



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

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 · 1983



INDHOLD

Forsiden:

Fra »Schaub & Co.«, Esbjerg. Verandaen på direktørboligens sydside.

Det var firmaets egentlige mødeværelse, af og til fra 9 om morgenen til 2 om natten. Som prokuristen sagde: »Dér er lavet mange store handeler i tidens løb«.

Foto: Esbjerg Museum 1978. Se artiklen s. 22.

Statsbanernes tjeneste- og lejeboliger ved kystbanen <i>Anne Christiansen</i>	s. 3
»Privaten« – et lille eksempel på »fabrik og bolig« <i>Peter Dragsbo</i>	s. 22
»Anlæggarna« – et forskningsprojekt vid Nordiska museet <i>Barbro Bursell</i>	s. 25
Undersøgelser	s. 33
Anmeldelser	s. 35
Noter	s. 41
Medarbejdere	s. 43
Telefonmuseet	s. 44

REDAKTION

Torben Ejlersen (ansvh.), Nationalmuseet, Møllevej 5, 2800 Lyngby.
Tlf. 02-85 14 99. I redaktionen desuden: Ole Hyldtoft, Jacob B. Jensen,
Jørgen Sestoft og Poul Strømstad.

EKSPEDITION

Hans Kofoed, Stadsarkivet, Rådhuset, 1599 København V. Giro 5 72 52 24 Tlf.
01-15 38 00, lok. 2375.

Fabrik og Bolig udkommer to gange om året og kan bestilles ved henvendelse til ekspeditionen. Abonnement for 1983 (to numre) kr. 50,-, løssalgsspris kr. 30,-. Kontingentet for medlemsskab af *Selskabet til bevaring af industrimiljøer* for 1983 kr. 90,- er incl. et abonnement på *Fabrik og Bolig*.

Tryk: Frederiksberg Bogtrykkeri
ISSN 0106-3324

Statsbanernes tjeneste- og lejeboliger ved kystbanen

af Anne Christiansen

Den danske stats tjeneste- og lejeboliger er et temmelig overset kapitel i såvel den hjemlige arkitektur som socialhistoriske litteratur. Men emnet er interessant, ikke mindst fordi tjeneste- og lejeboliger tilsammen udgør en helt speciel kategori af boliger, idet de er funderet på principper, der har noget til fælles med både fabriksboliger, de filantropiske foreningers boliger for mindrebemidlede samt private og almennyttige udlejningsboliger. I det følgende vil der blive fokuseret på Statsbanernes tjeneste- og lejeboliger i almindelighed og Kystbanens boliger i særdeleshed, hvilket – trods områdets begrænsede karakter – vil kunne give et indblik i formålene med oprettelsen af sådanne statsejede boliger, deres oprindelse og udvikling samt deres relationer til de andre boligkategorier. At Statsbanernes boliger kan betragtes som værende repræsentative for statens tjeneste- og lejeboliger, skyldes først og fremmest, at banerne har ejet omkring 2/5 af disse boliger.

Det skal bemærkes, at nærværende artikel er baseret på en større undersøgelse af Kystbanens bygninger og stationsmiljøer, hvor tjeneste- og lejeboligerne har fået tildelt et særligt kapitel (1).

Tjenesteboligbegrebet

Begrebet »tjenestebolig« blev først endelig stadfæstet i og med den første Tjenestemandsløvs af 1919, men både selve betegnelsen og princippet eksisterede rent faktisk længe forinden. Ved en tjenestebolig forstod man ifølge lovens § 36 en bolig, der ejedes af det offentlige, i reglen en statsinstitution, og som var knyttet til indehavelsen af en stilling ved en sådan institution. Da det ofte drejede sig om bestallninger, der indebar en tilsynspligt, der kunne strække sig ud over den

normale arbejdstid, var tjenesteboligerne af praktiske hensyn gerne integreret i det pågældende institutionsmiljø (fig. 1). Men netop p.g.a. den ekstra arbejdstid og arbejdsbyrde, der som hovedregel var forbundet med tildelingen af en tjenestebolig, forlangtes der kun en beskedent leje herfor.

Tjeneste- og lejeboligordningens historie

Mens selve betegnelsen »tjenestebolig« tilsyneladende kun kan føres tilbage til o. 1850, er princippet om sammenknytning af arbejde i statens tjeneste og bolig en meget gammel foreteelse. Den har gennem århundreder været udbredt indenfor forsvarrets, kirkens og undervisningens områder. Man kan bl.a. henvise til Nyboder i København (påbegyndt 1631), der blev opført med henblik på flådens mandskab og håndværkere. Tjenesteboligordningen viste sig tillige at være yderst hensigtsmæssig i forbindelse med de mange nye funktionsområder, der opstod under industrialismen og som efterhånden blev underlagt staten, sådan som det var tilfældet med f.eks. jernbanevæsenet samt post- og telegrafvæsenet.

Oprindeligt var oprettelsen af tjenesteboliger begrundet i hensynet til institutionernes drift, altså en parallel til de privatejede fabrikkers boliger (fabriksboliger). Men i tidens løb kom også andre forhold, specielt forholdene på det private boligmarked til at spille en rolle for oprettelsen af nye tjenesteboliger. Det hang sammen med, at især det underordnede og lavtlønnede personale på visse lokaliteter havde vanskeligt ved at skaffe sig en passende bolig til en overkommelig husleje, og at de pågældende etater søgte at råde bod herpå ved at opføre små, men gode boliger til en billig leje for derved at sikre sig, at også disse udsatte steder kunne bemandes. Også under I. Verdenskrig, hvor en generel boligmangel var fremherskende, søgte etaterne at være sine ansatte behjælpelige. Det skete ligeledes indirekte af hensyn til driften, idet den vanskelige situation på det private boligmarked i nogen grad hindrede arbejdsstyrkens mobilitet samt indvirkede på dens stabilitet, forstået på den måde, at de små og usunde boliger, som mange måtte tage til takke med, fordi de var billigst, resulterede i megen sygdom med en høj fraværsprocent til følge, samt satte sig – jvf. samtidens opfattelse – spor

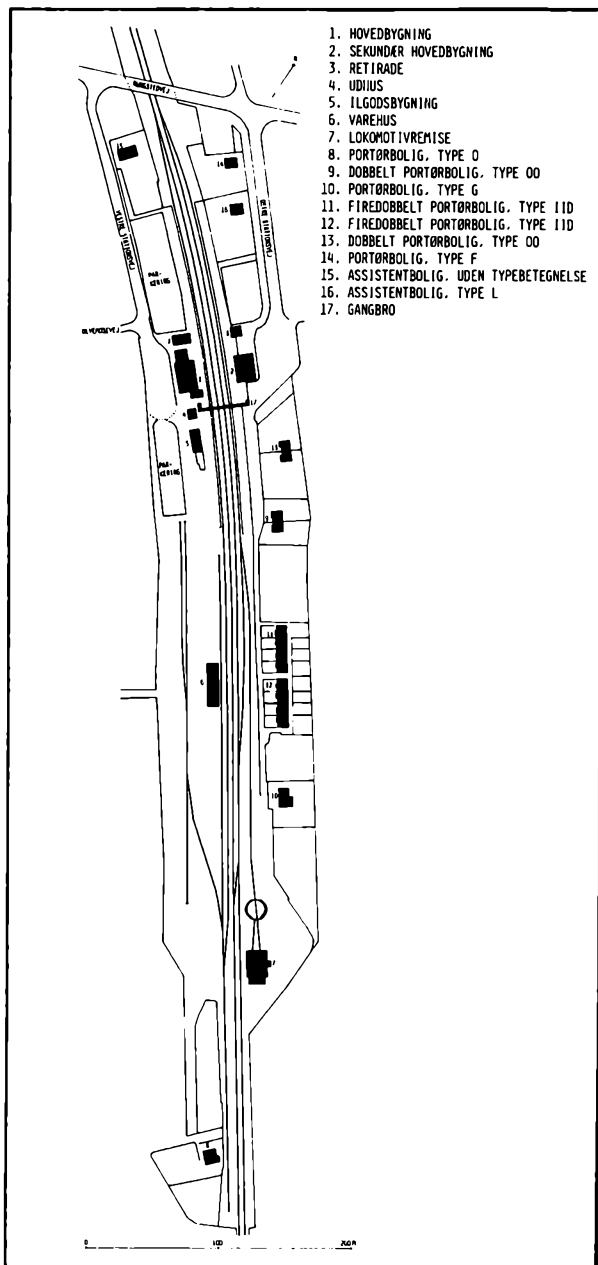


Fig. 1. Situationsplan over Rungsted Kyst station, 1967. Som én af de største Kystbanestationer med en beliggenhed i det eksklusive område nord for København, hvor udbudet af private udlejningsboliger var småt, fik Rungsted Kyst station efterhånden et meget stort antal tjeneste- og lejeboliger. Mange forskellige boligtyper er repræsenteret på denne station. Efter tegning i DSB Bygningsområde Hellerup.

i folks moralske habitus. Alt i alt forhold, der var til gene for institutionernes daglige virke, og derfor tilskyndede til at få udvidet kapaciteten af tjenesteboliger. Da disse nye boliger udlejedes på de hidtidige betingelser, d.v.s. til en leje, der var så lav, at den ikke dækkede de faktiske udgifter, og det skete uden modydelse i form af en ekstra arbejdsbyrde, førte det til en udhuling af tjenesteboligordningen: staten fik ikke dækket sine omkostninger ind, og de ansatte fik ulige arbejds- og boligforhold. Disse skævheder forsøgte man at rette op på i den første Tjenestemandslav, der i sig selv må ses som et produkt af de underordnede funktionærers kamp for bedre arbejds- og lønmæssige forhold.

Siden 1919 har man således opereret med to arter af boliger i statens regi. *Tjenesteboligen* bibeholdtes omend på grundlag af skærpede bestemmelser og forudsatte herefter ansættelsesforhold med *boligpligt* affødt af en arbejdsmæssig forpligtelse udover det normale; herfor kompenseredes med en forholdsvis lav lejeafgift. Derudover indførtes et nyt begreb, *lejeboligen*, der defineredes som en bolig, der kunne, men ikke nødvendigvis skulle stilles til rådighed for en statsansat (herefter betegnet »tjenestemand«); der var m.a.o. tale om et *boligtilbud*; afgiftsniveauet var til gengæld noget højere end for tjenesteboligens vedkommende, idet lejeafgiften skulle sikre staten en rimelig forrentning af den i byggeriet investerede kapital. Hensigten med indførelsen af det nye boligbegreb var i første omgang at råde bod på de vanskeligheder, en hel del tjenestemænd havde ved i visse områder at skaffe sig en passende bolig til en passende leje. Sidenhen skulle lejeboligordningen sikre, at en eventuel reserve af tjenesteboliger kunne udnyttes.

Statsbanernes tjeneste- og lejeboliger

Ligesom allerede de første private jernbaner herhjemme (hvoraf den første, København–Roskilde-banen, blev anlagt i 1847) var forsynet med boliger, lod også Statsbanerne (konstitueret i 1867) fra starten opføre tjenesteboliger for den del af personalet, der havde særlige arbejdsmæssige opgaver, det være sig stationsforstandere, der havde ansvaret for stationernes drift, og banevogtere, der skulle sørge for en sikkerhedsmæssig forsvarlig afvikling af toggangen bl.a. ved niveaoverskæringer mellem bane og vej. Som et oprindeligt uundværligt ele-

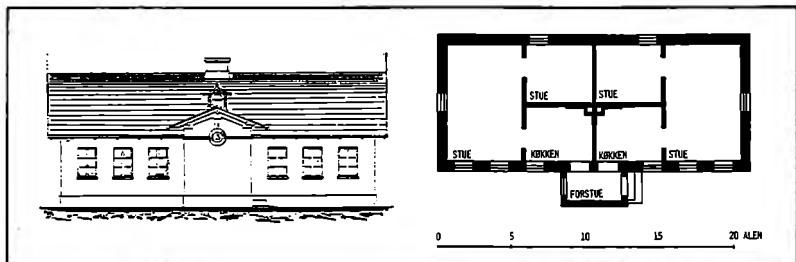


Fig. 2. Dobbelt banevogterhus, uden typebetegnelse; opstalt og plan, 1863. Denne beskedne boligbygning i senklassicistisk stil er opført af gule maskinstrøgne teglsten og er dækket af skifertag. Banevogterhuset er antagelig tegnet af arkitekt V. C. H. Wolf, der stod for opførelsen af de primære bygninger langs Nordbanen med sidebane til Klampenborg. Bygninger af denne type fandtes oprindelig ved Hellerup, Charlottenlund og Klampenborg stationer, der alle blev tilknyttet Kystbanen. Idag findes denne type banevogterhus kun ved Hellerup station. Efter tegning i Rigsarkivet, Ministeriet for offentlige arbejder, De danske Statsbaner, Hedemanns arkiv.

