

Odense i forandring 1800-2010

Indblik i infrastruktur og byudvikling i Odense
via nedslag i byens transporthistorie

Introduktion

Læringsforløbet *Odense i forandring 1800-2020* giver indblik i, hvordan en by løbende forandres, og hvordan teknologi, erhvervsudvikling og transport gennem historien har ændret byens udseende. Forskellige perioder har haft behov for forskellige løsninger. Nye transportformer har skabt fysiske forandringer og nye muligheder og samtidig skabt nye grænser og vækstområder i byens landskab. På en byvandring i centrum af Odense introduceres nedslag i byens historie, hvor vi kommer tæt på de store forandringer, der har formet Odense frem til i dag, og skaber dermed en baggrund for at forstå byens udseende, og ikke mindst hvorfor byen igen forandrer sig i disse år med vægt på højt, tæt byggeri, biler væk fra bymidten og offentlig transport i form af letbanen.

Eleverne stifter bekendtskab med kulturlandskaber og byrum gennem byvandringen. De introduceres til det kilde-materiale, der er synligt i bybilledet i form af trafikale anlæg og bygninger. Eleverne bearbejder efterfølgende viden og egne fotos fra byvandringen i et digitalt bykort. Bykortet skal illustrere byudviklingen og de indtryk, eleverne har med sig efter oplevelsen af byrummet.

Formål

At formidle byens forandring set med transporthistoriske øjne gennem nedslag i byens udvikling fra anlæggelsen af havnen og kanalen i 1803, åbningen af den fynske jernbane i 1865, frem til lukningen af Thomas B. Thriges Gade i juni 2014 og beslutningen om en letbane i Odense fra 2020.

Problemstilling

- Hvordan har transportmæssige forandringer påvirket borgerne i Odense?
- Hvordan har transportmæssige forandringer påvirket Odense bys udvikling?
- Hvilke trafikale ændringer har påvirket Odense bys udvikling?
- Hvornår i Odense bys historie er der ændret radikalt på trafikken i Odense?
- Hvordan har transportmæssige forandringer påvirket handel, industri og vækst i Odense?
- Hvordan ser bybilledet ud i Odense i år 2016?
- Hvordan ændrer bybilledet sig i årene frem mod 2021?

Klassetrin

7. - 9. klasse.

Fag

Dansk og historie.

Varighed

3 timer

Kompetenceområder 7.-9. klasse

Kompetenceområder faget historie efter 9. klasse

Kildearbejde

- Kompetencemål: Eleven kan vurdere løsningsforslag på historiske problemstillinger.
- Færdigheds- og vidensmål: Eleven har viden om kildekritiske begreber.

Kronologi og sammenhæng

- Kompetencemål: Eleven kan på baggrund af et kronologisk overblik forklare, hvorledes samfund har udviklet sig under forskellige forudsætninger.
- Færdigheds- og vidensmål: Eleven har viden om forandringer af samfund lokalt, regionalt og globalt.
- Færdigheds- og vidensmål: Eleven har viden om begivenheders forudsætninger, forløb og følger.

Kompetenceområder faget dansk efter 9. klasse

Fremstilling

- Kompetencemål: Eleven kan udtrykke sig forståeligt, klart og varieret i skrift, tale, lyd og billede i en form, der passer til genre og situation.
- Færdigheds- og vidensmål: Eleven kan tilrettelægge proces fra ide til færdigt produkt.
- Færdigheds- og vidensmål: Eleven kan disponere og layoute stof, så det fremmer hensigten med produktet.
- Færdigheds- og vidensmål: Eleven har viden om virkemidler, grafisk design og efterproduktion.

Forslag til læringsmål

- Eleven har viden om byrum og kulturlandskaber som kilder.
- Eleven har viden om Odense bys forandring fra 1800-tallet og frem til i dag med fokus på trafikale anlæg.
- Eleven kan forklare betydningen af ændringer i byens struktur ud fra transportmæssige ændringer.
- Eleven kan lokalisere og placere bygninger, anlæg og byrum på trykte og digitale kort.
- Eleven kan bearbejde egne fotos og tekster med digitale værktøjer.
- Eleven kan præsentere og formidle viden om Odense bys forandring via et digitalt bykort.

