



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>

BUTIK OG VÆRKSTED

Erhvervslivet i stationsbyerne 1840-1940



Jørgen Fink

BUTIK OG VÆRKSTED

Erhvervslivet i stationsbyerne
1840 – 1940

af Jørgen Fink

Selskabet for Stationsbyforskning 1992

© Jørgen Fink og Selskabet for Stationsbyforskning

Figurer: Inger Bjerg-Poulsen

Tryk: Special-Trykkeriet Viborg a-s

ISBN: 87-89104-02-1

Udgivet med støtte af Statens humanistiske Forskningsråd

Omslag: Udsnit af T.H. Lunds anskuelsesbillede nr. 6: Hos Smeden. 1879.
Danmarks Pædagogiske Bibliotek.

Forord

Denne bog er blevet til som led i forskningsprojektet Stationsbyen, som Statens humanistiske Forskningsråd iværksatte i begyndelsen af 1980'erne. Fra oktober 1984 til april 1986 var jeg knyttet til projektet som stipendiat med den opgave at undersøge erhvervslivet i stationsbyerne. Arbejdet skulle munde ud i to artikler til tidsskriftet *Nyt fra Stationsbyen* samt en monografi om emnet. Inden for stipendieperioden lykkedes det at skrive de to artikler, offentliggjort i *Nyt fra Stationsbyen* nr. 9 og 11, samt de fire første kapitler af monografien. Det afsluttende femte kapitel blev skrevet efter ansættelsens udløb. I 1988 kunne jeg aflevere det færdige manuskript. Troede jeg. Det viste sig, at lederen af forskningsprojektet, landsarkivar Chr. R. Jansen, fandt det værdifuldt, at manuskriptet blev gennemarbejdet inden udgivelsen, og efter at have tænkt mig om og genlæst manuskriptet kom jeg til samme resultat. Det har blandt andet fået til følge, at det oprindelige manuskripts 228 tabeller er blevet reduceret til 57, og det er mit bestemte håb, at læseren ikke vil savne de 171, som er gledet ud.

Med den tidsramme, der har stået til rådighed, har det ikke været muligt at skrive en fuldstændig dækkende fremstilling af emnet. Jeg har derfor koncentreret mig om den nationaløkonomiske side af emnet, stationsbyerhvervslivet anskuet i fugleperspektiv, hvorimod den driftsøkonomiske side, stationsbyerhvervslivet anskuet i frøperspektiv, kun er blevet taget op i meget begrænset omfang.

Det siger sig selv, at man ved et arbejde som det foreliggende oparbejder en ikke ubetydelig taknemlighedsgæld til de mange mennesker, som – ingen nævnt, ingen glemt – på den ene eller den anden måde har hjulpet, og det er mig en glæde her at vedgå den.

Århus, oktober 1991

Jørgen Fink

Indhold

Forord	3
Indhold	5
Indledning	7
Det danske bysystem 7 – De økonomiske konjunkturer 9 – Perioden 1840-75 10 – Perioden 1875-95 10 – Perioden 1895-1920 12 – Perioden 1920-40 13 – Forudsæt- ningerne for stationsbyernes fremvækst 14 – De økonomiske regioner 14 – Den regionale udvikling 19 – Befolkningstilvæksten 19 – Transportforholdene 21 – Markeds- og pengeøkonomiens gennembrud 23 – Landbrugsudviklingen 25 – Stationsbyerne 29 – Erhvervslivet i stationsbyerne 31 – Bogens opbygning 32	
Kapitel 1. Udviklingen i landdistrikterne forud for stationsbydannelsen 1840-1875	34
Befolkningsudviklingen 35 – Landbrugsudviklingen 36 – Udviklingen i trans- portsystemet 40 – Erhvervsudviklingen i købstæderne 40 – Erhvervsudviklingen i landdistrikterne 41 – Erhvervslivet i stationsbyerne 44	
Kapitel 2. Forudsætningerne for stationsbyerne tilvejebringes 1875-1895	47
Befolkningsudviklingen 47 – Landbrugsudviklingen 53 – Udviklingen inden for transport og kommunikation 54 – Erhvervsudviklingen i købstæderne 56 – Er- hvervsudviklingen i landdistrikterne 61 – Erhvervslivet i stationsbyerne 64 – Håndværket 66 – Byggefagene 69 – Murer 70 – Tømrer og snedker 70 – Ma- ler 72 – Tækker 72 – Blikkenslager 72 – Fremstillingsfagene 74 – Hjemmeindu- strien 76 – Væver 76 – Skrædder 76 – Skomager 78 – Træskomager 79 – Sadel- mager 80 – Bødder og drejer 80 – Vognmager 80 – Smed 81 – Møller 81 – Meje- ri 82 – Butiksfagene 83 – Bager 83 – Slagter 83 – Urmager 85 – Servicefag 85 – Sammenfatning 85 – Industrien 86 – Handelen 86 – Handelserhvervet i 1870 87 – Handelen i de fire sjællandske stationsbyer 1890 89 – Grovvarerhan- deln og den blandede handel 89 – Detailhandelen 90 – Handelen i de fire jyske stationsbyer 1890 91 – Grovvarerhandelen og den blandede handel 91 – Detail- handelen 92 – De øvrige erhverv 93 – Sammenfatning 95	
Kapitel 3. Stationsbyernes blomstringsperiode 1895-1920	97
Befolkningsudviklingen 97 – Landbrugsudviklingen 103 – Udviklingen i trans- port og kommunikation 105 – Energiforsyningen 110 – Erhvervsudviklingen i købstæderne 113 – Andelsbevægelsen 116 – Erhvervsudviklingen i landdistrik- terne 123 – Erhvervslivet i stationsbyerne 131 – Håndværket 134 – Byggefage- ne 136 – Murer 136 – Tømrer og snedker 137 – Maler 137 – Fremstillingsfage- ne 140 – Hjemmeindustri 140 – Skrædder 143 – Træskomager 143 – Vognma- ger og Sadelmager 143 – De øvrige fremstillingsfag 144 – Butiksfagene 146 – Bager og slagter 147 – Urmager 148 – Reparationsfagene 149 – Skomager 149 – Smed 151 – Servicefagene 151 – Hjemmeindustrien 152 – Barber 153 – Foto- graf 153 – Andre servicefag 153 – Håndværket. En sammenfatning 154 – Indu- strien 156 – Næringsmiddelindustri 159 – Tekstilindustri 161 – Træindu-	

stri 162 – Metalindustri 163 – Sten-, ler- og glasindustri 167 – Kemisk industri 170 – Handelen 173 – Groshandelen 177 – Købmændene 180 – Detailhandelen 182 – Fødevarehandelen 185 – Ølhandlere 185 – Fiskehandlere 185 – De øvrige fødevarerbutikker 185 – Beklædningsvarehandelen 186 – Anden detailhandel 187 – Indkomstforholdene i detailhandelen 1920 189 – Fødevarehandelen 191 – Beklædningsvarehandelen 192 – Anden handel 193 – Sammenfatning 194 – De øvrige erhverv 195 – Hotel, kro, restaurant 196 – Pengevæsen 199 – Banker og sparekasser 199 – Forsikringsselskaber 200 – Transport 201 – Vognmænd 201 – Rejsebude/bybude 201 – Gartner 202 – De liberale erhverv 202 – Indkomstforholdene i de øvrige erhverv 1920 204 – Sammenfatning 204

Kapitel 4. Stagnation og ændrede udviklingsmønstre 1920-1940 207

Befolkningsudviklingen 207 – Landbrugsudviklingen 209 – Udviklingen i transport, kommunikation og energiforsyning 210 – Erhvervsudviklingen i købstæderne 214 – Erhvervsudviklingen i landdistrikterne 217 – Erhvervslivet i stationsbyerne 218 – Håndværket 218 – Byggefagene 220 – Fremstillingsfagene 221 – Butiksfagene 223 – Reparationsfagene 224 – Servicefagene 226 – Sammenfatning 227 – Industrien 227 – Næringsmiddelindustrien 227 – Tekstilindustrien 228 – Træindustrien 228 – Metalindustrien 230 – Sten-, ler- og glasindustrien 230 – Handelen 232 – Engroshandelen 232 – Købmændene 234 – Detailhandelen 234 – Fødevarehandelen 235 – Beklædningsvarehandelen 237 – Anden handel 239 – Sammenfatning 240 – De øvrige erhverv 241 – Hotel og restaurant 241 – Banker og sparekasser 243 – Forsikring 243 – Vognmænd 244 – De liberale erhverv 244 – Andre erhverv 244 – Sammenfatning 244

Kapitel 5. Uddannelse, finansiering og organisering 246

Uddannelse 246 – Håndværkeruddannelsen i stationsbyerne 247 – Handelsuddannelsen i stationsbyerne 254 – Finansiering 258 – Pengeinstitutter 258 – Sparekasser 259 – Banker 263 – Bankkrisen i mellemkrigstiden 266 – Stationsbybankernes udvikling 267 – Kredit- og hypotekforeninger 269 – Statslån til håndværkere 274 – Forsikring 278 – Interesseorganisationer 281 – Industri/håndværk 281 – Håndværkerforeningerne 282 – De faglige mesterforeninger 285 – Fagforeninger 290 – Handel 291 – Sammenfatning 297

Afslutning. Erhvervslivet i stationsbyerne 298

Bilag 306

De danske stationsbyer 306 – Sogne i Holbæk handelsdistrikt og i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt 311

Oversigt over tabeller 313

Oversigt over figurer 315

Kilder og litteratur 317

Noter 322

Indledning

Det danske bysystem

Stationsbyerne opstod i slutningen af 1800-tallet som led i en dybtgående ændring af hele det danske bysystem.

Det danske bysystem havde fået sin form i middelalderen. Det bestod inden for 1864-grænserne af tre led: 1) Hovedstaden København 2) Ca. 60 forholdsvis små købstæder af nogenlunde ensartet størrelse 3) Ca. 5.000 landsbyer.

Hovedstaden var så langt den største by. Den var sæde for centraladministrationen og hoffet og fik i tidens løb meget mere omfattende handelsforbindelser med udlandet end nogen anden dansk by. I mange tilfælde stod den som mellemlid i handelen mellem de danske købstæder og udlandet.

Købstæderne (provinsbyerne) var små i forhold til København. De fungerede som handelscentrum i hver sit nogenlunde klart afgrænsede opland. De aftog landbrugets overskudsproduktion, og de forsynede landboerne og byens egne indbyggere med varer. Men handelsforbindelserne mellem land og by havde ikke noget stort omfang, og selvforsyningsøkonomien var udbredt. Formelt set havde byerne eneret på at drive handel og håndværk – med visse undtagelser, men denne eneret blev ikke respekteret, og arbejdsdelingen mellem by og land var ikke skarp: Der blev drevet landbrug i byerne, og der blev drevet handel og håndværk på landet. Handel med oplandet var dog ikke købstædernes eneste handelsforbindelse. De handlede også med købmænd i København og undertiden også med købmænd i udlandet. Derimod havde provinsbyerne næsten ikke nogen handelsforbindelse indbyrdes, og der opstod derfor ikke noget hierarki af byer, det vil sige en struktur, hvor nogle byer blev økonomisk overordnet i forhold til andre.

Landsbyerne var det tredje led i bysystemet. Det var som nævnt ikke tilladt at drive handel og håndværk der, men der var dog undtagelser fra denne regel. Således var det ifølge Christian den V's Danske Lov fra 1683 tilladt at udøve et mindre antal håndværk på landet, og handel blev drevet på markeder og af omrejsende kræmmere og lignende. De varer, som ikke kunne skaffes på denne måde, måtte landboerne tage til købstaden efter. Bøndernes tilknytning til købstæderne var som regel fast. Næsten uden undtagelse handlede de i den nærmestliggende købstad. Der stod de i fast forbindelse med en bestemt købmandsgård, hvor de solgte deres overskudsproduktion, og hvor de købte de forholdsvis få varer, som de ikke fremstillede selv eller bestilte hos en håndværker. Nogle af de bønder, der boede

nærmest ved købstæderne, solgte desuden høns, æg og grøntsager og lignende på byens torve. Men handelsforbindelserne mellem by og land var som nævnt ikke særlig intensive og blev i øvrigt hæmmet af fæstebøndernes svage retsstilling og den omsætningsafgift, accisse, som skulle betales af de varer, der blev ført ind i byerne.

Dette bysystem holdt sig stort set uforandret fra middelalderens slutning til op mod midten af 1800-tallet¹. Men i løbet af 1800-tallets anden halvdel blev det radikalt ændret. Alle tre led i det gamle bysystem undergik forandringer, og samtidig opstod der et helt nyt fjerde led i systemet: stationsbyerne.

Efter år 1900 så bysystemet således ud :

Hovedstaden København var stadigvæk langt den største by i landet og var inde i en udvikling, der gjorde den til en millionby. Den beholdt sin plads som sæde for centraladministration og regering, men derudover blev den økonomisk centrum for det nationale marked, der opstod i periodens løb, og samtidig blev den en industriby.

Købstæderne havde tilsammen en stærk befolkningstilvækst, men der var stor forskel fra by til by. Den gamle struktur med nogenlunde lige store købstæder blev afløst af en ny med markante forskelle mellem byerne. Deres tidligere økonomiske isolation forsvandt, og de fik et voksende økonomisk samkvem indbyrdes. De kom nu til at indgå i et sammenhængende hierarkisk system, hvor de større byer fik overordnede opgaver i forhold til de små.

Man sonderer på grundlag af indbyggertallet i 1911 mellem fire forskellige købstadstyper: Landsdelscentre, regionalcentre, oplandscentre og småkøbstæder². Landsdelscentrene var de tre store provinsbyer Århus, Odense og Ålborg. De lå alle vest for Storebælt. Øst for Storebælt fandtes der ikke noget landsdelscenter. Her var det København, der ud over at være hovedstad for hele landet også varetog landsdelscenteropgaverne i forhold til købstæderne på Sjælland og Lolland-Falster. Esbjerg aspirerede til at vokse op i denne gruppe og varetog nogle af landsdelscenteropgaverne, skønt den lå langt efter de andre i indbyggertal. Regionalcentrene var de mellemstore provinsbyer: Horsens, Randers, Slagelse, Næstved, Helsingør, Viborg osv., i alt 24 byer. De betjente ikke kun det lokale marked, men også de nye regionale markeder, der opstod i periodens løb, og de fik derfor bedre muligheder for at udvikle industri og engroshandel end de små købstæder.

Til denne gruppe – de små købstæder – hører såvel de 20 oplandscentre som de 24 småkøbstæder. De adskilte sig ikke meget i størrelse indbyrdes, og småkøbstædernes indbyggertal lå ikke meget højere end købstædernes traditionelle. Det afgørende i købstædernes udvikling var altså, at de bedst

beliggende byer havde udviklet sig til landsdels- eller regionalcentre og havde fået overordnede opgaver i forhold til de små købstæder.

Stationsbyerne var som nævnt et helt nyt led i bystrukturen. De opstod som supplement til det bestående net af købstæder og udviklede sig i et samspil med det. Derimod tog de ikke meget hensyn til det bestående net af landsbyer.

Købstædernes monopol på handel og håndværk var blevet ophævet i 1857, og dermed var de juridiske hindringer for en byudvikling på landet blevet fjernet. Der opstod derefter i løbet af 60 år et system af stationsbyer, og ligesom for købstædernes vedkommende kan man skelne mellem forskellige typer.

På grundlag af indbyggertallet i 1916 kan man skelne mellem tre kategorier: 1) Industri- og institutionsbyer med over 700 indbyggere. Flere af disse byer blev lige så store som småkøbstæderne, nogle få endda lige så store som oplandscentrene. Det er karakteristisk for denne gruppe af store stationsbyer, at de varetog økonomiske funktioner, der rakte ud over det snævert lokale markeds krav. Til denne gruppe hørte en elitegruppe af de allerstørste stationsbyer. Det var byer, som var på størrelse med købstæder, og som ved handelsministeriets bekendtgørelse af 12. september 1927 fik tilladelse til at handle direkte med udlandet. Det drejede sig om syv stationsbyer: Haslev, Brande, Odder, Skern, Bramminge, Vejen og Vamdrup. 2) Oplandsbyer med mellem 700 og 450 indbyggere. Det var de typiske stationsbyer, hvis man overhovedet kan tale om typiske stationsbyer. Deres erhvervsliv tog næsten udelukkende sigte på at betjene det lokale marked. 3) De rurale byer, som havde mellem 450 og 225 indbyggere. Det er de små stationsbyer, som ikke adskilte sig meget fra landsbyerne, hverken i størrelse eller i erhvervsaktivitet³.

Landsbyerne er det nederste trin i bysystemet og det, der blev mindst berørt af udviklingen. For selv om næringsloven af 1857 havde åbnet adgang til at drive håndværk og handel på landet, førte det ikke til nogen voldsom ændring i erhvervssammensætningen i landsbyerne. Antallet af håndværkere på landet voksede ganske vist, men de blev ikke koncentreret i landsbyerne, fordi mange af håndværkerne var husmænd, der kun havde håndværket som bierhverv. Den koncentration af håndværk og handel, der fandt sted i periodens løb, foregik overvejende i de nye byer, stationsbyerne, og lod hovedparten af de gamle landsbyer forholdsvis urørt.

