



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Fabrik og Bolig

Det industrielle miljø i Danmark 2 · 1987



INDHOLD

Forsiden: Udsigt fra Nikolai Tårn over Københavns City med forretningsjendom under opførelse på hjørnet af Østergade (Strøget)/Kristen Bernikows Gade, ca. 1900. Københavns Bymuseum.

Affolkning og citydannelse i det indre København 1855-1985 <i>Caspar Jørgensen</i>	3
English summary	17
Storstrømsbroen - 50 år <i>Henning Bro</i>	18
English summary	41
Anmeldelser	42
Noter	46
Medarbejdere	47
Fjerritslev Bryggeri- og Egnsmuseum	48

REDAKTION

Torben Ejlersen (ansvh.), Københavns Bymuseum, Absalonsgade 3, Postbox 3004, 1507 København V. Tlf. 01 21 07 72.

I redaktionen desuden: Ole Hyldtoft, Jacob B. Jensen, Hans Kofoed, Jørgen Sestoft og Poul Strømstad.

EKSPEDITION

Hans Kofoed, Skt. Markus Alle 13, 1922 Frederiksberg C.

Selskabet til bevaring af industrimiljøer er stiftet 1979 og har til formål at vække almen interesse for udforskning og dokumentation af industrialismens historie og for bevaring af industrialismens bygninger, anlæg, maskiner, boliger og miljø. Kontingentet er 100 kr. årligt og inkluderer tidsskriftet *Fabrik og Bolig*, der udkommer to gange årligt. Indmeldelse sker ved henvendelse til ekspeditionen.

Sats: Multi-Grafik, 8000 Århus C

Tryk: Dansk Tidsskrifts Tryk, 1125 København K

ISSN 0106-3324

Affolkning og citydannelse i det indre København 1855-1985

af Caspar Jørgensen

Gennem de sidste 125 år er befolkningen i det indre København formindsket ganske voldsomt fra 113.506 i 1860 til 16.869 i 1985. Dette står i skarp kontrast til tiden, før man i 1850'erne opgav opretholdelsen af København som fæstningsby. Indtil da måtte indbyggerne klumpe sig sammen bag de voldlinier, som gik tilbage til begyndelsen af 1600-tallet. Således steg befolkningen i den indre by fra 87.382 til 113.283 mellem 1801 og 1855.

Imidlertid anså Københavns internationalt orienterede stadsingeniør Charles Ambt allerede i 1888 affolkningen for et generelt princip, da han i et foredrag konstaterede: »at befolkningen i de indre bydele som regel aftager, idet boligerne dér mere og mere omdannes til forretningslokaler, medens de tidligere beboere søge længere bort. I den henseende byder vel London City det mest talende eksempel, men også i København er jo fænomenet iagttaget«¹. Mere nuanceret pegede Marcus Rubin, den kommende leder af byens statistiske kontor, i sine kommentarer til 1880-folketællingen på nedrivningen af huse, omdannelsen af mindre lejligheder til større og især omdannelsen af boliger til butikker, lagre og kontorer m.v. som grunde til udvandringen. I 1885-tællingen dukker ordet »city« op². Det følgende år omtalte også Rubins ældre kollega stadskonduktør Th. Krak »den tendens, der øjensynlig er, til at forandre den indre by til en city.« Befolkningen flyttede ud ikke alene fra handegaderne, men også fra smågaderne. »Dette«, mente Krak, »må hidhøre fra, at beboelseslejlighederne (i smågaderne) forandres til lager og værksted, hvorved den fattige befolkning tidels fordrives«³. Omdannelsen af det centrale København til et citykvarter var begyndt.

Ifølge amerikanske kulturgeografer handler de for et citykvarter karakteristiske virksomheder med varer og tjenesteydelser, hvortil kommer forskellige kontorfunktioner og avisproduktion, men *ikke* en gros handel og lagervirksomhed, offentlige funktioner, industri og beboelse⁴. Definitionen

afspejler forholdene i amerikanske storbyer i 1950'erne. I dag er det f.eks. mindre indlysende at opfatte avisproduktion som en cityfunktion efter indførelsen af ny teknik og produktionens udflytning fra centrum. For at kunne karakteriseres som en del af citykvarteret skal over halvdelen af et givent områdes etageareal optages af cityfunktioner. Det giver problemer. En af de få opgørelser over etagearealets anvendelse i København belyser forholdene i 1956. Anvender man nu den oversøiske definition, var der knap nok et citykvarter i København. Kun dele af Vestervold kvarter og enkelte roder i den indre by kom lige netop over de magiske 50%. Selvom kontorerne, hvoraf mange tjente grossister og den offentlige forvaltning, var ved at få overvægt, optog især lagre, i mindre grad værksteder og industri en betydelig del af etagearealet i centrum⁵.

Det må alligevel være rimeligt at tale om et citykvarter, for arealanvendelsen i området adskiller sig klart fra andre dele af byen. Hvilket begreb skulle man ellers bruge? Men området var mindre specialiseret end forudsat i den amerikanske definition. Man kan hævde, at det moderne citykvarter adskiller sig fra tidligere tiders handelskvarterer ved, at den traditionelle enhed mellem arbejdssted og bolig, mellem produktion og reproduktion er opløst, for i sig selv er der ikke noget nyt i, at handelsfunktionerne var samlet i et forholdsvis afgrænset og centralt beliggende område. Det var dette fænomen embedsmændene iagttog i 1880'erne. Ved i det følgende at se på indbyggertallet i det centrale København er det målet at få et begreb om citydannelsens forløb og rumlige udbredelse.

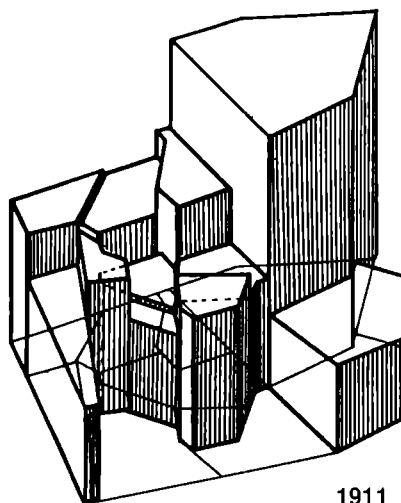
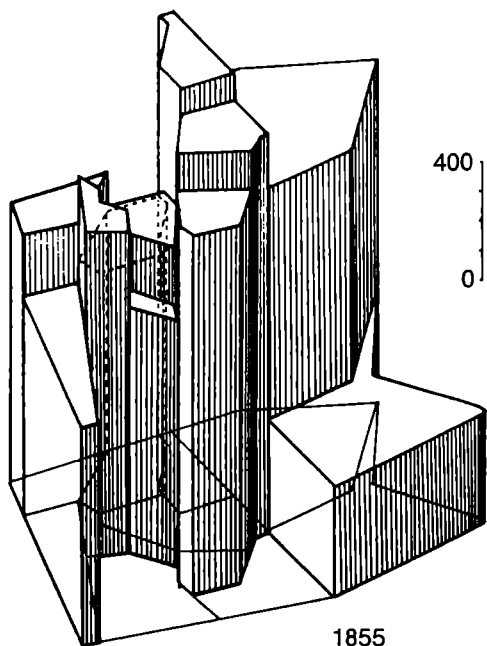
Metoden har sine begrænsninger. Således viser en undersøgelse, at godt halvdelen af befolkningsnedgangen mellem 1920 og 1960 i Amsterdams centrum skyldtes et aftagende antal personer pr. beboelsesenhed⁶. Faldet var altså nok så meget et resultat af en forbedret boligstandard som af citydannelse. Denne faktor kan dog holdes nogenlunde under kontrol ved at se på antallet af beboelseslejligheder, omend rimelig præcise oplysninger herom først findes fra 1885, og da for det meste opgjort på større geografiske enheder end befolkningstallene. Endelig vil nedrivninger i sig selv for en kortere tid tvinge befolkningen bort. På den anden side er folketællingernes oplysninger om folketallet let tilgængelige og næsten helt ensartede. Ved at sammenligne befolkningstætheden og -nedgangen i de forskellige områder, og - når det ellers kan lade sig gøre - sammenholde den med beboelsesstatistikken, skulle det være muligt at få et indirekte og omtrentlig billede af citydannelsens forløb og udbredelse.

Befolkningstætheden

I 1855 var befolkningen på ingen måde jævnt fordelt bag voldene. For at få et indtryk heraf kan man sammenholde det areal, der var til rådighed i et givent område, med indbyggertallet. Til grund for beregningen er lagt grundarealet dvs. det bebyggede areal med gårde men uden gader, pladser og parker opgjort på kvarterer 1855⁷. Heller ikke offentlige ejendomme uden beboelse er medtaget. Man må være opmærksom på, at der hele tiden er sket små forandringer i det bebyggede areal som følge af ombygninger. I de kvarterer, hvor der gennemførtes gadereguleringer og senere saneringer, formindskedes det bebyggede areal. Da der her regnes med 1855 arealet, underdrives befolkningstætheden, dog ikke i en sådan grad at det har betydning for det følgende.

1855 fandtes den højeste tæthed nogenlunde midt i byen blandt de kvarterer, der grænsede op til Østergade, og den laveste i kvartererne ud til voldene. Undtagelser er de meget tæt befolkede Rosenborg og St. Annæ Vester kvarterer samt den forholdsvis tyndt befolkede Gammelstrand rode i centrum. 1911 er mønstret vendt om. Nu findes den laveste tæthed i centrum. Forestiller man sig et snit gennem den indre by, kan man sige, at befolkningstætheden havde form som et bjerg med bjergtoppen liggende i midten 1855. 1895 er et krater antydnet, men først 1911 fremstår det klart. Samtidig er hele bjergets højde aftaget væsentligt. Efter 1911 er mønstret ikke forandret afgørende. Det var dog først fra begyndelsen af 1920'erne at befolkningstætheden i de centrale kvarterer blev lavere end i St. Annæ Øster kvarter. Når dette kvarter indtil da havde holdt sig på et lavere niveau end de øvrige dele af byen, må det hovedsagelig skyldes, at det både rummede højborgerlige boliger og en række pakhuse langs havnen⁸. Siden 1890'erne har St. Annæ Vester været det tættest befolkede kvarter. I dag kan man dårlig tale om et bjerg, snarere om en lavlandslette, hvor St. Annæ Vester fremstår som en bakketop og Gammelholm, Klædebo og Snarens kvarterer hæver sig som svage forhøjninger i landskabet.

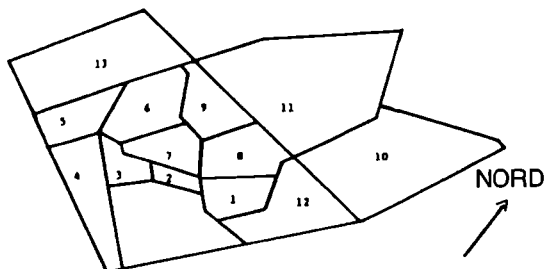
Da befolkningsfaldet fandt sted i de centralt beliggende kvarterer ved byens hovedstrøg, er det nærliggende som de kommunale embedsmænd at forbinde processen med citydannelse. Set i dette lys er det fristende at opfatte den lave tæthed i Gammelstrand rode 1855, som et udtryk for, at citydannelsen allerede var begyndt her. Men det er nu ikke sandsynligt. Den lave tæthed skyldes snarere at kvarteret ligesom St. An-

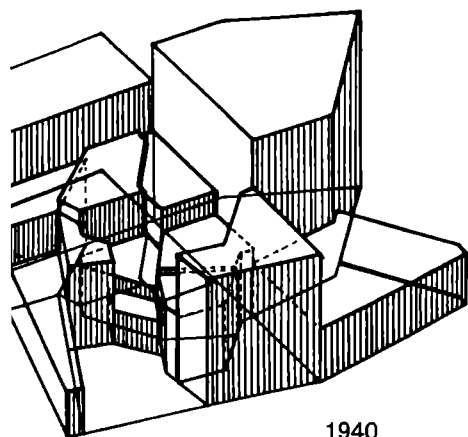


Figur 1:
Befolkningstætheden i det indre Købe
1855-1985.

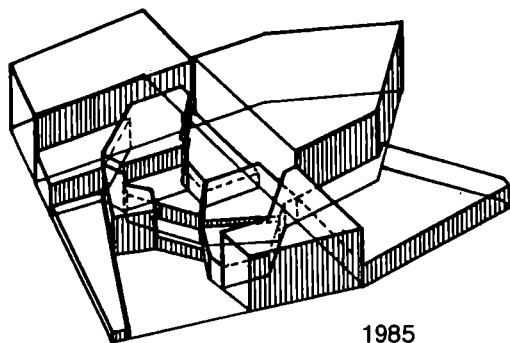
Aksonometrisk tegning udført af Søren
laciuss-Ussing.

1. Nikolaj rode
2. Gammelstrand rode
3. Snarens kvarter
4. Vester kvarter
5. Nørre kvarter
6. Klædebo kvarter
7. Frimands kvarter
8. Købmager kvarter
9. Rosenborg kvarter
10. St. Annæ Øster kvarter
11. St. Annæ Vester kvarter
12. Gammelholm rode
13. Nørrevold kvarter





1940



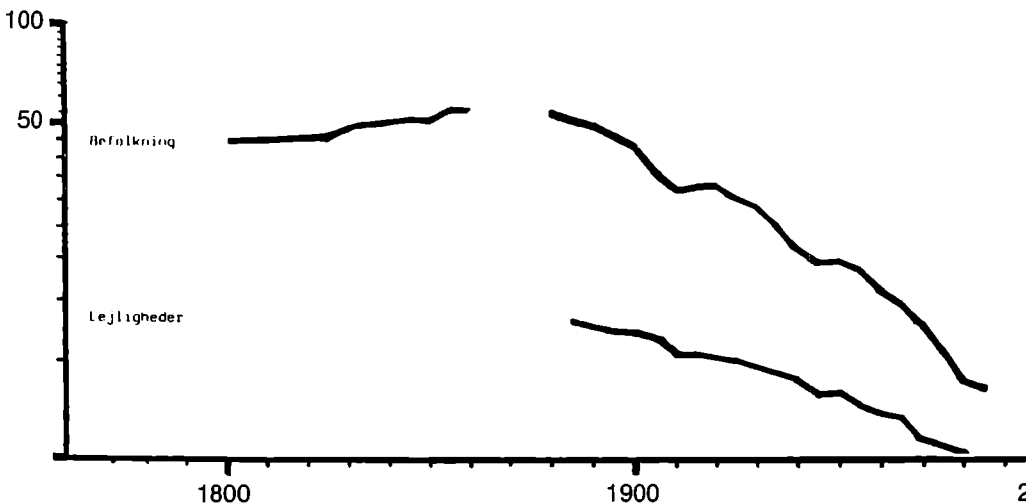
1985

næ Øster rummede mange velstillede personer. Således havde det den højeste gennemsnitlige skatteindtægt pr. person i 1862⁹, og den højeste andel af tyende pr. indbygger i 1850¹⁰.

Befolkningstilbagegangen

Men hvornår begyndte processen? En minimal befolkningstilbagegang kan spores i Strand og Rosenborg kvarterer allerede i femåret 1850/55. Faldet på henholdsvis 87 og 57 personer er der ikke grund til at betvivle¹¹, men det kan næppe opfattes som fremkommet ved citydannelse. I det tætbefolkede Rosenborg kvarter skyldes det sandsynligvis en træg tilbageflytning efter koleraepidemien 1853¹², og i Strand kvarter kan faldet lokaliseres til Staldofficiantboligerne ved Tøjhusgade¹³.

