



Den rurale by

De bymæssige bebyggelsers opståen og geografiske udbredelse

Geografisk Tidsskrift, Bind 64 (1965)

Link til pdf:

http://img.kb.dk/tidsskriftdk/pdf/gto/gto_0064-PDF/gto_0064_71182.pdf

Link til webside:

<http://tidsskrift.dk/visning.jsp?markup=&print=no&id=71182>

pdf genereret den : 22/5-2008

Den rurale by

De bymæssige bebyggelsers opståen og geografiske udbredelse

Af Viggo Hansen

Abstract

The Danish rural town. The paper describes the development and spread of the Danish rural town that has taken place during the last hundred years in the space between the old established cities with their often medieval charters.

Vedtagelsen af næringsloven i 1857 betød et brud med købstædernes århundredgamle monopol på handel, håndværk og sejlads, og hermed var vejen åben for en friere erhvervsudøvelse ude i landdistrikterne. Indtil da havde købstæderne næsten suverænt behersket handelen med landets største erhvervsgruppe, landbruget, idet der var relativt få steder, i hvert fald i den tættere befolkede del af landet, der lå fjernere fra købstad end de 2 mil (15 km), hvorud til byernes handelsprivilegier strakte sig. Chansen for udøvelsen af de traditionelle håndværkerhverv havde været noget bedre, idet privilegiegrænsen her kun var 1½ mil eller ca. 10 km.

Helt suveræne har købstæderne vel ikke været, idet der også før 1857 eksisterede bymæssige befolkningssamfund uden for de traditionelle byer, hvis man herved forstår bebyggelser, i hvis erhvervmæssige sammensætning andre erhverv end landbrug satte sit præg.

Dette gjaldt først og fremmest flækker som f. eks. Nr. Sundby og Løgstør, der begge først vandt deres fulde købstadsrettigheder i året 1900, men som i erhvervmæssig henseende i realiteten ikke afveg meget fra mange købstæder; dernæst handelspladsen Silkeborg (købstad 1899), mens ladepladsen Struer (købstad 1917) til gengæld ikke havde megen præg af by.

Vil man forsøge at danne sig et indtryk af, i hvor stort et omfang der før 1857 blev drevet handel uden for købstæderne, så finder man en af de bedste kilder hertil i første udgave af *Trap: Danmark*

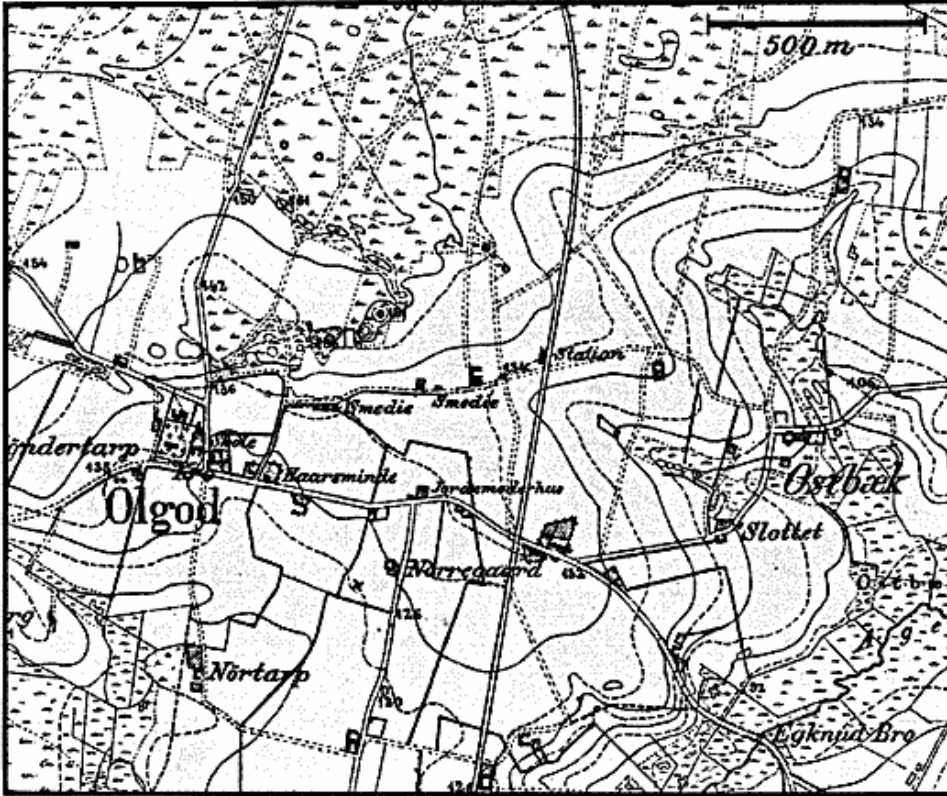


Fig. 1. Ølgod I 1871. Jernbanen mellem Varde og Tarm er anlagt 4 år senere (1875), og har derfor ikke påvirket det oprindelige bebyggelsesmønster.

Autoriseret reproduction

Fig. 1. Ølgod in 1871. The building of the railway line in 1875 has not yet been able to exert any influence on the still rural economy. (Copyright Geodætisk Institut).

(1858-60), hvori der redegøres for forholdene netop på tiden for privilegiernes delvise ophævelse.

Ud fra oplysningerne i denne kilde er det muligt at skelne mellem forskellige kategorier af handelssteder. Til den mest primitive klasse hørte de såkaldte *udskibningssteder*, simple opankringspladser spredt rundt om langs vore mere beskyttede kyster. I mange tilfælde var der intet som helst til at markere deres beliggenhed, og det var kun de færreste, der var udstyret med et eller flere kornmagasiner. I dag vil de oftest være vanskelige at påvise.