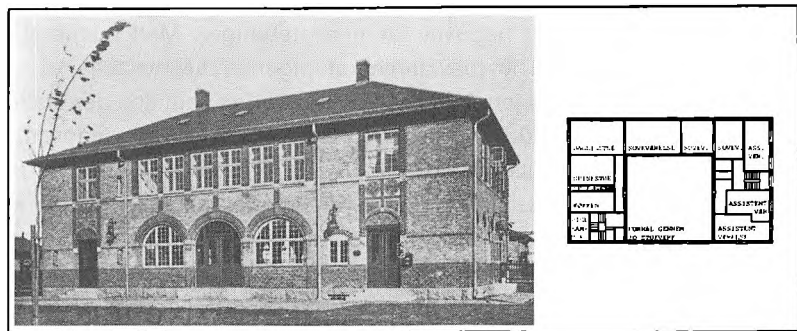


Fig. 3. Hovedbygningen på Rungsted Kyst station; gadefacade og plan af 1. sal, 1897. Denne nationalromantiske bygning, der er opført af gule og røde teglsten forsynet med dekorationer af granit og er dækket af skifertag, er tegnet af Statsbanernes hovedarkitekt H. Wenck. På 1. sal i bygningen er stationsforstanderens $5\frac{1}{2}$ -værelses lejlighed anbragt tillige med tre enkeltværelser beregnet for ugifte trafikassistenter. Arkitektonisk set er bygningens boligfunktioner fuldstændig underordnet dens publikumsorienterede funktioner. Efter de Bruyn, 1906 og tegning i DSB Bygningsområde Hellerup.

ment i jernbanedriften var sådanne boliger derfor almindelig udbredt langs alle banestrækninger. Anderledes forholdt det sig med de boliger, der først af gavn, siden også af navn fungerede som lejeboliger. Deres tilstedeværelse var som nævnt betinget af den lokale boligsituation. Det er betegnende, at Statsbanernes lejeboliger fortrinsvis befandt sig ved land- og mindre bystationer, hvor befolkningsgrundlaget var for spinkelt til at fostre private udlejningsboliger.

Da Statsbanerne allerede inden år 1900 havde udviklet sig til et landsdækkende foretagende med en stor arbejdsstyrke, hvoraf en hel del fik tildelt eller tilbudt en bolig, rådede denne etat over en stor boligbestand. Denne bestand voksede støt indtil 1950'erne, på hvilket tidspunkt Statsbanerne var i besiddelse af 0.40% af samtlige statslige tjeneste- og lejeboliger; derefter indtrådte en stagnation, der i løbet af 1960'erne vendte sig til et fald. Dette omsving hang nøje sammen med den tekniske og økonomiske udvikling, som også Statsbanerne gennemgik omkring II. Verdenskrig. Overgangen til elektriske sporskifter og signaler samt en rationel omlægning af driften indskrænkede behovet for arbejdskraft og specielt tilsynspligten udenfor den normale arbejdstid. Derfor faldt behovet for tjenesteboliger. Med hjemmel i Tjenestemandsløven (§ 38) blev den heraf følgende reserve af tjenesteboliger konverteret til lejeboliger. Men efterhånden som den generelle velstandsstigning i 1960–70'erne gjorde det muligt også for underordnede tjenestemænd at skaffe sig en ejerbolig, blev det besværligt at få udlejet den ekstra kapacitet af lejeboliger, ikke mindst fordi mange af disse var af ældre dato og derfor små og underforsynede med moderne faciliteter. Statsbanerne har i vid udstrækning valgt at lade disse utidsvarende boliger nedrive eller afhænde fremfor at give dem en gennemgribende og dyr modernisering. Følgelig er antallet af Statsbanernes boliger i de senere år blevet noget formindsket.

Tjeneste- og lejeboliger ved Kystbanen

For Kystbanens personale var boligproblemet særlig stort. Ikke blot havde der lige siden banens anlæggelse i 1897 hersket en udpræget mangel på udlejningsboliger i de eksklusive forstadskvarterer nord for København og i særdeleshed mellem Hellerup og Rungsted Kyst, men tillige var grundpriserne hér så høje, at det ikke kunne lade sig gøre at

SOCIALGRUPPER JVF. LØNSYSTEM GÆLDENDE INDTIL 1958	BOLIGSTØRRELSER (BRUTTOETAGEAREAL)		
	o.1900	o.1918	1946
2.-4. lønklasse: ledere af store stationer	5 værelser + $\frac{1}{2}$ kammer o.175 m ²		
5.-7. lønklasse: ledere af mellemstore stationer, trafikkontrollører m.v.	4 værelser + $\frac{1}{2}$ kammer o.135 m ²		
8.-12. lønklasse: ledere af små stationer, trafikassistenter m.v.	3 værelser + $\frac{1}{2}$ kammer o.115 m ²		
11.-14. lønklasse: trafikekspedienter, baneformænd, overportører m.v.	2 værelser + 1 kammer o.60 m ²		
15.-16./18. lønklasse: banearbejdere, banevogtere, portører m.v.		3 værelser o.70 m ²	3 værelser o.80 m ²

SOCIALGRUPPER JVF. LØNSYSTEM GÆLDENDE FRA 1958	BOLIGSTR.	SOCIALGRUPPER JVF. LØNSYSTEM GÆLDENDE FRA 1969	BOLIGSTR.
	1958		1970
25.-30. lønklasse: ledere af store stationer	160 m ²	34.-40. lønramme: ledere af store stationer	160 m ²
18.-24. lønklasse: ledere af mellemstore stationer, overtrafikass. m.v.	130 m ²	20.-33. lønramme: ledere af mellemstore stationer, overtrafikass. m.v.	130 m ²
12.-17. lønklasse: ledere af små stationer, trafikassistenter m.v.	110 m ²	13.-19. lønramme: ledere af små stationer, trafikassistenter	110 m ²
3.-11. lønklasse: trafikekspedienter, banearbejdere, banevogtere, portører m.v.	90 m ²	1.-12. lønramme: trafikekspedienter, banearbejdere, remisearbejdere, portører m.v.	90 m ²

opføre selv de forholdsvis billige byggeforeningshuse, der ifølge lov af 1898 kunne opnås billige statslån til, og som havde været brugt som løsning på det underordnede statsbanepersonales boligproblem ved bl.a. stationerne i Gedser og Esbjerg. I 1906 forholdt det sig sådan »...at det navnlig ved Kystbanen og enkelte andre Stationer er overordentlig vanskeligt for det paagældende Personale at skaffe sig Boliger, og at der maa betales en saa ualmindelig høj Lejeafgift, saa Jernbane-administrationen har set sig nødsaget til for de ved Kystbanen ansatte at bøde herpaa ved at udbetale Personalet Tillæg til Lønningerne, oprindelig svarende til Forskellen mellem den betalte Leje og hvad en tilsvarende Lejlighed vilde kunne lejes for under normale Lejeforhold, senere fastsat til et bestemt aarligt beløb.« (2). Da Statsbanerne frygtede, at denne tilskudsordning ville kunne skabe præcedens, foretrak etaten at løse boligproblemet langs Kystbanen ved at ansøge Rigsdagen om at få bevilget midler til opførelse af et passende antal boliger. Samme løsning tyede man til, da situationen på det private boligmarked atter strammede til overfor Kystbanens personale i forbindelse med I. og II. Verdenskrig. Således strammer Kystbanens boligmasse i store træk fra 1) tiden omkring banens anlæggelse i 1897, 2) o. 1907, 3) o. 1918 og 4) o. 1945; dertil kom 5) en mindre gruppe boligbygninger, der oprindelig var tilknyttet den i 1863 anlagte Nordbane med sidebane til Klampenborg, som Kystbanen fulgte på strækningerne Hellerup-Klampenborg og Snekkersten-Helsingør.

Foruden et mindre antal boliger i bl.a. stationernes hovedbygninger, primært beregnet for stationsledere og assistenter var den 43 km lange Kystbane fra starten udstyret med omkring 35 boliger placeret i selvstændige boligbygninger, der hovedsagelig var opført med henblik på banevogtere, portører og andet underordnet personale. I 1950'erne var Kystbanen i besiddelse af o. 150 boliger placeret i selvstændige bygninger svarende til ca. 3,5 boliger pr. jernbane-kilometer, eller mere end det firedobbelte af landsgennemsnittet for Statsbanerne på daværende tidspunkt. D.v.s. at Kystbanen var særdeles velforsynet med boliger.

Flertallet af disse mange selvstændige boligbygninger var beliggende i stationsområderne. Mens boligerne oprindelig var nogenlunde jævnt fordelt pr. station, ændrede dette forhold sig efterhånden væsentligt. Således er alle stationerne på baneafsnittet Hellerup-Rung-

sted Kyst i tidens løb blevet udstyret med relativ mange boliger (over 10 pr. station), mens stationerne mellem Kokkedal og Helsingør kun er blevet forsynet med få (under 10 pr. station). Dette hang sammen med, at bolig manglen generelt var større i forstadskvarterer og mindre i Nordsjælland. Som den eneste af Kystbanens stationer blev Østerport aldrig udstyret med regulære boliger, men kun med enkelte assistentværelser placeret i stationens hovedbygning. Det skyldtes tilstedeværelsen af et tilstrækkeligt stort udbud af private udlejningsboliger på Østerbro.

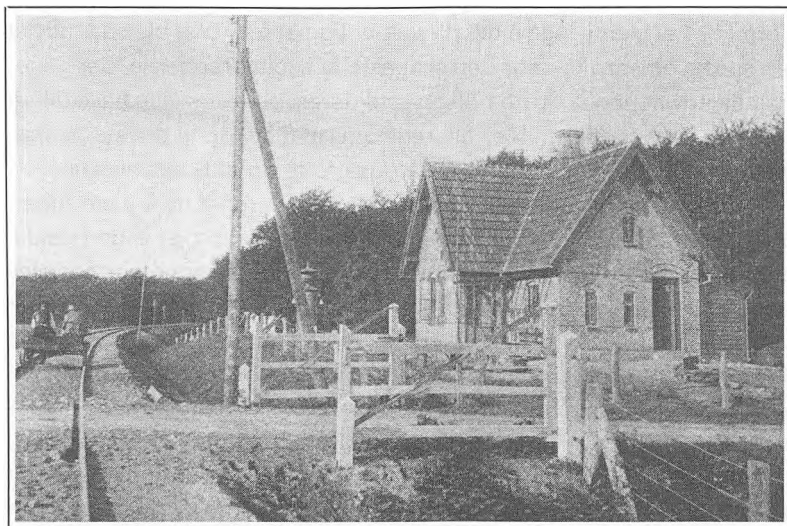


Fig. 4. Banevogterhus, type O, set fra sporområdet, 1897. Denne nationalromantiske bygning er opført af gule teglsten med en hel del mønstermuringer i rødt tegl; den har rødt tegltag. Bygningstypen er specielt tegnet til Kystbanen af Statsbankernes hovedarkitekt H. Wenck og findes ved de fleste af Kystbanens stationer samt ved en række niveauoverskæringer langs denne bane. Efter Illustreret Tidende, 1896–97.

Boligstørrelser

Også for Statsbanernes vedkommende forholdt det sig naturligt sådan, at det underordnede personale fik tildelt de mindste boliger, mens det overordnede personale fik stillet de største boliger til rådighed. I den første lange periode af Statsbanernes historie voldte fordelingen af de forskellige boligstørrelser ikke problemer, dels fordi det kun drejede sig om et forholdsvis begrænset antal boliger, og dels fordi kun nogle få personalekategorier fik udleveret en bolig. Men fra begyndelsen af dette århundrede kompliceredes forholdene som følge af den voksende boligmangel. Som nævnt fik Statsbanerne i den anledning bevilget midler til at opføre en hel del boliger for sit personale. For at sikre en ensartet fordeling af de forskellige boligstørrelser indførte Statsbanerne i 1918 faste størrelsesnormer for (nyopførte) boliger med henblik på ialt fire socialgrupper af personale (se skemaet). Fastsættelsen af disse normer foregik ud fra det princip, at de respektive personalegrupper skulle have en bolig af en sådan størrelse, som de ellers ville have formodes at skaffe sig på det private boligmarked. Dog blev der udvist en særlig omsorg overfor den svageste af socialgrupperne, der generelt fik anvist noget større boliger end deres løn ellers ville have tilladt dem. Et sådant hensyn blev allerede udvist af de første private jernbaner herhjemme og sidenhen altså også fulgt op af Statsbanerne.

De fire størrelsesnormer har siden 1918 undergået flere justeringer. Disse er i første række forestået af Statsbanerne selv og i anden række foretaget ved politiske indgreb, idet Statsbanernes egne normer blev sat ud af kraft i 1956/58 til fordel for indførelse af størrelsesnormer gældende for samtlige statens tjeneste- og lejeboliger. Justeringerne indvirkede forskelligt på de enkelte socialgruppers boligstørrelser (jvf. skemaet). Således er den svageste socialgruppes boliger gradvist blevet ca. 30% større fra 1918 til idag. Til gengæld er de to stærkeste socialgruppers boliger størrelsesmæssigt forblevet uændrede indtil slutningen af 1950'erne, hvorefter de er blevet reduceret med 5–10% af deres oprindelige areal. Hvad angår størrelsen af den næstsvageste socialgruppes boliger, har der kun været tale om mindre udsving. Det samlede resultat var m.a.o. en gradvis udjævning af størrelsesforskellene imellem de fire socialgruppers boliger. Sideløbende hermed foregik der en vis udjævning af lønforskellene imellem under- og overord-

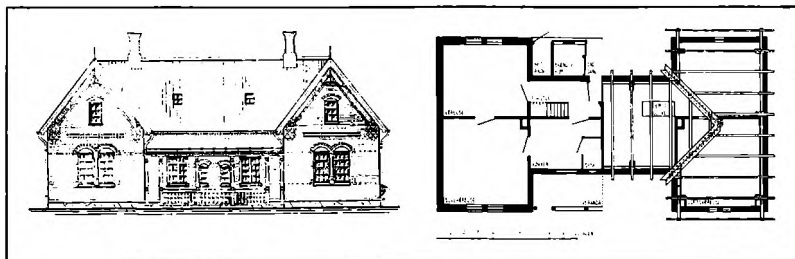


Fig. 5. Dobbelt tjenestebolig for portører eller banearbejdere, type Oo; opstalt og etageplaner, 1897. Denne dobbeltbolig består i princippet af to sammenbyggede boliger af type O og er ligesom denne specielt tegnet til Kystbanen af Statsbanernes hovedarkitekt H. Wenck. Boligbygninger af type Oo findes ved de fleste Kystbanestationer nord for Klampenborg. Efter tegning i DSB Generaldirektorats Tegningsarkiv.

