, der lå længst (mere end 38,0 km) fra en gammel købstad. I bilagsmappen er der endvidere gengivet en oversigt over de rurale byers nærmeste ny naboby, som vil blive inddraget i forsøget på at forklare udviklingen nedenfor (se bilag 4.5, tabel 6). Også i disse tal må der tages forbehold for, at der er tale om afstande målt i luftlinie og ikke de faktiske afstande.

#### Byernes størrelse og fordeling

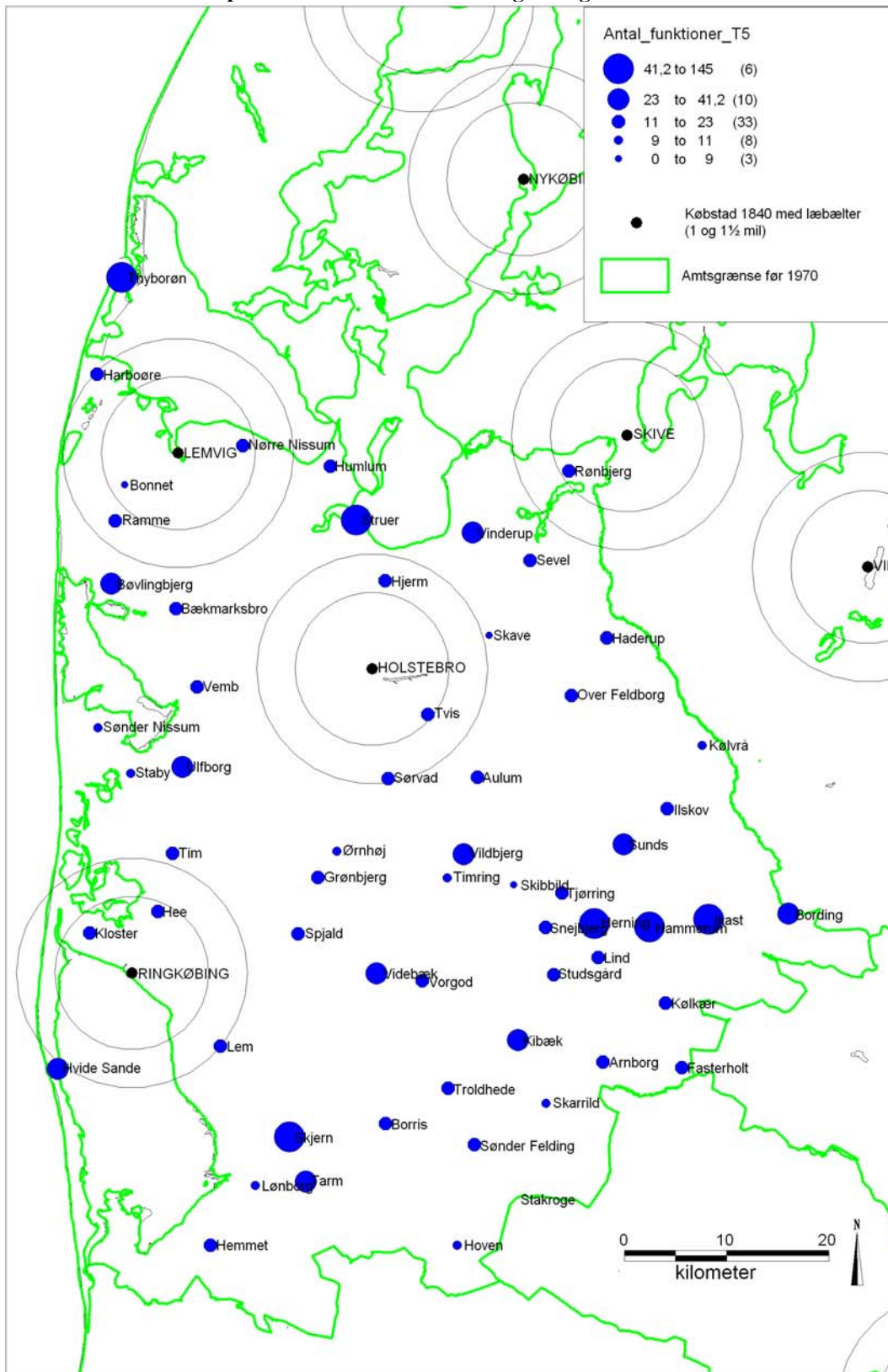
De mest centrale udsagn om de rurale byers størrelse, bymæssighed og funktionelle karakteristika skal nu belyses geografisk. De forskellige tematiske kort bringes først i forlængelse af hinanden, hvorefter de kommenteres:



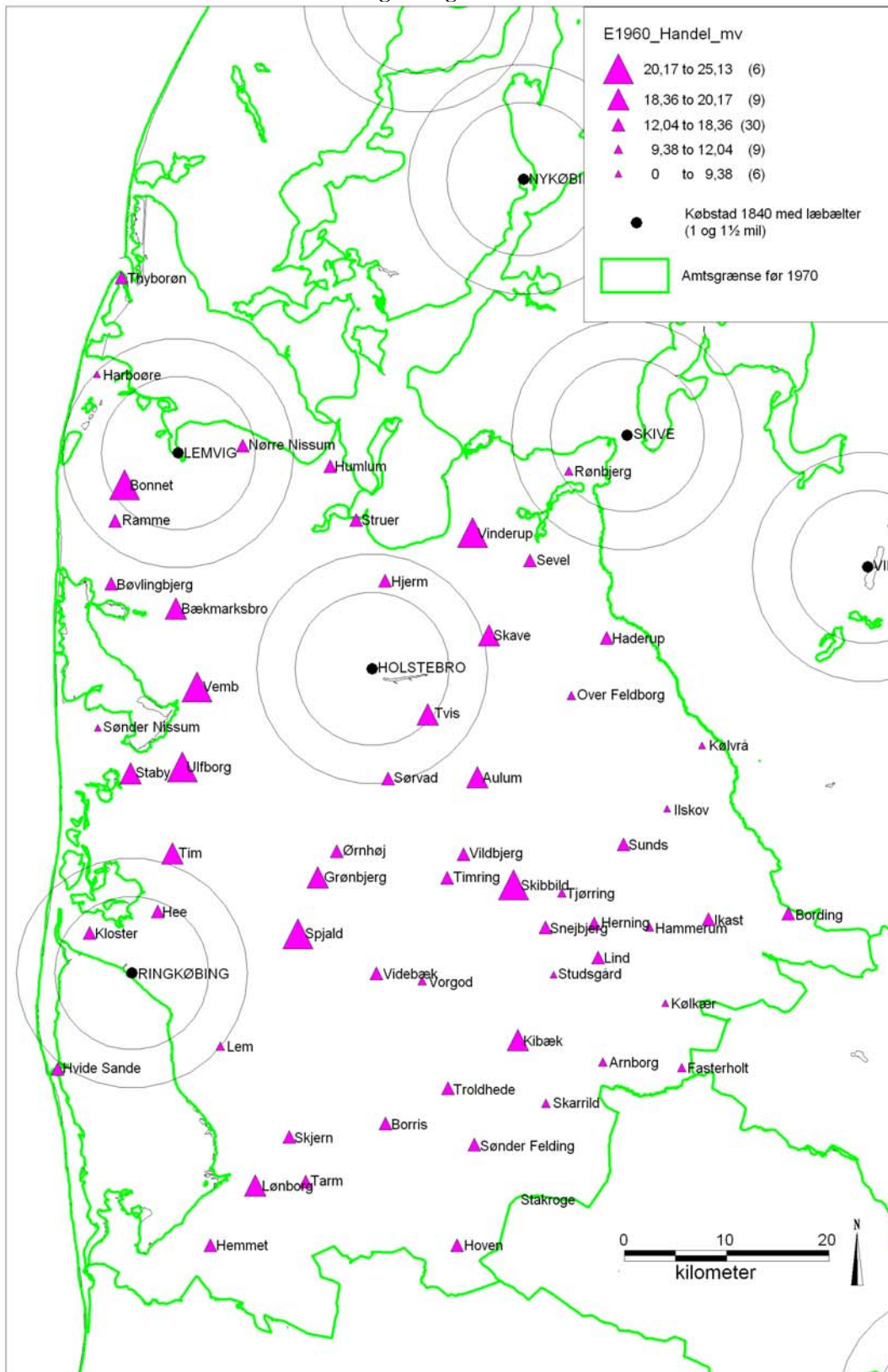
Figur 82: Indbyggertal 1960 inddelt efter fraktiler. Ringkøbing amt



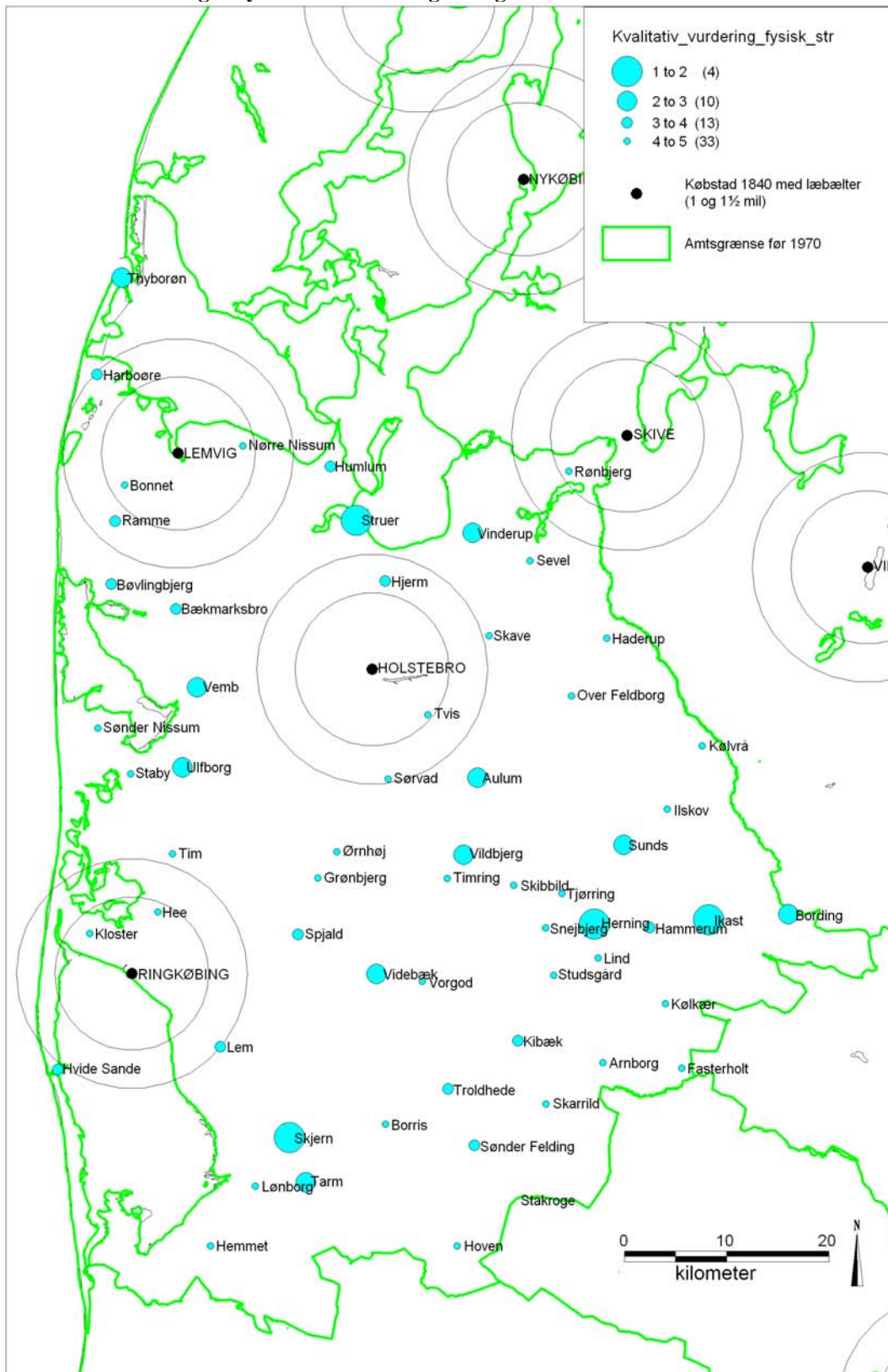
Figur 83: Antal funktioner i Trap 5 inddelt efter fraktiler. Ringkøbing amt



Figur 84: Handel mv. inddelt efter fraktiler. Ringkøbing amt



Figur 85: Kvalitativ vurdering af fysisk størrelse. Ringkøbing amt



Forklaring: Præmisserne for den kvalitative vurdering er beskrevet i del 4.4.

Figur 86: Hovedfunktion(er). Ringkøbing amt



I Ringkøbing amt var der god plads til, at rurale byer kunne opstå. Især det hidtil meget bytomme område i den sydøstlige del af amtet springer i øjnene. I god overensstemmelse med centralstedsteorien opstod den største by, Herning, således her og fik købstadsstatus i 1913. Tæt på Herning opstod der ligeledes flere andre meget store byer – herunder Ikast og Hammerum, hvilket der ifølge centralstedsteorien ikke var basis for. Kortet over byernes hovedfunktioner afslører da også, at både Hammerum, Herning, Ikast, Lem, Lind, Sunds, Sønder Felding, Timring, Tjørring og Trolldhede var præget af en betydelig industri, mens FASTERHOLT, KØLKÆR og STUDSGÅRD i høj grad var præget af den råstofindvinding (brunkulslejer), der fandt sted i områderne omkring disse byer. Disse *specialfunktioner* kan medvirke til at forklare de meget tætliggende byer. Tilmed kan det forhold, at byerne opstod i et i forvejen meget byfattigt område, måske forklare, hvorfor der i alle disse byer endvidere var visse oplandsbyfunktioner – i hvert fald til at betjene byernes egne indbyggere og det allernærmeste oplands behov. Den videre udvikling forløb sådan, at Herning og Ikast fik en betydelig boligbebyggelse, mens Sunds fik en del rekreative funktioner i området omkring Sunds Sø.

I området mellem Lemvig og Holstebro var der plads til, at Struer, der tidligere havde fungeret som losse- og ladeplads for Holstebro, kunne vokse sig så stor, at byen i 1917 fik status som købstad. En geografisk betragtning afslører, at byen ikke havde optimale forhold som oplandsby, men dog alligevel var beliggende et stykke fra både Holstebro og Lemvig. Samtidig kunne byen profitere af den kontakt med omverdenen, som den kystnære beliggenhed gav mulighed for. Senere kom en del boligbebyggelse til.

Også mod syd kom der målt på indbyggertal to større byer til, nemlig Skjern, der fik købstadsprivilegier i 1958, og Tarm, som dog ikke målt på antal funktioner eller den kvalitative vurdering af den fysiske størrelse hørte til blandt de allerstørste. Helt i overensstemmelse med centralstedsteorien ses det, at byerne opstod i et bymæssigt tomrum, men de to byer lå uden tvivl for tæt til, at de begge kunne blive meget store. Heller ikke målt på indbyggertal var der dog tale om meget store byer – i købstaden Skjern var der i 1960 5349 indbyggere, mens der i Tarm var 2270. I området lidt længere mod sydøst blev løsningen ikke en stor, men derimod mange mindre tætliggende byer. Dette kan skyldes, at den største rurale by i Vejle amt – Brande – lå forholdsvis tæt på disse, såvel som naturgrundlaget og det ret beskedne befolkningsgrundlag måske spillede ind herpå.

I det bytomme område mellem Skive og Holstebro var der basis for, at Vinderup, der ud fra alle vurderinger var placeret i den næststørste kategori, kunne opstå. Da en meget stor andel af befolkningen var beskæftiget ved handel og omsætning tyder meget på, at byen fungerede som en oplandsby. På tangen i amtets nordvestlige hjørne ses den større kystby Thyborøn. Ganske vist var der tale om et bytomt område, men byen havde ingen reel mulighed for at få et opland. Det betyder, at den klassificeres som en specialby, hvilket ud fra de samme overvejelser også er konsekvensen for kystbyen, Hvide Sande. I området vest for Holstebro, syd for Lemvig og nord for Ringkøbing var der ligeledes større byer, nemlig Ulfborg og måske Vemb. Disse byer lå i behørig afstand fra købstæderne og hinanden og kunne derfor vokse sig store. I området mellem disse to byer og købstæderne opstod der flere mindre byer, såsom Bækmarksbro, Tim og nogle endnu mindre som Staby, Sønder Nissum og Bøvlingbjerg. Sydvest for Holstebro ”manglede” der tilsyneladende byer, hvilket må tilskrives de store plantagearealer, som måske også kan forklare fraværet af en by midt imellem Lemvig og Holstebro. Kølvrå hørte målt på indbyggertal til den næststørste kategori af byer, men byen hørte hverken til de største målt på funktioner eller den kvalitative vurdering af fysisk størrelse. I dette område var der ifølge centralstedsteorien basis for en større oplandsby, men Kølvrå var i høj grad præget af forskellige administrative funktioner. Dette kan forklares ved at se ud over amtsgrænsen mod øst, hvor den større by Karup med flyveplads ligger. Endvidere skal nævnes de store plantager i området, som ej heller var befordrende for bydannelse.

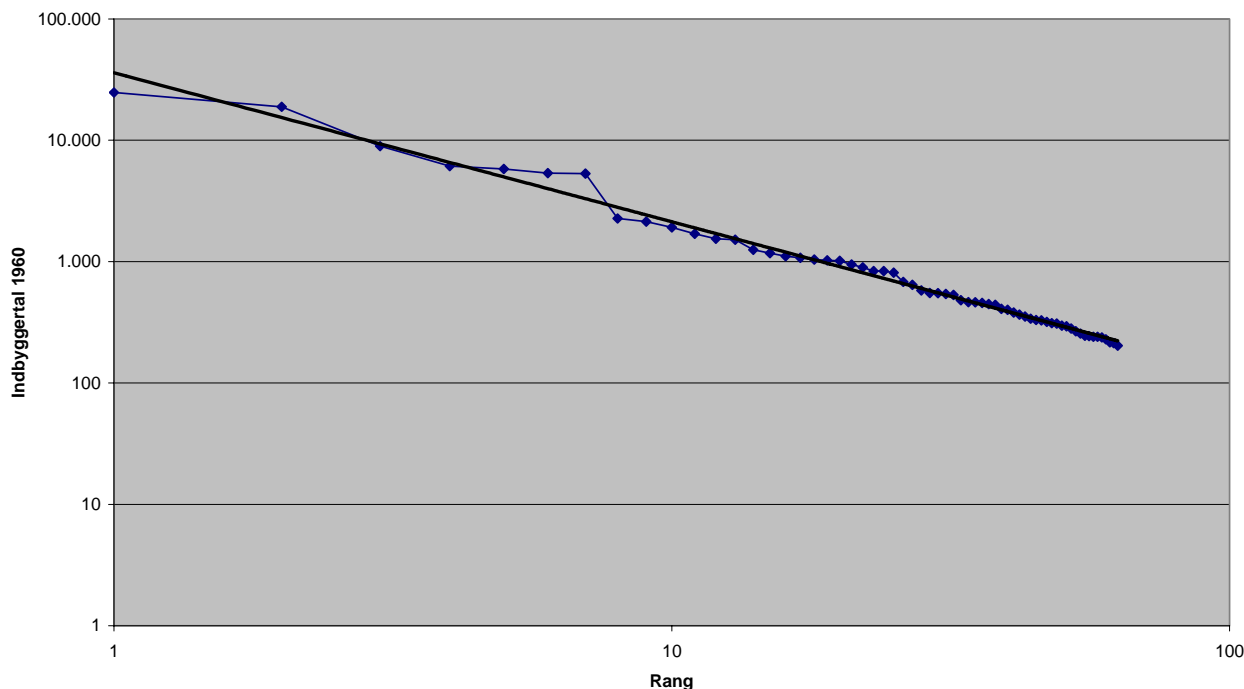
Der synes således også i Ringkøbing at være et vist mønster i byernes fordeling, der ”forstyrredes” af byer, der også havde andet end oplandet som funktion. Også naturgrundlaget (kyst, plantager) spillede enkelte steder ind. På det foreliggende grundlag er kun to af de 60 byer – Hvide Sande og Thyborøn – vurderet til udelukkende at have specialfunktioner, mens alle de øvrige havde oplandsfunktioner, om end oplandet langt fra altid var den eneste funktion. Fremvæksten af mange byer med oplandsfunktioner – også selvom byen fx var udsprunget af en specialfunktion – må sandsynligvis forklares med det massive behov for nye byer i dette

område, hvilket ligeledes stemmer godt overens med centralstedsteorien. Det samme gør det forhold, at alle de byer, der lå inden for de tre gamle købstæders læbælter, var meget små eller varetog specialfunktioner, som fx Nørre Nisum. Også de øvrige ”afvigelse” kan i vid udstrækning forklares med tilstedeværelsen af specialfunktioner. Det angår ikke mindst det tidligere meget byfattige område mod sydøst, som udviklede sig til et konglomerat af byer, der i høj grad var præget af industri, men som – måske qua behovet for byer – også varetog visse oplandsfunktioner. Endelig skal det fremhæves, at mange byer – trods behovet for byer – var ret små. Det kan måske forklares med den meget lave befolkningstæthed i området, som ganske vist steg betragteligt i løbet af perioden, men som med 44 indbyggere pr. km<sup>2</sup> i 1960 stadig lå væsentligt under landsgennemsnittet (jf. del 2).

### Rank-size

Bysystemets udseende omkring 1960 skal også forsøges beskrevet ud fra en rank-size kurve:

**Figur 87: Rank-size kurve over købstæder og rurale byer. Indbyggertal 1960. Ringkøbing amt**



Som det fremgår, var der tale om et bysystem, der var noget mere integreret end bysystemet i Vejle amt. Også her kan der dog lokaliseres flere niveauer. Bag punkterne gemmer Herning sig som nummer et med 24.790 indbyggere i 1960. Dermed havde den nye by overhalet alle de tre gamle købstæder indenom. Holstebro var med 18.856 indbyggere i 1960 henvist til en andenplads. Begge de to største byer var betydeligt større end de øvrige. Således fulgte herefter på tredjepladsen den rurale by Struer med 8949 indbyggere, der ligeledes fik privilegier, og ifølge kurven indtog en slags mellemposition. Herefter fulgte et niveau på fire mere eller mindre lige store byer i nævnte rækkefølge bestående af den gamle købstad Lemvig, de rurale byer Ikast og Skjern, hvoraf kun sidstnævnte fik privilegier (og det så sent som i 1958), samt den gamle købstad Ringkøbing, der i 1960 stadig kun havde et indbyggertal på 5306. Herefter ses et betragteligt spring ned til Tarm på ottendepladsen med 2270 indbyggere. Det mulige niveau af byer i mellemklassen kan måske ud fra denne betragtning afsluttes omkring by nummer 25. Bag dette tal gemmer sig Sønder Felding, som kunne mønstre 809 indbyggere i 1960, mens Troldhede indtog en 26. plads med 681 indbyggere. Herefter er der et jævnt fald i kurven, som samtidig afslører, at der er tale om et bysystem med mange små byer. I Ringkøbing amt kom enkelte rurale byer til at indgå centralt i bysystemet, mens de i Vejle amt alle var henvist til et lavere niveau. I Ringkøbing amt var der altså – målt på indbyggertal alene – tilsyneladende i meget høj grad tale om et helt nyt bysystem, hvor de gamle privilegerede byer blev overhalet indenom af nye opkomlinge.

Indtrykket af købstæderne uddybes ved at betragte erhvervsfordelingen fra 1960 (bilag 4.5, tabel 7) og købstadsbeskrivelsen i Trap, som giver mulighed for at få indsigt i købstædernes forskellige funktioner på et helt overordnet niveau: I Trap beskrives Holstebro som amtets betydeligste oplandsby. Den havde en blandet erhvervsstruktur og var desuden et trafikalt knudepunkt. Hertil kommer den rurale by Herning, der ligeledes beskrives som en overordnet oplandsby og et trafikalt knudepunkt, skønt byen også i høj grad betegnes som en industriby. Ringkøbing beskrives som amtets gamle hovedby, hvorfor byen havde en del administrative funktioner. Også oplandsfunktionen var vigtig, men både Herning og Holstebro (samt uden for amtsgrænsen Esbjerg) var overordnet denne. Lemvig havde ligeledes en alsidig erhvervsstruktur og fungerede som oplandsby, men Holstebro fungerede her som det overordnede center. Den rurale by Struer beskrives som en mangesidig by med en betydelig industri og en betydelig havn, men også den fungerede som oplandsby med Holstebro som et overordnet center. Skjern er ligeledes karakteriseret som en mangesidig by med betydning

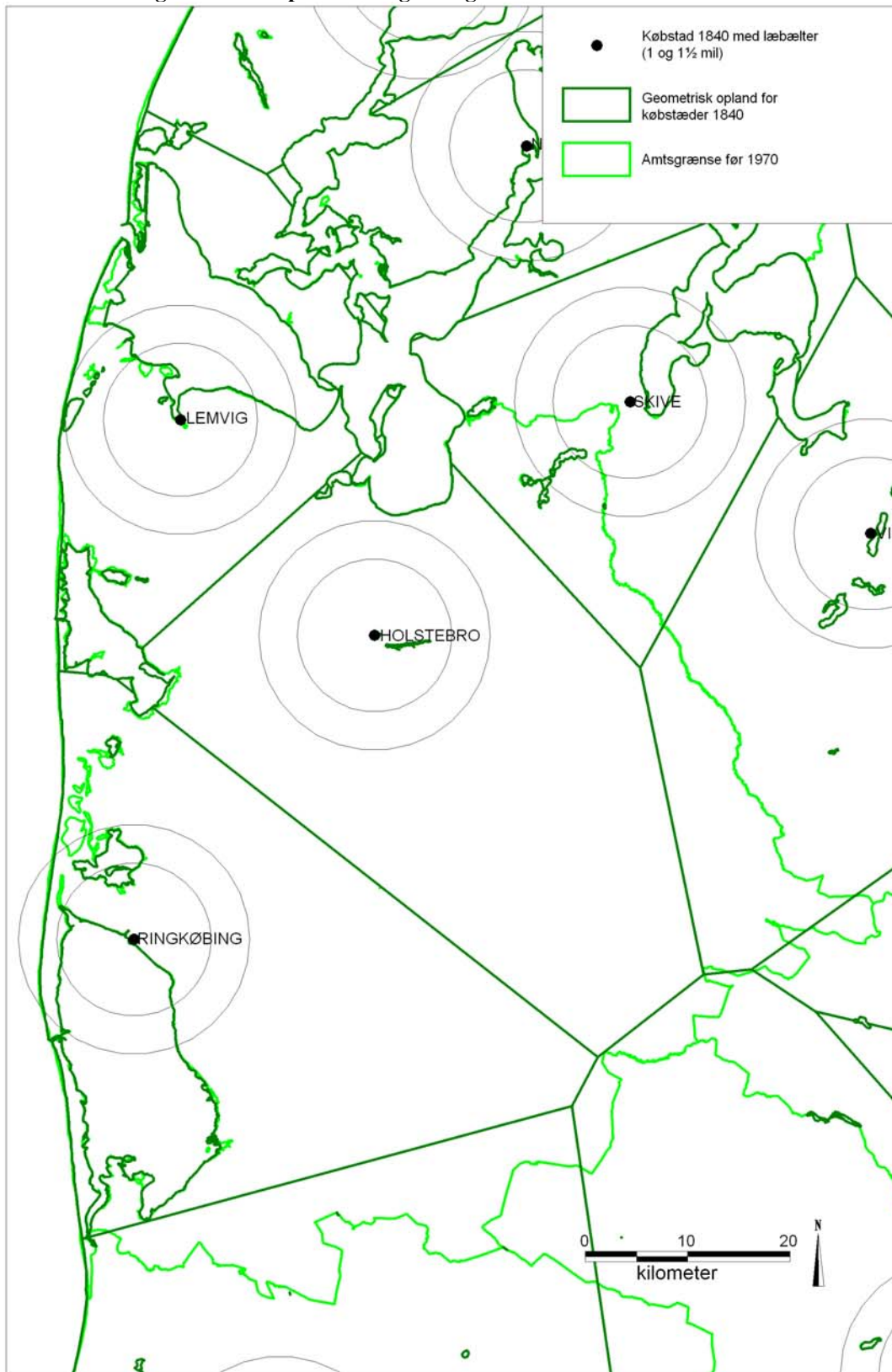


som oplandsby, der var overordnet Tarm, mens Herning her fungerede som det overordnede center.

### Bymønstre

Med henblik på at se hvorledes de rurale byer påvirkede det eksisterende bysystem, skal det forsøges at nuancere visualiseringen yderligere ved at inddrage byernes geometriske oplande. For at få indsigt i hvor der var bymæssige tomrum, skal der først foretages oplandsberegninger for de gamle købstæder:

Figur 88: Købstædernes geometriske oplande. Ringkøbing amt

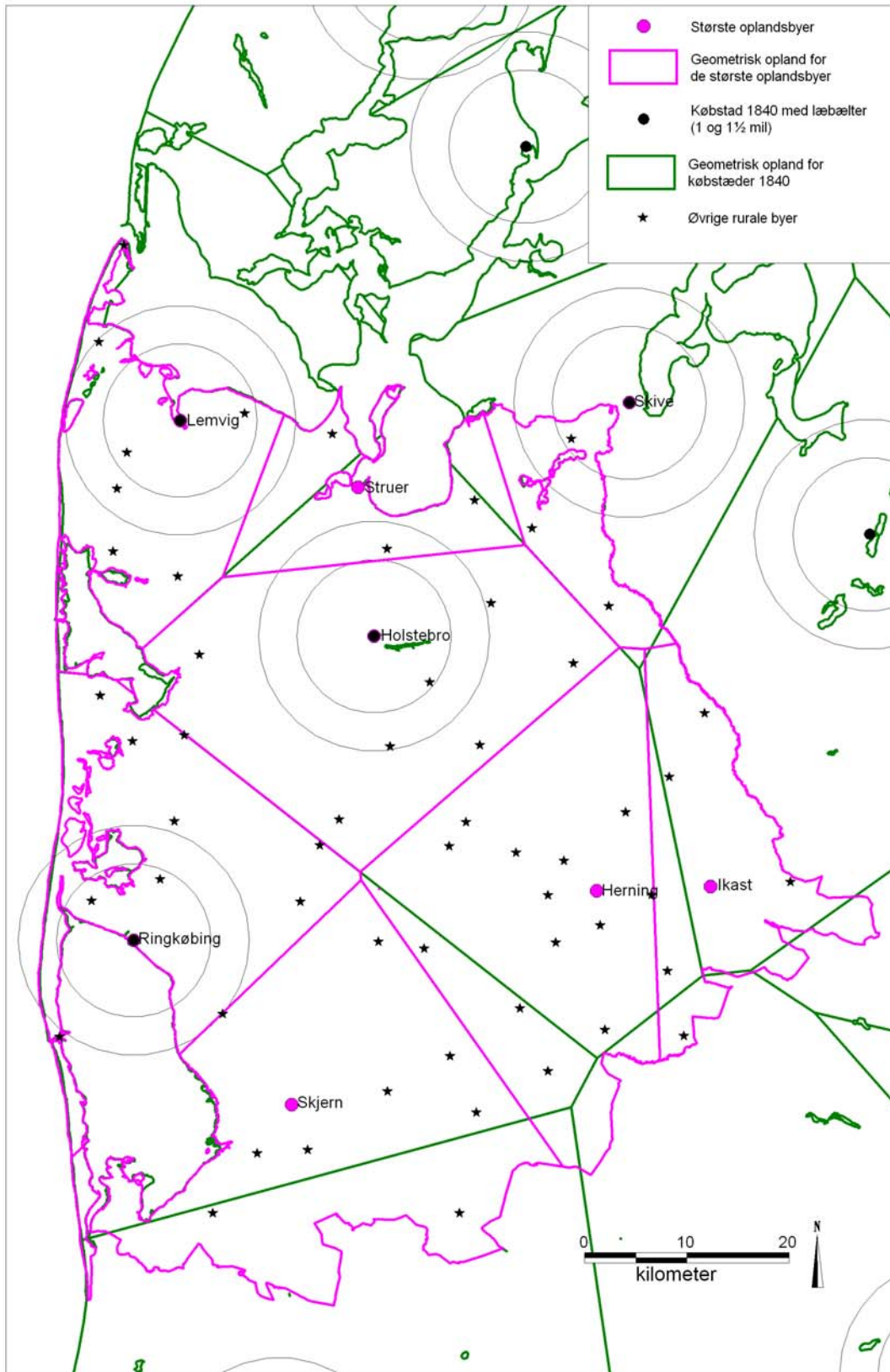


Som det ses, var købstædernes geometriske oplande meget store og langt fra tilstrækkelige til at dække det store område. Som i pilotundersøgelsen skal disse ses i sammenhæng med den tidligere benyttede inddeling af landet i handelsområder og -distrikter i Danmarks Statistiks undersøgelse fra 1960, der sammen med købstædernes geometriske oplande, er gengivet i bilag 4.5, figur 1 og 2. Hvad angår de overordnede *handelsområder*, havde Herning fået del i Ringkøbings og Holstebros geometriske opland mod øst – hvilket der da også var god plads til. Endvidere udgjorde Holstebro et selvstændigt handelsområde, mens Skive snuppede en lille del af amtets nordøstligste hjørne, og Varde tog en lille bid af den sydlige del. Lemvig og Ringkøbing blev ikke i undersøgelsen defineret til at være oplandsbyer på allerøverste niveau. Dette bekræfter beskrivelsen i Trap, hvor Holstebro og Herning er beskrevet at være på et niveau for sig,<sup>737</sup> og rank-size kurven (hvor byerne kun er målt på indbyggertal). De underordnede *handelsdistrikter* omfattede Ringkøbing, Lemvig, Struer, Skjern-Tarm og Ikast. Ifølge denne undersøgelse kom i alt fire rurale byer til at spille en central rolle som oplandsbyer i amtets bysystem. Det kan illustreres med et kort over købstædernes oplande i 1840 suppleret med oplandene til de største rurale byer, som efterfølgende sammenholdes med et kort over handelsdistrikterne:

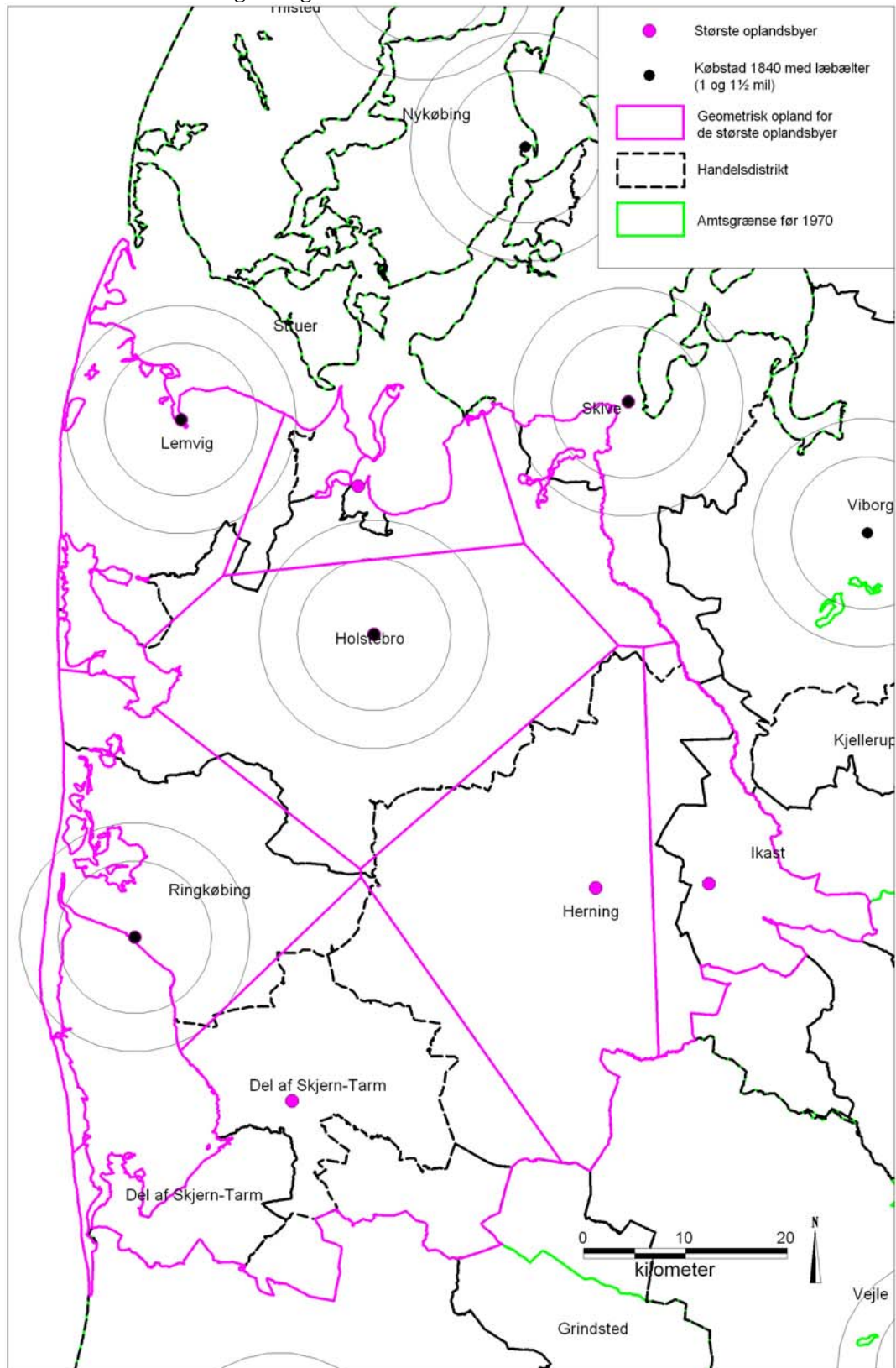
---

<sup>737</sup> Det kan ikke udelukkes, at Trap-redaktionen kan have benyttet den statistiske opgørelse over handelsområder – dog ikke for Frederiksborg amt, som udkom *før* 1960.