Det ser ud til, at de fleste havde tilknytning til herregårdene, der også dengang var de store kornproducenter, selv om man må huske på, at kornavl og korneksport var en vigtig indtægtskilde for dansk landbrug som helhed. Foruden korn finder man også frugt blandt de produkter, der fandt vej til København og andre større danske byer ad denne vej. Nogle eksempler på disse primitive „eksporthevne“

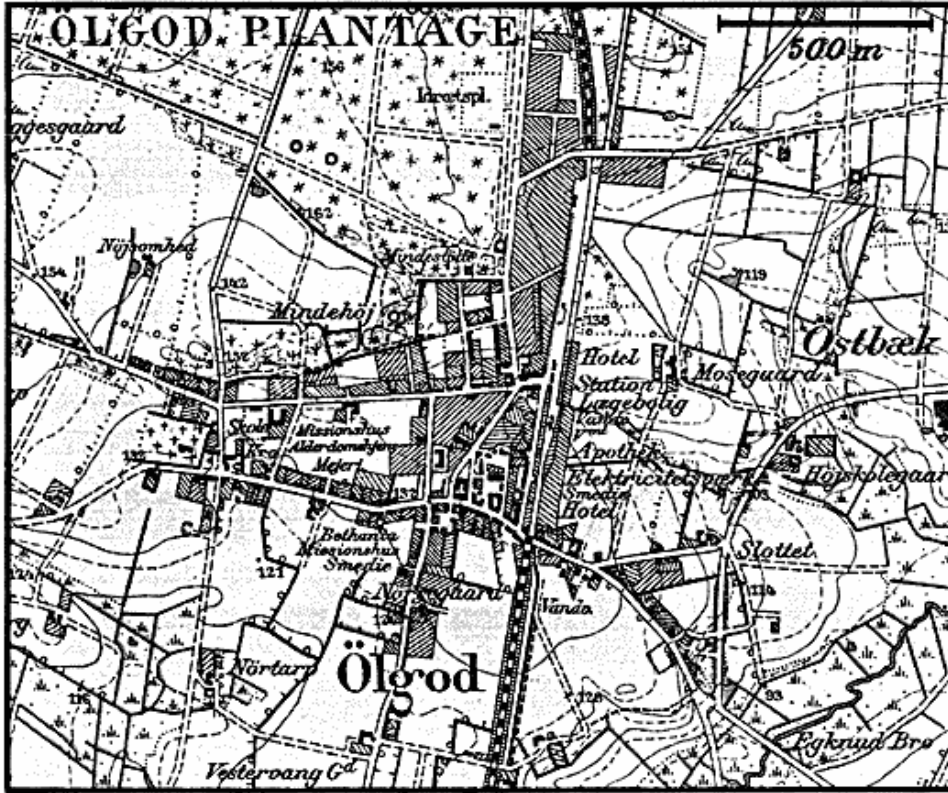


Fig. 2. Ølgod II 1911. Der er nu omsider opstået en lille stationsby med forskellige institutioner, butikker og småhuse.

Autoriseret reproduktion.

Fig. 2. Ølgod in 1911. The last 30 years have seen a transformation of the previously rural landscape into a small rural town containing a few social institutions, several dealers' and craftsmen's houses and also some industry. (Copyright Geodætisk Institut).

belyser bedst deres senere skæbne: Sønderby Østskov og Vellerup i Hornsherred på Sjælland, Mullerupstrand og Reersø i Vestsjælland, Langøre, Mårup og Ballen på Samsø, Oreby og Onsevig på Lolland, Rantzausminde og Bøjden på Sydfyn, Vorså og Aggersborg på den nørrejske ø, Astrupvig i Salling og Voer ved Randers Fjord.

Til denne kreds af udskibningssteder sluttede sig naturligt en række *ladepladser*, der i mange tilfælde var udhavne for købstæder inde i land, som f. eks. Rødvig (St. Heddinge), Bisserupstrand og tidligere også Skibsholm havn (Slagelse), Bandholm (Maribo og til dels Rødby), Struer (Holstebro) og Hjarbæk (Viborg) samt pladser som Troense, Lundeborg m. fl.

Ingen af de hidtil ved navn nævnte udskibningssteder og ladepladser havde egentlige handelsprivilegier. Det var derimod tilfældet med en række andre, idet opmærksomheden skal henledes på lo-

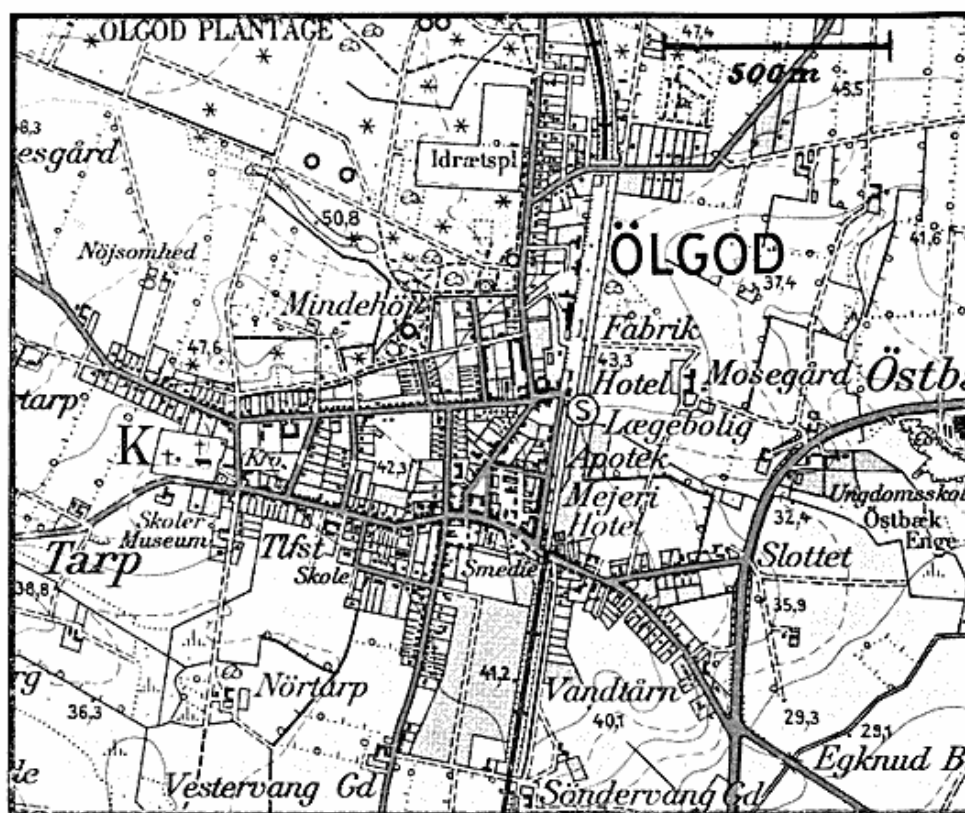


Fig. 3. Ølgod III 1959. Ølgod har udviklet sig til et sekundært bebyggelsescentrum, hvis opgave det er at betjene det bytomme område mellem Varde og Tarm. Autoriseret reproduktion.