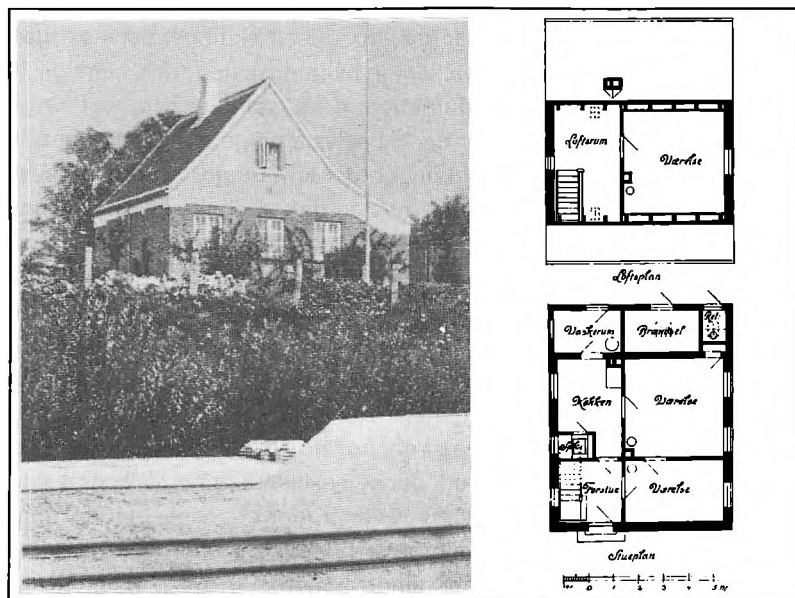


Fig. 6. Tjenestebolig for portør eller banearbejder, type F; eksterieur og etageplaner, 1908. Denne nybarokke bygning er opført af røde teglsten og har hvidpudsede overgavle samt rødt tegltag. Bygningen, der er tegnet af arkitekterne Chr. Brandstrup og Holger Rasmussen for Statsbanerne, findes ved bl.a. Skodsborg og Snekkersten stationer. Som dobbeltbolig, type Ff, forekommer den f.eks. ved Klampenborg station. Efter Architekten, 1912-13.

nede tjenestemænd. Til gengæld kom boligudgifterne efterhånden også til at udgøre nogenlunde samme andel af lønnen for de forskellige socialgrupper, hvor det underordnede personale tidligere slap med en forholdsvis lille andel. Disse udviklingsforløb må ses som et udslag af, at en socialdemokratisk politik med en mere ligelig fordeling af goderne som et væsentligt programpunkt efterhånden er slået igennem.

Det skal bemærkes, at det har knebet med ajourføringen af den ældre boligmasse, idet det har været uforholdsmæssigt kostbart at udvide de ældre små boliger. Formindskelsen af store boliger har derimod ikke været noget problem, da ekstra rum let kunne finde anvendelse.

Boligformer

Ligesom det var tilfældet ved andre jernbanestrækninger befandt også Kystbanens boliger sig i to forskellige bygningskategorier, nemlig i 1) bygninger med anden hovedfunktion, d.v.s. stationernes hovedbygninger eller eventuelt remiser og 2) i selvstændige boligbygninger.

Den førstnævnte gruppe af boliger, der kun udgjorde en lille del af Kystbanens samlede boligmasse, bestod dels af store regulære lejligheder forbeholdt stationsforstandere eller lokomotivmestre og dels af enkeltværelser beregnet for ugifte trafikassistenter (fig. 3). I arkitektonisk henseende var disse boliger fuldstændig underordnet bygningernes primære funktion og en eventuel repræsentativ udformning.

Størsteparten af Kystbanens boliger rummedes i selvstændige boligbygninger. Til disse benyttede Statsbanerne sig af det brede spektrum af boligformer, der eksisterede på det private boligmarked, d.v.s. en- og tofamilieshuse, rækkehuse og beboelsesejendomme. I forbindelse med opførelsen af hver enkelt bolig eller gruppe af boliger blev det nøje overvejet, hvilken af disse boligformer, det ville være mest hensigtsmæssigt at anvende ud fra følgende hensyn: 1) byggeøkonomi, 2) beboernes sociale status og 3) tilpasningen til det omgivende miljø.

Kystbanens enfamilieshuse har deres rødder dels i den simple landarbejderbolig og dels i borgerskabets villa, altså i to forskellige sociale klassers boligformer. Mens banestrækningens ældste enfamilieshuse, der oprindeligt blev opført i relation til anlæggelsen af Nordbanen med

sidebane, knyttede an til den førstnævnte prototype, tilsluttede de yngre enfamilieshuse med egentligt tilhørsforhold til Kystbanen sig til den sidstnævnte prototype (fig. 4, 6 og 8). Denne divergens bunder først og fremmest i forskellige opførelsetidspunkter, henholdsvis mens villafænomenet var nyt herhjemme og samtidig med, at det for alvor var slået igennem. Dette skete i takt med industrialismens gennembrud, idet udflytningen til landlige omgivelser formede sig som en flugt fra de tæt befolkede byer med støj- og luftgener forårsaget af bl.a. den maskinelle produktion. Forskellen imellem forbillederne for de ældre og de yngre enfamilieshuse skyldes også, at Kystbanen (som er udpræget udflugtsbane i modsætning til den rent nyttebetonede Nordbane) havde karakter af et prestigeforetagende, og at denne omstændighed i høj grad kom til at sætte sine spor på Kystbanens bygningsmasse inklusiv boligbygningerne. Da byggeomkostningerne i forbindelse med opførelsen af enfamilieshuse var forholdsmæssig større end for de andre boligformers vedkommende, blev enfamilieshuse kun vanvendt i de tilfælde, hvor det var uomgængeligt nødvendigt. D.v.s. på lokaliteter, hvor de på et givet tidspunkt, blot var brug for oprettelse af en enkelt bolig beregnet for det underordnede personale. Ellers var enfamilieshuset forbeholdt det overordnede personale.

Kystbanens tofamilieshuse har nok deres oprindelse i landarbejderlængen, men er også påvirket af arbejderbyggeforeningernes forsøg på at tilnærme denne prototype til villaen (se f.eks. byggeforeningen Enigheden i Brønshøj, 1897). P.g.a. sit simple ophav samt det forhold, at dobbelthusene oprindeligt var udstyret med en række fælles faciliteter (forstue, vaskehus, retirade og brønd), blev denne boligform kun fundet anvendelig for det underordnede personale (fig 2 og 5). Først o. 1920, da boligerne i tofamilieshuse under påvirkning af de engelske »semi-detached«-huse fik en mere selvstændig karakter, opførte man dem også med henblik på det mere overordnede personale. Men da byggeomkostningerne pr. bolig var lavere for tofamilieshusets vedkommende end for enfamilieshusets, benyttede man naturligvis førstnævnte på lokaliteter, hvor der på én gang var behov for to eller fire boliger.

Kystbanens rækkehuse kan føre deres aner tilbage til landarbejderlængen og Nyboders rækkehuse, men var også påvirket af de filantropiske foreningers boligbyggeri som f.eks. De Classenske Boliger på Fre-

deriksberg (1866–80). Men netop p.g.a. de associationer rækkehuset derfor vakte i retning af småkårsfolks kasernelignende boliger, blev de et stykke op i dette århundrede betragtet med en vis ringeagt. Derfor blev Kystbanens rækkehuse kun opført med henblik på det underordnede personale (fig. 7). Da prisen pr. bolig var lavest i flerfamiliehuse-
ne, blev de følgelig foretrukket, hvor det på samme sted var brug for oprettelsen af flere nye boliger på én gang.

Også Kystbanens beboelsesejendomme, der var nært beslægtet med det almennyttige boligbyggeris etageboliger, var beregnet for det underordnede personale (fig. 9).

I fuldt udbygget stand fordelte Kystbanens boliger i de selvstændige boligbygninger sig med ca. 1/3 i enfamiliehuse, omkring 1/3 i tofamiliehuse og omtrent 1/3 i flerfamiliehuse. Mens enfamiliehusene forekom ved næsten alle Kystbanens stationer og tofamiliehusene fandtes ved de fleste, optrådte rækkehusene kun ved de store udflugtsstationer, Skodsborg, Vedbæk og Rungsted Kyst. Beboelsesejendomme blev alene opført på Hellerup og Ordrup stationer, og det skete først på et tidspunkt, hvor de var blevet omgivet af bymæssig bebyggelse, hvilket disse etageboliger netop spillede op til.

Standardtegninger

Til forskel fra Kystbanens hovedbygninger, der var individuelt udformede, var flertallet af denne banestræknings boligbygninger opført efter standardtegninger. Undtagelser var nogle få selvstændige boligbygninger beregnet for det overordnede personale. Det er betegnende, at man såvel ved ældre som yngre jernbaneanlæg herhjemme og i udlandet i vid udstrækning anvendte standardtegninger i forbindelse med opførelse af sekundære bygninger. I nogle tilfælde skete det endog for primærbygningernes vedkommende. På dette felt må jernbanerne betragtes som pionerer, idet der ikke forud for etableringen af de første europæiske jernbaner o. 1830–50 blev benyttet standardtegninger til byggeri i en sådan størrelsesorden. Serieproduktion af bygninger fandt dog sted i starten af 1800-tallet i relation til f.eks. fabriksboliger, men hér drejede det sig kun om et begrænset antal bygninger beliggende indenfor et mindre afgrænset område.

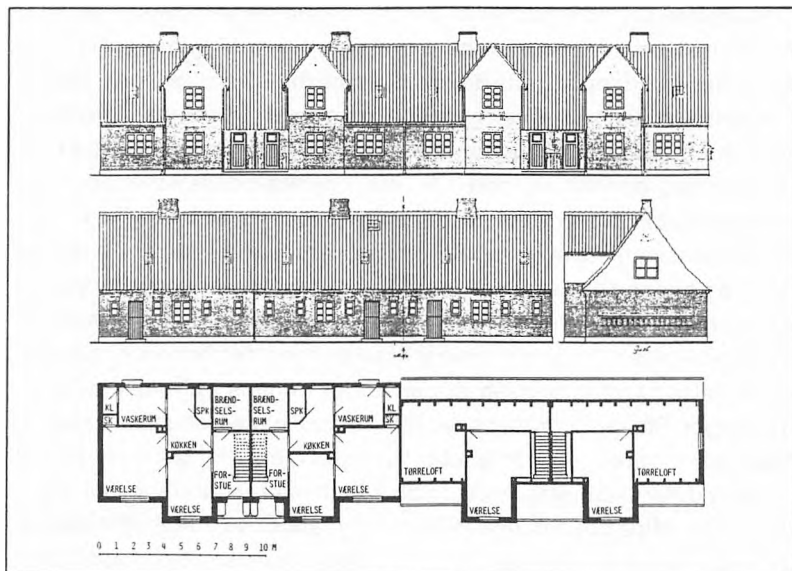


Fig. 7. Firedobbelt tjenestebolig for portører eller banearbejdere, type IID; opstalter og etageplaner, 1910. Dette rækkehus i nybarok stil er opført af røde teglsten og har hvidpudsede overgavle samt rødt tegltag. Bygningen er tegnet af arkitekterne Chr. Brandstrup og Holger Rasmussen for Statsbanerne. Der er opført to rækkehusbebyggelser af denne type ved Rungsted Kyst station. Efter tegning i DSB Bygningsområde Hellerup.

Fordelene ved anvendelse af standardtegninger var i første række af økonomisk art, idet genanvendelse af samme tegning gav arbejdsbesparelser. Desuden sikrede det den samme (høje) kvalitet i hele byggeriet, hvilket ellers kunne være vanskeligt at opnå. Til gengæld medførte brugen af standardtegninger uundgåeligt en uniformitet, der dog kunne udnyttes positivt og gøres til den enkelte banestræknings eller jernbaneselskabs kendetegn. Dette fandt bl.a. sted i England, hvor konkurrencen mellem de mange private jernbaneselskaber var særlig hård, og hvor en ensartet udformning af henholdsvis jernbanebygninger og materiel blev fremhævet og brugt i reklamemæssigt øjemed. Et sådant særpræg var netop forsøgt etableret ved Kystbanen, herunder i forbindelse med opførelsen af banestrækningens oprindelige boligbygninger. Således blev der specielt til denne bane fremstillet to boligtyper, nemlig et én- og et tofamilieshus (type O og Oo, fig. 4 og 5), hvoraf der blev opført henholdsvis ca. 15 og 8. Men efterhånden som der p.g.a. den almindelige boligmangel blev opført mange nye boligbygninger og disse baserede sig på nye og mere tidssvarende bygningstyper, blev Kystbanens særlige kendemærke gradvist udvisket. I tidens løb er der blevet tilført Kystbanen ikke mindre end 80–90 nye boligbygninger opført efter omkring 30 forskellige og af Statsbanerne alment benyttede standardtegninger. De ældste af disse tegninger stammer fra Nordbanens anlæggelse i 1863, mens de yngste er fra 1950'erne. En fortløbende produktion af standardtegninger til boligbygninger blev tilsyneladende ikke indledt før Statsbanerne fik sin egen tegnestue med en fast stab af arkitekter, hvilket skete o. 1890. Standardtegninger til boligbygninger blev fremstillet i relation til konkrete byggeopgaver, og de enkelte tegninger anvendtes kun i en kortere årrække, hvorefter de blev lagt til side til fordel for mere aktuelle tegninger. Således har der fra o. 1890 fundet en stadig ajourføring sted af Statsbanernes nyopførte boligbygninger.