Figur 89: Geometrisk opland for de største (oplands) byer og købstæder 1840. Ringkøbing amt



Figur 90: Handelsdistrikter i Ringkøbing amt



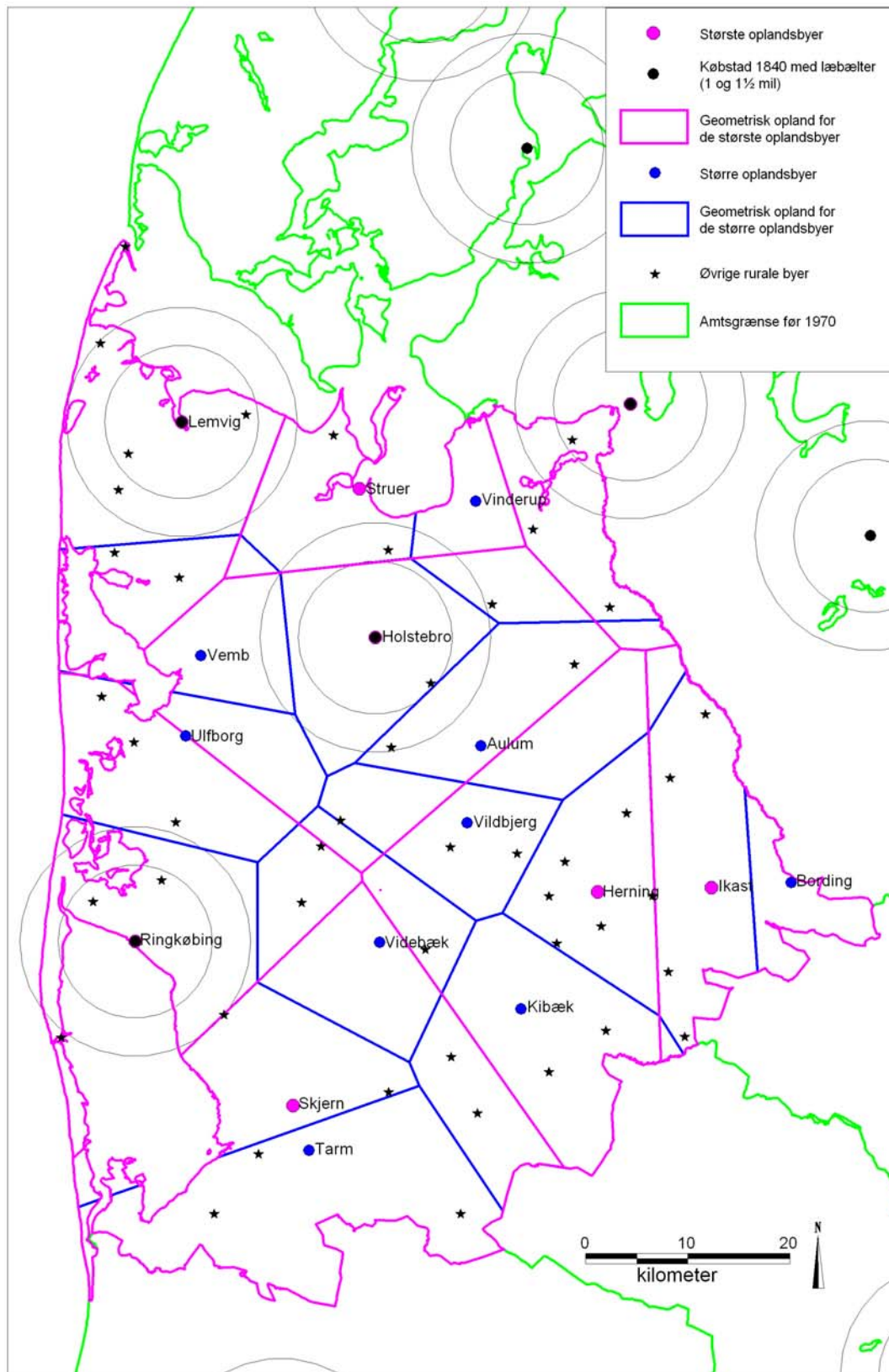
På det første kort ses det, at Herning, Struer og Skjern passede forbilligt ind i det "christallerske" idealmønster, mens Ikast derimod lå for tæt på Herning. Ikast var da også den eneste af de største fire rurale

byer, der ikke fik købstadsprivilegier, og dens størrelse må som tidligere nævnt i høj grad ses i relation til de mange industriforetagender (specialfunktioner). Byen er dog vurderet til at have en sådan størrelse og bykarakter, at den hørte til blandt de største. I forbindelse hermed skal det også nævnes, at Silkeborg (i det gamle Skanderborg amt) lidt øst for Ikast også hørte til blandt de rurale byer, der voksede sig meget store og fik købstadsrettigheder (udsprang af tidlig industri). Tydeligt er det endvidere, at det tidligere bytomme område nu var kommet med på urbaniseringsbølgen med de rurale byer som centrale aktører. Sammenkoblingen af de store byer med *handelsdistrikterne* i 1960 illustrerer et meget udtalt sammenfald mellem geometriske oplande og handelsdistrikter. Det er i sig selv en interessant pointe, som indikerer, at afstanden spillede en betydelig rolle for, hvor byer – herunder også de rurale – voksede sig store, hvilket ligger helt i tråd med centralstedsteorien.

På baggrund af ovenstående er det vurderet, at gruppen af de netop behandlede byer befandt sig på i hvert fald to forskellige niveauer. Den gamle købstad Holstebro og den rurale by Herning hørte til allerøverst i bysystemet, mens de to gamle købstæder, Ringkøbing og Lemvig, hørte til på et lavere niveau i selskab med de rurale byer, Struer, Skjern og Ikast.

På baggrund af en samlet vurdering af de undersøgte faktorer, skal det forsøges at identificere et lavere niveau af oplandsbyer. På nedenstående figur er de største oplandsbyer og de større oplandsbyer forsynet med geometriske oplande. De øvrige rurale byer er markeret med en stjerne for at illustrere, at der ydermere findes et eller måske flere endnu lavere niveauer.

Figur 91: Geometriske oplande for de større oplandsbyer og købstæder 1840. Ringkøbing amt



Forklaring: Der er ikke i beregningen differentieret mellem de netop definerede to øverste niveauer, da grupperne er for små til at foretage automatiske beregninger af geometriske oplande.

Mod nordvest ses købstaden Lemvig, hvor Vemb på det lavere niveau gør et lille indhug i oplandet til henholdsvis Lemvig, Struer og Holstebro. Lige syd herfor har Ulfborg taget en bid af Ringkøbings opland, såvel som byens opland overlappede oplandet til Holstebro. Mod nordøst er det Vinderup, der ligeledes helt efter bogen indplacerede sig mellem Skive, Holstebro og Struer. Noget syd for denne ses Aulum, men mellem disse må endvidere nævnes Karup, der lå lige øst for amtsgrænsen og dermed i hvert fald til dels kunne udfylde dette "tomrum". I den centrale del af amtet ses vest for Herning de tre byer Vildbjerg, Videbæk og Kibæk, der ligeledes placerede sig ind imellem byerne på det højere niveau. Mønstret brydes stadig af Ikast, som der egentlig ikke burde være plads til lige vest for Herning, hvilket som tidligere nævnt kan forklares med byens specialfunktioner. Derimod var der plads til Bording mod øst. Endelig skal nævnes Tarm, der voksede sig stor tæt på Skjern – ifølge "geometrien" lidt for tæt på denne. En del af forklaringen på dette skal nok søges i, at der i stedet for en stor by (som der reelt var plads til) opstod to større byer, der gensidigt supplerede hinanden (jf. også handelsdistriktet Skjern-Tarm). Hertil kom de øvrige oplandsbyer, som indplacerede sig mellem de største og større oplandsbyer. Også her synes der at være et mønster. Opsummerende tyder meget på, at der kan lokaliseres følgende niveauer i bysystemet:

- 1) Herning, Holstebro
- 2) Struer, Skjern, Ikast, Lemvig, Ringkøbing
- 3) Aulum, Bording, Kibæk, Tarm, Ulfborg, Vemb, Videbæk, Vildbjerg, Vinderup
- 4) Øvrige oplandsbyer (heraf en del, der også har specialfunktioner)
- 5) Specialbyer: Thyborøn og Hvide Sande

Analysen har vist, at de rurale byer i Ringkøbing amt kom til at indgå meget centralt i bysystemet. Oplandsbyernes fremvækst kan i meget høj grad forklares ud fra centralstedsteorien, mens afvigelserne i høj grad lader sig forklare ud fra byernes specialfunktioner, hvis dominans eksempelvis var årsagen til koncentrationen af byer omkring Herning. Alt i alt betyder det, at den dobbelte model også her har vist sig velegnet til formålet. Det er nu tid til at betragte bysystemet i Frederiksborg amt:

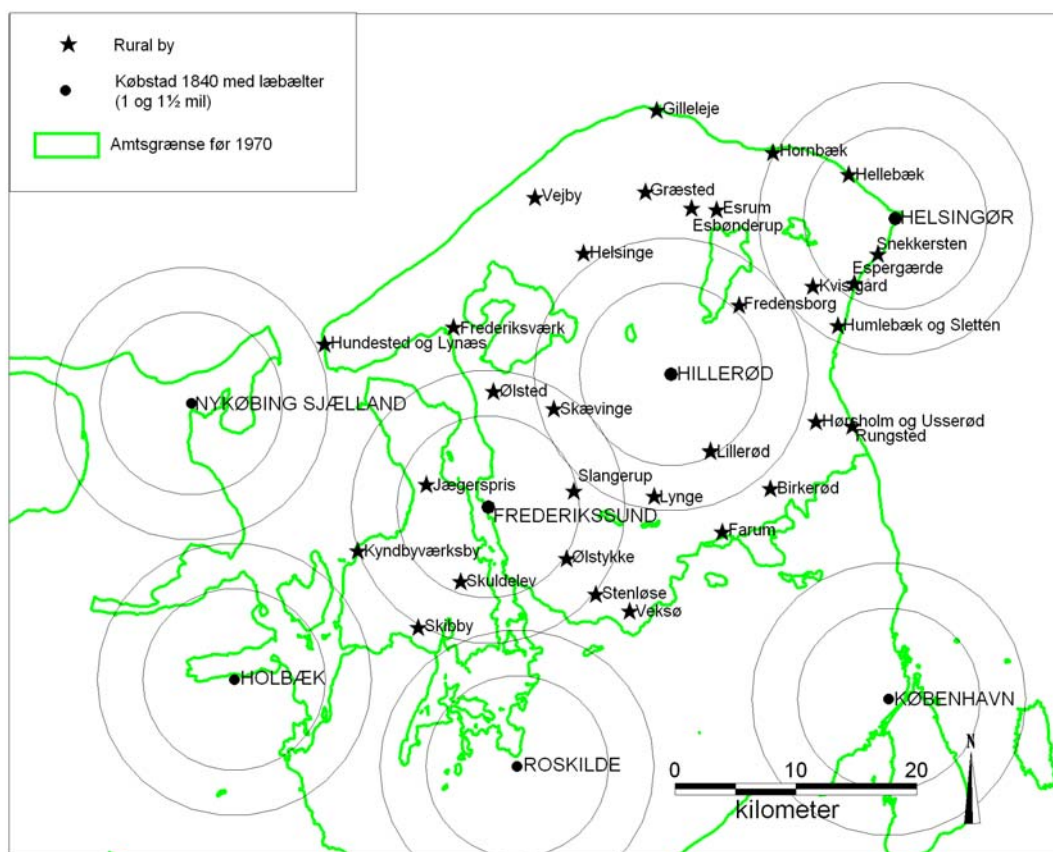
### **4.5.3. Frederiksborg amt**

#### Købstæderne og bysystemet

Som det første led i analysen er det udarbejdet et kort over de rurale byer og købstæderne omkring 1840:



Figur 92: Rurale byer og købstæder 1840. Frederiksborg amt



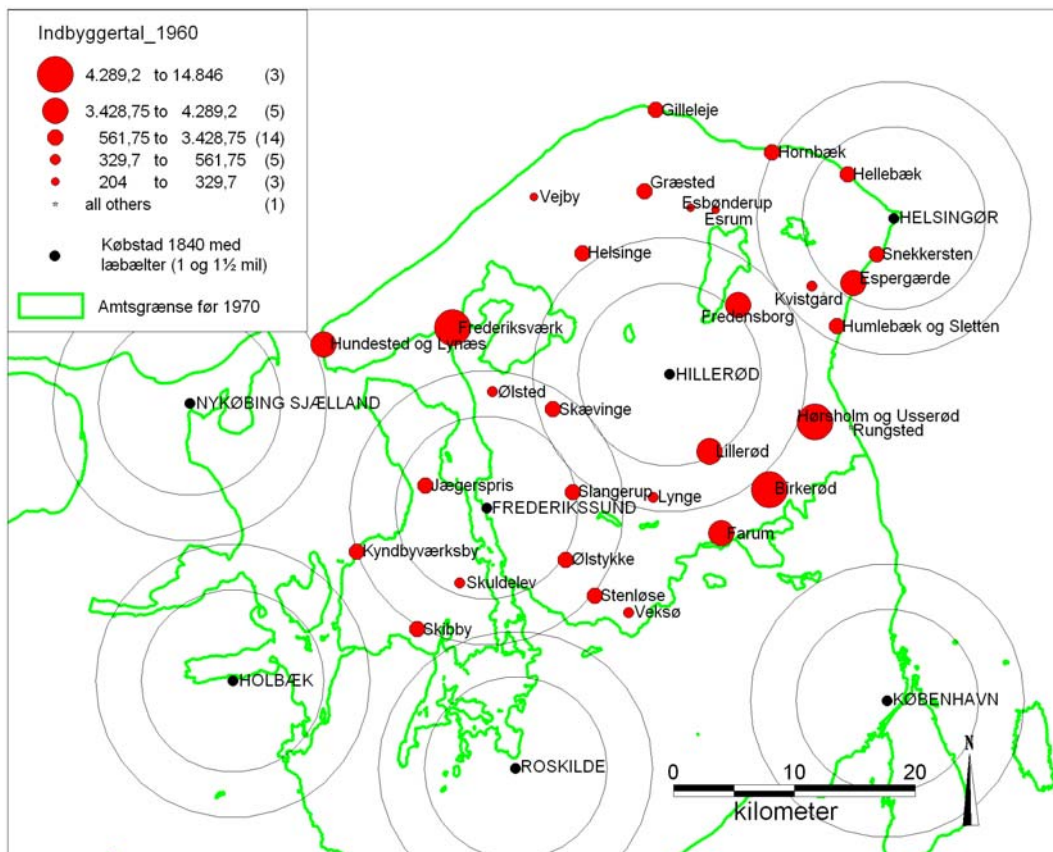
Som det ses af kortet, var pladsen uden for læbælterne meget trang. Hele den centrale del af amtet var berørt af læbælterne, og kun en bræmme langs kysten mod nord og en lille ditto i den sydlige del af området lå uden for disse. Hvad angår den sydlige del, må hovedstaden formodes at have påvirket området – også langt ud over de anførte læbælter. En del af de rurale byer opstod inden for købstædernes læbælter, hvilket også ses af de beregnede afstande mellem købstæderne og de rurale byer (bilag 4.5, tabel 8): De rurale byer lå i en afstand mellem 3,3 og 21,6 km fra en gammel købstad med en gennemsnitsafstand på 11,1 km, altså mere eller mindre på grænsen for læbæltet for handel. Syv af de 31 byer lå inden for læbæltet for håndværk på 1 mil. Tættest på en købstad lå byen Snekkersten, som lå blot 3,3 km fra Helsingør, mens Hellebæk lå 5,2 km fra denne, hvorefter Espergærde fulgte med en afstand på 6,3 km. Jægerspris og Skuldelev lå begge tæt på Frederikssund, hvortil kom den tidligere købstad Slangerup, som med en afstand på blot 7,2 km fra denne lå lige ved læbæltets grænse. Inden for Hillerøds læbælte for håndværk lå en enkelt by – Lillerød – i en afstand på 7,2 km. Yderligere otte byer befandt sig inden for læbæltet for handel, nemlig Ølstykke, Fredensborg, Kvistgård, Ølsted, Skævinge, Humlebæk-Sletten, Lyngby og Kyndbyværksby, mens kun 16 rurale byer – altså lige over halvdelen – lå uden for begge læbælter. Ingen af byerne lå dog meget langt væk fra en købstad. Således var de byer, der lå længst væk, henholdsvis Gilleleje, der lå 21,6 km fra Helsingør, Vejby, der lå 18,4 km fra Hillerød samt Rungsted, som lå 15,6 km fra Hillerød. Hertil skal lægges Hundested/Lynæs, som målt i luftlinie lå tæt på Nykøbing Sjælland, men som reelt lå meget langt fra en købstad. Dette giver anledning til endnu en gang at understrege, at afstanden målt i luftlinie har nogle begrænsninger.

Den indbyrdes afstand mellem de rurale byer havde også betydning. Mellem nogle byer var afstanden endog meget begrænset. Mellem Esbønderup og Esrum således kun 2,1 km, mellem Rungsted og Hørsholm-Usserød var afstanden 3,0 km, mens der mellem Snekkersten og Espergærde samt Stenløse og Veksø var en afstand på 3,1 km. Længst afstand til en anden rural by havde Hundested-Lynæs, som var placeret 10,7 km fra Frederiksværk. I bilag 4.5, tabel 9, er der gengivet en oversigt over de rurale byers nærmeste naboby.

### Byernes størrelse og fordeling

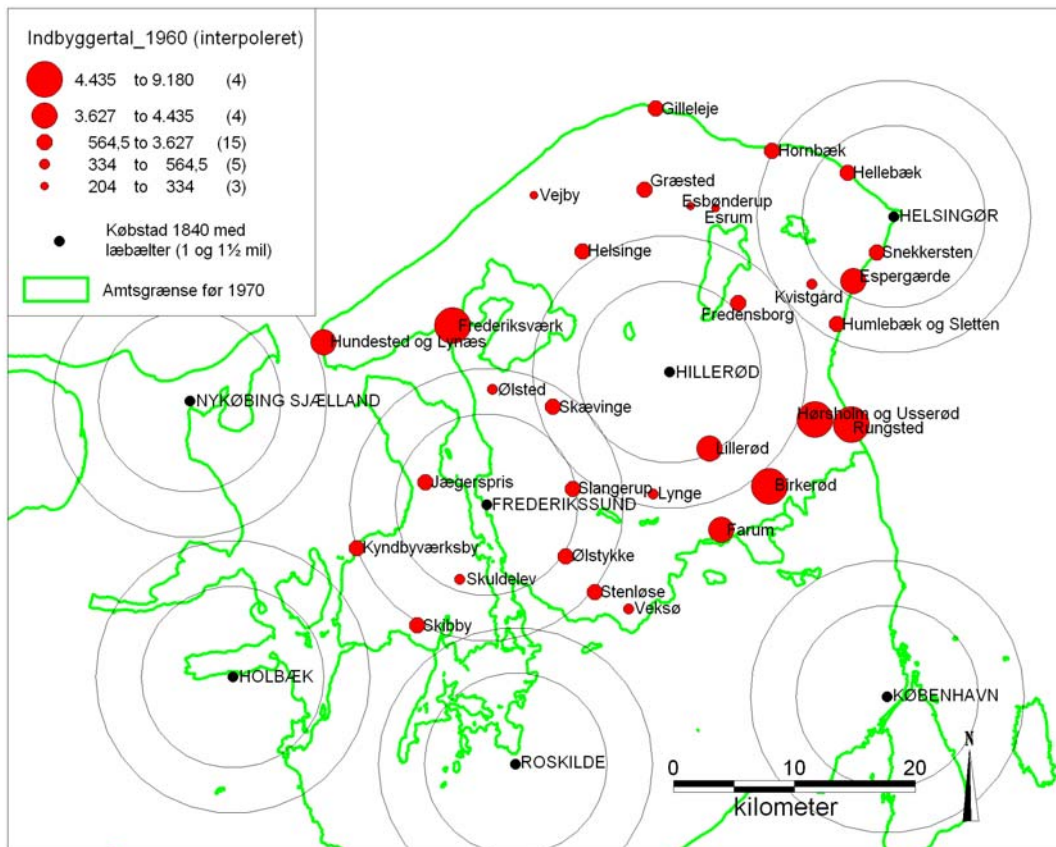
De forskellige udtryk for størrelse og bymæssighed samt byernes hovedfunktioner skal nu betragtes i sammenhæng med byernes lokalisering. Kortene bringes først og kommenteres derefter samlet:

**Figur 93: Indbyggertal 1960 inddelt efter fraktiler. Frederiksborg amt**



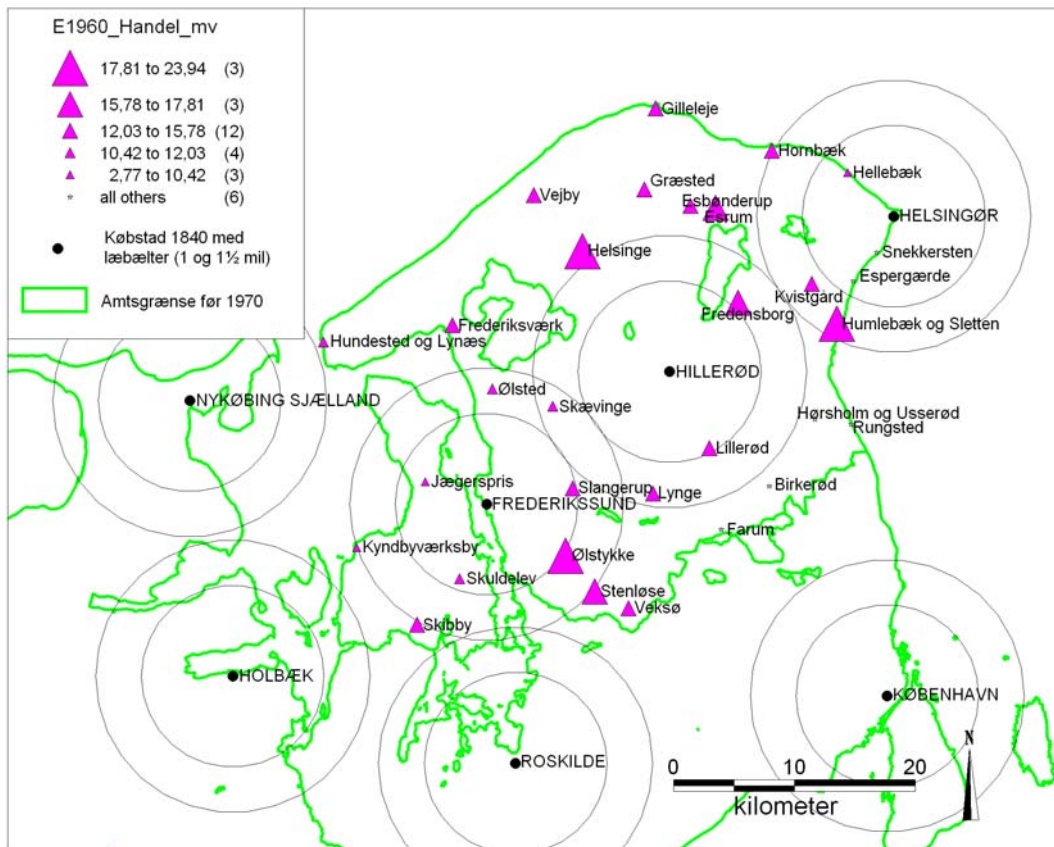
Forklaring: Der er ikke anført tal for Rungsted i 1960 (jf. tidligere).

**Figur 94: Indbyggertal 1960 (interpoleret) inddelt efter fraktiler. Frederiksborg amt**



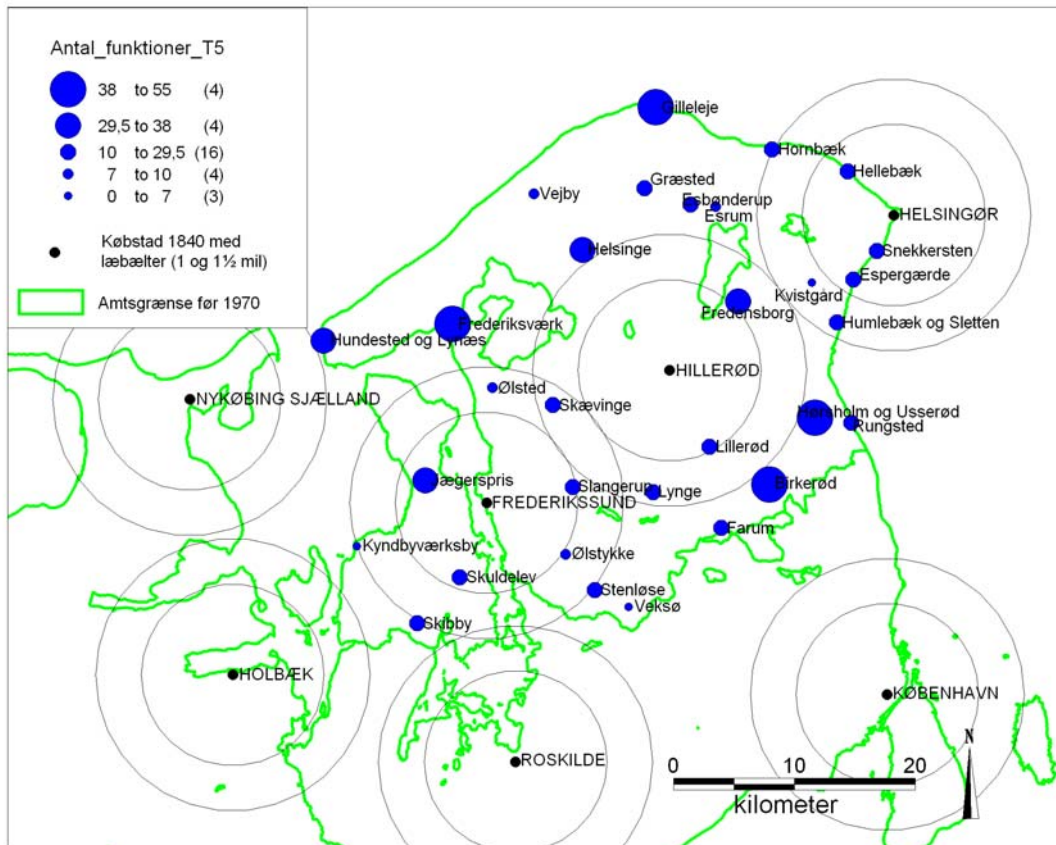
Forklaring: For beregning af de interpolerede tal se 4.1. og bilag til 4.1.

**Figur 95: Handel mv. inddelt efter fraktler. Frederiksborg amt**

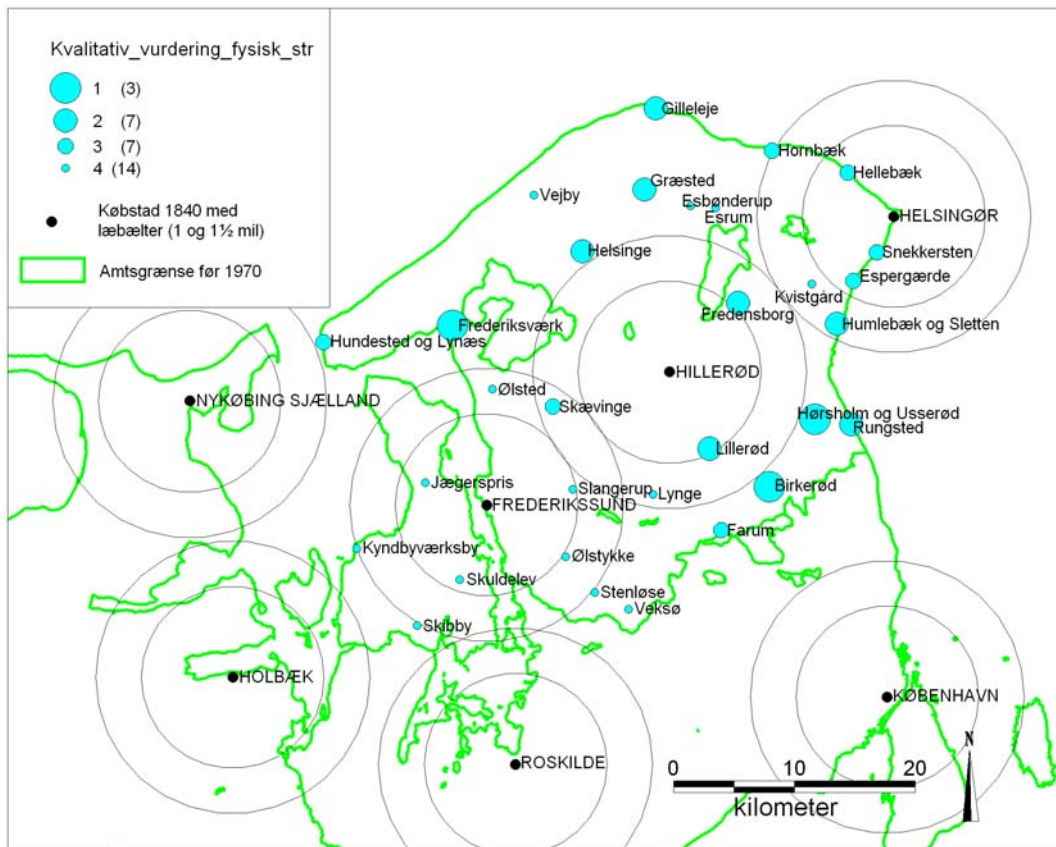


Forklaring: Kortet må benyttes med forbehold, da det kan være for sent et tidspunkt til at give en status over byernes erhverv. For seks byer foreligger der endvidere ikke anført tal for 1960. Også 1930-tallene må derfor inddrages (jf. 4.2 og bilag til samme). Hvad angår kystbyerne, var beskæftigelsesprocenten ved handel ikke altid en god indikator for centralitet, idet kategorien også kunne rumme virksomheder med udadrettede aktiviteter.

Figur 96: Antal funktioner i Trap 5 inddelt efter fraktiler. Frederiksborg amt

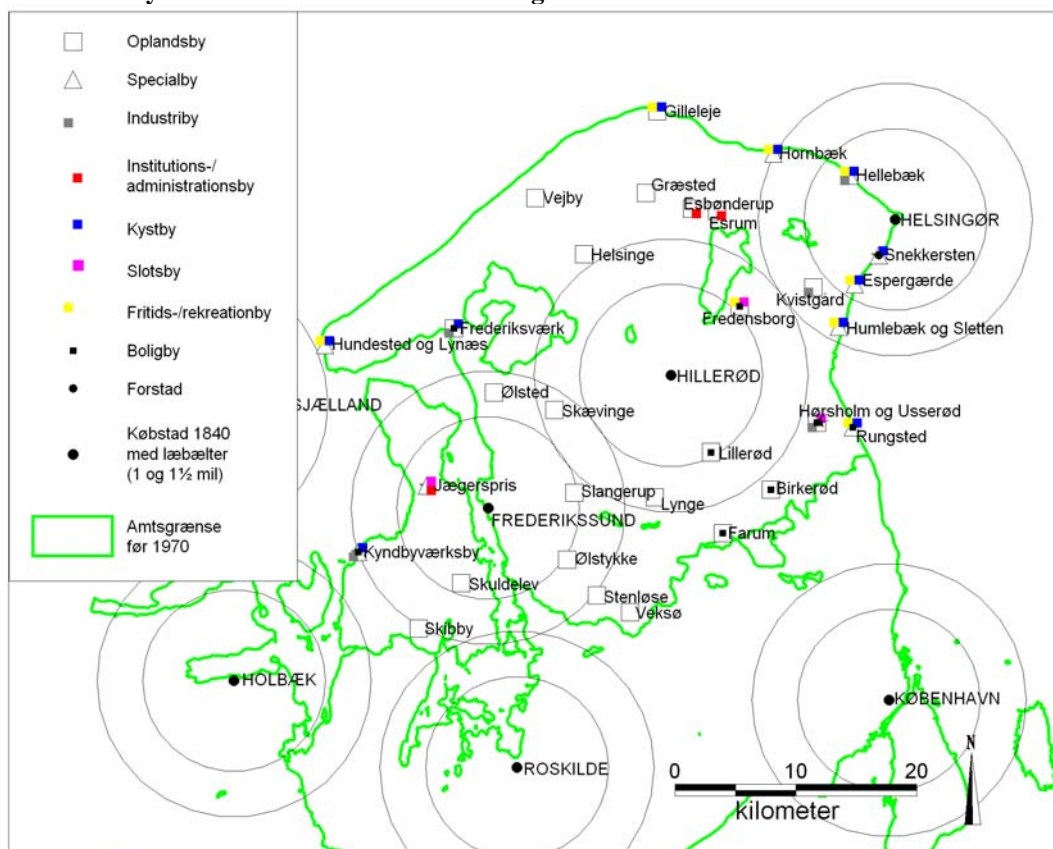


**Figur 97: Kvalitativ vurdering af fysisk størrelse. Frederiksborg amt**



Forklaring: Præmisserne for den kvalitative vurdering er beskrevet i del 4.4.

Figur 98: De rurale byers hovedfunktion. Frederiksborg amt



Kortene skal nu analyseres i sammenhæng. Der tages udgangspunkt i amtets sydøstlige hjørne. Her ses de store byer målt på antal indbyggere Hørsholm/Usserød og Birkerød, der alle lå uden for købstædernes læbælter. I 1960 blev både Hørsholm og Birkerød kommune anset for at være bymæssigt bebyggede. Også målt på de interpolerede indbyggertal var Hørsholm/Usserød og Birkerød størst i dette område, men blev holdt ved selskab af Rungsted, der også omfattede store villabebyggelser (Pennehave, Vallerød og Åsen). Målt på antal funktioner og fysisk fremtræden var Rungsted dog heller ikke at finde blandt de største. Vurderet ud fra centralstedsteorien lå byerne alt for tæt. En del af forklaringen må søges i, at de alle havde specialfunktioner: For Hørsholm/Usserøds vedkommende således både slotsbyen, den betydelige industri og de store boligbebyggelser. Byen havde dog også oplandsfunktioner, men den sparsomme plads kan måske være med til at forklare, hvorfor byen aldrig i praksis kom til at fungere som købstad (jf. tidligere), mens boligbebyggelsen må forklares med hovedstadens nærhed. Med Birkerød var der i højere grad tale om en mere traditionel og alsidig oplandsby, men på grund af hovedstadens nærhed oplevede også Birkerød en meget hastig vækst i de sidste årtier af undersøgelsesperioden i form af omfattende boligbebyggelse. Både Hørsholm-Usserød og Birkerød beskrives i Trap som forstæder til København, men på grund af den fraværende fysiske sammenhæng med storbyen er det her valgt at benytte betegnelsen boligbebyggelse om de relevante bydele. Rungsted er derimod udelukkende betegnet som en specialby, der var præget af den kystnære beliggenhed, og som tidligt fik rekreative funktioner og bebyggelse, mens der mod vest opstod omfattende villabebyggelser.

Farum lidt længere mod sydvest var målt på indbyggertal også en større by, mens den målt både ud fra antal funktioner og den kvalitative vurdering af fysisk størrelse hørte til i mellemkategorien. Farum vurderes til også at have fungeret som oplandsby. Da en stor del af den nytilkomne bebyggelse var villabebyggelse – igen på grund af hovedstadens nærhed – hørte den dog ikke til blandt de største. Lillerød er placeret lige på grænsen for Hillerøds læbælte for håndværk. Byen var målt på indbyggertal og fysisk størrelse indplaceret i kategori 2, mens den havde et antal funktioner, som henviste den til den midterste kategori. Også i tilfældet

Lillerød kan den store villabebyggelse forklare byens høje indbyggertal.

I det nordvestlige område ses en enkelt by – Frederiksværk – der ligeledes opstod uden for de gamle købstæders læbælter, og som hørte til blandt de største. Byen havde som nævnt fra 1850 privilegier som handelsplads, der i 1907 blev udvidet til egentlige købstadsprivilegier. Byens hovedfunktion var dog ikke oplandet, idet den først og fremmest var præget af industri. Beliggenheden ved kysten gav mulighed for at transportere såvel råstoffer som den færdige produktion ad søvejen. Byen havde dog – især qua sin størrelse og måske også grundet sin beliggenhed – endvidere oplandsfunktioner. Oplandet var dog ikke så stort. Ud over kysten på begge sider, er det desuden værd at bemærke plantagen i Tisvilde Hegn mod nord, som måske kan forklare, hvorfor der i dette område ikke opstod byer.

Ved kysten lidt længere mod vest ses Hundested/Lynæs, der målt på indbyggertal og antal funktioner hørte til de næststørste byer, mens bebyggelsen vurderet ud fra den fysiske bymæssighed var henvist til en kategori tre. Bebyggelsen var i meget høj grad præget af kysten – både i forhold til fiskeriet og transport via søen i form af flere færgeforbindelser samt den store rekreative bebyggelse, der siden kom til. Det er vurderet, at byen i meget vid udstrækning var en specialby, der – set i relation til dens størrelse – stort set ikke havde oplandsfunktioner. Det kan diskuteres, om byen bør kategoriseres som en *transportby* eller *færgeby*, men det er her valgt at inkludere denne funktion i gruppen af *kystbyer*.

I det nordøstlige hjørne ses Fredensborg lige inden for Hillerøds læbælte for handel. Byen var en såkaldt slotsby, hvilket prægede dens udvikling: Byen fik tidligt mange rekreative funktioner, men også omfattende villabebyggelse, hvilket i høj grad kan forklare byens størrelse. Byen havde også en del oplandsfunktioner, hvilket måske må tilskrives beliggenheden nogenlunde midt imellem Hillerød og Helsingør. Den lille by Kvistgård havde også enkelte oplandsfunktioner og en betydelig industri.

Nord for Hillerød var der ikke tidligere byer, hvilket nok især må forklares med det store skovområde, Gribskov. Lidt længere mod nord var der dog plads til flere rurale byer, nemlig Helsing, Græsted og Gilleleje samt Hornbæk, som lå i ”passende” afstand fra hinanden samt de lidt mindre byer Vejby, Esbønderup og Esrum. De to sidstnævnte lå meget tæt på hinanden, hvilket må forklares med Esrums særlige oprindelse ved klosteret og dens senere administrative funktioner samt Esbønderups institution (sygehus). Målt på antal funktioner hørte Gilleleje til blandt de allerstørste. Byen var i høj grad præget af fiskeri og senere fritidsbebyggelse, men det er samtidig tydeligt, at byen havde en vis oplandsfunktion, hvilket der også var ”god” plads til. Helsing er den by i området, der fungerede som den mest mangesidige oplandsby. Helt i overensstemmelse med centralstedsteorien lå byen bekvemt placeret i et tidligere bytomt område lige uden for Hillerøds læbælte. Græsted, som lå midt imellem Gilleleje og Hillerød, er ligeledes vurderet til at være en oplandsby, men med et noget mere begrænset opland. Lidt længere mod nordøst ses kystbyerne Hornbæk og Hellebæk: Hornbæk fik tidligt fritidsbebyggelse, mens Hellebæk primært var en tidlig industriby, som voksede sammen med flere små fiskerlejer. I sidstnævnte tilfælde var en udvikling til oplandsby sandsynligvis begrænset af beliggenheden tæt på Helsingør. Ingen af de to blev kategoriseret som oplandsbyer. Syd for Helsingør ses Espergærde, der tidligt blev fysisk sammenhængende med Helsingør og dermed fik forstadsstatus, samt den samlede bebyggelse Humlebæk/Sletten, som var præget af den kystnære beliggenhed og meget tidligt fik rekreative funktioner. Heller ikke disse byer fik egentlige oplandsfunktioner.