Fig. 3. Ølgod in 1959. The small town has got its share of the modern urbanization and has now sufficient functions to meet the growing needs of the surrounding rural area. (Copyright Geodætisk Institut).

kaliteter som Løkken, Blokhus, Klitmøller, Agger, Hjerting, Nordby, Hals og Hadsund. For eksempel siges der om Løkken (*Trap*, 2. bd., 1. afd., s. 69), at der foruden 6 købmænd fandtes „en del på landet ikke almindelige håndværkere som farvere, bagere, sadelmagere, snedkere, jernstøbere, garvere, pottemagere og flere“, og „den ser ud som en købstad; dog ligger mange stråtækte huse (mellem de teglhængte), og gader findes ikke“. Løkken drev endnu dengang den på Norge så kendte skudehandel, ligesom forøvrigt også Blokhus, Klitmøller og flere andre pladser i Nordjylland, mens Hjerting, der også var udhavn for Varde, handlede såvel med Norge som med England og Tyskland (Hamburg og Altona). Et blik på kortet (fig. 5) viser i øvrigt, at de alle drev legal handel og håndværk.

De nævnte eksempler på bebyggelser eller pladser, hvorfra der før 1857 blev udøvet handel og håndværk, lå alle ved havet og understregede herved den store betydning af sejladsen, d.v.s. i realiteten

handel med udlandet, hvortil landets overskudsproduktion af landbrugsvarer (korn, fedevarer, fisk) afsattes, mens importen mest bestod af træ, tjære, salt, kolonialvarer og jernvarer. Men det var dog ikke blot udenrigshandelen, der gik over havet fra disse pladser, men også den indenrigske handel; forsyningerne af de større byer som København, Helsingør, Århus og Ålborg, gik over havet, der endnu på den tid, lige før jernbanecæraen, var langt den mest fremkommelige vej, og også den hurtigste, selv i tilfælde, hvor transporterne lige så godt kunne være foregået over land.

Beliggenheden af de ældre „bymæssige“ bebyggelser uden for købstædernes rækker understreger endnu engang den samme tendens, som havde været ledende for placeringen af hovedparten af vore købstæder, hvis betydning som hjemsted for byfunktionerne naturligvis langt overgik de ikke-privilegerede byers, selv om disses handel ofte kunne være en torn i øjet på købstæderne, sådan som det gentagne gange kommer til udtryk i de beklagelser, som bl. a. Thisted rettede mod konkurrencen fra dem. (Af Thisted Købstads Historie, ved *P. L. Hald*, Thisted 1924).

Spørgsmålet melder sig da naturligt nu, om der da ikke udøvedes byfunktioner uden for købstædernes kreds inde i land? Svaret herpå må blive et jo, omend et ret betinget. Sagen var nemlig den, at i hvert fald den østlige del af landet, Øerne og Østjylland, allerede dengang var så velbesat med købstæder, at behovet for byfunktioner stort set var dækket af de gamle byer. Anderledes derimod i store dele af Jylland, hvor der kunne være langt til nærmeste købstad, og hvor savnet af steder, hvorfra såvel de mere samfundsmæssige opgaver som forsyningen med varer og tjenesteydelser af forskellig art kunne udøves, var føleligt. Skal man søge efter steder af denne art, må det først og fremmest være i Jylland, man skal finde dem, og også herom kan *Trap*, 1. udg. give fyldestgørende besked. Herud fra er da også nedenstående liste udarbejdet, selv om den måske nok ikke må regnes for fuldstændig.

Af listen fremgår det, at de mest fuldstændige „byer“ i ovennævnte henseender var Silkeborg, Odder (2286 indb. (1855) i hele sognet), Herning og Tarm, idet bl. a. disse fire alene havde håndværkere og handlende. Men det må dog erindres, at også Løkken, Blokhuse og Hjerting havde samme funktioner. Om Odder, der også dengang var Jyllands største rurale by, skriver *Trap*, at der blandt dens handlende kunne tælles: 5 høkere, 2 bagere, 2 slagtere og 1 ølbrygger, og at den foruden de almindelige håndværkere havde 1 farver, 2 glarmestre, 2 bomuldsvævere, 1 kurvemager, 3 malere, 1 pottemager, 1

	Tinghus	Herrheds- foged ¹⁾	Læge	Apotek	Posteksp.	Kro	Marked	Håndvær- kere	Handlende
Skjern	x				x	x			
Tarm				x	x	x	x ⁴⁾	x	x
Herning	x		x	x	x	x	x ⁴⁾	x	x
Vestervig	x		x	x		x			
Ketterup ¹⁾	x	x	x	x					
Hørup ²⁾	x					x			
Bælum	x	x				x			
Hammel	x	x	x	x		x			
Ørsted ³⁾			x	x		x			
Hornslet			x	x					
Odder	x	x	x	x		x	x	x	x
Grindsted			x	x		x			
Silkeborg	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Holsted	x	x				x			

¹⁾ ved Fjerritslev, ²⁾ nu Kjellerup, ³⁾ i Djursland (Rougso herred), ⁴⁾ Markedet lå i Gjelleruplund. ⁵⁾ eller birkedommer.

rebslager, 1 drejer, 4 sadelmagere, 4 snedkere, 2 urmagere, 4 modehandlere foruden mange arbejdsmænd. Handelspladsen Silkeborg havde på den tid 1200 indb. Listen er for så vidt interessant, som den indeholder byer, der med en enkelt undtagelse har fastholdt deres position som udøvere af en række centralfunktioner. Tre af dem er ovenikøbet senere blevet ophøjet mellem købstæderne. Men lige så interessant er det at konstatere, hvilke andre større rurale byer af i dag, som den ikke har med. Man kunne f. eks. nævne Hadsten, Bramminge, Vamdrup, Vejen, Års, Dronninglund, Brønderslev, Hurup og flere, samt naturligvis Esbjerg, byer der alle skylder jernbanerne deres opkomst.

