

## Stationsbyer og andre rurale byer

En kommentar til Mette Ladegaard Thøgersens artikel "Stationstiden"

Af Jørgen Fink

I forlængelse af Poul Thestrups velargumenterede kritik anføres i det følgende yderligere kritiske betragtninger af Mette Ladegaard Thøgersens (herefter MLT) artikel "Stationstiden".

Et hovedpunkt i artiklen er at gøre op med den myte "at jernbanen skabte de vstdanske rurale byer, og at den vstdanske rurale by opstod på såkaldt bar mark (Aagesen 1949, Stilling 1987, Fink 1992)." (s. 31) Og videre som led i MLTs kritik af stationsbyprojektet: "Ideen om en øst- og vstdansk stationsbytype var et af resultaterne af stationsbyprojektet, bl.a. hos Fink." (s. 33)

Kritikken bygger på en misforståelse. MLT anvender en bred definition af sit emne, de rurale byer og definerer "en rural by som en bebyggelseskoncentration, som opstod og udviklede sig i landdistrikterne – typisk ved en hovedfærdselsåre – i 1800-tallets anden halvdel eller de første årtier af 1900-tallet, hvor handel, transport, industri og institutioner gav bebyggelsen et "bymæssigt" præg, hvorfor hovedparten af befolkningen var beskæftiget ved andet end de primære erhverv." (s. 36) Hun fremhæver, at den brede definition gør det muligt at rumme hele landdistrikternes urbanisering.

Der kan bestemt argumenteres for at anvende en sådan definition og se på den samlede bydannelse, der foregik uden for det traditionelle bysystem af købstæder og landsbyer, blot skal man så gøre sig klart, at definitionen omfatter bydannelser, der er forskellige med hensyn til oprindelse, funktion og udvikling. Man kan efter funktion sondre mellem i hvert fald fem<sup>1</sup> forskellige former for rurale byer:

Boligbebyggelse	Proto-købstad	Specialby	Kystby	Agrarby
Forstad		Institutionsby	Fiskerleje	Stationsby
Villaby		Fabriksby	Fiskerihavn	Landevejsby
Fritidsby			Færgehavn	
			Havneby	

En så bred definition af den rurale by er rent negativt bestemt ved at omfatte alle de byer, der hverken er købstæder eller landsbyer, og den har ikke noget funktionelt fællespræg. Det er derfor ganske enkelt ikke korrekt, når MLT i sin artikel konkluderer, at "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." (s. 48) Der er forskel på eksempelvis en forstads, en fiskerihavns og en stationsbys funktion.

Det er imidlertid slet ikke den definition, der anvendes i min bog. Bogen er koncentreret om agrarbydannelsen, som for nemheds skyld kaldes stationsbyerne. De defineres 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." Ved den praktiske operationalisering blev hovedstadsområdet (Frederiksborg amt og Københavns Amtsrådsreds) holdt udenfor for så vidt muligt at

undgå at få villabyer med. (Jørgen Fink: *Butik og værksted. Erhvervslivet i stationsbyerne 1840-1940*. 1992. s. 16 og 306). Det er altså en delmængde inden for de rurale byer, som analyseres i bogen, og begrundelsen for at definere denne delmængde er, at den havde den fælles funktion at være omladningspunkt for grovarehandelen med landbruget og at de analyserede byer udviklede sig til at blive centrum i de lokalmarkeder, der opstod på landet i takt med pengeøkonomiens gennembrud. (Fink, 1992 s. 31f) Denne delmængde omfatter ikke kun stationsbyer, som havde jernbanestation, men også stationsbyer, som ikke havde, og det havde naturligvis været mere korrekt så at kalde kategorien 'agrarby' og underindele den i stationsbyer og landevejsbyer, sådan som det også er sket i skemaet ovenfor. Forholdet er imidlertid præciseret i bogen, så læseren ved, at det anvendte stationsbybegreb også omfatter landevejsbyer.