Fra 1855 begynder affolkningen i de fleste af den gamle bydels kvarterer i gennemsnit varierende mellem 1,0% og 0,2% pr. år indtil 1880. Den er over gennemsnittet i de tre centralt beliggende kvarterer (5 roder) ved Østergade og den tilstødende del af Købmagergade. I Nykøbenhavn afløses befolkningstilvæksten af stilstand omkring 1860. Ser man på hele



Figur 2:
Befolkning og lejligheder i det indre København 1801-1985.

den indre by, slår tilbagegangen imidlertid først igennem efter 1880, fordi den indtil da opvejes af Gammelholms bebyggelse ved områdets overgang fra flåden til civile formål.

Mellem 1880 og 1916 spænder det gennemsnitlige årlige fald for hele perioden fra 4,0% til 0,2%. Igen er det over gennemsnittet i de centralt beliggende roder, som nu omfatter størstedelen af den gamle bydel (11 udaf 16). I de øvrige roder når faldet dog nogenlunde op på samme niveau som det, den centralt beliggende gruppe nåede før 1895. Mest iøjnefaldende er imidlertid de nærmest chokagtige fald i enkelte roder efter 1895 på op til 13,2% pr. år. I de fleste tilfælde kan der næppe være tvivl om, at chokkene skyldes gadereguleringer¹⁴. Karakteristisk for disse voldsomme fald er, at de finder sted i centralt beliggende roder med en vedvarende og anselig tilbagegang¹⁵. Indgrebene fulgtes ikke af en befolkningstilvækst i de tilstødende gader eller kvarterer, som det tidligere eksempelvis var sket i London¹⁶. Det skyldes antagelig det store udbud af beboelseslejligheder i byens periferi på samme tid. En svag forøgelse kom først ca. fem år senere under den første verdenskrigs boligmangel.

I den følgende periode fra 1916 til 1945-1950 opretholdtes niveauet, men spredningen er nu aftaget (fra 4,1% til 0,7%). I modsætning til tidligere er faldet i nogle roder ved Strøget under gennemsnittet og over i flere

perifere. Tilsvarende når affolkningen i Nykøbenhavn næsten samme niveau som i den gamle bydel. Denne periode præges også af chokagtige fald i forbindelse med saneringer, reguleringer og store byggeforetagender¹⁷. Efter 1950 indskrænkes spredningen yderligere, hvis man ser bort fra det abnormt store fald på 12,4% i Trinitatis rode; i femåret 1965-70 når det endda op på 48,0%. Det relative fald er større end før. Men de absolutte tal forbliver små, fordi affolkningen nu er langt fremskredet. Det forklarer også de voldsomme udsving i Trinitatis rode, hvis beboere indskrænkes fra 4.973 i 1880 over 535 i 1950 til 9 personer 1985. Som i den forudgående periode ligger de roder, hvor tilbagegangen er større end gennemsnittet, spredt i hele den indre by.

Da det ikke er muligt at støtte sig til boligstatistikken før 1885, er det vigtigt at fastholde, i hvilke områder befolkningstilbagegangen fandt sted. Umiddelbart er det nærliggende at opfatte den begyndende udtynding i den indre by fra omkring 1855 som et resultat af en aftagende beboelsestæthed muliggjort ved bebyggelsen af områderne uden for voldene. Selvom befolkningstætheden ikke er et helt dækkende udtryk for beboelsestætheden skulle man forvente, at tilbagegangen især fandt sted i de tættest befolkede kvarterer. Men denne tendens er kun svag mellem 1855 og 1880, og forsvinder helt herefter¹⁸. Der er heller ikke nogen klar sammenhæng med områdernes sociale status, målt ved den procentvise andel af tyende og skatteindtægten pr. indbygger¹⁹. Derimod er det klart, at den relativ største affolkning allerede fra 1855 foregik i de centralt beliggende kvarterer, som stødte op til de daværende forretningsstrøg Østergade, Amagertorv, Vimmelskaftet til dels Købmagergade og Pilestræde og senere Frederiksberggade²⁰. Affolkningen skete hvad enten tætheden var stor som i Købmager kvarter eller lille som i Gammelstrands rode. På den baggrund er det nærliggende at opfatte affolkningen her, som i hovedsagen betinget af en begyndende citydannelse. Fra omkring 1885 udvides det stadig centralt beliggende område, hvorfra den relativ største affolkning sker. Det er værd at bemærke, at man på samme tid begyndte at kalde hele strækningen fra Frederiksberggade til Kongens Nytorv for »Strøget«. Tidligere havde man talt om »Ruten«, hvormed der i de fleste tilfælde alene blev tænkt på stykket mellem Vimmelskaftet og Kongens Nytorv²¹. Mellem 1895 og 1911 blev affolkningen langt voldsommere end tidligere. Det er som om citykvarteret bliver etableret i disse år. Både i mellem- og efterkrigstiden foregik den kraftigste befolkningstilbagegang mere spredt. Bortset fra Nyboder og Frimurerlogens rode var hele den

indre by nu inddraget i processen.

Affolkningen skete ikke i et jævnt tempo. Den relative tilbagegang synes efter en langsom start at have bevæget sig i lange bølger med toppunkter omkring århundredskiftet, mere behersket i 1930'erne og i 1960'erne og 1970'erne. Ind imellem afbrydes processen under første verdenskrig og i det første femår efter den anden store krig. Vender vi os til de absolutte tal, er rytmen nok den samme, men toppunkterne aftager nu i styrke. Mest dramatisk var afvandringen i femåret 1901/06, hvor indbyggertallet faldt med 13.338 mennesker, 1930/35 var det kun 7.735 og 1970/75 4.364. Disse tal bestyrker formodningen om, at citykvarteret blev etableret omkring århundredskiftet og derefter udbygget.

Det forgående har været begrænset til bykernen. Hovedparten af det øvrige København var i store dele af perioden under bebyggelse, hvorfor man ikke kan anvende indbyggertallet som mål for eventuel citydannelse i disse distrikter. Frederiks kirke rode, den del af Christianshavn der ligger nærmest havnen og den indre by, var dog forlængst bebygget. Her aftog befolkningen svagt. Efter at Nørrevold kvarter var bebygget, indtrådte et beskedent fald 1885, som dog var noget mindre end på Gammelholm. I Vestervold kvarter, hvis befolkning aldrig nåede at blive særlig stor, kom dette vendepunkt omkring 1916. Derimod var det først efter anden verdenskrig, at en mere vedvarende udtynding begyndte i Østervold kvarter.

Lokalerne

For at indkredse hvor stor en del af befolkningsnedgangen der var et resultat af den aftagende beboelsestæthed, vil det være nyttigt at se på boligstatistikken. I den indre by mindskedes antallet af beboelseslejligheder fra ca. 26.500 i 1885²² til 10.297 i 1982. Sammenholdes bestanden af lejligheder med befolkningen, ses det, dels at de to serier samvarierer²³, dels at afstanden indskrænkes. Mellem 1885 og 1982 faldt antallet af personer pr. lejlighed fra 4,1 til 1,7. Beboelsestætheden blev mindre. Umiddelbart er processen særlig tydelig i mellemkrigstiden, hvor mængden af lejligheder indskrænktes svagt, mens affolkningen fortsat var anselig.

En måde at beregne den faldende beboelsestætheds betydning på er at se, hvor stor befolkningen ville være, hvis beboelsestætheden holdes konstant. Det må ske for hver enkelt lejlighedstype, da andelen af 1-værelses- og store lejligheder aftog stærkt i perioden. Det er afgørende for

resultatet, hvilket år der vælges som udgangspunkt, og især hvor lang en periode beregningen foretages over. Således udgør det beregnede befolkningsfald 58% af det faktiske for perioden 1885-1940 og 72% for 1885-1982. Da mellemkrigstiden som nævnt synes at skille sig ud, er årene 1911 og 1940 valgt som skillepunkter. Resultatet bliver, at det beregnede befolkningsfald udgjorde 64% af det faktiske for perioden 1885-1911, kun 33% for 1911-1940 og 56% for 1940-1982. Den aftagende beboelsestæthed må på den baggrund antages at have forårsaget en betydelig del af affolkningen i hele perioden, størst i mellemkrigstiden og mindst mellem 1885 og 1911. Da der i det foregående er konstateret store forskelle mellem den gamle bydel og Nykøbenhavn før 1911, er der grund til at undersøge de to områder hver for sig. Herved viser det sig, at det beregnede befolkningsfald i den gamle bydel udgør 80% af det faktiske for tiden 1885 til 1911, men kun 23% i Nykøbenhavn og på Gammelholm.

De ledige lejligheder bør nævnes. Den daværende chef for Københavns statistiske kontor, Cordt Trap, gjorde i 1906 opmærksom på det store antal ledige lejligheders andel i befolkningsfaldet foruden citydannelsen. (1901: 366, 1907: 1369). Da affolkningen senere ophørte kunne han konstatere, at de ledige lejligheders antal var stærkt formindsket (1915: 214)²⁴. Trap beskrev processen således: »Så længe der var fuldt op af nyindrettede ledige beboelseslejligheder i Storkøbenhavns ydre kvarterer og tiderne opadgående, flyttede folk ud fra gaderne i de indre bydele til de friere beliggende og mere moderne indrettede nye lejligheder; men da der atter blev knappere på husrum derude, og en udbredt arbejdsløshed svækkede mange småfamiliers økonomiske modstandskraft, søgte strømmen atter i nogen grad ind mod byens centrum«²⁵. De ovenstående beregninger viser, at Traps beskrivelse meget vel kan have gyldighed for den nordre del af den indre by, men mod syd havde det aftagende antal personer pr. lejlighed ringe betydning i tiden op til første verdenskrig. Snarere end at være tiltrukket af de bedre boligforhold i byens periferi blev befolkningen presset bort fra den gamle bydel af nye store erhvervsejendomme, der ikke levnedede plads til boliger.

Som nævnt fulgte formindskelsen af lejlighedernes antal tempoet i affolkningen. De to serier samvarierer, men er ikke parallelle, for de nærmer sig hinanden. Imidlertid dækker denne generelle sammenhæng over flere undtagelser. Går man lidt mere i detaljer, viser det sig også her, at Nykøbenhavn skiller sig ud indtil omkring 1901²⁶. Antallet af lejligheder forblev



Frederiksberggades udmundning i Rådhuspladsen, ca. 1895. Københavns Bymuseum.

nogenlunde konstant selvom befolkningen formindskedes. Mellem 1885 og 1906 er det muligt at følge udviklingen i de enkelte roder. Det kommer efterhånden ikke som nogen stor overraskelse, at sammenhængen mellem de to serier er størst i den gamle bydels centralt beliggende roder foruden Gothersgades rode. I Kalveboderne, Universitetet, Synagogen, Reformert kirke roder og i hovedparten af Nykøbenhavn brydes sammenhængen derimod, fordi antallet af lejligheder øges, selvom folketallet falder. Her må affolkningen i hovedsagen være et resultat af en aftagende beboelsestæthed.

Anvendelsen af oplysningerne om erhvervslokalerne er vanskelig. Dels er det afgørende at gøre sig klart, at selvom der tales om lokaler i statistikken, menes der lejemaal²⁷. Det medfører, at både Magasin du Nord og et ismejeri tæller som een enhed. Dels er det som om, alle lokaler først kommer med fra omkring 1901²⁸. I så fald ville det forklare, hvorfor væksten i erhvervslokalerne var særlig kraftig mellem 1885 og 1901 og ikke mellem 1895 og 1911 som i det øvrige materiale. I periodens senere del er arealanvendelsesundersøgelserne mere dækkende. Bruges erhvervslokaler-



Frederiksberggades udmundning i Rådhuspladsen, ca. 1920. Foto Holger Damgaard, Københavns Bymuseum.

nes andel af det samlede antal lejligheder, fås et mål, der nok er upræcist, men som på den anden side ikke er påvirket af beboelsestætheden.

Fordelingen skal ikke beskrives her, for det ville blive en gentagelse. Men på enkelte punkter, og det drejer sig karakteristisk nok om tyndt befolkede roder, er der grund til at nuancere billedet. I Amalienborg og Marmorkirkens roder er erhvervslokalernes andele på 45,7% og 30,1% højere end forventet i 1906. I den første skyldes det sandsynligvis pakhuse og andre erhvervslokaler ved havnen. Når disse slår så kraftigt igennem her i forhold til andre steder nær havnen, er det vel et resultat af rodens ringe dybde kombineret med mange store beboelseslejligheder²⁹. Også i det andet tilfælde må den høje andel af store og dermed forholdsvis få lejligheder antages at føre til en vis overvurdering af erhvervslokalernes andel. Alligevel må man tro, at denne rode, der omkranses af så stærkt befærdede gader som Bredgade, Store Kongensgade og Kongens Nytorv, rummede forholdsvis mange cityorienterede funktioner. Når der fandtes færre erhvervslokaler i Rosenborg kvarter i 1906 end befolkningsnedgangen lader formode, skyldes det sandsynligvis, at de omfattende ombyg-

ninger her først blev afsluttet omkring 1910. Den store andel i Vandværkets og Tivolis roder på 46,2% og 21,1% gør det rimeligt at medregne dem blandt de centrale roder allerede 1906, selvom de endnu ikke var fuldt bebyggede.

Endelig er det værd at sammenholde beboelseslejlighedernes andel af samtlige lejemål i 1885 og 1906 samt den del af etagearealet, der blev anvendt til beboelse i 1956, med befolkningstætheden. Herved ses det nemlig, hvordan tætheden gradvis er kommet til at afspejle størrelsen af erhvervsarealet i det indre København. I 1956 er det erhvervsarealet, der afgør befolkningstætheden, og ikke beboelsestætheden. Det viser kraften i ændringerne omkring århundredskiftet, når denne sammenhæng allerede er tydelig i 1906.

Sammenfatning

Fra omkring 1855 kan man spore en beskeden affolkning i det indre København, som med rimelighed kan tilskrives en begyndende citydannelse. Centrum for denne proces var området ved Amagertorv. Denne kerne omfattede i 1911 det meste af den gamle bydel, de nærmest liggende dele af Nykøbenhavn, samt hovedparten af Vestervold kvarter. Selvom enkelte dele af den indre by og et område som det gamle banegårdsterræn nord for Vesterbrogade først blev inddraget i den følgende tid, synes citykvarterets udstrækning i det store og hele at være fastlagt allerede omkring 1911. I stedet for en yderligere udvidelse fortsatte borttrængningen af boligfunktioner fra dette område.

Befolkningsfaldet var især voldsomt i de 16 år fra 1895 til 1911 og fra 1955 til 1980, dog med en afmatning i begyndelsen af 1960'erne. I disse to perioder fulgtes affolkningen af en markant reduktion af boligmassen i de berørte områder. 1930'erne prægedes dog også af et omfattende befolkningsfald, men antallet af lejligheder indskrænkedes kun svagt. De 16 år omkring århundredskiftet skiller sig ud, fordi det var i denne periode, bykernen fra at have været et af de tættest befolkede områder, blev et af de kvarterer i byen, hvor der boede færrest mennesker. Et mønster der findes i en række amerikanske og europæiske storbyer på samme tid³⁰.

Noter:

Oplysninger om folketal og boliger findes offentliggjort i diverse årgange af Statistisk Tabelværk, Meddelelser fra Det Statistiske Bureau, Tabelværk til Københavns Statistik, Statistisk Årbog (for København), Tal (udg. af Københavns kommunes statistiske kontor). For tællingerne fra 1801 til 1845 henvises til RA. Rentekammeret 352,49²; 352,52; 352,53; 352,71; 352,77.

Det ovenstående er et led i en mere omfattende - men kun delvis gennemført - undersøgelse af citydannelse i København.