Indhold, rammer og aktiviteter

Læringsforløbet afholdes dels som en byvandring og dels på Danmarks Jernbanemuseum. Forløbet er delt i fire faser: *forberedelse*, *fordybelse*, *produktion* og *evaluering*. Alle faser planlægges gennemført på museet. En del af forberedelsen kan afholdes på den enkelte skole. Dette aftales med den undervisnings- og udviklingsansvarlige for Undervisning, Ulrik Vestergaard Jensen. Det konkrete indhold og faglige niveau afstemmes efter klassetrin og kan differentieres efter behov. Eleverne arbejder med det digitale værktøj, Thinglink, i deres fordybelses- og produktionsfase. Museet stiller iPads til rådighed.

Forberedelse

På museet. Varighed: 15 minutter.

Eleverne præsenteres for forløbets indhold, rammer og aktiviteter på Danmarks Jernbanemuseum. Museets undervisningsansvarlige introducerer baggrunden for byvandringen og skitserer læringsmål for eleverne. Udvalgt kortmateriale fra Historisk Atlas anvendes i introduktionen.

Fordybelse

Byvandring. Varighed: 60 minutter.

Eleverne skal via nedslag i byrummet stifte bekendtskab med den historiske baggrund, årstal, begivenheder og fortællinger, der er knyttet til den enkelte lokalitet. Ruten er tilrettelagt, så eleverne får indblik i forskellige trafikale knudepunkters tilblivelse og betydning for byen. Undervejs skal eleverne tage fotos af byen med medbragte iPads.

Disse indgår som elevens redskab til den videre bearbejdning. Eleverne inddrages i byvandringen gennem dialog og refleksion over byrummets forandring og egne erfaringer med at færdes i byen.

Følgende nedslag er udvalgt:

- Odense Slot og middelalderbyen (1720)
- Byens Bro (2015)
- Odense bliver havneby (1803)
- Jernbanen forbinder Odense med resten af landet (1865)
- Byens vejnet tilpasses bilismen – Thomas B. Thriges Gade (1970)
- Bilerne ud af byen og letbanen som ny transportform – Thomas B. Thriges Gade (2014) og letbanen (2016 – 2021).

Fordybelse

På museet. Varighed: 15 minutter.

Eleverne arbejder med et kort over Odense og drøfter placeringen af de forskellige lokaliteter. I plenum fastsættes ruten, og kommentarer til byvandringen og elevernes reaktioner deles.

Produktion

På museet. Varighed: 60 minutter.

På baggrund af byvandringen og den fælles opsamling udarbejder eleverne bykort i det digitale værktøj, Thinglink, der er tilgængeligt på Skoletube. Eleverne får udleveret en guide til Thinglink.

Eleverne skal bearbejde egne foto og udvalgte historiske fotos fra byrummet og indsætte dem i et bykort. De skal ligeledes anvende viden om de fem udvalgte nedslag og forfatte tekster eller indtale lyd, der beskriver bybilledet netop nu.

De færdige kort deles på klassens egen Skoletubekanal og præsenteres for klassen.

Som afrunding drøftes mulige udviklingsmuligheder i byrummet set ud fra børn og unges perspektiv.

Evaluering

På museet. Varighed: 20 minutter.

Eleverne drøfter i mindre grupper, hvilken viden de har tilegnet sig, og hvilke færdigheder de har anvendt og trænet.

Eleverne får udleveret et dokument, hvor de skal fuldende følgende udsagn:

- "Jeg har fået viden om...."
- "Jeg har kendskab til Odense bys udvikling. Især..."
- "Jeg kan fortælle om lokaliteter i Odense:..."
- "Jeg kan redigere og bearbejde eget foto- og tekstmateriale..."

Eleverne præsenterer deres udsagn i plenum.

Faghistorisk tekst · Baggrundslæsning til læreren

Den faghistoriske tekst kan avendes i lærerens forberedelse af forløbet på Danmarks Jernbanemuseum eller inddrages i temaer eller perioder i den daglige undervisning. De valgte nedslag præsenteres i den rækkefølge, som byvandringerne tager sit afsæt i.