Det er konstituerende for den delmængde, der analyseres i min bog, at dens erhvervsmæssige funktion var at være omladningsplads for engroshandelen (i praksis grovarehandelen) med landbruget, og det er derfor landbrugsudviklingens betydning for stationsbydannelse forløb, der har været hovedpunktet i undersøgelsen. Der påpeger jeg, at der er forskel på det vstdanske og det østdanske udviklingsmønster, og påpeger, at den kraftigste vækst i stationsbyerne (NB en delmængde af de rurale byer) kom i de områder, hvor familiebrugene stod stærkest. Det gjaldt det vestlige Jylland og Nordvestsjælland. (Fink, 1992. s. 31). Når der påpeges et vest- og et østdansk mønster, ligger der ikke deri, at den geografiske placering i sig selv var afgørende, men at der var en gennemgående forskel på den agrare brugsstruktur i henholdsvis Vest- og Østdanmark, og at der kan gives en konsistent forklaring både på mønsteret og på de undtagelser i forhold til mønsteret, der kan ses.

Forskellen i udviklingsmønster resulterede også i en forskel i stationsbyudviklingen, idet groft sagt 2/3 af stationsbyerne i det vestlige Danmark opstod på bar mark, dvs. uden forudgående bydannelse på stedet, hvilket kun var tilfældet for 1/3 af stationsbyerne i Østdanmark. På det grundlag kan man sige, at den typiske vstdanske stationsby var opstået uden forudgående bydannelse på stedet, hvorimod den typiske østdanske stationsby var en tidligere landsby, som havde ændret sit udviklingsmønster efter at have fået station. Der tales ikke i min bog om en øst- og en vstdansk stationsbytype, som MLT påstår, men alene om forskelle i udviklingsmønster.

MLT kritiserer mig også for at hævde, at jernbanen skabte de vstdanske rurale byer. Som nævnt er det for det første ikke de rurale byer, jeg udtaler mig om, men stationsbyerne (incl. landevejsbyer). For det andet har jeg ikke hævdet, at jernbanen skabte dem. Jeg anfører fire forudsætninger for stationsbyernes fremvækst

"1) Den kraftige befolkningstilvækst i 1800-tallet

2) Markeds- og pengeøkonomiens gennembrud

3) Den gennemgribende ændring af fjerntransportsystemet, først og fremmest etableringen af et jernbanenet, men også indførelsen af skibe og etableringen af havneanlæg.

4) Landbrugets omlægning af produktionen til erstatningsdrift med brug af importerede gødningsstoffer og produktion af forædlede animalske varer, hvilket krævede import af foderstoffer.

Alle de fire forudsætninger var nødvendige betingelser for stationsbyernes fremvækst, og ingen af dem var i sig selv tilstrækkelig, men det er opfattelsen her, at den af de fire forudsætninger, der fik den største

indflydelse på stationsbyerhvervslivets sammensætning, vilkår og udvikling, var landbrugsudviklingen.”  
(Fink, 1992 s. 14)

Citatet viser, at det ikke er korrekt, når MLT tager min bog til indtægt for synspunktet ”at jernbanerne skabte den vestdanske rurale by.”

Men MLTs artikel yder heller ikke retfærdighed mod hendes egen ph.d.-afhandling, som artiklen i vid udstrækning bygger på. Afhandlingen har bedre kvaliteter,<sup>2</sup> end artiklen lader ane, og rummer bl. a. en omhyggeligt udarbejdet metode til identificering af bydannelser i landdistrikterne. Metoden er tidkrævende at anvende, men det ville være værdifuldt, om man ved hjælp af denne metode kortlagde den samlede rurale (i MLTs brede definition) bydannelse i Danmark. Det ville gøre det muligt efterfølgende på et solidt grundlag at analysere de forskellige bytyper, som findes inden for det meget brede begreb.

---

<sup>1</sup> Man kan naturligvis diskutere om proto-købstæder skal være en selvstændig kategori. Det er byer som Esbjerg, Struer, Brønderslev m.v., der fik købstadsstatus. De vil alternativt kunne indplaceres i en af de andre kategorier.

<sup>2</sup> Den rummer også berettigede kritikpunkter mod stationsbyprojektet og påpeger f.eks. mangler i min liste over stationsbyer.