Endelig skal nævnes den halvø, der omfatter Horns herred. Vurderet ud fra indbyggertallene alene var de stedlige byer kun i mellemstørrelsen og mindre, mens de ud fra en fysisk vurdering alle hørte til i den mindste kategori. Hele området var præget af at være en del af oplandet til Frederikssund (adskilt af sundet, men forbundet via en bro) – Kyndbyværksby og Skibby dog lige på grænsen. Den sent anlagte Kyndbyværksby er vurderet til at være en industriby, som bestod af værket og den boligby, der opstod i forbindelse hermed, og som havde så få bymæssige funktioner, at den uden tvivl er en ensidig specialby. Det samme er resultatet for Jægerspris, om end af andre årsager: Byen, der opstod lige øst for slottet, var i meget vid udstrækning præget af at være en institutionsby. De resterende byer omkring Frederikssund var alle såkaldte oplandsbyer, der dog vurderes til at have en meget begrænset størrelse, hvilket igen stemmer godt overens med centralstedsteorien, idet der ganske enkelt ikke var ”plads” til flere byer. Skibby og Slangerup



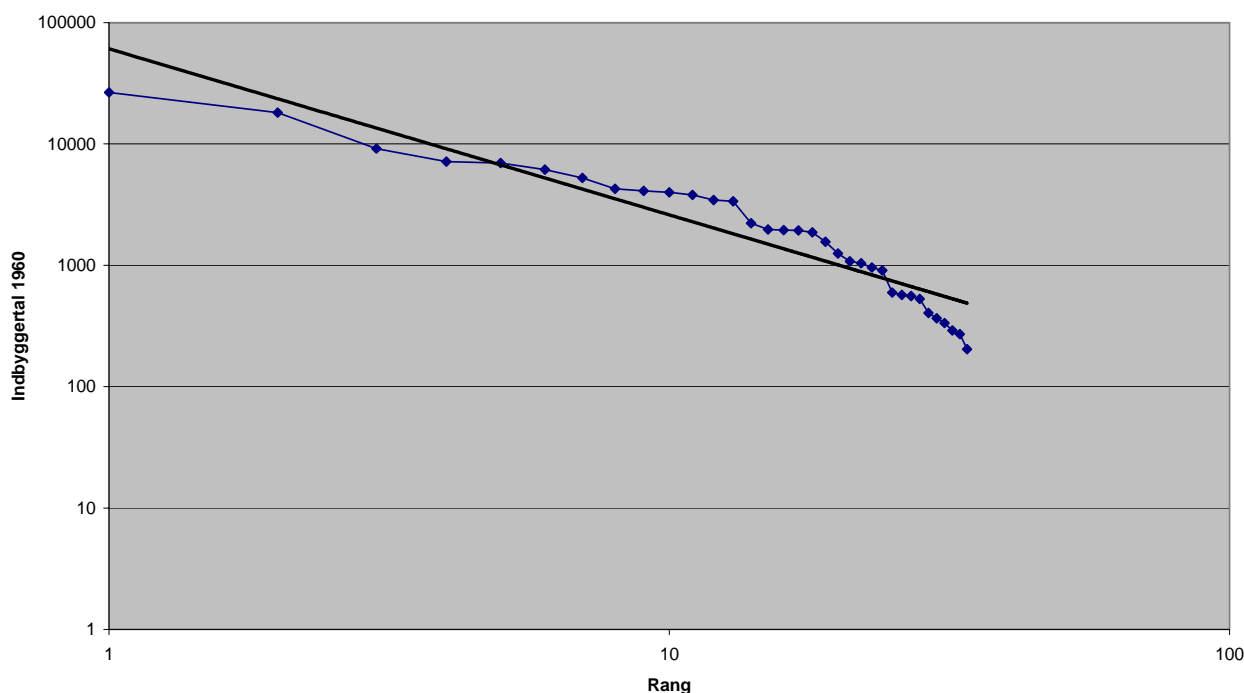
havde som nævnt tidligere (i Skibbys tilfælde dog helt tilbage i middelalderen) haft privilegier. Dette afspejlede sig ikke i byernes udviklingsmønster eller funktionssammensætning på dette overordnede niveau,<sup>738</sup> men en geografisk betragtning anskueliggør, at der ikke var ”plads” til flere købstæder.

I alt er kun 22 af de 31 registrerede rurale byer kategoriseret som oplandsbyer, hvoraf mange samtidig havde forskellige specialfunktioner. Dette forhold kan i relation til det teoretiske udgangspunkt til dels forklares med, at der i allerede i forvejen var en god ”bydækning”, og derfor var et forholdsvist begrænset behov for nye oplandsbyer. Samtidig er det tydeligt, at København mod syd i høj grad influerede på områdets byudvikling, hvorfor hovedstadens nærhed er en meget central forklaringsfaktor: Først med de kongelige slotte, kongevejene og den tidlige industri og senere i form af fritidsbebyggelse og den massive boligbebyggelse i de byer, der lå tættest på hovedstaden. Alle disse er indeholdt i begrebet *specialfunktioner*. Endelig spillede de naturlige forhold i form af den lange kyststrækning ind på, at der her var mulighed for at udnytte havets ressourcer og knytte kontakter udadtil. Hele ti af de 31 byer lå ved kysten. Disse byer er med et par undtagelser kategoriseret som specialbyer, såvel som det er karakteristisk, at de tidligt blev domineret af rekreative funktioner og omfattende fritidsbebyggelse. Blandt byerne i Frederiksborg amt ses også en række mere ”traditionelle” oplandsbyer, hvilket i hvert fald delvist kan forklares ud fra byernes beliggenhed. Også i Frederiksborg amt var de fleste større byer således beliggende i passende afstand fra både købstæderne og hinanden. Den meget komplekse bebyggelse betyder, at det for Frederiksborg amt – i endnu højere grad end for de øvrige områder – er tydeligt, at bysystemet ikke kan forklares ud fra centralstedsteorien alene. Her er netværksteorien helt nødvendig, hvorfor den dobbelte model også her må anses for at være et godt teoretisk udgangspunkt.

#### Rank-size kurve

Bysystemet skal nu beskrives ved hjælp af en rank-size kurve over byernes indbyggertal i 1960:

**Figur 99: Rank-size kurve over købstæder og rurale byer. Indbyggertal 1960. Frederiksborg amt**



Forklaring: For Birkerød, Hørsholm-Usserød og Rungsted er der anvendt interpolerede tal.

I Frederiksborg amt er der *ikke* tale om et integreret bysystem, såvel som hovedstadens beliggenhed lige

<sup>738</sup> De to byer er kategoriseret som *urbaniserede landsbyer*. Oprindelsen fornægter sig dog ikke på detailniveau, hvilket fx i Slangerup afspejler sig i en meget stor kirke.

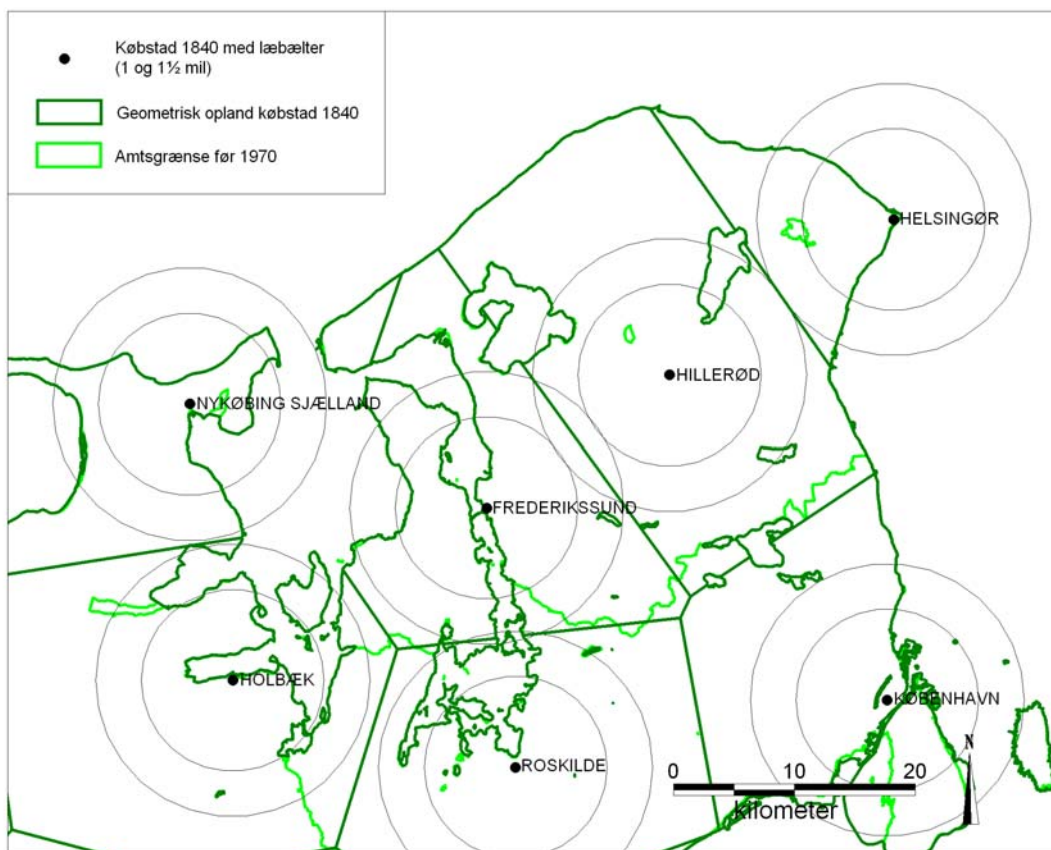
uden for amtsgrænsen gør det betænkeligt at foretage en isoleret betragtning af amtets bysystem. I toppen ses de to gamle købstæder, Helsingør med 26.658 indbyggere og Hillerød med 18.147 indbyggere i 1960. På tredjepladsen ses Birkerød og Hørsholm/Usserød, som dog skal ses i relation til, at der er tale om interpolerede tal, og at byerne især fungerede som boligbyer. Efter disse fulgte Frederikssund med 6964 og Frederiksværk med 6155 indbyggere. Af tendenslinien ses det, at de største byer var for små, hvorefter fulgte en del større byer, mens de mindste byer til gengæld var *for* små. Der synes at kunne lokaliseres flere niveauer: De første 13 byer fulgte en mere eller mindre jævnt faldende kurve, hvorefter der ses et stort trin mellem by nummer 13 og 14. Bag disse tal gemmer sig Humlebæk/Sletten med 3371 indbyggere og Gilleleje med 2219. Det næste markante trin er mellem by nummer 23 og 24, Skævinge med 907 indbyggere og Kyndbyværksby med 595 indbyggere. Målt på indbyggertal kom enkelte rurale byer i Frederiksborg amt til at indgå centralt i det nye bysystem, hvilket dog – især hvad angår Birkerød og Hørsholm-Usserød – i høj grad må tilskrives boligbebyggelse og hovedstadens nærhed. De fleste af de rurale byer var derimod henvist til et lavere byniveau.

En kursorisk oversigt over købstædernes rolle i bysystemet kan fås ved hjælp af erhvervsfordelingen i 1960 (se bilag 4.5, tabel 10) og Trap 5. I Trap beskrives Hillerøds oplandsforhold som meget gunstige, såvel som byen fungerede som et trafikalt knudepunkt. Helsingørs opland var noget mere begrænset, hvilket også en geografisk betragtning afslører. Byens funktioner var da heller ikke primært oplandet, idet den fungerede som overfartssted til Helsingborg, havde en betydelig skibstrafik (ligger lige mellem Kattegat og Østersøen) og en del industri, såvel som den fik status som boligby og fritidsby for hovedstadens beboere. Frederikssund vurderes i Trap til at være en oplandsby af central betydning – også i Horns herred, hvilket en geografisk betragtning understøtter. Den nyeste købstad Frederiksværk beskrives først og fremmest som en industriby, der dog også fik betydning som oplandsby. Denne karakteristik understøttes af erhvervsfordelingen.

### Bymønstre

Det skal nu belyses, hvordan de rurale byer påvirkede det eksisterende bysystem ud fra deres geometriske oplande. Først bringes et kort med beregnede oplande for de gamle købstæder.

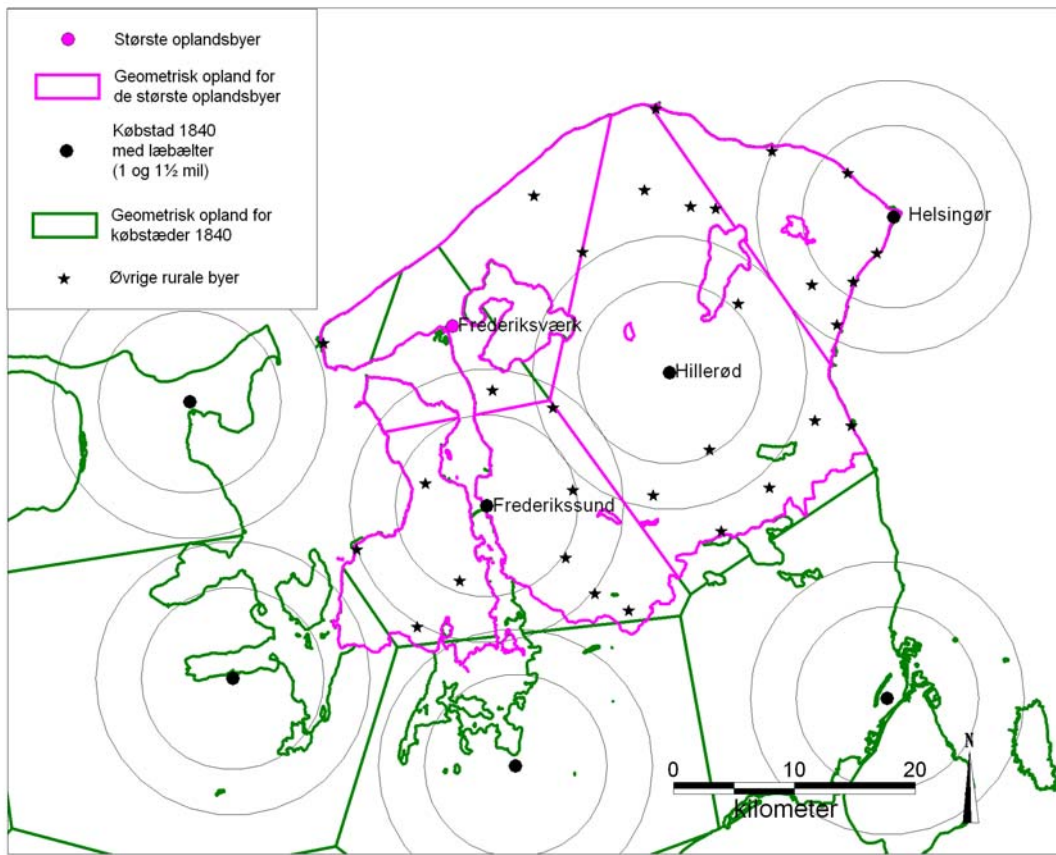
**Figur 100: Købstædernes geometriske oplande. Frederiksborg amt**



Spørgsmålet om byernes betydning som oplandsbyer kan også belyses ved hjælp af den tidligere benyttede inddeling af landet i handelsområder og -distrikter, som sammen med købstædernes geometriske oplande, er gengivet i bilag 4.5, figur 3 og 4. Ifølge undersøgelsen fungerede de tre gamle købstæder som de største oplandsbyer i 1960: Hillerød, som havde de mest gunstige oplandsbetingelser, Frederikssund, der også inkluderede Horns herred og Helsingør, hvis opland til gengæld var meget begrænset. Den sydlige del af amtet var en del af hovedstadens handelsområde. De definerede grænser er mere eller mindre sammenfaldende med de geometriske oplande, hvilket igen indikerer, at afstandsfaktoren var af stor betydning. Ingen af de rurale byer udgør et selvstændigt *handelsområde*, mens Frederiksværk, som den eneste af de rurale byer, fik sit eget *handelsdistrikt*. I Frederiksborg amt var der altså tilsyneladende tale om et overordnet niveau bestående af de tre gamle købstæder. Hertil kom et sekundært niveau, som den sene købstad Frederiksværk tilsyneladende var ene om at repræsentere – om end der både på baggrund af Trapbeskrivelsen og den geografiske analyse må stilles spørgsmålstegn ved, om også Helsingør skal indplaceres på det allerøverste niveau. Da byen ikke er undersøgt konsekvent her, er det dog valgt at følge inddelingen fra Danmarks Statistik. Geografien tilsiger, at der reelt var ”plads” til, at Frederiksværk kunne få et mindre opland (om end dog ikke med optimale betingelser), og måske var netop det årsagen til, at industribyen også fik oplandsfunktioner – og privilegier. Endelig skal nævnes den udefrakommende faktor – København – hvis geometriske opland ikke berørte Frederiksborg amt. Det giver anledning til at understrege, at et geometrisk opland i det tilfælde, hvor der er tale om byer af vidt forskellig størrelse, *ikke* er et præcist mål og ideel set bør vægtes. Det er ikke gjort her, men det er hævet over enhver tvivl, at hovedstadens påvirkning rakte langt ind i Frederiksborg amt.

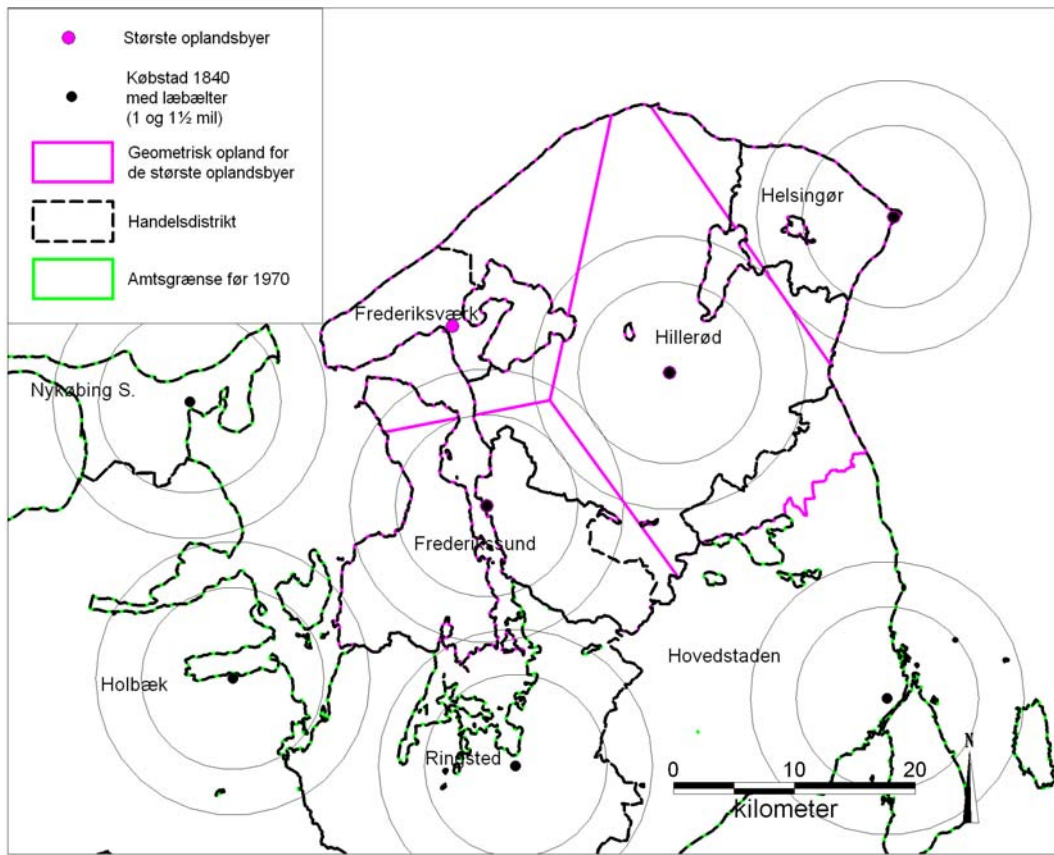
Der er beregnet et geometrisk opland for Frederiksværk og de gamle købstæder, altså de to øverste oplandsbyniveauer, som efterfølgende skal sammenholdes med handelsdistrikterne i 1960:

Figur 101: Geometrisk opland for de største oplandsbyer og købstæder 1840. Frederiksborg amt



Forklaring: De geometriske oplande er for de rurale byer afgrænset ved amtsgrænsen.

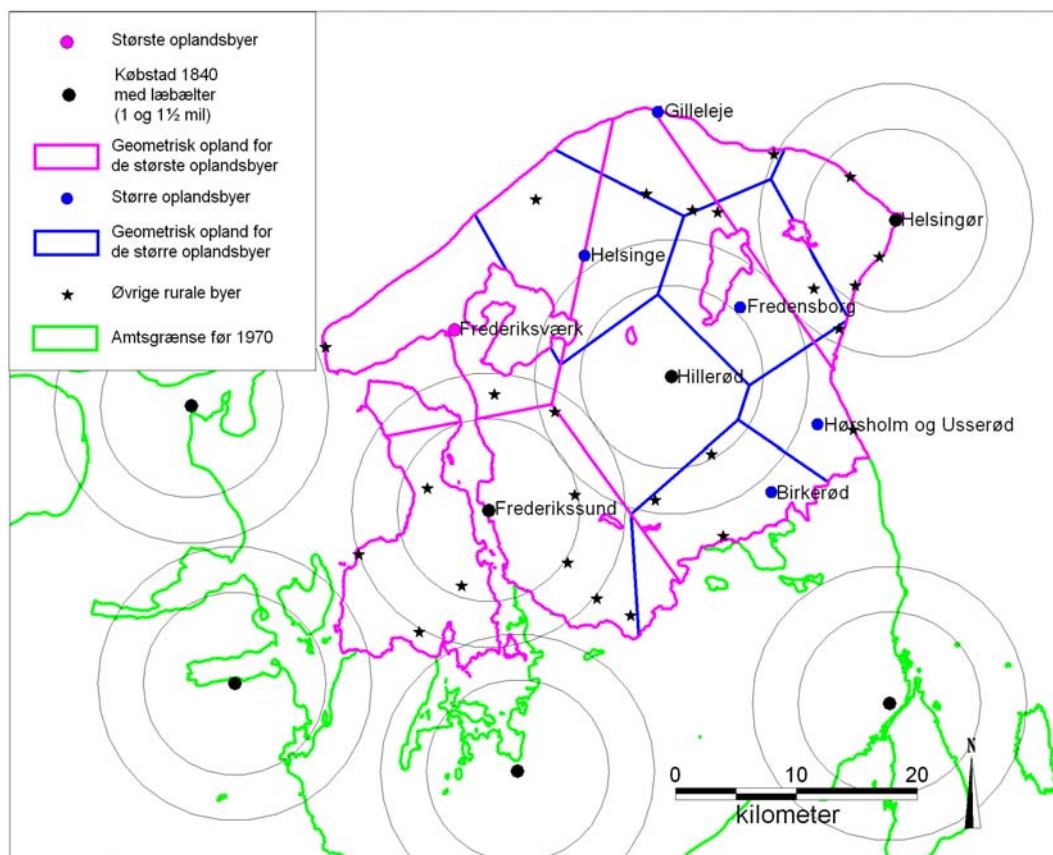
**Figur 102: Handelsdistrikter. Frederiksborg amt**



Det fremgår, at Frederiksværk gjorde et mindre indhug i periferien af oplandene til Hillerød og Frederikssund, men også at dens opland ikke var optimalt. Som det ligeledes ses, er det geometriske opland for Frederiksværk lidt for stort, men generelt passer de beregnede oplande godt med handelsdistrikterne, hvilket betyder, at afstanden stadig spillede ind på bysystemet i 1960. De øvrige rurale byer placerede sig alle på lavere trin i byhierarkiet.

På samme måde som det skete for de øvrige områder, skal det også her forsøges at definere et lavere niveau af oplandsbyer, som på baggrund af analysen er vurderet til at tælle fem i alt, nemlig Birkerød, Gilleleje, Fredensborg, Helsingør, Hørsholm/Usserød. Disse er forsynet med geometriske oplande:

Figur 103: Geometriske oplande for de større oplandsbyer og købstæder 1840. Frederiksborg amt



Mellem de største oplandsbyer (de gamle købstæder og Frederiksværk) ses de større oplandsbyer. I området nord for Hillerød var der god plads til den store oplandsby Helsinge, men også Gilleleje synes – til trods for den kystnære beliggenhed – at markere sig som en større oplandsby. Slotsbyen Fredensborg ses placeret midt imellem de to gamle købstæder (midtvejsby) og vurderes ligeledes at tilhøre de større oplandsbyer. Syd for Hillerød gjorde Hørsholm/Usserød et indhug i byens opland – om end kun i begrænset omfang. Dette bestyrkes yderligere af, at oplandet ikke var bebyggelsens primære funktion. Dens størrelse og de mange funktioner gør det dog tilsammen rimeligt at antage, at byen havde en vis oplandsfunktion. Birkerøds opland var lidt større, men når det samtidig tages i betragtning, at hovedstadens opland givetvis var meget større end det, der er afsat på kortet, er det tydeligt, at pladsen reelt var begrænset. Både Birkerød og Hørsholm/Usserød hørte målt på indbyggertal til de største, hvilket også afspejlede sig på rank-size kurven, men deres betydning som oplandsbyer matchede ingenlunde dette niveau. Frederikssund fik lov at beholde det meste af sit opland. At de resterende byer befandt sig på et endnu lavere niveau kan forklares med, at der reelt ikke var plads til flere større oplandsbyer. Heller ikke de tidligere privilegerede byer, Skibby og Slangstrup, hørte til blandt de større oplandsbyer. På baggrund af undersøgelsen synes det muligt at udskille i hvert fald disse forskellige niveauer af byer i bysystemet:

- 1) Frederikssund, Hillerød, Helsingør
- 2) Frederiksværk
- 3) Birkerød, Gilleleje, Fredensborg, Helsinge, Hørsholm/Usserød
- 4) Øvrige oplandsbyer
- 5) Specialbyer

Hertil kommer hovedstaden mod syd, der langt overgår alle de øvrige byer, og som der i en undersøgelse af det nordsjællandske område ikke kan ses bort fra.

Denne afsluttende analyse af bysystemet i Frederiksborg amt tyder på, at bysystemet her var præget af en høj

grad af kontinuitet, hvor de nye oplandsbyer passede sig ind i det eksisterende bymønster og kom til at udgøre et lavere niveau i bysystemet. Mønstret i de største oplandsbyer i bysystemet passer godt ind i det "christallinske" bymønster, men især her er endvidere teorien om byers specialfunktioner helt afgørende for at forstå de rurale byers placering i bysystemet.

#### **4.5.4. Komparativ analyse af de tre områder**

Af de tre separate undersøgelser fremgik det, at det omgivende bysystem var en meget væsentlig forklaringsfaktor i forhold til behovet for rurale byer. Hvad angår afstanden mellem en rural by og en købstad, var situationen for de tre områder ret forskellig (bilag 4.5, figur 5 og tabel 11). I Frederiksborg amt lå de rurale byer med en middelværdi på 11,1 km og en median på 11,4 km generelt tættere på en eksisterende købstad end i Ringkøbing amt, hvor middelværdien var 22,5 km, mens medianen var på 20,7 km. I Vejle amt var middelværdien 15,0 km og medianen 11,8 km, hvilket i forhold til Frederiksborg amt tyder på, at enkelte byer trak gennemsnittet op. Det understreges af, at spredningen var langt større for fordelingen i Vejle amt end i Frederiksborg amt. Dette ses også ved, at kun 51,6 % af byerne i Frederiksborg amt og 52,3 % af byerne i Vejle amt lå uden for begge købstadslæbælter, mens det var tilfældet med hele 81,7 % af byerne i Ringkøbing amt (bilag 4.5, tabel 12 og 13). Ikke kun de gamle købstæder var af betydning for byernes vækstmuligheder – også afstanden til andre rurale byer spillede ind (bilag 4.5, tabel 14). Den gennemsnitlige afstand mellem to rurale byer var med 13,7 km generelt større i Ringkøbing amt end i de to øvrige områder, hvor afstandene var henholdsvis 10,5 km og 10,7 km for Vejle og Frederiksborg amter. Som tidligere nævnt må der tages forbehold for, at afstandene er målt i luftlinie. Disse kan i praksis afvige betydeligt fra de reelle afstande, der også tager hensyn til de topografiske forhold. Det er dog min antagelse, at en inddragelse af de reelle afstande blot ville gøre billedet af et bymønster endnu mere tydeligt, men denne tese har det ikke været muligt at teste her.

På det foreliggende grundlag er det ikke muligt præcist at definere alle byernes karakteristika. For alle de tre områder er det imidlertid tydeligt, at langt de fleste byer havde oplandsfunktioner, mens kun enkelte byer var så specialiserede, at de fungerede som det, der her kaldes *specialbyer*. Oplandsfunktionen var dog langt fra altid den eneste eller primære funktion, såvel som byfunktionerne i nogle tilfælde blot kunne tilfredsstille behovet hos egne indbyggere og det allernærmeste opland. Nedenstående tabel giver en oversigt over hovedtendenserne:

**Tabel 69: Byer henholdsvis med og uden oplandsfunktioner (antal). Alle områder**

Type	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
Byer <i>med</i> oplandsfunktion	40	58	22	120
Byer <i>uden</i> oplandsfunktion	4	2	9	15
I alt	44	60	31	135

**Tabel 70: Byer henholdsvis med og uden oplandsfunktioner (%). Alle områder**

Type	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
Byer <i>med</i> oplandsfunktion	90,91	96,67	70,97	88,89
Byer <i>uden</i> oplandsfunktion	9,09	3,33	29,03	11,11
I alt	100	100	100	100

120 af de i alt 135 byer havde en funktion som oplandsby svarende til 88,9 % af de registrerede rurale byer. 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 hele ni af de 31 byer *kun* specialfunktioner, hvilket omsat til procentuelle tal svarer til 29,0 %.

En hel del af de 120 oplandsbyer havde dog også en eller flere andre funktioner end at betjene oplandet. I nogle tilfælde havde oplandsbyen fået andre funktioner, mens det i andre tilfælde var specialfunktioner, som havde motiveret et behov for oplandsfunktioner:

**Tabel 71: Hovedfunktioner og karakteristika (antal). Alle områder**

Type	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
Byer, der <i>kun</i> havde oplandsfunktion	30	42	12	84
Byer med oplandsfunktion og en eller flere specialfunktion(er)	10	16	10	36
Byer, der <i>kun</i> havde specialfunktion(er)	4	2	9	15
I alt	44	60	31	135

**Tabel 72: Hovedfunktioner og karakteristika (%). Alle områder**

Type	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
Byer, der <i>kun</i> havde oplandsfunktion	68,18	70,0	38,71	62,22
Byer med oplandsfunktion og en eller flere specialfunktion(er)	22,73	26,67	32,26	26,67
Byer, der <i>kun</i> havde specialfunktion	9,09	3,33	29,03	11,11
I alt	100	100	100	100

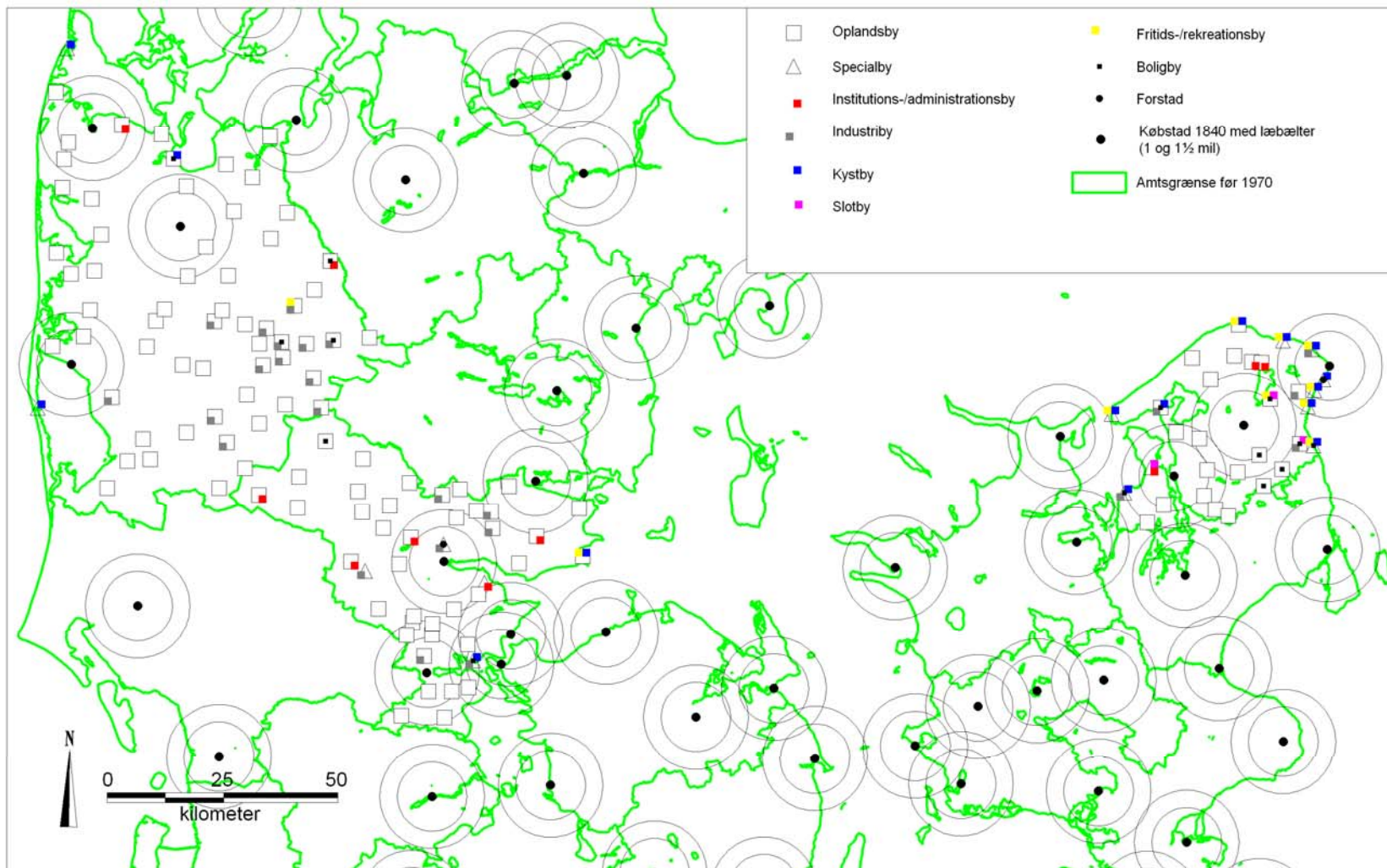
I alt havde 11,1 % af byerne i de tre områder udelukkende specialfunktioner, 62,2 % havde kun oplandsfunktioner, mens der i 26,7 % af tilfældene var tale om en kombination. I alt havde 70 % af byerne i Ringkøbing amt og 68,2 % af byerne i Vejle amt udelukkende oplandsfunktioner, mens tallet for Frederiksborg var 38,7 %. I alt 19 af de 31 byer i Frederiksborg amt havde en eller flere specialfunktioner svarende til 61,3 % af alle byer, mens andelen af byer med specialfunktioner i henholdsvis Vejle og Ringkøbing amter var 31,8 % og 30 %.

Der var ligeledes store forskelle i bytætheden mellem de tre områder (jf. bilag 4.5, tabel 15 og 16). I Frederiksborg amt var der gennemsnitligt 2,6 byer pr. hektar, i Vejle amt var der 1,9 byer pr. hektar, mens Ringkøbing amt måtte nøjes med 1,3 byer pr. hektar. Forskellene reduceres dog en del, såfremt kun oplandsbyerne betragtes til 1,7 byer pr. hektar i Frederiksborg og Vejle amter og 1,3 byer pr. hektar i Ringkøbing amt. Det svarer til et potentielt opland for Vejle og Frederiksborg amter på henholdsvis 53,1 og 41,1 km<sup>2</sup>, mens tallet for Ringkøbing amt var på 76,1 km<sup>2</sup>. De tilsvarende tal for oplandsbyerne alene var 57,9 og 58,4 km<sup>2</sup> for Frederiksborg og Vejle amter samt 78,7 km<sup>2</sup> for Ringkøbing amt. Der er dog stadig forskelle, hvilket ikke mindst skal ses i forhold til befolkningstætheden (jf. kapitel 2 og se bilag 4.5, tabel 17 og 18): I Vejle amt boede der i 1840 i gennemsnit 25 indbyggere pr. km<sup>2</sup>, i 1901 var tallet 54, mens der i 1960 var 91 indbyggere pr. km<sup>2</sup>. I Ringkøbing amt var der i 1840 blot en tæthed på 16 indbyggere pr. km<sup>2</sup>, som i 1901 var steget til 25 indbyggere pr. km<sup>2</sup>, men som med 44 indbyggere pr. km<sup>2</sup> i 1960 stadig havde en ret sparsom befolkning. Frederiksborg amt lå i hele perioden over niveauet for de øvrige med 52 indbyggere pr. km<sup>2</sup> i 1840, som steg til 67 i 1901 og 135 indbyggere pr. km<sup>2</sup> i 1960. En del af forklaringen på, hvorfor byerne i Ringkøbing amt ikke – på trods af et stort potentielt opland – blev tilsvarende større end byerne i de to andre områder, må derfor i høj grad tilskrives den væsentligt lavere befolkningstæthed. Som eksempel på befolkningspotentialer for den enkelte rurale by, skal 1901-tallene betragtes lidt nærmere: I Vejle amt var der i gennemsnit et befolkningspotentiale på 1947,8 indbyggere pr. rural by og 2142,5 indbyggere pr. oplandsby. I Ringkøbing amt var grundlaget på 1676,3 indbyggere pr. rural by og 1734,1 indbygger pr. oplandsby, mens tallene Frederiksborg befandt sig noget over dette niveau med 2202,2 indbyggere pr. rural by og 3103,1 indbyggere pr. oplandsby. I 1960 var forskellene på Frederiksborg amt og de øvrige blevet endnu mere markant, hvilket dog ikke mindst den omfattende boligbebyggelse kan forklare.

Der synes nu at være behov for at se lidt nærmere på, hvad der gemmer sig bag de nævnte tal. På baggrund af undersøgelsen af især erhvervsfordeling, funktioner og bebyggelsesstruktur er byerne karakteriseret efter hovedfunktion. Resultaterne er gengivet samlet nedenfor:



Figur 104: Alle hovedfunktioner. Alle områder



Se også bilag 4.5, figur 6 over oplands- og specialbyer.