De økonomiske konjunkturer

Stationsbyerne opstod som led i moderniseringsprocessen på landet. Denne proces kan inddeles i fire faser i det tidsrum, 1840-1940, der undersøges

her. Til grund for denne inddeling ligger udviklingen i de økonomiske langtidskonjunkturer. 1840-75 var en periode med overvejende gode konjunkturer, 1875-95 en periode med overvejende dårlige, 1895-1920 igen gode og 1920-1940 dårlige. De fire perioder skal kort karakteriseres med særlig vægt på udviklingen i landdistrikterne.

Perioden 1840-75

Der var en kraftig *befolkningstilvækst* i denne periode, og den var nogenlunde jævnt fordelt. Der var befolkningstilvækst både i byerne og på landet, blot voksede bybefolkningen lidt kraftigere end landbefolkningen. De økonomiske konjunkturer var som nævnt forholdsvis gode.

For *landbruget* er perioden blevet karakteriseret som kornsalgsperioden. Landbrugsdriften tog sigte på produktionen af råvarer, først og fremmest af korn, men med en voksende produktion af slagtekvæg og en begyndende produktion af smør. De store landbrug var førende både med hensyn til produktionsmængde og kvalitet. For gårdmandsstanden var perioden præget af pengeøkonomiens gennembrud. De gamle naturalieydelse blev afløst af pengebetaling, og det gamle varebytte blev nu i stigende grad erstattet af køb og salg opgjort i penge. Det var en udvikling, som husmændene endnu ikke for alvor var kommet med i.

I øvrigt skete der ikke radikale ændringer i *handelsmønsteret* på landet. For ganske vist steg antallet af handlende på landet, efter at handelen var blevet givet fri i 1857, men det fik ikke bønderne til at opgive deres gamle forbindelser med de store købmandsgårde i provinsbyerne, hvor de solgte deres korn og købte, hvad de skulle bruge af kolonialvarer og grovvarer. Butikshandelen trængte for alvor frem i byerne i disse år, men den slog endnu ikke igennem på landet. Her spillede markedshandelen stadig en vigtig rolle.

På *transportområdet* var den vigtigste udvikling i denne periode, at det primære jernbanenet blev bygget. Det primære jernbanenet (hovedlinjerne) skulle først og fremmest forbinde købstæderne, og det fik derfor ikke nogen umiddelbar betydning for landdistrikterne. Der blev kun opført ganske få stationer uden for købstæderne. De kommende stationsbyområder skilte sig derfor endnu ikke afgørende ud fra de omgivende landdistrikter. Der vil derfor heller ikke blive gjort så meget ud af denne periode i den foreliggende sammenhæng.

Perioden 1875-95

Befolkningstilvæksten fortsatte, men var ikke længere jævnt fordelt. Indflytningen til byerne tog nu fart og søgte især til de byer, der i forvejen var store. Kraftigst var væksten i København. Der var altså tale om en stærk



Togets ankomst var så at sige pulsslaget i stationsbyens liv, det synlige bevis på, at stationsbyen indgik i en større sammenhæng. Dette billede fra Hesselager station på Fyn giver et stemningsmættet indtryk af atmosfæren en sommersøndag i begyndelsen af århundredet.

Det kongelige Bibliotek.

koncentrationstendens. På landet stagnerede folketallet, og samtidig begyndte stationsbyerne at skille sig ud fra resten af landdistrikterne.

Perioden er blevet kaldt "Den store depression", og den var præget af overvejende dårlige konjunkturer. Der var en betydelig arbejdsløshed, til trods for at udvandringen til Amerika kulminerede i disse år og dermed fjernede en stor del af befolkningsoverskuddet.

Landbruget gennemlevede en økonomisk krise, men formåede at tilpasse sig udviklingen. Det var i disse år, at landbruget lagde produktionen om fra korn og levende dyr til forædlede animalske landbrugsvarer, først og fremmest smør og bacon. Centrifugen og andelsmejerierne, der fik deres genbrud i 1880'erne, skabte de tekniske og økonomiske forudsætninger for, at de mellemstore og små brug kunne blive inddraget i landbrugseksporten, idet kvaliteten af deres produktion nu kom på højde med de store landbrugs.

Omlægningen af landbrugsproduktionen medførte en fuldstændig omlægning af *handelsmønsteret* på landet. Landmændenes behov for varer fra

købstæderne kom nu til at omfatte gødnings- og foderstoffer, og det i et omfang, som langt oversteg, hvad landmændene selv kunne fragte hjem fra byerne. Det blev derfor nødvendigt at skabe et decentralt forsyningsnet af grovvarer til landbruget ude i landdistrikterne, og det var denne opgave mere end noget andet, der skabte grundlaget for stationsbyerne. Samtidig var butikshandelen definitivt slået igennem i byerne, og den begyndte nu at brede sig til landdistrikterne. Den nye, mere intensive landbrugsdrift fremmede arbejdsdelingen (erhvervsspecialiseringen) og øgede dermed tempoet i den gradvise overgang fra selvforsyningsøkonomi til pengeøkonomi.

På *transportområdet* begyndte i periodens slutning bygningen af det sekundære jernbanenet. I modsætning til det primære tog det sigte på at betjene landdistrikterne, og det førte til, at der blev oprettet en lang række stationer uden for købstæderne.

I løbet af årene 1875-95 blev alle forudsætningerne for stationsbyerne tilvejebragt, og man kunne begynde at skimte stationsbyerne i landskabet, men deres store gennembrud og blomstring fik de først i den følgende periode.

Perioden 1895-1920

Befolkningstilvæksten fortsatte, men den var ikke længere ensidigt koncentreret om de største byer. Økonomisk var perioden præget af gode konjunkturer.

Landbrugets driftomlægning bar nu frugt, og det produktionsapparat, der var opbygget i den foregående periode, blev i løbet af 1890'erne udnyttet fuldt ud og kunne efterhånden udvides. Driftomlægningen havde som nævnt skabt de nødvendige forudsætninger for, at de små brug kunne klare sig på lige fod med de store, og samtidig faldt størrelsen af det areal, der skulle til, for at et brug kunne bære sig selv, det vil sige, at en familie kunne leve af landbruget alene uden ekstra indtægter. Dermed blev det mere realistisk at foretage udstykninger af husmandsbrug, der var store nok til at ernære en familie, og at udstykke tillægsparceller, så bestående brug kunne komme op på den nødvendige størrelse. I årene 1904-14 blev der gennem private udstykningsforeninger oprettet et betydeligt antal heltids-husmandsbrug. Det medførte, at det landbrugsøkonomiske tyngdepunkt i stigende grad kom til at ligge hos de mindre gårde og heltidshusmændene (familiebrugene).

Dette (en herregårdsmark kan ernære fire gange så mange mennesker, hvis den bliver udstykket til husmandsbrug)⁴ sammen med den forholdsvis arbejdsintensive landbrugsdrift bevirkede, at befolkningstallet på landet var stigende, og da mange af de husmænd, der nu gik over til at drive

heltidslandbrug, tidligere havde drevet håndværk eller handel som bierhverv, blev der nu øget behov for professionelle håndværkere og handlende på landet. *Butikshandelen* og lokalmarkedet for dagligvarer slog nu også definitivt igennem på landet. Samtidig foregik der i periodens løb et gennembrud for industrialiseringen, som i Danmark blev præget af letindustri og forholdsvis små virksomheder. Industrivirksomhederne kom især til at ligge i byerne, men der blev dog også oprettet adskillige i landdistrikterne.

Det sekundære jernbanenet blev stort set bygget færdigt i denne periode, og dermed var det *transportsystem* blevet skabt, som var grundlaget for stationsbyernes glansperiode: Kombinationen af effektiv fjerntransport (jernbane og dampskib) med ineffektiv nærtransport (hestevogn). Denne kombination virkede decentraliserende på den økonomiske udvikling og befordrede dermed stationsbyernes vækst. Da denne periode som nævnt er stationsbyernes gennembruds- og blomstringsperiode, er det den af de fire perioder, der vil blive gjort mest ud af.

Perioden 1920-40

Befolkningstilvæksten fortsatte, men i et langsommere tempo, og i landdistrikterne blev den flere steder afløst af direkte tilbagegang. Det gjorde sig især gældende i 1930'erne. Økonomisk var perioden overvejende præget af dårlige konjunkturer.

Landbruget kom i klemme og forsøgte ikke at løse krisen ved en ny driftomlægning, men ved at øge produktionen, hvilket kun gjorde ondt værre. Tendensen til en forskydning mod de små brugsstørrelser fortsatte; men samtidig begyndte en ny tendens at gøre sig gældende i retning af, at mindstestørrelsen på et brug, der kunne ernære en familie, voksede. De mindste familiebrug kom i alvorlige vanskeligheder⁵.

Handelsmønsteret blev præget af, at den industrielle udvikling tog fart, især i 30'erne. Det kom navnlig de større byer til gode, mens småkøbstæderne og stationsbyerne stagnerede. I den foregående periode var der blevet etableret et lokalmarked i landdistrikterne, som sammen med udviklingen i landbruget havde skabt en vækst, som var selvforstærkende (den såkaldte multiplikatoreffekt); men i mellemkrigstiden gik væksttempoet ned og mistede sit selvforstærkende element.

Yderligere skete der en ændring af *transportmønsteret*, da nærtrafikken, der hidtil havde været uudviklet og havde betjent sig af hestevogne, begyndte at ændres. Lastbilerne erstattede nu hestevognene, og det betød en markant effektivisering. Denne udvikling virkede centraliserende på den økonomiske aktivitet og svækkede stationsbyernes betydning som omladningspunkter for handelen med grovvarer til landbruget. Til gengæld fik

stationsbyerne en stigende tilgang af rentiers og pensionister, hvilket bidrog til at mindske de negative sider af den økonomiske udvikling.

Forudsætningerne for stationsbyernes fremvækst

Stationsbyernes og stationsbyerhvervslivets fremvækst byggede på fire forudsætninger:⁶

- 1) Den kraftige befolkningstilvækst i 1800-tallet.
- 2) Markeds- og pengeøkonomiens gennembrud
- 3) Den gennemgribende ændring af fjerntransportsystemet, først og fremmest etableringen af et jernbanenet, men også indførelsen af dampskibe og udbygningen af havneanlæg.
- 4) Landbrugets omlægning af produktionen til erstatningsdrift med brug af importerede gødningstoffer og produktion af forædlede animalske varer, hvilket krævede import af foderstoffer.

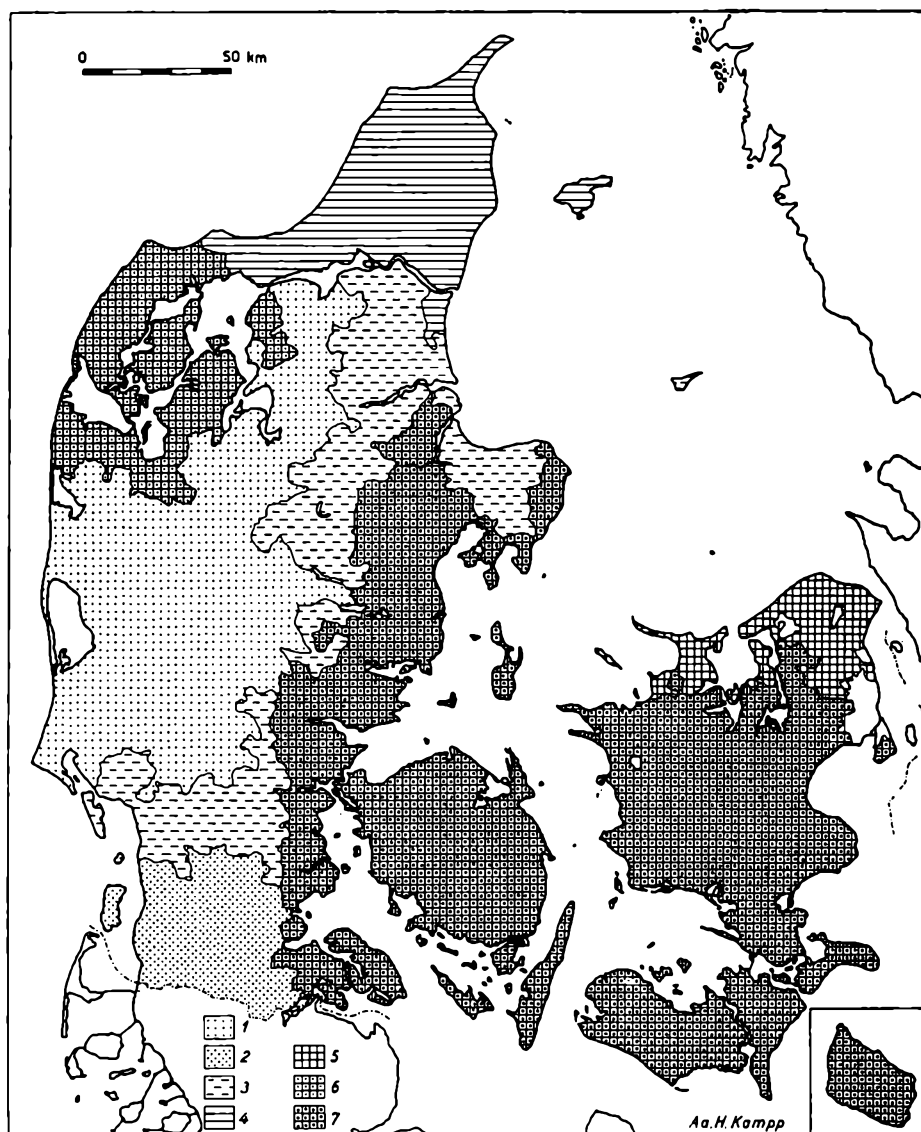
Alle de fire forudsætninger var nødvendige betingelser for stationsbyernes fremvækst, og ingen af dem var i sig selv tilstrækkelig, men det er opfattelsen her, at den af de fire forudsætninger, der fik den største indflydelse på stationsbyerhvervslivets sammensætning, vilkår og udvikling, var landbrugsudviklingen⁷.

Stationsbyernes fremvækst var en forholdsvis kortvarig og forbavsende ensartet proces. De skød op som svampe på en efterårsdag. Men trods det tydelige fællespræg i udviklingen er det dog slående, at der var forskel på forløbet i det østlige og det vestlige Danmark. Denne regionale forskel vil blive gjort til et hovedpunkt i bogen. Der skal derfor først foretages en præsentation af de ni økonomiske regioner, som anvendes i det følgende.

De økonomiske regioner

Begrebet 'en økonomisk region' kan ikke defineres entydigt. En handelsmæssig region falder ikke nødvendigvis sammen med en industriel eller en landbrugsmæssig region. I det følgende opdeles Danmark i ni regioner, idet Hovedstaden, Bornholm og Sønderjylland på forhånd udelukkes fra undersøgelsen. Inddelingen i regioner er især baseret på landbrugsforholdene, men er i øvrigt en kombination af geografiske og kulturgeografiske kriterier med skyldig hensyntagen til, hvad der er praktisk muligt.

Det konkrete udgangspunkt har været den inddeling af Danmark i syv landbrugsregioner, som geografen Aage Kampp har foretaget (se figur 1)⁸. Han bygger på data fra perioden 1907-46, men peger selv på, at hans resultater svarer til situationen 1873, og man kan derfor gå ud fra, at de regiona-



- 1: Region I, det landbrugsgeografiske Vestjylland (*West Jutland*).
- 2: Region II, det landbrugsgeografiske Sønderjylland (*South Jutland*).
- 3: Region III, de jyske overgangsområder (*The transitional zones of Jutland*).
- 4: Region IV, det landbrugsgeografiske Vendsyssel (*Vendsyssel*).
- 5: Region V, det landbrugsgeografiske Nordsjælland (*Northern Zealand*).
- 6: Region VI, det vestlige Limfjordsområde (*North-West Jutland*).
- 7: Region VII, det landbrugsgeografiske Østdanmark (*Eastern Denmark*).

Figur 1. De danske landbrugsregioner.

le forskelle, han påviser, har gjort sig gældende i størstedelen af den her behandlede periode (1840-1940). Der er dernæst taget hensyn til det danske bysystems struktur og udvikling og herunder navnlig til den dominerende position, som hovedstaden har indtaget. Desuden indgår landets fysiske geografi i inddelingen, idet Danmark fra naturens hånd er opdelt i en række regioner. Endelig har rent praktiske hensyn gjort sig gældende, idet det af arbejdsøkonomiske grunde er valgt at definere regionerne på amtsniveau. Man kunne givetvis nå sagligt mere tilfredsstillende resultater, hvis man definerede regionerne på herredsniveau eller helt satte sig ud over landets administrative opdeling ved sin definition; men da det kun drejer sig om at belyse udviklingens hovedtræk, forekommer det forsvarligt at bruge amterne som praktisk inddeling. På dette grundlag er følgende ni regioner blevet udskilt :

1) Nordsjælland

Området defineres som Frederiksborg amt plus Københavns amtsråds-kreds i Københavns amt. Det omfatter to forskellige agrarregioner, men får sit økonomiske særpræg ved at grænse op til hovedstaden. Dette naboskab medførte, at området blev det mest urbaniserede i Danmark bortset fra Bornholm, hvor særlige forhold gjorde sig gældende⁹.