1720 – Odense Slot og middelalderbyen

Vi tænker ikke altid over, at de hvide bygninger ud til Kongens Have er Odense Slot, bygget af den danske konge i sammenhæng med den gamle middelalderkirke Sct. Hans Kirke, som ligger i Nørregade. I 1575 lod kong Fr. II Sct. Hans Kloster omdanne til kongsgård, og først i 1700-tallet blev klosteret omdannet til slot med opførelse af en hovedbygning. Odense havde i 1700-tallet ca. 6000 indbyggere, som alle boede i en by, der strakte sig omtrent fra åen syd for byen i Albanigade og til slottet i nord med haven beliggende nord for slottet, i dag Kongens Have. Odense opstod som de fleste danske købstæder i middelalderen, og byens kerne afspejler middelalderbyens struktur. Rådhuset lå på Flakhaven ved byens domkirke, Sct. Knuds Kirke, og der var byporte ved de store indfaldsveje. Det var en lille by med middelalderbyens typiske bløde gadeforløb, ikke retvinklede som fra anden del af 1800-tallet, da byen udviklede sig stærkt i alle retninger. Ved byportene skulle der betales told, når bønder bragte varer ind til byen. Byportene, hvoraf der stod en i Nørregade ud for Østre Stationsvej, blev revet ned i 1857 – da var industrialiseringen begyndt, og den såkaldte nærings-frihed gjorde det frit at etablere virksomheder uden at være en del af de gamle lav i byerne, dvs. mestre med svende, der styrede, hvor mange der arbejdede i de forskellige fag.

Byens Bro 2015

Stibroen, navngivet Byens Bro, åbnede i 2015. Broen er bygget over banelegemet og søger at nedbryde den barriere, som den trafikerede jernbane skabte allerede i 1865. Stibroen skal binde det gamle centrum sammen med et nyt byudviklingsområde nord for jernbanen. Det kaldes City Campus og dækker et gammelt industriområde mellem jernbanen og havnen. Området kaldes campus, fordi der etableres en række uddannelsesinstitutioner på de gamle industriområder. VUC åbnede i 2015 lige nord for jernbanen på et område, hvor der tidligere lå en stor konservesfabrik. Den store automat-fabrik (kaffeautomater m.m.) Wittenborg lukkede i 2010 og er under omdannelse til University College Lillebælt. I de kommende år vil området være præget af tusindvis af unge mennesker og studerende. Stibroen er et forsøg på at skabe en arkitektonisk flot løsning på det problem, at det er svært at krydse jernbanen. Da jernbanen i 1914 blev udvidet til to spor over Fyn, blev man også nødt til at løse problemet – det gjorde man med to tunneller, Nørrebro-tunnellen og Jarlsberggade-tunnellen – den sidste bruges stadig. Senere førte man en stor viadukt over banen længere ude ved Åløkke Allé. De to tunneller var grundlæggende et forsøg på at løse den samme udfordring som stibroen: at bryde jernbanens stærke barriere og at skabe forbindelse mellem de dele af byen, der lå på hver side af jernbanen. Siden 1995 har Odense Banegård Center desuden også fungeret som passage over sporene for fodgængere sammen med den gamle perrontunnel fra 1914.

1803 – Odense bliver havneby

Selv om Odense var Danmarks næststørste by efter den langt større København, havde byen et alvorligt problem: Odense var ikke en havneby. Stort set alle andre danske købstæder var havnebyer, fordi transport ad søvejen var meget lettere end ad de dårlige landeveje, som ikke var egnet til tung transport. Større skibe havde besvær med at gå ind i Odense Fjord og måtte ligge et stykke ude i vandet og varerne hentes på pramme, som blev losset i Skibhusene nord for Odense. Inspireret af de engelske kanaler fra midten af 1700-tallet opstod idéen om at grave en kanal fra fjorden ind til Odense. Projektet blev gennemført af den danske stat, og den lille havn åbnede i 1803. Dermed var Odense blevet en havneby og kunne modtage varer ad søvejen – det fik stor betydning for Odenses erhvervsliv og udviklingen af byens industri. Havnen blev udvidet flere gange, bl.a. i 1884, da det østlige havnebassin blev udgravet og kajerne gradvis bebygget med pakhuse – det hele rettet mod handelen med England. Det store, gamle pakhuis i røde sten fra 1885 kaldes Muus' pakhuis – det var det første, der blev bygget efter havneudvidelsen i 1884. Det gamle havnebassin – som var noget mindre, men i princippet stadig er bevaret – nu med et moderne havnebad, åbner inden længe. Her ligger også den store toldbod fra 1847, men inde i bygningen gemmer der sig rester af en ældre toldbod. Det lille bindingsværkshus er kanalfogedboligen fra havnens første tid – det er havnens ældste bygning, opført i 1807, og ombygget senere i 1800-tallet. Havne og varer hænger nøje sammen, og derfor var toldboden placeret lige for enden af havnebassinet med udsigt til alle skibe, der kom ind med varer, der skulle fortolles. Havnen fortæller om byens gamle transporthistorie – og om den nyeste udvikling af byen. Med bilismen fra 1970'erne tabte havnen betydning, fordi varer blev kørt rundt i Europa på lastbiler og stadig gør det. Fra omkring år 2004 begyndte en stor omdannelse af Odense Havn, der er omdannet gennemgribende – nu med mange boliger, få virksomheder, næsten ingen skibe og med en stor havneplads til udeaktiviteter. Jernbanen spillede fra 1865 en vigtig rolle på havnen, fordi sammenhængen mellem jernbanenettet og havnen var helt afgørende. Varerne fra landbruget og slagterierne skulle udskibes til England, og derfor var der masser af jernbanespor på havnen. Der er kun bevaret ganske få skinner på Østre Havnekaj – derfor er det også en historie om, at jernbanen igen er forsvundet fra havnene.