Sammenfatning

Netop fordi Kystbanen var så velforsynet med boliger og med mange forskellige typer boligbygninger, kan man alene ved at betragte denne banestræknings boligmasse få et ganske godt billede af Statsbanernes

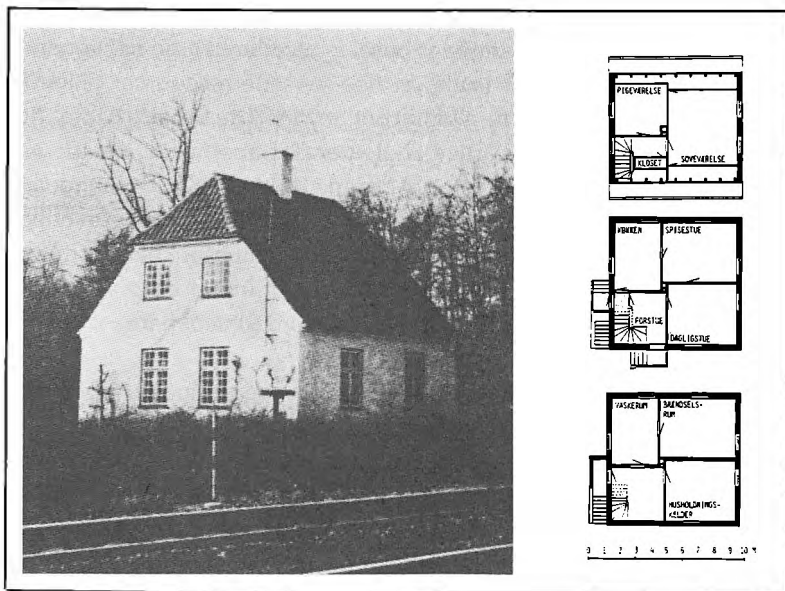


Fig. 8. Tjenestebolig for en trafikassistent, type L; eksterieur og etageplaner, o. 1920. Denne nyklassicistiske bygning er tegnet af Statsbanernes overarkitekt K. T. Seest. Boligtypen er opført af teglsten og har rødt tegltag. Afhængig af materialebehandlingen i den omgivende bygningsmasse fremstår bygningen i blank mur (Ordrup station) eller hvidpudset (Rungsted Kyst station): Efter materiale i DSB Bygningsområde Hellerup.

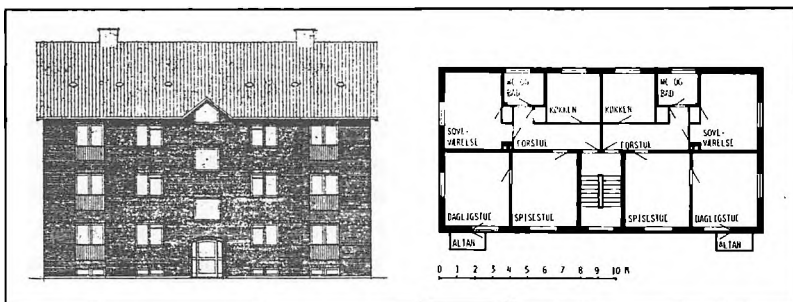


Fig. 9. Beboelsesejendom med seks tjenesteboliger for portører eller banearbejdere, uden typebetegnelse; opstalt og etageplaner, o. 1948. Denne funktionalistiske bygning, der er opført af rødeteglsten og har rødt tegltag, er tegnet af Statsbanernes overarkitekt K. T. Seest med henblik på opførelse ved stationer beliggende i byområder som f.eks. Ordrup station. En lignende bygning, dog kun med to fulde stokværk, findes ved Hellerup station. Efter tegning i DSB Bygningsområde Hellerup.

boligbyggeri i almindelighed. Generelt var der tale om velindrettede boliger opført af gode materialer baseret på et enkelt og sagligt arkitektonisk udtryk. Når det trods ret begrænsede ressourcer alligevel lykkedes Statsbanerne at få et lødigt boligbyggeri ud af det, skyldtes det først og fremmest de ansvarlige arkitekter på banernes tegnestue, fra 1891 til 1919 Heinrich Wenck og i årene 1921–49 Knud Tanggaard Seest. Men også et par andre arkitekter var ansvarlige for dette boligbyggeri, nemlig Chr. Brandstrup og Holger Rasmussen, der begge var udlånt af stadsarkitektens kontor i København under opførelse af de mange nye boliger i 1907–11 – et byggeri, som Statsbanerne ikke selv kunne afse mandskab til at forestå.

I det store og hele må Statsbanernes boligbyggeri siges at have fulgt med den udvikling, der foregik indenfor det hjemlige boligbyggeri – ja, førte endda an på nogle punkter. Det gælder for det første med hensyn til indførelsen af boligpolitik med et socialt sigte, hvor det underordnede personale fik tildelt forholdsvis store og billige boliger. Dette skete på et tidspunkt, hvor en sådan social bevidsthed (dog med et noget andet perspektiv) ellers kun udmøntede sig i praktiske resultater i de filantropiske foreningers boligbyggeri. Staten og kommunerne begyndte først for alvor at engagere sig i boligbyggeriet efter flere år med en katastrofal stor boligmangel indirekte forårsaget af I. Verdenskrig. For det andet tog Statsbanerne føringen med hensyn til nyformuleringen af det noget forkætrede rækkehus, idet det lykkedes etatens arkitekter at hæve denne boligform op over dens traditionelle kaserneagtige karakter allerede 10–12 år før, Thorkild Henningsen og Ivar Bentsen opførte deres Bakkehuse i København, der almindeligvis anses for at være et pionerarbejde indenfor dette område. Statsbanernes nyformulering bestod dels i, at hver af rækkehusenes boliger forsynedes med en selvstændig indgang, og dels i, at man forlod den såkaldte neobyzantinske stil, som 1800-tallet i udpræget grad havde benyttet til institutionsbyggeri (asylers, fængsler samt de filantropiske foreningers boligbyggeri) til fordel for den uplettede nybarok. Stilskiftet medførte samtidig en ændret farveholdning fra gult med enkelte røde detaljer til rødt med hvide partier. For det tredje var Statsbanerne meget tidligt på færd med hensyn til anvendelsen af standardtegning til boligbyggeriet, hvilket først rigtig slog igennem i og med typehysbyggeriet i 1960'erne.

Noter

1. Jvf. Anne Christiansen: Dansk jernbanearkitektur. Kystbanens bygninger og stationsmiljøer. Manuskript, 1982.
2. Jvf. Betænkning over Forslag til Lov om Opførelse af Tjenesteboliger for Statsbanernes Personale. Rigsdags Tidende, Tillæg B. Kbh. 1906–07, sp. 1775–76.

Kilder

- Betænkning afgivet af Spareudvalget af 28. April 1950. Kbh. 1952.
- Betænkning over Forslag til Lov om Opførelse af Tjenesteboliger for Statsbanernes Personale, Rigsdags Tidende, Tillæg B. Kbh. 1906–07, sp. 1773–84.
- Betænkning nr. 173. Betænkning vedrørende Statens Tjeneste- og Lejeboliger afgivet af Udvalget af 17. November 1952. Kbh. 1957.
- Betænkning nr. 422. Betænkning afgivet af tjeneste- og lejeboligudvalget af 17. juni 1964 om regulering af statens tjeneste- og lejeboligbidrag. Kbh. 1966.
- Biddle, Gordon: Victorian Stations. Newton Abbot 1973.
- Bilag til Forslag til Lov om Opførelse af Tjenesteboliger for Statsbanernes Personale. Rigsdags Tidende, Tillæg A. Kbh. 1906–07, sp. 2827–38.
- Brandstrup, Chr. og Holger Rasmussen: De nye Tjenesteboliger for Statsbanerne. Arkitekten, 15. årg. Kbh. 1912–13, pp. 137–41 og 149–52.
- Christiansen, Anne: Dansk jernbanearkitektur. Kystbanens bygninger og stationsmiljøer. Manuskript. Århus 1982.
- Dahlerup, Verner (red.): Ordbog over det danske Sprog. Bd. 24. Kbh. 1948, sp.34.
- De Bruyn: Neuere Hochbauten der dänischen Staats- und Privatbahnen. Berlin 1906.
- DSBs Generaldirektorat (red.): De danske Statsbaner 1847–1947. Kbh. 1947.
- »H.«: Kystbanen. Illustreret Tidende, 38. årg. Kbh. 1896–97, p. 688–94.
- Hansen, Svend Aage og Ingrid Henriksen: Dansk social historie. Bd. 6 og 7. Kbh. 1980.
- Koed, Jan m.fl.: Danmarks jernbaner i 125 år. Kbh. 1972.
- Tjenestemandsløvene af 1919, 1927, 1931, 1946, 1958 og 1969.

»Privaten« – et lille eksempel på »fabrik og bolig«

af Peter Dragsbo

I den historiske interesse, der i de senere år har været rettet mod de ældre danske industrimiljøer, har både produktionsbygningerne og de tilhørende arbejder- og andre fabriksboliger været inddraget. En lidt upåagtet »fabriksbolig« i den sammenhæng er selve direktørboligen. Talrige ældre industrier, store eller små, lå i tæt tilknytning til ejerens bolig, hvadenten det var et etageforhus eller en villalignende bygning, og sammenhængen mellem fabrik og ejerbolig var her nærmest en patriarkalsk træk. Men efterhånden som der med stordrift og kapitalistisk koncentrationsdannelse opstod stadig flere industrier fjernt fra ejerens domiciler, opstod en ny boligtype beregnet for den administrerende direktør, disponent eller hvad han nu hed. For disse lokale ledere hørte der til tjenesteboligen betydelige repræsentative forpligtelser. Møder, forretningsfrokoster o.s.v. foregik helt naturligt i »privaten«, og således har det været til de seneste år, hvor kantiner, restauranter og kongrescentre langsomt har overtaget rammen om repræsentativiteten. Da den fungerende lederbolig på tarmrenseriet i Esbjerg skulle rives ned, gennemførte Esbjerg Museum en lille hurtig dokumentation af miljøet.

Tarmrenseriet »DAT – Schaub« i Esbjerg blev grundlagt i 1893 af det hamborgske firma »Schaub u. Leube«. Det var et af de mange både danske og udenlandske firmaer, der i disse år opdagede mulighederne for en forædlingsindustri i Esbjerg, og som tilsammen bidrog til byens hurtige vækst omkring 1900. Tarmrenseriet voksede især i årene 1900–10 og en lang række, efter datiden meget flotte produktionsbygninger blev bygget. De første år er i øvrigt spændende historie. Tarmrenseriet var tysk ejet, og blev i mange år drevet med tysk, uorganiseret arbejdskraft, der var i stadig modsætning til de danske arbejdere i byen. Først omkring 1910 kom der overenskomst efter flere års konflikt, hvor der bl.a. havde været skudt med pistoler i gaderne. I 1921 kom virksom-



Opstilling til fotografering foran kontoret og direktørboligen 1929.
Til højre på trappen står direktør Madsen, og i vinduet bagved kigger hans familie med.

heden på danske hænder under navnet »Schaub & Co.«, og i 1972 fusioneredes virksomheden med DAT, de danske andelssvinelagteriers tarmsalg. –

I virksomhedens første år blev den ledet af en værkemester, der boede i en bygning fra 1893, som også rummede kontor. I 1911 ønskede det tyske firma at udnævne en direktør i Esbjerg, og der blev da bygget en dobbeltbygning med kontor og bolig, opført i nationalromantisk stil af Esbjerg-arkitekten J. Lund Christensen. Kontoret og direktørboligen var forbundet med en mellembygning, med bl.a. en trappe til loftetagen, hvor der over kontoret var »indrettet Gæsteværelser til Direktørens Privatbolig«. Direktørboligen var fribolig, og her boede der direktører til 1959, hvorefter den daglige ledelse varetoges af en prokurist. Direktør eller prokurist, lige til 1978 bestod forpligtelsen til at huse fabrikkens



Spisestuen med bord dækket til en mindre forretningsfrokost af prokuristens kone. Fot. Esbjerg Museum 1978.

gæster til frokoster, middage og møder. Kun føde og drikkevarer kunne fratrækkes på en repræsentationskonto, mens familien selv måtte lægge møbler og service til. Prokuristen følte sig som ét med arbejdspladsen, – »det var helt naturligt for mig at gå lige fra morgenkaffen i køkkenet og ind i kontoret. Men tiderne skifter og jeg kan da godt se, at man ikke mere kan regne med, at cheferne skal bo lige klods op ad arbejdspladsen«.