**Tablet 73: Oversigt over byernes karakteristika og funktion (antal). Alle områder.**

Type	Vejle amt	Ringkøbing amt	Frederiksborg amt	I alt
Oplandsby	40	58	22	120
Industriby	7	13	5	25
Institutions-/administrationsby	5	2	3	10
Kystby	2	3	10	15
Fritids-/rekreatiionsby	1	1	8	10
Slotsby	0	0	3	3
Villa-/boligby	2	4	7	13
Forstad	1	0	1	2

Forklaring: Bemærk, at mange af byerne havde flere funktioner.

I langt de fleste rurale byer spillede håndværk og industri en central rolle, men i 25 af de registrerede byer i så udpræget grad, at de er karakteriseret som *industribyer*. Af disse var der med 13 byer flest i Ringkøbing amt, hvilket omsat til procent svarer til 21,7 % af alle rurale byer i dette område. I Vejle amt var der syv svarende til 15,9 %, mens der i Frederiksborg amt var fem svarende til 16,1 % af de stedlige byer. De såkaldte *institutions- og administrationsbyer* talte for de tre områder tilsammen i alt ti byer, hvorved Ringkøbing amt var underrepræsenteret. *Slotsbyer* ses inden for undersøgelsesområderne kun i Frederiksborg, der ligeledes tegnede sig for majoriteten af de 15 *kystbyer*, som i mange tilfælde senere prægedes af omfattende *fritidsbebyggelse*. Endvidere ændrede to byer status til *forstad* i løbet af undersøgelsesperioden – en i henholdsvis Vejle og Frederiksborg amter. Også boligbebyggelsen var mest udbredt i Frederiksborg amt, hvilket blot bekræfter indtrykket af, at bebyggelsen i Frederiksborg amt var betydelig mere kompleks end i de to øvrige områder.

I alle de tre områder er det muligt at identificere et byhierarki bestående af oplandsbyer på flere forskellige niveauer samt byer, der blev karakteriseret som specialbyer. Hermed er det muligt at forklare store dele af bysystemets udseende – og herunder også de rurale byers udvikling – ud fra centralsteds- og netværksteorien (den dobbelte model). Den valgte sondring mellem oplandsbyer og specialbyer samt den opstillede karakteristika gav således mulighed for at etablere et godt overblik over en til tider ret kompleks byudvikling.

For Vejle amt var det symptomatisk, at de største rurale byer opstod i den tidligere byfattige vestlige del af amtet, mens pladsen mod øst var mere trang med mindre byer til følge. De gamle købstæder var på et niveau for sig og heller ikke på niveauet lige under formåede de rurale byer at markere sig, hvorfor de rurale byer forblev på et niveau langt under de gamle og veletablerede købstæder. I Ringkøbing amt kunne der i endnu mere udtalt grad identificeres et hierarki, og behovet for nye oplandsbyer var stort. Resultatet af de rurale byers fremvækst i Ringkøbing amt blev et nyt og anderledes bysystem end det, der eksisterede i 1840. Det betyder, at også nogle af de rurale byer kom til at spille en central rolle på det allerøverste niveau i det identificerede hierarki, især Herning, men også Struer, Skjern og Ikast. I Frederiksborg amt kunne der ligeledes iagttages klare tendenser til, at der opstod rurale byer i ”passende” afstand fra de gamle købstæder, men det er især i dette område tydeligt, at mange af de rurale byer voksede sig store på grund af en række forskellige specialfunktioner, der i høj grad var betinget af en udefrakommende faktor – hovedstaden – som var medvirkende til at gøre byudviklingen særligt dynamisk samt den lange kyststrækning. I Frederiksborg amt bevirkede de rurale byers fremvækst, at det eksisterende system af gamle købstæder blev suppleret med en enkelt rural by, Frederiksværk, der dog – hvad angår betydning for oplandet – forblev underordnet disse.

Generelt opstod de rurale byer således i behørig afstand fra både købstæderne og hinanden, hvorfor to større byer typisk kun var naboer, såfremt den ene eller dem begge havde andet end oplandet som funktion. Afstandsfaktoren var derfor – helt i overensstemmelse med centralstedsteorien – af stor betydning for oplandsbydannelsen, mens afvigelserne lod sig forklare ud fra byernes specialfunktioner.

## **4.5.5. Sammenfatning**

### Metode

For at forstå bysystemets dynamik var det nødvendigt at se nærmere på byernes karakteristika – herunder deres funktioner i særdeleshed – hvilket blev gjort ved at inddrage den dobbelte model, altså både centralsteds- og netværksteorien. Både udarbejdelsen af de mange tematiske kort over de forskellige mål for byernes størrelse og bymæssighed, oplandsberegningerne og den opstillede karakteristik af byerne og deres funktion var nyttige redskaber til at etablere et overblik over den meget komplekse byudvikling. GIS fremstod som et helt uundværligt værktøj, der gav mulighed for at identificere rumlige mønstre og strukturer, som det ellers ville have været vanskeligt at få øje på.

### Emne

Det samlede bysystem er en helt central forklaringsfaktor i forsøget på at forstå de rurale byers udvikling og karakteristika. Der viste sig både at være forskelle og ligheder mellem bysystemerne i de tre områder. Alle steder kunne der identificeres et byhierarki bestående af forskellige niveauer, hvilket afspejlede sig i byernes placering og størrelse, mens variationerne i vid udstrækning kunne forklares ved at se nærmere på byernes funktion(er) – herunder både oplands- og specialfunktioner. Forudsætningerne for, at rurale byer kunne opstå, var derimod forskellige for de tre områder. Ringkøbing amt rummede et stort potentiale, mens pladsen i den østlige del af Vejle amt og det meste af Frederiksborg var mere begrænset. Det fik i Vejle amt den konsekvens, at de største rurale byer opstod i den tidligere så byfattige vestlige del af amtet, men alle de rurale byer forblev på et niveau langt under de gamle købstæder. I Ringkøbing amt var behovet for nye byer stort, og hierarkiet og det geometriske bymønster endnu mere tydeligt. Resultatet blev et bysystem, hvor enkelte rurale byer spillede en central rolle på det allerøverste niveau i det identificerede hierarki. Også i Frederiksborg amt opstod de rurale byer i ”passende” afstand fra de gamle købstæder, men mange byer voksede sig store på grund af specialfunktioner, der både var betinget af hovedstadens nærhed og den lange kyststrækning. Det eksisterende bysystem af gamle købstæder blev forsynet med en enkelt rural by, der dog – hvad angik oplandets betydning – forblev underordnet disse. I Ringkøbing amt blev resultatet altså et delvist nyt bysystem, mens byudviklingen i de to øvrige områder i høj grad skete inden for rammerne af det allerede eksisterende bysystem, hvor de rurale byer kom til at fungere som et nyttigt supplement.

Trods de nævnte forskelle er det påfaldende, at der i alle de tre områder kunne lokaliseres et byhierarki bestående af oplandsbyer (hvoraf en del også havde specialfunktioner) samt nogle specialbyer. Noget kunne derfor tyde på, at de grundlæggende mekanismer i bydannelsesprocessen i både Øst- og Vestdanmark var de samme, men at behovet for nye byer i landdistrikterne derimod var forskelligt.

## **4.6. SAMMENFATNING DEL 4**

Analysen havde to formål: At udvikle en operationel metode til at få overblik over tidspunktet for og årsagerne til de rurale byers opståen, udviklingsforløb og karakteristika (herunder størrelse, bymæssighed, funktioner og transport) med henblik på – som det andet formål – at opnå ny viden om emnet de rurale byer. Resultaterne af de to ”ben” i undersøgelsen skal sammenfattes separat:

### Metode

Analysen var disponeret således, at der med inspiration fra forklaringsmodellen blev taget udgangspunkt i de ”interne” forhold som: Befolkning, erhvervsfordeling, funktioner, bebyggelsesstruktur og transport. Under bebyggelsesstrukturen indgik også faktorerne natur og den såkaldte primære bebyggelse. Herefter rettedes fokus mod det mere ”eksterne” forhold, bysystemet, hvor der blev set på sammenhængen med det eksisterende bysystem af gamle købstæder og de rurale byers geografiske fordeling. Det var samtidig muligt at inddrage den – på baggrund af de øvrige faktorer – akkumulerede viden om de rurale byer, som blev analyseret ved hjælp af GIS. Analysen bekræftede den på forhånd opstillede antagelse om, at de rurale byer var meget komplekse størrelser, som med fordel kunne undersøges ved at inddrage flere analysefaktorer, der på forskellig vis kunne give indsigt i byernes opståen, udvikling og karakteristika. De benyttede værktøjer –

regneark, databaser og især GIS – viste sig tilsammen velegnede til at håndtere de mange data, der dog tydeligvis måtte suppleres med en mere kvalitativ vurdering. De metodiske ”resultater” er gengivet i et oversigtskema i bilag 4.6, tabel 1. Her skal alene hovedresultaterne summeres op:

I analysen af indbyggertallene benyttedes kvantitative analyser til at erhverve et overblik. Sognetalsmetoden kunne indirekte sige noget om tidspunktet for byernes opståen, men en sammenligning med resultaterne fra Trap-analysen og kortanalysen viste, at metoden må benyttes med stort forbehold. Oplysningerne om de rurale byers indbyggertal var især frem til 1940 behæftet med store usikkerheder. Det var frugtbart at sammenligne de rurale byers optræden i tællingerne fra 1960, idet det gav indsigt i forskelle og ligheder mellem byernes størrelse. For Vejle og Ringkøbing amter kunne byernes indbyggertal i 1960 sammenlignes umiddelbart, mens det ikke direkte lod sig gøre i forhold til Frederiksborg på grund af de ufuldstændige oplysninger for 1960, såvel som 1960 nogle steder i dette område var et for sent tidspunkt at gøre status. Ved både at inddrage 1940-tællingen og operere med interpolerede tal lykkedes det dog at få et nogenlunde sammenligningsgrundlag.

Befolkningens erhvervsfordeling kunne ikke belyse byernes udvikling, men gav mulighed for at få indsigt i byernes karakteristika. Sammenligningen var vanskeliggjort af, at der ikke findes sammenlignelige data for alle byerne i de tre områder for det samme år (1960). Det var primært et problem i forhold til Frederiksborg amt, men suppleret med erhvervsoplysningerne fra 1930 lykkedes det at etablere et overblik. Fordelingerne blev beskrevet kvantitativt og ud fra tematiske kort udarbejdet i GIS. Endelig blev korrespondens- og klyngeanalyser benyttet – dog med mange forbehold – til at identificere ligheder og forskelle mellem et stort antal byer.

Ved hjælp af kvantitative og kvalitative analyser af de fem udgaver af Trap var det muligt at få indsigt i det omtrentlige tidspunkt for byernes opståen, udviklingsforløb og særlige karakteristika. Den kvantitative analyse blev her udbygget med en korrespondensanalyse og en visuel tolkning i GIS. Det var ikke muligt på baggrund af oplysningerne om funktioner i Trap at inddele byerne i snævre kategorier, men ud fra en kvalitativ vurdering af funktionssammensætningen kunne der udskilles et mindre antal byer, som vurderet ud fra en funktionel betragtning adskilte sig fra de øvrige.

Analysen af bebyggelsesstrukturen viste sig at være helt uundværlig til at belyse byernes opståen, udvikling og karakteristika, såvel som størrelsen kunne belyses kvalitativt. Kortmaterialet gav ikke mulighed for præcist at datere byernes opståen, såvel som variationerne mellem kortene bevirkede, at det til tider var vanskeligt at sammenligne forskellige bebyggelser, men nogle overordnede tendenser kunne udledes. På baggrund af bebyggelsesanalysen kunne byerne kategoriseres efter opståen og udvikling (og til dels funktion). Her blev der skelnet mellem indlands- og kystbyer, byer med og uden primær bebyggelse, såvel som antallet af forskellige kerner og deres funktion blev karakteriseret. Herved blev Alkjærs og Aagesens inddelinger nuanceret – bl.a. med inspiration fra Améens undersøgelse af transportforhold, Harris´ og Ullmans flerkerneteori og til dels Antrops model. Bebyggelsen blev analyseret i tæt forbindelse med transportforholdene, som også lod sig belyse ved hjælp af kort og andet materiale samt GIS. Transportkategorien omfattede her jernbaner, landeveje og kysten, som tilsammen influerede på de rurale byers opståen, udvikling og karakteristika. Det var derimod ikke hensigtsmæssigt at skelne konsekvent mellem byer med og uden jernbane.

Det samlede bysystem viste sig at være en helt central forklaringsfaktor for at forstå landdistrikternes urbanisering. Ved hjælp af GIS kunne der identificeres rumlige mønstre og strukturer i bysystemet, som det ellers ville have været vanskeligt at få indsigt i, hvorfor GIS især her var et helt uundværligt værktøj. På baggrund af de undersøgte faktorer og den akkumulerede viden om de rurale byer, blev der med inspiration fra *både* centralsteds- og netværksteorien opstillet en karakteristik af byernes hovedfunktion(er), som sammen med de mange tematiske kort over bystørrelse og bymæssighed og de geometriske oplande var nyttige redskaber til at forstå bysystemets dynamik. Grundlæggende blev der sondret mellem oplands- og specialfunktioner, som dog – i henhold til den dobbelte model – kunne være til stede på samme tid. *Oplandsbyerne* omfattede en broget skare af de byer, hvis funktion på den ene eller anden måde var at

betjene et opland. Oplandsbyer kunne dog også have specialfunktioner – her forstået som en eller flere dominerende funktioner. Såfremt specialfunktionerne var enerådende, var der tale om *specialbyer*. Følgende *specialfunktioner* blev identificeret: *Industribyer, institutions- og administrationsbyer, slotsbyer og kystbyer*. For at kunne håndtere de rurale byers nye funktioner blev også *fritids-/rekreationsby, boligby og forstad* benyttet. Endelig er *mindre rurale byer* benyttet til at opfange landdistrikternes urbanisering på det allermest lokale niveau.

Desuden kunne de forskellige udtryk for størrelse og bymæssighed – befolkningstal, erhvervsfordeling (herunder især *Landbrug mv. samt Handel og omsætning*), antal funktioner og bebyggelsesstruktur – tilsammen give et godt indtryk af, hvilket byer der var henholdsvis store og små samt meget og lidt bymæssige.

I forhold til den eksisterende stationsbyforskning er der – hvad angår bebyggelsesstrukturen og det samlede bysystem – tale om faktorer, der ikke hidtil er blevet benyttet, mens befolkningstallene, erhvervsoplysningerne og *Trap Danmark* her er blevet anvendt på en ny måde. Et af de helt centrale resultater af undersøgelsen er således, at de rurale byers udvikling på ingen måde kan sættes på formel eller indplacere i snævre kategorier, men at det derimod er helt afgørende at ”måle” byerne ud fra forskellige parametre og kombinere en kvantitativ og en kvalitativ tilgang. GIS-værktøjet var meget anvendeligt til både at belyse udviklingen internt i de rurale byer og de overordnede strukturer, som kunne spores i den komparative analyse af byerne i det samlede bysystem. Det betyder, at det moderne værktøj viste sig at være særdeles velegnet til at give den ellers ”umoderne” strukturhistorie nyt liv.

## **Emne**

### **Opståen og udvikling**

For de rurale byers opståen var der mellem de tre områder den grundlæggende forskel, at udviklingen nogle steder begyndte tidligere i Frederiksborg amt, så fulgte nogle byer i Ringkøbing amt, mens Vejle amt holdede lidt bagefter. I Frederiksborg amt kunne den tidlige byudvikling især konstateres i de byer, der havde en ”særlig udvikling”, mens de byer, der faldt i kategorien oplandsbyer, fulgte et mønster, som mindede om det, der sås i de øvrige områder. I Ringkøbing amt var der tydeligvis det største behov for nye byer, men det betød ikke, at alle byer opstod tidligt, eller at alle byer oplevede en eksplosiv tilvækst. Omkring år 1900 var omtrent halvdelen af de rurale byer i alle områderne at betragte som *byer*. De resterende blev de i løbet af de følgende årtier – og kun ganske få efter 1920/1930.

Byernes udvikling skete i forskellige tempi også internt i de tre regioner. Der var en vis tendens til, at nogle byer i Ringkøbing amt og til dels i Frederiksborg amt oplevede en lidt mere markant tilvækst end byerne i Vejle amt, hvilket ikke mindst skal ses i relation til ”slutproduktet”, som for Vejle amt betød færrest meget store byer. I alle områder sås eksempler på byer, der opstod meget sent. Der var en tendens til, at en meget markant tilvækst sidst i perioden var forårsaget af specialfunktioner. Samtidig var det karakteristisk, at byer, der voksede frem i en primær bebyggelse, typisk oplevede en mere jævn tilvækst end byer, der opstod på bar mark. Byens funktion og placering i det samlede bysystem spillede i høj grad ind på udviklingen og kunne i vid udstrækning forklare byens størrelse og bymæssighed. Den tidligere præsenterede forventning om, at Vejle amt var et gennemsnitsområde for hele landet, måtte dog modificeres.

Mange af de samfundsforandringer, der fandt sted omkring 1950/60, kunne også aflæses i de rurale byer: Ændringerne i økonomien og erhvervsstrukturen (herunder landbruget i særdeleshed), de nye og mere fleksible transportmuligheder og den deraf følgende stadig større opsplætning mellem stedet for arbejde og bolig. Belyst på baggrund af *Trap* var funktionstilbagegangen i enkelte tilfælde begyndt allerede fra fjerde til femte udgave, hvilket dog også må ses i relation til den ændrede registreringspraksis. Transportforholdene afslørede ligeledes, at banenedlæggelserne enkelte steder begyndte tidligt (1930), men de blev først mere hyppige i 1950erne og 1960erne. På baggrund af den kartografiske analyse af bebyggelsens struktur sås det, at der omkring 1960 og i hvert fald omkring 1970 mange steder var kommet massiv bolig- og fritidsbebyggelse til. I Frederiksborg amt begyndte processen nogle steder allerede omkring 1930/1940. Det

kunne i høj grad tilskrives hovedstadens nærhed, hvilket også var tilfældet med den massive fritidsbebyggelse. De rurale byer ophørte naturligvis ikke med at fungere som sådanne fra den ene dag til den anden, men tilsammen bevirkede de nævnte forhold, at de rurale byers primære funktionsperiode som selvstændige byenheder enkelte steder allerede var ophørt eller på vej til at gøre det i årene omkring 1960.

### Karakteristika

Det typiske billede var, at der var mange små og få store rurale byer. Målt på indbyggertal var der en del store byer i Frederiksborg amt, men vurderet ud fra andre mål blev forskellen elimineret. Generelt havde byerne en varieret erhvervsstruktur bestående af en relativ stor beskæftigelsesprocent ved *Håndværk og industri*, mens de øvrige fandt beskæftigelse ved nogenlunde lige dele af henholdsvis *Landbrug mv.*, *Handel og omsætning*, *Transport* samt *Administration og liberale erhverv*. De primære erhverv – herunder især fiskeri – var lidt mere udbredt i Ringkøbing amt end i de øvrige områder, såvel som et område i det centrale Jylland i højere grad end de øvrige egne var karakteriseret ved en høj koncentration af håndværk og industri. Handelserhvervet var lidt mere udbredt i Frederiksborg amt end i de øvrige områder, men generelt var der ikke tale om grundlæggende strukturelle forskelle i erhvervenes udbredelse. Derimod var det interessant at konstatere, at mange af byerne også på tværs af undersøgelsesområderne havde en mere eller mindre identisk erhvervsstruktur. Også analysen af byernes funktioner gav det indtryk, at langt de fleste byer havde til formål at betjene et større eller mindre opland, hvorfor langt de fleste havde en meget varieret funktionssammensætning. Det må dog understreges, at der mellem byerne var mange forskellige variationer. Endvidere lod relationen til de primære erhverv sig ofte spore, såvel som det var tydeligt, at de fleste byer primært havde til formål at servicere landbefolkningen. For alle områder var det dog karakteristisk, at en del af oplandsbyerne også havde specialfunktioner. I Frederiksborg amt var byudviklingen mere kompleks end i de øvrige områder, og her havde et særligt stort antal byer specialfunktioner. En del af byerne havde her en så ensidig sammensætning, at der var tale om *specialbyer*. Disse fandtes også i både Vejle og Ringkøbing amter, men i et noget mindre antal. På baggrund af sammenligningen af bebyggelseskarakteristikken for de tre områder kunne det konstateres, at der både var forskelle og ligheder i de rurale byers udvikling og karakteristika, idet nogle typer tydeligvis var mere hyppige i nogle egne end andre. I alle områder blev der fundet eksempler på byer henholdsvis med og uden primær bebyggelse. Det var dog tydeligt, at denne indgik med en mere massiv vægt i især Frederiksborg amt og til dels Vejle amt, end det var tilfældet i Ringkøbing amt. Transportforholdene spillede en central rolle for de rurale byers opståen og udvikling, og et veludviklet transportnet var helt afgørende for, at byerne kunne vokse sig store. Kun meget sjældent var jernbanen den eneste transportfaktor af betydning, og mere end en fjerdedel af byerne fik aldrig jernbane. Oftest var der endvidere gode landeveje og/eller søveje – sidstnævnte især i Frederiksborg amt. I Vejle amt var der lidt oftere en tendens til, at byerne kun havde jernbane. Det var derimod ikke tilfældet i en eneste by i Ringkøbing amt. Dette gav anledning til at modificere den tidligere fremherskende opfattelse af jernbanens betydning altafgørende betydning for især de vestjyske byer. Til gengæld var der her lidt flere byer, der kun havde landevej – og dermed ikke jernbane. De største byer havde typisk et særligt veludviklet transportnet, og de fleste fungerede som et trafikknudepunkt. Der var således variationer og ligheder i byernes udvikling – både på tværs af de tre områder, men ikke mindst internt i disse. Et veludviklet transportsystem og en synergi mellem forskellige former var derfor et meget karakteristisk træk for de rurale byer, hvorfor jernbanen på ingen måde stod alene.

I alle de tre undersøgelsesområder var det muligt at identificere et byhierarki bestående af forskellige niveauer, hvilket afspejlede sig i byernes placering og størrelse, mens variationerne i vid udstrækning kunne forklares ved at se nærmere på byernes funktion(er) – herunder både oplands- og specialfunktioner. Generelt opstod byerne i passende afstand fra både de eksisterende købstæder og hinanden, mens afvigelserne fra denne norm i vid udstrækning måtte tilskrives specialfunktioner. Helt i overensstemmelse med centralstedsteorien var afstands faktoren af stor betydning. Forudsætningerne for de rurale byers opståen var derimod forskellige, idet Ringkøbing i videre udstrækning end de øvrige områder ”manglede” byer: Resultatet af de rurale byers fremvækst i Ringkøbing blev i høj grad et nyt og anderledes bysystem end det, der fungerede i 1840. Det betød, at også enkelte af de rurale byer spillede en central rolle på det allerøverste niveau i det identificerede hierarki. I de to øvrige områder var der i høj grad tale om en udvikling, der skete inden for rammerne af det allerede eksisterende bysystem (i Frederiksborg amt dog med en enkelt

undtagelse). Dermed kom de rurale byer til at fungere som et nyttigt supplement til dette. I Frederiksborg amt bevirkede de rurale byers fremvækst, at det eksisterende system af gamle købstæder på et højere niveau blev forsynet med en enkelt rural by, der dog – hvad angår betydning for oplandet – forblev underordnet disse. I Vejle amt forblev de gamle købstæder på et niveau for sig højt hævet over de rurale byer. Noget kunne derfor tyde på, at de grundlæggende mekanismer i bydannelsesprocessen var de samme, men at behovet for rurale byer var forskelligt. Endelig må det fremhæves, at det i pilotundersøgelsen lykkedes at identificere den del af urbaniseringsprocessen i landdistrikterne, som foregik i de såkaldte *mindre rurale byer*. Denne ekskurs viste, at der også på niveauet under de rurale byer var antræk til bydannelser, som havde til formål at varetage meget lokale oplandsfunktioner og i enkelte tilfælde specialfunktioner.

### En ”typisk” rural by

Den altovervejende del af de rurale byer var såkaldte oplandsbyer. Den rurale by opstod typisk efter 1880-1890 og først omkring 1950/60 var den fuldt udviklet som sådan. Byen var typisk beliggende inde i landet og kunne enten vokse frem i en landsby eller på bar mark. Såfremt den opstod i Østdanmark, var det mest sandsynligt, at den opstod i en landsby, men det var langt fra givet. De fleste byer forblev ret små 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. Dette indtryk bekræftedes af funktionernes fordeling på forskellige hovedkategorier: Der var typisk en enkelt institution knyttet til administration og offentlig regulering – typisk et kommunekontor eller en politistation. Der var også sædvanligvis et par uddannelsesinstitutioner og/eller folkeoplysning – som oftest et bibliotek og en centralskole eller en skole (uspec), såvel som det ikke var usandsynligt, at der var en højere skole i byen. Hertil kom en enkelt eller måske to sociale institutioner (og sundhed) – måske et alderdomshjem, eller muligvis et apotek, et hvile-/rekreationshjem eller et børnehjem. Der var også ofte en religiøs institution – enten en kirke og/eller et missionshus. Samtidig var der to til fire funktioner relateret til kultur og fritid, typisk flere af følgende typer: Sportsplads, forsamlingshus, hotel, kro/gæstgivergård, anlæg, biograf og/eller museum. Handelsvirksomheder og/eller finansielle institutioner repræsenteredes af en bank og/eller en sparekasse, mens egentlige handelsvirksomheder primært var koncentreret i de større byer. Af håndværksvirksomheder, produktion og industri var der tre til fire funktioner – typisk var der et par fabrikker, et mejeri og måske en mølle eller et savværk. Infrastrukturen var med mellem to og tre funktioner også godt repræsenteret. Oftest var der tale om et posthus, en telefoncentral og en jernbanestation, men også vandværker, rutebilstationer, fjernvarmeværker og havne var udbredte. Såfremt jordbrugserhvervene var repræsenteret, hvilket skete ret sjældent, var det i form af en dyrefarm eller et gartneri/en planteskole. Den typiske by var begunstiget af flere forskellige transportforhold. Oftest kunne byen dog profitere af både en jernbane og en større vej og nogle tilfælde en beliggenhed ved kysten. Gode trafikale forhold spillede en stor rolle for byens udviklingsmuligheder, men der var langt fra altid en jernbane. Endelig var den typiske by beliggende uden for købstædernes læbælter og i så tilpas stor afstand til den nærmeste nabo af rurale byer, at den kunne definere sit eget – større eller mindre – opland.

Trods dette forsøg på at opstille en ”arketype” må det kraftigt understreges, at det *netop* var de mange forskelligheder, der karakteriserede de rurale byer. Forskellene til trods står det dog klart, at der mellem byerne også var fællestræk: De udviklede sig til byer i landdistrikterne i løbet af sidste halvdel af 1800-tallet og 1900-tallets første årtier og havde i langt de fleste tilfælde det primære formål at servicere et agrart opland, mens et mindretal fungerede som ensidige specialbyer. Derimod var der ikke basis for at tale om en egentlig øst- og vestdansk bytype – dertil var også variationerne mellem de tre områder alt for store.

## 5. STATUS OG PERSPEKTIVER

### 5.0. Indledning

Med resultaterne fra den empiriske analyse in mente skal det nu forsøges at perspektivere resultaterne fra undersøgelsen af de tre områder til det samlede danske bysystem med henblik på at vurdere de rurale byers plads i dette frem til omkring 1960. I forbindelse hermed skal det diskuteres, om de rurale byers fremvækst resulterede i en ændring af det eksisterende bysystem eller blot tilpassede sig dette. Herefter drages kort nogle perspektiver til udviklingen efter 1960. Hensigten er at følge bysystemets udvikling og kort at diskutere konsekvenserne heraf for de rurale byer. Endelig skal der kort drages nogle perspektiver til de rurale byers bevaringstilstand og kulturmiljø med fokus på, om – og i givet fald hvorledes – en undersøgelse som den foretagne (grundforskning) kan bruges strategisk. Tilsammen skal de tre ”ben” i kapitlet gøre det muligt at sætte de rurale byers historie i henholdsvis Vejle, Ringkøbing og Frederiksborg amter ind i en større kontekst.

### 5.1. De rurale byer i det danske bysystem omkring 1960

Først skal det forsøges at give en status over bysystemet omkring 1960 med henblik på at definere de rurale byers rolle heri.

#### Rank-size kurve<sup>739</sup>

Med henblik på først at etablere et overblik over det danske bysystems udvikling opstilles på basis af Wichmann Matthiessens statistiske oversigter<sup>740</sup> en rank-size kurve for de tre år 1840, 1901 og 1960. For 1840 angiver Wichmann Matthiessen de byer, der optræder i statistikken, hvoraf de fleste var købstæder, men der optræder også enkelte andre byer, som der for dette år forelå befolkningsoplysninger for. For 1901 og 1960 benyttes her den samlede opgørelse for perioden 1901-1960, hvor det må bemærkes, at Wichmann Matthiessen ikke har benyttet 200, men 250 indbyggere som minimumsgrænse.<sup>741</sup> Der er som tidligere antydnet flere usikkerheder knyttet til opgørelsen – især hvad angår de mindre byer – men da Wichmann Matthiessen tilstræber at benytte en fysisk-statistisk definition (men dog alligevel er underlagt den administrative definition, der er anvendt i kildematerialet) anses dette arbejde for at være et bedre udgangspunkt end de statistiske ”rådata”:<sup>742</sup>

---

<sup>739</sup> Mit bidrag til indledningen til Bitsch Christensen (red.) 2006 er bl.a. baseret på dette afsnit.

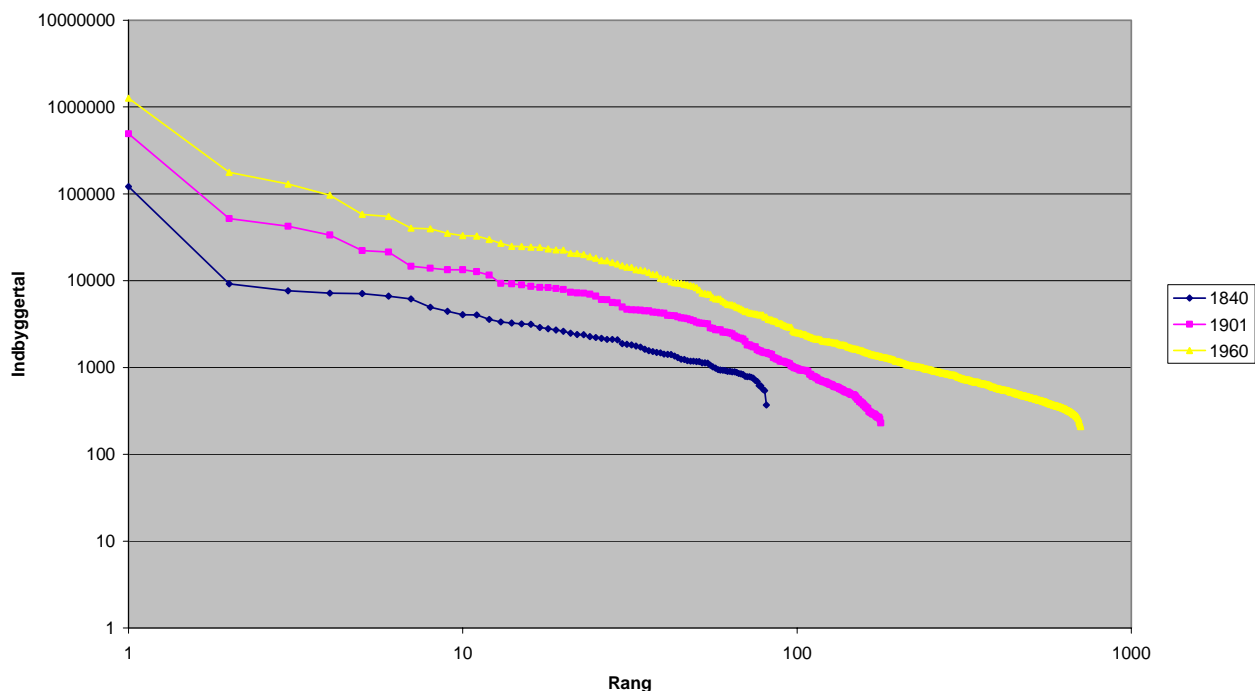
<sup>740</sup> Wichmann Matthiessen 1985b.

<sup>741</sup> Wichmann Matthiessen baserer opgørelsen for perioden 1901-1960 på SU1964, der generelt kun medtager bebyggelser, der på et tidspunkt kunne mønstre mindst 250 indbyggere.

<sup>742</sup> Dette var fx af betydning i forhold til forstæder, der hos Wichmann Matthiessen er knyttet sammen med den by, de var fysisk sammenhængende med.



**Figur 105: Rank size kurve over bysystemet i 1840, 1901 og 1960**



Kilde: Udarbejdet på baggrund af Wichmann Matthiessen 1985b.

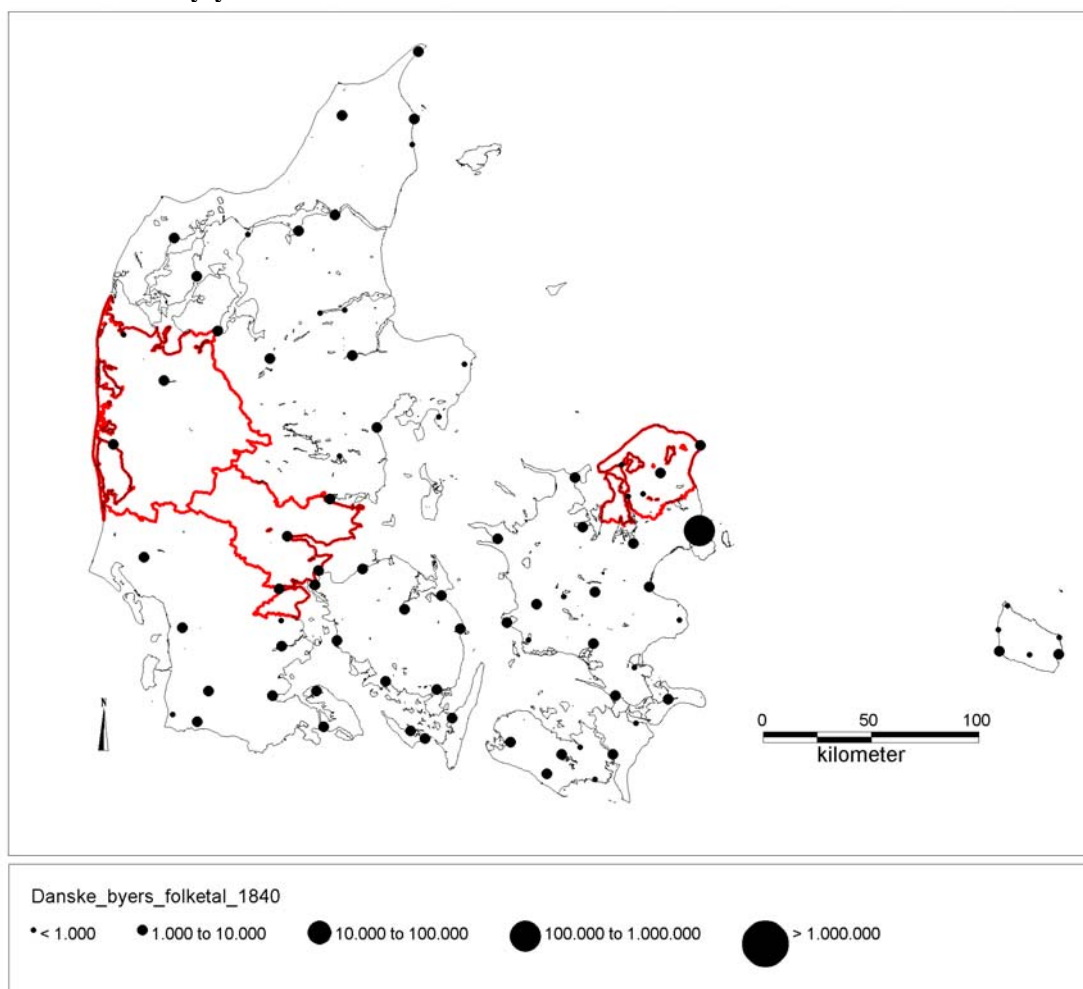
Af figuren over byernes rang i 1840, 1901 og 1960 fremgår det, at der overordnet set var tale om en stor tilvækst – både hvad angår byernes størrelse (kurven forskydes i opadgående retning) og antal (flere byer). Ydermere ses det, at det primatbysystem, der i 1840 var meget udtalt (den store hældning mellem den største og den næststørste by), udlignedes en anelse, så der i 1960 var tale om et lidt mere integreret bysystem. Hovedstaden var dog stadig langt større end de øvrige byer i systemet.

Tallene bag kurven afslører, at der ikke i løbet af perioden 1840 til 1960 var sket forskydninger i byhierarkiets allerøverste top. Hovedstaden var en suveræn nummer et: I 1840 med 120.819 indbyggere, hvilket i 1960 var blevet til 1.262.159 indbyggere, men som det ses af kurvens hældning, var distancen til de øvrige byer ikke helt så markant som tidligere. Århus havde forbedret sin position fra en femteplads i 1840 til i 1960 at være nummer to i rækken, hvilket omfattede en vækst fra 7087 indbyggere i 1840 til 177.234 indbyggere i 1960. Odense havde med 9198 indbyggere i 1840 haft en placering som nummer to, men var med 129.833 indbyggere i 1960 henvist til en tredjeplads. Aalborgs 7192 indbyggere i 1840 havde givet en placering som nummer fire – en position som byen med sine 96.436 indbyggere i 1960 havde bevaret. Alle disse hørte dermed til i bysystemets absolutte top og kan karakteriseres som landsdelscentre. Den ”bedst” placerede rurale by var Esbjerg, som med 58.225 indbyggere i 1960 indtog en femteplads i rangordenen.