1. Den tekniske Forenings Tidsskrift, 12. årgang, 1888-89, Kbh. 1889, s. 82.
2. TKS. 6, s. XXIV og Foreløbig opgørelse af Folketællingen for Kjøbenhavn, Frederiksberg, Sundbyerne og Utterslev den 1ste Februar 1885. Kbh. 1885, s. 12 f.
3. SA. Stadskonduktørens journalsager 1793/1886, koncept til skrivelse af 4.11.1886 til magistratens 2. afd.
4. Jfr. Chr. Wichmann Matthiessen: Københavns bykerne, indhold og aktivitet. Kbh. 1975, s. 33-36.
5. Opgørelse af Etagearealet i Københavns indre byområde 1956. Udg. Stadsingeniørens direktorat Byplankontoret, privattryk februar 1962, tabelbilag I og II.
6. M. Van Hylten: In Search of the Urban Core of Amsterdam. S. 184 i Proceedings of the International Study Week Amsterdam 1966, Urban Core and Inner City. Leiden 1967.
7. ST. 2.3, s. XVII-XIX. Da det bebyggede areal, ændredes væsentligt på Christianshavn, i Vester- og Østervold kvarterer, har disse områder ikke kunnet medtages. Endvidere er det mest hensigtsmæssigt at udelukke Slotsholmen.
8. Jfr. ST. 3.3, s. XXXVII og XLI, samt København 1840-1940. Red. A. Holm og K. Johansen. Kbh. 1941, s. 84.
9. Beregnet på grundlag af oplysningerne om skatteindtægten i Staden Københavns Regnskab og Beretning om Kommunens Anliggender for 1896. Kbh. 1897, s. 28.
10. Jfr. ST.II.3, s. XXXIV.
11. Tællingen 1850 må ganske vist anses for usikker pga. krigen 1849-51, jfr. MS.III, s. 34, men de ikke medtalte soldater, der skaber usikkerheden, må give en for kraftig vækst og ikke et fald mellem 1850 og 1855.
12. MS.III, s. 39.
13. Pga. Slotsholmens Kanal kan Strandens kvarter som det eneste opdeles på roder ud fra befolkningsopgørelsen på gader, hvilket viser en tilvækst på 41 personer i Gammelstrands rode og et fald på 98 personer i Slotsholmens rode, S.III, s. 41-42.
14. Kun de mest omfattende reguleringer er medtaget. Trinitatis rode 1901-06 og 1906-11: 16,2% og 13,2% pr. år (964 og 1264 personer pr. femår), ombygningen af Brøndstræde kvarteret. Hovedvagtens rode 1906-11: 10,3% (1090 personer), gennembrydningen af Christian IX's Gade og Ny Østergade. Rådhusets rode 1906-11: 8,6% (940 personer), udvidelsen af Gåsegade og Fargegade. Slotsholmens rode 1895-1901: 8,2% (243 personer), reguleringen

af Slotsholmsgade. Pilestrædes rode 1895-1901: 7,0% (997 personer), gennembrydningen af Citygade. Snarens kvarter 1901-06: 5,4% (611 personer), udvidelsen af Nygade.

15. Tre chok må udskilles. På den ene side nedgangen i Amalienborg og Frederiks hospital roder 1890/95 og 1906/11, på den anden side væksten i Garnisons hospital rode 1911/16. De to første tilfælde, der efterfølges af en stigning i befolkningstallet, skyldes utvivlsomt udflytningen af Almindelig hospital 1892 og Frederiks hospital samt Fødselsstiftelsen 1910. Det sidste, der efterfølges af et fald, må være forårsaget af indkaldelsen af Sikringsstyrken under første verdenskrig.

16. Befolkning i udvalgte gader	1901	1906	1911	1916
Holmensgade	587	395	305	406
Adelgade	3.920	3.086	2.716	2.783
Borgergade	3.818	3.119	2.987	3.177

Kilder: Folketællingen for København og Nabokommuner den 1. Februar 1901, 1906, 1911 og 1916. Udg. af Københavns Kommunalbestyrelse. Endvidere Gareth Stedman Jones: *Outcast London*. Oxford 1971, s. 170-78 for tiden 1841-81.

17. Eksempelvis: Trinitatis rode 1930-35 og 1935-40: 9,1% og 15,8% pr. år (561 og 532 personer pr. femår), opførelsen af Gutenberghus. Gothersgades rode 1940-45: 11,6% (1198 personer), den begyndende Adelgade/Borgergade sanering. Nikolaj rode 1930-35: 9,2% (1086 personer), gennembrydningen af Bremerholm og Magasin du Nords udvidelse. Garnisons hospital rode: 1921-25 og 1925-30: 7,0% og 6,0% (471 og 382 personer) nedlæggelse af Sølv-gades Kaserne og opførelsen af Polyteknisk Læreanstalt.

18. Sammenholdes affolkning og befolkningstæthed i hvert kvarter er Pearsons

r_{xy} for

$$1855-1880 = 0,4156$$

$$1880-1895 = 0,1060$$

$$1895-1911 = 0,2033$$

$$1911-1940 = -0,3930$$

$$1940-1985 = -0,0523$$

19. Sammenholdes skatteindtægten pr. indbygger 1862 (jfr. note 9) og befolkningstallet 1855-1880 er Pearsons r_{xy} 0,4668.

20. I. Plenge: *Livet i Kjøbenhavn*, for en Menneskealder siden. Kbh. 1873, s. 15.

21. H. Valeur Larsen: *Hvornår fik Strøget sit navn?* S. 397-442 i *Historiske Meddelelser om København*. Rk. IV bd. 3, Kbh. 1951-54.

22. Marinens Nyboder er skønnet til 984 lejligheder 1885.

23. 1885-1916 $r_{xy} = 0,9559$

$$1916-1950 r_{xy} = 0,9685$$

$$1950-1982 r_{xy} = 0,9654$$

24. Folketællingen for København og Nabokommuner 1906. Kbh. 1906, s. 6. Samt Folketællingen for København og Nabokommuner 1916. Kbh. 1916, s. 5.

25. Folketællingen for København og Nabokommuner 1911. Kbh. 1911, s. 6.
26. Uden Nykøbenhavn bliver r_{xy} 0,9873 for 1885-1916.
27. Jfr. TKS.12, s. 1 og 4, samt klarere udtrykt TKS.26, s. 96.
28. Jfr. TKS.12, s. 4.
29. TKS.16, s. 41.
30. M. Jefferson: The Antropography of some Great Cities. S. 537-566 i Bulletin of the American Geographical Society. Bd. 41, 1909, fig. 1-9; samt S. Schott: Die Citybildung in den deutschen Grossstädten. S. 21-46 i Statistisches Jahrbuch deutscher Städte. Bd. 14, 1907, s. 36-41.

English summary

Depopulation and City Formation in inner Copenhagen 1855-1985

During the 1850'ies it had become possible to build outside the ramparts, which until then had been the limits of Copenhagen. After that the population in the area behind the ramparts and the harbour decreased from 114,000 in 1860 to 17,000 in 1985. Here the process is regarded both as a result of the formation of the City and improved housing conditions. The depopulation took place especially rapidly from 1895 to 1911, where the formation of the City seems to have had greatest importance; in the 1930'ies mostly as a result of a decreasing number of persons per household, and finally from 1955 to 1980 when the formation of the City once more carried weight.

Until 1911 the changes took place particularly in the traditional commercial area and afterwards went on to encompass the major part of the inner City. The years between 1895 and 1911 represent a turning point, since it was in those years that the nucleus of the City changed from being one of the most densely populated areas, to one of those areas in the City where fewest people lived. From that time one can talk of a modern City area in Copenhagen.

Storstrømsbroen - 50 år

af Henning Bro

Med industrikapitalismens gennembrud fra midten af 1800-tallet satte handel og industri et kraftigt skub i det danske samfunds vareomsætning såvel nationalt som i forhold til udlandet. Befolkningens mobilitet forøgedes samtidig både på kort og lang sigt: vandring fra land til by, boligarbejdsstedstransport, forretningsrejser, familiebesøg m.v. Udvidelsen af søfarten og opbygningen af det fintmaskede jernbanenet var afgørende for at tilfredsstille det accelererende behov for gods- og varetransport. Men landets geografi var fortsat en alvorlig hindring for at skabe et effektivt transportsystem. I den sidste halvdel af 1800-tallet og ind i dette århundrede fremlagdes talrige og ofte meget fantasifulde forslag til at binde landsdelene sammen med broer og tunneler. Det var dog først i 30'erne at en del af projekterne blev til virkelighed. Giganten blandt 30'ernes brobyggerier - Storstrømsbroen - rundede den 27. september 1987 de 50 år.

I denne artikel tegnes et billede af Storstrømstrafikken, før broen stod færdig. Der kastes lys over tidligere broprojekter, baggrunden for den nuværende Storstrømsbro og de omfattende bygge- og anlægsarbejder den gav anledning til. Endelig trækkes nogle linjer op i broens historie frem til åbningen af Farøbroerne i 1985.

De gamle færgesteder

Allerede fra tidlig middelalder har Storstrømmen været et vigtigt overfartssted mellem Sjælland og Falster og udgangspunkt for rejser til det sydlige udland. Den gamle forbindelsesvej gik fra det indre Sjælland gennem Vordingborg mod Nykøbing eller Guldborgssund til Rødby og derfra til Femern eller Holsten. Oprindelig udgik sejladserne fra Vordingborg fjord, hvor slottet også havde til formål at beskytte overfartsstedet og havnen. Ved Valdemar Atterdags anlæg af landevejen ned gennem Sjælland, var vandet i fjorden dog så grundet, at færgestedet flyttedes til Masnedsund. Herfra var der forbindelse til Gåbense på Nordfalster, hvor der var færgegård ligesom i Vordingborg. Færgevæsenet sorterede under lensmanden

på Vordingborg Slot. For koncessionen på overfarten skulle færgemanden svare afgift til Vordingborg Slot.

Fra midten af 1600-tallet førtes posten over Masnedsund-Gåbense. Som følge af enevældsstatens merkantilistiske politik udvidedes og forbedredes hovedvejene i den sidste halvdel af 1700-tallet. Vejforbedringerne på Sydsjælland og Lolland-Falster styrkede Storstrømsforbindelsen og op mod midten af 1800-tallet var indtægterne ved færgefarten stigende. Men set med vor tids øjne var hovedvejene på Lolland-Falster og Sydsjælland ikke gode, og ofte kun passable for postvogne i normalt vejr. Selve turen over Storstrømmen var tidskrævende. I perioder med strøm og drivis kunne det vare flere dage, inden man vovede at sejle ud med de små færger, som kun rummede en rejsevogn med fire heste og et begrænset antal passagerer. Større godstransporter gik derfor ikke ad landevejen via Storstrømmen, men foretoges med skib fra havn til havn. Persontrafikken var desuden langsommelig og besværlig. Iberegnet Storstrømsoverfarten tog det over tyve timer i 1840'erne at tage med postvogn fra København til Nakskov.

Åbningen af Korsørbanen førte til en begrænset forbedring af Storstrømsoverfarten og forbindelserne til Sydsjælland og Lolland-Falster. Efter 1856 indsattes en daglig postvogn mellem Ringsted station og Masnedsund. Storstrømmen blev efter 1850 besejlet af postvæsenets hjuldampbåde med normalt to daglige afgang mellem de to færgesteder. Fra Gåbense var der postvogn til Nykøbing eller Guldborg, Sakskøbing, Maribo og Nakskov. Omkring 1860 kunne turen København-Nakskov således tilbagelægges inden for en dag iberegnet Storstrømsoverfarten, der nu var nedbragt til en times sejlads. Men godstransporterne og en stor del af persontrafikken til Lolland-Falster og det sydlige udland var fortsat ved indgangen til industrialismens tidsalder henvist til søvejen og dampskibsruterne.

Jernbanerne og færgerne

Den begyndende industrialisering, landbrugets rivende udvikling og den øgede vareomsætning mellem samfundets erhvervsgrøner krævede, at jernbanerne hurtigt blev udbygget. I 1860, 70 og 80'erne etableredes det danske stambanenet. Helt i tidens liberale ånd stod private selskaber bag driften og anlægget af de første baner.

Allerede i 1850'erne var der skabt interesse for jernbaner til Sydsjæl-

land og Lolland-Falster. Sydsjællandske godsejere foreslog i 1855 en jernbane fra Ringsted til Rønnede. Fra borgere på Sydsjælland og Lolland-Falster kom forslag og krav om bane til landsdelen. Efter anlægget af Korsørbanen og Nordbanen var regeringen parat til at gøre noget ved sagen, selv om der tegnede sig betydelige vanskeligheder navnlig med finansieringen. For regeringen var det ikke alene målet at forbinde Sydsjælland og Lolland-Falster med det øvrige land, men også at etablere en hurtig forbindelse til Tyskland. I 1864 søgte civilingeniør Kröhnke i Glückstadt regeringen om koncession til anlæg og drift af en fugleflugtslinje mellem København og Rødby. Banen skulle fra København løbe langs Køge Bugt og via Næstved til et punkt øst for Vordingborg. Herfra skulle den føres over en bro til Farø, over en dæmning til Bogø og igen på en bro til Falster. Fra Nordfalster skulle banen via Nykøbing gå til Rødby, hvor det var planen at skabe en dampfærgeforbindelse til Holsten.

Kröhnke fik koncessionen og dannede sammen med det britiske firma W. A. Chapman og med hjælp fra Privatbanken et britisk konsortium, der skulle stå for selve baneanlægget. Som følge af stridigheder og en efterfølgende retssag mellem Kröhnke og det britiske selskab løb projektet dog ud i sandet. I forlængelse af jernbaneloven af 27. juni 1867 overgik koncessionen på Sjællands Sydbane til Det sjællandske Jernbaneselskab, der allerede i 1870 kunne åbne den ensporede jernbane. Banen, der i 1880 blev overtaget af staten, løb fra Roskilde via Køge og Næstved til Vordingborg og fik endestation ved Masnedsund. Det sjællandske Jernbaneselskabs koncession omfattede også en bane fra Orehoved på Nordfalster til Nykøbing. Mod at finansiere og bygge Det sjællandske Jernbaneselskabs jernbane til Kalundborg havde C. F. Tietgen og Privatbanken, der stod bag Det Lolland-Falsterske Jernbaneselskab, i realiteten overtaget Falsterbanen ved dens åbning i 1872. Få år efter kunne Det Lolland-Falsterske Jernbaneselskab desuden åbne baner mellem Nykøbing og Nakskov og Maribo og Rødby.

Trods de nye baneanlæg var forbindelsen til Falster, Lolland og navnlig det sydlige udland langt fra tilfredsstillende. Forbindelsens største indlandske flaskehals var Storstrømmen. De små dampbåde »Vildanden« og »Limfjorden« besørgede fortsat sejladsen mellem Masnedsund og Orehoved, der var blevet nyt færgested efter anlægget af banerne. Dampbådene havde en ringe kapacitet, og kunne ikke overføre jernbanevogne. Passagerer måtte omstige og gods omlades, når Storstrømmen skulle passeres. Skibsruterne bevarede derfor en del af persontrafikken

og det meste af godstransporterne til Lolland-Falster og Tyskland. Selv om der i 1883 var oprettet en dampskibsforbindelse mellem Nykøbing og Nordtyskland, var skibsruterne og navnlig den lange Korsør-Kielrute fortsat den vigtigste forbindelse sydpå. For at forbedre forbindelserne ned-sattes i 1874 en kommission med repræsentanter fra regeringen, Privatbanken og Det sjællandske Jernbaneselskab. I sin betænkning pegede kommissionen på et anlæg af en jernbane-færgeforbindelse mellem Orehoved og Masnedsund, en bane fra Nykøbing til Gedser og en dampskibsrute fra Gedser til Nordtyskland. Ganske vist ville disse anlæg få stor betydning for Lolland-Falster, men for kommissionen var det mere afgørende, at der på den måde ville være skabt en hovedrute mellem Skandinavien og Tyskland. Efter kommissionens opfattelse kunne ruten ikke alene give gode indtægter til det danske jernbanevæsen, men ville også sætte Sjælland og det københavnske erhvervsliv i nærmere forbindelse med Berlin, Hamburg og de øvrige nye industrielle kraftcentre i Tyskland.