»Anläggarna« – ett forskningsprojekt vid Nordiska museet

av Barbro Bursell

Bakgrund

Projektet Anläggarna är det senaste tillskottet till den svit av arbetarundersökningar som Nordiska museet bedrivit sedan 1940-talet i syfte att dokumentera arbets- och levnadsförhållanden i det industriella samhället. I samband med dessa undersökningar har museet samlat in ett stort antal levnadsskildringar, där arbetare och arbetarkvinnor med egna ord berättar om sitt arbete och sitt liv. Dessa arbetarminnen härrör sig från vitt skilda arbetsfält. I serien Svenskt liv och arbete, där de värdefullaste bidragen publicerats, finner man titlar som Rallarminnen (1949), Skogsarbetarminnen (1949) och Järnbrugsminnen (1952), för att bara nämna några exempel. Någon systematisk bearbetning av detta stora och innehållsrika material har dock ännu inte gjorts. Nu har turen alltså kommit till anläggarna, en yrkeskår som spelat en framträdande roll för den industriella uppbyggnaden i Sverige under 1900-talet, men vars egna arbetsvillkor och levnadsförhållanden hittills varit föga kända.

Jag ska här presentera anläggarkåren litet närmare, för att därefter redogöra för projektets målsättning och uppläggning samt de arbeten som publicerats och planeras att bli publicerade.

Anläggarna

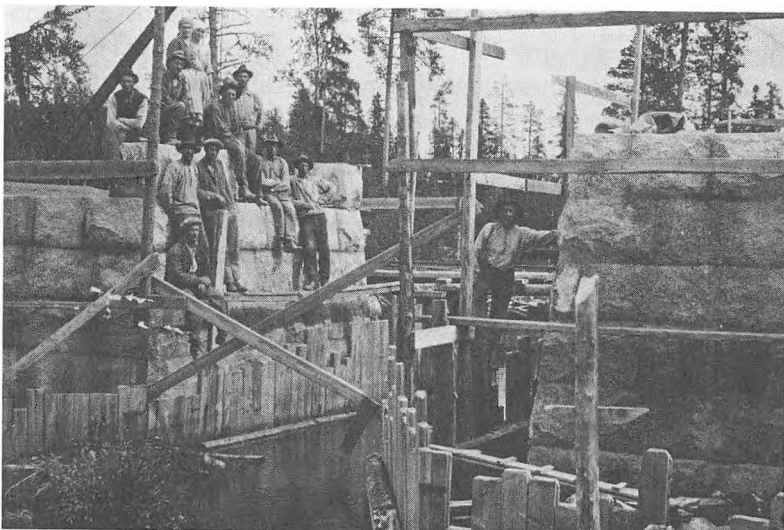
Anläggarna är en yrkeskår som uppvisar en lång rad särpräglade drag med avseende på sina speciella arbets- och levnadsförhållanden. De kan enklast beskrivas som den yrkeskår, som efterträtt rallarna och fortsatt deras arbete med att bygga ut vårt lands transport- och kommunikationsväsen samt som genom sina anläggningar även möjligg-

jort dess vattenförsörjning och energiproduktion. Där rallarna byggde järnvägar, bygger anläggarna vägar och broar, hamnar och flygfält, kraftverk och regleringsdammar. Anläggarna har i bokstavlig mening lagt grunden till det industrisamhälle vi har idag. Produktionen kan illustreras med några siffror. Under 1900-talet uppgår den till ca 1 000 vattenkraftverk (större än 10 MW), omkring 10 500 större och mindre broar, mer än 1 000 hamnbyggen och ungefär 40 000 kilometer vägar – det motsvarar ett helt varv runt jordklotet.

Den speciella byggnadssektor som anläggningsarbetena utgör har en lång historia i vårt land. Exempel på äldre tiders anläggningar är de stora kanalbyggena på 1700- och 1800-talen samt järnvägsbyggena som inleddes vid 1800-talets mitt. Det var dock först med vattenkraftutbyggnaden i början av vårt eget århundrade och senare vägbyggandet, som arbetena fick en sådan omfattning och inriktning att de kom att utgöra en egen bransch och som en distinkt kår av anläggare började växa fram.

Anläggarkåren är sammansatt av många olika yrkesgrupper. De mest framträdande är bergarbetare samt trä- och betongarbetare, vidare väg- och beläggningsarbetare, muddrare, byggnadsingenjörer och från 1930-talet förare av olika anläggningsmaskiner såsom grävmaskiner, truckar och kranar. Det är en utpräglad manlig bransch. Som kockor, dvs hushållerskor, åt anläggarna ute i fält spelar dock kvinnorna en betydelsefull roll.

Kärnan i anläggarkåren utgjordes till en början av rallare från de banbyggen som stod färdiga i seklets början. Andra anläggare rekryterades från jord- och skogsbruket. Liksom rallarna var de vana vid ett hårt men omväxlande och självständigt arbete. Vid skelskiftet tillhörde anläggarna den stora grupp av vandringsarbetare som under industrialiseringen bröt upp från landsbygden för att söka sin utkomst vid fabriker och byggarbetspaltser runt om i landet. Befolkningsöverskottet på landsbygden och avsaknaden av social trygghet medförde att vandringsarbetarna i sin jakt efter arbete fick söka sådant varhelst det stod att få. Många gamla anläggare började sin yrkesbana som sådana kringflackande »diversearbetare«. De kunde arbeta som rallare ett år, ägna sig åt skogen och flottningen ett annat, för att ett tredje slå sig på ett vägbygge. Då de så småningom kom att helt ägna sig åt anläggningsarbeten, fortsatte de vandringsarbetet som anläggare.



Brobyggare i Lappland på 1920-talet. Lagbasen står till höger och uppe till vänster syns två kvinnor som hushållade åt karlarna.

Att vara anläggare har nämligen alltid inneburit en ambulerande livsföring. Då ett bygge står färdigt drar anläggarna vidare till nästa arbetsplats. Innan anläggarna började skaffa sig bilar på 1950-talet medförde arbetet på avlägsna arbetsplatser att de fick leva skilda från sina hem och sina familjer under långa tider. Men det förekom också att hustrur och barn följde männen och flyttade med dem mellan deras olika arbetsorter. Med privatbilismens genombrott blev det lättare för anläggarna att ha regelbundna kontakter med sina familjer och sedan femdagarsveckan införts är de flesta veckopendlare, som besöker hemmet var eller varannan helg.

På isolerade arbetsplatser bodde anläggarna i provisoriska förläggningar eller också hyrde de in sig hos lokalbefolkningen om det fanns någon bebyggelse i närheten. Vid långvariga arbeten, t ex kraftverksbyggen, som ofta låg i rena ödemarken växte hela anläggarsamhällen upp. Där bodde och levde anläggarna och deras familjer under den tid bygget pågick i baracker och enkla familjebostäder. Anlägggarbyarna kunde ha en fullt utbyggd social service med affärer, samlingslokaler och skolor. En tid förekom det att anlägggarfamiljerna skaffade sig små egna hem, som de flyttade med sig från kraftverksbygge till kraftverksbygge. Med privatbilismen upphörde dock de familjevisa flyttningarna. Numera är anläggarsamhällena utpräglade manssamhällen.

Det anlägggarliv som levdes i dessa tillfälliga bosättningar antog olika former. Bostads- och levnadsstandarden steg successivt under 1900-talet men tillvaron har ändå alltid haft en provisorisk prägel. De sociale skillnaderna mellan anläggningsarbetarna och deras arbetsledare tog sig länge påtagliga uttryck i levnadsförhållandena och det är fortfarande vanligt att det görs en viss åtskillnad mellan över- och underordnad personal vad gäller bostäder och mathållning. Men många villkor har alltid varit gemensamma. Isoleringen från omvärlden, den påtvingade och tillfälliga samvaron i förläggningarna och den kringflackande livsföringen är problem som delats av alla och lagt grunden till social gemenskap. Kamratskap, både i och utanför arbetet, har också varit nödvändigt för att anläggarna ska klara de påfrestningar de möter i arbetet – och som det innebär att bo på sin arbetsplats långt borta från hembygden och anförvanterna.

Det fackliga organisationsarbetet bland anläggningsarbetarna inleddes av rallarna under 1900-talets första år. Jämfört med andra byggnadsarbetare i Sverige kom anläggarna sent igång med sin organisering. Deras förbund bildades först 1914, vilket kan förklaras av bl a den geografiska rörlighet som utmärkte yrkeskåren. Anläggarnas specifika villkor har medfört att det fackliga arbetet inte bara omfattar lönefrågor och arbetsförhållanden utan även levnadsförhållandena på deras arbets- och boplatser.



Vägarbetare i Småland på 1930-talet. Innan arbetet mekaniserades var korpen och spaden anläggarnas yrkesemblem.

Projektets målsättning och uppläggning

Ett av projektets mål har varit att samla in »anläggarminnen« som bl a skulle kunna användas som underlag till en dokumentation av anläggarnas arbets- och levnadsförhållanden under 1900-talet. Insamlingsarbetet lades upp på ungefär samma sätt som de tidigare nämnda arbetarundersökningarna. Vi har haft ett nära samarbete med de anställdas fackliga organisationer, med arbetsgivarorganisationerna och med anläggningsföretagen, som på olika sätt stött oss i arbetet. Det var bl a genom upprop i fackpressen som vi kunde komma i kontakt med anläggare och uppmana dem att skriva ner sina minnen. Den frågelista

som utarbetades och sändes till de intresserade anslöt sig nära till dem som använts i tidigare undersökningar och liksom då erbjöds informanterna ett blysamtt honorar för sina bidrag. De deltog dessutom i en tävling om de »bästa« berättelserna. Denna insamlingsmetod visade sig fortfarande användbar och resulterade i 160 »anläggargrannar» med tillsammans närmare 3 000 sidor text samt omkring 2 000 fotografier.

Projektet har också haft som mål att bearbeta det insamlade materialet och här skiljer det sig alltså från de andra arbetarundersökningarna. Bearbetningen syftar till en djupare förståelse av anläggarnas yrkesliv och levnadsförhållanden och vill bli en fast uppmärksamhet vid de förändringar som skett i arbetslivet under 1900-talet. Det är främst fyra frågeställningar som undersökningen vill belysa. Den första gäller den tekniska utvecklingen och de konsekvenser som arbetets mekanisering haft för anläggarnas arbetsförhållanden och deras syn på sitt arbete. Den andra avser yrkeskårens rörlighet. Hur har den ambulerande livsföringen påverkat anläggarnas livssituation och deras inställning till sin sociala omgivning? Den tredje frågan gäller livsföringen i de tillfälliga anläggarsamhällena. Hur var dessa samhällen uppbyggda och hur gestaltade sig anläggarnas tillvaro där? Den fjärde frågan är mer analytisk än de förra och avser att fånga in och karakterisera de erfarenheter och värderingar som anläggarna delar i sin egenskap av yrkesmän, dvs deras yrkeskultur.

För att kunna belysa dessa frågor räckte det inte med det källmaterial som slumpmässigt inkom i form av »anläggargrannar». Vi måste tillgripa en aktivare insamlingsmetod och valde att göra specialstudier av ett antal arbetsplatser, där vi med hjälp av intervjuer och arkivmaterial kunde rekonstruera de rådande arbets- och levnadsförhållandena. Urvalet av dessa arbetsplatser gjordes i samråd med en referensgrupp som består av representanter för de större svenska anläggningsföretagen och de fackliga organisationerna. Arbetsplatserna skulle spegla olika verksamhetsområden i branschen, olika tekniska och sociala epoker samt olika geografiska lokaliteter. En av dem skulle dessutom vara ett bygge, där arbetet fortfarande pågick och där vi med deltagande observation själva kunde få en inblick i förhållandena. Sammanlagt undersöktes elva arbetsplatser: fyra kraftverksbyggen, ett dammbygge, tre vägbyggen, ett kanalbygge och två brobyggen.



Anläggare i Uppland på 1940-talet. Under mellankrigsåren började arbetet mekaniseras. Här poserar en arbetare med sin pneumatiska bormaskin i kretsen av sitt lag.

På ett senare stadium kompletterades insamlingsarbetet med ytterligare intervjuer, då vi riktade oss till olika nyckelpersoner i branschen för att få vissa frågor ytterligare belysta. Totalt intervjuades ca 250 personer. Dessutom har ytterligare två fältundersökningar gjorts inom ramen för projektet. Det ena avser ett svenskt kraftverksbygge på Sri Lanka. Medel för denna undersökning erhöles från en privat fond. Det övriga projektarbetet har bekostats av Svenska Väg- och Vattenbyggarnas Arbetsgivareförbund samt Riksbankens jubileumsfond.

Publicerade och planerade arbeten

En teknikhistorisk översikt av anläggningsverksamheten i Sverige utarbetades av tekn. dr F. Schütz: »Från fornborgar till flygfält. Ur anläggningsarbetenas historia i vårt land« (Stockholm 1978). I detta arbete skildras olika anläggningsarbeten från äldsta tid och fram till omkring 1950.