2) Østsjælland

Området defineres som Roskilde amtsråds-kreds i Københavns amt. I en række tilfælde har det ikke været muligt at finde oplysninger for denne region, fordi der kun anføres tal for det samlede Københavns amt i kildematerialet. Området er arealmæssigt den mindste af de ni regioner. Det hører overvejende til den mest frugtbare af Aage Kampps syv landbrugsregioner, det landbrugsgeografiske Østdanmark, men er præget af at ligge forholdsvis tæt ved hovedstaden. Hovedstadens rekreative behov har dog ikke spillet så stor en rolle i region 2 som i region 1, og den er derfor også tydeligt mindre urbaniseret end region 1.

3) Vestsjælland

Området defineres som Holbæk amt plus Sorø amt. Det hører overvejende til det landbrugsgeografiske Østdanmark, men adskiller sig fra de to foregående regioner ved at være mindre præget af Københavns indflydelse, selv om den gør sig gældende i denne region som overalt i området øst for Storebælt. Det viser sig især i bystrukturen, idet ingen af områdets købstæder som nævnt udviklede sig til landsdelscenter; denne funktion blev varetaget af København.

4) Sydsjælland, Møn og Lolland-Falster

Regionen består af Præstø amt og Maribo amt. Disse hører udelukkende til det landbrugsgeografiske Østdanmark og rummer den mest frugtbare jord i hele landet og har derfor en agrarstruktur, der er stærkere præget af godser og proprietærgårde end nogen af de andre regioner. Samtidig havde regionen den tætteste købstadsdækning i Danmark bortset fra Bornholm.

5) Fyn

Regionen består af Odense amt plus Svendborg amt. Ligesom region 4 hører den udelukkende til det landbrugsgeografiske Østdanmark, og ligesom region 4 er området rigt på godser, især i Svendborg amt. Regionen er fra naturens hånd en afrundet enhed, og den har Odense som sit ubestridte centrum.

6) Østjylland

Denne region udgøres af de fire amter Vejle, Skanderborg, Århus og Randers. Arealmæssigt er den kun en smule mindre end den største af regionerne (Vestjylland). Størstedelen af regionen hører til det landbrugsgeografiske Østdanmark, men der er også et stort islæt fra den mindre frugtbare landbrugsregion III (de jyske overgangsområder, se figur 1). Bystrukturen i området er præget af de østjyske fjorde, som har været lokaliserende for områdets købstæder, samt af at Århus i periodens løb udviklede sig til et landsdelscenter.

7) Nordjylland

Denne region udgøres af Ålborg amt og Hjørring amt. Det er landbrugsmæssigt den mest sammensatte, idet fire af Aage Kampps syv regioner findes inden for området. Rent agrart udgør Vendsyssel, Østhimmerland og Vesthimmerland underregioner i området. Bystrukturen er præget af, at Ålborg traditionelt spillede den førende rolle i området, en position byen beholdt, idet den udviklede sig til landsdelscenter.

8) Nordvestjylland

Viborg amt og Thisted amt udgør region 8. Den er præget af den frugtbare landbrugsregion "det vestlige Limfjordsområde", som er den næstbedste af de syv landbrugsregioner. Ideelt set skulle regionen have været begrænset til dette område, men det kan af praktiske grunde ikke lade sig gøre, og resultatet bliver, at områdets særpræg udviskes, fordi Viborg amt omfatter en del af det landbrugsgeografiske Vestjylland, som har udpræget mager jord, og som burde henregnes til region 9.

Regionen er i øvrigt karakteriseret ved sin perifere beliggenhed i forhold til landets økonomiske liv. Der udviklede sig ikke noget landsdelscenter i dette område, og området var delt mellem Ålborg og Århus med hensyn til landsdelscentertilknytning.

9) Vestjylland

Det er den største af regionerne. Den udgøres af Ringkøbing amt plus Ribe amt. Regionen domineres af det landbrugsgeografiske Vestjylland, men har i den sydlige del et betydeligt islæt af jord, der hører til landbrugsregionen de jyske overgangsområder, og hvor jorden er noget bedre end i det landbrugsgeografiske Vestjylland. Regionen var ved periodens begyndelse præget af de store hedearealer og den dertil hørende meget ekstensive landbrugsdrift, men det var den af de ni regioner, der oplevede den største forandring i perioden 1840-1940¹⁰. Alligevel var den perioden igennem den tyndest befolkede region. Bystrukturen blev præget af, at Esbjerg i periodens løb voksede op til at blive et landsdelscenter i svøb.

De ni regioner kan samles i fire grupper.

I) Områderne i nærheden af København (region 1+2). Her var udviklingen præget af den korte afstand til hovedstaden med en begyndende villa-bydannelse, således at området falder uden for den egentlige stationsby-sammenhæng.

II) Øerne (region 3-5). Her fandtes den bedste landbrugsjord, og her var landdistrikterne på forhånd nået længst i økonomisk udvikling. Stationsbyerne kom derfor ikke til at betegne så stort et brud i udviklingen i denne del af landet.

III) Østjylland (region 6). Denne del af landet består af to forskellige landbrugsregioner. I den østlige del er der jord af samme gode kvalitet som på øerne, og her var det økonomiske liv forholdsvis veludviklet ligesom tilfældet var på øerne. I den vestlige del af regionen var jorden ringere, og her fik stationsbyudviklingen mere indgribende betydning ligesom tilfældet var i Nord- og Vestjylland.

IV) Nord- og Vestjylland (region 7-9). Det er den ringeste landbrugsjord, især i region 7 og 9, og her var landdistrikterne meget svagt økonomisk udviklet ved periodens begyndelse. Til gengæld blev udviklingstempoet meget kraftigt fra slutningen af 1800-tallet, og stationsbyerne kom til at betegne et meget dybtgående indgreb i områdets udvikling.

Kort sammenfattet kan man sige, at uden for hovedstadsområdet i allervideste betydning kan man se to forskellige udviklingslinjer: en østdansk og en vstdansk. Grænsen mellem de to områder gik tværs igennem region 6,

Østjylland. Det kan imidlertid ikke lade sig gøre at dele Østjylland, og denne region kommer derfor til at stå som gennemsnittet af den danske udvikling, fordi både det østdanske og det vstdanske grundlag er repræsenteret i regionen.

Den regionale udvikling

Hermed er de ydre rammer præsenteret: De fire konjunkturfaser, de ni regioner og de fire forudsætninger.

I det følgende skal der som baggrund for gennemgangen af stationsbyerhvervslivets historie gives en kort oversigt over, hvordan de fire forudsætninger udviklede sig i løbet af de fire konjunkturperioder både i Danmark som helhed og i de ni regioner.

Befolkningstilvæksten

Befolkningstilvæksten afspejler en tydelig afhængighed af landbrugsudviklingen. Det fremgår, når man ser på udviklingens geografiske grundmønster.

For perioden 1840 til 1940 under et var der tydelige forskelle i befolkningstilvæksten mellem de fire hovedområder, hovedstadsområdet (region 1 og 2), øerne (region 3-5), Østjylland (region 6) og Nord- og Vestjylland (region 7-9). Det illustreres i tabel 1, som viser forskellen mellem befolkningstilvæksten i de fire områder og landsgennemsnit (excl. Bornholm og Sønderjylland).

Tabel 1. Befolkningstilvæksten i % 1840-1940. Afvigelse fra landsgennemsnit

		By	Land	Ialt
Hovedstadsområdet	Region 1	16 (-373)	155	227 (50)
	Region 2	-84	-50	-78
Øerne	Region 3-5	-180/-235	-39/-49	-88/-116
Østjylland	Region 6	157	6	-
Nord- og Vestjylland	Region 7-9	-45/577	18/58	-52/26

(Tallene i parentes er excl. København)

Hovedstadsområdet, specielt region 1, var den del af Danmark, der havde den kraftigste befolkningstilvækst. Det skyldes ikke byerne, som man kan se ved at sammenligne med byerne i Jylland, men derimod landdistrikterne. Region 1 skilte sig ud fra alle andre regioner på det punkt og falder helt uden for det vækstmønster, der i øvrigt kan ses i landdistrikterne. Den

kraftige vækst skyldtes hverken landbrugs- eller stationsbyudviklingen, men derimod de mange forstads- og villaområder, der skød op omkring hovedstaden. Region 1 vil derfor i videst muligt omfang blive holdt udenfor i denne undersøgelse, da den indgår i en helt anden udvikling end stationsbyudviklingen.

Øerne (region 3-5) havde som nævnt den bedste landbrugsjord i Danmark og var derfor langt foran Jylland i økonomisk udvikling ved periodens begyndelse i 1840. Landbrugsproduktionen var større og købstadsdækningen tættere. Der var derfor ikke store uudnyttede ressourcer i området og ikke så stort behov for nye bydannelser. Befolkningstilvæksten målt i % blev følgelig også mindre her end i Jylland. Sammenhængen med landbrugsudviklingen ses af, at region 4, som havde den bedste jord, også havde den svageste befolkningstilvækst.

Østjylland (region 6) havde en befolkningstilvækst, der svarede nogenlunde til landsgennemsnittet. Det skyldes som nævnt, at regionen var sammensat af områder med frugtbar jord, hvor udviklingen svarede til udviklingen på øerne, og områder med ringere jord, hvor udviklingen svarede til udviklingen i resten af Jylland, og summen af de to forskellige udviklingsforløb svarede omtrent til landsgennemsnittet.

Befolkningstilvæksten i de østjyske byer blev noget større end landsgennemsnittet. Det skyldes især en meget kraftig tilvækst i perioden 1840-1870, da kornsalgssperiodens gode landbrugskonjunkturer gav de jyske byer en større selvstændighed i forhold til København, således at de fik del i denne periodes tidligt-industrielle udvikling (jernstøberier, klædefabrikker, manufaktur osv.), og samtidig begyndte de at få større indbyrdes forbindelse. F.eks. blev de berømte Randershandsker delvis fremstillet i Horsens. Denne udvikling var imidlertid knyttet til kornsalgssperioden og førte ikke til nogen bydannelse på landet forud for 1870.

Nord- og Vestjylland (region 7-9) oplevede den kraftigste befolkningstilvækst, men havde også det mest beskedne udgangspunkt. Sammenhængen med landbrugsudviklingen ses af, at region 8, der havde den forholdsvis bedste landbrugsjord i området, havde en langt lavere befolkningstilvækst end de to andre regioner i området og lå under landsgennemsnit for byudviklingens vedkommende. Den kraftigste befolkningstilvækst forekom i de tre mindst frugtbare landbrugsgeografiske zoner, Vestjylland, de jyske overgangsområder og Vendsyssel (se figur 1).

Det var først fra 1870, at udviklingen i landområderne begyndte at tage fart, lidt før i Vestjylland end i Nordjylland. Derimod var byudviklingen forholdsvis kraftig 1840-70, ligesom tilfældet var i region 6. Årsagen var dog en anden i Nord- og Vestjylland, idet den var Aggertangens gennembrud, der åbnede Limfjorden for sejlads vestfra, og det frigjorde købstæder-

ne fra deres traditionelle afhængighed af Ålborg, som i mange år havde domineret Limfjordshandelen. Heller ikke denne udvikling førte til nogen bydannelse i landdistrikterne.

Hovedstadsområdet var den store magnet i befolkningsudviklingen. Det fremgår af tabel 2.

Tabel 2. Befolkningens geografiske fordeling i % 1840-1940

	1840	1870	1890	1921	1940
Region 1	18	19	24	28	32
Region 2-5	39	36	32	28	26
Region 6	17	19	18	18	17
Region 7-9	26	26	26	26	25
Region 1-9	100	100	100	100	100

(Region 1 er incl. København)

Sammenlignet med 1840 var hovedstadsområdet i 1940 det eneste område, der havde forøget sin andel af befolkningen. Østjylland havde bevaret sin, Nord- og Vestjylland havde næsten beholdt deres. Den store taber var området øst for Lillebælt (uden for hovedstadsområdet). Det havde ved periodens begyndelse haft en befolkning, som talmæssigt var 50 % større end befolkningen i Nord- og Vestjylland, men ved periodens slutning var folketallet i de to områder praktisk taget lige stort. Målt i absolutte tal var befolkningen vokset begge steder i de 100 år, men den nord- og vestjyske befolkningstilvækst var så meget kraftigere, at den næsten indhentede området øst for Lillebælt (÷ København) med hensyn til folketal. Men alligevel kunne Nord- og Vestjylland ikke holde trit med befolkningstilvæksten i hovedstadsområdet.

Transportforholdene

Perioden 1840-1940 var på transportområdet først og fremmest karakteriseret af en effektivisering og udbygning af fjerntransporten, mens nærttransporten først i slutningen af perioden kom ind i en lignende udvikling. For landtransportens vedkommende blev der etableret et jernbanenet, som blev kraftigt udbygget, mens landevejsnettet ikke blev udbygget nævneværdigt.

Jernbanebyggeriet falder i to perioder: 1) tiden frem til midten af 1870'erne, hvor hovedlinjerne blev anlagt (det primære banenet). Linjerne gik fra købstad til købstad og tog især sigte på trafik over lidt længere afstande. 2) Perioden fra begyndelsen af 1890'erne til omkring 1920, som omfatter bygningen af det sekundære jernbanenet. Det tog sigte på lokaltrafikken og

omfattede strækninger med en ofte meget snoet linjeføring i et forsøg på at dække så stort et opland som muligt. Det sekundære jernbaneanet fik stor betydning for stationsbyudviklingen, fordi det direkte betjente landdistrikterne, men der kan være grund til at minde om, at det primære jernbaneanet, som ikke selv havde så stor umiddelbar betydning for stationsbyudviklingen, skabte de nødvendige forudsætninger for, at det sekundære jernbaneanet kunne blive effektivt, idet hovedlinjerne allerede var bygget.

Forskellen mellem Østdanmark og Vestdanmark gjorde sig også gældende på transportområdet, idet Østdanmark fik både den tidligste og den bedste dækning af jernbane- og landevejsnet¹¹.

Mængden af transporteret gods voksede betydeligt i løbet af de 100 år fra 1840 til 1940. En lang række faktorer bidrog til dette: Omlægningen og intensiveringen af landbrugsdriften, udviklingen fra en selvforsynings- til en markedsøkonomi, fremvæksten af regionale og nationale markeder, befolkningstilvæksten og den generelle økonomiske vækst.



Det var kombinationen af effektiv fjerntransport (jernbane) med ineffektiv nærtransport (hestevogn), der skabte de transportmæssige forudsætninger for stationsbyerne. Billedet her er fra Gedsted og viser en af byens vognmænd på vej til Ålestrup station med varer til forsendelse. Som landevejsby var Gedsted afhængig af forbindelsen til nærmeste station, Ålestrup, og denne forbindelse blev frem til 1920'erne varetaget med hestevogn. I forhold til erhvervslivet i Ålestrup havde erhvervslivet i Gedsted altså det handicap, at der for en stor del af varerne skulle en omladning og en ekstra transport til. Lokalhistorisk Arkiv i Gedsted.

Frem til 1920 var det jernbanerne, der spillede den dominerende rolle i godstrafikken på land. Det skyldtes først og fremmest det forhold, at nærtrafikken i denne periode var temmelig svagt udviklet. Jernbanerne kunne transportere varer til købstæderne og stationsbyerne, men derfra foregik transporten til de handlende eller forbrugerne med hestevogn, trækvogn, cykel eller lignende. Denne kombination af effektiv fjerntransport med uudviklet nærtransport nødvendiggjorde et spredt net af omladningspunkter, og det blev stationsbyernes vigtigste erhvervsøkonomiske opgave at varetage funktionerne som omladningspunkter i landdistrikterne.

Omkring 1920 begyndte lastbilerne imidlertid at trænge frem, og det betød en mærkbar effektivisering af nærtrafikken, jvf. kapitel 4. På længere sigt blev det en trussel mod stationsbyernes funktion som omladningspunkt. I mellemkrigstiden medvirkede det til en stagnation af stationsbyudviklingen og gav sig udslag i en ændring af transportmønsteret, idet jernbanerne mere og mere mistede stykgodstransporten til lastbilerne, mens de nogenlunde kunne beholde transporten af vognladningsgods, i hvert fald over de længere afstande.

De regionale forskelle mellem det østlige og det vestlige Danmark gjorde sig også gældende med hensyn til denne del af transportudviklingen, idet Østdanmark var foran resten af landet, men forskellen var mindre udtalt, end den var på landbrugsområdet.

Markeds- og pengeøkonomiens gennembrud

I de 100 år fra 1840 til 1940 blev det danske samfund stadig mere gennemsyret af markedsøkonomien. Markedsøkonomien er imidlertid ikke nogen entydig størrelse. Den er et resultat af udviklingen i fire forskellige markedsammenhænge: Det lokale marked, det regionale marked, det nationale marked og det internationale marked.

For Danmark var det afgørende led i udviklingen, at det lykkedes at blive integreret i den internationale markedsøkonomi i slutningen af 1800-tallet. Grundlaget for dette var den danske produktion af forædlede landbrugsvarer. Det er i international sammenhæng usædvanligt; kun Ungarn oplevede en udvikling, der lignede den danske. Men i Danmark var produkterne smør og bacon, i Ungarn var det mel, og det skabte en afgørende forskel mellem de to lande. Den ungarske produktion var kapitalkrævende og koncentreret i Budapest, som havde den største koncentration af dampmøller i Europa¹²; den danske produktion var derimod decentral og foregik på de ca. 1.000 andelsmejerier, der for hovedpartens vedkommende blev oprettet i 1880'erne. Intet andet land blev integreret i den internationale markedsøkonomi på grundlag af en *decentral* produktion af en standardiseret mas-



Års Andelsmejeri 1891. Der blev både brugt stude og heste til at køre mælken til andelsmejeriet i Års, men forskellen mellem de to transportmidler var ikke så meget en forskel mellem store og små landbrugere som mellem landbrugere tæt ved mejeriet og landbrugere længere borte. De sidstnævnte fik mælken kørt med en mælkevogn (med heste), mens landmændene tæt ved selv kunne køre hen med mælken (med stud eller stude).