I de følgende årtier blev en række af kommissionens ideer gennemført ved lov. For at reducere sejladserne over Storstrømmen førtes Sydbanen efter 1884 videre fra Masnedsund station via en 180 m lang lavbro over Masnedsund til sydsiden af Masnedø. Her anlagdes en ny færgehavn, der ligesom i Orehoved fik et færgeleje. Mellem de to havne indsattes nu dampdrevne jernbanefærger, i starten dog kun en færge og et par dampbåde. I Vordingborg området var der således tre stationer, der lå tæt på hinanden: Vordingborg, Masnedsund og Masnedøfærgestation. Med depoter, remiser, et stort rangerterræn og den senere tilslutning af Kalvehavebanen var Masnedsund hovedstationen. Mange jernbanefolk og funktionærer fra færgeoverfarten slog sig derfor ned tæt ved stationsområdet, der snart udviklede sig til et helt bysamfund udenfor Vordingborg.

To år efter nyordningen på Storstrømmen, i 1886, åbnedes banen mellem Nykøbing og Gedser og en dampskibsrute fra Gedser til Warnemünde, drevet af to tyske selskaber. Driften af Storstrømstrafikken og banen mellem Gedser og Orehoved lå i hænderne på Det Lolland-Falsterske Jernbaneselskab, men overgik i 1892 til Statsbanerne. I 1903 kunne DSB åbne en ny færgestation i Gedser og sammen med de tyske jernbaner en jernbanefærgerute mellem Gedser og Warnemünde. Trafikken besørge-des af fire færger, to danske og to tyske.

Det første broforslag

Omkring århundredskiftet svækkedes liberalismens greb om administrationer og Rigsdags- og kommunalpolitikken. De første socialreformer, offentlig støtte til landbrug og byggeri og statsliggørelsen af en betydelig del af jernbanedriften er eksempler herpå. Ansvar for at forbinde de danske øer og landsdele med dæmninger, broer og tunneler blev nu også set som en statsopgave.

Ved siden af Lille- og Storebæltsforbindelserne havde en fast forbindelse over Storstrømmen tidligt en central placering i den statslige trafikplanlægning. Allerede i 1887 havde DSB udført de første forundersøgelser og udarbejdet et forslag til en lavbro mellem Masnedø og Orehoved. Forslaget blev fremsendt til Indenrigsministeriet, men henlagdes for igen at blive genoptaget i 1898. DSB gennemførte nye tekniske undersøgelser og sagen fik i ministeriet en så grundig behandling, at der forelå et lovforslag med fyldige bemærkninger. Lovforslaget nåede dog ikke frem til Rigsdagen, givet fordi Højre-regeringen i den politisk anspændte tid op mod systemskiftet ikke ønskede at tage en konfrontation med Folketingsflertallet om en så bekosteligt og politisk tvivlsom sag.

Sagen dukkede dog op i ministeriet flere gange mellem 1905 og 1908 som følge af henvendelser fra DSB og forskellige erhvervsorganisationer bl.a.: Den danske handelstands Fællesrepræsentation, Fællesrepræsentationer for dansk industri og håndværk, De københavnske handelsforeningers Fællesrepræsentation og Danmarks Turistråd. I betragtning af den voldsomme trafikstigning på Storstrømmen havde ruten nu nået sin maksimale ydeevne. DSB måtte imødesæ omfattede udgifter til to nye færger og tredje færgeleje i Orehoved og på Masnedø. Statsbanerne pegede derfor på det rationelle i en fast forbindelse, der ville give en tidsbesparelse mellem København og Gedser på over en halv time for persontog og 3-4 timer for godstog. Tidsbesparelsen ville være opnået ved at gennemgående person- og godstog ikke længere skulle splittes op for at blive ført over Storstrømmen på flere overfartsture og for siden da igen at blive rangeret sammen.

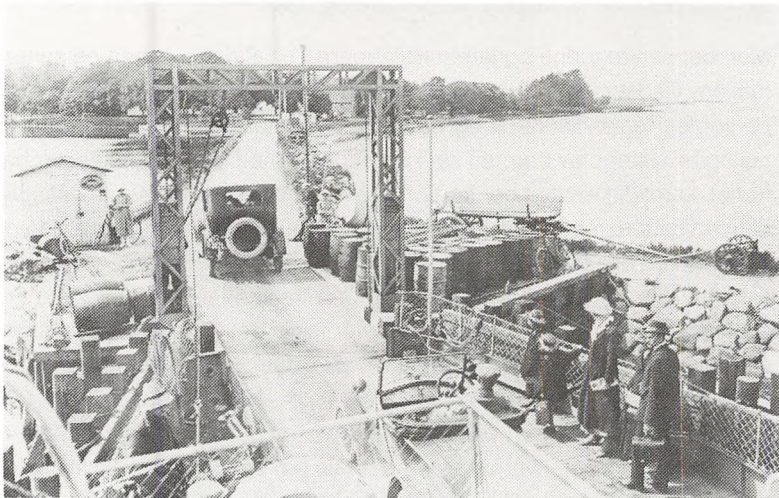
Fra organisationernes side ønskedes broen af hensyn til den videre erhvervsudvikling på Lolland-Falster. Øerne ville med en bro blive sat i forbindelse med det øvrige land, og det måtte stimulere betingelserne for handel og industri. Men navnlig muligheden for en hurtigere forbindelse til de tyske og centraleuropæiske markeder var grundlaget for organisationernes broønske.

Storstrømstrafikken mellem 1884 og 1937

Med baneanlæggene og jernbanefærgerne på Storstrømmen og senere mellem Gedser og Warnemünde kunne godsvogne og gennemgående persontog føres direkte til og fra Lolland-Falster og det sydlige udland. Lolland-Falster blev dermed sat i forbindelse med landets øvrige jernbanelinjer, samtidig med at der kort efter århundredskiftet var skabt en vigtig kontinentalrute mellem Østdanmark og Skandinavien på den ene side og Tyskland og det øvrige Centraleuropa på den anden. Grundlaget for den skibsfart der tidligere havde stået for den trafik, blev nu revet væk. Fra slutningen af 1800-tallet og i de første årtier af det 20. århundrede skete en meget betydelig vækst i trafikken på såvel Storstrømmen som på Sjællands sydbane og hovedlinjen på Falster. Allerede fra 1900 til 1905 forøgedes godstrafikken på Storstrømmen med 130%. Set i forhold til landets øvrige færgeoverfarter, var der tale om en meget kraftig stigning i trafikken. Mens godstrafikken på Lillebælt steg med 66% fra 1901 til 1907 var trafikstigningen på Storstrømmen i samme periode på 160%.

En del af trafikstigningen på Storstrømmen og tilstødende baner var en følge af den erhvervsudvikling og det større økonomiske samkvæm Lolland-Falster fik med det øvrige land fra 1870'erne og ind i dette århundrede. I perioden tørlagdes store dele af øernes fjorde, bugter og vige, og udlagdes til landbrugsland og småbrug. Produktionen af korn og animalske produkter kunne sættes i vejret, samtidig med at meget store arealer udlagdes til dyrkning af sukkerroer. Roedyrkningen gav næring til De Danske Sukkerfabrikkers saftstationer og sukkerfabrikker i købstæderne. Herudover udbyggedes infrastrukturen på øerne med et fint net af roebaner mellem producenterne og fabrikkerne samt et forgrenet net af almindelige sidebaner. Langs jernbanerne kom der vækst i de gamle købstæder og der opstod nye stationsbyer med handel, håndværk og småindustri. Endelig var der i hovedbyerne Nakskov og Nykøbing sket en betydelig industrialisering og byvækst.

Væksten i Danmarks og det øvrige Skandinaviens samhandel med Tyskland og andre centraleuropæiske lande var dog den helt afgørende årsag til den stærke stigning i trafikken på Syd- og Falsterbanen og på selve Storstrømmen. Fra Gedser-Warnemünderutens åbning i 1903 og frem til indvielsen af Storstrømsbroen i 1937 udgjorde gods til og fra Tyskland over 60% af den stigende godsmængde, der førtes over Storstrømmen. Heraf var igen en fjerdedel transitgods mellem Sverige-Norge og Centraleuropa.



Biler kører i land fra færgen i Gaabense, 1925. Det kongelige Bibliotek.

I takt med den stigende trafik på Storstrømmen og tilstødende baner måtte forbindelsen løbende udbygges. Færgehavnene i Orehoved og Masnedø måtte allerede inden århundredskiftet udvides med hvert sit nye færgeleje og i 20'erne blev det nødvendigt at supplere med et 3. leje. De to færger »Alexandra« og »Thyra« forlængedes så det blev muligt at overføre flere godsvogne og de lange sovevogne. I 1920 indsattes fast en tredje færge, skruefærgen »Marie« og i spidsbelastningsperioder var det nødvendigt at få assistance fra endnu to færger. Overbygningen på Falsterbanen blev desuden forstærket med et kraftigere spor. På Sjælland ledtes den sydgående trafik efter åbningen af den første etape af den Midtsjællandske jernbane i 1924 ad den nye dobbeltsporede bane Ringsted-Næstved. På samme tid udbyggedes strækningen Næstved-Masnedesund til dobbeltspor.

Den begyndende bilisme og forøgede landevejstrafik satte efter 1. verdenskrig yderligere pres på Storstrømstrafikken. I 1920 åbnedes en privat bilfærgerute mellem Gåbense og Masnedesund. Mellem 1920 og 1937 førtes landevejstrafikken således dels ad denne rute dels med jernbanefærgerne. For at biler, hestekøretøjer og cykler kunne passere Masnedesund udlagdes træplanker på Masnedesundbroen, som så kunne trafikeres, når der ikke kørte tog.

På baggrund af erhvervslivets og Statsbanernes pres fremlagde Venstre-regeringen, efter at der var foretaget nye tekniske undersøgelser, i 1908 i Rigsdagen et forslag til en lavbro for jernbane over Storstrømmen. I modsætning til det tidligere forslag var der nu valgt en vestlig linjeføring, således at havnene i Orehoved og Masnedø kom til at ligge øst for broen. Fra Masnedundsbroen skulle linjen føres omtrent i denne broes forlængelse tværs over Masnedø, herfra over Storstrømmen til Orehoved havns vestmole og videre til Orehoved station. Efter forslaget bestod broen egentlig af tre broer, nemlig en på 330 m over Kalvestrømmen (mellem Kalven og Masnedø), en på 1750 m over Storstrømmen og en på 125 m over Orehovedløbet (mellem Vedbyhage og Falster). Overgangen over Kalvgrunden og Vedbyhage skete på to dæmninger. Dæmninger og bropiller skulle udføres for dobbeltspor, brooverbygningen derimod kun for enkeltspor, dog med undtagelse af svingbroen, der tænkte bygget for dobbeltspor. De to gennemsejlingsåbninger ved svingbroen skulle have bredder på hver 44 m. Broens overbygning skulle udføres som gitterbuer med vandret trækbånd med fra 80 til 120 m spændvidde.

I motiveringen for broen lå regeringen på linje med de argumenter, der var ført frem fra DSB og erhvervsorganisationernes side. Regeringen pegede desuden på Storstrømstrafikkens sårbarhed overfor isvintre. Mellem 1888 og 1898 havde ruten været generet af is i fire vintre. I 56 dage var sejladsen indstillet, og i 92 dage var den sket med meget store forsinkelser. Sammen med den under normale forhold besværlige og tidskrævende Storstrømsoverfart kunne ruten Helsingør-Gedser ikke efter regeringens opfattelse opretholdes som den vigtigste kontinental mellem Skandinavien og Centraleuropa uden en bro over Storstrømmen. Regeringen frygtede navnlig konkurrence fra den svenske Trelleborg-Sassnitzrute, som netop var under forberedelse. Endelig var det afgørende for regeringen, at der var en sund økonomi i forslaget. Udgiften til broen og baneanlæg var sat til 9,5 mill. kr. Da der med anlægget ville spares 1. mill. kr. til nye færger og fæргеlejer og frigøres materiel til anvendelse på andre overfarter til et beløb af 1,5 mill. kr., kunne den egentlige udgift til broanlægget nedsættes til 7 mill. kr. I det forskellen mellem udgifterne til færgedriften og vedligeholdelsen og driften af broen var på 285.000 kr., ville broens anlægskapital på 7 mill. kr. kunne forrentes med 4% årligt. Dette svarede til tidens normalforrentning, og med den forøgede færgesejads, som ville følge med trafikstigningen, måtte broanlæggets rentabilitet forventes at blive stadig forbedret.

Under Folketingets behandling af forslaget var der et bredt flertal for princippet om en fast forbindelse over Storstrømmen. Det radikale Venstre, Socialdemokratiet og det meste af Højre fremførte synspunkter for forslaget, der lå helt på linje med regeringens. Fra Socialdemokratiets side blev projektet også set som et godt krisepolitisk virkemiddel. Som følge af det oppustede byggeri efter århundredskiftet var aktiviteten inden for bygge- og anlægssektoren nu bremsset kraftigt op. Statsstøtte til byggeri, bl.a. socialt og kommunalt boligbyggeri, samt store offentlige arbejder, som Storstrømsbroen, blev på det tidspunkt markedsført af Socialdemokratiet som en af måderne til at stimulere beskæftigelsen ikke alene inden for byggeriet, men for samfundet som helhed. Venstre var derimod splittet på spørgsmålet om en fast forbindelse. Formelt var partiet modstandere af så omfattende offentlige udgifter, men navnlig fra folketingsgruppens jyske medlemmer mødte forslaget kraftig modstand. Herfra ønskede man, at andre ruter fik en højere prioritet, f.eks. Lillebæltsoverfarten og færgedrift mellem Kalundborg og Århus.

Trods den stærke principielle tilslutning til broen, blev sagen udsat. I det nedsatte Folketingsudvalg var der skabt tvivl om broens linjeføring og finansielle grundlag. Der var drøftet andre linjeføringer og alternative faste forbindelser. Som følge af det lovforslag udvalget fik vedtaget i Rigsdagen, skulle regeringen for 100.000 kr. lade DSB foretage nye tekniske undersøgelser og fremkomme med forslag til nye linjeføringer og andre former for faste forbindelser: højbro, tunnel. Sagens udsættelse var navnlig en indrømmelse til de henvendelser, udvalget havde fået fra småskibsfartens organisationer. Heri var der udtrykt ængstelse for broens linjeføring, idet der ved vestenstorm, kunne være risiko for, at småskibe ville drive mod broen og her lide havari. Småskibsfarten så derfor helst, at broen blev opgivet, men pegede også på andre linjeføringer og foranstaltninger, der kunne mindske risikoen for påsejling af broen. Bag organisationernes modstand mod broen lå også en, dog ikke direkte formuleret, frygt for den konkurrence broen ville øve overfor de små rederier, der sejlede mellem Sjælland og Sydsverige på den ene side og Lolland-Falster og Nordtyskland på den anden.