Specialstudierna av olika arbetsplatser resulterade i ett antal forskningsrapporter, av vilka fem publicerats av Nordiska museet (Projektet Anläggarnas rapporter nr 1–5). De behandlar kraftverksbygget i Ritsem (1971–78), motorvägsbygget Vätterleden (tre etapper 1958–72), tillkomsten av Skurubroarna (1914–15 resp. 1953–57), Lindö kanal (1956–62) samt anläggarsamhället vid kraftverksbygget i Messaure (1957–64).

Liksom i tidigare fall kommer Nordiska museet att publicera ett urval av projektets insamlade »minnen« i serien Svenskt liv och arbete. »Anläggarminnen« håller just på att tryckas och är redigerad av Mats Rehnberg. Det finns också planer att publicera ett urval av de fotografier som inkom till museet med »anläggarminnena«. Slutredovisningen av projektets resultat har nyligen blivit klar. Den preliminära titeln på detta arbete är »Anläggarna. En studie av yrkesvillkor och yrkeskultur i väg- och vattenbyggnadsbranschen«. Här har jag haft som målsättning att beskriva de karakteristiska dragen i branschen under dess framväxt på 1900-talet och att visa hur anläggningsverksamheten, dess teknik och sociala organisation präglat anläggarnas yrkesvillkor och gjort att anläggare som grupp uppvisar en speciell livsform. Det är också mitt syfte att peka på de kunskaper, värderingar och erfarenheter som förenar anläggarna som grupp och utgör deras anläggarkultur. Den teoretiska utgångspunkten är att anläggarnas likartade upplevelser av sitt yrkesliv och av övriga sociala och materiella villkor som yrkesutövandet för med sig, lägger grunden till en anläggargemenskap, som kännetecknas av gemensamma attityder och handlingsmönster.

Undersøgelser

Ny dansk kortfilm om jernstøberi *Den sidste støbning – En film om jernstøbning på Sæby Jernstøberi 1979.*

Produceret af Dansk Filmjournal for Sæby Museum. Manuskript og tilrettelæggelse Lars Holst og Thomas W. Lassen. Fotograf Frank Paulsen. Spilletid ca. 25 min.

Sæby Museum 1981.

Distribution: Statens Filmcentral.

Ved produktionsomlægning og udflytning af fabrik til industri kvarter ophørte i 1979 støbegodsproduktionen på Sæby Jernstøberi & Maskinfabrik A/S.

Jernstøberiet havde da eksisteret i mere end 100 år på samme sted nær byens centrum, i de samme bygninger og med en teknik, der gennem den sidste generation ikke var ændret i særlig grad.

Sæby Jernstøberi var et af de sidste af den lange række af større og mindre støberier, der landet over har været kernen i Danmarks industrialisering fra sidste halvdel af forrige århundrede. Støberiet blev grundlagt af maskinfabrikant P. F. M. Sørensen, der i 1877 etablerede sig i det, der dengang var byens udkant. Siden voksede byen, ikke mindst efter anlæggelsen af jernbanen 1899, og befolkningstallet, der i 1870'erne var blot omkr. 1350, var ved folketællingen 1901 steget til over 2100.

Allerede før 1840 havde der været et jernstøberi i Sæby blandt den halve snes støberier, der dengang fandtes uden for hovedstadsområdet; men vores viden herom er meget ringe, og det samme gælder de virksomheder, der kendes fra 1840'erne og 50'erne.

En ovnplade på Sæby Museum med ind-

skriften »Sæbye Jernstøberi« stammer rimeligvis fra den jernstøber Peder Madsen, der 1856 fik borgerskab i byen, og som efter 1877 fortsatte hos fabrikant P. Sørensen som »seniorarbejder«.

Mekanikus Sørensen, som han kaldtes de første år, var udlært hos De Smithske i Aalborg, og jernstøberiet og maskinværkstedet udvikledes hurtigt under hans ledelse. Ved århundredskiftet var Sæby Jernstøberi byens største arbejdsplads med mere end et halvt hundrede beskæftigede.

Udover det gængse støbegods som kakkelovne, komfurer, jernvinduer, tøjruller, brødmaskiner, kirkegårdsgelændere og havebænke m.v. var også landbrugsmaskiner og petroleumsmotorer til fiskekuttere fra starten en del af produktionen.

Efter P. Sørensens død 1912 overtog en søn fabrikken; men tiden under Verdenskrigen blev meget vanskelig, og der var de efterfølgende år en mærkbar nedgang i antallet af ordrer. Efter 50 års virke solgtes Sæby Jernstøberi og Maskinfabrik da 1927 til fabrikant Henrik Nielsen, der lagde grunden til den produktion af avancerede landbrugsmaskiner, der idag har gjort fabrikken kendt verden over under navnet SKIOLD.

Det blev fabrikant Nielsens sønner, der førte Sæby Jernstøberi videre, og i jubilæumsåret 1977 eksporteredes mere end 85 % af produktionen.

Navnlig forskellige former for kværne til formaling af foderstoffer hører (siden 1930'erne) til virksomhedens store eksportartikler. Støberiafdelingen var i de sidste år næsten udelukkende knyttet til denne del af produktionen, og efter ophøret 1979 har pladearbejde også i kværnproduktionen erstattet støbegodset.

Sæby Museums film om det gamle jernstøberi er optaget på de allersidste arbejdsdage i formeri og støberi, som led i indsamlingen af oplysninger om virksomhedens produktion gennem tiden og genstandsmateriale i tilknytning til fabrikationen.

Gennem filmen følges arbejdet med formning og klargøring af støbekasserne. Støbesandet stampes med trykluftstøder, der er en af de få tekniske forbedringer indført de sidste årtier på jernstøberiet, som ellers i høj grad præges af ældre arbejdsformer og teknik.

Der støbes to gange om ugen, og man følger optændingen af kupolovnen, støbeskeernes klargøring, og fyldningen af ovnen med cinders, kalksten og jern, såvel gammelt jern som råjern. Til hver støbning medgår omkring 6000 kg materiale.

Det smeltede jern løber fra ovnen til forherderen, hvorfra jernet hældes i støbeskeerne, som to mand bærer frem til støbekasserne. Støbningen varer et par timer og 5–6 formere og deres medhjælpere arbejder i fast rytme, roligt og omhyggeligt i den varme og støvfyldte støbehal.

Ovnpasseren sørger efter støbningen for udtømmning af ovnen, og dagen efter tages de færdige støbejernsemner ud af formene. Til sidst fjernes grater og skarpe kanter, og støbegodset er klar til efterbearbejdning og montering til færdige varer i maskinværkstedet.

Denne sidste del af produktionen følges ikke nøje i museets film, da det er tanken, at de færdige, jernstøbte produkter skal ses i museumssamlingerne, – og omkring os, som en del af vores dagligdag.

Sæby Museums støberifilm skal således nok så meget som et stykke Sæby-historie ses som en dokumentation af de teknikker og det arbejdsmiljø, der har dannet grundlaget for landets industrialisering. Foruden et bredere publikum, distribueres filmen derfor også med henblik på skolernes undervisning omkring industrialisering og industrimiljø i fagene samtidsorientering og historie.

Thomas W. Lassen



Fra den sidste støbning på Sæby Jernstøberi 1979.

Der er tradition for, at en formør sørger for fyldning af de støbekasser, han selv har lavet.

Hver støbeske rummer ca. 80 kg flydende jern.

Formøren bærer i det dobbelte håndtag, for at kunne styre fyldningen, mens hjælperen har fat i den anden ende.

Foto: Sæby Museum.

Anmeldelser

Det industrielle miljø i Odense 1840–1940

Hans Chr. Johansen, Per Boje og Anders Monrad Møller: Fabrik og bolig. Det industrielle miljø i Odense 1840–1940.

Vol. 79 i skriftrækken: Odense university studies in history and social sciences. Odense Universitetsforlag 1983.

Denne bog på 363 sider er en frugt af projektet »Industrialismens Bygninger og Boliger«, så der er for så vidt intet besynderligt i, at dens titel falder sammen med nærværende tidsskrifts.

Udforskningen af Odenses industrielle miljø blev sat i gang i 1976 som et delprojekt under hovedprojektet, og formålet var at supplere undersøgelsen af enkeltvirksomheder med en bredere analyse af et større industrisamfunds opvækst. Resultaterne foreligger så nu med denne publikation.

Ifølge indledningen er der sigtet – ikke »mod en industrihistorie i traditionel forstand, men i stedet (mod) en undersøgelse, hvori industriarbejdernes sociale forhold står i centrum, specielt de sociale forhold, der er knyttet til bolig og arbejdssted.«

I bogen er stoffet delt mellem de tre forfattere, der hver behandler en delperiode. Hans Chr. Johansen tiden 1840 til 1870, Per Boje de følgende år frem til 1914, mens Anders Monrad Møller tager sig af perioden fra første til anden verdenskrigs udbrud.

De 3 forfattere følger nogenlunde samme skema i deres inddeling af stoffet. Først en status over byen, derefter et demografisk afsnit fulgt af et eller flere kapitler om periodens industrivirksomheder, hvorefter

man vender sig mod boligerne og deres lokalisering. Undervejs gøres der rede for kildeforhold og -problemer, og hvert af hovedafsnittene slutter med nogle siders oversigt over de anvendte kilder og den benyttede litteratur. Fremstillingen rammes ind af de tre forfatters fælles indledning og sammenfatning. Til bogen knytter der sig et appendix på 91 sider om industrivirksomheder indenfor udvalgte industrigrene 1840 til 1914 af Hans Chr. Johansen og Per Boje. Dette appendix er vedlagt i form af et mikrofichekort. Da anmelderen ikke har adgang til et læseapparat hertil, skal appendixet ikke gøres til genstand for nærmere omtale i anmeldelsen af bogen.

Med tre kapaciteter som denne bogs forfattere er der naturligvis tale om solidt og professionelt historikerhåndværk. Der er næppe mange fejl i bogens omkring 200 tabeller, trods de mange komplicerede ændringer af de administrative tilhørsforhold for mindre og større dele af dets berørte geografiske område gennem perioden. I modsætning til de fleste lokalhistoriske undersøgelsers ophavsmænd er forfatterne fortrolige med de centrale arkivers indhold, samtidig med at de er i stand til at overføre deres professionalisme på de af faghistorikere sjældnere anvendte lokale kildegrupper, hvor man i Odense øjensynligt ikke er så ilde faren med hensyn til materialets omfang og orden. Den grundige bearbejdning af det omfattende kildemateriale giver da også en fabelagtig nuanceringsgrad i billedet af industribyen Odenses vækst gennem den behandlede periode hvor bydannelse befolkningstal 10-dobles, mens antallet af industrielt beskæftig-

de blev 120 gange større fra start til slut!

Som forfatterne selv skriver det i det afsluttende sammendrag:

»En enkelt lokalitet er ikke tidligere behandlet så dybtgående. Undersøgelsen bekræfter på en række punkter tidligere viden om det industrielle miljø, men har samtidig i flere henseender facetteret billedet af det danske samfunds afgørende strukturforandring i perioden«.

Især for det sidste hovedafsnits vedkommende kan man tilføje at det endog undertiden sker på en medrivende og fornøjelig måde.

Skal man fremhæve nogle kritiske punkter – og det er vel en anmelders lod, at han skal stille sig, om ikke alvidende, så dog bedrevidende an – da er det første spørgsmål, der melder sig, om det så lykkes at skrive en bog »hvor industriarbejdernes sociale forhold står i centrum«.

Her må man ikke tro jeg savner nyromantiske elendighedsmyter, men derimod nok en større bredde i begrebet sociale forhold og en dybdeboring i mikrostrukturen der kunne kalde mennesker frem bag de mange gennemsnitstal.

Til en beskrivelse af industriarbejderees sociale forhold i forbindelse med boligen hører efter anmelderens opfattelse noget mere end en påvisning af at boligstandarden i nybyggeriet jævnt hen forbedres i henseende til pudsede lofter, toilet med træk og slip og areal pr. person i lejligheden. Boligen er i de tilfælde hvor industriarbejderen er gift – og det er de fleste – også familiens hjem. Et rum for vigtigt socialt samvær. Men vi får ikke meget at vide om familien, hverken om dens sammensætning eller om dens bidrag til hjemmets opretholdelse gennem ægtefælles eller børnenes arbejde, ej heller om byområdets »sociale serviceniveau« i perioden f.eks. m.h.t. skoler, børneasyls eller alderdomshjem. Og hvilke ændringer i familiemønstrene og kønsrollemønstrene sker der gennem tilpasningen i industribyen. I landet hovedafsnit fastslås, at de fleste af mændene kommer fra de fynske landsogne og gif-

ter sig i byen – men med hvem – med piger fra de fynske landsogne? Og er det rigtigt at antyde, at den foreliggende litteratur giver grund til at formode, at når man kom fra landet var det til forbedrede boligvilkår i storbyen – selv om »en generel vurdering af udviklingen i periodens boligforhold ikke er mulig på grundlag af det fremlagte materiale« (man er dog selv herre over, hvilket materiale man vil fremlægge). Det er vel netop karakteristisk, at selv om der ikke var puds under lofterne på landet, så var der andre kvaliteter, der nu glimrer ved fravær, f.eks. rummet omkring huset, landskabet, jorden, haven. Om det er fremskridt eller tilbageskridt at opgive at blive bonde for at blive industriarbejder afhænger vel også af, hvem man er, når man kommer.