Lokalhistorisk Arkiv i Års.

seware. Det er den decentrale produktion, der er det helt usædvanlige i den danske udvikling.

Resultatet af dette blev, at markedsøkonomien slog igennem over en meget bred front. Det kunne blandt andet aflæses i bysystemets udvikling. På en og samme tid kunne København udvikle sig til en millionby som centrum for det voksende nationale marked og de store provinsbyer udvikle sig til landsdels- eller regionalcentre som de økonomiske centralpunkter i de regionale markeder, som voksede frem, og endelig stationsbyerne dukke op som udtryk for, at landet nu blev helt dækket af et meget decentralt lokalmarked. Markedsøkonomiens gennembrud foregik med en sådan pludselighed og styrke, at den for en tid kunne opveje de udviklingstendenser, der karakteriserer markedsøkonomiens udvikling på langt sigt: Koncentration og centralisering.

Den meget brede vækst, der var et resultat af den måde, hvorpå Danmark blev inddraget i den internationale markedsøkonomi, var imidlertid konjunkturbestemt. Da konjunkturerne i efteråret 1920 slog om, begyndte de markedsøkonomiske koncentrationstendenser at gøre sig mere tydeligt

gældende. Det medførte en ændring af vækstmønstrene og fik den følge for stationsbyerne, at tendensen nu gik i retning af, at lokalkhederne blev integreret i større enheder og fik en mere centraliseret struktur.

Det kan være svært at finde klare belæg, som kan belyse de regionale forskelle i markedsøkonomiens gennembrud og udvikling 1840-1940.

I tabel 3 vises udviklingen frem til 1911 – det kan ikke lade sig gøre at følge udviklingen i regionerne efter 1911. Tabellen viser, hvor mange personer der var beskæftiget i handelserhvervet pr. 10.000 indbyggere, fordi netop handelserhvervets voksende betydning kan bruges som indikator på penge- og markedsøkonomiens udbredelse.

Tabel 3. Beskæftigede i handelen pr. 10.000 indbyggere 1840-1911

Region	1840		1870		1890		1911	
	By	Land	By	Land	By	Land	By	Land
1-2	437	51	474	118	561	307	837	338
3-5	279/373	5/15	425/481	31/43	515/599	64/80	839/959	136/166
6	356	12	508	43	550	89	884	164
7-9	282/392	12/24	411/544	38/44	479/577	65/86	815/833	141/222

Hovedstadsområdet (region 1-2) skiller sig ud fra de andre ved at have forholdsvis langt flere handlende i landdistrikterne, men det skyldes som nævnt det særlige vækstmønster i dette område, hvor hovedstaden bredte sig ud i landdistrikterne.

For provinsens vedkommende er der ikke nogen særlig udtalt forskel mellem regionerne forud for 1870. Men derefter kan man se, at væksten kom tidligere i gang i Østdanmark (region 3-5) end i Vestdanmark (region 7-9), og at væksten i handelserhvervet i Østdanmark orienterede sig mere mod købstæderne end mod landdistrikterne. Det samme var for så vidt tilfældet i Vestdanmark, men det ses af tabel 3, at da væksten kom i gang fra 1890, fik landdistrikterne en kraftigere økonomisk vækst, end de gjorde i Østdanmark. Dette vækstforløb afspejler den forskellige landbrugsstruktur i Øst- og Vestdanmark, idet det østlige Danmark, der var domineret af store landbrug, i højere grad koncentreret handelsaktiviteten i købstæderne end det vestlige Danmark, hvor familiebrugene dominerede.

Landbrugsudviklingen

Landbrugsudviklingen var den vigtigste enkeltfaktor bag stationsbyernes opståen og udvikling, i hvert fald frem til 1920, uden at det dermed er sagt, at landbrugsudviklingen alene kan forklare stationsbyudviklingen. Helt præcis var det den mere intensive landbrugsdrift med anvendelse af kunstgødning og brug af fodersoffer, der sprængte de gamle handelsmønstre på

landet og skabte behov for et tættere net af handelspladser end købstadssystemet. Det formidlende led mellem landbrugsudvikling og stationsbyudvikling var brugsstrukturen, det vil sige landbrugsjordens fordeling mellem storbrug, familiebrug og småbrug. Der var på det punkt en meget tydelig forskel mellem det østlige og det vestlige Danmark, som genfindes i stationsbyudviklingen. Her skal der imidlertid først ses på de vækstimpulser, der udgik fra landbrugsdriften.

Det samlede landbrugsareal blev udvidet med 7-8 % fra 1876 til 1935, men denne udvidelse kom udelukkende det vestlige Danmark til gode. I det østlige Danmark svandt landbrugsarealet med 2-4 % i denne periode, mens det i det vestlige Danmark steg med 14-35 % i det samme tidsrum. Samtidig blev landbrugsdriften intensiveret, og også på det punkt var væksten kraftigere i Vestdanmark end i Øst-. Den gennemsnitlige høstværdi steg 41-58 % i Vestdanmark fra femåret 1875-80 til femåret 1905-09, mens væksten i Østdanmark kun nåede op på 17-31 %¹³. De vækstimpulser, der udgik fra opdyrkning og intensivering, var altså kraftigst i Vestdanmark. Til gengæld var udgangspunktet her ved periodens begyndelse beskedent, og i absolutte tal lå Østdanmark klart foran Vest- i hele perioden, blot halede det vestlige Danmark altså ind på det østlige. I kroner steg høstværdien pr td. land fra 130/137 kr. i 1875 til 163/177 kr. i 1907 i Østdanmark, mens den tilsvarende vækst i Vestdanmark var fra 80/107 kr. til 116/139 kr. Endnu i 1907 lå det vestlige Danmark altså under det niveau, som det østlige Danmark havde nået i 1875.

I 1840 dominerede kvægavlen (slagtekvæg) i Nord- og Vestjylland, mens øernes landbrug i højere grad sigtede mod kornavl. I det vestlige Danmark oversteg græsarealet derfor kornarealet betydeligt, mens det var omvendt i det østlige Danmark. I løbet af 1880'erne og 90'erne blev driften i de to områder for alvor lagt om til produktion af forarbejdede animalske produkter (smør og bacon). Det medførte en øget dyrkning af foderroer og andre rodfrugter på bekostning af brakarealet og græsarealet i begge områder, mens kornarealet, der fik forskudt tyngdepunktet fra brødkorn til foderkorn, holdt sig nogenlunde uforandret på øerne og var svagt stigende i Jylland.

Landbrugsomlægningen førte altså til, at det vestlige Danmark langsomt nærmede sig det østlige med hensyn til arealudnyttelse uden dog at nå op på det østdanske niveau; græsarealet vedblev frem til 1940 at være større end kornarealet i Nord- og Vestjylland.

Den traditionelle jyske overvægt inden for kvægholdet holdt sig, selv om landbrugsdriften i det østlige og det vestlige Danmark blev mere ensartet fra 1840 til 1940. Udviklingen i kvægholdet illustreres i tabel 4¹⁴.

Tabel 4. Hornkvæg 1876-1935. Index (1876=100)

	1876	1893	1914	1920	1935
Region 1-2	100	121	152	136	147
Region 3-5	100	130/136	173/190	158/179	179/188
Region 6	100	118	174	158	199
Region 7-9	100	123/127	189/204	174/195	237/282
Region 1-9	100	126	183	170	213

Tabel 4 viser, at kvægholdet blev godt og vel fordoblet fra 1876 til 1935, men at der var forskelle i vækstmønsteret i de tre konjunkturfaser. I perioden fra 1876 til 1893 var væksten kraftigere i Østdanmark end i Vest-. Driftsomlægningen begyndte i øst og fik de største umiddelbare virkninger der, mest udtalt i region 4 (Sydsjælland og Lolland-Falster), som havde den bedste jord. Fra 1893 til 1914 var væksten imidlertid kraftigere i Vestdanmark end i Øst-. Driftsomlægningen kom senere i gang, men fik større virkninger i det vestlige Danmark.

Under 1. Verdenskrig blev det nødvendigt at reducere besætningerne, og kvægholdet var derfor mindre i 1920, end det havde været i 1914. Det voksede igen i mellemkrigstiden, men med markante forskelle mellem Øst- og Vestdanmark, idet øerne kun nåede op på niveau med førkrigsbestanden, mens Jylland nåede langt højere. Den vækst i kreaturhold, som landbrugsomlægningen førte med sig, gik altså i stå på øerne i 1914, men fortsatte i Jylland frem til 1940.

Der var en anden forskel mellem øerne og Nord- og Vestjylland. Fra 1876 til 1909 voksede antallet af besætninger (landbrug, der havde kvæg) i det vestlige Danmark med ca. 20 %, mens det faldt en smule i det østlige Danmark bortset fra region 3 (Holbæk amt og Sorø amt), hvor det steg 5 %. Antallet af brug, der holdt kvæg, fik betydning for stationsbydannelsen, og region 3 var således også det område på øerne, hvor stationsbydannelsen blev størst, jvf. nedenfor.

Den gennemsnitlige besætningsstørrelse voksede både på øerne og i Nord- og Vestjylland, men den voksede forholdsvis kraftigere på øerne og intetsteds så kraftigt som i region 4 (Sydsjælland og Lolland-Falster). I store træk formede væksten i kvægholdet sig altså sådan frem til 1909, at på øerne var der (bortset fra Holbæk amt) kun tale om en vækst i besætningernes størrelse, mens der i Jylland både var vækst i besætningernes størrelse og deres antal.

Denne forskel leder over til det, der var den helt afgørende faktor i landbrugets påvirkning af stationsbydannelsen og stationsbyerhvervslivets udformning: brugsstrukturen.

Traditionelt opdeler man landbrugsbedrifterne i tre grupper: 1) Godser (med >12 td. hartkorn), 2) Gårde (12-1 td. hartkorn) og 3) Husmandssteder (<1 td. hartkorn). I den foreliggende sammenhæng vil det være mere hensigtsmæssigt med en inddeling i 1) Storbrug (der kræver fremmed arbejdskraft), 2) Familiebrug (som kan ernære en familie ved dens egen arbejdskraft) og 3) Småbrug (som ikke kan ernære en familie og derfor kræver supplerende indtægter udefra). Af praktiske grunde kan det imidlertid ikke lade sig gøre at belyse disse grupper helt nøjagtigt. Især bliver afgrænsningen mellem familiebrug og småbrug utilfredsstillende.

Normalt regner man med, at et brug skulle op på 6.6 ha. (12 td. land), for at det kan bære tre køer og dermed ernære en familie, og det naturlige havde derfor været at sætte grænsen mellem småbrug og familiebrug ved 6.6 ha., men det kan ikke lade sig gøre. I stedet må grænsen mellem de to brugstyper sættes ved 3.3 ha. Derved bliver gruppen af familiebrug for stor og gruppen af småbrug for lille. I nærværende afhandling er der anvendt følgende praktiske definition af de tre grupper: Gruppe 1) Godser og store gårde (>4 td. hartkorn), Gruppe 2) Små gårde og store husmandssteder (<4 td. hartkorn, men >3.3 ha.) og Gruppe 3) Små husmandssteder (<3.3 ha.). I tabel 5 illustreres størrelsesforholdet mellem de tre grupper, ikke ved at vise deres antal, men ved at vise deres andel af hartkornet, som er et bedre mål for deres økonomiske betydning¹⁵.

Tabel 5. Hartkornet fordelt efter ejendomsstørrelse i % 1873-1936

	1873			1895		
	1	2	3	1	2	3
Region 1-2	74	26	—	74	26	—
Region 3-5	70/80	20/30	—	68/78	22/32	—
Region 6	60	40	—	59	41	—
Region 7-9	37/47	53/63	—	33/45	55/67	—
Danmark	64	36	—	62	38	—

	1904			1920			1936		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Region 1-2	75	22	3	69	29	2	65	33	2
Region 3-5	68/78	18/26	4/6	63/74	22/32	4/5	58/69	28/38	3/4
Region 6	59	39	2	54	44	2	50	48	2
Region 7-9	32/45	54/67	1/2	27/37	59/72	1/2	23/33	66/76	1
Danmark	62	35	3	56	41	3	52	46	2

Vurderingsgrundlaget blev ændret med skattereformen i 1903, så tallene fra 1873 og 1895 kan ikke sammenlignes direkte med tallene fra 1904-36. Som nævnt er afgrænsningen mellem småbrugene og familiebrugene mindre tilfredsstillende, men tabellen viser dog hovedtrækkene i jordens forde-

ling mellem de tre grupper af brug. Den markante forskel mellem det østlige Danmark og det vestlige springer i øjnene. På øerne dominerede de store brug i hele perioden, i Jylland var det familiebrugene. Tendensen i udviklingen var ganske vist fælles for de to områder og gik i retning af, at familiebrugenes betydning voksede, mens storbrugenes betydning tog af, men trods den fælles tendens holdt forskellen mellem de to områder sig.

Landbrugsomlægningen var begyndt som en langsom tendens ved midten af 1800-tallet. De største brug kunne foretage omlægningen på egen hånd, og med opbygningen i løbet af 1880'erne af et landsdækkende decentralt mejerinet blev forudsætningerne skabt for, at de mindre brug kunne komme med, først de mindre gårde, så de større husmandsbrug. Perioden 1900-1910 betød en markant forbedring af de små brugs økonomiske vilkår, og fra 1904 kom der gennem de private udstykningsforeninger fart i udstykningen af husmandsbrug, der var store nok til at ernære en familie. De vækstimpulser, der udgik fra landbrugsomlægningen, udgik kraftigst fra de store brug i 1880'erne og derefter fra de mindre gårde og fra århundredskiftet også fra de store husmandsbrug. Dette forløb sammenholdt med udvidelsen af landbrugsarealet afspejles i stationsbyudviklingen.

Den centrale gruppe i forbindelse med stationsbyudviklingen er familiebrugene (de små gårde og de store husmandssteder). Det var denne brugsstørrelse, som landøkonomen Th. R. Segelcke så sent som 1884 havde omtalt som håbløs at få med i rationel mejeridrift¹⁶, men som gennem andelsmejerierne på forbavsende kort tid blev draget med ind i en storstilet markedsproduktion af mejeriprodukter af høj kvalitet, og det var først og fremmest denne gruppes efterspørgsel efter grovvarer og dagligvarer, der lå bag stationsbyernes fremvækst. Der udgik vækstimpulser fra landbrugsomlægningen allerede i perioden 1875-95, men det var først, da familiebrugene blev draget med ind i den nye landbrugsdrift og derigennem fik forøget deres købekraft betydeligt, at stationsbyerne for alvor blev etableret.

Stationsbyerne

Stationsbyernes udvikling illustreres i tabel 6, der viser befolkningstilvæksten i henholdsvis købstæder, stationsbyer og landdistrikter. Stationsbyerne indgår dog først direkte i tallene fra 1921. Forud for det tidspunkt er brugt tallene fra stationsbysognene, som ifølge historikeren Niels Peter Stilling er et brugbart mål for, hvornår stationsbyerne begynder at skille sig ud fra de omgivende landdistrikter¹⁷. Stationsbyudviklingen belyses på grundlag af de 222 byer uden for Sønderjylland, Bornholm og region 1, som i 1916 havde 225 eller flere indbyggere, og som var bymæssige bebyggelser

uden at være købstæder, forstæder, rene fabriksbyer, havnebyer eller fiskerlejer. Region 1 holdes udenfor, da udviklingen der var et led i hovedstadsområdets ekspansion og således falder uden for den egentlige stationsbysammenhæng¹⁸.

Tabel 6. Befolkningstilvæksten i % 1840-1940. Købstæder, stationsbyer og landdistrikter

	1840-70			1870-90			1890-1921*			1921-40		
	K	S	L	K	S	L	K	S	L	K	S	L
Region 2	59	29	19	23	6	1	80	34	21	66	10	-8
Region 3	64	38	29	28	13	3	99	36	10	18	18	-1
Region 4	61	36	24	33	21	3	73	23	11	19	25	-4
Region 5	62	26	22	40	9	1	51	26	19	42	16	3
Region 6	102	44	40	68	15	4	93	32	21	27	15	9
Region 7	66	42	39	60	24	10	100	36	32	41	32	8
Region 8	95	44	39	48	25	15	70	43	19	28	27	6
Region 9	66	56	38	80	35	20	197	49	36	41	26	8

K=købstæder, S=stationsbyer (før 1921 stationsbysogne), L= landdistrikter.

* Tallene for stationsbysognene gælder perioden 1890-1911.

Perioden 1840-70 adskiller sig fra de øvrige, idet stationsbyudviklingen endnu ikke rigtig var kommet igang. Der var en bred befolkningstilvækst på landet, og udviklingen var i denne periode endnu ikke præget af særlig store regionale forskelle.

Fra 1870 begyndte udviklingens hovedmønster imidlertid at vise sig: En kraftigere vækst i Vestdanmark end i Øst-. Det var en tendens, der gjorde sig gældende for både købstæder, stationsbyer og landdistrikter, men med forskel fra periode til periode og med en række undtagelser.