Med henblik på at visualisere udviklingen er der på baggrund af Wichmann Matthiessens tal udarbejdet kort over bysystemet i henholdsvis 1840, 1901 og 1960. Af hensyn til sammenligneligheden opereres med de samme inddelingskriterier for de tre år.<sup>743</sup>

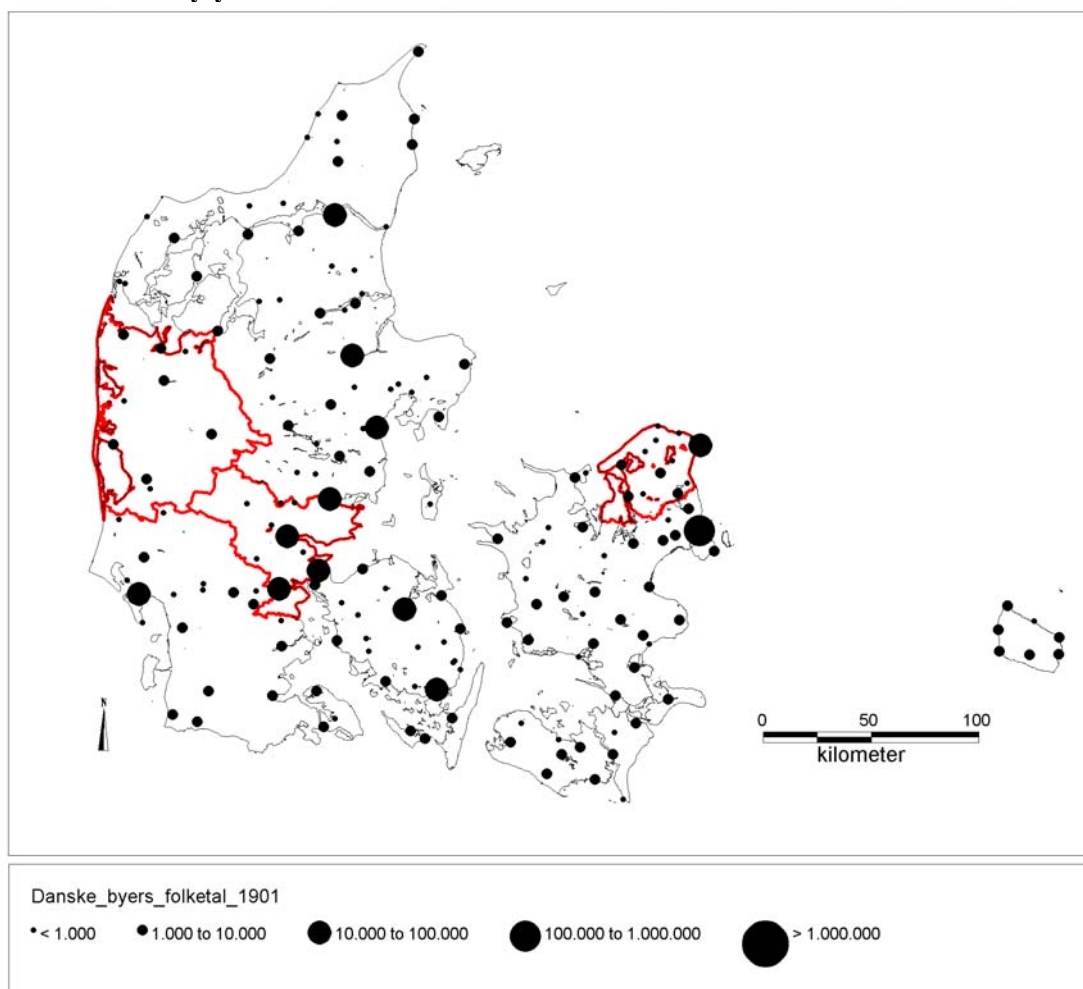
<sup>743</sup> Det er fravalgt at foretage inddelinger ud fra fraktiler eller middelværdi/standardafvigelse(r) her, da tallene for især de mindste byer er vurderet til at være for usikre. Derfor opereres der med ”runde” tal.

Figur 106: Det danske bysystem i 1840



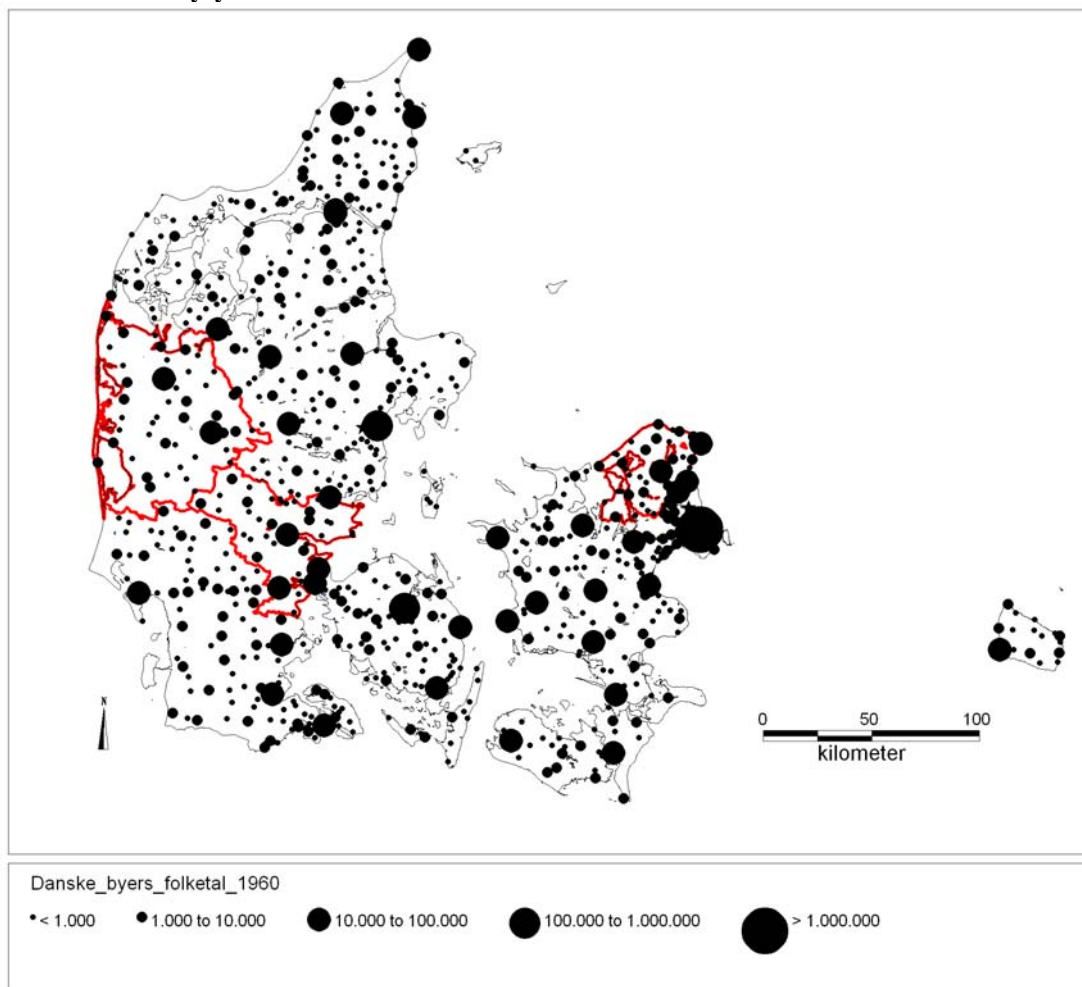
Kilde: Udarbejdet på baggrund af Wichmann Matthiessen 1985b.

Figur 107: Det danske bysystem i 1901



Kilde: Udarbejdet på baggrund af Wichmann Matthiessen 1985b.

Figur 108: Det danske bysystem i 1960



Kilde: Udarbejdet på baggrund af Wichmann Matthiessen 1985b.

Af figurene ses det, at bysystemet i perioden fra 1840 til 1960 blev udbygget væsentligt. Udbygningen ses ved, at der opstod mange nye byer, mens de eksisterende byer blev større.

Den empiriske undersøgelse viste, at usikkerheden i Wichmann Matthiessens opgørelse især knytter sig til de små byer, hvorfor der her primært vil blive fokuseret på byer med over 1000 indbyggere i 1960. Først skal opmærksomheden dog rettes mod de største byer med mere end 10.000 indbyggere: I 1840 havde kun København et indbyggerantal over 10.000, i 1901 var antallet af byer med mere end 10.000 indbyggere vokset til 12, mens tallet i 1960 var hele 41 byer. Hvordan var de rurale byer mon repræsenteret blandt de 41 byer med mere end 10.000 indbyggere i 1960? I alt var der seks rurale byer svarende til 14,6 % af de største byer. De omtalte seks store rurale byer var som allerede nævnt Esbjerg på en 5. plads. Så fulgte Silkeborg på en 14. plads, Herning på en 15. plads, Nørre Sundby var nr. 19, mens Birkerød og Hørsholm var placeret som nr. 30 og 36 – de to sidstnævnte sandsynligvis på grund af nærheden til København (boligbebyggelse). Hele 85,4 % af de største byer i 1960 talte hovedstaden og de gamle købstæder. Meget tyder således på, at bysystemet fra 1840 til 1960 var præget af en inert, som bevirkede, at de gamle købstæder i vid udstrækning beholdt deres placering i toppen af byhierarkiet, mens de nye udfordrere kun fik begrænset plads og blot enkelte steder havde mulighed for at vokse sig store: I den centrale og vestlige del af Jylland, ved Aalborg og i hovedstadsområdet.

Ifølge Wichmann Matthiessens opgørelse var der i alt 237 byer, som havde mere end 1000 indbyggere, hvoraf 196 byer hørte til de større byer, som havde mellem 1000 og 10.000 indbyggere i 1960. Af disse var

der i alt 44 af de byer, der havde privilegier omkring 1840, hvilket svarede til 22,4 %, mens gruppen var domineret af 152 rurale byer svarende til 77,6 %. Dette "niveau" suppleredes med en stor gruppe af rurale byer med under 1000 indbyggere (ingen af de byer, der var privilegerede omkring 1960).

De gamle byer bevarede i meget vid udstrækning deres placering i bysystemets allerøverste top. De rurale byer udfyldte på mange måder en plads mellem de store byer og fungerede som *midtvejsbyer*.<sup>744</sup> Dermed supplerede de det eksisterende bysystem med et stort antal mindre og mellemstore byer, mens kun et absolut fåtal af de rurale byer størrelsesmæssigt kunne matche de gamle og veletablerede byer.

#### Erhvervsfordeling

For at nuancere de rurale byers plads og funktion i byhierarkiet skal der nu kort kastes et blik på byernes erhvervsfordeling i 1960, som er gengivet i nedenfor:

**Tabel 74: Oversigt over befolkningens erhvervsfordeling 1960 fordelt på hovedlandsdele**

Erhvervs-kategori By/område	Landbrug (%)	Håndværk/ industri (%)	Handel/ omsætning (%)	Transport (%)	Adm./ liberale erhverv (%)	Anden erhvervs- virksomhed (%)	Uangivet erhverv (%)	Formue/ rente/ under- støttelse (%)	I alt (%)
Hele landet	18,6	34,6	12,2	7,2	10,4	3,5	1,0	12,5	100
Hovedstaden	0,3	38,6	16,6	8,5	14,1	5,8	1,0	15,2	100
Provinsbyer	2,9	40,8	15,7	8,9	12,1	4,5	0,9	14,2	100
Sognekommuner (ekskl. Gentofte)	33,7	29,9	8,8	5,9	8,1	2,1	1,0	10,6	100
Hovedstadens forstæder	1,7	43,3	16,5	9,4	17,5	4,1	0,8	6,7	100
Hovedstadens omegnskommuner	5,7	40,1	14,1	8,2	18,8	3,3	0,8	9,0	100
Provinsbyernes forstæder	4,5	44,4	14,9	7,9	12,9	3,0	1,0	11,5	100
Bymæssige bebyggelser > 1.000	6,9	41,0	12,8	8,7	10,9	3,4	1,0	15,4	100
Bymæssige bebyggelser < 1.000	13,8	39,7	10,3	8,2	8,0	2,7	1,0	16,2	100
Landdistrikter	61,2	17,6	3,9	3,1	3,3	0,8	1,1	9,0	100

Kilde: ST1963: V, se tabel 1. Tabellen omfatter hele befolkningen.

Det skal forsøges at sammenligne 1960-tallene indbyrdes for henholdsvis hovedstaden, provinsbyerne, de to kategorier af bymæssige bebyggelser og de rene landdistrikter, mens forstæderne ikke skal behandles her.<sup>745</sup>

De bymæssige bebyggelser må formodes at rumme hovedparten af de rurale byer, dog med den usikkerhed inkluderet, at nogle bebyggelser – som demonstreret i del 3 – *ikke* kunne betragtes som byer, såvel som enkelte af de rurale byer var at finde blandt købstæderne eller forstæderne. Sidstnævnte tæller dog et fåtal.

I de rene landdistrikter var en overvægt af befolkningen stadig beskæftiget ved landbrug, nemlig 61,2 %. I bymæssige bebyggelser med færre end 1.000 indbyggere var det tilfældet for 13,8 %, mens der i bymæssige bebyggelser med flere end 1.000 indbyggere var 6,9 % af befolkningen, der ernærede sig ved landbrug. Dette var en noget større andel end i både provinsbyerne og hovedstaden, hvilket sandsynligvis skyldtes de bymæssige bebyggelsers beliggenhed i landdistrikterne og den dermed mere direkte forbindelse til de primære erhverv. Omvendt er der ingen tvivl om, at de bymæssige bebyggelser adskilte sig væsentligt fra landdistrikterne: Mens beskæftigelsesandelen i de rene landdistrikter var 17,6 %, var tallet for bymæssige

<sup>744</sup> Jf. Viggo Hansen 1981, s. 79-81.

<sup>745</sup> Til forstæderne knytter sig den problematik, at bostedet som regel ikke er det samme som arbejdsstedet, hvilket betyder, at det ikke ud fra erhvervsoplysningerne kan sluttes, at der også i bebyggelsen var funktioner, svarende til befolkningens erhvervsfordeling.

bebyggelser med over 1.000 indbyggere hele 41,0 %, hvilket oversteg både hovedstadens og provinsbyernes andele på henholdsvis 38,6 % og 40,8 %. Også de mindre bymæssige bebyggelser oversteg med 39,7 % hovedstaden. Meget tyder således på, at den ganske vist brede kategori af håndværk og industri spillede en stor rolle, hvad enten byerne var store eller små. Også inden for de transportrelaterede erhverv kunne de bymæssige bebyggelser holde trit med hovedstaden og provinsbyerne, mens landdistrikterne haltede bagefter. Kategorien af mennesker, der levede af formue, rente og/eller understøttelse var med 16,2 % bedst repræsenteret i de små bymæssige bebyggelser, hvorefter de største bymæssige bebyggelser fulgte med 15,4 %. Herefter fulgte hovedstaden med 15,2 %, provinsbyerne med 14,2 % og landdistrikterne med 9,0 %. De statistiske data giver ikke mulighed for at se på kategoriens nærmere indhold, men efter al sandsynlighed var mange af indbyggerne i de bymæssige bebyggelser tidligere landbrugere, der på deres gamle dage – efter at have afhændet gården – var flyttet til den nærliggende lille rurale by.<sup>746</sup> Hvad angår administration og liberale erhverv, havde hovedstaden med en befolkningsandel på 14,1 % en førerposition. Herefter fulgte provinsbyerne med 12,1 %, de største bymæssige bebyggelser med 10,9 %, de mindste med 8,0 %, mens landdistrikterne igen lå i bunden med 3,3 %, hvilket måske kan tegne konturerne til et byhierarki. Dette indtryk bekræftes, når kategorien handel og omsætning betragtes, der netop – som tidligere nævnt – ofte menes at spille en afgørende rolle for vurderingen af byers centralitet. Hovedstaden var her i front med 16,6 %, dog tæt forfulgt af provinsbyerne med 15,7 %. Herefter ses et lille spring ned til de største bymæssige bebyggelser med 12,8 % og de mindste bymæssige bebyggelser med en andel på 10,3 %, mens kun 3,9 % af befolkningen i landdistrikterne fandt beskæftigelse ved disse erhverv. Gennemsnittet var på landsplan 12,2 %. Meget tyder altså på, at der måske kan identificeres et hierarki af byer, hvor hovedstadens og provinsbyernes oplandsbetydning var størst, mens henholdsvis de større og mindre bymæssige bebyggelser i nævnte rækkefølge fulgte efter.<sup>747</sup>

Opsummerende tyder meget på, at de rurale byer betragtet på et helt overordnet niveau, både hvad angår centrale funktioner som administration/liberale erhverv og handel/omsætning, havde svært ved at få fodfæste. Således var de rurale byer (som primært var at finde i kategorierne af bymæssige bebyggelser) stadig i 1960 de etablerede købstæder og hovedstaden underlegne – dog med forbehold for, at enkelte af de rurale byer på det tidspunkt havde fået status som købstad.

#### Handelsområder og -distrikter

Lidt flere nuancer kan fås ved at se på den undersøgelse af handelsoplande i 1960 foretaget af Danmarks Statistik,<sup>748</sup> som også blev benyttet i del 4.5. Først skal de overordnede *handelsområder* betragtes, kombineret med geometriske oplande for købstæder omkring 1840:

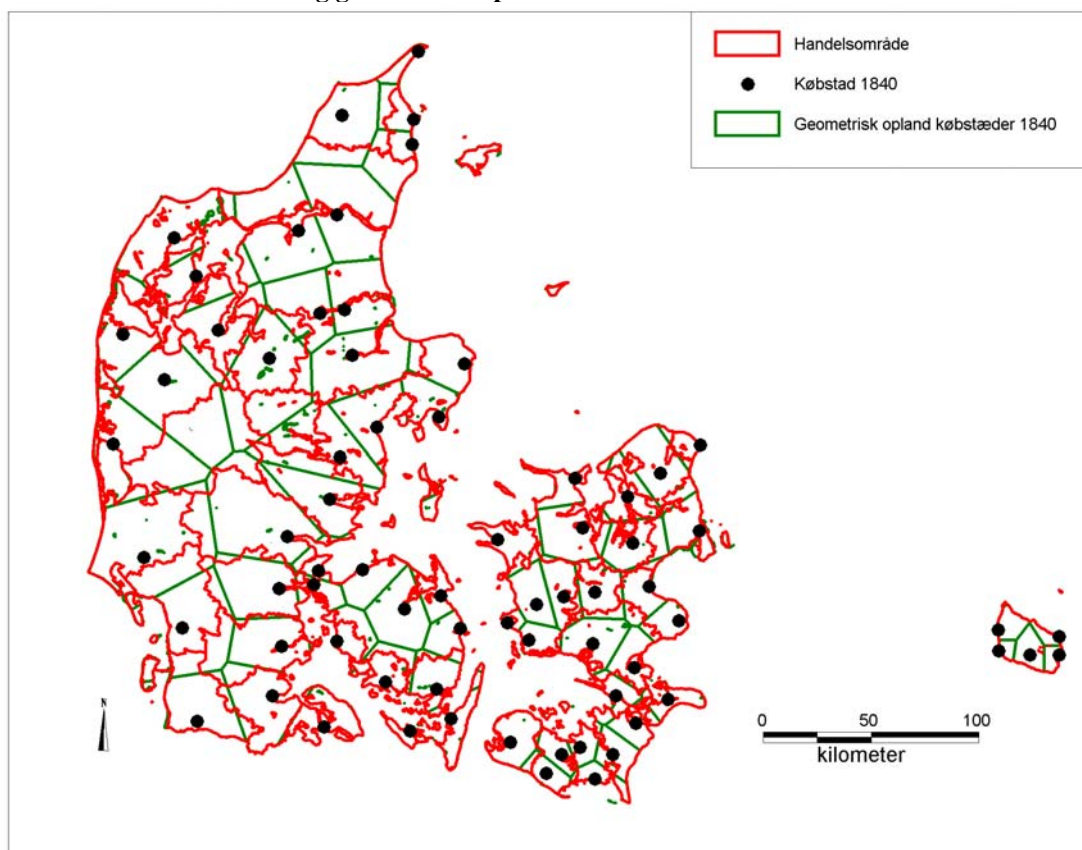
---

<sup>746</sup> Jf. Stilling 1987. Se især den kvalitative undersøgelse.

<sup>747</sup> Viggo Hansen har som tidligere nævnt beskæftiget sig med emnet – dog kun for de største byer. Hansen tager udgangspunkt i andelen af hovedpersoners beskæftigelse ved handel og omsætning, hvor gennemsnittet på landsplan var på 6,8 %, hvilket dog ikke fremgår eksplicit, men ved en sammenligning med tal fra ST1963: V, tabel 2. Også tallene for hovedpersoner er forsøgt inddraget her, hvorved et lignende hierarki kan identificeres.

<sup>748</sup> SU1960, s. 5-6.

Figur 109: Handelsområder 1960 og geometriske oplande for købstæder 1840

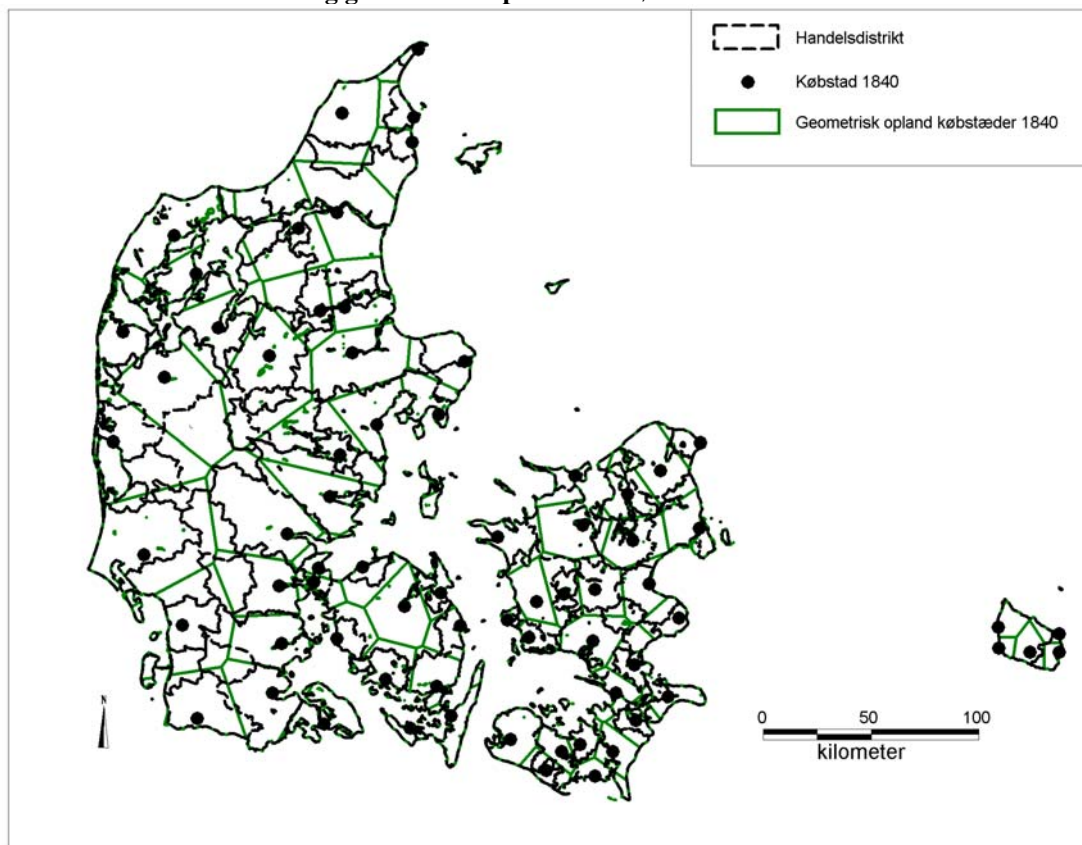


Kilde: Udarbejdet på baggrund af SU1960.

Også på landsplan var der en høj grad af overensstemmelse mellem de geometriske oplande beregnet for købstæder i 1840 og Danmarks Statistiks handelsområder i 1960, hvilket indikerer, at de gamle købstæder stadig havde stor oplandsbetydning. Kun enkelte af de allermindste købstæder havde ikke et selvstændigt handelsområde. Eksempelvis var Grenå og Ebeltoft en del af Århus' handelsområde, mens Odense dækkede større dele af Fyn. Kun få rurale byer formåede at opnå status som overordnet handelsområde. Således som tidligere nævnt Herning, men også Silkeborg og Esbjerg, hvor sidstnævnte fik det geometriske opland, der ellers havde tilhørt Ribe. Endvidere havde Marstal sit eget (begrænsede) område, mens Nørresundby blev indlemmet i Aalborgs område. Det betyder, at købstæderne – når bortses fra de tre nævnte områder i den centrale og sydvestlige del af Jylland – synes at have beholdt deres overordnede status, hvor det dog naturligvis må understreges, at der også blandt købstæderne var stor forskel på deres betydning.

På nedenstående kort er gengivet de underordnede *handelsdistrikter*:

Figur 110: Handelsdistrikter 1960 og geometriske oplande for købstæder 1840



Kilde: Udarbejdet på baggrund af SU1960.

Ikke alle de gamle købstæder formåede at have en oplandsbetydning, som berettigede til en kategorisering som handelsområde, men de fungerede stort set alle som handelsdistrikter – med enkelte undtagelser såsom flere af de bornholmske byer og Ebeltoft. Også enkelte af de rurale byer fik betydning som handelsdistrikt, især i det centrale Jylland: Herning, Ikast, Kjellerup, Grindsted, Vejen-Brørup og Silkeborg og i den sydvestlige del af Jylland: Skjern-Tarm, Esbjerg, Skærbæk og Toftlund. Også i Vesthimmerland opstod der ved Løgstør og Brønderslev nye distrikter. På Fyn var det gamle system af købstæder derimod helt intakt. Odense tegnede sig for det absolut største distrikt, mens de øvrige gamle købstæder fik en lille bid hver. På Sjælland var det også et nogenlunde stabilt billede, der tegnede sig. I Nordsjælland fik Frederiksværk sit eget distrikt. I det sydøstlige Sjælland fik Fakse-Fakse Ladeplads (to byer med samme distrikt) og Haslev eget distrikt, mens mønsteret i øvrigt var meget stabilt.

Vurderet ud fra det overordnede handelsområdeniveau kan der konstateres meget få forskydninger i bysystemet, mens forandringerne var større – om end dog ingenlunde dramatiske – på det lavere handelsdistriktsniveau. Samlet set er det derfor indtrykket, at forskydningerne på de øverste niveauer i bysystemet var ret begrænsede, hvorfor de veletablerede købstæder – med undtagelse af et område i det centrale og sydvestlige Jylland – forblev på et niveau højt hævet over de rurale byer.

#### Sammenfatning og mulig forklaring

Set i forhold til Carters model for bysystemets udvikling kan der ikke konstateres dramatiske ændringer i byhierarkiet i perioden 1840 til 1960. En tilpasning til de nye vilkår synes at være mere betegnende. Der var dog regionale variationer, hvor forandringerne var størst i det centrale og sydøstlige Jylland – altså områder, der i 1840 fremstod som meget byfattige. Det bekræfter centralstedsteorien, der tillægger afstanden mellem eksisterende byer – og dermed bymæssige tomrum – afgørende betydning for, hvor der kunne opstå større byer. De geometriske oplandes stabilitet og sammenfald med især handelsområderne og til dels



handelsdistrikterne bestyrker dette. Samlet set tyder denne oversigtsundersøgelse på, at der i hvert fald frem til 1960 kunne identificeres et hierarki af byer på forskellige niveauer. Det gamle bysystem viste sig at være meget stabilt og undergik relativt få forandringer på de øverste niveauer, til trods for at et stort antal rurale byer kom til, hvilket sandsynligvis kan forklares med, at industrialiseringsprocessen i Danmark kun i meget begrænset omfang påvirkede det eksisterende bysystem (en gradvis tilpasning).<sup>749</sup>

## **5.2. Perspektiver til byudviklingen efter 1960**

### De overordnede tendenser

Det skal nu kort forsøges at perspektivere til byudviklingen efter 1960, som – når bortses fra den netop udkomne bog om *Den moderne by* – primært er blevet belyst af andre faggrupper end historikere.<sup>750</sup>

Alligevel skal det forsøges at skitsere nogle hovedtræk i udviklingen med henblik på at diskutere, hvilke konsekvenser udviklingen måske har fået/vil få for de rurale byer.

Flere af de centrale faktorer, der havde været med til at stabilisere bysystemet frem til ca. 1950/60, var under forandring eller på vej til at blive afløst af nye: Det blev i stadig stigende omfang forsøgt at regulere byudviklingen ved hjælp af fysisk planlægning. Landbruget var som nævnt i slutningen af 1950erne blevet overhalet indenom af industrien, men industrisamfundet fik snart en ”konkurrent” i service- og velfærdssamfundet, som samtidig var under kraftig udbygning. Endelig var det af stor betydning, at en række teknologiske nyskabelser i stadigt stigende omfang gav mulighed for en fleksibel kommunikation, hvor især den individuelle transport blev forbedret.<sup>751</sup> Især de to sidstnævnte betød, at mobiliteten blev forøget: I det store perspektiv bevirkede det, at mennesker nu i løbet af deres tilværelse kom til at bo mange forskellige steder, mens det i det daglige ses ved, at den tidligere så tætte sammenhæng mellem bopæl og arbejdsplads nu blev splittet op, og pendling blev et stadigt mere udbredt fænomen – en opsplitning, der også kom til at omfatte fx indkøb, kultur og sociale bekendtskaber. Det betyder, at den historiske stedbundethed har været/er under opløsning.<sup>752</sup> Disse fundamentale forandringer gik og går heller ikke ubemærket hen over byerne, og siden 1960 har der da også været flere urbaniseringstendenser i spil. Antrop taler generelt om en *differentieret urbanisering*.<sup>753</sup> Ifølge Wichmann Matthiessen var perioden fra ca. 1960 til 1980 præget af en *suburbanisering* med forstæderne som det mest dynamiske element.<sup>754</sup> Ifølge Henrik Christoffersen ændredes dette efter omkring 1980 til en koncentration af produktionen på alle niveauer. Modsat tidligere var/er der ikke længere en ligefrem sammenhæng mellem produktion og bosætning.<sup>755</sup> Derfor har urbaniseringen de seneste årtier både været præget af *koncentration* med vækst i de store byer til følge<sup>756</sup> og en *modurbanisering*. Sidstnævnte omfatter det forhold, at mennesker ganske vist bor på landet, men derimod – modsat tidligere – stadig har en tilknytning til byen og en urban livsstil (hos Carter kaldet *metropolitan villages*).<sup>757</sup> Endelig er der en tendens til såkaldt *sæsonbetonet suburbanisering*, der betegner en periodisk spredning af (by)befolkningen til fritidsbebyggelser.<sup>758</sup> Tilsammen bevirker disse tendenser, at det hierarkiske system, der prægede bysystemet frem til ca. 1960 har været/er under pres: Mens byer tidligere fungerede som centre for et opland, og hvor oplandet var af altafgørende betydning for byens eksistens, så tyder meget nu på, at de store byer betinger landdistrikternes eksistens.<sup>759</sup> Billedet er altså vendt om, og det

<sup>749</sup> 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 fx Bue Nielsen 2000 og Wichmann Matthiessen 1985b.

<sup>750</sup> Se Bitsch Christensen 2006.

<sup>751</sup> Antrop 2000c.

<sup>752</sup> Henrik Christoffersen: *Det danske bymønster og landdistrikterne*, 2003.

<sup>753</sup> Antrop 2000c.

<sup>754</sup> Wichmann Matthiessen 1985a.

<sup>755</sup> Christoffersen 2003, s. 8-9.

<sup>756</sup> Bue Nielsen 2006.

<sup>757</sup> Carter 1995, s. 14 og 22.

<sup>758</sup> Carter 1995, s. 13.

<sup>759</sup> Jf. Antrop 2000b og se figur 1.

urbane ses overalt. Dette forhold betyder, at også *byen* må forstås på en ny måde. Historikeren Ola Svein Stugu stiller spørgsmålstegn ved, om det overhovedet giver mening at tale om *byen* og *det urbane*,<sup>760</sup> mens Antrop plæderer for, at byen må forstås på en ny måde.<sup>761</sup> Et af de begreber, der er i spil, er *Functional urban regions* (FUR), som omfatter bymæssige bebyggelser, der er funktionelt sammenhængende via netværk, men som ikke nødvendigvis hænger fysisk sammen. Forskningschef og centerleder på KVL<sup>762</sup> Gertrud Jørgensen taler om *den grænseløse by*, der er præget af, 1) at globaliseringen påvirker erhvervsstrukturen, 2) at byerne integreres til sammenhængende byområder, hvor grænsen mellem land og by ofte er diffus, og 3) at beslutninger om bypolitik ikke kun tages i byrådet, men også i netværk og partnerskaber.<sup>763</sup>

Bysystemer er dog generelt meget stabile.<sup>764</sup> I Danmark kan der således stadig tydeligt identificeres et byhierarki (et primatbysystem), men tendensen går i retning af et flerkernesystem. Bue Nielsen fremhæver således, at både *Trekantområdet* og *Herning-Holstebro-området* i 2000 blev udpeget som landsdelscentre (bemærk, at der tales om *områder*) på lige fod med *byerne* Århus, Odense, Aalborg og Esbjerg.<sup>765</sup>

### De rurale byer i bysystemet efter ca. 1960

Med disse mange nye tendenser i spil tyder meget på, at den byhistoriske epoke, der var kendetegnet af rurale byer, nu for længst er slut. Men hvordan kan de identificerede ændringer forventes at påvirke de rurale byer fra slutningen af 1950'erne og frem? Udviklingen efter 1960 er ikke belyst konsekvent, men alligevel skal det – forsigtigt – forsøges at skitsere nogle mulige scenarier (med mulighed for overlap):

- Byerne kan fortsat fungere som oplandsbyer eller måske mere betegnende som handelscentre. Det må formodes at dreje sig om de største rurale byer, fx Herning.
- De i forbindelse med kommunalreformen i 1970 udpegede kommunecentre oplevede en vækst som administrative centre på grund af de servicefunktioner, der fulgte med, hvilket Give er et eksempel på.
- Den rurale by kan ændre status og blive forstad for en større by, hvilket vil sige en del af en større bys periferi. Bramdrupdam var en rural by, der nu er forstad til Kolding.
- Den rurale by kan have eller få en betydelig industri, hvilket fx var tilfældet i Ikast.
- Den rurale by kan have status som boligby for et større center muliggjort af gode transportforhold til og/eller begrænset afstand til dette. Det angår i særdeleshed byerne i nærheden af større centre, fx Birkerød og Farum. Mange byer er dog på den ene eller anden måde blevet præget af den massive boligbebyggelse i 1960'erne og 1970'erne, hvorfor mange af dem er forsynet med et større eller mindre parcelhusområde og har udviklet sig til sovebyer.
- Den rurale by kan udvikle sig til en fritidsby, hvilket især var en mulighed for kystbyerne. Denne tendens ses fx i Gilleleje, men også i indlandsbyen Sunds (ved Sunds Sø).
- Endelig er det en mulighed, at den rurale by tømmes for funktioner uden at nye er kommet til. Dette kan være et realistisk scenarium for byer i en udkantsregion, fx Grønby.

Det ændrede bysystem kan for de rurale byer betyde, at de i meget højere grad end tidligere vil indgå i netværk med andre byer i den funktionelle byregion, de er beliggende i – dvs. sammen med både store og små byer og egentlige landdistrikter.<sup>766</sup> Et sådant tilhørsforhold kan måske rumme et potentiale. Således fremhæver fx Bue Nielsen, at beliggenheden i langt højere grad end bystørrelsen er afgørende for, om en by har gode vækstbetingelser – altså om der er tale om et center- eller et periferiområde.<sup>767</sup> Nogle områder hægtes af udviklingen, mens andre, grundet en beliggenhed tæt på en større by og/eller med gode transportforbindelser til et større center, har mulighed for vækst. Mens en placering i behørig afstand fra en

<sup>760</sup> Stugu 2002, s. 49-53.

<sup>761</sup> Antrop 2004b, s. 9-26.

<sup>762</sup> KVL er nu (siden 2007) under Det Biovidenskabelige Fakultet ved Københavns Universitet.

<sup>763</sup> Gertrud Jørgensen: "Den grænseløse by" i Ellen Højgaard Jensen (red.): *BYPLAN NYT* 3, 2006.

<sup>764</sup> Hohenberg & Hollen Lees 1995, s. 377.

<sup>765</sup> Bue Nielsen 2000 og 2006, s. 321.

<sup>766</sup> Jf. Bue Nielsen 2006, s. 320.

<sup>767</sup> Bue Nielsen 2006, s. 316 og 318.

større by frem til omkring 1960 var mest hensigtsmæssig for, at en by kunne opstå, så tyder meget på, at en beliggenhed tæt på et større center i dag kan være gunstigt for en rural by. Dette indikerer, at landdistrikternes urbanisering i dag ikke *begrænses*, men *betinges* af et større center eller et netværk.

### **5.3. Bevaringsværdier og kulturmiljø**

De rurale byer hørte til i en afgrænset epoke af Danmarks historie, som for længst er slut. Det aktualiserer spørgsmålet om periodens og dermed også byernes bevaring. Formålet med afsnittet er derfor at overveje det strategiske potentiale, der ligger i en empirisk undersøgelse som den her foretagne. Først vil de mest centrale begreber og diskussioner om bevaring kort blive skitseret, hvorefter der skal ses nærmere på, om – og i givet fald hvorledes – en undersøgelse som den nærværende kan benyttes i en mere strategisk sammenhæng. I forhold til forklaringsmodellen er fokus nu også på det overordnede (politiske) planlægningsniveau.

#### Begreber og bevaringsdiskussioner

Begrebet *kulturmiljø* er i denne sammenhæng centralt. Begrebet er – siden dets lancering af den daværende miljøminister Svend Auken tilbage i 1994 – blevet benyttet til at dække i hvert fald to forskellige forhold: 1) Til at betegne studier af kulturlandskabet, som dokumenterer og forklarer menneskets påvirkning af landskabet (dvs. grundforskning) og 2) til i strategisk/politisk sammenhæng at dække over det særligt udpegede. Per Grau Møller har foreslået at anvende forskellige begreber for de to processer: Førstnævnte kan rummes i begrebet *kulturlandskab* (analytisk), mens *kulturmiljø* kan benyttes om det politisk-administrative niveau.<sup>768</sup> Etnologen Eske Wohlfahrt har – med henvisning til David Lowenthal – plæderet for at præcisere forskellen mellem de to begreber ved at skelne mellem *history*, der dækker over, hvad der faktisk skete, og *heritage*, der retter sig mod nutiden.<sup>769</sup> I denne sammenhæng vil kulturmiljøbegrebet blive anvendt til at omfatte *det hele*, mens *bevaringsværdigt/værdifuldt kulturmiljø*, som betegnelsen antyder, kun omfatter de særligt interessante kulturmiljøer. I projektet *Kulturhistorien i planlægningen* er et *kulturmiljø* defineret som et ”geografisk afgrænset område som ved sin fremtræden afspejler væsentlige træk af den samfundsmæssige udvikling”.<sup>770</sup> Definitionen fungerer fint som en overordnet ramme, men den kan med fordel præciseres,<sup>771</sup> hvorfor der med *kulturmiljø* her endvidere forstås, at der er tale om et større sammenhængende område, hvor der mellem miljøets forskellige elementer er en *funktionel og kronologisk* sammenhæng, dvs. en kulturhistorisk helhed. Af denne tilgang følger også, at kulturmiljøet er en fysisk enhed i landskabet, der kan erkendes og aflæses på et kort<sup>772</sup> – et synspunkt, der ikke deles af fx Wohlfahrt.<sup>773</sup>

Frem til udgangen af 2006 foregik arbejdet med kulturmiljøet i amterne, men området er nu (fra 1. januar 2007) overtaget af kommunerne. Kommunernes arbejde med kulturmiljøet kan endnu ikke vurderes, men det står klart, at amterne greb arbejdet meget forskelligt an.<sup>774</sup> Som fremhævet af især Erland Porsmose er der stadig behov for viden og metodeudvikling i forhold til registrering, prioritering, udvælgelse og sikring af bevaringsværdige kulturmiljøer og en politisk vilje til at prioritere arbejdet.<sup>775</sup> Peter Dragsbo har specifikt i forhold til ”stationsbyernes” kulturmiljø talt for, at der er behov for kortlægning af deres opståelsesfase og de

<sup>768</sup> Se Grau Møller, 2001 og Grau Møller, Stenak & Thøgersen 2005. Jf. Også arkitekten Gregers Algren-Ussings skelnen mellem kortlægning og den senere planlægningsfase (politisk) i *Atlas – quo vadis?* Seminar om kulturmiljø, 2003.