Der kan knyttes mange aspekter til dette ønske om en mere omfattende forståelse af begrebet: Sociale forhold. I betragtning af at man i bogens undertitel taler om industrielt miljø, er det nærliggende at efterlyse en analyse af ændringerne i fabrikkernes indretning over tid ikke blot som produktionsapparater, men også som arbejdspladser. Hvad med frokoststuer og omklædningsrum eller f.eks. de toiletter der er interessante nok i forbindelse med boligen. Hvor mange af den slags indretninger pr. mænd og kvinder blev installeret hvornår f.eks. hos Thrige?

Mere subtilt er det måske at ønske sig undersøgelser af virksomhedernes rolle i industriarbejderes sociale organisering, ikke blot på det faglige og politiske plan, men også i sangkor, kaninavlereforeninger og afholdsloger og den slags der oftest rubriceres som kulturelle manifestationer, men som er vigtige for opfattelsen af det sociale rum hvori den nye arbejderklasse skabte sit kontaktfelt. Landbrugets nabo-skabs-relationer som en væsentlig ingrediens i det sociale net synes jo ikke at have overlevet i periodens afgørende strukturændringer.

Nuvel det var så blevet en anden bog, og som regel kan man bebrejde en kritisk anmelder, at han bebrejder forfatterne, at de

har gjort det, de har forstand på og er blevet bedt om, fremfor at skrive den bog anmelderen kunne tænke sig at læse.

Imidlertid er det som om følgebrevet fra Odense Universitetsforlag – ja, selv bogens egen bagsidetekst – lover os denne anden bog hvis forfattere »i et let tilgængeligt sprog ... har ... foretaget en systematisk kortlægning af industriarbejdernes sociale forhold ... beregnet såvel for den lokalhistorisk interesserede som den, der generelt ønsker at vide mere om industrialiseringens forløb i Danmark«.

På bagsiden kan man også læse at bogen er »rigt illustreret med samtidige (sic!) fotografier og bygningstegninger samt med kort og figurer udarbejdet specielt til bogen«. Hertil så en sidste bemærkning. Illustrationerne er gennemgående for dårlige. Til de to sidste afsnit er udarbejdet et grundkort, hvis kvarterinddeling med romertal, Litra A, B, C o.s.v. med små arabertalsmærkninger er meget komplicerende for forståelsen. Dette kort har man ikke fundet velegnet til det første afsnit, hvorfor man her har valgt et bykort fra omkring århundredskiftet, og gengivet det med raster i stedet for i streg, hvorved det i den stærke nedsættelse bliver uklart til det ulæselige. Værst er dog den kritikløse brug af elendige fotografier, både dem fra ældre publikationer med de gamle grove rastre og de nyere optagelser der er uldne, mørke og mellemtonefattige. Det er naturligvis delvist trykkeriets fejl, man burde her have rådgivet og vejledt så der blev fundet bedre forlæg frem – men det virker som om der ikke rigtig har været interesse for en visualisering af indholdet hos andre end forlæggeren, der gerne vil kunne føje sit »rigt illustreret« til sin omtale af bogen. En mere nøgtern måde at fremlægge sagen på ville klæde den i mine øjne. Det er først og fremmest en forskningspublikation for den seriøst indstillede fagmand. Men en sådan indrømmelse indebærer måske risiko for at hele bogen ville blive udsendt på mikrofiche?

Torben Witt

Kontormiljøet

Susanne Mørch Flagstad og Susse Lausten: Kontormiljøets historiske udvikling – en registrering af kontorarbejdets og kontorbyggeriets udvikling. SBI-Rapport 140 Statens Byggeforskningsinstitut 1983. 103 s. ill.

Rapporten om kontorarbejde og kontorbyggeri er ikke en historisk undersøgelse i traditionel forstand, snarere anvendt historie idet den skal ses som baggrundsmateriale for SBI-meddelelse 14 »Kontormiljø – problemer og planlægningsprincipper« samt for andre der beskæftiger sig med planlægning af kontormiljøer. Formålet med rapporten har været at påvise nogle udviklingstendenser inden for kontorfaget, specielt hvordan arbejdsmiljøproblemerne hænger sammen med kontorarbejdets og kontorbyggeriets udvikling.

Rapporten falder i 3 tidsafgrænsede hoveddele, ca. 1850–1918, 1918–45 og 1945 til i dag samt et bud på den fremtidige udvikling. De to sidste dele er yderligere opdelt i mindre tidsperioder, hvilket kan virke lidt forvirrende, især da såvel over- som underafsnit indholdsmæssigt er bygget op efter samme disposition omfattende kontorarbejdets udvikling, planløsninger, byggeriets udvikling samt lokaliseringer. Endvidere hører der til hvert afsnit et kronologisk eksempelmateriale på forskelligt kontorbyggeri. Det omfatter ca. halvdelen af rapporten, men giver en udmærket støtte til afsnittene om planløsninger og byggeri. Man undrer sig lidt over, hvorfor provinsen kun er omtalt i forbindelse med offentligt byggeri og slet ikke i lokaliseringsafsnittene, der kun omfatter hovedstadsområdet.

Materialet er hentet fra en række publikationer, især tidsskrifterne »Arkitekten« 1894–1980 og »Arkitektur« 1957–1980. Dette har ikke kunnet undgå at præge fremstillingen af udviklingsforløbet og måske gøre det lidt for hastigt fremadskridende. Det har trods alt næppe været alle kon-

torvirksomheder, der har haft mulighed for at omsætte nye ideer til praksis i takt med deres fremkomst. Til gengæld kommer udviklingstendenserne til at stå med større klarhed, der gør det nemmere at se sammenhængen mellem kontorarbejde og kontorbyggeri.

Rapporten viser meget tydeligt, at de faktorer, der har betinget ændringerne inden for kontormiljøet, er rationalisering gennem indførelse af ny teknik som f.eks. skrivemaskiner og bogholderimaskiner efter 1. verdenskrig, hulkortteknikken i 1950'erne og senere edb og tekstbehandlingsanlæg. Den nye teknik betyder, at arbejdet splittes op i delfunktioner, hvorefter planlægningen tilpasses de nye behov. Udviklingen går fra smårumskontorer over fleksible rum til kontorlandskaber. Ny teknik betyder også, at arbejdet bliver mere rutinepræget og monotont samtidig med at kravene til uddannelsen mindskes. Fra 60'erne tager udviklingen voldsom fart og fremstillingen får næsten science-fiction-agtig karakter. Gradvis overflødiggøres den menneskelige arbejdskraft og man fornemmer robotten i baggrunden. Fortsætter denne udvikling, bliver der vist hverken brug for ansatte, nye kontorer eller planlæggere. Forfatterne har da også et alternativt bud på en mere personalevenlig udvikling, hvor maskinerne skal overtage det monotone arbejde, mens de ansatte skal kvalificere sig til mere interessante opgaver og få større indflydelse på arbejdsprocessen. En sådan udvikling, siges det, afhænger dog af, om de ansatte får medindflydelse.

Sjovt nok er det kun i afsnittet om fremtidsperspektiverne, at man får indtryk af, at de ansatte er mennesker og ikke kun flytbart inventar. Det havde været interessant, hvis man også havde fulgt udviklingen gennem de ansattes opfattelse af deres arbejde og arbejdsplads. Den eneste der kommer til orde er en amerikansk bankassistent, der refereres for sin negative holdning til hjemmet som kontorarbejdsplads, en decentraliseringside, der også menes at

kunne blive aktuel i Danmark. Her fornemmer man tydeligt, at der er en væsentlig forskel på arbejdsgivers og arbejdstagers interesser.

Bortset fra dette er det en spændende rapport, der giver nogle udmærkede oversigter over udviklingen inden for kontormiljøet. Den kan læses af andre end arkitekter og planlæggere og kan anbefales til alle, der har interesse i det moderne samfunds udvikling – ikke mindst kontorarbejdere.

Birgit Vorre

Svensk Stad

Ingrid Hammarström og Thomas Hall (red.): *Perspektiv på Svensk Stad*. Staden som forskningsobjekt 1950–1980. 161 sider, ill. Malmö 1981. Akademilitteratur.

Det af Gregor Paulsson redigerede store værk om Svensk Stad udkom i 1950–53, men fik først større betydning under nyorienteringen i 1970'erne. Med udgangspunkt i denne renæssance indbød forskningsprojektet Svensk stadsmiljö i oktober 1980 til en konference om Svensk Stad og dagens bebyggelseshistoriske forskning. Det er bidragene fra denne konference, som med forskellige suppleringer er publiceret i nærværende bog. Artiklerne omfatter dels nogle bidrag om det daværende arbejde med Svensk Stad, og dels en række indlæg om Svensk Stad og den moderne forskning. Navnlig de førstnævnte bidrag, der gengiver erfaringer fra et af de første store tværvideenskabelige projekter, er interessant læsning. Derimod forekommer indlæggene om Svensk Stad og den moderne forskning almindeligvis så korte, at de giver et begrænset udbytte.

For et udlandsk publikum henvender bogen sig især til specialister med metodiske og historiografiske interesser. Selv om Svensk Stad også fik nogen betydning i Danmark, navnlig formidlet gennem Börje

Hanssens undervisning af københavnske etnologer. Blandt danske undersøgelser inspireret af Svensk Stad er f.eks. Peter Dragsbos værk om Mennesker og huse i Aabenraa 1850–1920 (1978), og Svensk Stad, der efter en stille periode blev genoptrykt fire gange i 1970'erne, vil også i 1980'erne kunne inspirere til nye undersøgelser.

Ole Hyldtoft

Savværksindustrien i Nordsverige

Kjell Haraldsson, Maths Isacson: *Från bondsåg till processindustri*. En historisk-geografisk skildring av sågverksindustrin i Gävleborgs län, Gävle 1982.

David Gaunt (red.): *Från proletariat till arbetarklass*. Sågverksarbetarminnen från Gävleborg, Gävle 1981.

Gävleborgs läns museum har udgivet to uppretentiøsemenvæsentlige bøger om länets hovederhverv, savværksindustrien. Den ene er en fremstilling af branchens historie i 20. årh., mens den anden er en kildeudgivelse af nogle optegnelser vedrørende tiden omkring 1. verdenskrig.

En tværfaglig gruppe ved Uppsala Universitet startede 1977 et forskningsprojekt til undersøgelse af savværksindustrien i går, i dag og i morgen. Det første værk fra gruppen er skildringen af industriens udvikling fra binæring for landboer til højteknologisk procesindustri. Bogen er delt i 8 kronologiske afsnit, der alle indledes af en kort oversigt over branchens udvikling i hele landet. Det store statistiske materiale er sammenfattet i en række overskuelige figurer og kortskitser.

Savværksindustrien er det vigtigste erhverv i Gävleborg län, som tegner sig for 10% af landets samlede produktion. Levevilkårene i området har de sidste 150 år været nært knyttet til konjunkturerne for denne branche. Indtil ca. 1900 var erhvervet i fremgang. Store, dampdrevne savværker blev anlagt ved udskibsstederne, hvorved

tyngdepunktet i industrien flyttede sig fra indlandet til kysten. De nye byer blev hårdt ramt af tilbageslaget efter århundredskiftet. 1930'ernes krise kostede mange arbejdspladser i savværksindustrien og remmede koncentrationen, især i kystbyerne. Produktionen blev samlet i færre enheder, som udvidede virksomheden til at omfatte flere af processerne på træets vej fra skov til forbruger. Denne omlægning havde store sociale virkninger i kystbyerne. Indlandets savværker blev mindre berørt af krisen, som her faldt sammen med udbygning af trafiknettet og elektrificering, som gavnene de mindre hjemmemarkedsorienterede savværker her og skabte grundlaget for mange nye små værker med rundsawe. Mange af disse var kun igang en enkelt generation og nedlæggelserne begyndte i midten af 1950'erne. I dag er branchen domineret af et fåtal gennemrationaliserede gigantbedrifter.

Den menneskelige dimension i udviklingen kommer frem i bogen 'Från proletariat till arbetarklass'. 1947 iværksatte skovindustriarbejderforbundet i samarbejde med Nordiska Museet en indsamling af skrevne erindringer. David Gaunt har udvalgt 15 bidrag, som bringes uforkortet. Alle bidragene tager deres begyndelse i slutningen af 19. årh. og dækker således det store omsving omkring 1900, hvor vækstperioden blev afløst af vigende konjunkturer. Meddelerne tilhører 1. eller 2. generation i savværksindustrien i familier, der er søgt til de voksende kystbyer fra indlandssogne. Fagforeningen spiller naturligt nok en stor rolle i minderne. Næsten alle nævner stor-konflikten 1909, som næsten kvalte fagforeningen. Også afholdsbevægelsens store betydning træder klart frem. David Gaunt har skrevet en fyldig og letlæst indledning, som opsummerer og supplerer de emner, erindringerne kommer ind på, og slutter med en kort vejviser til videre studium.

De to bøger supplerer hinanden godt. De er udsendt i samme udstyr og illustreret med mange ældre billeder.

Jacob B. Jensen

Industrihistorie i Italien

Archeologia Industriale a Pavia e nella sua provincia, 1982.