Når denne korte redegørelse ikke også har omfattet Øerne, så har det sin naturlige forklaring. Øernes behov for byfunktioner tilfredsstilledes stort set af de forhåndenværende købstæders dækningsgrad (se fig. 5). Endvidere er forholdet det, at eventuelle tomrum i mange tilfælde dækkedes af udskibnings- og ladepladser. Ser man bort fra særlige forhold, som har været medvirkende til opkomsten af byer som Fredensborg (slottet), Hørsholm, Frederiksværk og Lyngby (alle 3 gamle industribyer), så var Fakse den eneste indlands-, „by“, der dengang havde handelsprivilegier, mens dette f. eks. ikke gjaldt Haslev på Sjælland eller Ringe på Fyn, idet ingen af disse var nået

ud over landsbystadiet, hvortil den tidligere købstad Slangørup atter helt var sunket.

Redegørelsen i *Trap*, 1. udg. betegner på mange måder en slags afsluttende kapitel på den forudgående tids økonomiske liv i Danmark, og først med den følgende tid begynder en ny æra, som i løbet af det næste hundrede år helt omformer det danske kulturlandskab og gradvis udsletter forskellen på land og by. Denne udligningsproces arbejder naturligvis meget langsomt, og dens årsag skal søges mange forskellige steder, ofte uden for landets grænser, idet landet i stigende grad bliver inddraget i de kulturelle, tekniske og økonomiske fremskridt, der med udgangspunkter i Vesteuropa siver ind over landet.

Sidste halvdel af det 19. århundrede er vidne til en kraftig befolkningsvækst, økonomisk fremgang på næsten alle fronter, en stærkt forøget udnyttelse af de økonomiske ressourcer, bl. a. i form af store landvindingsarbejder (hedeopdyrkning, eng- og mosekultivering), mens industrialiseringen vinder frem i byerne.

I bebyggelseshilledet betyder alt dette ikke alene en vækst af de gamle byer, men langt større arealer end tidligere bliver inddraget i det økonomiske liv, og det nye bebyggelsesmønster bliver gradvis svejset sammen af jernbanerne og af de forbedrede vejforbindelser. Virkningerne heraf på begrebet den rurale by ytrer sig bl. a. i befolkningstilvæksten, i befolkningsstrukturen og i bebyggelseshilledet.

Virksomheden af den øgede befolkning kommer naturligvis til udtryk i folketællingerne, men her støder man på den vanskelighed, at den rurale by som en ny bebyggelsestype først anerkendes i befolkningsstatistikken ved tællingen i 1901, og før den tid er man henvist til at danne sig et indtryk af denne nye form for urbanisering ud fra sognestatistikken som helhed. Men her må man erindre, at perioden fra 1850 til 1901 samtidig de fleste steder er en ekspansionstid i landbruget, og det fordrer derfor lokalkendskab ud fra befolkningskurven at kunne skelne mellem tilvækst i landbrugsbefolkning og tilvækst i „by“-befolkning (se iøvrigt fig. 4). Nogen hjælp i denne henseende kan man dog få fra de topografiske kort, såfremt man har adgang til forskellige udgaver af f. eks. målebordsbladene. Her vil det i nogen grad afsløres, om den nytilkomne bebyggelse er sket i „by“ eller på land (se fig. 2). Til at illustrere dette forhold er valgt en gengivelse af Ølgod i tre forskellige perioder, hvoraf man kan aflæse væksten i bybebyggelsen, dels i tiden mellem 1871 og 1911 og dels fra 1911 og frem til 1959, og dernæst sammenholde indtrykket med befolkningskurven i fig. 4.

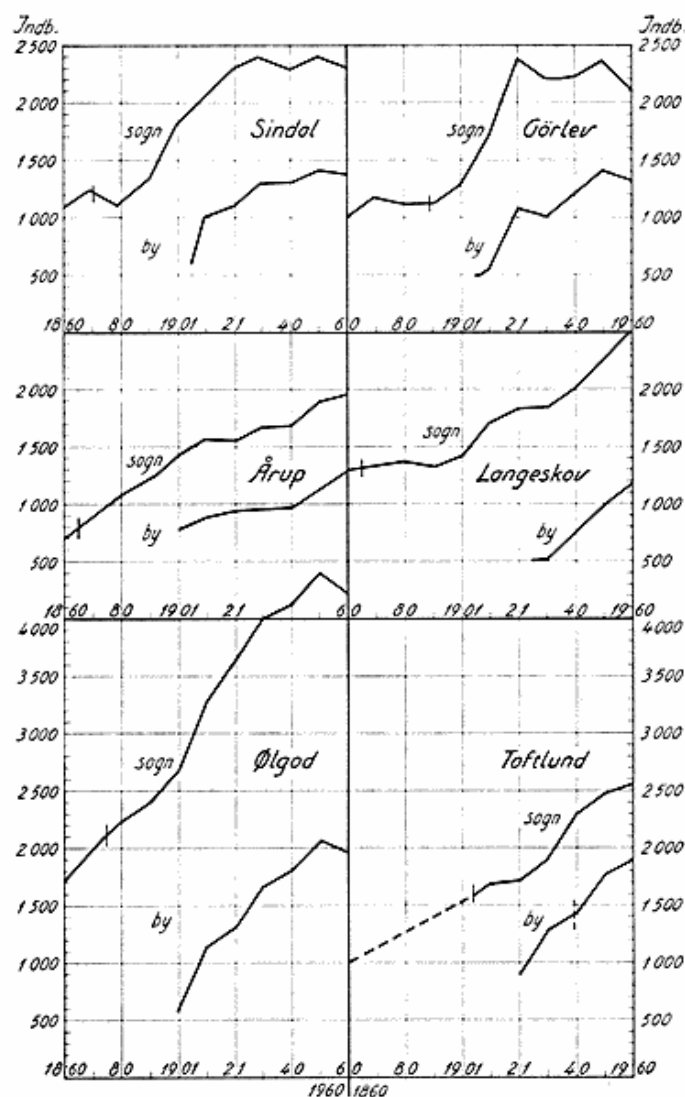


Fig. 4. Eksempler på befolkningsvækst i 6 udvalgte landkommuner (øverste kurve) og de heri liggende „stationsbyer“ (nederste kurve). Se iøvrigt teksten.