1865 – Jernbanen forbinder Odense med resten af landet

Fra 1803 var der skabt mulighed for at sejle fra Odense til andre byer. Man kunne også tage diligencen ad hovedlandevejen mellem Odense og Middelfart eller Odense og Nyborg og tage videre derfra, men det var langsomt og vanskeligt. Det ændrede jernbanen på. I 1856 nåede banen fra København til Korsør, og i 1860'erne anlagde man jernbaner i Jylland og over Fyn. Banen over Fyn åbnede i 1865, og fra da af var Odense tæt forbundet med de øvrige større byer via jernbanen. Odense lå fint placeret midt mellem Øst- og Vestdanmark

og centralt på Fyn. Jernbanen fik afgørende betydning for Odense, der udviklede sig til at blive en meget større by og den by i Danmark næst efter København, der havde det mest industrielle præg med fabrikker, arbejderkvarterer og villæer til borgerskabet.

Jernbanen blev anlagt uden for den gamle bykerne, nord for byen gennem slottets have. Samtidig blev Østre Stationsvej anlagt, senere Vestre Stationsvej, og i 1890'erne blev Jernbanegade afsluttet – den skabte forbindelse mellem den gamle by og stationen, der lå for enden af Jernbanegade. Jernbanen trak udviklingen med sig, bl.a. mange fabrikker langs Rugårdsvej. Men jernbanen er også en krævende og vanskelig transportform at anlægge, fordi den ikke kan holde tilbage for anden trafik – det er den øvrige trafik, der skal rette sig efter jernbanen, og derfor skaber jernbaner ofte barrierer, grænser i byen, som er svære at passere. Og derfor byggede man efterhånden tunneller for at lette trafikstrømmene i byen.

Fra stationen i Odense kom også en række fynske privatbaner til at udgå og bandt dermed Odense og de fynske havnebyer sammen. Den første privatbane var Svendborgbanen, som åbnede i 1876 og er den eneste, der stadig er aktiv.

1970 – Byens vejnet tilpasses bilismen

Fra jernbanen blev anlagt og frem til efter 2. Verdenskrig, udviklede Odense sig og blev en stor by med over 100.000 indbyggere – en industriby. Flere meget store virksomheder lokaliserede sig nord for jernbanen, men der var også industrivirksomheder andre steder rundt om den gamle bykerne. Nord for jernbanen lå elektromotorfabrikken Thomas B. Thrige, som frem mod 1960'erne kom til at beskæftige op mod 5000 mennesker, og Odense Staalskibsværft længere ude langs kanalen med flere tusinde ansatte i efterkrigstiden. Havnen var også en stor arbejdsplads, og der lå både konservesfabrikker, automatfabrikken Wittenborg og andre virksomheder på den nordlige side af sporet – og derfor skulle mange mennesker hver dag bevæge sig fra byens boligområder til arbejdspladserne. Efterhånden boede der færre mennesker i den gamle bykerne. De var i efterkrigstiden flyttet ud til forstæderne, enten i de mange villæer og parcelhuse eller til lejligheder, opført af byens nye, store boligselskaber. Hver dag skulle omkring 10.000 mennesker gennem de smalle flaskehalse, som tunnellerne under banen udgjorde, og det skabte trafikchaos og køer. Allerede fra 1930'erne var der planer om at løse trafiksituationen i byen ved at lave et stort gadegennembrud fra syd i Albanigade til nord ved havnen. En del af projektet bestod også i at lave en ny, stor viadukt, så trafikken kunne passere under jernbanen.