De senere broforslag

Efter gennemførelsen af omfattende tekniske undersøgelser i farvandet mellem Masnedø og Falster udarbejdede DSB en række projekter til en

fast forbindelse over Storstrømmen. Tre af projekterne var særdeles ambitiøse og omfattede en dobbeltsporet højbro med en østlig linjeføring til 25 mill. kr., en enkeltsporet tunnel til 16 mill. kr. og en helt ny jernbane til Lolland-Falster over Køge, Præstø og Møn og med broer eller tunneler under Ulvsund og Grønsund til en pris af over 30 mill. kr. De tre forslag blev præsenteret for Folketinget, men var på forhånd opgivet af såvel DSB som Ministeriet for offentlige arbejder på grund af de meget store anlægsudgifter. For den nye bane til Lolland-Falster var det desuden afgørende, at den dels ikke ville overflødiggøre den eksisterende Sydbane, dels ville påføre Østbanen og den nye bane mellem Stubbekøbing og Nykøbing ødelæggende konkurrence.

De to øvrige forslag omfattede lavbroer med en overbygning, der var identisk med den bro, der blev foreslået i 1908. Trods modstand fra DSB valgte ministeriet på forhånd at afvise lavbroen med den vestlige linjeføring på grund af den modstand, der var kommet fra søfartens side i 1908. I stedet lod ministeriet i 1910 holde licitation over broen med den østlige linjeføring. Ved denne licitation blev ingeniørfirmaet N. C. Monberg og Burmeister & Wain i forbindelse med det tyske A/G Gutehoffnungshütte, Oberhausen lavestbydende med et projekt, der med en anlægsudgift på 8,5 mill. kr. havde en endnu bedre rentabilitet end 1908-forslaget. Med den østlige bro var der valgt en linjeføring, hvorefter jernbanen efter at have passeret Masnedundsbroen skulle slå en bue ned langs Masnedø's østlige side. Fra øens syd-østlige hjørne, lige øst for færgehavnen, skulle banen føres på en kort dæmning ud i Storstrømmen, dernæst over selve broen og igen på en dæmning til Falsters kyst og herfra løbe ind i den eksisterende Falsterbane. Indenfor anlægssummen på 8,5 mill. kr. var der også indregnet udgifter til foranstaltninger, der skulle mindske risikoen for påsejling af broen, således en mole ved Kalvflakket, en anløbsbro ved brolinjen i læ af molen og to bugserbåde, der skulle føre småskibe forbi broen i uroligt vejr. På grund af disse foranstaltninger kunne Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart nødtvungent acceptere broen, da østgående skibe ved vestenstorm kunne søge ly enten ved at anløbe havnene i Orehoved og Masnedø eller lægge sig bag molen ved Kalvflakket.

Med de fordele der var vundet ved den østlige bro, valgte den radikale regering i 1910 at fremsætte projektet i Folketinget bilagt en motivering, der stort set var den samme som i 1908. Ved behandlingen i Folketinget og i udvalget var den politiske stilling den samme som i 1908. Dog var hele Venstres gruppe på nær den tidligere trafikminister vendt til at være

broens udtalte modstandere. Man tvivlede på broens finansielle grundlag og den tidsbesparelse den ville give og pegede igen som argument mod broen på nødvendigheden af nedskæringer i det offentlige aktiviteter. På grund af usikkerheden om hvilket af projekterne der var mest velegnede til en fast forbindelse, faldt enkelte radikale og højrefolk fra, og det lykkedes for Venstre at stoppe broprojektet, da det var til tredje behandling i april 1910.

I de følgende år udarbejdede en række ingeniørfirmaer forslag til broer og tunneler over og under Storstrømmen. Men politisk hvilede sagen, da den socialdemokratiske støttede radikale regering nu beslaglagde betydelige offentlige midler til at gennemføre en række sociale reformer og den økonomiske reguleringspolitik, som blev nødvendiggjort af 1. verdenskrig. I Rigsdagssamlingen 1917/1917 dukkede Storstrømsbroen dog op igen. Sammen med lovforslag om anlæg af dobbeltspor på en række hovedstrækninger på Sjælland og i Jylland, fremkom regeringen med det samme forslag som i 1910, dog med den forskel, at man for at lette skibsfarten havde forladt planen om en svingbro og i stedet foreslog en løftebro med 75 m gennemsejlingsbredde og 33 m fri højde. Omregnet til 1914-priser var udgiften sat til 11 mill. kr., hvilket nok var i underkanten på grund af de kraftige prisstigninger under 1. verdenskrig.

I lovforslagets bemærkninger og i Folketinget ledsagedes projektet med de samme motiver som tidligere. Dog bragte regeringen en række nye argumenter på bane. Den faste forbindelse over Storstrømmen blev nu set som en forudsætning for planen om den fugleflugtslinje, som trafikministeriet, erhvervslivet og forskellige interessegrupper var begyndt at arbejde med. Endelig var det et vigtigt argument for regeringen og den socialdemokratiske gruppe, at broen ville være et virkningsfuldt krisemiddel i en tid, hvor man frygtede storarbejdsløshed, som følge af den materiale mangel krigen havde skabt. Af anlægsudgiften skønnedes ca. 70% at gå til dansk arbejde indenfor bygge- og anlægssektoren og jern- og metalindustrien.

Ved Folketinget og udvalgets behandling var der et klart flertal for princippet om en fast forbindelse over Storstrømmen. Selv om Venstres modstand var overvundet, forplumredes selve sagen i Folketinget. Under udvalgsbehandlingen fremkom søfartsorganisationerne på ny med modstand mod broen og udvalget blev tvunget til at drøfte nye linjeføringer og alternative faste forbindelser. Efter at have behandlet en række mere eller mindre vidtløftige tunnelprojekter, blev der i udvalget og ved den senere

Folketingsdebat enighed om, at der skulle opføres en højbro, som den DSB havde fremlagt i 1909. Forslaget kom dog aldrig igennem Landstinget. I en henvendelse til tingets udvalg vendte Sejlskibsrederiforeningen sig også mod højbroprojektet. Det borgerlige Landstingsflertal havde nu et argument for at standse sagen, som yderligere ville forøge de offentlige udgifter, flertallet gjorde alt for at dæmme op for.

Trods nederlaget i Landstinget udarbejdede DSB og ingeniørfirmaet Christiani & Nielsen tre forslag til en højbro. For at afprøve forslagene nedsatte Ministeriet for offentlige arbejder et ingeniørfagligt udvalg, der i betænkningen fra 1921 anbefalede, at der byggedes en dobbeltsporet højbro med tre gennemsejlingsfag med hver 32 m fri højde og 80 m bredde. Men såvel administrativt som politisk havde den faste forbindelse mellem Sjælland og Falster foreløbig mistet sin betydning. I 1924 vedtog Rigsdagen bygningen af Lillebæltsbroen, der krævede så store årlige bevillinger på finansloven, at en Storstrømsforbindelse på dette tidspunkt var både økonomisk og politisk urealistisk. Den forøgede bilisme hen mod slutningen af 20'erne og 30'ernes krisepolitik skulle imidlertid på ny aktualisere Storstrømsforbindelsen.

30'ernes krise og store offentlige byggeopgaver

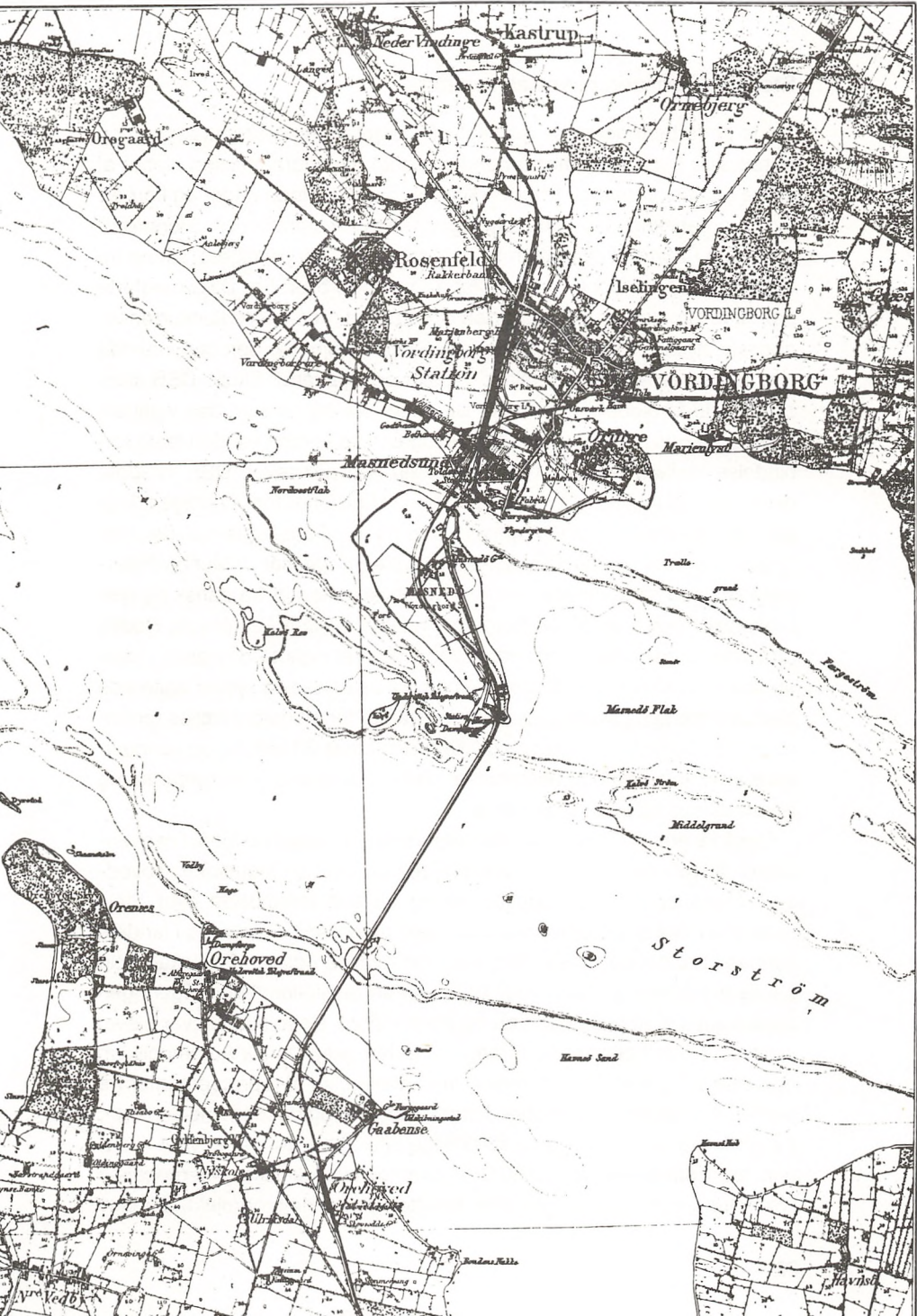
I 30'erne opførte den kapitalistiske økonomi sig igen unormalt. I kraft af en hurtig teknisk udvikling var industriproduktionen i 20'erne sat yderligere op i Europa og USA. Overalt steg optimismen og aktiekurserne. De europæiske og amerikanske arbejderbefolkningers lønninger kunne dog ikke følge med, til sidst blev udbudet af industrivarer alt for stort i forhold til de brede massers købekraft. Efter krisegennemslaget i USA opsagde de amerikanske kapitalister, der havde lidt størst tab, deres kortfristede lån i Europa for at klare sig. Krisen forplantede sig nu i fuld styrke til Europa. Investeringerne og forbruget blev skåret ned. Tusinder af virksomheder lukkede. For at beskytte det der var tilbage, lukkede de fleste europæiske lande sig inde bag høje toldmure. Danmark var afhængig af sin udenrigshandel og da efterspørgslen og priserne på danske landbrugs- og industrivarer faldt, gik det også galt herhjemme. Fra 1930 til 1932 steg arbejdsløsheden fra 14 til 32%. Fik krisen lov til at udvikle sig, kunne den hurtigt blive en alvorlig trussel mod det bestående samfund. Den kapitalistiske økonomi måtte sættes i stand til at fungere igen.

Atter måtte det offentlige gribe ind. Politisk var grundlaget til stede. Socialdemokratiet havde i 1929 sikret sig regeringsmagten sammen med

Det radikale Venstre. I løbet af 30'erne gennemførtes en hidtil uset kraftig regulering af samfundsøkonomien. Regeringen beskyttede dansk industri og landbrug med kraftige begrænsninger i importen. Landbruget og den del af industrien, der klarede sig dårligst, begunstigedes med skattelettelser og statslån, men blev samtidig underkastet en stram kontrol af den statslige planøkonomi. Krisepolitikken kombineredes med forbedringer i det sociale system. Hjælpen til syge, arbejdsløse, invalide og gamle blev sat i vejret. Flere nye børnehaver, skoler og ældreboliger voksede frem. For at forbedre boligforholdene begyndte staten og kommunerne igen at give lån til det almennyttige boligbyggeri.

Fra 1929 til 1939 steg de offentlige udgifters andel af bruttofaktoriindkomsten fra 13 til 18%. Traditionelt har man set 30'ernes store offentlige arbejder som et bevidst led i beskæftigelses- og krisepolitikken. Nogle historikere har dog forsøgt at gennemhulle »myten«. Der er blevet peget på, at de offentlige arbejder havde et tilfældigt præg, og savnede en samlet krisepolitisk strategi. Med 30'ernes overskud på statsfinanserne er det desuden blevet fremført, at der som helhed ikke udgik en beskæftigelsesstimulerende effekt fra finanspolitikken. Men spørgsmålet om sammenhængen mellem de offentlige arbejder og 30'ernes krisepolitik har langt fra været genstand for nyere og grundige historiske undersøgelser. Hvorom alting er, forøgedes statens udlån til det tredobbelte i løbet af 30'erne med et klart beskæftigelsespolitisk sigte. Udlånene gik til landbruget, grundforbedring, saneringer, boligbyggeri og kommunale arbejder. Herudover gennemførte staten selv en række betydelige byggeopgaver i 30'erne. Forbedringer af hovedlandevejene, anlæggelse af dobbeltspor på en række stambaner, den københavnske S-bane, lyntogene og et omfattende brobyggeri er eksempler herpå. For de store statslige byggeopgaver gælder det, at de i 30'erne gled lettere gennem Folketinget og finansudvalget, når regeringen kunne henvise til deres beskæftigelses- og konjunkturstimulerende virkninger og handelspolitiske hensyn til Danmarks store handelspartnere: England og Tyskland. Netop de store broanlæg krævede betydelige mængder stål og halvfabrikata, som måtte importeres herfra.

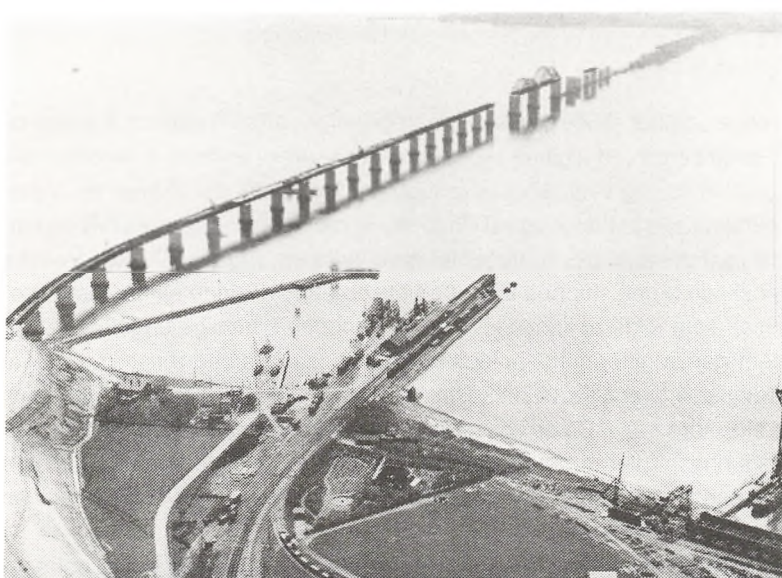
Næste side: Storstrømsbroens linieføring ifølge 1932-loven.