I perioden 1870-90 gik befolkningstilvæksten i de egentlige landdistrikter næsten i stå på øerne, mens den fortsatte i Jylland. Stationsbysognene begyndte at skille sig ud fra de omgivende landdistrikter, tydeligst i Østdanmark, hvor landbrugsomlægningen fik de største umiddelbare virkninger. I Jylland var der endnu tale om en bred vækst på landet, således at stationsbyudviklingen ikke skilte sig helt så tydeligt ud. Dette vækstmønster afspejler landbrugsudviklingen i de to områder. De vækstimpulser, der udgik fra landbrugsomlægningen, gjorde sig tidligst gældende i Østdanmark, men Østdanmark fik ikke udvidet sit landbrugsareal gennem nyopdyrkning i nær samme omfang som Vestdanmark, og Østdanmark havde på forhånd en bedre dækning af byerhvervene gennem de mange købstæder, så derfor blev de samlede vækstimpulser, der udgik fra landbruget i denne periode, både bredest og kraftigst i Jylland.

Perioden 1890-1921 er ikke helt så godt belyst, da tallene for stationsby-

sognene kun gælder perioden 1890-1911, mens de øvrige tal vedrører perioden 1890-1921. Væksten var fortsat kraftigst i det vestlige Danmark, men familiebrugenes fremgang og etableringen af et dagligvaremarked på landet medførte en befolkningstilvækst både i det østlige og det vestlige Danmark. Det fremgår af tabel 6, at stationsbysognene havde en kraftigere befolkningstilvækst end landdistrikterne i øvrigt, og denne forskel har formentlig været større end det fremgår af tabellen, fordi tallene for stationsbysognene kun vedrører perioden frem til 1911, mens tallene for landdistrikterne vedrører perioden frem til 1921. Man kan se, at væksten i stationsbysognene var kraftigst i Jylland, men at region 3 (Nordvestsjælland) nåede næsten op på det vstdanske niveau. Det skyldes den store udstykning af familiebrug i Holbæk amt, som skabte vækstimpulser, der nærmede sig de vstdanske. De afgørende vækstimpulser i denne periode udgik fra familiebrugene, hvis forbrug af råstoffer og købedygtighed i det hele taget steg markant i disse år, og derfor blev væksten kraftigst i Vestdanmark og i Nordvestsjælland, hvor familiebrugene var mest udbredt.

I den sidste periode 1921-40 ændredes vækstmønsteret. For landdistrikternes vedkommende var der stadig forskel mellem Vestdanmark, der fortsat havde befolkningstilvækst, og Østdanmark, der oplevede et fald i folketallet (bortset fra Fyn). Denne forskel afspejles imidlertid ikke særlig tydeligt i stationsbyernes befolkningsudvikling. Det skyldes en ændring i hovedmønsteret omkring stationsbyerne, idet de i stigende grad blev hjemsted for landbrugets aftægtsfolk, og det er forklaringen på, at stationsbyerne på øerne kunne fortsætte væksten i mellemkrigstiden tiltrods for, at befolkningstallet i de omgivende landdistrikter faldt.

Da det nye net af stationsbyer var blevet etableret i 1921, var det tydeligt, at de havde fået størst betydning i de områder, der var domineret af familiebrug (Jylland og Holbæk amt). Her boede mellem 7 og 11 % af befolkningen i stationsbyerne, mens det kun var 4-5 % i resten af landet.

Sammenfattende kan man sige, at den intensiverede landbrugsproduktion, som fulgte oven på driftsomlægningen, var afgørende for, at stationsbysystemet voksede frem, og at brugsstrukturen var afgørende for, *hvordan* det udviklede sig, samt at jernbanernes linjeføring sammenholdt med afstanden til nærmeste købstad var afgørende for, *hvor* stationsbyerne blev placeret.

Erhvervslivet i stationsbyerne

Hermed er der givet et rids af stationsbyernes fremvækst og dermed også af baggrunden for stationsbyernes erhvervsliv. Stationsbyerhvervslivet tjente et dobbelt formål. For det første blev det omladningspunkt for grovvarehan-

delen med landbruget, og for det andet blev det centrum i de lokalmarkeder, der opstod på landet, efterhånden som pengeøkonomien slog igennem, og der opstod et dagligvaremarked på landet med butikker og værksteder. Dagligvarehandelen og den dertil svarende håndværksvirksomhed var det fælles grundlag for alle stationsbyer, og de tog almindeligvis kun sigte på at dække det lokale markeds behov, men nogle af byerne skilte sig ud og varetog opgaver, der gik videre end forsyningen af det lokale marked. Som nævnt ovenfor kan man sondre mellem tre typer af stationsbyer, og denne sontring vil blive brugt i det følgende.

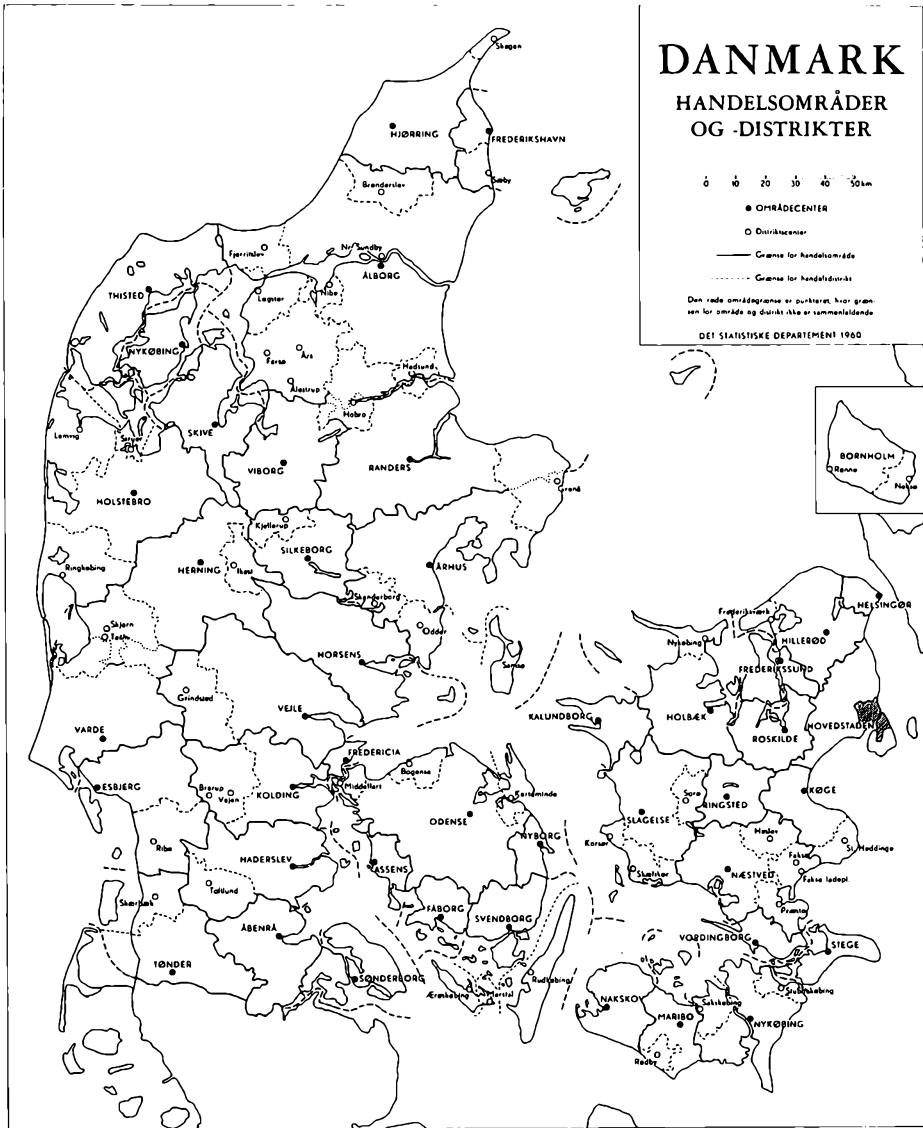
Fra 1870'erne kan man tale om et erhvervsliv i stationsbyerne. Det varetog skiftende opgaver i tiden frem til 1940, og det er opgaven her at belyse udviklingen i stationsbyernes erhvervsliv og præcisere de geografiske og kronologiske variationer i dette forløb.

Bogens opbygning

I de første fire kapitler behandles hver af de fire konjunkturfaser med et forsøg på at bestemme hver periodes særpræg. Den første periode 1840-70 vil dog kun blive behandlet summarisk, da der endnu ikke var kommet en egentlig stationsbyudvikling igang. Hovedvægten vil blive lagt på stationsbyernes blomstringsperiode 1890-1920. I kapitel 5 behandles tre sider af stationsbyerhvervslivet, finansiering, uddannelse og organisering, som ikke har været taget op til nøjere behandling i de foregående kapitler. Kapitel 5 behandler hele perioden 1840-1940 under et.

Det er hensigten at belyse stationsbyerhvervslivet i sammenhæng med udviklingen i købstæderne og i landbruget, og bogen kommer derfor til at bestå af regionale undersøgelser, der kan danne udgangspunkt for dyberegående punktundersøgelser. Det har været naturligt at udvælge en østdansk og en vestdansk region til nærmere undersøgelse, og valget er faldet på region 3 Nordvestsjælland og region 7 Nordjylland. Det vil næppe være realistisk at behandle regionerne i deres helhed, og derfor er der inden for hver af de to regioner udvalgt et mindre område. Udgangspunktet for denne udvælgelse har været den inddeling af Danmark i handelsdistrikter, som Danmarks Statistik foretog i 1960, og som findes gengivet i kortet i figur 2. De to områder, som er valgt ud, er Holbæk handelsdistrikt i region 3 og Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt på grænsen mellem region 7 og 8. I disse to områder vil hovedtrækkene i den regionale erhvervsudvikling blive belyst, herunder samspillet mellem stationsbyer, landbrug og købstæder.

Inden for hvert af de to områder er fire stationsbyer valgt ud til grundige gennemgang med henblik på at belyse stationsbyerhvervslivet i sig selv. De fire byer er nabobyer, så man kan belyse forholdet mellem dem, og de er



Figur 2. Handelsdistrikter i Danmark.

valgt ud, så de tre stationsbytyper, industri/institutionsbyer, oplandsbyer og rurale byer, er repræsenteret tillige med byer, der var for små til at blive stationsbyer, og således at købstadsoplandets forskellige zoner (næropland, egentligt opland og grænseopland) er repræsenteret, ligesom der blandt de udvalgte byer findes byer inden for købstædernes læbælte og byer udenfor og byer med jernbanestation og byer uden (landeveysbyer). De udvalgte byer er i Holbæk handelsdistrikt: Jyderup, Mørkøv, Knabstrup og Regstrup og i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt : Års, Østrup, Ålestrup og Gedsted.

Kapitel 1

Udviklingen i landdistrikterne forud for stationsbydannelsen 1840-1875

I årene 1840-75 fandt der ikke nogen stationsbydannelse sted af betydning, og formålet med dette kapitel bliver derfor at give et billede af, hvordan der så ud i landdistrikterne, før der begyndte at komme stationsbyer, samt at skitsere den økonomiske struktur og udvikling i perioden. Nogle af forudsætningerne for den senere stationsbyudvikling begyndte så småt at blive tilvejebragt. Kapitlet bliver bygget op efter samme disposition, som de tre næste kapitler for at lette sammenligningen mellem de fire perioder.

Som nævnt i indledningen var perioden 1840-75 gennemgående præget af gode økonomisk konjunkturer, ihvertfald fra omkring 1848. Der var en forholdsvis stor eksport af korn, som især kom de største landbrug til gode, og i købstæderne var der en begyndende industrialisering med oprettelse af klædefabriker, jernstøberier og lignende.

Befolkningstilvæksten var kraftig og skabte et stort befolkningsoverskud på landet. En del vandrede ind til byerne eller emigrerede, men hovedparten blev på landet. Da der ikke fandt nogen nævneværdig udstykning sted, kunne denne voksende befolkningsgruppe ikke ernære sig ved at drive landbrug, men måtte supplere sine indtægter fra de små jordlodder, der stod til rådighed, ved daglejerarbejde, håndværk, kørsel eller andet forhåndenværende arbejde. Gårdejerklassen fik del i de gode tider og begyndte at blive inddraget i pengeøkonomien, mens den voksende husmandsklasse stort set forblev uberørt af denne udvikling.

Det primære jernbanenet blev bygget i denne periode, men det tog som nævnt sigte på at forbinde købstæderne og omfattede ikke mange landstationer.

På lovgivningsområdet blev næringsfriheden indført i 1857. Allerede året før var høkerhandelen blevet givet fri på landet, og i 1857 blev handelen helt liberaliseret. Tilbage af købstædernes gamle forrettigheder var kun retten til at handle med udlandet samt en vis beskyttelse gennem de såkaldte læbælter, det vil sige købstædernes nærmeste omegn, hvor der ikke måtte drives handel og håndværk.

Som resultat af disse udviklingstendenser dukkede der også nye virksom-

heder op rundt omkring i landdistrikterne, og nogle af de områder, som senere udviklede sig til stationsbyer, fik håndværkere og handlende fra fag, som endnu var sjældne på landet: bagere, apotekere, bogbindere osv. Der var altså en udvikling igang i landdistrikterne, men den havde slet ikke nået den intensitet, som den fik i de følgende perioder. Det er således stationsbyernes forhistorie, der oprises i dette kapitel.

Befolkningsudviklingen

Holbæk handelsdistrikt og Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt, som er valgt ud til nærmere undersøgelse, er arealmæssigt nogenlunde lige store og består af henholdsvis 38 og 34 sogne. Jorden i Holbæk handelsdistrikt er langt mere frugtbar end jorden i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt, og befolkningstætheden er derfor langt større i det sjællandske område. Det illustreres af figur 3-6¹.

Figurerne viser den tydelige forskel mellem de to områder. Kun to sogne i Holbæk handelsdistrikt havde *under* 25 indbyggere pr km², og kun ét sogn i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt (i 1870 vokset til to) havde *over* 25 indbyggere pr km². Befolkningstilvæksten var på 7.621 personer i det sjællandske område og på 4.114 personer i det jyske. Det medførte en stigning i befolkningstætheden (indbyggere pr km²) på 9,8 i Holbæk handelsdistrikt fra 36,1 til 45,9 og på 5,5 i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt fra 12,9 til 18,5. Befolkningstilvæksten var altså kraftigere i det sjællandske område målt i absolutte tal, men procentvis var væksten kraftigere i det jyske område: 43 % mod 27 % i det sjællandske område. Tilvæksten i de to områder lå i øvrigt lidt højere end gennemsnittet for henholdsvis det østdanske område (region 3-5) og det vstdanske område (region 7-9).

Inden for Holbæk handelsdistrikt opstod der ti stationsbyer, i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt var det syv. De fleste af de sogne, hvor der senere opstod stationsbyer, havde en befolkningstilvækst, der lå højere end resten af områdets, men med store forskelle fra sogn til sogn. Der var således ikke noget klart mønster i udviklingen, men dog en tendens til, at de områder, hvor der senere opstod stationsbyer, allerede nu havde en lidt kraftigere befolkningstilvækst. Det er der ikke noget mærkeligt i, idet man ved bygningen af det sekundære jernbanenet, som berørte hovedparten af stationsbyerne, tog hensyn til de begyndende bydannelser på landet. Områder med en lidt kraftigere befolkningstilvækst havde altså i sig selv større chance for senere at få tildelt en station.

Heller ikke befolkningstilvæksten i de købstæder, der lå i og omkring de to handelsdistrikter, viste noget klart mønster, bortset fra at de jyske byer gennemgående voksede hurtigere end de sjællandske.



Figur 3. Holbæk handelsdistrikt. Befolkningstæthed 1840.

Sammenfattende kan man sige, at årene 1840-70 var karakteriseret af en betydelig befolkningstilvækst, men den måde, befolkningen fordelte sig på, viste endnu ikke så markante mønstre som i de 50 år fra 1870 til 1920. Befolkningstilvæksten formede sig som en bred tilgang i både byerne og landdistrikterne, og den punktvis koncentration af befolkningen var endnu ikke stærkt udtalt. Markedsøkonomien havde endnu ikke nået en sådan udstrækning, at der var opstået egentlige lokalmarkeder på landet.