Fig. 4. The population development in six different rural communes (upper line) and in their respective rural town (lower line). The diagrams show how the fastest growth of the rural towns took place only after about 1880, stimulated by, but not exactly due to the building of the railway line, but also how in some cases the town development has been quite independent of this new economic force, represented by the railway, but on the other hand later on responded powerfully to the growing car-traffic.

Ændringerne i befolkningens erhvervsfordeling, f. eks. på landbrugserhverv og ikke-landbrugserhverv, er desværre ikke blevet offentliggjort på mindre enheder end herreder for denne tid, men indirekte kan man skaffe sig visse oplysninger gennem ejendoms-vurderingerne (se litt. liste). Hvis man ud fra disse foretager en sammenligning mellem nabosogne af antallet af jordløse huse og

huse med mindre end 1 fjerdingkar hartkorn, så skulle man kunne få en antydning af, hvor væksten af byerne har fundet sted. Som eksempel kan her til støtte for det foregående anføres antallet af huse under de to nævnte kategorier for Ølgod sogn. 1850: 0, 1873: 25, 1885: 75 huse, og der er næppe tvivl om, at denne forøgelse af husenes antal for største parten refererer til Ølgod stationsby. Derimod er det ikke muligt at følge udviklingen videre frem ad denne vej, idet der i de følgende opgørelser (*Vurderingen til Ejendoms-skyld*) er sket en ændring i opstillingen, som kun muliggør en sammenligning mellem de egentlige landbrugsejendommers antal.

Befolkningskurverne, de topografiske kort og ejendomstællingerne giver på sin vis et statistisk billede af den nye tid, der oprandt for landdistrikterne gennem sidste halvdel af forrige århundrede, men et betydeligt mere realistisk indtryk af det skete får man af de topografiske beskrivelser. Her maa de ældre udgaver af *Trap*: Danmark igen holde for, og for Ølgods vedkommende kan man da læse følgende:

Første udgave (1859). Byen Ølgod med kirke og skole ...

Anden udgave (1879). Byen Ølgod med kirke, skole og håndger-nings-skole, Vestkjær med folkehøjskole og biskole, jernbanestation.

Tredie udgave (1904). Ølgod med Kirkeby – stor opvoksende sta-tionsby, 11-2 1901 med 127 huse og 605 indb. – med kirke, præste-gård, kapellanbolig, skole, lægebolig, sparekasse, uldspinderi, mølle, gæstgivergård, kro, markedsplads, jernbane-, telegraf- og telefon-station, samt postekspedition: Vestkjær med biskole (en folkehøj-skole, opr. 1868, ophævedes 1881).

For Årup på Fyn giver *Trap* tilsvarende oplysninger:

Første udgave (1858). Årup, næsten ganske udflyttet.

Anden udgave (1873). Årup med folkehøjskole, jernbanestation, postekspedition.

Tredie udgave (1899). Årup, stærkt opvoksende by, med skole, folkehøjskole (opr. 1866, skal nedlægges), realskole, teknisk skole (opr. i 1880'erne), industriforeningsbygning, apotek (flyttet hertil fra Gribsvad), lægebolig, missionshus (opf. 1898), kirkegård, spare-kasse (opr. 1894), 2 møller (den ene tillige dampmølle), købmands-forretninger, maltgøreri, kalkværk, maskin- og vognfabrik m. m., markedsplads, gæstgiveri, jernbane-, telegraf- og telefonstation samt postkontor.

Det må dog vist tilføjes, at oplysningerne i *Trap* næppe er fuld-stændige, og f. eks. omtales ikke håndværkere og sikkert heller ikke alle de handlende.

Alligevel skulle dog de 2 eksempler være i stand til at give et indtryk af arten af de funktioner, der kom til på denne tid, og som var med til at danne kernen i de nye bymæssige bebyggelser eller stationsbyer, som her med en fællesbetegnelse er kaldt for rurale byer.

De nye bydannelser blev centrer for en hel række af samfundsfunktioner, hvortil man må regne læge og apotek, for den videregående undervisning (både børne- og voksenundervisning) som realskole, teknisk skole og folkehøjskole, samt for kommunikationsmidlerne (post, telefon, telegraf, jernbane), men desuden også for handel og for industri, omend i begyndelsen i et beskedent omfang. Man kan måske sige det på den måde, at en række voksende behov hos befolkningen kom til udløsning i årene efter ca. 1880, og at de af dette behov udtrykte institutioner af såvel offentlig som privat karakter i stedet for at spredes ud over landdistrikterne søgte sammen på visse udvalgte steder, og herved dannede nye, underordnede oplandscentre. Det var naturligvis en forudsætning for disses opståen, at markedet, d.v.s. befolkningsgrundlaget var af den fornødne størrelse, og at afstanden til nærmeste købstad var stor nok til skabelse af et konkurrencedygtigt, lokalt oplandscentrum.

Det er indlysende, at behovet for byfunktioner var størst i de købstadsfattige egne af landet, og endvidere at konkurrencen med de gamle købstæder med størst held kunne optages i de områder, der havde længst til købstad, d.v.s. midtvejs mellem 2 købstæder.