Det store vejprojekt Thomas B. Thriges Gade blev gennemført i 1960'erne og stod færdigt i 1970. Viadukten blev bygget først og stammer fra 1960. En af de store barrierer i byen var dermed brudt. Thomas B. Thriges Gade var et voldsomt og ufølsomt projekt, der skar sig gennem den gamle by uden tanke på bevaring af de gamle miljøer eller overvejelser om en mere rolig måde at komme gennem byen på. Det var bilismens tidsalder fra 1960'erne, og alle skulle have bil – gerne to. Den gamle bykerne mistede noget af sin betydning, da man byggede Rosengårdcenteret og Bilka i 1970'erne – nu kunne man komme rundt i byen i sin bil og behøvede ikke at komme meget ind i den gamle bys smalle gader. Der voksede også nye industrikvarterer frem i byens periferi, hvilket medvirkede til den øgede daglige trafik gennem byens hovedfærdssårer.

2016 – Bilerne ud af byen og letbanen som ny transportform

I årtierne omkring årtusindskiftet blev Thomas B. Thriges Gade upopulær. Man syntes, at vejen var grim, selv om den tjente sit formål – men i 1980'erne lukkede mange af de store, gamle industrivirksomheder nord for byen, og man kunne ikke længere opleve den stærke strøm af mennesker morgen og aften. Thomas B. Thriges Gade var dog stadig trafikeret og blev benyttet af mange som en hurtig smutvej mellem syd og nord. Men ideer om byudvikling og trafik havde igen forandret sig. Nu ville man have bilerne væk fra den indre by, som skulle udvikles på en anden måde. Thomas B. Thriges Gade måtte væk. Vejen blev opdelt i grunde, der sælges med henblik på at blive bebygget – endnu en gang. Byen arbejder med strategien "Fra stor by til storby" og drømmer også om at bygge i højden – selv om Odense i europæisk perspektiv er en lille by og er kendetegnet ved lavt byggeri – det er et af Odenses særtræk som by. Det er interessant at se de skiftende ideer blandt arkitekter, byplanlæggere og politikere – man kan sagtens tænke sig en fremtid, hvor politikerne om nogle årtier synes, at højt byggeri ikke er den vej, Odense bør gå.

Byen ændrer sig også igen – det er ikke kun centrum og den lukkede Thomas B. Thriges Gade, der er i spil. Byens trafikafvikling er vanskelig i de næste mange år – både på grund af lukning af vejen og fordi Odense er ved at gøre klar til at bygge den nye letbane, der skal skabe en effektiv og hurtig offentlig trafik – og forbindelse til det nye supersygehus syd for byen og til motorvejen. Ideen er, at folk skal stille deres biler i udkanten af byen og tage letbanen. At anlægge en letbane er et enormt og krævende projekt, der strækker sig over mere end 10 år og forventes at åbne i 2021. Den lange omlægningsperiode er hård for byens handelsliv – flere butikker i Albanigade er bukket under, fordi kundegrundlaget er forsvundet på grund af de trafikale forhold, mens letbanen bygges. Når banen er færdig, vil grundpriserne stige, og adresserne blive attraktive.

Imens det sker, er jernbanen over Fyn stadig aktiv og ligger, hvor den har gjort siden 1865. Det nye banegårdscenter afløste den gamle banegård og åbnede i 1995. Banegårdscenteret rummer ikke bare som i gamle dage billetsalg – det er nu næsten væk – men også en lang række butikker, biograf og bibliotek. De nye banegåde i de store byer er ofte en slags indkøbscentre på samme tid. Banegården rummer også en busterminal, som på grund af letbanen skal flyttes i en periode. Pladsen mellem jernbanen og Danmarks Jernbanemuseum skal igen være busplads – den var tidligere holdeplads for Odenses rutebiler. På den måde er byen under stadig forandring og trafikstrømmene påvirkes hele tiden.

Hvis en by skal være velfungerende, skal trafikken afvikles effektivt. Det er Odenses nuværende udfordring og det, vi ser udspille sig mange steder i byen. Inden de nye transportformer og veje er på plads, vil der i de kommende år være besvær mange steder. At ændre trafik i en stor by har altid været vanskeligt og efterlader sig nogle af de tydeligste aftryk, man kan se, på den fysiske by.

Tekst udarbejdet af: Danmarks Jernbanemuseum (René S. Christensen, Henrik Harnow og Lise Stadelund). April 2016.