<sup>769</sup> Eske Wohlfahrt: ”Kulturmiljø – landskabelig realitet eller kulturel konstruktion” i Nikolaj Carlberg & Søren Møller Christensen (red.): *Kulturmiljø – mellem forvaltning og politisk praksis*, 2003, s. 37-55.

<sup>770</sup> Etting & Grau Møller (red.) 1997, s. 11.

<sup>771</sup> Grau Møller 2001.

<sup>772</sup> Grau Møller 2001 og Grau Møller, Stenak & Thøgersen, 2005. En bredere diskussion af begrebet ses i Carlberg & Møller Christensen (red.) 2003.

<sup>773</sup> Wohlfahrt er af den opfattelse, at det fysiske sted er mindre vigtigt. Se fx Wohlfahrt 2003, s. 47.

<sup>774</sup> Grau Møller, Stenak og Thøgersen 2005. En markant undtagelse er Vejle amts tillæg til regionplanen 2006, der netop baserer sig på DAKID. Se nedenfor.

<sup>775</sup> Porsmose: ”Kulturlandskabet – definition, bevaringsideologi og -politik” i Carlberg & Møller Christensen (red.) 2003, s. 78.

vigtigste faser i udviklingen, såvel som byen må ses i relation til oplandet og den omgivende bystruktur.<sup>776</sup>

### Digitalt Atlas over Kulturmiljøer i Danmark

I forbindelse med det SHF-finansierede projekt *Det digitale atlas over kulturmiljøer i Danmark* (DAKID), som gennemførtes på Kartografisk Dokumentationscenter ved Syddansk Universitet i 2003-2004, blev det forsøgt at udvikle en metode til at foretage registrering og dokumentation af kulturmiljøer. Det var hensigten både at benytte forskningsmæssigt forsvarlige metoder og give forvaltningen et redskab, der kunne benyttes i forbindelse med kulturmiljøarbejdet.<sup>777</sup> Projektet bygger på en opfattelse af, at der til grund for en bonitering af kulturmiljøer må ligge en systematisk indsamlet viden svarende til den, der indsamles i forbindelse med grundforskning.<sup>778</sup> Det giver anledning til at nære en forhåbning om, at den grundregistrering, der er udarbejdet i forbindelse med nærværende afhandling, også vil have et strategisk potentiale – naturligvis med blik for, at problemstillingen er en anden.<sup>779</sup> Wohlfahrt vil næppe dele denne forhåbning. Han skelner mellem to tilgange til arbejdet med kulturmiljøet: En *essentialistisk* tradition, der især præger forvaltningen, og som fokuserer på registrering og dokumentation og en såkaldt *konstruktivistisk* tradition, hvor kulturmiljøet konstrueres af forskeren ud fra dennes perspektiv. Kulturforskerne (dvs. etnologer mv.) benytter ifølge Wohlfahrt den *konstruktivistiske* tilgang,<sup>780</sup> mens både DAKID og dette projekt nok vil indskrive sig i den *essentialistiske* tradition. Spørgsmålet er imidlertid, om ikke et vist overblik over kildesituationen (dvs. registrering og dokumentation) er et helt nødvendigt udgangspunkt for senere at kunne stille relevante spørgsmål og på den baggrund konstruere et kulturmiljø?

I DAKID blev der skelnet mellem forskellige niveauer i registreringen:<sup>781</sup> Først blev kulturmiljøerne registreret, afgrænset og beskrevet (trin 1). Så blev kulturmiljøernes bevaringstilstand beskrevet og indplaceret i en af de fire kategorier (trin 2):

- Kulturmiljøets struktur velbevaret
- Kulturmiljøets struktur delvis bevaret
- Kulturmiljøets struktur overlejet
- Kulturmiljøet opløst/forsvundet

I forbindelse med DAKID blev der indgået en samarbejdsaftale med Vejle amt,<sup>782</sup> som resulterede i, at også de følgende faser kunne afprøves: På baggrund af ”skrivebordsvurderingen” foretog kulturgeografen Morten Stenak en udvælgelse af de interessante miljøer, som efterfølgende blev besigtiget i felten (trin 3). Herefter fulgte en yderligere prioritering, som nu har resulteret i, at der på den baggrund foreligger udpegninger i amtets regionplan (trin 4).<sup>783</sup>

### Kulturmiljø og de rurale byer

Afhandlingen har umiddelbart et potentiale til at kunne fungere som det første trin i en kulturmiljøregistrering (registrering, afgrænsning og karakteristik). For at få inspiration til at foretage en vurdering af byernes bevaringstilstand fandt jeg det endvidere oplagt at søge inspiration i

<sup>776</sup> Dragsbo 1997.

<sup>777</sup> Jeg var som tidligere nævnt tilknyttet projektet som forskningsassistent og har også som ph.d.-studerende fulgt det fra sidelinien.

<sup>778</sup> Grau Møller 2001.

<sup>779</sup> Jeg har endvidere fundet inspiration i Antrop: ”The concept of traditional landscapes as a base for landscape evaluation and planning. The example of Flanders Region” i *Landscape and Urban Planning* 38, 1999, s. 105-117.

<sup>780</sup> Wohlfahrt 2003.

<sup>781</sup> Det var også tilfældet i det såkaldte *Skam herred projekt* under ledelse Erland Porsmose, som DAKID på mange måder byggede videre på. Jeg var tilknyttet projektet som en af flere studentermedhjælpere. Se René Christensen, Lars H. Larsen, Adam Schacke, Mette Thøgersen & Erland Porsmose: *Kulturmiljøer i Skam herred 1000-2000. En totalregistrering*, 1999 og René Christensen, Lars H. Larsen, Ellen Christensen-Dalsgaard, Mette Thøgersen & Erland Porsmose: *Kulturmiljøer i Skam herred II. Udvalgelse og afgrænsning*, 2000.

<sup>782</sup> Vejle amt blev en central aktør i projektet – ikke mindst på grund af stor entusiasme fra arkæologerne Anne Marie Laulund Mortensen og Gert Hougaard Rasmussen (på daværende tidspunkt ansat i Vejle amt). Det praktiske registreringsarbejde og ”skrivebordsvurderingen” blev udført af studerende ved KDC.

<sup>783</sup> Se <http://www.regionplan.vejleamt.dk/sw54240.asp> (i marts 2007 endnu i funktion).

*Landsbyregistrering i Fyns amt*, som på baggrund af meget grundige studier og i overskuelig form skitserer nogle kriterier: 1) typologisk værdi (kontekst), 2) fysisk reliktværdi/bevaringstilstand og 3) den almene historiske værdi (ledsagende moment).<sup>784</sup> Anvendt på de rurale byer forudsætter en vurdering af den *typologiske værdi* (1) viden om, hvor mange byer der var, og hvorledes de var fordelt. Et sådant overblik forelå ikke i forbindelse med DAKID, hvor registreringen af de rurale byer blev foretaget med udgangspunkt i Trap 5, hvor alle bymæssige bebyggelser – der ikke var forstæder – blev registreret som rurale byer. Det er problematisk, da oplysningerne stammer fra befolkningsopgørelser fra forskellige år (typisk 1950-, 1955- og 1960-tællingerne), hvor kriterierne som tidligere nævnt var forskellige.<sup>785</sup> Den her foretagne registrering forekommer at være mere præcis. Den tilhørende karakteristik kan give mulighed for at sammenligne den overordnede udvikling i byerne i de undersøgte områder og dermed hurtigt få et overblik over deres antal samt geografiske og typologiske fordeling – herunder også få indsigt i, hvorvidt der var tale om en for regionen sjældent eller hyppigt forekommende type rural by. Denne karakteristik kan – alt afhængig af hvilken historie, der ønskes fortalt – danne grundlag for valg eller fravalg af den enkelte by (konteksten). Således vil registreringen også umiddelbart danne grundlag for at vurdere den almene historiske værdi (3), der ligeledes forudsætter viden om og overblik over byernes udvikling. I forhold til den rurale by må der ses på, om byen har en større historisk interesse – enten i forhold til regionens eller Danmarks historie. I forbindelse med en vurdering af *reliktværdien* (2) synes det naturligt at tage udgangspunkt i den fysiske struktur, hvilket ligeledes er muligt her, da de rurale byers fysiske fremtræden i afhandlingen er tillagt stor betydning. Fremgangsmåden går ud på at sammenholde byens struktur og afgrænsning på det tidspunkt, hvor den havde sin maksimale udstrækning som sådan, med dens nuværende struktur og udstrækning. I sammenligningen fokuseres der på de forhold, der var særligt konstituerende for de rurale byer, nemlig bebyggelsen (form, struktur og afgrænsning), transportforhold og funktion. Disse kriterier er mere eller mindre sammenfaldende med dem, der anvendes i DAKID, men er her tilpasset de rurale byer.<sup>786</sup> De samme kriterier ligger til grund for den besigtigelse, der er det næste skridt i kulturmiljøarbejdet. I forbindelse med kulturmiljøregistreringens sidste faser – og især i forbindelse med den endelige prioritering – må det dog understreges, at også andre forhold som eksempelvis lokal identitet, en god fortælling og oplevelsesværdi kan indgå – som et ekstra krydderi til de øvrige kriterier.

#### Eksempel: Thyregod

I forsøget på at konkretisere undersøgelsens strategiske potentiale skal der ses på et eksempel: Den rurale by Thyregod. Først skal der med udgangspunkt i nærværende undersøgelse gives en kort karakteristik af den rurale by, hvorefter det vil blive forsøgt at vurdere dens bevaringstilstand.

Thyregod lå i den vestlige del af det gamle Vejle amt og voksede frem i en lille løst opbygget landsby. Derved hører Thyregod til blandt den absolutte majoritet af byer i Vejle amt, der opstod inde i landet, såvel som den hørte til blandt de 75 % af byerne i amtet, der udsprang af en allerede eksisterende primær bebyggelse. Landsbyen var dog ikke så stor, hvilket må ses i relation til bebyggelsens beliggenhed i hedebygden: I 1688 bestod den af seks gårde, mens der omkring 1800 kunne iagttages fire gårde, en kirke og et hus. Den agrare bebyggelseskerne og kirken kom til at danne centrum for den rurale by. Således er Thyregod kategoriseret som en urbaniseret landsby med en enkelt primær kerne, som det var tilfældet med halvdelen af amtets byer.

I 1870erne var Thyregod stadig en lille tæt agrar bebyggelse med et knudret vejnet, mens en bymæssighed først så småt afspejlede sig kartografisk i 1904 (enkelte rettelser 1931). I 1911 blev byen for første gang optaget i statistikken som *bymæssig bebyggelse* med 318 indbyggere. I Trap 1 (1859) var der blot nævnt to

---

<sup>784</sup> Se *Landsbyregistreringen for Fyns Amt* (1983) 1989. En bevaringsvurdering kan foretages ud fra meget forskellige kriterier. Etting & Grau Møller (red.) 1997; Anette Schou: *Pilotprojekt Vest Ribe Amt*, 1998; Johannes Renes: "Evaluating historic landscapes" i Gunhild Setten, Terje Semb & Randi Torvik (red.): *Shaping the land. Vol. III: The future of the past*, 1999; Antrop 1999; Grau Møller 2001 og DAKID på <http://www.humaniora.sdu.dk/kulturmiljoe/>

<sup>785</sup> Andre typer er mere velbelyste, fx landsbyer og hovedgårde. Jf. *Landsbyregistreringen for Fyns amt* (1983) 1989 og Anders Myrtue (red.): *De fynske hovedgårde. Sammenfatninger og analyser af skemaregistrering*. 1995.

<sup>786</sup> Se <http://www.humaniora.sdu.dk/kulturmiljoe/>

funktioner – en kro og en kirke, som på de høje målebordsblade fra 1871/1873 blev suppleret med en fattiggård. I Trap 2 (1879) var en købmand kommet til, mens det af Trap 3 (1904) fremgik, at der allerede i 1868 var oprettet en sparekasse for Thyregod og Vester sogne, såvel som der nu var kommet en skole og et andelsmejeri. På kortet fra 1904 (1931) ses mejeriet, kroen, kirken og skolen anført, såvel som der var to smedjer, et jordemoderhus og en mølle. I 1914 fik Thyregod jernbane på strækningen mellem Give og Herning. Allerede her var urbaniseringen begyndt, om end den herefter intensiveredes.<sup>787</sup> Mens der i 1911 var 318 indbyggere, var byen i 1916 noteret for 506 indbyggere – svarende til en årlig tilvækst på 9,73 %, hvilket baneanlæggelsen nok var en del af årsagen til. Urbaniseringen opstod mellem landsbykernen og den mod vest anlagte station, der – sandsynligvis på grund af den allerede eksisterende bebyggelse – blev placeret perifert i forhold til byens centrum. Målt på antal funktioner skete den største tilvækst fra Trap 3 (1904) til Trap 4 (1926). I Trap 4 var byen således noteret for hele 19 funktioner. I 1929 blev byen endvidere endestation på banen fra Horsens over Tørring, hvilket afspejler sig ved, at jernbanen lige nord for byen delte sig i to. I 1960 var der 860 indbyggere i byen svarende til en placering som den 12. største by (ud af 44) – altså noget over middelværdien på 747 og medianen på 412. I en regional kontekst var Thyregod en lidt større by, men en placering som nummer 52. på rangordenen over alle de 135 rurale byer i de tre områder antyder, at Thyregod snarere hørte til i det brede mellemfelt. Grupperet efter indbyggertal hørte Thyregod da også til i kategori 3 (500-999 indbyggere).

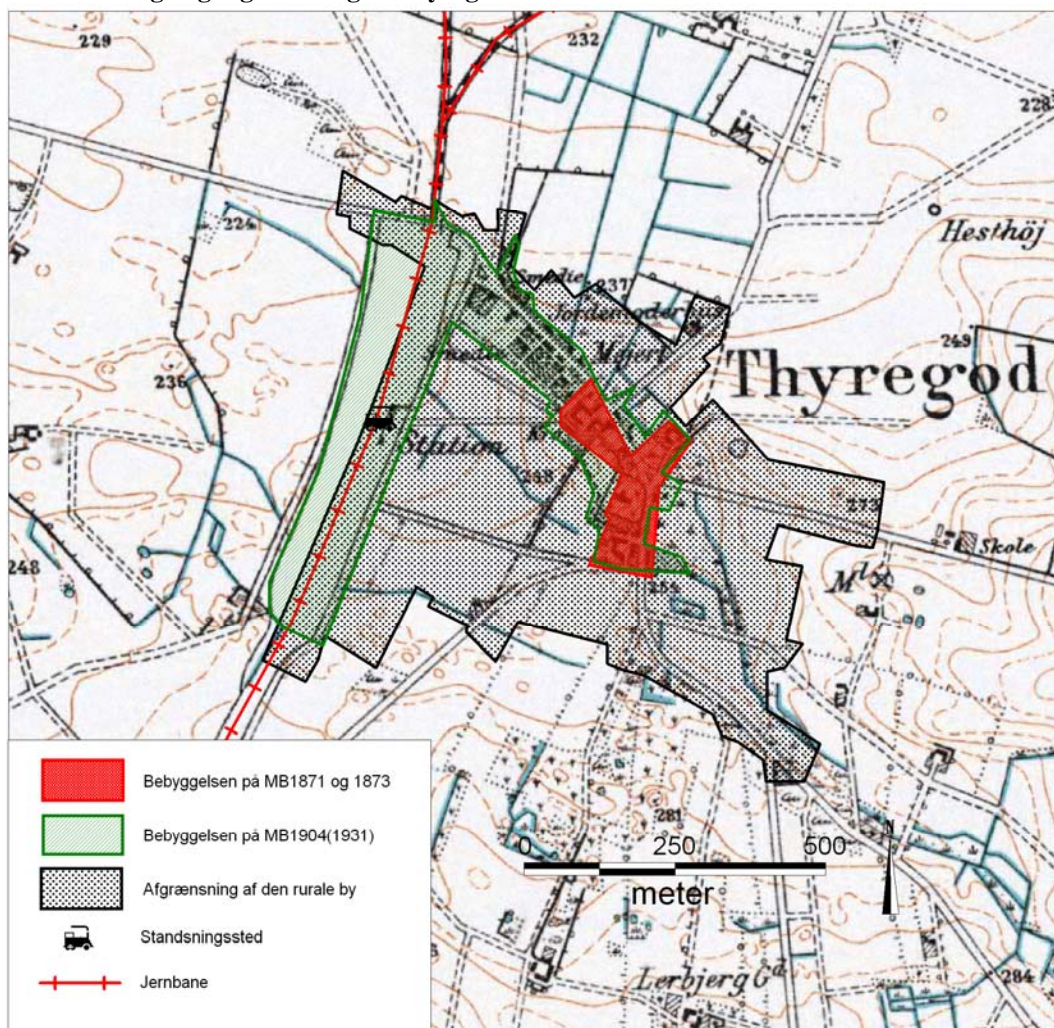
Erhvervsfordelingen i 1960 giver det indtryk, at byen med en beskæftigelsesandel på 9,2 % i *Landbrug mv.* var mindre præget af dette erhverv end gennemsnittet (rang nr. 29), hvilket måske skyldtes, at byen var vokset frem i en landsby af meget beskeden størrelse. Også andelen af beskæftigede ved *Håndværk og industri* var med 40,8 % under gennemsnittet (rangordenens nr. 27). Derimod befandt Thyregod sig med en beskæftigelsesprocent ved *Handel og omsætning* på 17,2 betragteligt over dette (rangordenens nr. fem) og hørte således til de 10 % af byerne, der havde den største beskæftigelse i dette erhverv med en centralitet over gennemsnittet til følge. Det tyder på, at oplandet spillede en central rolle for byen. Transporterhvervene var også bedre repræsenteret i Thyregod end i amtet som helhed, og byen placerede sig – hvad angår dette erhverv – på en fjerdeplads. *Administration og liberale erhverv* lå med 10,7 % lidt under gennemsnittet, men *andet erhverv* talte 6,4 %. Denne erhvervsstruktur mindede (ifølge klyngeanalysen) om den erhvervsstruktur, der var i Egtved og Bredsten.

I Trap 5 (1964) var der anført 21 funktioner, hvilket – som det var tilfældet i Trap 4 – indplacerede byen blandt den fjerdedel af byerne i Vejle amt, der havde flest funktioner – noget over middelværdien på 16,1 og medianen på 13,5 funktioner. Set i sammenhæng med de to øvrige områder var Thyregod ikke blandt den største fjerdedel, såvel som antallet af funktioner lå tæt på gennemsnittet på 20,2, men stadig noget over medianen på 14. I 1954 havde byen fået et kommunekontor. Skolen (fra 1912) var i 1926 blevet udvidet med et bibliotek, og i 1963 blev det til en centralskole med realafdeling. Mejeriet var blevet ombygget i 1956. Endvidere var der nu anført to fabrikker, hvilket indikerer, at industrien var kommet til byen. Det samme var fritidskulturen, hvilket ses ved, at der i 1938 var opført et fritidsbad og en i 1940 anlagt sportsplads (udvidet i 1964). Der var også flere sociale institutioner i form af et alderdomshjem anlagt i 1958 og to private plejehjem. Der var en kirke, kro og hotel, såvel som infrastrukturen nu bestod af jernbanestation, telefoncentral og posthus/-ekspedition, mens sparekassen var blevet suppleret med tre bankfilialer. En del funktioner var aftegnet på kortmaterialet (MB1950 med enkelte rettelser 1962 og 1967), som ydermere kunne oplyse om et savværk, en transformer, en lægebolig og en mindesten. Alt i alt havde Thyregod en varieret funktionssammensætning, som gjorde byen godt rustet til at tilgodese såvel egne borgeres som det nærmeste oplands behov for handel, håndværk, industri og transport. Thyregod var opstået i et område, der må betegnes som byfattigt med Vejle som den nærmeste købstad (28,3 km væk målt i luftlinie). Vurderet ud fra den fysiske størrelse og bymæssighed hørte Thyregod til i den næststørste kategori 2. Byen var omgivet af de større byer Brande og Give, men i en så passende afstand fra disse, at der var plads til, at også Thyregod voksede sig stor – dog ikke så stor som de netop nævnte, hvorfor Thyregod fungerede som en mindre midtvejsby. Omkring 1960 havde byen sin maksimale udstrækning som rural by, og den er

<sup>787</sup> Sidsel Eriksen mener i Grindsted at kunne konstatere en vækst alene på baggrund af planer om en jernbaneanlæggelse. Se Eriksen 1996.

afgrænset på nedenstående kort.

Figur 111: Udvikling i og afgrænsning af Thyregod



Baggrundskort: MB1904 (1931).

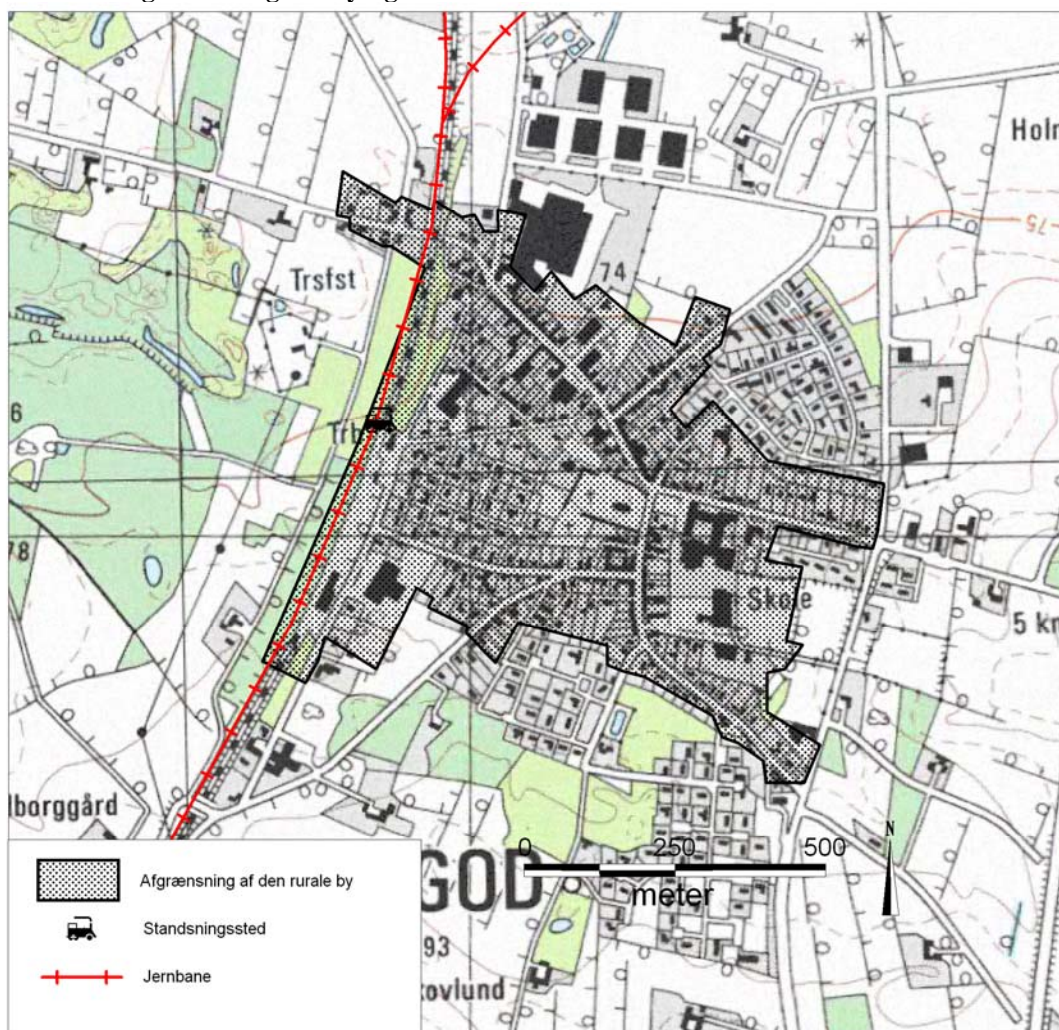
I løbet af en ret kort årrække tog udviklingen fart i Thyregod, og den synes at være lidt mere dramatisk end for majoriteten af byer i Vejle amt, hvilket ikke mindst skal ses i lyset af byens opståen i en lille løst opbygget landsby, såvel byens største vækst fandt sted forholdsvis sent. Således trin 1 i kulturmiljøregistreringen.

#### Bevaringsvurdering

Bevaringsvurderingen blev foretaget ved at sammenholde byens afgrænsning og struktur omkring 1960 med situationen i dag (4 cm kort og ortofotos).<sup>788</sup>

<sup>788</sup> Se [http://gis.vejleamt.dk/ArealInfo/AI\\_Map.asp?Page=Kulturmiljoer](http://gis.vejleamt.dk/ArealInfo/AI_Map.asp?Page=Kulturmiljoer), hvor også ortofotos er tilgængelige. Amtets hjemmeside er stadig i funktion i marts 2007. Se ellers Kulturmiljøportalen på <http://www.kulturmiljoportalen.dk/main.aspx>.

Figur 112: Bevaringsvurdering af Thyregod



Baggrundskort: 4 cm 1985 og 1987 (trykt 1991).

Af figuren fremgår det, at bebyggelsens struktur i hovedtræk er bevaret. Et enkelt område centralt i byen er blevet bebygget med parcelhuse, såvel som et større område er kommet til i nordøst. Transportsystemet – både veje og banen Give-Herning – er i hovedtræk bevaret. Det forhold, at banen Horsens-Tørring blev nedlagt i 1962, har ikke berørt bykernen, såvel som heller ikke den nyere vej i byens østligste del har grebet forstyrrende ind i den ”oprindelige” struktur. Kun et fåtal af funktioner er afsat på de nye 4 cm kort, hvilket gør det vanskeligt at vurdere, om de stadig er beliggende på deres oprindelige placering og fungerer som sådan. På et overordnet strukturelt niveau må den rurale bys kulturmiljø vurderes til at være velbevaret (jf. trin 2 i kulturmiljøregistreringen). Det bevirker, at byen har potentiale for at blive udpeget som bevaringsværdigt kulturmiljø, hvilket dog må stå sin prøve ”i marken”.

Jeg har derfor foretaget en besigtigelse af byen, som giver det indtryk, at den foretagne afgrænsning af byen er præcis – om end det lille parcelhuskvarter, der opstod centralt i byen måske bør ekskluderes. Byens centrum og oprindelse i en gammel landsbykerne fornemmes stadig, hvor ikke mindst det vidt forgrenede vejnet afslører ”fortiden”. Mange af byens funktioner lader sig stadig erkende i byen, om end nogle af dem ikke længere er fungerende eller har fået en ny funktion. Det betyder, at historien om den rurale by Thyregod og dens fremvækst i en lille landsby stadig lader sig aflæse i byen. Som sådan bekræfter besigtigelsen, at byen har potentiale for at blive udpeget som et bevaringsværdigt kulturmiljø.



**Figur 113: Thyregod station**



**Figur 114: Thyregod mejeri**



Den videre prioritering af de rurale byer kan først foretages, når en tilsvarende karakteristik er opstillet for de øvrige byer i regionen, og deres bevaringsværdi på tilsvarende vis er vurderet.<sup>789</sup> Såfremt historien om Thyregod skal fortælles, er det historien om en – for regionen – forholdsvis typisk by opstået i en landsby, der siden kom til at fungere som oplandsby. Men også andre historier kan fortælles, fx om de små rurale byer (mindre end Thyregod), der faktisk var flest af, hvilket fx Gadbjerg er et eksempel på. En for regionen mere atypisk historie om en by, der opstod på bar mark, kan fortælles i fx Filskov eller Bramdrupdam, mens

<sup>789</sup> I den tidligere nævnte kulturmiljøudpegning i Vejle amt er Thyregod faktisk udpeget, se <http://www.regionplan.vejleamt.dk/sw54240.asp>, der i marts 2007 stadig var i funktion.

Bredsten eller Givskud kan berette om det mindretal af byer, der aldrig blev begunstiget med en jernbane. En udpegning kan også tænkes motiveret af et ønske om at fortælle en specialbys historie. Industribyen Grejsdalen og institutionsbyen Brejning kan tjene som eksempler herpå, mens Skærbæk eller Juelsminde er eksempler på de kystbyer, der heller ikke var hyppige i Vejle amt.

Det har ikke her været intentionen at foretage en detaljeret kulturmiljøvurdering, men alene at demonstrere, hvordan systematisk indsamlet viden om en bebyggelsestypes historie kan benyttes som en del af en bevaringsvurdering. Den foretagne undersøgelse af de rurale byer gør det muligt at danne sig et indtryk af den enkelte bys historie, såvel som det er muligt at indplacere byens historie i en regional og – via udblikket til de øvrige regioner til dels også – en national kontekst. Et sådant overblik er altafgørende, når der skal træffes bestemmelse om, hvilke spor fra fortiden, der skal bevares. Undersøgelsen giver – qua den store fokus på de fysiske strukturer – et godt grundlag for at foretage en vurdering af kulturmiljøets overordnede struktur, som blev bekræftet ved en besigtigelse af byen. Det er hævet over enhver tvivl, at der i forbindelse med arbejdet med kulturmiljøer må træffes nogle valg og formuleres nogle spørgsmål til materialet ud fra den historie, der ønskes fortalt. Denne proces kan imidlertid kun foretages på en faglig forsvarlig måde, såfremt der foreligger reel viden om emnet. Det må derfor afslutningsvis konkluderes, at afhandlingens resultater også har et strategisk potentiale, som med fordel kan suppleres med mere detaljerede studier og indspark fra andre fag (fx etnologi, arkitektur mv.).

### Potentialer

Men er der overhovedet interesse for det, der bredt kaldes *kulturarv*, som også *kulturmiljøet* er en delmængde af? Dette spørgsmål er netop blevet belyst i rapporten *Kulturarv en værdifuld ressource for kommunernes udvikling. En analyse af danskernes holdninger til kulturarv* fra 2006.<sup>790</sup> Undersøgelsen blev til på initiativ fra Kulturarvsstyrelsen og Fonden Realdania som følge af, at kommunerne i forbindelse med strukturreformen 2007 har overtaget arbejdet med kulturarven. Rapporten fokuserer på de fordele, de nye kommuner kan opnå ved en aktiv benyttelse af kulturarven i kommuneplanlægningen. I rapporten belyses både borgeres og virksomheders holdninger til emnet, og hovedkonklusionen er, at danske virksomheder og borgere opfatter kulturarven som en vigtig ressource til udvikling af lokalsamfundet. Kulturarven spiller også en central rolle for, hvor borgerne ønsker at bo, og et attraktivt kulturmiljø tiltrækker både højtuddannet arbejdskraft, innovative virksomheder og turister. Både borgere og virksomheder ønsker, at kommunerne skal gøre en aktiv indsats for at bevare og udvikle kulturarven. Kulturarven kan endvidere give den enkelte forståelse for identitet og historie<sup>791</sup> og synes således at rumme et stort potentiale. Det samme har muligvis begrebet *city branding*, der dækker over det forhold, at en by skal udvikles, plejes og markedsføres på samme måde, som hvis den havde været en mærkevarer. Samtidig har byen signalværdi, som bevirker, at dens kvaliteter vil smitte af på modtageren og dække hans eller hendes behov.<sup>792</sup>

Der synes altså både at være en interesse for kulturarv og et potentiale i at *brande* byer, men hvorledes kan det sammenkobles sammen med de rurale byer? Noget tyder på, at de rurale byer med fordel kan slå på deres *særlige* historie og *identitet* – eksempelvis også, når det handler om at trække borgere og virksomheder til. Måske kan denne særlige identitet indgå i forsøget på at *brande* de nye kommuner eller deres byer? 2007 er af Kulturarvsstyrelsen udråbt som det år, hvor industrisamfundets kulturarv er i fokus.<sup>793</sup> Dette samfund var også de rurale byer en del af. Dette falder sammen med, at de nye storkommuner (i 2007) skal i gang med at definere deres egen identitet. Det handler derfor blot om at gribe idéen og komme i gang.

---

<sup>790</sup> Rapporten er baseret på en kvantitativ undersøgelse foretaget af Rambøll Management i vinteren 2004/2005. Analysen fokuserer på den "faste" kulturarv, dvs. fortidsminder, fredede bygninger og kulturmiljøer.

<sup>791</sup> *Kulturarv en værdifuld ressource for kommunernes udvikling. En analyse af danskernes holdninger til kulturarv*, 2006.

<sup>792</sup> Bitsch Christensen 2006.

<sup>793</sup> Se <http://www.kuas.dk/kulturarv/industrisamfundet/index.jsp> og [www.industrikultur07.dk](http://www.industrikultur07.dk)

## **5.4. Sammenfatning del 5**

Udviklingen af de danske byer fra 1800-tallets midte og omkring et århundrede frem var præget af en stor byvækst, hvor de rurale byers fremvækst var helt central og resulterede i, at det eksisterende bysystem blev suppleret med byer på lavere niveauer. Enkelte steder blandede de rurale byer sig med de gamle privilegerede byer – men det var undtagelsen, som i den empiriske analyse blev repræsenteret af dele af Ringkøbing amt, mens den mere generelle tendens kunne ses i Vejle og Frederiksborg amter.

Siden 1960 bevirkede en række større samfundsmæssige forandringer, at de mekanismer, der i perioden frem til ca. 1960 virkede stabiliserende på bysystemet, nu var under forandring eller ikke længere eksisterede. Især var det af betydning, at mobiliteten var stigende. Mens bysystemet frem til 1960 i høj grad var præget af byer, der lå i ”passende” afstand fra hinanden, så blev afstands faktoren af stadig mindre betydning, hvilket gjorde urbaniseringen mere differentieret. Det bestyrkede også opfattelsen af, at de rurale byer opstod og fungerede i en afgrænset periode, hvor andre forhold var i spil, nemlig den decentrale urbanisering. Der blev forsøgsvis skitseret nogle scenarier for de rurale byers udvikling efter 1960, hvor mange af byerne fik nye funktioner.

Dette blev i det sidste afsnit fulgt op af en perspektivering til de rurale byers nuværende bevaringssituation. I forbindelse hermed blev det med generelle overvejelser og et eksempel demonstreret, at en undersøgelse som den her foretagne også rummer et strategisk potentiale i forhold til at få overblik over og forvalte byernes kulturhistoriske værdier (kulturmiljøer).

## **6. SAMMENFATNING OG KONKLUSION**

Det er nu tid til at samle op på afhandlingens hovedresultater. Det gøres med udgangspunkt i de fem kapitler, mens der afsluttes med en kort diskussion af det helt overordnede formål med afhandlingen.

### **6.1. Emne og grundlag**

Hensigten med afhandlingen har været at kaste nyt lys over de byer, der opstod og udviklede sig i landdistrikterne i 1800-tallets anden og 1900-tallets første halvdel, og som spillede en central rolle i Danmarks urbanisering. De byer, der er afhandlingens emne, er traditionelt blevet betegnet *stationsbyer*, men for at frigøre dem fra den automatiske kobling til jernbanen, blev det her valgt at betegne dem som *rurale byer*. Jeg har defineret en rural by som:

En bebyggelseskoncentration af en vis størrelse, der i 1800-tallets anden og 1900-tallets første halvdel opstod og udviklede sig i landdistrikterne – typisk ved en hovedfærdselsåre – hvor handel, transport, industri og institutioner alene men oftest tilsammen gav bebyggelsen et præg, som adskilte den fra den omgivende primære bebyggelse, hvorfor hovedparten af befolkningen var beskæftiget ved andet end primære erhverv.

Allerede forud for denne undersøgelse forelå der ret omfattende studier af *stationsbyernes* historie, men i forskningsoversigten blev det demonstreret, at der stadig var en række huller i den helt basale viden om byernes historie. Således var den fremherskende tese om en grundlæggende forskel på øst- og vestdanske *stationsbyer* ikke blevet testet empirisk, mens jernbanens betydning – også i fx *Stationsbyprojektet* – indgik med meget stor vægt. Disse forhold blev det i afhandlingen forsøgt at råde bod på ved at foretage en komparativ bebyggeshistorisk undersøgelse af de rurale byer i tre gamle amter – Vejle, Ringkøbing og Frederiksborg – med henblik på at få et overblik over, hvor de rurale byer opstod, hvorledes deres udvikling formede sig, hvilke karakteristika byerne havde samt at finde forklaringer på de nævnte forhold. Undersøgelsesområderne gav mulighed for at studere byerne i både Øst- og Vestdanmark og med Frederiksborg amt endvidere et område tæt på landets hovedstad. Undersøgelsen tog sin begyndelse omkring 1840 og sluttede ca. 1960.

Teoretisk og metodisk var studiet inspireret af den bebyggeshistoriske tilgang. Denne blev suppleret med

inspiration fra den geografiske nabodisciplin, hvorfra teorier om det eksterne bysystem, især centralsteds- og netværksteorier (tilsammen betegnet den dobbelte model), en model for bysystemers udvikling og teorier om byers interne opbygning og udvikling, blev fundet nyttige. Byerne blev undersøgt empirisk ved hjælp af en komparativ tilgang, som både blev brugt i forbindelse med de kvantitative og mere kvalitative analyser.