Det er således ikke tilfældigt, at midtvejsbyerne blev de første og også de mest succesrige, sekundære bysamfund og i dag hører til vore største rurale byer, som f. eks. Haslev, Ringe, Odder, Skjern, Års, Hurup og Brønderslev, hvoraf 2 ovenikøbet senere er blevet købstæder. For at benytte et moderne sprogbrug kan man sige, at de nye byers lokalisering var markedsbestemt. Men de var også trafikorienterede, og da datidens mest effektive trafikmiddel var jernbanerne, opstod de ganske naturligt ved disse, og udtrykket stationsbyer var forsåvidt berettiget.

Aage Aagesen har i *Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark* (1949) redegjort for stationsbyernes opståen og for de kulturgeografiske virkninger, som de bl. a. kommer til udtryk i befolkningsforskydningerne. Samme sted behandles også stationsbyernes bebyggelsesgeografi og deres indre differentiering, delvis på grundlag af en række specialstudier, hvortil der kan henvises. Her skal der derfor kun peges på visse karakteristiske forhold vedrørende de nye byers tidlige vækst.

En lang række eksempler på befolkningsvækst i såvel stationsbyer som ikke-stationsbyer godtgør, at anlæggelsen af en jernbane gennem en egn ikke i sig selv virker som incitament til en befolkningsstilvandring og bydannelse, for i så fald skulle denne starte med tiden omkring banens anlægsår. Eksemplerne på fig. 4 viser, at dette ikke er tilfældet umiddelbart, men at bydannelsen, som den udtrykkes gennem befolkningskurverne, i realiteten begynder efter 1880, sådan som også beskrivelserne af Ølgod og Årup synes at vise (s. 62). Det er snarere et tidsspørgsmål eller et spørgsmål om behov for byfunktioner, der er afgørende, og dette behov synes først at udløses omkring 1880. Men er øjeblikket inde, så vil jernbanerne virke lokaliserende for de nye byer, som omtalt ovenfor. Statistikken viser ligeledes, at den tid, hvori jernbanerne virker lokaliserende for bydannelsen, stort set kun varer fra 1880 til 1920, og i visse egne endda ikke så længe. Ud fra *Aage Aagesens* kort over anlægsår for jernbanerne (litt. 1, s. 63) fremgår det i øvrigt, at kun få jernbaner er anlagt efter 1920, og man kan sige, at med dette år er jernbancepoken for Danmarks vedkommende slut.

Nye vækstkerner for bymæssig bebyggelse efter 1920 sker nu ofte helt andre steder, og det bliver i stedet for landevejene, der trækker bydannelsen til sig. Et godt eksempel på en landevejsby er Langeskov, tiltrods for at den også er stationsby (fig. 4), mens Toflund demonstrerer en by, der har mistet sin jernbane. Andre eksempler på landevejsbyer i kraftig vækst er Hårby på Fyn, Osted på Sjælland og Rønde i Jylland, men mange af disse figurerer endnu mellem byerne på under 1000 indb. og træder derfor ikke frem på fig. 5.

Den begyndende urbanisering, som landet har været vidne til i løbet af det sidste hundrede år, og som i sidste halvdel af 1800-tallet så småt begyndte at få virkning også i landdistrikterne, er fortsat med stigende intensitet gennem det 20. århundrede. Gennem *Folketal, areal og klima 1901-60* kan man få et talmæssigt grundlag for den voksende betydning af de rurale byer, som i dette statistiske værk er indgående belyst. Fra 98 byer med 76.800 indb. i 1901 (eksklusive forstadsbebyggelser) er deres antal i dag vokset til 854 med 585.900 indb. eller 13% af landets befolkning. Den mellemliggende udvikling ser således ud.

1911: 294 byer med 195.700 indb.

1921: 403 byer med 278.000 indb. (incl. Sønderjylland)

1930: 518 byer med 371.200 indb.

1940: 524 byer med 371.500 indb.

1950: 564 byer med 458.300 indb.