I forbindelse med en udstilling om industribygninger i Pavia i Italien har en arbejdsgruppe udgivet en oversigt over det materiale, der er indkommet ved en registrering af industrisanlæg i Pavia og omegn. Antonello og Masarino Negri giver en kort oversigt over registreringsarbejdet med en gengivelse af det skema, man har brugt ved arbejdet i marken. Herefter følger et kort kapitel om industrialiseringen i Pavia fra 1860 til 1920 af Luciana Fiammengli med udførlige henvisninger og ca. 60 sider med korte beskrivelser, fotos og opmålinger af endnu bevarede industrianlæg. Bogen, som er på i alt 94 sider, slutter med en bibliografi over litteratur om industriel arkæologi.

Poul Strømstad

Norsk Teknisk Museum 1982

Volund 1982. Årbog udgivet af Norsk Teknisk Museum. 91 s. ill.

Museets årbog rummer denne gang større bidrag om nyere samfærdselshistorie og grubedrift. I den første artikel skriver Bjarne Rogan om færgeri over Glomma i Østnorge fra 1900 til 1927. Blakershus var blot et af

mange overfartssteder ved den store elv, hvor småbåde gennem generationer har knyttet forbindelsen mellem bredderne. Efterhånden slog brobyggeriet »sundmenene« ud. Bjarne Rogan gennemgår de benyttede bådtyper, herunder også strømfærgen, som ved hjælp af et kabelsystem trækkes over elven vinkelret på strømmens fartretning. Desuden rummer artiklen oplysninger om trafikmængder, takster og arbejdsforhold.

I en anden artikel beskriver Nils Jarmann forskellige hestetrukne maskiner og redskaber, som Oslos vejvæsen benyttede fra 1850 og op til omkring 1930, da motoriseringen for alvor tog fart. Den første damptrølle i Oslo blev dog allerede anskaffet fra England i 1874.

Siden det første nikkelværk blev oprettet i Norge i 1843, er der spredt over hele Norge blevet udnyttet en lang række forekomster af dette vigtige metal. Gunnar A. Johnsen samler i sit bidrag til årbogen en række oplysninger om Ringerike Nikkelverk i perioden 1848 til 1920. Virksomheden lukkede i 1932. Det var på dette sted lidt nordvest for Oslo, at nikkel først blev påvist i naturen i Norge, nemlig i 1837.

I øvrigt rummer *Volund 1982* udover årsberetningen for 1981 en kort fotoreportage ved konservator Jan Wiig fra Alvøens Papirfabrik, hvor museet i samarbejde med filmamatører i 1981 optog en film fra fremstillingen af brev- og seddelpapir, inden denne produktion standsede.

Torben Ejlersen

Noter

Industrihistorisk konference i USA i 1984

TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage – forbereder nu sit femte internationale møde. Tidligere har industrihistorikerne samledes i England, Tyskland, Sverige og Frankrig. Konferencen i 1984 afholdes i perioden 8. juni til 14. juli i Lowell, Massachusetts, USA. Udover fællesmøder om organisatoriske og bevaringspolitiske spørgsmål vil der i mindre grupper blive fremlagt og diskuteret »papers« om specielle emner bl.a. industriarkitektur, industrimiljøer, 20. århundredes industri, registrering m.m. Dertil kommer dels besøg på virksomheder i Lowell dels ekskursioner til New Hampshire, Maine, Merrimack Valley og Rhode Island.

Konferencesproget bliver engelsk og tilmeldingsgebyret er \$ 300. Nærmere oplysning om konferencen kan fås hos Helena Wright, Curator, Division of Graphic Arts, National Museum of American History, Smithsonian Institution, Washington D. C. 20560 USA.

Nordisk forskersymposium

4.–7. oktober 1983 arrangerede Industrimuseet i Horsens, Nationalmuseet og Selskabet til bevaring af industrimiljøer et symposium om bevaring og dokumentation af industrimiljøer. 40 deltagere fra Finland, Norge, Sverige og Danmark samledes i København, hvor der aflagdes besøg på Strandvejsgasværket, pakhuse i Frihavnen og Christianshavn samt H. C. Ørsted-

værkets store dieselmotor fra 1932. Derefter besøgte Gamle Carlsberg, hvor professor Kristof Glamann forelæste om Emil Chr. Hansens epokegørende eksperimenter til gavn for dansk bryggeriindustri.

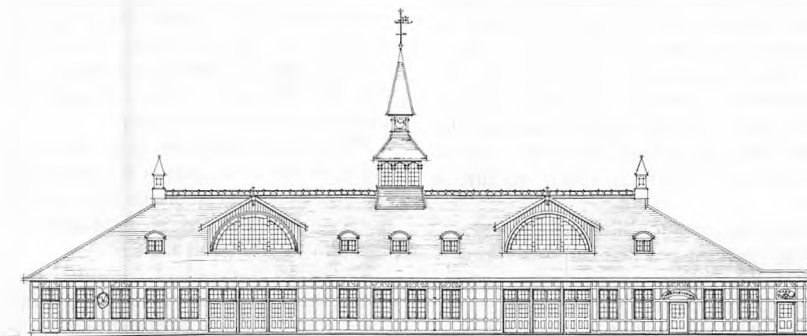
Symposiet fortsatte i Horsens, hvor der bl.a. fremlagdes nationale rapporter om bevaringsarbejdet. Museumspædagog Inge Adriansen redegjorde for teglværksprojektet i Sønderjylland, og man diskuterede et muligt kommende fællesnordisk projekt om teglværksindustrien. Direktør Viggo Nielsen, Fredningsstyrelsen, orienterede om staten og bevaringsarbejdet med hensyn til industrimiljøet. Endelig gennemgik arkitekt Gert Bech-Nielsen, hvordan Arkitektskolen i Århus opmåler og fotodokumenterer bygninger.

På programmet stod desuden en rundgang på Industrimuseet i Horsens samt en busekskursion til Vestbirk Vandkraftværk, Klostermølle ved Mossø og de gamle industrianlæg i Grejsdalen.

Ved symposiets afslutning udsendtes en pressemeddelelse med følgende ordlyd:

»Vort samfund er til stadighed underkastet ændringer, som omformer vore omgivelser. Dette viser sig især indenfor det industrielle område. Ved nedrivninger og saneringer forsvinder bygninger, industrianlæg og industrimiljøer, uden at man har mulighed for at overveje, om de bør bevares. Industrialismens bygninger og boliger er en vigtig del af vor kulturelle arv og har stor betydning for forståelsen af vor fortid.

Vi henleder derfor opmærksomheden på, at der i højere grad end hidtil bør afsættes økonomiske ressourcer til forskning og dokumentation af industrimiljøer, så man på forsvarligt grundlag kan afgøre, hvad der bør bevares for eftertiden.«



Østerport Station i København har atter fået tårn

Østerport Station blev opført i 1897 som en midlertidig ekspeditionsbygning og som endestation for Kystbanen til Helsingør. Bygningen er tegnet af DSB's daværende hovedarkitekt Heinrich Wenck, hvis største opgave blev Københavns Hovedbanegård.

Fra opførelsen havde Østerport Station tårn med vindfløj, men det blev fjernet allerede i 1917 og erstattet af en dengang nødvendig kommandopost i en skæmmende »flad« udformning.

I forbindelse med DSB's påskønnelsesværdige restaurering af en række kystbanestationer har også Østerport været ind-

draget i det indre og på perronerne. Under en fornyelse af taget på stationsbygningen har man benyttet lejligheden til at genrejse det oprindelige tårn og så at sige give den festlige bygning prikken over i'et tilbage. Pengene hertil er fremskaffet ved indsamling fra en række private institutioner, idet DSB's egne midler ikke var tilstrækkelige. Tegningerne er hentet fra en pjece, som DSB udsendte i forbindelse med projektet. Pjecen skitserer kort værdifulde – og forpligtende – bygninger i stationens omegn, Den Frie Udstillingsbygning, Nyboder, Kastelskirken og Svenske Gustafskyrkan samt naturligvis Østerport Station med tårn. Det er DSB's Bygningsområde Hellerup ved bygningsinspektør Leif Hernø, som har forestået rekonstruktionen.

Sprængstofhistorisk museum i Norge

I 1983 er det 150 år siden, at den svenske kemiker og opfinder Alfred Nobel blev født. Han fandt i 1863 frem til en metode til fremstilling i stor stil af nitroglycerin. I 1866 opfandt han dynamitten, som har haft central betydning for minedrift, anlægsarbejder osv. Nobels første fabrik i Vinterviken i Sverige og et anlæg i Tyskland er forsvundet. Derimod repræsenterer Nitroglycerin Compagniets fabrik fra 1875 i Engene i Norge i dag den ældste og sandsynligvis

også den eneste bevarede sprængstoffabrik, som bygger på Nobels oprindelige proces.

Dyno Industrier A/S, som ejer det gamle fabrikskompleks, har nu sammen med Norsk kulturråd og norske museumsfolk forestået indretningen af museet. Ved åbningen består det af en formandsbolig med udstilling om den norske sprængstofindustri historie. Desuden er en række gamle bygninger tilgængelige, bl.a. en flugtbunker til mandskabet, syrestation, laboratorium m.m. Til museet hører endvidere et omfattende fabriksarkiv og bibliotek.

Medarbejdere

Barbro Bursell, Nordiska museet, Stockholm.

Anne Christiansen, mag. art., Århus.

Peter Dragsbo, museumsinspektør, Esbjerg Museum.

Torben Ejlersen, museumsinspektør, Nationalmuseet.

Ole Hyldtoft, lektor, Institut for økonomisk Historie, Københavns Universitet.

Jacob B. Jensen, museumsinspektør, Ar-

bejder-, Håndværker- og industri-museet, Horsens.

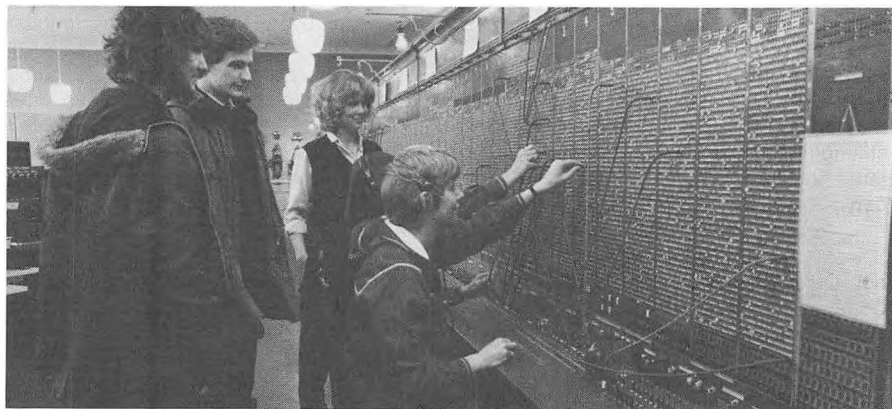
Thomas W. Lassen, museumsinspektør, Sæby Museum.

Poul Strømstad, museumsinspektør, Nationalmuseet.

Torben Witt, museumsdirektør, Aalborg historiske Museum.

Birgit Vorre, museumsinspektør, Nationalmuseet.

Telefonmuseet



Ekspeditionspladser på den gamle halvautomatiske telefoncentral i Hellerup (HElrup). Centralen er nu en del af Telefonmuseet og betjenes i åbningstiden af telefonistinder i gamle uniformer. Foto: Jan van Steenwijk.

I forbindelse med KTAS's 100 års jubilæum i 1981 åbnedes Telefonmuseet i Hellerup indrettet i den gamle telefoncentral »HElrups's« lokaler. Tidligere fandtes i Telefonhuset i Nørregade en større samling telefonhistoriske effekter, men ved etableringen af Danmarks Tekniske Museum i Helsingør i 1967 flyttedes samlingen hertil.

I 1972 stiftedes »Foreningen for bevarelse af historisk Telefonmateriel« bl.a. med den målsætning at få genetableret et telefonmuseum i København. Der indledtes et samarbejde med KTAS og ved automatiseringen af telefoncentralen i Hellerup i 1978, blev det muligt for foreningen at påbegynde etableringen af et museum.

Centralen stod urørt i lokalerne, og det var foreningen magtpåliggende at få den driftsklar igen, idet det »Københavnske telefonsystem« ved indførelsen af bl.a. halvautomatiske centraler var noget ganske enestående i verden.

Intet sted arbejdedes der så systematisk og teoretisk med telefontrafikale spørgsmål som i Danmark, og en af KTAS's medarbejdere A. K. Erlang har da også lagt navn til den internationale enhed for telefontrafik.

Resultatet af arbejdet med at soignere telefonsystemet blev bl.a. det halvautomatiske system, der økonomisk, teknisk og personalemæssigt var noget nær det fuldkomne.

Systemet blev endeligt idriftsat i perioden 1927 til 1944, med HElrup som en meget tidlig forsøgscentral. Sideløbende hermed udvikledes de danske telefonfabrikker, der den dag i dag står meget højt på verdensranglisten.

Telefonvæsenet i Danmark forblev privat i modsætning til de fleste andre lande i Europa, hvilket sammenholdt med det forannævnte gjorde Danmark til et meget særpræget og højt udviklet telefonland.

Museet udstiller telefonapparater, omstillingsborde, telefoncentraler m.m. fra 1876 og frem til i dag. De fleste udstillede genstande er dansk fremstillede og i mange tilfælde skræddersyede til bestemte systemer. Der er lagt stor vægt på, at det udstillede fungerer, og at systemerne kan demonstreres for publikum.

Museet er åbent hver søndag 14–16, og er beliggende Svanemøllevej 112A, 2900 Hellerup.