Det var som udgangspunkt min opfattelse, at det ikke var tilstrækkeligt at belyse de rurale byer ud fra blot en enkelt parameter – fx indbyggertallet – som det ofte er sket. Derfor blev byerne her analyseret ud fra både befolkningsforhold, økonomi, som afspejlede sig i erhvervsfordelingen og forekomsten af forskellige ”funktioner”, det samlede transportsystem (og ikke kun jernbanen) og bebyggelsesstrukturen i de rurale byer. Endvidere var det en grundlæggende tese, at byerne ikke kan ses som isolerede enheder, men må ansues i sammenhæng – både med hinanden, det øvrige bysystem og den primære bebyggelse (herunder også naturgrundlaget), der ofte udgjorde grundlaget for deres eksistens. Derfor indgik også disse komponenter i den opstillede forklaringsmodel, der fungerede som grundlag for analysen.

Kildematerialet udgjordes af en kombination af statistik over befolkning og erhvervsfordeling, det topografiske værk *Trap Danmark* og økonomiske, men især topografiske kort. Flere af de benyttede kilder var ikke hidtil blevet benyttet i stationsbyforskningen, såvel som det er nyt, at de i denne undersøgelse blev analyseret i sammenhæng ved hjælp af både databaser, regneark og GIS.

Afhandlingen rummer både metodiske og tematiske komponenter: Den metodiske del havde det formål at generere ny viden om, hvordan det benyttede materiale kunne håndteres i forbindelse med en undersøgelse af de rurale byer, såvel som det var et delmål at afdække GIS-værktøjets potentiale. I den tematiske del var fokus på emnet *de rurale byer*, hvor det var målet at kunne besvare ovennævnte spørgsmål og dermed etablere ny viden om byerne på et overordnet niveau.

## 6.2. Den samfundsmæssige kontekst

I analysens første del blev der etableret et overblik over den overordnede samfundsudvikling i perioden fra ca. 1840 til 1960. På alle de belyste områder kunne der identificeres meget store ændringer i løbet af den betragtede periode. Det blev antaget, at disse også afspejlede sig i bebyggelsen. Det andet mål var at ”skrive” de tre områder ind i Danmarkshistorien med henblik på at vurdere deres repræsentativitet. Vejle amt var ud fra de benyttede parametre generelt at finde meget tæt på et landsgennemsnit og tættest på at være et mikro-Danmark. Derfor blev dette område valgt som pilotområde. Ringkøbing amt fungerede som repræsentant for den vstdanske udvikling, mens Frederiksborg amt blev eksponent for et østdansk område, der også påvirkedes af landets hovedstad. De to sidstnævnte områder gav mulighed for at nuancere ”gennemsnittet” med det særlige eller atypiske. Det blev vurderet, at undersøgelsesområderne tilsammen kunne give indsigt i de rurale byers udvikling på landsplan.

## 6.3. Kortlægning og registrering

I dette kapitel blev der foretaget en registrering og kortlægning af de rurale byer i de tre områder.

### *Metode*

Først blev der udviklet en metode til at registrere de rurale byer. Metoden baserede sig på en samlet kvalitativ vurdering af bebyggelsens tæthed og karakter, størrelse og funktioner, som blev belyst ved hjælp af befolkningsstatistik, de seneste udgaver af det topografiske værk *Trap Danmark* og historiske kort, hvor især sidstnævnte var helt centrale. Hittidige forsøg på at registrere byer har primært taget udgangspunkt i befolkningsstatistik, hvorfor den her udviklede metode giver mulighed for at registrere byerne på et mere nuanceret grundlag, end det er sket indtil nu. Som en sidegevinst resulterede arbejdet i et godt overblik over materialets styrker og svagheder – herunder ikke mindst risikoen ved alene at forlade sig på befolkningsstatistik.

Registreringen og kortlægningen af de rurale byer krævede nøje overvejelser om indholdet i begrebet *by*. Det blev her valgt at tillægge bebyggelsens struktur og tæthed afgørende betydning, suppleret med krav til en størrelse på mindst 200 indbyggere og nogle funktioner. I forbindelse hermed var der også behov for at

overveje, hvordan en rural by adskilte sig fra andre bebyggelsestyper. Flere af disse var imidlertid ikke defineret. Det måtte gøres først – med nogle interessante ”biprodukter” som resultat. Det stod klart, at det var hensigtsmæssigt at bibeholde en bred definition af en rural by. Derved blev også kystbyer og byer, der i høj grad var præget af industri eller institutioner, inkluderet i undersøgelsen. Også de nedlagte købstæder, der oplevede en fornyet urbanisering, og de nye købstæder, der opstod i løbet af undersøgelsesperioden, blev taget med, idet også disse var en del af landdistrikternes urbanisering. I forhold til de mindste byer var det særlig vanskeligt at definere en grænse. Den nedre grænse blev eksplicit testet i pilotområdet ved at studere de meget små urbane bebyggelser i landdistrikterne, der her blev betegnet *mindre rurale byer*. Heraf fremgik det, at der også i mindre bebyggelser kunne forekomme tæt ikke-agrar bebyggelse, som kunne leve op til et eller flere, men ikke alle kravene til en egentlig by. De mindre rurale byer er i sig selv interessante og må betragtes som en del af fortællingen om landdistrikternes urbanisering på et meget lokalt niveau. Desværre var det ikke muligt at inkludere dem konsekvent i undersøgelsen. Endelig blev det forsøgt at foretage en fysisk afgrænsning af den rurale by på det tidspunkt, hvor den blev vurderet til at have sin maksimale fysiske udstrækning som sådan og stadig fungerede som en ”selvstændig” byenhed, hvilket vil sige før den eksempelvis blev en ”ren” boligby, fritidsbebyggelse eller forstad.

#### *Emne*

I de tre områder blev der i midten af 1900-tallet i alt registreret 135 rurale byer, der fordelte sig på 44 byer i Vejle amt, 60 byer i Ringkøbing amt og 31 byer i Frederiksborg amt. Såfremt tætheden var tilsvarende på landsplan, vil det svare til, at der i hele Danmark var knap 700 rurale byer. Undersøgelsen lokaliserede derved mange flere byer, end dem, der indgik i de eksisterende stationsbyundersøgelser.

#### 6.4. De rurale byers opståen, udvikling og karakteristika

I del 4 blev det forsøgt at få overblik over tidspunktet for og årsagerne til de rurale byers opståen, udviklingsforløb og karakteristika – herunder størrelse, bymæssighed, funktioner og transport – på oversigtsniveau.

#### *Metode*

Analysen var disponeret således, at der med inspiration fra forklaringsmodellen blev taget udgangspunkt i ”interne” forhold som befolkning, erhvervsfordeling, funktioner, bebyggelsesstruktur og transport. Under bebyggelsesstrukturen indgik også faktorerne natur og primær bebyggelse. Herefter rettedes fokus mod det mere ”eksterne” forhold, bysystemet, hvor der blev set på sammenhængen med det eksisterende bysystem af gamle købstæder og de rurale byers geografiske fordeling. Det var samtidig muligt at inddrage den – på baggrund af de øvrige faktorer – akkumulerede viden om de rurale byer, som blev analyseret ved hjælp af GIS. Analysen bekræftede den på forhånd opstillede antagelse om, at de rurale byer var meget komplekse størrelser. Ved undersøgelser af rurale byer er det derfor altafgørende at inddrage flere forskellige analysefaktorer, der på forskellig vis kan give indsigt i byernes opståen, udvikling og karakteristika. Både en kvantitativ og en kvalitativ vurdering indgik i den her foretagne analyse, og de benyttede værktøjer – regneark, databaser og især GIS – viste sig tilsammen velegnede til at håndtere de mange data.

Det var ikke muligt at inddele byerne entydigt i snævre typer, men en kombination af forskellige faktorer kunne give indsigt i de rurale byers karakteristika. Bebyggelsesanalysen gav god indsigt i byernes opståen og udvikling. Der blev her skelnet mellem indlands- og kystbyer, byer med og uden primær kerne, såvel som antallet af kerner og deres karakteristika blev beskrevet. Herved blev Alkjærs og Aagesens inddelinger nuanceret – bl.a. med inspiration fra Harris’ og Ullmans såkaldte flerkerneteori. Også det samlede transportsystem var med til at karakterisere byerne, men det var tydeligvis ikke tilstrækkeligt at sondre mellem byer med og uden jernbane. Befolkningstal, erhvervsfordeling (herunder især *Landbrug mv.* samt *Handel og omsætning*), antal funktioner og bebyggelsens fysiske struktur – var set i sammenhæng nyttige udtryk for byernes størrelse og bymæssighed. En kombination af erhvervsfordeling, funktioner og bebyggelsesstrukturen gav tilsammen viden om byernes funktionelle karakteristika. Grundlæggende blev der – med inspiration fra centralsteds- og netværksteoriene (den dobbelte model) og modellen for et bysystems udvikling – skelnet mellem oplands- og specialfunktioner. Oplandsfunktioner blev defineret som funktioner, der gjorde byen i stand til at betjente et større eller mindre opland – typisk funktioner med relation til handel,

industri, transport og institutioner. Såfremt en enkelt funktion dominerede meget mere end de øvrige, blev det vurderet, at oplandsbyen også havde specialfunktioner. Hvis specialfunktionerne var mere eller mindre enerådende, blev byerne karakteriseret som specialbyer. Der blev skelnet mellem specialfunktioner som *industriby, institutions- og administrationsby, slotsby og kystby*, mens *fritids-/rekreationsby, boligby og forstad* blev inddraget for også at kunne karakterisere den sene udvikling. Den enkelte by kunne have flere specialfunktioner.

De rurale byers udvikling var dynamisk og kompleks, hvorfor det ikke her – som i tidligere undersøgelser – blev fundet hensigtsmæssigt at operere med snævre bytyper, der skulle følge et bestemt udviklingsmønster. Et af de helt centrale resultater af undersøgelsen er, at de rurale byers udvikling på ingen måde kan sættes på formel eller indplaceres i snævre kategorier. Derimod er det helt afgørende at ”måle” byerne ud fra forskellige parametre og kombinere en kvantitativ og en kvalitativ tilgang. I dette arbejde viste det moderne GIS-redskab sig at være særdeles velegnet til at give den ellers ”umoderne” strukturhistorie nyt liv.

### *Emne*

Det var karakteristisk, at langt de fleste byer opstod i det sidste årti af 1800-tallet og de første par årtier af 1900-tallet. Enkelte steder i Frederiksborg amt begyndte udviklingen lidt tidligere, hvilket dog især sår i byer, der havde en ”særlig” oprindelse. Der var en tendens til, at byerne i Vejle amt opstod lidt senere end i de øvrige områder, men alle steder var der eksempler på byer, der opstod både forholdsvis tidligt og meget sent i undersøgelsesperioden. Byernes udvikling foregik i forskellige tempi. I alle områder var der eksempler på jævne og mere drastiske udviklingsmønstre med en vis tendens til, at nogle byer i Ringkøbing amt og til dels i Frederiksborg amt oplevede en lidt mere markant tilvækst end byerne i Vejle amt. Dette skal ikke mindst ses i relation til ”slutproduktet”, hvor Vejle amt havde det laveste antal meget store byer. Den største tilvækst i Ringkøbing kan til dels forklares med dette områdes relativt mange byer uden primær bebyggelse, som generelt resulterede i en mere markant tilvækst end i byer med primær kerne. Endelig var der en tendens til, at en meget markant tilvækst sidst i perioden var forårsaget af specialfunktioner. Omkring år 1900 var omkring halvdelen af de rurale byer i hvert af de tre områder at betragte som *byer*. Generelt var det indtrykket, at den decentrale urbanisering af landdistrikterne sluttede eller var på vej til at slutte omkring 1960 – dog visse steder i Frederiksborg amt noget tidligere end i de øvrige områder.

Målt ud fra de forskellige udtryk for størrelse var de rurale byer typisk ret små. Generelt havde byerne en varieret erhvervsstruktur bestående af en relativ høj beskæftigelsesprocent ved *Håndværk og industri*, mens de øvrige fandt beskæftigelse ved nogenlunde lige dele af henholdsvis *Landbrug mv., Handel og omsætning, Transport samt Administration og liberale erhverv*. De primære erhverv – herunder især fiskeri – var lidt mere udbredt i Ringkøbing amt end i de øvrige områder, såvel som et område i det centrale Jylland i højere grad end de øvrige egne var karakteriseret ved en høj koncentration af håndværk og industri. Endelig var handelserhvervet lidt mere udbredt i Frederiksborg amt end i de øvrige områder. Der viste sig imidlertid ikke at være grundlæggende strukturelle forskelle mellem de tre områder, hvilket også sår ved, at mange byer på tværs af undersøgelsesområderne havde en mere eller mindre identisk erhvervsstruktur. Analysen af byernes funktioner bekræftede indtrykket af, at langt de fleste byer havde en meget varieret funktions sammensætning bestående af en del industri- og håndværksvirksomheder, noget handel, en veludviklet infrastruktur og forskellige institutioner (både sociale, kulturelle og administrative). Relationen til de primære erhverv lod sig ofte spore. Analyserne viste, at de fleste byer havde til formål at betjene et større eller mindre agrar opland: Gruppen af ”rene” oplandsbyer udgjorde 62,2 %, mens der i 26,7 % af byerne var både oplands- og specialfunktioner. I 11,1 % af byerne var sammensætningen så ensidig, at der var tale om *specialbyer*. Der var flest oplandsbyer med specialfunktioner og deciderede specialbyer i Frederiksborg amt, der havde den mest komplekse byudvikling – ikke mindst på grund af hovedstadens nærhed. Typerne fandtes dog i alle områder – om end i et noget mindre antal. Undersøgelsen af bebyggelsen viste, at i alt 55,6 % af byerne havde en primær bebyggelseskerne, mens det i 44,4 % ikke var tilfældet. I alle områder blev der fundet eksempler på byer henholdsvis med og uden primær bebyggelse, men det var tydeligt, at den primære bebyggelse var mere massiv især i Frederiksborg amt og til dels i Vejle amt, end det var tilfældet i Ringkøbing amt. Transportforholdene spillede en central rolle for de rurale byers opståen og udvikling. Ofte var det et samspil af forskellige transportformer, jernbane, landeveje og måske søveje, som tilsammen

forbandt byen med verden omkring. I alt havde 74,1 % af byerne jernbane – i Frederiksborg amt lidt flere, i Ringkøbing amt noget færre. I 39,0 % af de rurale byer med jernbane var urbaniseringen allerede godt i gang, da jernbanen blev anlagt med den forskel, at urbaniseringsprocessen i Ringkøbing amt oftere tog sin begyndelse ved anlæggelsen af jernbanen, end det var tilfældet i de to øvrige områder. Til gengæld var den totale andel af byer med jernbane lavere i Ringkøbing amt end i de to øvrige amter, hvorfor det *ikke* er rimeligt at konkludere – som det tidligere er blevet hævdet – at jernbanen stort set altid ”skabte” de vestjyske byer. Samlet set var jernbanen kun sjældent – nemlig i 8,2 % af alle byerne – den eneste væsentlige transportfaktor, heriblandt ingen i Ringkøbing amt. Gode vejforhold forekom i 88,9 % af alle byer og var dermed mere udbredte end jernbanen, mens i alt 11,9 % af byerne lå ved kysten – heraf hele 32,3 % af alle byerne i Frederiksborg amt. I langt de fleste tilfælde havde byerne flere transportformer at trække på, men den kronologiske rækkefølge varierede. Tydeligt var det dog, at gode transportforhold var helt afgørende for byudviklingen, hvilket bl.a. afspejlede sig ved, at de største byer havde særligt veludviklede transportforhold. Alt i alt var en synergi mellem de forskellige transportforhold med til at karakterisere de rurale byer. Jernbanens betydning var uden tvivl central, men den kan ikke anskues isoleret. På baggrund af resultaterne i denne undersøgelse forekommer jernbanen således at være overeksponeret i den eksisterende forskning.

I alle de tre undersøgelsesområder kunne der identificeres et byhierarki bestående af forskellige niveauer, hvilket afspejlede sig i byernes placering og størrelse, mens variationerne i dette i vid udstrækning kunne forklares ved at se nærmere på byernes funktion(er). Herved kunne både oplands- og specialfunktioner – og altså derved en kombinationen af centralsteds- og netværksteoriene i den dobbelte model – i høj grad forklare bysystemets udseende. Generelt opstod byerne – helt i tråd med centralstedsteorien – i passende afstand fra både de eksisterende købstæder og hinanden, mens afvigelserne kunne tilskrives specialfunktioner og dermed forklares ud fra netværksteorien. I langt de fleste tilfælde fungerede de rurale byer som et supplement til det allerede eksisterende bysystem. I Ringkøbing amt formåede enkelte rurale byer at blande sig med (og endda distancere sig til) de allerede veletablerede købstæder, hvilket i høj grad kunne tilskrives det eksisterende bysystem, der bestod af små og få købstæder. I dette område var behovet for nye byer større end i de to øvrige, men de grundlæggende mekanismer i bydannelsesprocessen var alle steder de samme.

De rurale byer var karakteriseret ved deres forskelligheder, og der blev ikke på baggrund af undersøgelsen fundet belæg for at tale om en ”særlig” øst- og vestdansk rural by. Også opfattelsen af Vejle amt som et gennemsnitsområde måtte modificeres. Skal det forsøges at tegne et generelt billede, så opstod den rurale by typisk først efter 1880-1890 og var først omkring 1950/60 fuldt udviklet som sådan. Byen var typisk beliggende inde i landet og kunne enten vokse frem i en landsby eller på bar mark. Den havde en begrænset størrelse – oftest et indbyggertal under 1000 og en alsidig erhvervs- og funktions sammensætning bestående af en hel del håndværk og industri, men også handel, transport, institutioner (både sociale, kulturelle og administrative) og landbrug. Den primære funktion var at servicere egne indbyggere og det nærmeste agrare opland. Den typiske by var begunstiget af flere forskellige transportforhold – oftest både jernbane og større vej. Endelig var den typiske by beliggende uden for købstædernes læbælter og i så tilpas stor afstand til den nærmeste nabo af rurale byer, at den kunne definere sit eget opland. Trods dette forsøg på at opstille en ”arketype” var det *netop* de mange forskelligheder, der karakteriserede de rurale byer.

Dette studie har forsøgt at belyse et væsentligt aspekt af urbaniseringsprocessen i landdistrikterne på et helt overordnet niveau, som nu med stor fordel vil kunne udbygges med mere detaljerede studier af et mindre antal byer.

#### 6.5. Status og perspektiver

I analysens sidste del blev resultaterne fra undersøgelsen af de tre områder perspektiveret til det samlede danske bysystem. Udviklingen af de danske byer fra 1800-tallets midte og omkring et århundrede frem var præget af en stor byvækst, og de rurale byer tegnede sig for den decentrale urbanisering, der resulterede i, at det eksisterende bysystem af købstæder blev suppleret med byer på lavere niveauer. Kun enkelte steder formåede de rurale byer at blande sig med de gamle privilegerede byer. Denne ”undtagelse” blev i den empiriske analyse repræsenteret af dele af Ringkøbing amt, mens den mere generelle tendens kunne ses i

Vejle og Frederiksborg amter.

For at følge bysystemets udvikling og overveje konsekvenserne heraf for de rurale byer blev der kort draget nogle perspektiver til perioden efter 1960. Omkring 1960 resulterede en række større samfundsmæssige forandringer i, at de mekanismer, der i perioden frem til ca. 1960 havde stabiliseret bysystemet, var under forandring eller ikke længere eksisterede. En stærkt stigende mobilitet betød, at afstandsfaktoren, der tidligere havde virket stabiliserende på bysystemet, blev af stadig mindre betydning. Det medførte en mere differentieret urbanisering. Den differentierede byudvikling afspejlede sig også i de scenarier, der forsøgsvis blev opstillet for de rurale byers udvikling efter 1960. Disse blev dog ikke dokumenteret empirisk. Endelig bestyrkede denne lille ekskurs opfattelsen af, at de rurale byer opstod og fungerede i en afgrænset periode, hvorefter helt andre tendenser kom i spil.

Afslutningsvis blev det ved hjælp af generelle overvejelser og et eksempel demonstreret, at en (grundforsknings)undersøgelse, som den her foretagne, rummer et strategisk potentiale i forhold til at få overblik over og forvalte de rurale byers kulturhistoriske værdier (kulturmiljøer), der blot venter på at blive udnyttet.

#### 6.6. Opsummerende 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 udvikledes (og siden afvikledes), 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 den empiriske undersøgelse viste, 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.

Studiet af de rurale byer stillede krav om diskussioner og empiriske tests af indholdet i begrebet *by*. Dette emne har der ikke i mere traditionelle byhistoriske studier – typisk af privilegerede byer – været behov for at tage grundlæggende stilling til. Det er mit håb, at overvejelserne fra dette studie også kan bruges til en diskussion af begrebet i en bredere byhistorisk kontekst. Nærværende studie var også et forsøgt på at indskrive de rurale byer i den danske byhistorie, som 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. Det blev vurderet, at mellem en fjerde- og en femtedel af den danske befolkning i midten af 1900-tallet var bosiddende i en af de formodentlig knap 700 rurale byer. Herved blev typen endog meget udbredt. Via de rurale byer blev *byen* bragt til *landet* – og det i både Øst- og Vestdanmark. De rurale byers fremvækst blev dermed begyndelsen til en omfattende modificering af den tidligere så udtalte modsætning mellem land og by.



## 7. MATERIALE- OG LITTERATUROVERSIGT

### Arkivalier

Trap-redaktionens arkiv, Rigsarkivet:

- Frederiksborg amt, indberetninger mv., 2.-4. udg., 1 pk.
- 28) Vejle amt, 4. udg., diverse, 1 pk.
- 29) Ringkøbing, 4. udg., diverse, 1 pk.
- 48) Frederiksborg amt, 5. udg., indberetninger, 1 pk.
- 49) Frederiksborg amt, 5. udg., breve og materiale, 1 pk.
- 32) Tilføjelser og rettelser til 4. udg., 1 pk.
- 43) Korrespondance vedr. 3. udg., 1 pk.
- 44) Korrespondance vedr. 4. udg., 1 pk.
- 60) Odense amt, indberetninger, 1 pk.
- 61) Odense amt, breve og materiale, 1 pk.
- 62) Svendborg amt, indberetninger, 1 pk.
- 63) Svendborg amt, breve og materiale, 1 pk.
- 64) Hjørring amt, indberetninger, 1 pk.
- 65) Hjørring amt, breve og materiale, 1 pk.
- 66) Tisted amt, indberetninger, 1 pk.
- 68) Ålborg amt, indberetninger, 1 pk.
- 70) Viborg amt, indberetninger, 1 pk.
- 71) Viborg amt, breve og materiale, 1 pk.
- 73) Randers amt, indberetninger, 1 pk.

### 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 rettelser af 4 cm kort (udvalgte kort for alle områder).
- 4 cm kort, nyeste udg. (udvalgte kort for alle områder).
  
- *Bestemmelse til brug for rekognoscering*, Geodætisk Institut 1941.
- Diverse signaturtavler.
- *Håndbog for topografer*, 1. udg. Fagskrift nr. 3. Foreningen af topografer ved Geodætisk Institut, København 1963.
- *Håndbog for topografer*, 2. udg. Topografisk Sektion, Geodætisk Institut, København 1984.

### Lovgivning

- Lov af 29. december 1857 om Haandværks- og Fabriksdrift samt Handel og Beværtning m.m.
- Lov af 11. februar 1920 om Ophævelse af Læbælter.

### Statistik/oversigter

- *Demographic Yearbook 1952*, United Nations 1952.
- *Demographic Yearbook 1955*, United Nations 1955.
- *Statistiske Efterretninger*, nr. 52, København 1972.

- *Statistiske Meddelelser*, 4. rk., 10. bd., København 1901.
- *Statistiske Meddelelser*, 4. rk., 28. bd., København 1908.
- *Statistiske Meddelelser*, 4. rk., 37. bd., København 1911.
- *Statistiske Meddelelser*, 4. rk., 51. bd., 1. hf., København 1916.
- *Statistiske Meddelelser*, 4. rk., 63. bd., 1. hf., København 1921.
- *Statistiske Meddelelser*, 4. rk., 86. bd., København 1931.
- *Statistiske Meddelelser*, 4. rk., 113. bd., København 1942.
- *Statistiske Meddelelser*, 4. rk., 147. bd., København 1952.
- *Statistiske Meddelelser*, 1962, 13, København 1962.
- *Statistisk Tabelværk*, 6. hæfte, København 1842.
- *Statistisk Tabelværk*, 5. rk., A, nr. 5, København 1905.
- *Statistisk Tabelværk*, 5. rk., A, nr. 20, København 1935.
- *Statistisk Tabelværk*, 5. rk., A, nr. 23, København 1949.
- *Statistisk Tabelværk* 1963, V, København 1963.
- *Statistiske Undersøgelser: Byernes opland*, nr. 4, København 1960.
- *Statistiske Undersøgelser: Folketal, areal og klima. 1901-1960*, nr. 10, København 1964.
- *Statistisk Årbog 1985*, København 1985.

#### Topografiske værker:

- J.P. Trap (red.): *Statistisk-topographisk Beskrivelse af Kongeriget Danmark*, speciel del 1,1: Den sjællandske Øgruppe, 1858; speciel del 2,2: Skanderborg, Ringkjøbing, Veile og Ribe Amt samt Supplement og Register, 1859.
- J. P. Trap (red.): *Statistisk-topographisk Beskrivelse af Kongeriget Danmark*, 2. udg., del 3: Amterne Frederiksborg, Kjøbenhavn, Holbæk, Sorø og Præstø samt Bornholm, 1872; del 6: Amterne Aarhus, Veile, Ringkjøbing, Ribe og Færøerne, 1879.
- Harald Weitemeier (red.): *Kongeriget Danmark*, 3. udg., bd. 2: Frederiksborg, Kjøbenhavns, Holbæk, Sorø og Præstø Amter, 1898; bd. 5: Aarhus, Vejle, Ringkjøbing, Ribe og Færø Amter samt Supplement og Stedregister, 1904.
- Harald Weitemeier & Gunnar Knudsen (red.): *Kongeriget Danmark*, 4. udg., bd. 2: Frederiksborg Amt, Københavns Amt, Holbæk Amt, 1920; bd. 7: Aarhus Amt, Vejle Amt, 1926; bd. 8: Ringkøbing Amt; Ribe Amt, 1928.
- Niels Nielsen m.fl. (red.): *Danmark*, 5. udg., bd. 3,1: Frederiksborg amt, 1953; bd. 8,3: Vejle amt, 1964; bd. 9,1, Ringkøbing amt, 1965.
- Bruun, Daniel: *Danmark. Land og Folk: historisk-topografisk-statistisk Haandbog*, bd. 1-11, København 1919-23.
- *Vort Sogns Historie*, bd. 1-13, 1950-58 (se <http://www.vortsognshistorie.dk/>).

#### Vejvisere

- W. Mørck (red.): *Skandinavisk Merkantil-kalender. Handelskalender for Danmark, Sverige og Norge*, 4. udg., 1885-1887, København 1885.
- W. Mørck (red.): *Danmarks Merkantil Kalender. Handelskalender for Kongeriget Danmark*, 5. udg., 1887-89, København 1887.
- *Kongeriget Danmarks Handelskalender 1956*, København 1956.
- *Kongeriget Danmarks Handelskalender 1957*, København 1957.
- *Kongeriget Danmarks Handelskalender 1958*, København 1958.
- *Kraks Vejviser 1910*, København 1910.
- *Kraks vejviser 1960, 1) Kraks adressebog*, København 1960.
- *Kraks vejviser 1960, 2) Kraks handelskalender*, København 1960.

#### Ikke-publiceret litteratur

- Christensen, René, Lars H. Larsen, Adam Schacke, Mette Thøgersen & Erland Porsmose:

*Kulturmiljøer i Skam herred 1000-2000. En totalregistrering*, Odense 1999.

- Christensen, René, Lars H. Larsen, Ellen Christensen-Dalsgaard, Mette Thøgersen & Erland Porsmose: *Kulturmiljøer i Skam herred II. Udvælgelse og afgrænsning*, Odense 2000.
- Jakobsen, Bent: *Rurale byers udvikling – en undersøgelse i det nuværende Århus amt med hovedvægten på tiden omkring århundredskiftet*. Upubliceret speciale, Århus 1976.
- Nielsen, Henrik Gjøde: *Stationsbyen som forskningsobjekt og begreb. En analyse af dansk stationsbyforskning 1935-1997*, upubliceret manuskript 1997 (venligst udlånt af forfatteren).
- Stenak, Morten: *De inddæmmede landskaber: en historisk-geografisk undersøgelse af kulturteknik, arealanvendelse og kulturmiljø i Danmark med vægt på Nordfyn*. Upubliceret ph.d.-afhandling, Odense 2003.
- Thøgersen, Mette Ladegaard: *De rurale byer på Fyn. En definition, registrering og typologisering*. Upubliceret speciale, Odense 2002.
- Vedstesen, Astrid Krarup: *Samlinger af gårde/huse i Vejle Amt. En indholdsbestemmelse og definition af en samling af gårde/huse*. Upubliceret speciale, Odense 2005.

#### Publiceret litteratur

- Aagesen, Aage: *Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark*, København 1949.
- Ahlberg, Gösta: *Befolkningsutvecklingen och urbaniseringen i Sverige 1911-50*, Stockholm 1953.
- Alkjær, Ejler: "De danske Stationsbyer" i Max Kjær Hansen (red.): *Det danske Marked*, 2. årg. København 1943a, s. 153-175.
- Alkjær, Ejler: "Om Stationsbyernes Erhvervsstruktur og Oplandsforhold" i Max Kjær Hansen (red.): *Det danske Marked*, 2. årg., København 1943b, s. 217-251.
- Améen, Lennart: "Järnvägen i svenskt landskap" i Lennart Améen & Margit Forsström (red.): *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, nr. 12, 1986.
- Andersen, Lise Erling Gammelmark & Heino Wessel Hansen: *Hadsund – en by bliver til*, Hadsund 2004.
- Antrop, Marc: "Background concepts for integrated landscape analysis" i *Agriculture, Ecosystems and Environments* 77, 2000a, s. 17-28.
- Antrop, Marc: "Changing patterns in the urbanized countryside of Western Europe" i *Landscape Ecology* 15, 2000b, s. 257-270.
- Antrop, Marc: "Landscape change and the urbanization process in Europe" i *Landscape and Urban Planning* 67, 2004b.
- Antrop, Marc: "The concept of traditional landscapes as a base for landscape evaluation and planning. The example of Flanders Region" i *Landscape and Urban Planning* 38, 1999, s. 105-117.
- Aronsson, Peter: "Perspektiv på stations samhällen i nordisk forskning" i Peter Aronsson & Lennart Johansson (red.) 1999, s. 13-65.
- Aronsson, Peter & Lennart Johansson (red.): *Stations samhällen. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*. Acta Wexionensia, serie 1, Humaniora, nr. 2, Trelleborg 1999.
- Askgaard, Helle: "De nye byer" i *Fortid og nutid*, København 1988, s. 133-144.
- Askgaard, Helle: "Er stationsbyen en by med station?" i *Fortid og nutid*, København 1981, s. 471-474.
  
- Baker, Alan: *Geography and History. Bridging the Divide*, Cambridge 2003.
- Baker, Alan R. H: "Historical geography and the study of the European rural landscape" i Ulf Sporrang (red.): *The Transformation of Rural Society, Economy and Landscape. Papers from the meeting of The Permanent European Conference for the Study of the Rural Landscape*, Stockholm 1987, s. 1-12.
- Balle-Petersen, Poul: "De nye byer" i *Det forsømte århundrede. Arv og Eje*, Viborg 1976.
- Bédarida, François: "The Growth of Urban History in France: Some Methodological Trends" i H.J. Dyos (red.): *The Study of Urban History*, Southampton 1968.
- Berry, Brian J. L. & William L. Garrison: "The Functional Bases of the Central-Place Hierarchy" i

- Economic Geography*, vol. 34, 1958, s. 145-54.
- Blom, Grethe Authén (red.): *Industrialiseringsprocessen i Norden. Del 3. Industrialiseringens første fase*, Oslo 1977.
  - Boje, Per: *Det industrielle miljø 1840-1940*, København 1976.
  - Boje, Per: "Trap gennem tiderne" i *Bol og by*, bd. 1, 1997, s.18-34.
  - Boje, Per & Ole Hyldtoft: "Økonomiske, geografiske og demografiske aspekter" i Grethe Authén Blom (red.) 1977, s.178-244.
  - Borch, Leuning: *Stationsbyen. 1909 Landsudstillingen i Aarhus 1909*, København 1909.
  - Bracey, H. E.: *Social Provision in Rural Wiltshire*, London 1952.
  - Brande-Lavridsen, Hanne: "GIS og kartografisk repræsentation" i Thomas Balstrøm m.fl. (red): *GIS i Danmark*, 1. udg., Viby 1994.
  - Braudel, Fernand: *Capitalism and Material Life 1400-1800*, London 1973.
  - Braudel, Fernand: *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. (Vol. I – II), USA 1972.
  - Brodersen, Lars: "Kort – tolkning og kommunikation." i *Geografisk Orientering*, nr.1., 34. årg., 2004, s. 310-316.
  - Bruus, Michael: "Købstadshavnene og byvæksten 1798-1868" i Søren Bitsch Christensen (red.) 2005, s. 199-236.
  - Bøje, Erik M.: *Deskriptiv statistik – med Excel-vejledning*, Århus 2003.
  - Carlberg, Nikolaj & Søren Møller Christensen: *Kulturmiljø – mellem forvaltning og politisk praksis*, København 2003.
  - Carter, Harold: *Rural and Urban Settlements*, London 1990.
  - Carter, Harold: *The Study of Urban Geography*, 4. udg., London 1995.
  - Christaller, Walther: *Central Places in Southern Germany*, New Jersey 1966.
  - Christaller, Walther: *Das Grundgerüst der räumlichen Ordnung in Europa*, Frankfurt 1950.
  - Christaller, Walther: *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*, Jena 1933.
  - Christensen, Søren Bitsch (red.): *Middelalderbyen. Danske bystudier 1*, Århus 2004.
  - Christensen, Søren Bitsch (red.): *Den klassiske købstad. Danske bystudier 2*, Århus 2005.
  - Christensen, Søren Bitsch (red.): *Den moderne by. Danske bystudier 3*, Århus 2006.
  - Christensen, Søren Bitsch & Mette Ladegaard Thøgersen: "Bysystem og urbanisme ca. 1840-2000 – historie og historiografi" i Søren Bitsch Christensen (red.) 2006, s. 11-120.
  - Clausen, Kim & Peter Dragsbo: "De nye byer i Vestjylland" i Flemming Just (red.): *Arbejdsrapport om Vestjyllands udviklingshistorie ca. 1750-1914*, Esbjerg 1984, s. 143-156.
  - Clausen, Kim & Peter Dragsbo: "Den vestjyske stationsby" i *Folk og forskning*, nr. 4, 1981.
  - Clausen, Kim & Peter Dragsbo: "Stationsbyen - et historisk bymiljø" i *Arkitekten*, nr. 18, 1982, s. 357-380.
  - Clausen, Kim & Peter Dragsbo: "Stationsbyundersøgelserne. Arbejdet i Ribe og Ringkøbing amter" i *FRAM*, 1982, s. 82-102.
  - Christoffersen, Henrik: *Danmarks økonomiske historie efter 1960*, Århus 1999.
  - Christoffersen, Henrik: *Det danske bymønster og landdistrikterne*, København 2003.
  - Degn, Ole: "Danske, norske og svenske byhistorier og byudvikling og urbanisering" i *HEIMEN*, 1, 2002.
  - Degn, Ole: *Urbanisering og industrialisering. En forskningsoversigt*, København 1978.
  - Dragsbo, Peter: "Fire vestjyske stationsbyer" i Dragsbo & Nina Fabricius (red.): *Kulturbevaring og dagligt liv*, Statens Museumsnavn 1987, s. 94-100.
  - Dragsbo, Peter: "Forstaden - et kulturmiljøes historie" i Bitsch Christensen (red.) 2006, s. 285-307.
  - 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.
- Dragsbo, Peter: "Station Towns" i *Ethnologia Scandinavica*, 1986, s. 130-144.
  - Dyos, Jim: *The Study of Urban History*, Southampton 1968.
  - 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 (red.): *TÄTORTER OCH OMLAND*. Några föredrag hållna vid statens samhällsvetenskapliga forskningsråds ämnekonferens i Uppsala 2.-4. juni 1950, Lund 1951.
  - Enequist, Gerd: "Vad är en tätort?" i Gerd Enequist (red.) 1951, s. 5-15.
  - Engelstoft, Sten & Jan Magnussen: *Centerstrukturen i Vestsjællands Amtskommune, de små byer*, København 1976.
  - Eriksen, Sidsel: "Lokalsamfundshistorie. Mellem kollektiv hukommelse og kritisk samfundsanalyse" i *Journalen*, nr. 1, 1997, s. 3-7.
  - Eriksen, Sidsel: *Stationsbyens samfund. Folk og foreninger i Grindsted 1880-1940*, Viborg 1996.
  - Eriksen, Sidsel: "Stationsbyen – smeltedigel eller segregation? Et essay over bogen *Stationsbyernes samfund. Folk og foreninger i Grindsted 1880-1940*" i Peter Aronsson & Lennart Johansson (red.) 1999, s. 66-84.
  - Etting, Vivian & Per Grau Møller (red.): *De kulturhistoriske interesser i landskabet*. Miljø- og Energiministeriet, Skov- og Naturstyrelsen 1997.
  - Falk, Thomas: *Urban Sweden*, Stockholm 1976.
  - Fangel, Henrik: "Forskning i Byhistorie" i Ole W. Q. Bay m.fl. (red.): *Nye strømninger i dansk lokalhistorie*, Århus 1981, s. 77-107.
  - Febvre, Lucien: *A Geographical Introduction to History*. 4. udg., London 1966.
  - Fink, Jørgen: *Butik og værksted. Erhvervslivet i stationsbyerne 1840-1940*, Viborg 1992.
  - Frandsen, Karl-Erik: "Historisk geografi" i *Historisk Tidsskrift*, bd. 78, København 1978.
  - Frandsen, Karl-Erik: *Vang og tægt*, Esbjerg 1983.
  - Fransen, Peter: *Varetransport på Fyn via havn og jernbane 1865-1920*. Skrifter fra Landsarkivet for Fyn, nr. 2, Odense 1997.
  - Fritsche, Nicholas, Rasmus Porsgaard, Per Surland & Thomas Schelander: *Cand. merc. manual til SPSS 13.0*, udg. 010905, Århus 2005.
  - Furdal, Kim: "Flækker – en sønderjysk specialitet?" i *Sønderjyske Månedsskrift*, 1993.
  - Furdal, Kim: "Flækkkommuner – en mærkelig kommunetype" i Peter Fransen m.fl. (red.): *Harmonisering eller særordning*, bd. 1, Aabenraa 2002.
  - Fyns Amtskommune: *Landsbyregistrering i Fyns Amt. Historiske forhold*, Odense (1983) 1989.
  - Gad, Emma: "Skønhedssansen paa Landet" i *Architekten 1903-1904*, s. 472-474.
  - Gejl, Ib & Erik Korr Johansen: "Stationsbyen som forskningsområde" i Chr. R. Jansen (red.) *Stationsbyen: Rapport fra et seminar om stationsbyens historie 1840-1940*, Viborg 1980.
  - Godlund, Sven: *Bustrafikens fremvækst och funktion i de urbana influensfälten*, Lund 1954.
  - Godlund, Sven: "Trafik, omland och tätorter" i Gerd Enequist (red.) 1951, s. 51-72.
  - Greve, Klaus: *Zentrale Orte im Herzogtum Schleswig 1860 . Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holstein*, bd. 12, Neumünster 1987.
  - Handest, Mogens: "Kraks Vejviser" i Axel Andersen (red.): *Danske Opslagsværker 12*, København 1970-74, s. 37-66.
  - Hansen, Svend Aage: *Økonomisk vækst i Danmark, Bind I, 1720-1914*, København 1972.
  - Hansen, Svend Aage: *Økonomisk vækst i Danmark. Bind II, 1914-1983*, København 1974.
  - Hansen, Viggo: "Den rurale by. De bymæssige bebyggelsers opståen og geografiske udbredelse" i *Geografisk Tidsskrift*, 64. bd., København 1965, s. 54-69.