Landbrugsudviklingen

Den grundlæggende forskel i brugsstruktur mellem det østlige og det



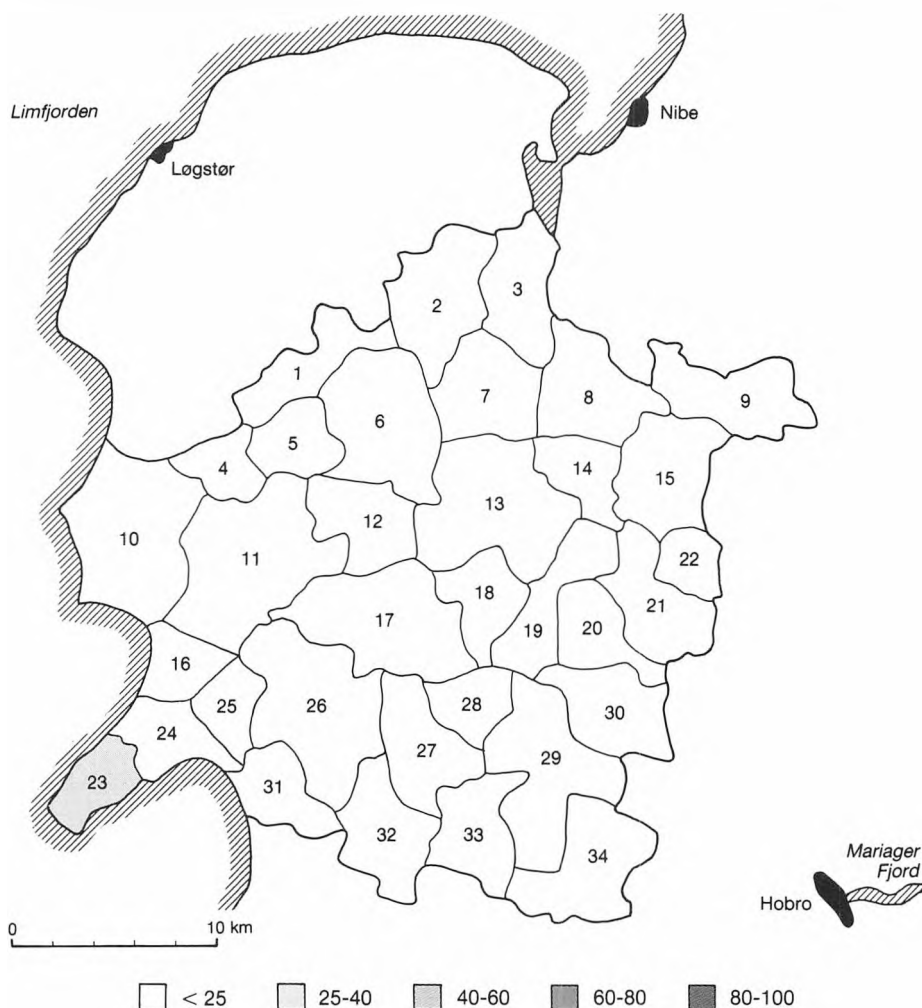
Figur 4. Holbæk handelsdistrikt. Befolkningstæthed 1870.

vestlige Danmark, der er omtalt i indledningen, gjorde sig også gældende for de to handelsdistrikters vedkommende. Det belyses i tabel 7².

Tabel 7. Landbrugsbedrifternes og hartkornets fordeling efter brugsstørrelse i % 1835 og 1873

		1835			1873			
		1	2+3	I alt	1	2	3	I alt
Holbæk	Brug	39	61	100	23	69	8	100
	Hartkorn	90	10	100	79	21	—	100
Års-Farsø-Ålestrup	Brug	28	72	100	12	85	3	100
	Hartkorn	57	43	100	40	60	—	100

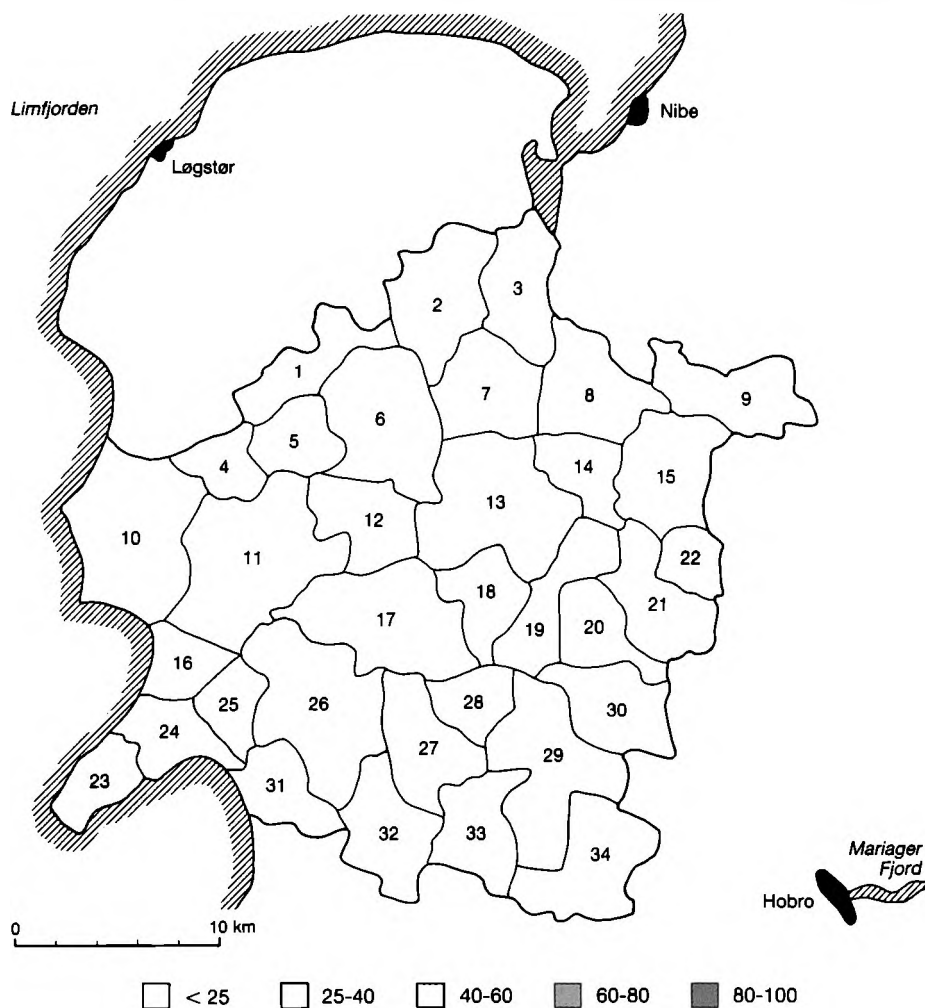
1 = Storbrug, 2 = Familiebrug, 3 = Småbrug



Figur 5. Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Befolkningstæthed 1840.

De to tællinger i 1835 og 1873 er ikke direkte sammenlignelige, da tællingsgrundlaget blev ændret ved indførelsen af den nye matrikel i 1844, men de giver et indtryk af udviklingens hovedtræk og af forskellen mellem de to områder.

I det sjællandske område var det de store brug, som krævede fremmed medhjælp, der dominerede. De havde 90% af hartkornet i 1835 og stadig 79% i 1873. I Himmerland faldt deres andel af hartkornet mellem de to tællinger fra 57% til 40%. Tendensen var altså fælles for de to områder: Familiebrugene vandt frem på storbrugenes bekostning, men tendensen var langt mere udtalt i det jyske område, og her blev familiebruget den dominerende brugstype i denne periode, hvorimod storbrugene bevarede



Figur 6. Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Befolkningstæthed 1870.

deres dominans på Sjælland. Men trods den klare tendens til udbredelse af familiebruget var der i 1873 i absolutte tal kun halvt så mange familiebrug i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt som i Holbæk handelsdistrikt, 1.733 mod 3.555. Til gengæld var familiebrugene i det jyske område i gennemsnit dobbelt så store som familiebrugene i det sjællandske.

Brugsstrukturen var ikke den eneste forskel mellem de to områders landbrug. Der var også forskel i landbrugsdriften. I det sjællandske område dominerede kornavl, i det himmerlandske var det husdyrbruget. Det illustreres af tabel 8, der viser udviklingen i husdyrholdet i de to områder.

Tabel 8. Husdyrholdet 1837 og 1876

	Index (1876=100)							
	Holbæk		Års-F-Å		Holbæk		Års-F-Å	
	1837	1876	1837	1876	1837	1876	1837	1876
Køer	18.402	25.195	4.296	8.700	73	100	49	100
Hornkvæg	23.765	32.072	10.123	20.054	74	100	50	100
Svin	9.753	24.127	868	5.993	40	100	14	100
Får	42.580	25.436	33.036	48.817	167	100	68	100

I Himmerland dominerede fåreavl og opdræt af slagtekvæg, mens antallet af malkekøer og svin lå meget lavt, og trods en vækst i alle fire former for dyrehold vedblev dette forhold at gøre sig gældende i hele perioden. I Holbæk handelsdistrikt derimod var fåreavlen på retur, og svin og malkekøer spillede en forholdsvis langt større rolle, end de gjorde i Himmerland. Det sjællandske landbrug var altså nærmere ved den driftsform, der bredte sig i hele det danske landbrug efter driftsomlægningen, end det jyske, men landbruget var stadig i kornsalgsperioden, og den radikale driftsomlægning havde endnu ikke fundet sted.

Udviklingen i transportsystemet

I løbet af perioden 1847-75 blev størstedelen af det primære jernbanenet bygget, og det indebar en revolution af landtrafikken. Det primære jernbanenet tog imidlertid primært sigte på fjerntrafikken og skabte forbindelse mellem de vigtigste købstæder. Derimod blev landdistrikternes trafikbehov ikke særlig tilgodeset ved den lejlighed. Store landområder havde langt til den nærmeste jernbane, og der blev kun anlagt forholdsvis få stationer i landdistrikterne. Denne situation blev først ændret ved bygningen af det sekundære jernbanenet fra begyndelsen af 1890'erne til ind i 1920'erne. Men det primære jernbanenet skabte forudsætningen for, at det sekundære jernbanenet kunne bygges og få øjeblikkelig virkning for landbrugets indkøbs- og afsætningsmuligheder.

Udbygningen af vejnettet gik på det nærmeste i stå, efter at banenettet var kommet igang. Først i mellemkrigstiden begyndte der en egentlig udbygning af vejnettet.

Erhvervsudviklingen i købstæderne

Da stationsbyerne dukkede op, var det som et mellemled mellem landdistrikterne og købstæderne, og det er derfor af betydning at se på erhvervsudviklingen i de købstæder, der lå i og omkring de to handelsdistrikter.

Kildematerialet er imidlertid spinkelt for denne periode, så man må nøjes med at belyse det samlede antal af næringsdrivende i købstæderne i henholdsvis Holbæk amt og Ålborg amt. Antallet af næringsdrivende voksede i begge områder, lidt kraftigere i Ålborg amt end i Holbæk amt. Håndværk/industri var langt den største gruppe inden for byerhvervene i begge amter, men handelen oplevede en kraftigere tilvækst. Især er det tydeligt, at butikshandelen fik sit gennembrud i denne periode. Derimod var væksten på de kapitalkrævende områder som engroshandel og bankvirksomhed, hvor købstæderne fik overordnede funktioner i forhold til stationsbyerne, endnu ikke særlig markant. Det er tydeligt, at byerhvervene ekspanderede, men ligesom for befolkningstilvækstens vedkommende var der tale om en bred vækst, og tendensen i retning af kapitalkoncentration og den dermed sammenhængende hierarkisering af bysystemet var endnu ikke blevet markant.

Erhvervsudviklingen i landdistrikterne

Forskellen mellem de to områder kommer tydeligt frem, når man ser på antallet af håndværkere og handlende i denne periode. Det illustreres af figur 7-10, der viser henholdsvis håndværkets og handelens andel af den erhvervsaktive befolkning.

Det fremgår klart af figurerne, at de to erhverv spillede en langt større rolle i Holbæk handelsdistrikt, end de gjorde i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt.

I det sjællandske område udgjorde håndværkerne mindst 10% af befolkningen i 35 af de 38 sogne. I Himmerland var det kun tilfældet i 7 af de 34 sogne. Her skilte Haverslev sogn sig klart ud med 29%, hvilket formentlig skyldes, at de nærliggende skove og et tegl- og kalkværk i nabosognet Ravnkilde gav gode håndværksmæssige beskæftigelsesmuligheder³.

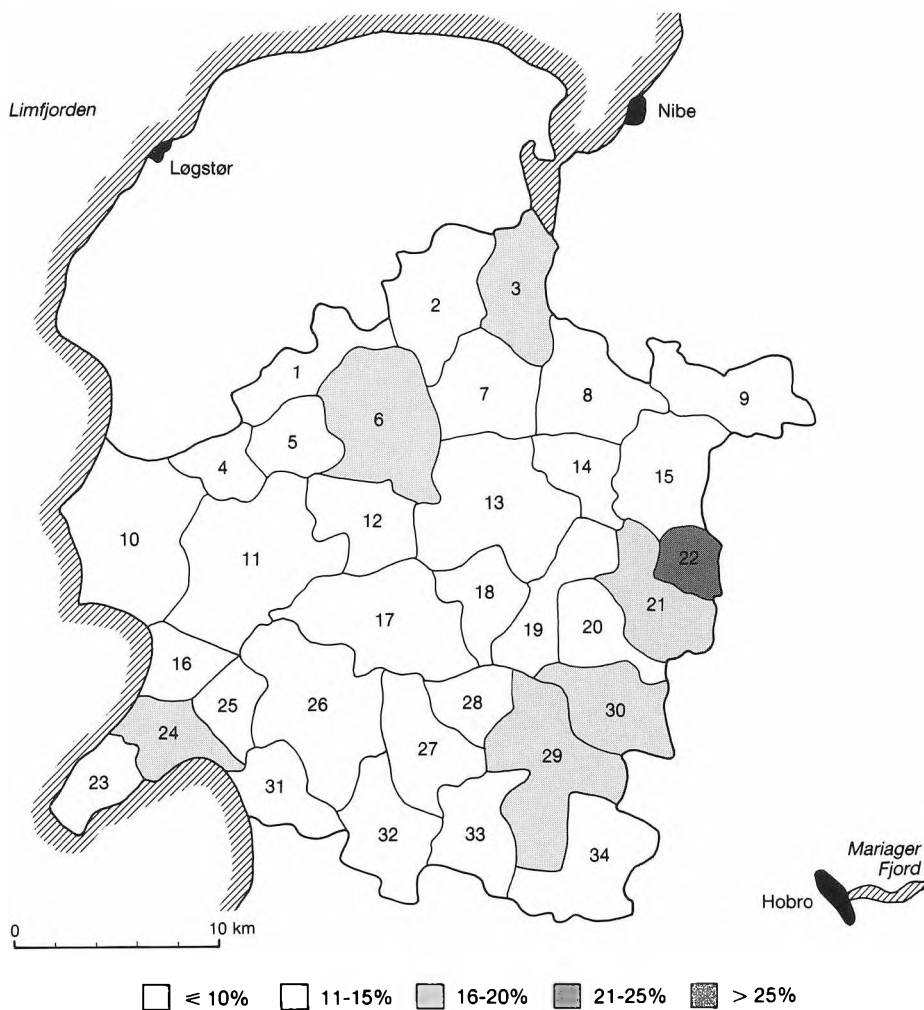
Når forskellen på de to områder var så stor, skyldes det det forhold, som blev omtalt ovenfor i forbindelse med befolkningsudviklingen, nemlig den kraftige tilvækst i underklassen på landet. I det jyske område kunne denne befolkningsgruppe i vidt omfang ernære sig ved at drive landbrug, fordi nyopdyrkning gav muligheder for at oprette nye brug, og som det sås i afsnittet om landbrugsudviklingen, resulterede det i et voksende antal familiebrug, som gennemgående havde et meget større jordtilliggende end de sjællandske. På Sjælland derimod var der ikke de samme muligheder for at oprette nye brug, der var store nok til at ernære en familie. Derfor blev der måske nok udstykket jordlodder, men de var så små, at det var nødvendigt for den familie, der boede dér, at supplere indtægterne ved andet arbejde. Det blev i mange tilfælde daglejerarbejde i landbruget, men i andre tilfælde



Figur 7. Holbæk handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1860.

håndværk eller arbejdsmandsarbejde. Det er forklaringen på de mange håndværkere i det sjællandske landdistrikt. Det var ikke håndværksevirk-somheder i moderne forstand af ordet med eget værksted og en lang faglig uddannelse af indehaveren. Det var meget mere beskedne virksomheder, der som regel ikke bestod af andet end indehaveren selv og de nødvendige redskaber. De fandtes spredt ud over hele distriktet, hvor det nu havde været muligt at erhverve en jordlod.

Handelserhvervet var langt mindre udbredt på landet end håndværket. Det har derfor også været nødvendigt at anvende andre signaturer på figu-
 rerne end for håndværkets vedkommende for overhovedet at gøre det syn-



Figur 8. Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1860.

ligt. Men også dette erhverv var mere udbredt i det sjællandske område end i det jyske. I Holbæk handelsdistrikt havde 14 af de 38 sogne mere end 2% af befolkningen ernæret ved handel, i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt var det kun tilfældet i tre af de 34 sogne, og her nåede intet sogn op på 4%. Det gjorde to af sognene i Holbækområdet.