Storstrømsbroen bliver en realitet

Trods de forbedringer der var sket på færgefarten på Storstrømmen og tilstødende jernbaner efter århundredskiftet, blev forbindelsen i løbet af 20'erne helt uacceptabel. Efter en kort nedgangsperiode under og kort efter 1. verdenskrig steg jernbanens gods- og persontrafik over Storstrømmen igen i 20'erne. Biltrafikken belastede overfarten yderligere. Alene fra 1927 til 1930 fire-dobledes antallet af overførte biler. For DSB medførte det store problemer på overfarten og en stadig dårligere konkurrencemæssig stilling i forhold til Trelleborg-Sassnitzlinjen og den begyndende vognmandstrafik mellem Lolland-Falster og Sjælland. Skulle DSB klare sig her, og forbindelsen gennem Danmark slå sig op som den vigtigste kontinentalrute mellem Skandinavien og Centraleuropa var den faste forbindelse mellem Masnedø og Falster nu helt påkrævet. DSB forsøgte derfor igen at vække interesse for sagen i Ministeriet for offentlige arbejder, der i stigende grad var opmærksom på den fugleflugtslinje, der blev foreslået af den private Femern-komité. Med professor J. Munch-Petersen i spidsen for komiteen, der havde repræsentanter fra dansk og tysk erhvervsliv pegedes på en færgeforbindelse mellem Femern og Rødby og en motorvej og jernbane over Lolland. Som et vigtigt led i planen indgik en fast forbindelse over Storstrømmen. I avisartikler og pjecer agiterede Munch-Petersen i slutningen af 20'erne kraftigt for en højbro fælles for bane og vej. Ifølge hans beregning ville broen koste 33 mill. kr. og kunne finansieres ved broafgift, besparelser ved nedlæggelse af færgefarten og fælles bidrag fra DSB og amterne.

Også fra erhvervslivet blussede interessen for sagen op igen. I henvendelser til Trafikministeriet understregede handelen og industriens hovedorganisationer den gunstige betydning en fast forbindelse over Storstrømmen ville få for erhvervsudviklingen på Lolland-Falster og i landets samlede handel og omsætning med det sydlige udland. Fra lokalt hold havde ministeriet endelig i maj 1930 fået en resolution, hvori regeringen opfordredes til at bygge en vej- og jernbanebro. Resolutionen var blevet vedtaget på et fællesmøde arrangeret af Kongelig Dansk Automobilklub og Lolland-Falsters Motorforening med deltagelse af repræsentanter fra øernes erhvervsorganisationer, kommuner, amt og rigsdagsmedlemmer. På grundlag af de mange og forskellige interesser der var knyttet til sagen, lod Trafikministeriet i 1930 DSB foretage nye tekniske undersøgelser i Storstrømmen. Undersøgelserne resulterede i et højbroprojekt, der blev



Storstrømsbroen under arbejde, set fra Masnedø, ca. 1935.

forelagt Rigsdagen i 1931. I Folketinget og i lovforslagets motiver lagde regeringen vægt på de trafikale og erhvervsmæssige fordele ved broanlægget, men pointerede også dets beskæftigelsesmæssige virkninger. Af selve anlægssummen ville 90% gå til danske virksomheder, materialer og arbejdslønninger. Herudover kom den konjunkturstimulerende virkning, som ville følge af den forventede vækst i handel og omsætning på Lolland-Falster og i samfundet som helhed.

I forhold til de tidligere broprojekter var det forslag Rigsdagen fik præ-senteret langt mere omfattende. Udover betydelige omlægninger og ny-anlæg af jernbaner og veje i land samt en ny Masned Sundbro, skulle selve Storstrømsbroen udføres som en højbro fælles for vej og bane. Broen ville få tre gennemsejlingsfag, et med en bredde på 160 m og en frihøjde på 26 m og to med hver en bredde på 130 m og en frihøjde på 25 m. Hovedkonstruktionen i gennemsejlingsfagene var tre store stålbufag, mens broen på begge sider af disse fag skulle udføres med en lang række betonbufag, som havde aftagende spændvidder i retning mod land. Anlægssummen var sat til 36,5 mill. kr., som skulle deles mellem DSB, Maribo og Præstø amter samt vejtrafikken. De 2,9 mill. kr. til vejene udenfor broen skulle dækkes af amterne med tilskud fra motorafgifterne. Statsbanernes andel af udgiften til broen udgjorde 15,7 mill. kr., nemlig kapitalværdien af de årlige besparelser og frigjort materiel ved færgefartens ophør minus udgifter til drift og vedligeholdelse af broen. De reste-

rende udgifter skulle dækkes af »broøren«, en afgift til staten på en øre pr. l. solgt benzin. Af afgiften skulle en del opspares i en fond, hvis renter ville gå til drifts- og vedligeholdelsesudgifter for vejens del af broerne. Vedligeholdelsen af baner og vej i land skulle påhvile henholdsvis DSB og amterne. Forslaget fik en meget let gang gennem Rigsdagen. Kun Venstre ønskede broen stoppet. Efter partiets opfattelse kunne samfundsøkonomien som følge af krisen ikke bære forøgede offentlige udgifter. Det offentlige udgifter måtte holdes i ro og i bedste fald begrænses for ikke at belaste erhvervslivets omkostninger med skatter og nye afgifter som f.eks. »broøren«. Da de konservative, enkelte Venstrefolk og naturligt nok regeringspartierne, Socialdemokratiet og Det radikale Venstre, sluttede op bag forslaget, var der et sikkert flertal for broen, der endelig blev en politisk realitet i april 1932.

En af forudsætningerne for de konservatives tilslutning var, at anlægsudgifterne i de første år begrænsedes mest muligt og anvendtes til forundersøgelser og projektering. Da bevillingerne til arbejdet først ville gå problemløst igennem finansudvalget, når Statsbanernes anlægsudgifter var nedbragt ved fuldførelsen af Lillebæltsbroen og den københavnske S-bane, kunne Storstrømsbroen først blive en realitet omkring 1940. Imidlertid kom det engelske brobygnings- og stålfirma Dorman, Long & Co., Ltd. i sommeren 1932 med et tilbud om at skaffe kapitalen til bygning af broen, mod at få arbejdet overdraget. Tilbudet betød, at arbejdet straks kunne begynde, og ministeriet for offentlige arbejder indgik derfor en foreløbig aftale med firmaet og lod DSB føre de videre forhandlinger. For regeringens beslutning var det desuden afgørende, at en eventuel overenskomst med det engelske firma ville være med til at tilfredsstille kravet om køb af engelske varer. Netop på dette tidspunkt, umiddelbart før Ottawakonferencen, skulle en dansk handelsdelegation forhandle med England om nye handelsaftaler.

De efterfølgende forhandlinger resulterede i et forslag fra Dormann, Long & Co., hvorefter anlægget i land i det væsentligste fulgte Statsbanernes tidligere planer, mens selve broen fik en konstruktion, der kunne minde om Lillebæltsbroens. DSB og ministeriet afviste dette forslag. Det ville som helhed ikke give nok med ordrer til danske virksomheder og konstruktionen opfyldte ikke Statsbanernes æstetiske krav. DSB udarbejdede derfor et revideret forslag, der dannede grundlag for nye forhandlinger. Den endelige kontrakt var en indrømmelse til de danske myndigheder. Da den i det væsentligste tilfredsstillede handelspolitiske hensyn og



Storstrømsbroen set fra Masnedø, 1937.

nogenlunde den fordeling ministeriet havde fastlagt med hensyn til dansk og udenlandsk arbejde, kunne finansudvalget enstemmigt give sin tilslutning.

Broerne, vejene og jernbanen

Straks efter kontraktafslutningen i maj 1933 begyndte entreprenørerne vest for Masnedø færgehavn at anlægge en stor arbejdsplads med havn, kraner, værksteder og lagerplads. Sideløbende med vej- og baneanlæggene i land opførtes de to broer: Storstrømsbroen og Masnedundsbroen. Den 27. september 1937 kunne hele herligheden indvies. Den totale udgift var løbet op på 41 mill. kr., heraf 31 mill. kr. til broerne, 7 mill. kr. til jernbaneanlægget og 3 mill. kr. til vejene. I første omgang finansieredes anlægget med et kortfristet engelsk lån, men på lang sigt skulle udgiften dækkes som fastlagt i anlægsloven.

Af den samlede anlægssum gik lidt over 20% til Dormann, Long og Co. Firmaet leverede stålet til overbygningen, der blev fabrikeret på værker i England. Monteringen foregik på Masnedø og udførtes af et datterselskab til det engelske firma. Størstedelen af investeringerne gik dog til danske virksomheder og materialer og alt arbejde på byggepladsen ud-

førtes af danske arbejdere. B & W leverede en stor flydekran til montage af brooverbygningen, universalenheder og alt stålstøbegods. Christiani & Nielsen udførte for begge broers vedkommende hele underbygningen, betonbrobanen og betonkørebanen, mens selskabet overdrogede vej- og baneanlæggene i land til forskellige danske entreprenørfirmaer og underleverandører deriblandt en række lokale virksomheder. Alle jernbaneanlæg udførtes af Statsbanerne.

Broerne blev projektets største byggeopgave. Med en længde på 3,2 km, tre gennemsejlingsfag på 102,136 og 102 m og en frihøjde på 26 m samt 47 tilslutningsfag blev Storstrømsbroen Europas betydeligste. Underbygningen består af 49 strømpiller og to landfæster, der forbinder broen med dæmningen på Masnedø og den 400 m lange dæmning, som går ud fra Falsters kyst. Brobanen hviler på en overbygning af pladejernsdragere, der ved de tre gennemsejlingsfag er armeret med stangbuer. På brobanen løber et 2,5 m bredt fortov, en 5,6 m bred kørebane og et jernbanespor. For DSB var det tilstrækkeligt med en enkeltsporet bane over broen. Såfremt jernbanens kapacitet i fremtiden skulle udvides, kunne der anlægges dobbeltspor på Falsterbanen. For at undgå en for kraftig stigning frem mod Storstrømsbroen, måtte jernbanen allerede på Sjælland begynde at stige. Da man samtidig fandt det uhensigtsmæssigt med to broer over Masnedsund, erstattedes den gamle bro med en nu fælles for vej og bane. Broen fik en længde på 220 m, et klapfag og fem tilslutningsfag.

De to broer krævede betydelige tilslutningsarbejder i land. Anlægget omfattede store dæmninger, over 10 km ny jernbane og vej og en række broer og viadukter, for at undgå niveauskæring mellem vej og bane. Allerede 1 km nord for Vordingborg forlagdes den dobbeltsporede bane fra København. Herfra føres banen nu i en grav frem til den nye Vordingborg station, der afløser områdets tre ældre stationer. Syd for stationen stiger den nu enkeltsporede bane og føres det sidste stykke ad en 5 m høj dæmning frem til Masnedsundbroen. Fra broen løber banen i et langstrakt S over Masnedø på en dæmning, der mellem Masnedsundbroen og Storstrømsbroen stiger fra 6 til 17 m. Efter Storstrømsbroen føres banen videre ad dæmning og når efter en 1 km lang kurve terrænhøjde et stykke inde på Falster. 4 km syd for den gamle Orehoved station slutter den nye bane sig til den gamle. Mellem dette sted og Orehoved nedlægges den gamle bane. I nærheden af Gåbense anlægges en ny Orehoved station.

For at skabe en nem forbindelse mellem landevejen fra København og hovedvejene på Falster anlagdes desuden den såkaldte »brovej«. 2 km nord for Vordingborg føres brovejen fra Københavnsvejen i en stor bue udenom bebyggelsen i Vordingborg. Der etableres her en udfletning, der forbinder brovejen med gaderne i Vordingborg og landevejen mod Næstved. Lige syd for stationen føres brovejen sammen med jernbanen frem mod og over Masnedsundbroen. Over Masnedø fortsætter brovejen i terrænhøjde i nogen afstand fra jernbanen og stiger kort før Storstrømsbroen op til den ad en rampe på siden af banedæmningen. Syd for broen fortsætter bane og vej ad dæmningen til Falster, men brovejen falder hurtigere end banen og når terrænhøjde ved kysten. Herfra løber vejen ud i de eksisterende hovedveje til Nykøbing og Guldborgsund. Brovejen blev udstyret som en facadeløs hurtigvej med 10 m bred kørebane og færrest mulige sideveje og private indkørsler. Samtidig blev alle skæringer mellem brovejen og jernbanen og andre veje og gader ført ud af niveau.

Fugleflugtslinjen

Med broerne og de tilstødende vej- og baneanlæg var der etableret en for 30rne meget moderne forbindelse over Storstrømmen. En af de vigtigste danske forudsætninger for gennemførelsen af Fugleflugtslinjen var nu til stede. I de følgende år gennemførtes en række forundersøgelser, men først med den tyske besættelse blev planen for alvor aktuel. Efter en række forhandlinger mellem danske og tyske myndigheder besluttedes det, at der på den tyske side skulle føres en motorvej og en jernbanelinje frem til Femernbælt. Ved lov af 14.9.1941 fik den danske regering bemyndigelse til sammen med de tyske myndigheder at tilvejebringe en jernbane- og bilfærgeforbindelse over bæltet. På den danske side skulle der desuden anlægges en ny jernbane mellem Nykøbing og Rødby og en motorvej frem til Storstrømmen. Efter planen skulle projektet være færdigt i 1945.

Den danske regerings beslutning om Fugleflugtslinjen var en af samarbejdspolitikken indrømmelser til den nazistiske besættelsesmagt. Herfra ønskedes en hurtig forbindelse til København og Skandinavien. Såvel vare- som militærtransporter til og fra Tyskland ville blive lettere, og muligheden for en total økonomisk og militær dominans over Norden ville rykke endnu nærmere. Fra den danske regerings side var det nok så afgørende, at anlægget af Fugleflugtslinjen havde gode beskæftigelsesvirkninger. Beregningerne viste, at over 2000 mand ville blive beskæftiget med arbejdet.

Efter at trafikminister Gunnar Larsens spade på symbolsk vis knækkede ved de festligheder, der skulle markere påbegyndelsen af Fugleflugtslinjen, kom der gang i arbejdet. I de følgende år gennemførte DSB jordarbejdet og bygningen af over- og underføringerne på de første 13 km banestrækning fra Nykøbing. På grund af den politiske situation indstilledes arbejdet gradvist mellem 1944-45, for i årene lige efter krigen at ligge helt stille. Kort efter krigen var rammerne for store offentlige anlægsarbejder brgrænsede, og der var politisk behov for en pause i samarbejdet med Tyskland. Efter Tysklands deling opstod der et stigende behov for en færgeforbinding til Forbundsrepublikken. Som en midlertidig løsning indsatte danske og tyske færger mellem Gedser og Grossenbrode. Med den stigende samhandel mellem Tyskland og Norden var denne rute for lang og besværlig og havde en alt for ringe kapacitet. Efter forhandlinger mellem de danske og tyske trafikministerier besluttedes det derfor i 1957 at færdiggøre Fugleflugtslinjen, der endelig kunne indvies i 1963.

Storstrømsbroen og bilismen

For at stimulere den kraftige industrialisering, der satte ind fra midten af 50erne måtte Velfærdsstaten tilvejebringe en række nye almene produktionsbetingelser i samfundet! Nye vej- og broanlæg, forbedret energiforsyning m.v. Navnlig bilismen krævede store offentlige investeringer. Godstrafikken var kraftigt stigende og en stadig større del af den gik ad landevejene. Sammen med den forøgede lastbilstrafik steg antallet af private biler kraftigt fra slutningen af 50erne som følge af den almindelige velstandsforøgelse. Alene fra 1957 til 1970 steg lønmodtagernes købekraft med over 80%. Privatbilen var dermed en mulighed for de brede masser i det danske samfund. Udviklingen gav anledning til omfattende kommunale og amtslige vejanlæg. For at lette hovedvejstrafikken og forbindelserne til og fra grænsestationerne blev det i midten af 50erne besluttet, at staten skulle etablere et stort motorvejs H gennem Danmark. Planen indebar anlæg af motorveje mellem Helsingør og Rødby, rundt om København, på tværs af Sjælland og Fyn samt fra Kruså til i første omgang Århus. Størstedelen af H-planen gennemførtes i 60, 70 og 80erne og forventes endelig afsluttet i begyndelsen af 90erne.