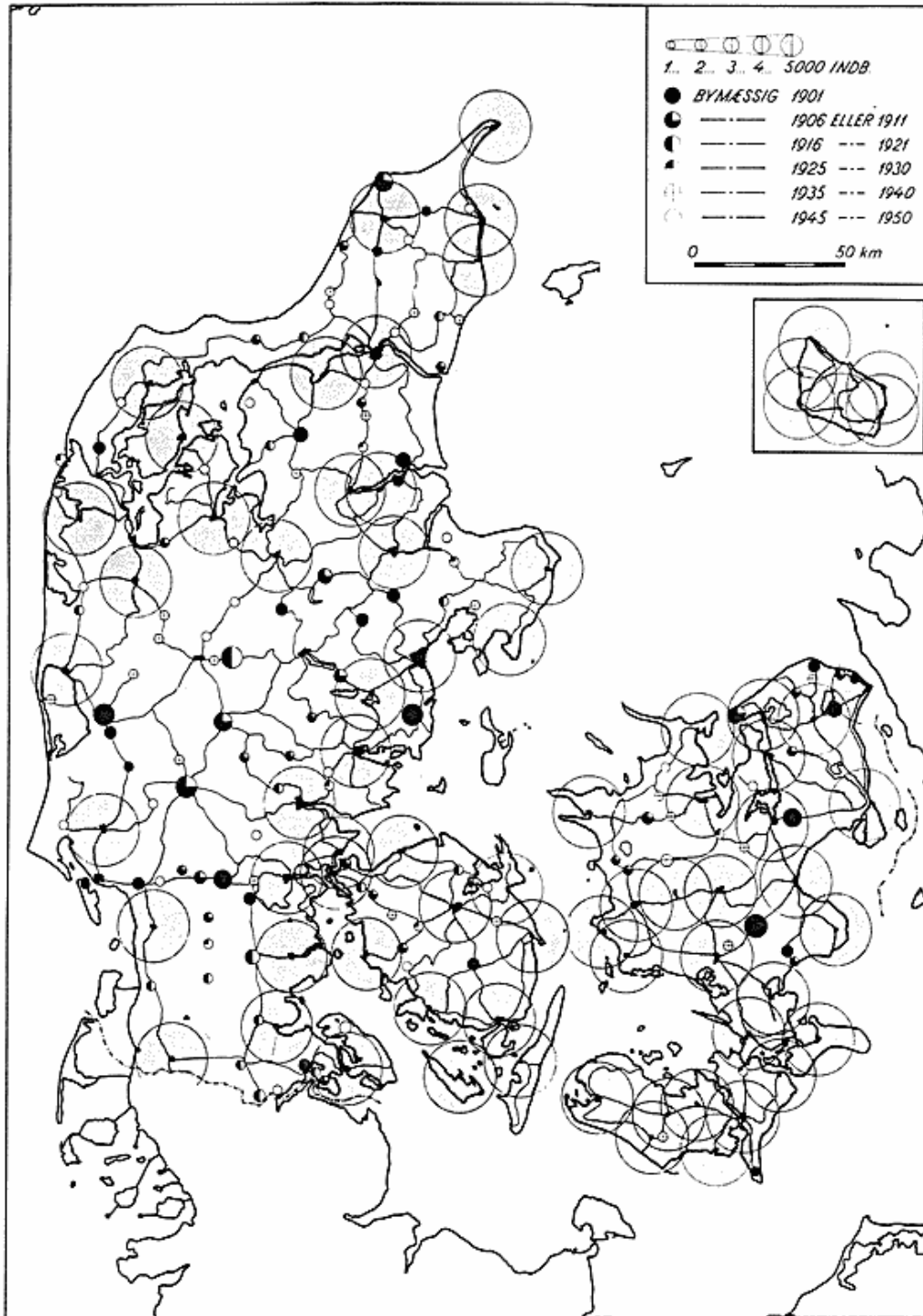


Fig. 5. Det danske landskabs dækning med byer: købstæder, flækker såvelsom rurale byer med over 1000 indbyggere i 1960. Om kortets øvrige indhold: se teksten.

Fig. 5. The map shows the spatial distribution in Denmark of cities and towns exceeding 1000 inhabitants. Shaded circles give the area of influence (diameter 15 km, ca. 8 english miles) of cities with charters, established before 1857, when the cities' exclusive rights to trade were abolished. Newer cities are only shown by signature, and the lines represent the railway net in 1940. The rural towns are stated by circles, the size of which relates to their population in 1960, while the black coverage relates to their (statistical) age. (see explanation on the map).

Den ujævne vækst både i antal og i befolkningen i de nævnte 10-års perioder er i højere grad et spørgsmål om skiftende kriterier for bymæssig bebyggelse og for revisioner end et spørgsmål om realiteter. For eksempel er den store forskel på 1950 og 1960 forårsaget af, at man ved tællingen i 1960 havde forladt det tidligere krav om, at byen ved sin erhvervsmæssige sammensætning, sine forretninger og ved bebyggelsens hele karakter skulle adskille sig fra en landsby. Nu forlanger man blot, at bebyggelsen skal være sammenhængende, d.v.s. med mindre end 200 m mellem de enkelte huse, og på mindst 250 indb. Følgende de i 1960 gældende kriterier for bymæssige bebyggelser konstaterer man, at godt halvdelen af indbyggerne hører hjemme i 644 byer med under 750 indb., mens antallet af byer med over 1000 indb. udgjorde 138 med 256.000 indb. Den samme størrelsesgruppe talte i 1955, da kriterierne var strengere, kun 124, og det er dette år, der er lagt til grund for fremstillingen i fig. 5, hvor dog Københavns omegnskommuner er betragtet som forstadsbebyggelser og derfor ikke medtaget, ligesom andre forstadsbebyggelser er udeladt, da de jo repræsenterer en simpel forlængelse af købstæderne.

På fig. 5 er der forsøgt at give en geografisk vurdering af og en redegørelse for udbredelsen af de rurale byer, der i 1955 havde over 1000 indb. For bedre at sætte dem i relief til udbredelsen af de gamle købstæder, er disse angivet ved en simpel areal-signatur, foruden at der omkring alle købstæder, der eksisterede ved næringslovens vedtagelse i 1857, er lagt en cirkel forsynet med rastertone med en radius på 12 km, svarende nogenlunde til en vejafstand på 2 gamle, danske mil. Cirklerne skulle derved udtrykke de arealer, inden for hvilke købstadsprivilegierne kunne håndhæves. De yngre købstæder er ligesom flækkerne kun angivet ved en signatur, med undtagelse af Skjern, der først blev købstad i 1958 og derfor i undersøgelsesøjeblikket er betragtet som bymæssig bebyggelse. Samtlige i 1940 eksisterende jernbaner er derefter indtegnet, og i dette mønster er de bymæssige bebyggelser med over 1000 indb. i 1955 angivet ved cirkler, hvis areal antyder byernes størrelse. Dernæst er årstallet for deres optagelse blandt de bymæssige bebyggelser givet ved en cirkeludfyldning. En helt udfyldt cirkel viser en bymæssig bebyggelse, der blev registreret allerede 1901, en $\frac{3}{4}$ fyldt cirkel viser bymæssighed siden 1906 eller 1911, en $\frac{1}{2}$ fyldt cirkel bymæssighed siden 1916 eller 1921, en $\frac{1}{4}$ fyldt cirkel bymæssighed siden 1925 eller 1930, et kryds siden 1935 eller 1940 og en udfyldt cirkel siden 1945 eller 1950.