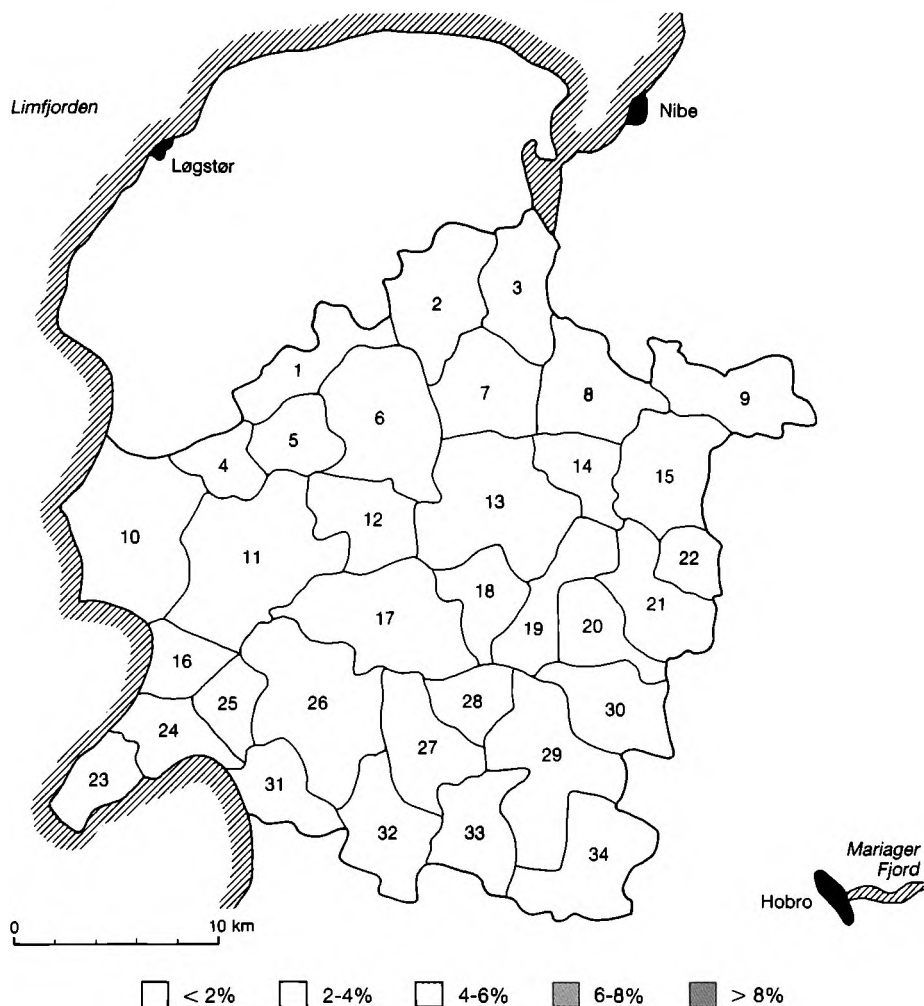
Hverken for håndværket eller for handelen er der noget fast mønster i, hvilke sogne der skiller sig ud med mange næringsdrivende. Erhvervenes fordeling i de to distrikter var endnu forholdsvis tilfældig, og den punktvisse koncentration af aktiviteten, som kom i de følgende perioder, og som fik stationsbyerne til at aftegne sig tydeligt, var endnu ikke slået igennem.



Figur 9. Holbæk handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1860.

Erhvervslivet i stationsbyerne

Det er for tidligt at tale om et erhvervsliv i stationsbyerne i denne periode, da stationsbyerne endnu ikke var opstået. Fem af de otte stationsbyer, der er valgt ud til særlig undersøgelse, fandtes slet ikke. Hvor Jyderup stationsby, Mørkøv, Knabstrup, Ålestrup og Østrup siden kom til at ligge, var der grønne marker og brølende køer og ikke tilløb til nogen form for bydannelse. Dog lå den gamle landsby Jyderup ikke langt fra det sted, hvor Jyderup station blev lagt i 1874, og hvor Jyderup stationsby voksede op. De resterende tre byer Regstrup, Års og Gedsted var endnu forholdsvis besked-



Figur 10. Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1860.

ne landsbyer, omend Års så småt var begyndt at markere sig som kommende centrum i Himmerland.

I første udgave af Traps Danmark fra 1858-59 anføres ikke mange erhvervsvirksomheder. Der var kro og teglbrænderi i Jyderup og kro i Års og Gedsted, men ellers ingen erhvervsvirksomheder i de otte udvalgte byer. I anden udgave fra 1871-75 nævnes desuden en vejrmølle og en købmandshandel i Jyderup og en købmandshandel, et bageri og et maltgøreri i Års. Nu kan man ganske vist ikke gå ud fra, at oplysningerne i Trap er udtømmende. Således ved man, at der havde været købmandshandel i Jyderup siden 1815, uden at det var blevet omtalt i hverken første eller anden



Års fik skole i 1855, mens den endnu kun var en stor landsby. Fotografiet af skolen er formentlig fra 1870'erne eller 1880'erne og giver et indtryk af livet i Års, før den blev stationsby.

Lokalhistorisk Arkiv i Års.

udgave. Denne købmandshandel blev udvidet med et lysestøberi 1840-49, men det ophørte efter en brand. I stedet blev der i 1853 indrettet bryggeri på købmandsgården. I 1860 var der desuden murer, smed, bødker og hjulmager i byen⁴.

Der var altså en vis erhvervsaktivitet i de senere stationsbyer bortset naturligvis fra dem, der endnu ikke fandtes, men stationsbyerne skilte sig endnu ikke markant ud fra det omliggende land. Dog kan man spore en tendens til, at de såkaldte midtvejsbyer, det vil sige byer, der ligger midt imellem to købstæder, havde en lidt mere omfattende aktivitet end de øvrige, men slet ikke af en intensitet som den, de følgende perioder bragte⁵.

Trods bygningen af det primære banenet, trods bondestandens voksende inddragelse i pengeøkonomien, trods liberaliseringen af næringslivet på landet fra 1857 og trods den kraftige befolkningstilvækst var stationsbyerne endnu ikke begyndt at manifestere sig omkring 1875. De tog tilløb i den følgende konjunkturperiode 1875-95, da landbrugsomlægningen fandt sted, og de foldede sig helt ud i de gode år fra 1895-1920, da det sekundære banenet og husmandsbevægelsen fik landbrugsomlægningen til at slå fuldt igennem både geografisk og socialt.

Kapitel 2

Forudsætningerne for stationsbyerne tilvejebringes 1875-1895

Årene 1875-95 var gennemgående præget af dårlige økonomiske konjunkturer. Den danske korneksport, som havde givet landbruget gode indtægter i de foregående år, blev nu udkonkurreret af korn fra USA og Rusland. Det fik som bekendt landmændene til at lægge driften om til produktion af smør og bacon. Det skete i løbet af 1880'erne, men det varede nogle år, inden landmændene fik det fulde udbytte af driftsomlægningen. Perioden var derfor økonomisk vanskelig. Det var gårdejerne, der foretog driftsomlægningen, og som i den forbindelse definitivt blev inddraget i pengeøkonomien, mens husmændene endnu ikke for alvor blev involveret i den nye landbrugsproduktion.

Det primære jernbanenet var stort set blevet fuldført i løbet af den foregående periode, og frem til begyndelsen af 1890'erne var jernbanebyggeriet beskedent. Da påbegyndtes anlæggelsen af det sekundære jernbanenet, men det hører den kommende periode til.

Jernbanedækningen i landdistrikterne var derfor endnu ikke tæt i de 20 år fra 1875 til 1895.

Den brede befolkningstilvækst i landdistrikterne hørte op, og man kunne se de første tendenser til en punktvise koncentration af befolkningen, idet nogle af stationsbyerne – fortrinsvis midtvejsbyerne – så småt begyndte at skille sig ud fra de omgivende landdistrikter, men den egentlige stationsbyudvikling var endnu ikke kommet i gang for alvor.

Årene 1875-95 betegner indledningen til stationsbyudviklingen. I denne periode blev alle forudsætningerne tilvejebragt, således at stationsbyerne fra 1895 kunne folde sig helt ud.

Befolkningsudviklingen

De to undersøgte områder, Holbæk og Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikter, føjede sig ind i det generelle vækstmønster for landdistrikterne: befolkningstilvæksten i perioden 1870-90 var langt kraftigere i det vestlige Danmark (16%) end i det østlige (2%). Begge handelsdistrikter havde en befolkningstilvækst, der lå højere end deres landsdelsgennemsnit, nemlig 27% i



Figur 11. Holbæk handelsdistrikt. Befolkningstætheden 1870.

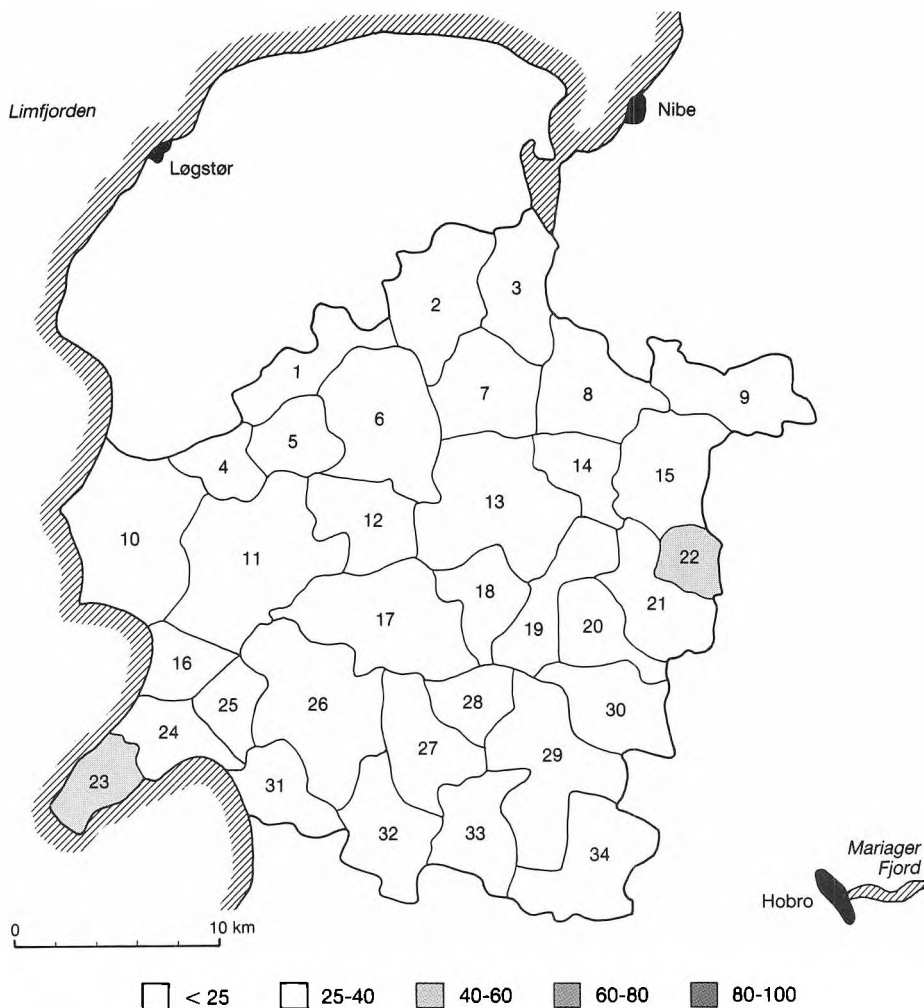
Års-Farsø-Ålestrup og 7% i Holbæk handelsdistrikt. Det er bemærkelsesværdigt, at væksten i Himmerland blev så høj. Området havde endnu ikke fået jernbane, men opdyrkningen gav sammen med dræning og mergling området nye muligheder som landbrugsjord. Også i absolutte tal var befolkningstilvæksten større i Års-Farsø-Ålestrup området: 3.650 mod 2.502 i Holbæk handelsdistrikt, men her er forskellen mellem de to områder mindre.

Stationsbyudviklingen var endnu i sin vorden, og der findes ikke tal for befolkningsudviklingen i stationsbyerne. I stedet må man nøjes med oplys-



Figur 12. Holbæk handelsdistrikt. Befolkningstætheden 1890.

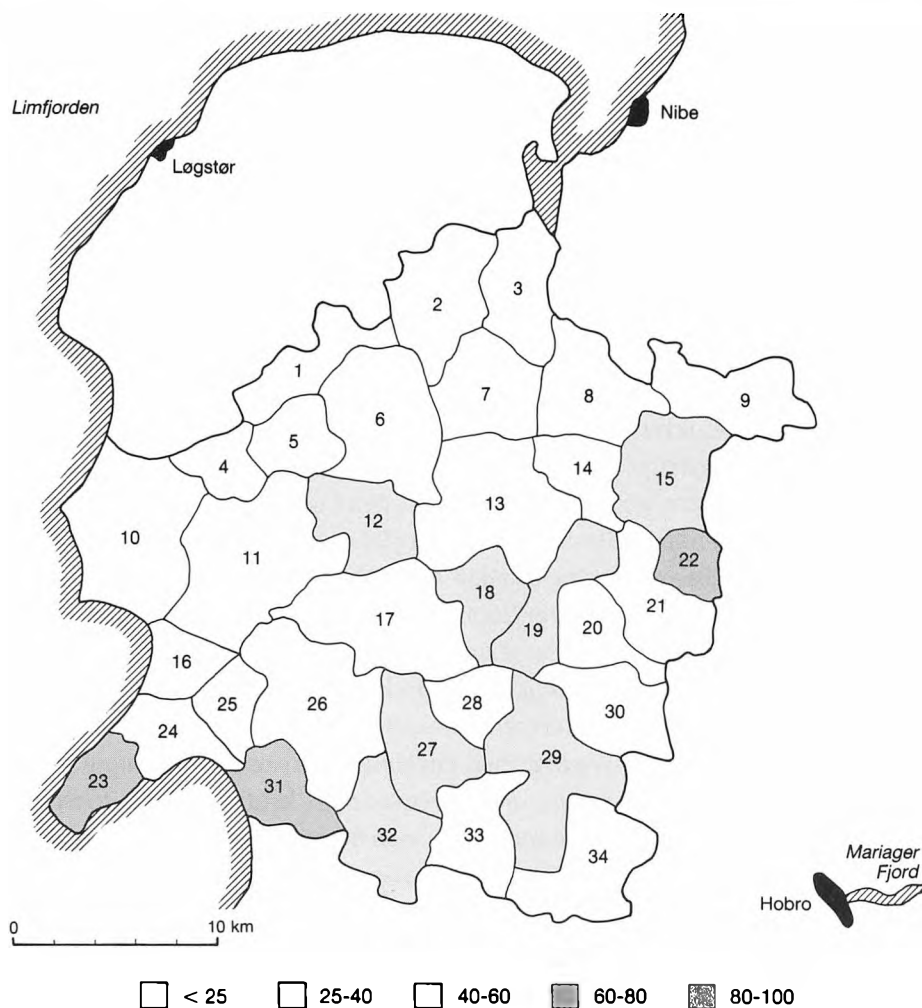
ninger om befolkningsudviklingen i stationsbysognene. I begge handelsdistrikter begyndte stationsbysognene at skille sig ud fra de øvrige landdistrikter, idet de havde en højere befolkningstilvækst. I Holbæk handelsdistrikt havde stationsbysognene en tilvækst på 16% mod 7% for området som helhed. I Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt var de tilsvarende tal 37% for stationsbysognene og 27% for handelsdistriktet som helhed. I Holbæk handelsdistrikt, som var berørt af det primære jernbanenet, fik de egentlige stationsbyer Jyderup og Mørkøv en kraftigere befolkningstilvækst end landevejsbyen Svinninge, mens det var omvendt i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt, hvor landevejsbyen Gedsted oplevede en kraftigere tilvækst



Figur 13. Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Befolkningstætheden 1870.

end de kommende stationsbyer Års og Ålestrup, der endnu ikke havde fået jernbane. Der kunne altså som Gedsted viste komme en vis udvikling igang forud for jernbanernes etablering.

Når væksttempoet blev så meget kraftigere i Himmerland end i Nordvestsjælland, skyldes det, at udgangspunktet i Jylland var så lavt. Himmerland var sammenlignet med Sjælland et svagt udviklet område, og Himmerland nåede ikke på noget tidspunkt i de her undersøgte 100 år 1840-1940 op på siden af Sjælland med hensyn til økonomisk udviklingsgrad, men Himmerland og hele Vestdanmark halede ind på det østdanske område, og udviklingen blev meget mere indgribende i Vestdanmark end på øerne.



Figur 14. Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Befolkningstætheden 1890.

Et indtryk af den økonomiske intensitet i de to handelsdistrikter får man ved at se på figur 11-14, der viser befolkningstætheden i de to områder i 1870 og 1890. Forskellen mellem de to områder er iøjnefaldende både med hensyn til udgangspunktet i 1870 og med hensyn til den udvikling, der fandt sted i de 20 år frem til 1890.

I Himmerland var der i 1870 kun to sogne, der havde en befolkningstæthed på over 25 pr km². Det var Lovns (23) med havnebyen Hvalpsund og Haverslev (22), der havde et teglværk. Gedsted (31), der fra gammel tid var et egnscentrum, havde en befolkningstæthed på 24,6 og var altså tæt på grænsen til de 25 indbyggere pr km². I Nordvestsjælland var der derimod i 1870 kun to sogne, der havde *mindre* end 25 indbyggere pr km². Det var

Hørve (7) og Frydendal (27). For Hørves vedkommende hænger det lave tal sammen med, at en del af Lammefjorden blev regnet med til sognets areal, og den var i 1870 endnu ikke kommet under dyrkning. For Frydendals vedkommende var det herregården Torbenfeldt, der dominerede sognet. Halvdelen af sognene i Holbæk handelsdistrikt havde mellem 40 og 60 indbyggere pr km², og hele otte sogne havde mellem 60 og 80. Deraf lå de syv i umiddelbar nærhed af Holbæk. Et sogn, Vallekilde (6), havde over 80 indbyggere pr km², hvilket skyldes højskolen, der var blevet oprettet i 1865.