De nye motorveje og ønsket om for alvor at forbinde landet med moderne vejanlæg medførte et omfattende brobyggeri i efterkrigstiden og navnlig i 60 og 70erne. Af de største kan nævnes Lillebæltsbroen, Vejleflod-

broen, Svendborgsundbroen og Sallingsundbroen. For Storstrømmens vedkommende kom planerne om en ny fast forbindelse frem omkring 1960. Siden begyndelsen af 50'erne var der sket en yderligere stigning i trafikken på Storstrømsbroen og tilhørende veje. Væksten skyldtes den almindelige stigning i landevejstrafikken, men navnlig den forøgede trafik fra Vesttyskland, der yderligere accelererede med åbningen af fugleflugtslinjen. Trafikstigningen medførte allerede i midten af 60'erne en kraftig overbelastning af Storstrømsbroen. I spidsbelastningsperioder var meget lange bilkøer ved broen almindelige. På grund af trafikpresset måtte Storstrømsbroen flere gange gennemgå omfattende reparationer, der yderligere gav anledning til trafikkaos i området.

Farøbroerne

Ved planlægningen af Sydmotorvejen i 1960 var det af hensyn til den sydligste linjeføring på Sjælland afgørende, hvilken linje en kommende ny fast forbindelse skulle følge over Storstrømmen. På Vejdirektoratets initiativ nedsattes i 1963 et ministerielt udvalg for at undersøge dette spørgsmål. I betænkningen fra 1969 pegede udvalget på 12 forskellige linjeføringer, men anbefalede heraf tre: Farølinjen, Masnedølinjen og den vestlige Orenæslinje, hvor den faste forbindelse ikke ville passere fast land. Udvalget pegede desuden på forskellige former for faste forbindelser, der kunne udføres som kombinationer med lavbroer, tunneler og højbroer eller en udvidelse af den eksisterende Storstrømsbro. På dette grundlag gennemførtes anlægsloven af 4. juni 1970, hvorefter den faste forbindelse skulle føres via Farø i form af to firesporsmotorvejsbroer.

Nedgangen i biltrafikken efter oliekrisen og den økonomiske krises krav om offentlige nedskæringer medførte at regering og Folketing tog anlægsloven op til nyvurdering. På ny undersøgtes forskellige linjeføringer og faste forbindelser og navnlig muligheden for et mindre ambitiøst projekt med en tosporsvejbro. Folketinget besluttede dog at holde fast ved princippet i den gamle anlægslov. I 1980 gik arbejdet i gang. Overbygningen udførtes af Monborg & Thorsen og underbygningen af Farøkonsortiet, bestående af danske og udenlandske virksomheder. I 1985 kunne Farøbroerne indvies. Anlægget består af en højbro fra Sjælland til Farø, en kort motorvejsstrækning på Farø med forbindelse til dæmningerne til Bogø og Møn samt en skråstagsbro mellem Farø og Falster. Tilslutningsmotorvejene løber ind i den gamle A 2-landevej ved Udby nord for Vor-

dingborg og ved Ønslev på Falster. De resterende motorvejsstrækninger mellem Udby og Rønnede og Ønslev og Saksøbing med tunnel under Guldborgsund åbnes i 1988 og 1989. Hermed vil Fugleflugtslinjen som motorvej være en realitet.

Med en samlet længde af 3,3 km og en investering på 1,7 mia. kr. er Farøbroerne Danmarks hidtil betydeligste broanlæg. Endnu mangler den sidste og største hindring i sammenknytningen af Danmark: Storebælt. Med beslutningen om en fast forbindelse over Storebælt vil denne barriere være overvundet i løbet af 90'erne. Der vil hermed være skabt et anlæg, der fuldstændigt sætter de sidste 60 års store brobyggerier i skyggen.

Litteratur og kilder

Jernbanehistorisk litteratur samt følgende trykte kilder: Rigsdagstidende 1874/75, 1908/09, 1909/10, 1916/17 og 1931/32 - Ny fast forbindelse over Storstrømmen (Vejdirektoratets betænkning, 1969) - Sydmotorvejen Bårse-Saksøbing (Vejdirektoratets rapport, 1975). Herudover sager fra: jernbanejournalen og vej- og færgejournalen, Ministeriet for offentlige Arbejder, Vandbygningsdirektoratet, Vejdirektoratet, baneafdelingen, DSB (anførte arkivalier findes på Rigsarkivet eller i de anførte institutioners arkiver).

Procentstigning i godstrafikken på Storstrømsoverfarten, 1890-1930

1890-1895: 82%	1910-1915: 156%
1895-1900: 65%	1915-1920: -22%
1900-1905: 131%	1920-1925: 16%
1905-1910: 32%	1925-1930: 22%

Kilde: Beretning om driften, 1890-1930, DSB.

Antal overførte biler på Storstrømsoverfarten, 1920-1930 (gennemsnitligt antal biler pr. døgn)

1927: 33	1928: 46	1929: 72	1930: 128
----------	----------	----------	-----------

Kilde: Beretning om driften, 1927-1930, DSB.

Biltrafikken på Storstrømsbroen, 1952-1982 (Gennemsnitligt antal biler pr. døgn)

1952: 950
1957: 2.830
1962: 5.190
1967: 8.110
1972: 10.050
1977: 11.900
1982: 11.090

Kilde: Statistisk Årbog, 1952-1983.

Christian d. X.s bro over Alssund (1930)

Limfjordsbroen ved Ålborg (1933)

Gulborgsundbroen (1934)

Lillebæltsbroen (1935)

Storstrømsbroen (1937)

Oddesundbroen (1938)

Vildssundbroen (1939)

Aggersundbroen (1942)

Dronning Alexandrines bro til Møn (1943)

English summary

The Storstrøm Bridge - 50 Years

Since the Middle Ages the Storstrøm, the waters between Zealand and Falster, has been an important crossing point on the journey to Lolland-Falster and between the North and Central Europe. After the building of the railway through Southern Zealand and Falster, a route with railway ferries on the Storstrøm was established in 1884. With the opening of the rail ferry connection between Gedser on Southern Falster and Warnemünde in Northern Germany in 1903, the railway through Zealand and Falster became an important Continental route between Scandinavia and Germany. Therefore, both passenger and goods traffic increased rapidly, but the ferry journey became inconvenient in the long run. Already in 1908 a Bill was introduced concerning a permanent connection: a low bridge for a single-track railway. The Bill re-appeared in Parliament in 1910 and 1916, but was never passed. The Storstrøm Bridge was opened on 27th September, 1937. It is 3.2 km long and has a road and railway track. In the light of the crisis of the 1930'ies, the bridge was regarded as a beneficial State occupational measure. The bridge also satisfied considerations of commercial policy towards Britain, in that its superstructure was constructed by the British firm of Dorman, Long & Co. During the 1960'ies the Storstrøm Bridge became overloaded with the increasing car traffic. The traffic increase was partly due to the general increase in car traffic, but also, and primarily, to the opening of the Direct Line («Fugleflugtslinien») in 1963. The Direct Line consists of a car and rail ferry between Rødby on Southern Lolland and Fehmarn in Northern Germany and a motorway and railway from Rødby to the Storstrøm Bridge. The old bridge was only relieved by the opening of the new motorway bridges, the Farø Bridges, in June, 1985.

Anmeldelser

Tobak i Holstebro

Esben Graugaard: *R. Færch's Tobaksfabrik 1869-1961 Holstebro*. Holstebro Museum, Holstebro 1984. 311 s., 90 kr.

Esben Graugaards bog om R. Færch's Tobaksfabrik er den foreløbige slutsten på et stort og målbevidst arbejde på at dokumentere Holstebros store virksomhed og dens historie. Arbejdet er udført af det lokale arkiv og museum med støtte fra brede kredse i byen, og omfattede såvel arkivalier, erindringer, interviews, fotografier og museums-genstande. Mange mennesker blev således involveret i dette arbejde og de har et oplagt krav på at se resultater, der ikke blot begrænser sig til hurtigt udarbejdede foredrag eller udstillinger, men som udmøntes i en fremstilling af mere blivende karakter. Denne bog er en sådan vægtig »kvittering«, der da også har vundet vid udbredelse og popularitet i Holstebroområdet. Har den også overbevist lokale læsere om nytten og fornøjelsen ved at deltage aktivt i kulturhistoriske dokumentationsprojekter, har bogen udfyldt sit primære formål. Hertil kommer, at Færch-bogen klart hæver sig op over den gængse jubilæumslitteratur - der er i denne bog hverken tale om direkte eller skjult virksomhedsreklame.

Tilbage står derfor kun at kommentere, hvordan bogen lader sig indpasse i en mere generel industrihistorisk sammenhæng på landsplan. Når det overhovedet skal kommenteres, skyldes det dels, at den industrihistoriske debat og forskning i mange år er kørt i delvis tomgang i mangel på vægtige lokalanalyser af industrielle udviklingsforløb, dels at Graugaard egentlig selv inviterer til en sådan kommentar.

I et debatindlæg i »Fortid og Nutid« XXXIII (1986), s. 126-128: »Industrihistorie anskuet fra en vestlig udkant«, hævder Graugaard markante forskelle mellem den forskning, der foregår på mindre, decentralt placerede forskningsinstitutioner - og den der foregår på de større, centrale. Forskningsfriheden, hævder Graugaard, er indiskutabelt mindre på de små institutioner, ligesom der forskes for en anden målgruppe og med andre kilder og metodiske indfaldsvinkler.

Anledningen til at fremføre disse synspunkter, er to, indbyrdes meget afvigende anmeldelser af Færch-bogen, der kun har en betydelig kritik af bogen tilfælles. Den ene anmeldelse er leveret af Keld Dalsgaard *Larsen* i »Arbejderhistorie«, nr. 25 (1985), s. 59-61, den anden af Peter Bøegh *Nielsen* i »Fortid og Nutid«, bd. XXXII (1985), s. 236-237.

Larsen har som free-lance faghistoriker med tilknytning til SID særligt beskæftiget sig med arbejderbevægelsens historie i Silkeborg og har indsamlet og formidlet arbejdererindringer. Han finder store dele af Graugaards bog uoverskuelig og kedelig, samt mener, at bogen handler for meget om familien Færch og for lidt om arbejdet og tobaksarbejderne. Larsen mener herudover, at kildegrundlaget i for høj grad er fabriksarkivet og i for ringe grad arbejdererindringer!

Nielsen er tilknyttet Institut for Økonomisk Historie ved Københavns Universitet og har her særligt arbejdet med industriens finansieringsforhold - herunder tobaksindustrien. Han kan ikke rigtigt bruge Færch-bogen i denne sammenhæng - så lidt som jeg selv kan i en ellers oplagt sammenligning mellem Færch i Holstebro og C. W. Obel i Aalborg - idet Graugaard bevidst undviger kvantitative opgørelser på basis af fabriksarkivet og endda, fra og med 1940, næsten udelukkende benytter sig af erindrings- og interviewmateriale.

Disse diametralt modsatrettede synspunkter i de to anmeldelser - og der er endda flere modsætninger end de her refererede - benytter Graugaard herefter til at hævde, at nogle forskere øjensynligt føler sig bundet til at mene, at arbejdsgiverne er nogle »dumme svin«, andre er bundet til at tynge deres fremstillinger med kvantitative data for at kunne meritere sig i et universitetsmiljø, mens endelig den gruppe Graugaard selv tilhører, er bundet til en forskningsform, der bestemmes af det pågældende lokalsamfunds aktuelle sammenhænge. Nu er det nok en lidt tvivlsom sag, så håndfast at sidestille Larsens holdningsmæssige indvendinger med Nielsens metodiske, hvortil kommer, at der tillige er indbygget visse modsætninger i Graugaards egen bog.

Esben Graugaards bog: »R. Færch's Tobaksfabrik 1869-1961 Holstebro«, består af tre hoveddele, der indbyrdes adskiller sig betydeligt fra hinanden, hvad såvel indhold som kildegrundlag angår.

To indledende kapitler, hvis hovedindhold allerede er skitseret af Graugaard i Årsskrift fra Holstebro Museum 1982, ridser den historiske baggrund for Holstebroområdet erhvervsudvikling og familien Færch's fortid op. Gennemgangen, der bygger på den gængse litteratur og kilder er solid og god, men byder ikke på de store overraskelser.

Kapitlerne 3 og 4, der omhandler tobaksfabrikens historie 1869-1939 er bogens tyngdepunkt, også hvad sideantallet angår. Hovedgrundlaget herfor er »Færch-arkivet«, suppleret med fagforeningsarkiver i det omfang de er overleveret lokalt. Larsens krav til Graugaard om i langt højere grad at benytte arbejdererindringer indsamlet til lejligheden, er næppe helt gennemtænkt når det gælder perioden 1869-1939. Derimod synes Graugaard at savne overblikket over det - vist nok - meget fyldige fabriksarkiv. Om årsagen hertil kan kun gisnes, men den korte ar-

bejdstid Graugaard har haft til rådighed - mindre end et år - samt en, efter noterne at dømme, lidet stringent registrering af fabriksarkivet, kan være grunden. Graugaards egen forklaring er imidlertid, at en beskæftigelse med produktions-, salgs- og udbytteforhold udtrykt med tal, er »det mindst interessante ud fra et læsersynspunkt«.

Uinteressant eller ej, så er tallene i hvert fald ikke problemet i de afsluttende kapitler 5-7, hvor perioden 1940-1961 stort set ene bygger på interviews, der i projektets indledningsfase blev varetaget af Ole Møller Olsen. Et sådant kildemateriale er ofte - det gælder også her - vanskeligt at strukturere ud over det episodiske.

Bogen bliver derfor ikke det værk, der kan »trække de store historiske linier, fra det lokale over det regionale til det landsdækkende«, således som det ellers bliver lovet i forordet. Noget sådant er ikke nødvendigvis en synd i sig selv, for bogudgivelsen kan have andre formål - det problematiske består i, at Graugaard hævder, at en sådan fremstillingsform er en konsekvens af forskningsbetingelserne på en mindre forskningsinstitution: den knapt tilmålte forskningsfrihed, målgruppens sammensætning og kildematerialets natur.

At der er begrænsninger i den absolutte forskningsfrihed er ubestrideligt. Man er på den lokale forskningsinstitution i regelen bundet til emner der mere eller mindre knytter sig til det pågældende lokalsamfund og kan ikke, a priori tillade sig at mene, at den ene halvdel af lokalsamfundets beboere er skurke, mens den anden halvdel er helte. En sådan holdning ville ødelægge bredden i institutionens indsamling og formidling - og i øvrigt den lokalhistoriske forskning.

Hvad målgruppen derimod angår, forekommer det mindre oplagt for forhånd at definere sine lokale læsere som dummere end andre. Også lokalt er der et behov for at se

udviklingen beskrevet i relation til andre områder og landet som helhed og det må være forfatterens hovedpine, at gøre disse komparative træk spiselige for alle.

Endelig hvad det særlige kildemateriale i lokalsamfundet angår, har man netop gennem den totalitet man opererer med chancen for at afdække helt nye problemstillinger og vinde ny viden for forskningen. Ikke mindst den industrihistoriske forskning har et behov herfor og det kan derfor ærgre lidt, at chancen er blevet forpasset i dette tilfælde.