- Hansen, Viggo: "Den rurale bys rolle i urbaniseringsprocessen i Danmark", *YMER 1971*, Stockholm 1971, s. 21-33.
- Hansen, Viggo: "Det bebyggede land" i Arne Nørrevang & Jørgen Lundø (red.): *Danmarks Natur*, bd. 9, København 1981, s. 5-134.
- Harris, Chauncy D.: "A Functional Classification of Cities in the United States" i Peter Schöller: *Allgemeine Stadtgeographie*, Darmstadt 1969, s. 289-309.
- Harris, Chauncy D. & Edward L. Ullman: "The Nature of Cities" i Peter Schöller: *Allgemeine Stadtgeographie*, Darmstadt 1969, s. 220-237 (oprindeligt publiceret i *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 242, 1945, s. 7-17).
- Hastaoglou-Martiniadis, Vilma: "Transport and Urban Modernisation in the Levant" i Ralf Roth & Marie-Noëlle Polino (red.) 2003, s. 61-78.
- Hastrup, Frits: *Danske landsbytyper. En geografisk analyse*, Århus 1964.
- *Heimen*, Landslaget for bygde- og byhistorie, 1, 2002.
- *Heimen*, Landslaget for bygde- og byhistorie, 3, 2001.
- Hein, Lisbeth E., Else Marie Sand Ottsen & Claus M. Smidt: *Hørsholm i 250 år*, Hørsholm Egns Museum 1989.
- Hohenberg, Paul M. & Lynn Hollen Lees: *The Making of Urban Europe 1000-1994*, Cambridge 1995.
- Hoskins, W.G.: *English Local History. The Past and the Future. An Inaugural Lecture by W.G. Hoskins*, Leicester 1967.
- Hoskins, W. G.: *Making of the English Landscape*, London 1955.
- Howard, Ebenezer: *Garden Cities of To-morrow*, Eastbourne 1985 (oprindeligt publiceret i 1898, men først i 1902 under denne titel).
- Hvidt, Kristian: "Det folkelige gennembrud og dets mænd" i Olaf Olsen (red.): *Gyldendals og Politikens Danmarkshistorie*, bd. 11, København 1993.
- Hyldtoft, Ole. Anmeldelse i *The Scandinavian economic history review*, vol. 39, hf. 1, 1991, s. 100-101.
- Hyldtoft, Ole: *Statistik. En introduktion for historikere*, Gylling 1999.
- Hyldtoft, Ole: "Urbaniseringen i Danmark 1914-1970", i *Historica IV. Föredrag vid det XVIII Nordiska historikermötet, Jvaskylä* 1983.
- Illeris, Sven: *Byer og Service*, Amternes og kommunernes forskningsinstitution 1988.
- Illeris, Sven, Per Kongstad & Flemming Larsen: "Servicecentre i Midtjylland og teori for servicecentre" i *Geografisk Tidsskrift*, bd. 65, København 1966.
- Israelson, Michael & Jacob Gadd: "Digitale topografiske kort" i Thomas Balstrøm m.fl. (red): *GIS i Danmark*, Viby 1994.
- Jansen, Chr. R.: "Det tredje Danmark – stationsbyen" i *HUMANIORA 4*, 1978-80, Forskningssekretariatet 1981, s. 210-214.
- Jansen, Chr. R. (red.): *Nyt fra Stationsbyen*, bd. 1-14, Viborg 1982-1988.
- Jansen, Chr. R.: *Stationsbyen. Rapport fra et seminar om stationsbyens historie 1840-1940*, Århus 1980.
- Jensen, Johannes V.: "Landskab og Teknik" i *Kritisk Revy*, hf. 1, 1928, s. 2-5 (oprindeligt publiceret på tysk i 1913).
- Jensen, Jørgen Elsøe: *Danmarks middelalderlige byplaner. Bd. 1. Fyn med omkringliggende øer*, Odense 1992.
- Jensen, Kr. M. og Anette Reenberg: *Dansk landbrug. Udvikling i produktion og kulturlandskab*, Brenderup 1980.
- Jensen, Niels: *Danske industribaner*, København 1980.
- Jensen, Niels: *Danske jernbaner 1847-1972*, København 1972.
- Jensen, Niels: *Midtjyske jernbaner*, København 1979.

- Jensen, Niels: *Nordsjællandske jernbaner*, København 1975.
- Jensen, Niels: *Vestjyske jernbaner*, København 1977.
- Jensen, Niels: *Østjyske jernbaner*, København 1978.
- Johansen, Hans Chr.: "Dansk økonomisk statistik 1814-1980" i H.P. Clausen m.fl. (red.): *Danmarks historie*, bd. 9, København 1985.
- Jonasson, Olof: "Befolkningen och näringslivet i Mellansverige inom GDGs trafikområde 1865-1940. En järnvägsgeografisk undersökning" i Olof Jonasson (red.): *Trafikförvaltningarna Göteborg-Stockholm-Gävle och Göteborg-Dalarna-Gävle samt befolkningen och näringslivet i Mellansverige 1865-1940*, Trafikförvaltningen Göteborg-Dalarna-Gävle 1949.
- Jutikkala, Eino: "Städernas tillväxt och näringsstruktur" i Grethe Authén Blom (red.) 1977, s. 95-125.
- Jørgensen, Gertrud: "Den grænseløse by" i Ellen Højgaard Jensen (red.): *BYPLAN NYT 3*, København 2006, s. 4-5.
- Jørgensen, Harald: *Lokaladministrationen i Danmark. Oprindelse og historiske udvikling. En oversigt*, Odense 1985.
- Jørgensen, Steffen Elmer: *Fra chaussé til motorvej. Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761*, Viborg 2001.
- Jørgensen, Steffen Elmer: "Byerne og hovedlandevejsnettet 1761-1910" i Søren Bitsch Christensen (red.) 2005, s. 173-198.
- Kaatmann, Christian: "Skærbæk – en sønderjysk stationsby og dens naboer" i Chr. R. Jansen (red.), bd. 8, Viborg 1985.
- Kaatmann, Christian: *Stationsbyer i Sønderjylland - Toftlund og Hjordkjær*, Haderslev 1985.
- Kampp, Aage: *Landbrugsgeografiske studier over Danmark*, København 1959.
- Kirkhusmo, Andreas: "Urban History as Local History – a Critical Evaluation of the Norwegian Tradition" i Steinar Suphellen: *The Norwegian Tradition in a European Context*, Trondheim 1998.
- Kjatansson, Helgi Skúli: "Urbaniseringen på Island ca. 1865-1915" i Grethe Authén Blom (red.) 1977, s. 245-260.
- Kjeldstadli, Knut: *Fortida er ikke hva den en gang var. En innføring i historiefaget*, Oslo 1994.
- Kjeldstadli, Knut: "Komparation og byhistorie" i Einar Niemi & Hallvard Tjelmeland (red.): *Nyere byhistorie i Norden*, Tromsø 1992.
- Knowles, Anne Kelly (red.): *PAST TIME, PAST PLACE. GIS for History*, USA 2002.
- Korsgaard, Peter: *Kort som kilde – en håndbog om historiske kort og deres anvendelse*, Dansk Historisk Fællesråd og Sammenslutningen af Lokalararkiver 2006.
- *Kulturarv en værdifuld ressource for kommunernes udvikling. En analyse af danskernes holdninger til kulturarv*, København 2006.
- Larsen, Poul & Mette Balslev Sørensen (red.): *SP rapport*, nr. 6, Landbrugs- og Fiskeriministeriet, Statens Planteavlsvforsøg, 1996.
- *Lidt om Kraks Vejviser*, København 1925.
- Lilja, Sven: "Urbaniseringens dynamik och funktioner. Vad kan studiet av urbana system tilföra urbaniseringshistorien? Norden och Österjöområdet i fokus" i *HEIMEN*, 1, 2002.
- Lind, Olaf & Jonas Møller: *Bag hækken. Det danske parcelhus i lyst og nød*, Skive 1996.
- Lund, Niels Windfeld: "Annales-skolen og dansk lokalhistorie" i Ole W. Q. Bay m.fl. (red.): *Nye strømninger i dansk lokalhistorie*, Århus 1981, s. 19-36.
- Lösch, August: *The Economics of Location*, 2. rev. udg., New York 1967.
- Madsen, Henrik B. m.fl. (red.): *Atlas over Danmark. Den danske jordklassificering*, København 1992.
- Madsen, Torsten: *Primer to CAPCA*, version 1.1, 2005. Se <http://www.archaeoinfo.dk/>.
- Matthiessen, Christian Wichmann: *Danske byers folketal 1801-1981* trykt i *Statistiske Undersøgelser*

- nr. 42, København 1985b.
- Matthiessen Wichmann, Christian: *Danske byers vækst. Atlas over Danmark*, serie II, bd. 3, København 1985a.
  - Michelsen, Brage m.fl.: *Regionplanlægning – bidrag til regionplanlægningens historie*. København 1994.
  - Miller, Zane L.: *The Urbanisation of Modern America. A Brief History*, New York 1973.
  - Mikkelsen, Jørgen & Finn-Einar Eliassen: ”Perspektiver på nordisk byhistorie. En introduktion” i *HEIMEN*, 1, 2002.
  - Morrill, Richard: *Migration and the spread and growth of urban settlement*, Lund 1965.
  - Mortensøn, Ole: ”Kystlandskabet” i Etting, Vivian & Per Grau Møller (red.): *De kulturhistoriske interesser i landskabet*. Miljø- og Energiministeriet, Skov- og Naturstyrelsen 1997, s. 239-261.
  - Myhre, Jan Eivind: ””By”, Tettsted”, ”Urbanisering”- En innledning” i Grethe Authén Blom (red.) 1977, s. 9-12.
  - Myhre, Jan Eivind: ”Urbaniseringen i Norge i industrialiseringens første fase ca.1850-1914” i Grethe Authén Blom (red.) 1977, s. 13-93.
  - Myklebost, Hallstein: *Norges tettbygde steder 1875-1950*, Oslo 1960.
  - Myrtue (red.), Anders: *De fynske hovedgårde. Sammenfatninger og analyser af skemaregistrering*, Odense 1995.
  - Møller, Elith Juul: ”Den store nedtur” i *Danske Stationsbyer i byplanlægningens århundrede, Byplanhistoriske noter*, 44, Lund 2003.
  - Møller, Per Grau: ”Bygdebegrebet i 1800- og 1900-tallets danske landbrug” i Per Grau Møller & Mette Svart Christiansen (red.): *BYGDER. Regionale variationer i det danske landbrug fra jernalder til 2000*, Videbæk 2006.
  - Møller, Per Grau: *Fra landsby til soveby. Landbebyggelsen og dens økonomiske og kulturlandskabelige forudsætninger på Fyn 1770-1965*, Viborg 1990.
  - Møller, Per Grau: ”Historiske kort og kulturlandskabet” i Vivian Etting (red.): *På opdagelse i kulturlandskabet*, Århus 1995.
  - Møller, Per Grau & Erland Porsmose: *Kulturhistorisk inddeling af landskabet*, Miljø- og Energiministeriet, Skov- og Naturstyrelsen 1997.
  - Møller, Per Grau: ”Kulturmiljøregistrering” i *Fortid og Nutid*, hf. 1, 2001.
  - Møller, Per Grau: ”Lokalhistorie og kort” i *Journalen*, hf. 1, 1996.
  - Møller, Per Grau & Morten Stenak: ”Mapping Historical Landscapes and Environments - Morphology or Function?” Paper fra konferencen Multiple Landscapes. Merging past and present in landscape planning, Wageningen, juni 2004.
  - Møller, Per Grau, Morten Stenak & Mette Thøgersen: ”Kulturmiljøregistrering i praksis” i *Fortid og Nutid*, hf. 3, 2005, s. 192-220.
  - Mørch, Søren: *Den ny Danmarkshistorie 1880-1960*, Århus 1983.
  - Mørch, Søren: *Den sidste Danmarkshistorie. 57 fortællinger af fædrelandets historie*, København 1996.
- 
- Neef, Ernst : ”Das Problem der zentralen Orte“ i *Petermanns Geogr. Mitt*, vol. 94, 1950, s. 6-17.
  - Nevzgodine, Ivan V.: ”The Impact of the Trans-Siberian Railway on Architecture and Urban Planning on Siberian Cities” i Ralf Roth & Marie-Noëlle Polino (red.) 2003, s. 79-103.
  - Nielsen, Bue: ”Det moderne bysystem 1960-2000” i Bitsch Christensen (red.) 2006, s. 309-327.
  - Nielsen, Niels: ”Trap Danmark” i Axel Andersen (red.): *Danske Opslagsværker*, København 1970-74, s. 383-436.
  - Nilsson, Lars: *Den urbana transitionen. Tätorterna i svensk samhällsomvandling 1800-1980*, Stockholm 1989.
  - Nilsson, Lars: *Den urbana frågan*, Stockholm 1990.
  - Norskov, Jeppe & Jens Toftgaard Jensen: *Købstadens metamorphose*, Århus 2005.
  - Nyström, Jan: *Tätortslandskabet i Sverige. En studie av tätorters befolkningsförändringar under*



1980-talet, Stockholm 1994.

- Ogle, Maureen: "Beyond the Great City. Finding and Defining the Small City in Nineteenth Century America" i Joseph F. Rishel (red.): *American Cities and Town*, Pennsylvania 1992, s. 48-66.
- Paulsson, Gregor: *Svensk Stad. Del I. Liv och stil i svenska städer under 1800-talet*, Lund 1973.
- Paulsson, Gregor: *Svensk Stad. Del II. Från bruksby till trädgårdsstad*, Lund 1973.
- Pedersen, Margit Baad: *STATIONSBYLIV. Karise 1880-1940*, Viborg 1987.
- Petersen, Henrik: *De danske Landbrug. Fremstillet paa Grundlag af Forarbejderne til Christian V's Matrikel 1688*, København 1975.
- Porsmose, Erland: *Bebyggelseshistorisk teori og syntese. Landsbyens udvikling ca. 1000-1800 e. Kr.*, Odense 1987.
- Porsmose, Erland: *De fynske landsbyers historie – i dyrkningsfællesskabets tid*, Odense 1987.
- Porsmose, Erland: *Den regulerede landsby*, Viborg 1981.
- Porsmose, Erland: "Kulturlandskabet – definition, bevaringsideologi og -politik" i Nikolaj Carlberg & Søren Møller Christensen (red.), 2003, s. 73-83.
- Poulsen, Bjørn: "Hvad kan en tværfaglig og komparativ tilgang tilføre byhistorien? Eksemplet dansk middelalderlig urbanisering" i *HEIMEN*, 1, 2002.
- Pounds, Norman J. G.: *An Historical Geography of Europe 1800-1914*, Cambridge 1985.
- Rasmussen, Vigand Dann: *Nørrejske Jernbanebyer. Udvalgte problemer omkring placeringen og befolkningsudviklingen 1850-1900*, Viborg 1981.
- Rawert, O.J.: *Kongeriget Danmarks industrielle forhold: fra de ældste tider indtil begyndelsen af 1848*. Optryk af 1. udg. 1850, Ebeltoft 1992.
- Reenberg, Anette: "Agricultural systems in space and time – the dynamic mosaic of land use" i *Geografisk Tidsskrift, Special Issue 1*, København 1999, s. 181-190.
- Renes, Johannes: "Evaluating historic landscapes" i Gunhild Setten, Terje Semb & Randi Torvik (red.): *Shaping the land. Vol. III: The future of the past*, Trondheim 1999.
- Reys, John W.: *The Making of Urban America. A History of City Planning in the United States*, Connecticut 1965.
- Rodger, Richard: "In pursuit of the indefinable? – the urban variable reconsidered" i Steinar Supphellen (red.) 1998, s. 45-53.
- Rodger, Richard: "The Urban Frontier and Norwegian Identity" i Steinar Supphellen (red.) 1998, s. 143-146.
- Ralf Roth: "Interactions between Railways and Cities in Ninetinh Century Germany" i Roth & Polino (red.) 2003.
- Roth, Ralf & Marie-Noëlle Polino (red.): *The City and Railway in Europe*. England 2003.
- Sane, Henrik Zip: "Stationsbyerne og det moderne gennembrud på landet" i Peter Aronsson & Lennart Johansson (red.) 1999, s. 80-84.
- Sane, Henrik Zip: *Stationsbyborgeren – en skabelsesberetning. Farum 1900-1920*, Farum 1996.
- Sauer, Carl O.: "The Morphology of Landscape" i John Leighly (red.): *Land and Life. A selection from the writings of Carl Ortwin Sauer*, 5. udg., Californien 1974, s. 315-350.
- Schacke, Adam: *Enkelt- og enestegårde på Fyn i dyrkningsfællesskabets tid*. Kerteminde 2003.
- Schacke, Adam & Morten Stenak: *GIS og MapInfo*, rev. udg., Odense 2004.
- Schou, Anette: *Pilotprojekt Vest Ribe Amt*, Miljø- og Energiministeriet, Skov- og Naturstyrelsen 1998.
- Schultse, Joachim: "Zur Anwendbarkeit der Theorie der zentralen Orte" i *Petermanns Geogr. Mitt.*, vol. 95, 1951, s. 106-110.
- Sjøholt, Peter: "Det regionale bysenteret og omlandet på 1900-tallet" i Rolf Fladby & Harald Winge (red.): *By og bygd. Stad og omland By og bygd. Stad og omland, Nordisk lokalhistorie*, nr. 3, Oslo

- 1981, s. 191-213.
- Sjøholt, Peter: *Systemet av sentrale steder og omland: En teoretisk metodisk studie av funksjonell struktur og interaksjon med empiriske eksempler fra Midt-Norge*, Bergen 1981.
  - Slicher van Bath, B. H.: *The Agrarian History of Western Europe 500-1850*, London 1963.
  - Smailes, Arthur E.: *The Geography of Towns*, London 1966.
  - Stilling, Niels Peter: *De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion*. Viborg 1987.
  - Stilling, Niels Peter: "Jernbanen og urbanisering i internasjonalt perspektiv" i Chr. R. Jansen (red.) bd. 4, 1983, s. 31-47.
  - Stoklund, Bjarne: "Signalement af en epoke" i *Det forsømte århundrede. Arv og Eje*, Viborg 1976.
  - Stugu, Ola Svein: "Hvordan forstå byen i det urbaniserte samfunnet?" i *HEIMEN*, 1, 2002.
  - Stugu, Ola Svein: "Space and Place in Modern Urban History" i Steinar Supphellen (red.) 1998, s. 69-83.
  - Supphellen, Steinar (red.): *The Norwegian Tradition in a European Context*, Trondheim 1998.
  - Tanase, Michel: "Railways, Towns and Villages in Transsylvania (Romania): Impact of the Railways on Urban and Rural Morphology" i Ralf Roth & Marie-Noëlle Polino 2003, s. 45-60.
  - Tanvig, Hanne: *Hvad er et landdistrikt? I: Debatbog 2, At være eller ikke at være - landdistrikter i bevægelse*, CFUL, Esbjerg 2005.
  - Thelle, Mikkel: "Røræg eller spejlæg – byplaner og hverdagsliv ved Køge Bugt ca. 1945-1990" i Søren Bitsch Christensen (red.) 2006, s. 329-351.
  - Thestrup, Poul: *Nærbutik og næringslovs-omgåelse. En undersøgelse af brugsforeningerne og deres placering i innovationsprocessen i Danmark mellem 1850 og 1919*, Odense 1986.
  - Thøgersen, Mette Ladegaard: "De rurale byer" i Søren Bitsch Christensen (red.) 2006, s. 257-284.
  - Thrane, Henrik: *Bebyggelsesarkæologi som arbejds metode i bebyggelsesarkæologi*. Beretning fra et symposium 7.-8. nov. 1975 på Odense Universitet, Odense 1976.
  - Tork, J.A.: "Banernes Indflydelse på Befolkningsbevægelser og Bydannelser" i *De danske Statsbaner 1847-1947*, 1947, s.148-173.
  - Tork, J.A.: "Fynske stationsbyer" i *Fynske Aarbøger IV*, 1950-52, s. 138-188.
  - Tuxen, Poul: "Byplanlægning i en stationsby 1890. Træk af Kjellerups morfologi" i Chr. R. Jansen (red.), bd. 10, 1986, s. 8-53.
  - Tuxen, Poul: "Torvet i stationsbyen" i Chr. R. Jansen (red.), bd. 12, 1987, s. 3-41.
  - Vasegaard, Søren: "Stationsbyernes udvikling" i *Beretning om Dansk Byplanslaboratoriums Virksomhed 1934-36*, 1938, s. 71-77.
  - Vejrup-Hansen, Per: *STATISTIK med Excel*, Frederiksborg 2001.
  - Wenzel-Petersen, T.: "Den kartografiske virksomhed" i *Geodætisk Institut 1928-1978*, København 1978, s. 87-148.
  - Widgren, Mats: "Can landscapes be read? Abstract." i Grete Swensen (red.) *Cultural Heritage on the Urban Fringe*, 2002.
  - Widgren, Mats: "Landskap eller objekt. Kring kulturminnevårdens problem att hantera landskapets historia" i Jan Brendalmo m.fl. (red.): *Landskapet som historie*, Oslo 1997, s. 5-16.
  - William-Olsson, William: "Utvecklingen av tätorter och landsbygd Sverige 1880-1935" i *YMER*, 1938, s. 243-280.
  - Wirth, Louis: "Urbanism as a Way of Life" i *The American Journal of Sociology*, vol. XLIV, nr. 1, 1938.
  - Wohlfahrt, Eske: "Kulturmiljø – landskabelig realitet eller kulturel konstruktion" i Nikolaj Carlberg & Søren Møller Christensen 2003, s. 37-55.
  - Öhngren, Bo: "Urbaniseringen i Sverige 1840-1920" i Grethe Authén Blom (red.) 1977.

### Øvrige internetadresser

- *Atlas – quo vadis?* Seminar om kulturmiljø 2003 se <http://www.kuas.dk/tjenester/publikationer/emneopdelt/kulturmiljoe/atlas-quo-vadis/index.jsp>.
- Dansk Center for Byhistorie: <http://www.byhistorie.dk>.
- Industrisamfundets kulturarv: <http://www.kuas.dk/kulturarv/industrisamfundet/index.jsp> og [www.industrikultur07.dk](http://www.industrikultur07.dk).
- Kulturmiljøportalen på <http://www.kulturmiljoportalen.dk/main.aspx>.
- Lektor Bo Ejstruds hjemmeside om statistik: <http://websrv5.sdu.dk/ejstrud>.
- Netværket HisKIS på [www.hiskis.net](http://www.hiskis.net).
- Oversigt over jernbaner: [www.toptop.dk](http://www.toptop.dk).
- Projektet *Digitalt Atlas over Kulturmiljøer i Danmark* er beskrevet på: <http://www.humaniora.sdu.dk/kulturmiljoe/>.
- Statistikhjemmeside: <http://www2.chass.ncsu.edu/garson/pa765/statnote.htm>.
- Statistikprogram på <http://www.prodomosua.eu/ppage02.html>.
- Torsten Madsens program CAPCA er beskrevet på <http://www.archaeoinfo.dk/>.
- Vejle amts regionplan: <http://www.regionplan.vejleamt.dk/sw54240.asp>.

### Andet

- Database over danske købstæder udarbejdet af Kim Møller. Venligst udlånt af Søren Bitsch Christensen, Dansk Center for Byhistorie i Århus.
- Data fra Danmark Jordbrugsforskning (DJF-data).
- Digitalisering af Danmarks jernbaner udført af Ken Rasmussen for Kartografisk Dokumentationscenter og Danmarks Jernbanemuseum i Odense.
- Digitalisering af Videnskabernes Selskabs kort udført af Peder Dam, Peter Steen Nielsen, Claus Dam & Jan Bill 2003. Se [www.hiskis.net](http://www.hiskis.net).
- Forarbejder til bydgeinddelingen. Venligst udlånt af Per Grau Møller, Kartografisk Dokumentationscenter.
- Møde med landsarkivar Chr. R. Jansen den 27. august 2004 på Landsarkivet i Viborg.
- Samtale med professor Per Boje efteråret 2005 på Syddansk Universitet.

### Opslagsværker

- Alstrup, Erik & Poul Erik Olsen (red.): *Dansk kulturhistorisk opslagsværk*, bd. 1-2, Århus 1991.
- Brangstrup, Chr. (red.): *Salomonsens konversationsleksikon*, 2. udg., 26 bd., København 1915-1930.
- Brüel, Sven & Niels Åge Nielsen: *Gyldendals Fremmedordbog*, 10. udg., 2. oplag, Haslev 1987.
- Dahlerup, Verner (red.): *Ordbog over det danske Sprog*, 28 bd., København 1918-56. Se <http://ordnet.dk/ods/>.
- Lund, Jørn (red.): *Den Store Danske Encyklopædi*, 24 bd., København 1994-2006.

## 8. ENGLISH SUMMARY

### Part 1: Problem, theories and methods

This dissertation is concerned with the urbanization of the rural districts in Denmark in the period approximately 1840-1960. Traditionally, the new towns in rural districts were and still are called 'railway towns' even though the railway was not always present. Here the towns are called 'rural towns' and a rural town is defined as:

A concentration of settlements that in the second half of the 19th century and the first half of the 20th century developed in the rural districts – typically located at main communications. Trade, communications, industries, and institutions most often distinguished the town from the surrounding rural districts while the majority of the population was occupied in other than agriculture and fishing industries.

The rural towns have been subject to a number of studies but despite rather extensive research, there are a number of crucial shortcomings: In the present research, there is no consensus about definitions of the towns. A total registration of the towns within a larger area and an overview of the number and spreading of the towns does not exist, as well as there are important shortcomings in the way the towns are characterized. Some of the basic theses have not been empirically tested, for instance the idea of a special eastern and western type of a rural town, and the importance of the railway has a tendency to be overrated. In this dissertation, it is tried to remedy these inadequacies by doing a comparative study of the rural towns in three old, Danish counties (prior to 1970), the counties of Vejle, Ringkøbing, and Frederiksborg. The aim is to investigate where and how the rural towns developed, which characteristics and functions they had, and to find explanations on these questions.

The study is based on a historical settlement approach supplemented with theories and methods from the geographical neighbour discipline: Theories concerning the external urban system, central place and network theories (called 'the dual model'), a model of the development of urban systems, and theories concerning the internal structure of cities. The rural towns are studied comparatively by using both quantitative and qualitative techniques. The level chosen is a meso and a macro level while the more detailed micro level is not included. The overall perspective is a structural one.

It is the basic idea that the rural towns have to be studied from a number of different perspectives by counting parameters such as population, economy including occupational structure and different 'functions' (trade, industries, transport and institutions), communications including the whole transport system and not only the railway, and the settlement structures in the rural towns. Furthermore, the thesis is that the rural towns have to be examined as a part of the urban system (other rural towns and the boroughs) and in relation to the primary settlements (villages and fishing villages). These components are all included in the model developed for the analysis, the so-called 'model of explanation'.

The dissertation includes both methodical and thematic components. The aim of the methodical part is to generate new knowledge about how to manage the source material and the tools in the analysis. It is the intention to explore the potential of the GIS-tool that has not hitherto been used in investigations of rural towns/'railway towns'. In the thematic part, the aim is to answer the above-mentioned questions in order to establish new knowledge about the history of the rural towns. The two parts are closely connected.

The source material is a combination of statistics (population and occupations), topographic literature (*Trap Danmark*), and economical but mainly topographical maps. Many of the used sources have not up to now been used in studies of rural towns, as well as the combination of the sources by using *MS Access*, *MS Excel* and the GIS programme *MapInfo* in the analysis is new.

### Part 2: The social context

In the first part of the analysis, an overview of the development of the Danish society in the period

approximately 1840 to 1960 is established. It is demonstrated that the society underwent dramatic changes during this period, and the thesis is that these changes had consequences for the settlement structure.

The other aim is to consider whether the three areas are representative for Denmark as a whole. Measured on different parameters, the county of Vejle was almost a micro-Denmark while the two other areas in different ways were extremes representing respectively an eastern and western part of Denmark. In the county of Frederiksborg, an area close to the capital Copenhagen is represented. It is concluded that the three areas together were representative for the development on a national scale.

### Part 3: Mapping and registration

In this chapter, the rural towns in the three areas are registered and mapped. First, a registration method is developed by using three sources: Historical maps, population statistics, and topographic literature. In particular, the cartographic analysis is central. Hitherto registrations have been based on population statistics but this new method makes it possible to register the towns from a broader perspective.

The registration requires considerations about the concept 'town' and the question is urgent especially in relation to the smallest rural towns. It is chosen to focus on the structure and density of the settlement supplemented with a claim for at least 200 inhabitants and some functions (for instance trade, industry, communications, and institutions). In particular, attention is paid to the lower limit that results in recognition of a special type of settlements on a lower level than the 'real' towns, the so-called 'minor rural towns'. Additionally, it is necessary to separate the rural towns from other settlements. It is also clear that a wide definition of the rural towns should be used. Therefore, seaside towns, industrial towns, institutional towns, former boroughs that developed, and new upcoming boroughs are all included in the investigation. Physically, the rural town is defined at the time where it had its largest extent as a rural town and still functioned as such, i.e. before it for instance developed into a residence town.

Altogether 135 rural towns are registered in the three areas. They are distributed on 44 towns in the county of Vejle, 60 towns in the county of Ringkøbing, and 31 towns in the county of Frederiksborg. Converted to a national scale, it corresponds to almost 700 rural towns in Denmark. Thus, the number of towns registered is much higher than the number included in the existing investigations.

### Part 4: Origin, development, and characteristics of the rural towns

In part four, the origin, development, and characteristics (size, degree of urbanization, functions, and communications) of the registered rural towns are analysed.

Based on the parameters from the 'model of explanation' it is possible to characterize the rural towns. Important is the analysis of the settlement structure, which gives insight into the origin and development of the towns. There is a distinction between inland and seaside towns, towns with and without 'primary settlement', and the nuclei and their characteristics are described. In addition, the communications are of great importance but it is not operational to distinguish between for instance towns with and without a railway connection. The various factors – population, occupational structure (among these especially the categories, 'Agriculture' and 'Trade'), the number of functions and the physical structure of the settlements – altogether give an impression of the size of the towns and their degree of urbanity. A combination of the occupational data from 1960, the functions registered in *Trap Danmark* and the settlement structure makes it possible to get useful information of the functional characteristics of the towns. Inspired by central place theory, network theory, and the model of the development of an urban system, there is a distinction between functions related to the surrounding area – the so-called central place functions – and specialized functions. Most of the towns were 'central places'. In some cases, one function dominated more than the others, even though the main function was to serve a hinterland. In a few cases, the dominance of a special function was so distinct that the town is characterized as a 'specialized town'. The development of the rural towns was very complex and – in contrast to the previous research – the rural towns are not classified in narrow types. By using a very flexible characteristic including a number of parameters, it is possible to get a more sophisticated view on the rural towns. The GIS-tool is very effective and makes it possible to investigate and

visualise the internal structure of the towns as well as the external structure and location in the urban system can be compared. Thus, this modern tool gives new life to the 'old-fashioned' structural history.

Most of the rural towns emerged in the last decade of the 19th century and the two first decades of the 20th century. In all three areas, there were examples of towns that grew up early and late – in general a bit earlier in the county of Frederiksborg and latest in the county of Vejle. The development of the towns varied and could pass off gradually or drastically. The tendency was that some towns in the counties of Frederiksborg and Ringkøbing developed faster than the towns in the county of Vejle. The fact that the towns in general were smallest in the county of Vejle might explain some of this tendency. Furthermore, towns that developed in a so-called 'primary settlement' (village or fishing village) had a more regular development than towns that emerged on 'bare ground'. The latter was most common in the county of Ringkøbing. For the most part, the functions of the towns and their location in the entire urban system could explain the different sizes and degrees of urbanity in the towns.

In general, the rural towns were small. The occupational structure varied but overall the percentage of the population occupied in 'Craft and industry' was relatively high, while the percentage of the population employed in 'Agriculture etc.', 'Trade' and 'Administrative and liberal trades' were lower and almost identical for the categories. Only minor differences between the employment structures in the three areas are identified. Occupation in 'Agriculture etc.' was a little more common in some towns in the county of Ringkøbing than in the other counties, as well as an area in central Jutland was characterized by a concentration of 'Craft and industry'. In the county of Frederiksborg, there was slightly more trade than in the other areas. The majority of the rural towns served their own inhabitants and a smaller or larger surrounding agrarian area, and the relation to the agrarian society is often evident. Very interesting is the fact that there were no basic differences between the distributions of employment. The analysis of the functions confirms this statement. 62.2 % of are categorized as towns with central place functions, 26.7 % of the towns had both central place and specialized functions, and just 11.1 % of the towns had only specialized functions. There were a larger number of towns with specialized functions in the county of Frederiksborg than in the other areas but in all the three areas, specialized functions and special towns were represented. 55.6 % of the towns had a primary settlement while 44.4 % sprang up on 'bare ground'. In all three areas, there are examples of towns of both types but it is clear that the 'primary settlements' were most common in the county of Frederiksborg, moderately common in the county of Vejle while an origin on 'bare ground' was most common in the county of Ringkøbing. Communications were very important for the origin and development of the rural towns. Often it was a combination of different types – railways, major roads and maybe sea routes – which together connected the rural town to the outside world. 74.1 % of the towns had a railway, in the county of Frederiksborg a larger percentage and in the county of Ringkøbing a smaller. In 39.0 % of the towns *with* railway, the urbanization was already started when the railway came. This was more common in the county of Ringkøbing than in the other counties. Totally, the railway was very seldom – in 8.2 % of the towns – the only communication present (none of these were located in the county of Ringkøbing). 88.9 % of the towns had access to major roads, and consequently these communications were more common than the railway. 11.9 % of the towns were located on the coast – among these 32.3 % of all the towns in the county of Frederiksborg. In most of the rural towns, more communications were present but the chronological order varied. It is obvious that good communications were of great importance for the development of the rural towns, and the synergy achieved by a combination of the different communications was of great importance. The railway was without doubt of great importance for the development of the rural towns but in the previous research, the importance of the railway has been exaggerated.

In the three areas, an urban hierarchy consisting on different levels is identified. The hierarchical structure is reflected in the location and size of the towns while most of the variations in the hierarchy can be explained by special functions. For the most part, a combination of central place and specialized functions – and thereby the central place theory and network theory (the 'dual model') – explains the structure of the urban system. In most cases, the rural towns supplemented the existing urban system but in the county of Ringkøbing, a few towns came up to – and even outstripped – the well-established boroughs. This can be explained by the few and small existing boroughs in that area. The basic mechanisms of the urbanization

process were alike and the study does not verify the thesis of a specific eastern and western type of a rural towns.

The rural towns were to a far extent characterized by their variations but with reservations, a picture of the 'typical' rural town is drawn: It is most likely that the rural town was an inland town that emerged after 1880/90 and around 1950/60 was fully developed as such. The town developed either from a village or on 'bare ground'. Most of the towns remained rather small and had less than 1000 inhabitants. The structure of the occupation was versatile, and it had several functions related to craft and industry but also functions related to trade, communications, institutions (social-, cultural and administrative) and agriculture. Typically, the town served its own inhabitants and the close agrarian hinterland with various functions. It is likely that the town had both railway and a major road. Usually, it was located in such a distance from boroughs and neighbouring rural towns that it could define its own hinterland. However, it must be emphasized that it was not 'the average' but the many differences that characterized the rural towns.

#### Part 5: Status and perspectives

In the fifth part, the results from the main studies are put into perspective. First, the results from the three areas are examined in a national context. The Danish society experienced an extensive urbanization in the period between 1840 and 1960. The rural towns took part in the decentralization process that resulted in a new level of subordinated towns and a completion of the hierarchical urban system. Only few of the rural towns in Denmark could be compared to the boroughs. In order to consider the consequences for the rural towns, the development of the urban system after 1960 is followed. About 1960 a number of major structural changes took place in the Danish society and the increasing mobility that decreased the meaning of distances and made the urbanization more differential was of great importance. This differential development was also seen in the scenarios, which were set up to trace the development of the rural towns after 1960. This short digression underlined the impression that the rural towns functioned in a limited period after which other tendencies took over.

Finally, it is shown that the present investigation (fundamental research) has a strategic potential when registering and evaluating the state of preservation/cultural environment of the rural towns.

#### Part 6: Conclusion

The rural towns were important components in the construction of the modern society, and the modernization process was evident in the rural towns as well – especially the construction of an effective communications system, the development in agriculture, the industrialization, and the spread of trade and services to the rural districts.

The development of the rural towns was synchronous with the construction of a railway net but the empirical analysis demonstrates that more than 25 % of the towns were *not* connected to the railway, as well as the railway in almost 40 % of the towns was built *after* the urbanization process started. Therefore, the close connection between 'railway' and 'town' as it appeared in the term 'railway town' is inappropriate and the term 'rural town' seems to be more precise.

The concept of 'city'/'town' is discussed and tested empirically in order to define the rural towns. This discussion has not been necessary in the traditional urban history with its focus on the better-defined boroughs. The present study tries to incorporate the rural towns in the Danish urban history as a unique type of a town with a special function in the urbanization process that took place in the rural districts. The rural towns were widespread, and it is estimated that between a fourth and a fifth of the population about 1950/60 lived in one of the almost 700 Danish rural towns. The rural towns brought the urbanization to the rural districts but the process was not fundamentally different in the western and eastern part of the country. Altogether, the rural towns started a modification of the former extreme contrast between rural and urban areas.