Kortet skal således vise såvel størrelsen som alderen af de rurale byer med over 1000 indb. Det første og umiddelbare indtryk er, at ikke blot de fleste, men også de største rurale byer ligger i Jylland, i overensstemmelse med, at købstadstætheden her er den svageste. Senere er dog Esbjerg, Silkeborg, Herning, Struer, Løgstør, Nr. Sundby og Brønderslev kommet til. I Østjylland og på Øerne når købstædernes gamle privilegieområder derimod næsten sammen og levner kun lidt plads til andre bymæssige bebyggelser. Men selv i løbet af de sidste hundrede år, da loven dog har hjemlet tilladelse til udøvelsen af handel og håndværk, har konkurrencen med købstæderne været stor nok til at hindre dannelsen af sekundære bysamfund af blot nogenlunde størrelse. Dækket af cirklerne raster tone ligger kun byer som Fensmark (Holmegaards glasværk), Holeby (sukkerfabrik), Slangstrup (degraderet købstad), Jelling (seminarium), Assens (cementfabrik) og endnu et par. Alle andre rurale byer ligger enten uden for det gamle privilegieområde eller i kanten af det. Uden at gå i detaljer med beliggenheden af de rurale byer må man dog konstatere, at mange af de største har udviklet sig som midtvejsbyer. Det gælder bl. a. Haslev, Jyderup, Ringe, Odder, Ars, Sindal, Fjerritslev, Hurup og Skjern-Tarm.

Langt den overvejende part af de her angivne rurale byer ligger, som det fremgår af fig. 5, ved en jernbane, uden at dette dog behøver at betyde, at jernbanen er skyld i deres fremkomst (Langeskov på Fyn). Uden kontakt med jernbaner er dog Hårby på Fyn og Egtved, Rønde, Ørsted, Hals, Ranum og Hvide Sande i Jylland. En række sønderjyske byer har haft jernbane, som dog er nedlagt før 1940 (Toftlund), og det samme gælder Skibby i Hornsherred.

En vurdering af alderen af de rurale byer viser, at et stort antal af størrelsesklasserne 1000-2000 og 2000-3000 indb. først er rykket op blandt de bymæssige bebyggelser efter 1935, på et tidspunkt da jernbanernes bydannende virkning må siges at være ophørt. Det gælder særligt på Sjælland (uden for Nordøstsjælland), i Nordjylland og i Vestjylland, hvor man i mange kan spore en begyndende industrialisering, men dog langt fra som en generel årsag til deres vækst. Det er derimod tilfældet med de fleste større, rurale byer i Midtjylland, der er vokset langt ud over, hvad rene oplandsfunktioner skulle betinge, byer som Grindsted, Brande, Ikast og Bjerringbro.

Et kort over Danmarks byer i 1960 ville være ufuldstændigt, hvis det ikke også medtog de rurale byer, så meget mere som byers beliggenhed, tæthed og størrelse som regel er et udtryk for et lands

befolkningsfordeling som helhed, mens et kort over købstæderne alene ville give et skævt billede af den nuværende situation, og vise et fordelingsmønster, der ikke længere er gældende. I henseende til befolknings- og erhvervsstruktur er der nemlig en påfaldende overensstemmelse mellem den rurale by og den gamle købstad, og forskellen imellem de to ligger mest deri, at den rurale by mangler købstadens gamle bykerne og dermed dens historie og traditioner. Det synes derfor ganske rimeligt, at de sidste administrative og lovmæssige forskelle efterhånden helt viskes ud, efter at købstadspri- vilegierne endeligt ophævedes ved næringsloven af 1931.

Det har ikke været muligt i denne lille oversigt over de rurale byer at gøre rede for alle de geografiske problemer, der knytter sig til deres opståen og udvikling. Et af de emner, der meget vel kunne tages op til behandling, er de nye byers morfologi, d.v.s. bymønstrets tilpasning til det lokale milieu og byernes indre differentiering i henseende til arealudnyttelsen, som f. eks. placeringen af de forskellige funktioner i forhold til hinanden, idet man herigennem ofte vil kunne konstatere en slags „lovmæssig“ orden. Et indblik i problemstillingen kan man dog få hos *Aage Aagesen (1949)*. En særlig interesse knytter sig i denne henseende til den forskel i bymønster og bydifferentiering, der kommer frem, når den rurale by er vokset frem i et gammelt landsbymilieu, og når den som i de fleste midt- og vestjyske egne er groet frem, hvor intet var i forvejen.

SUMMARY

The Danish rural town. The paper describes the development and spread of the Danish rural town that has taken place during the last hundred years in the space between the old established cities with their often medieval charters. Rural towns existed before 1860 but to a very small extent, except along the northwest coast of Jutland, and less than 10 places had the rights to trade. In the inland they partly grew up on village basis but, mainly in Jutland with its often dispersed, rural settlement, also from scratch. The paper also stresses how the importance of the railway lines in the localization and growth of these many new towns is limited to the period from 1880 to 1920. Before 1880 the needs for the spread of town functions were not very pronounced, and after 1920 the road transport took over the role of the railway. The official Danish statistics show the existence of 854 rural towns (suburbs not included) with a population of 586.000, but only 138 with 256.000 inhabitants have more than a thousand each.

Litterære og statistiske kilder

1. *Aagesen, Aa.*: Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark. (Kulturgeografiske Skrifter, Bd. 5). 1949.
 2. *Trap, J. P.*: Kongeriget Danmark. Første Udgave, 1-5. 1858-1860. Anden Udgave, 1-6. 1872-1879. Tredie Udgave, 1-5. 1898-1906. Fjerde Udgave, 1-11. 1920-1930. Femte Udgave, 1- . 1953- .
 3. Oversigt over Hartkornets og Jordeiendommenes Fordeling . . . 1850 Statistisk Tabelværk, Ny Række, 5 Bind. 1852.
 4. Tabeller over Hartkornets Fordeling . . . 1873. Statistisk Tabelværk, Tredie Række, 32 Bind. 1877.
 5. Danmarks Jordbrug . . . 1885. Statistisk Tabelværk, Fjerde Række, Litra C, Nr. 5. 1888.
 6. Folketal, areal og klima 1901-60. Statistiske Undersøgelser, Nr. 10, 1964.
 7. Folke- og boligtællingen 26. september 1960. Statistisk Tabelværk 1963: I. Øerne undt. Hovedstaden. III. Jylland. V. Hovedstaden med forstæder. Sammendrag.
 8. Erhvervstællingen 1958. Statistisk Tabelværk 1963. II. Erhvervsstrukturen i handelsområder og -distrikter. IV. Erhvervsstrukturen i amter og kommuner.
-