Henning Bender

Arbejderboliger

Jørgen Larsen: *På vejen til bedre boliger.*
Arbejdernes Andels-Boligforening 1912-1987.

Da Arbejdernes Andels-Boligforening fejrede 25-års jubilæum i 1937 viste man en smalfilm med foreningens kontorer og et rejsegilde i den sidst byggede afdeling. Om noget jubilæumsskrift blev der ikke tale. Mindet om nogle mørke år i 1920'erne med formandsskifte i utide og svingagtige medarbejdere stod stadig i frisk erindring.

Heldigvis kom der ikke den slags problemer senere, så AABs tidligere regnskabschef Jørgen Larsen har fået til opgave at skrive foreningens historie. Det er et godt valg. Den kronologiske fremstilling er meget velskrevet, og forfatteren er grundigt inde i foreningens virke gennem tiderne, særligt i administrationsleddet. AAB bliver hele tiden sat ind i den boligpolitiske sammenhæng. Til tider er det nok lidt omstændeligt, men foreningens indre liv skildres til gengæld så grundigt, at man får en klar forståelse af de mekanismer, der næsten som naturlove styrer et sådant selskab.

De første år efter stiftelsen var præget af vækst, da man efter en svær start endelig

kom i gang med at bygge. Med den legendariske snedker I. Chr. Jensen, bedre kendt som Chr. Bolignød, som formand, etableredes den ene afdeling efter den anden. End ikke 1. verdenskrigs forsyningsvanskeligheder kunne stoppe den dynamiske mand, tværtimod. Boligforeningen blev nu nærmest en koncern gennem opkøb af teglværker, cement- og gipsstøberi, stukkatørværksted samt tømrer-, snedker- og malerafdelinger. Initiativerne var mange, og byggerierne i denne periode hører ikke til de mindst spændende. Man forsøgte bl.a. at kopiere engelske rækkehuse til brug herhjemme, dog uden held.

Foreningen måtte imidlertid i 1920'erne trækkes gennem sølet som følge af bankforbindelsens krak og elendig administration. Først efter at en så stor kanon som C. V. Bramsnæs - i øvrigt samtidig med at han var Nationalbankdirektør - havde ledet foreningen i et tiår, var man igen ovenpå. Herefter fulgte foreningen så stort set samme udvikling som det sociale boligbyggeri, og det præger naturligvis fremstillingen. Men stadig følger vi denne udvikling på nært hold i administrationen.

Af billedmaterialet fremgår, at foreningen overvejende holdt sig til at bygge solide karreer, med nogle få rækkehusbebyggelser som undtagelsen. Og at udvikling ikke nødvendigvis er lig med fremskridt. Det flotteste hus, der vises fra 1960'erne er foreningens administrationsbygning - en ejendom i Havnegade opført 1967. Jo, det er godt af bo godt. Huset står i skærende kontrast til et makværk af et byggeri opført på Vesterbro efter en hårdhåndet og tvivlsom sanering, som dog er Københavns Kommunes ansvar. Heldigvis giver billeder af de seneste byggerier håb for fremtiden.

Forfatteren skal naturligvis ikke stå inde for selskabets bebyggelser, og gennemgående er de da også udmærkede. Man forlader bogen med en fornemmelse af, at forfat-

teren har givet en solidarisk skildring af foreningens historie, og at bogen med sit væld af oplysninger er et vægtigt bidrag om bygningen af arbejderboligen i 1900-tallet.

Carl Erik Andresen

Københavns vestegn

Ena Hvidberg og Hannelene Toft Jensen: *Vestegnen - fra gartneriland til forstad*. Københavns Amtsmuseumsråd, 1986. 120 s. ill. 75 kr.

Den her anmeldte bog er den første af fire planlagte, der skal beskrive forstadsudviklingen i Københavns amt, og det er Københavns Amtsmuseumsråd, der har taget initiativet og har ansat en etnolog og en historiker »til at indsamle og bearbejde dokumentationsmateriale samt iagttagelser i marken« og oplysninger fra beboere«. Hver af de fire egne har forfatterne, der er ansat på halv tid, fået et år til at behandle, og set i dette perspektiv er det ret imponerende hvad der er nået.

Lad det i en anmeldelse i et tidsskrift som dette straks være sagt, at bogen ikke er nogen industrihistorie, og at omtalen af fabrikker derfor kun fylder få linier. Industriudviklingen er da også et af de emner, som indgår i forfatternes liste over forhold, som det ville være vigtigt at undersøge, men som faldt uden for projektets rammer. Heller ikke boligerne er behandlet ud fra en industrihistorisk synsvinkel.

Efter en generel oversigt på 19 sider følger bogens hovedafsnit med en gennemgang af de enkelte områder: de gamle forstadskommuner Rødovre og Hvidovre, stationsbyerne Glostrup, Albertslund, Tåstrup og Hedehusene og de nye udviklingskommuner Brøndbyerne og Køge Bugt Fingeren. Der afsluttes med et par kapitler om forstædernes bebyggelsesstruktur og kulturland-

skab på i alt 6 sider. Der er intet noteapparat og ingen registre. Et godt emneregister ville ellers have været nyttigt, for man kommer faktisk rundt om mange forhold spredt i de forskellige afsnit. Typisk får man først fortalt de enkelte bebyggelsers historie, og siden karakteriseres beboerne ved hjælp af statistiske og/eller etnologiske metoder. Erindringsstof er udmærket brugt til at skildre ældre forhold, og nutidens vaner har forfatterne dannet sig et indtryk af ved hjælp af samtaler. Resultatet af dette sidste er som oftest vellykket, men kan dog undertiden forekomme lidt interesseløst. Det er f.eks. væsentligt at få at vide, at beboerne i Risbjerggårds villaby er tilfredse med Hvidovre som handelsby og sjældent tager til København for at købe ind, men når man om deres ferievaner kun får at vide, at »nogle af familierne tilbringer deres sommerferier i eget sommerhus, andre tager på charterrejser, og en del af de beboere, der kommer fra Jylland, rejser på familiebesøg hertil«, så er det vist så vagt udtrykt, at det bliver perspektivløst. Indtrykket forstærkes i dette eksempel af, at der tydeligvis må være andre ferieforme. Nogle - hvor mange? - bliver hjemme, og der må også være nogen, der stammer fra Fyn! Sammenligner man med andre kvarterer, opdager man, at beboerne pudsig nok også der tager i sommerhus eller på charterrejse.

Bogen skal være trykt for meget beskedne midler hos Københavns Amtsentral, men ikke desto mindre fremtræder den i et meget tiltalende lay-out, og de valgte billeder er gengivet rimeligt godt og i øvrigt forsynet med glimrende og appetitvækkende billedtekster. Bogen vil utvivlsomt være meget inspirerende læsning for de rette læsere, måske specielt for beboere i området. For folk med særlig interesse for industrihistorie er der nok ikke så meget at hente.

Viggo Petersen

Noter

Teglværksundersøgelsen 1986

I næsten 100 år var håndlangede ringovnsværker den dominerende produktionsform i dansk teglværksindustri. Siden 1960'erne er ringovnene i stigende grad blevet erstattet af procesovervågede tunnelovne, en udvikling der under 1970'ernes energi- og byggekriser førte til en lukning af langt de fleste ringovnsværker. Tiden er derfor inde til at skabe et overblik over endnu eksisterende anlæg med det formål at udvælge nogle, som søges bevaret for eftertiden, samt at indsamle viden og erfaring om livet på de standsede og ofte allerede nedrevne ringovnsværker. På denne baggrund iværksatte museernes industripløj i 1986 en landsdækkende undersøgelse af tilbageværende teglværker og især ringovnsværker. Undersøgelsen gennemførtes i løbet af 1986 af mag. art. Michael Ottosen med Industrimuseet i Horsens som værtsinstitution, og de foreløbige resultater foreligger nu i form af M. Ottosens rapport »Teglværksundersøgelse, 1986«.

Gennem museer, organisationer og handelskalendere indkredsedes 130 relevante teglværker, der med korte kommentarer er opført amtsvis i rapporten. Af disse 130 teglværker er 70 anlæg blevet besøgt, og på dette grundlag er 19 værker udvalgt til en nærmere beskrivelse og bevaringsmæssig vurdering. Afsluttende giver Ottosen en samlet vurdering af behovet for registrering og bevaring af danske ringovnsværker. Udover de igangværende bevaringsprojekter (Cathrinesminde ved Egersund, Lilleskov på Fyn og Nivågård i Nordsjælland) fremhæver rapporten navnlig Oldebjerg ved Sorø og Galten Teglværk i Århus amt som velegnede bevaringsobjekter, bl.a. fordi disse to værker fortsat er i drift.

Undersøgelsen og rapporten giver mange nyttige oplysninger, der kan være en støtte for bevaringsinitiativer. Det er det første danske forsøg på en generel oversigt over bygningslevn fra en bestemt industri, et initiativ som industripuljen forhåbentlig vil følge op med lignende undersøgelser af bevarede bygninger og maskiner fra andre industrier. Den foreliggende rapport bærer præg af, at undersøgelsen har måttet foretages inden for meget snævre tidsrammer. En del af vurderingerne med hensyn til, hvad der er typisk/specielt og har bevaringsmæssig interesse, virker i betragtning heraf alt for skrår-sikre.

Ole Hyldtoft

International konference i Østrig

Den sjette internationale konference for bevaring af den industrielle arv foregik i dagene fra d. 6. til 12. september 1987 i Østrig. Konferencen havde samlet ca. 150 deltagere fra 21 lande. Blandt de nytilkomne var fyldige delegationer fra Grækenland, Portugal og Australien.

Konferencen blev åbnet under højtidelige former på Hofburg i Wien. Om eftermiddagen var der ekskursioner rundt i Wien, og om aftenen gjaldt det åbningen af en udstilling om bevaringen af Wiens gasværker. Den følgende dag gik turen via en heldags-ekskursion til det egentlige konferencested, der lå i Vordernberg i Steirermark sydvest for Wien. Vordernberg og omegn er et af Europas store, gamle jernudvindingscentre. Jernet hugges ud af siderne på et nærliggende bjerg, Eisenerz, og transporteres derfra til højovnene, der tidligere helt overvejende lokaliseredes ved de kraftgivende vandløb. Alene i Vordernberg var der rester fra 15 højovne, hvoriblandt flere meget velbevarede. Under indtryk af den internationale jern- og stålkrise, er der i de seneste år foretaget betydelige indskrænkninger. Bl.a.

for at skabe nye aktiviteter er der gjort et betydeligt arbejde for at bevare flere af de gamle anlæg som en del af den såkaldte »steiriske jernvej«.

Konferencens arbejds møder var opdelt i tre hovedgrupper. Den ene gruppe behandlede emnet »Industrimonumenter og turisme«, den anden »Genbrug af industrimonumenter« og den tredje »Spørgsmålet om en bevaringspolitik over for den industrielle arv«. Ligesom tidligere var et af de mest nyttige resultater det udleverede bind med de nationale rapporter, der giver en oversigt over de forløbne tre års arbejde i de enkelte lande (Peter Swittalek m.fl.: TICCIH. Industrial Heritage. Austria 1987. Transactions 1. National Reports).

Til trods for de lidt ensidigt valgte arbejds-temaer var konferencen som helhed en succes. Det var en stor oplevelse at besøge området, der er et oplagt ekskursionsmål med både bjerge og industriminder. Den næste konference vil finde sted i Belgien i

1990.

Ole Hyldtoft

Nordisk symposium i teknologihistorie

I forbindelse med »Det nordiske teknologiår 1988« vil det første nordiske symposium i teknologihistorie blive afholdt i Stavanger i dagene fra d. 14. til 16. juni 1988. Arrangementet vil indgå som en del af »Teknologidagene i Rogaland 1988«. Temaet for symposiet er »Teknologioverførelse i historisk perspektiv«. Arrangørerne beder om indlæg inden for tidsperioderne 1830-1870, 1870-1930 og 1930-1988. Indlæggene skal foregå på engelsk eller evt. på dansk. Deltagerne må selv sørge for transport til og fra Stavanger. Interesserede indledere og/eller deltagere kan snarest kontakte Gunnar Nerheim, Gamle Harestadvn. 2, N-4070 Randa-berg, Norge.

Ole Hyldtoft

Medarbejdere

Carl Erik Andresen, cand. mag., København.

Henning Bender, arkivar, Lokalhistorisk Arkiv for Aalborg Kommune.

Henning Bro, arkivar, Grønlands Arkiv, Nuuk/ Godthåb.

Ole Hyldtoft, lektor, dr. phil., Københavns Universitet.

Caspar Jørgensen, cand. mag., København.

Viggo Petersen, museumsinspektør, Aalborg Historiske Museum.

FJERRITSLAV BRYGGERI- OG EGNSMUSEUM



Den 1. oktober 1987 kunne »P. Kjeldgaards Bryggeri« i Fjerritslev fejre 100-årsdagen for sin oprettelse.

Brygger Peder Kjeldgaard overtog den 1. oktober 1887 bryggeriet »Fremad« i Fjerritslev. Hvor længe, der på overtagelsesdagen havde været brygget øl på »Fremad«, er ikke ganske klart, men det vides, at da Peder Kjeldgaards forgænger, en tysker ved navn Peter Baur, påbegyndte sin virksomhed i 1885, havde der allerede i nogle år været bryggeri og maltgøreri på stedet.

I 1897 opførte P. Kjeldgaard nord for det daværende bryggeri, på hjørnet af Nørregade og Vestergade, en ny bryggeribygning på 3 etager, indeholdende bryggeri, maltkælder, 2 lofter samt kornmagasin. Desuden opførtes forhus med gærkælder, lagerrum, ølbutik samt beboelse. Bryggeribygningen opførtes i røde teglsten og med tagbeklædning af sortmalede pandeplader.

Med ganske få ændringer står den i dag uforandret fra opførelsen, ligesom alle oprindelige installationer til brygning og maltgøreri er i behold og på deres oprindelige pladser.

På bryggeriet bryggedes fire kvaliteter hvidtøl, nr. 1, den stærkeste, havde en alkoholprocent på 9½. Nr. 4, den dårligste, havde en ganske lav alkoholprocent og brugtes hovedsageligt til udskænkning i høsttiden.

Almindeligvis blev øllet tappet på og solgt i ankre, der rummede ¼ eller ⅙ td. Først omkring 1930 begyndte man at tappe på flasker og da kun på 5 liters eller 3 pæglis-flasker.

På maltgøreriet lavede man dels den malt, man selv anvendte, dels malt, som solgtes til private, der selv bryggede øl.

I bryggeriet var også indrettet tapperi for Ny Carlsberg. Dette påbegyndtes formentlig i 1888 og varede indtil ca. 1905, da Ny Carlsberg selv påbegyndte tapning.

Til tapningen benyttede man en lille tappemaskine med 2 hæverter. Efter tapningen blev flaskerne forsynet med prop, som fastholdtes af jerntråd. Tappemaskine og propmaskine er også stadig i bryggeriets besiddelse.

Senere tappede man også for andre bryggerier, ligesom man, da tapningen for Ny Carlsberg ophørte, istedet blev depot for dette bryggeri samt for Kongens Bryghus og andre.

Bryggeriet blev først drevet af brygger P. Kjeldgaard, efter hans død i 1912 af hans enke, Kathrine Kjeldgaard, og senest af hans datter Kirsten Kjeldgaard, som ved sin død i 1982 testamenterede hele sin ejendom til en fond, som oprettedes med det formål at drive et bryggeri- og egnsmuseum.

Information om åbningstid:

Turistbureauet
Danmarksgade 1
9690 Fjerritslev
Tlf.: 08 21 15 71