Den samlede befolkningstæthed steg i begge områder fra 1870 til 1890, i Nordvestsjælland fra 45,9 til 49,1 indbyggere pr km², i Himmerland fra 18,5 til 23,4. Men udviklingen formede sig forskelligt i de to områder.

I Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt var der tale om en jævn befolkningstilvækst. De tre sogne, der havde haft den største befolkningstæthed i 1870, fastholdt denne position og nåede i 1890 op på mere end 40 indbyggere pr km². Syv sogne – fortrinsvis i den sydøstlige del af handelsdistriktet – fik en befolkningstæthed på over 25 pr km². Der var som nævnt endnu ikke kommet jernbaner i området, og jernbanelinjeføringen havde derfor endnu ikke kunnet virke koncentrerende på befolkningstilvæksten.

I Holbæk handelsdistrikt formede væksten sig anderledes. Her var der ikke tale om en generel tilvækst, men om en differentieret, idet nogle sogne havde faldende folketal, mens andre oplevede en kraftig tilvækst. Størst befolkningstæthed fik Merløse sogn (25), men det var en forstadsbebyggelse til Holbæk, som falder uden for den egentlige stationsbysammenhæng, og som i den følgende periode blev indlemmet i Holbæk købstad. Vallekilde (6) lå fortsat højt på grund af højskolen. Seks sogne var i 1890 nået op på en befolkningstæthed på 60-80 indbyggere pr km². I denne gruppe begynder man at kunne skimte stationsbysognene, idet Svinninge (10), der dog først fik station i 1919, og Jyderup (20) og Mørkøv (22) alle hører til denne gruppe, men noget fast mønster er der ikke tale om. For eksempel hører stationsbysognet Tølløse ikke til denne gruppe, mens tre sogne, der hverken havde eller fik station, hører med. Det gælder Særslev (9), der traditionelt havde en forholdsvis høj befolkningstæthed, som skyldes de to næsten sammenhængende byer Særslev og Snertinge, og det gælder teglværkssognet Nr. Jernløse (23) og Søstrup (24).

Der var altså tale om en begyndende differentiering af befolkningsudviklingen i Holbæk handelsdistrikt, men stationsbyerne tegnede sig endnu ikke entydigt i vækstmønsteret. I Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt var det derimod en bred tilvækst, som fulgte det traditionelle befolkningsmønster, hvor de gamle egnscentre lå en smule højere med hensyn til befolkningstæthed end resten af området. Den kommende stationsbyudvikling

var der ingen spor af i denne periode. Områdets landbrug var endnu ikke blevet inddraget i markedsøkonomien i et sådant omfang, at der var opstået et egentligt lokalmarked i distriktet.

Landbrugsudviklingen

Den overordnede udviklingstendens inden for landbruget var en forskydning fra de store brug til familiebrugene og småbrugene, og denne tendens gjorde sig også gældende i tidsafsnittet 1875-95, omend tempoet i udviklingen var lavere end i den følgende periode. Udviklingens hovedtendens illustreres af tabel 9, der viser landbrugsbedrifternes og hartkornets fordeling i % på de tre brugstyper.

Tabel 9. Landbrugsbedrifternes og hartkornets fordeling efter brugsstørrelse i % 1873 og 1895

		1873				1895			
		1	2	3	I alt	1	2	3	I alt
Holbæk	Brug	23	69	8	100	20	64	16	100
	Hartkorn	79	21	—	100	75	25	—	100
Års-Farsø-Ålestrup	Brug	12	85	3	100	8	85	7	100
	Hartkorn	40	60	—	100	36	64	—	100

1 = Storbrug, 2 = Familiebrug, 3 = Småbrug

Som nævnt er afgrænsningen mellem gruppe 2 og 3 ikke helt tilfredsstillende, idet en del af småbrugene, der skulle regnes til gruppe 3, bliver opført under gruppe 2 i tabellen. Det var de husmandssteder, der var for små til, at en familie kunne leve af landbruget alene, og hvor de derfor måtte supplere indtægterne med arbejde som håndværkere, landarbejdere eller lignende. Denne gruppe voksede kraftigt i anden halvdel af 1800-tallet og spillede en langt større rolle på øerne end i Jylland.

Det, der springer mest i øjnene, når man ser på brugsstrukturen i de to handelsdistrikter, er jordens fordeling mellem storbrug og familiebrug. Trods en fælles tendens til, at familiebrugene vandt frem, bevarede storbrugene i Holbæk handelsdistrikt 75% af hartkornet i hele perioden, mens de i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt kun havde 36% af hartkornet ved periodens slutning. Til gengæld havde familiebruget 64% af hartkornet i området i Himmerland, og det er derfor indlysende, at det fik afgørende betydning for hele området, da familiebrugene gennem driftsomlægning, andelsmejerier og sekundært jernbanenet blev draget fuldt ud med i den danske landbrugseksport og dermed i markedsøkonomien, sådan som det skete i perioden 1895-1920.

Den driftsomlægning, der fandt sted i 1880'erne, og som lagde produktionen om fra korn til smør og bacon, viste sig ved en vækst i antallet af svin og malkekøer. Denne udvikling bredte sig fra storbrugene til familiebrugene, og det betød, at denne udvikling kom tidligere i gang i Holbæk handelsdistrikt, som var domineret af storbrugene, end i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt, hvor familiebrugene dominerede. Det illustreres af tabel 10, der viser husdyrholdet i de to områder.

Tabel 10. Husdyrholdet 1876 og 1893

	Holbæk		Års-F-Å		Index (1876= 100)			
	1876	1893	1876	1893	Holbæk 1876	1893	Års-F-Å 1876	1893
Køer	25.195	28.181	8.700	10.546	100	112	100	121
Hornkvæg	32.072	42.356	20.054	26.909	100	132	100	134
Svin	24.127	39.513	5.993	8.403	100	167	100	140
Får	25.436	14.399	48.817	39.037	100	57	100	80

Antallet af malkekøer og svin var langt højere i det nordvestsjællandske område end i Himmerland, og malkekøerne udgjorde en langt større del af hornkvægbestanden i Holbækområdet end i Års-Farsø-Ålestrupområdet, hvilket er udtryk for, at mejeribruget dominerede i det sjællandske område, mens opdrættet af slagtekvæg var dominerende inden for husdyrbruget i Himmerland. Det jyske landbrugs tilbagestående karakter ses også af, at fåreholdet trods en faldende tendens stadig var meget stort.

Sammenfattende kan landbrugsudviklingen i perioden karakteriseres ved en omstilling til produktionen af forædlede animalske landbrugsprodukter, men med en tydelig geografisk forskel, som var socialt og økonomisk betinget, idet udviklingen gik hurtigere i de frugtbare østdanske områder, hvor jorden var bedre og gårdene større end i resten af landet. Socialt var det først og fremmest gårdejerne, der foretog driftsomlægningen i disse år, og som på forbavsende kort tid fik oprettet et decentralt industrielt produktionsnet (andelsmejerierne), som sikrede gårdejerne kontrol med forarbejdningsleddet, og som skabte forudsætningen for, at også husmændene kunne blive inddraget i denne produktion, sådan som det skete i den følgende periode. Da driftsomlægningen begyndte i storbrugene og først senere bredte sig til familiebrugene, blev det sjællandske område naturligt nok tidligere berørt af denne udvikling end det jyske.

Udviklingen inden for transport og kommunikation

Perioden 1875-90 var en forholdsvis død tid for jernbanebyggeriet. Det primære banenet var stort set blevet afsluttet ved midten af 1870'erne, og det

sekundære jernbanenet begyndte ikke at tage form før i 1890'erne. Jernbanebyggeriet var derfor beskedent i denne periode sammenlignet med såvel den foregående som den efterfølgende periode. I de to særligt undersøgte områder blev der ikke bygget banelinjer i disse år. Linjen Roskilde-Holbæk-Kalundborg var blevet afsluttet i 1874, og linjerne Hobro-Løgstør og Viborg-Ålestrup blev først taget i brug i 1893.

Jernbanernes betydning var i øvrigt afhængig af landbrugsudviklingen. I de østlige egne, hvor landbrugsomlægningen var nået længst, fik banerne betydning for transporten af landbrugsvarer allerede i denne periode, mens de i det vestlige Danmark først fik en tilsvarende betydning efter år 1900¹.

På kommunikationsområdet var udviklingen endnu beskedent. Postmængden voksede, og jernbanerne lettet postbefordringen, men der skete ikke afgørende ændringer her. Det var først i den følgende periode, at kommunikationsområdet gennemlevede markante ændringer.



De gamle købmandsgårde i købstæderne udviklede sig i slutningen af 1800-tallet mere og mere til en gros virksomheder. Hvor det før var bønderne, der kom i købmandsgården, blev det nu detailhandlerne, både købstædernes, stationsbyernes og landsbyernes. Billedet viser købmand Steenstrups gård i Holbæk.

Gustav Jensen: Købmandsliv, s. 73.



Figur 15. Holbæk handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1860.

Erhvervsudviklingen i købstæderne

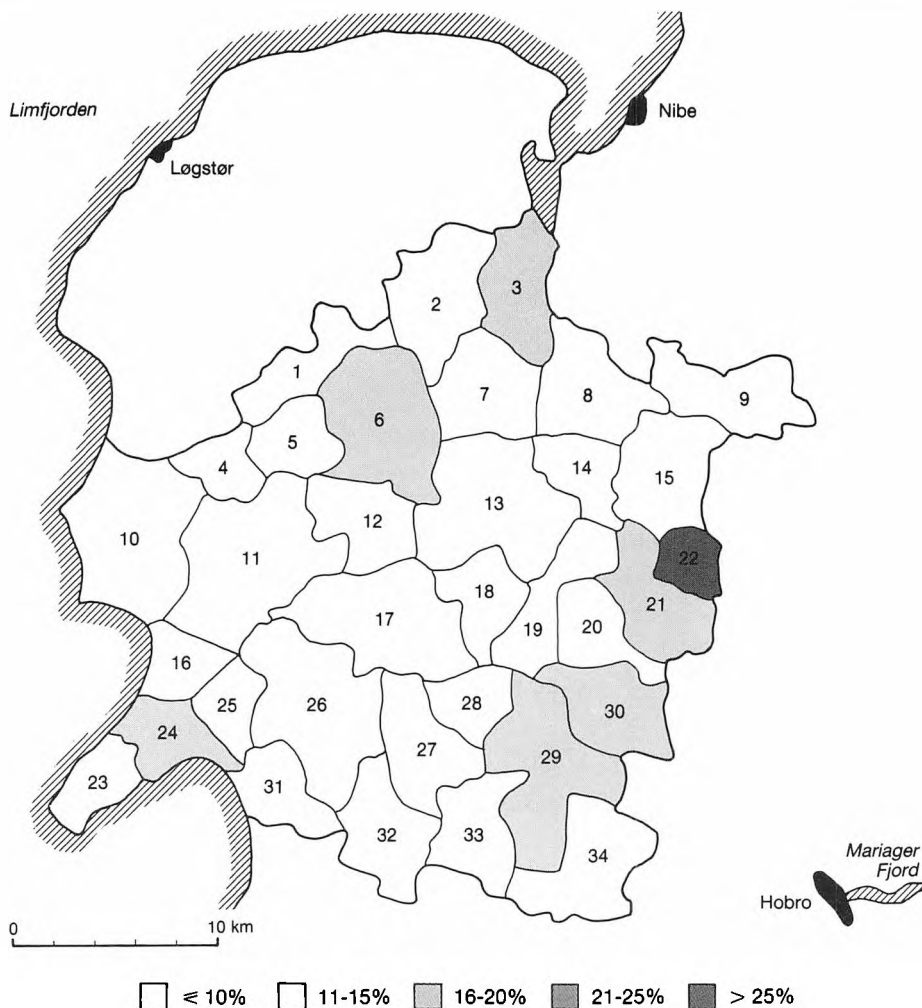
Stationsbyerne indgik i et økonomisk samspil med de omkringliggende købstæder, og det har derfor sin interesse at følge erhvervsudviklingen i disse. Desværre er kildematerialet dårligt for denne periode. I den foregående periode bragtes der i de trykte folketællinger oplysninger om erhvervssammensætningen i købstæderne, men det hørte op. I stedet for folketællingerne må man så bruge handelskalenderne. De er imidlertid af skiftende kvalitet og begynder først fra 1883 at bringe nogenlunde fyldige oplysninger, men selv efter dette år er de ikke udtømmende. F.eks. registre-



Figur 16. Holbæk handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1890.

res der et fald i antallet af håndværksvirksomheder i de største byer, Ålborg og Slagelse, fra 1883 til 1896, men det er næppe korrekt. Der er snarere tale om, at et større antal af helt små håndværksvirksomheder gled ud af handelskalenderen. Det betyder imidlertid, at oplysningerne i handelskalenderen kun kan bruges som indicium på nogle hovedtendenser i udviklingen.

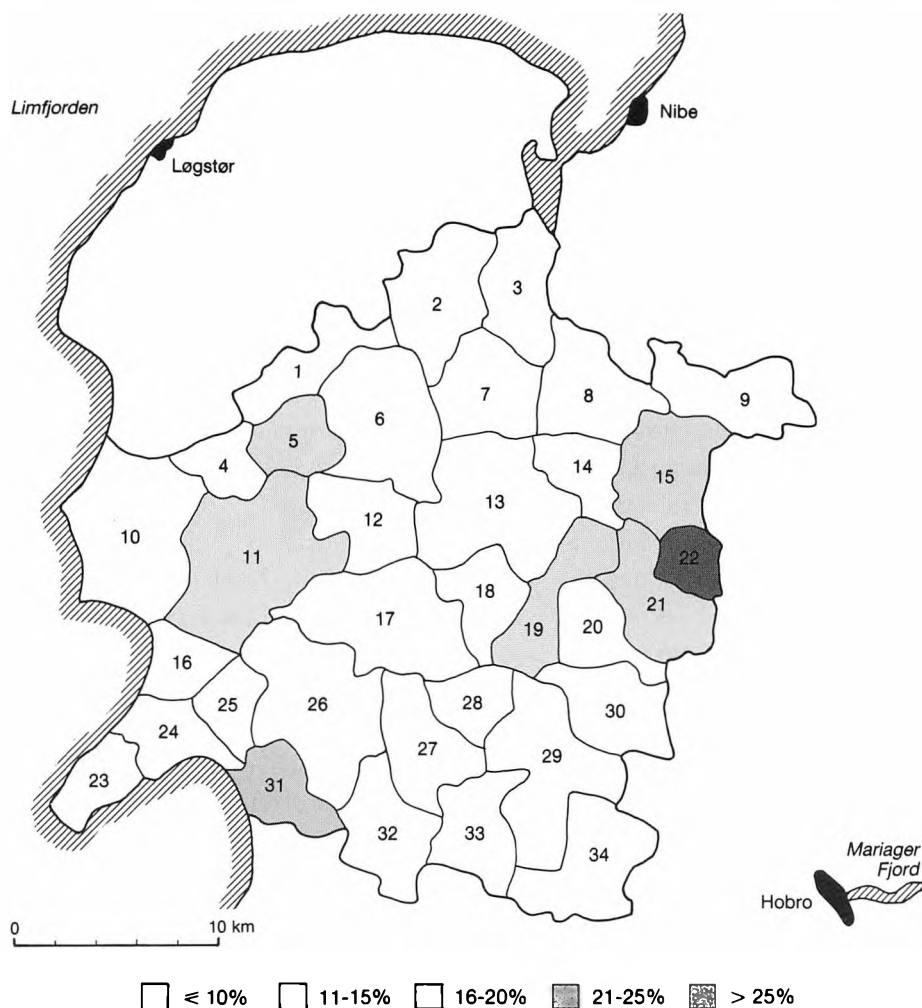
Perioden var generelt præget af en økonomisk koncentrationstendens. Bybefolkningen voksede langt hurtigere end landbefolkningen, og de større byer begyndte at skille sig tydeligere ud fra de mindre. Antallet af industri-virksomheder var stigende, og det samme var efter al sandsynlighed også



Figur 17. Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1860.

antallet af håndværksvirksomheder. Denne udvikling var udtryk for, at der nu opstod regionale markeder.

Den begyndende import af gødnings- og foderstoffer stillede øgede kapitalkrav til købmændene. Det betød, at de gamle traditionelle købmændsgårde i købstæderne, der havde varetaget handelen med oplandets bønder, nu begyndte at forsvinde. I mange tilfælde skete det ved, at de sluttede sig sammen. Således oprettede fem købmænd i fællesskab Løgstør Gjødningshandel og Foderstofforretning i begyndelsen af 1880'erne, og i Hobro stod tre af byens store købmænd bag A/S Hobro Korn- og Foderstofforretning i samarbejde med købmænd i Randers og København.



Figur 18. Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1890.

Ændringerne i handelsmønsteret mellem land og by gav sig også udslag i, at nogle af de store købmandsgårde i købstæderne oprettede filialer i de gryende stationsbyer. Firmaet R.W.Maegaard (Muus) i Odense fik således filialer i Årup og Ringe, N.M. & F.Plum i Assens fik filial i Glamsbjerg og C.A. Quade i Maribo fik filial i Holeby i denne periode. Det skete karakteristisk nok på øerne, hvor landbrugsomlægningen var nået længst.

Landbrugsomlægningen rummede altså forskellige tilpasningsmuligheder for de gamle købmandsgårde, men stillede dem også over for tilpasningskrav.

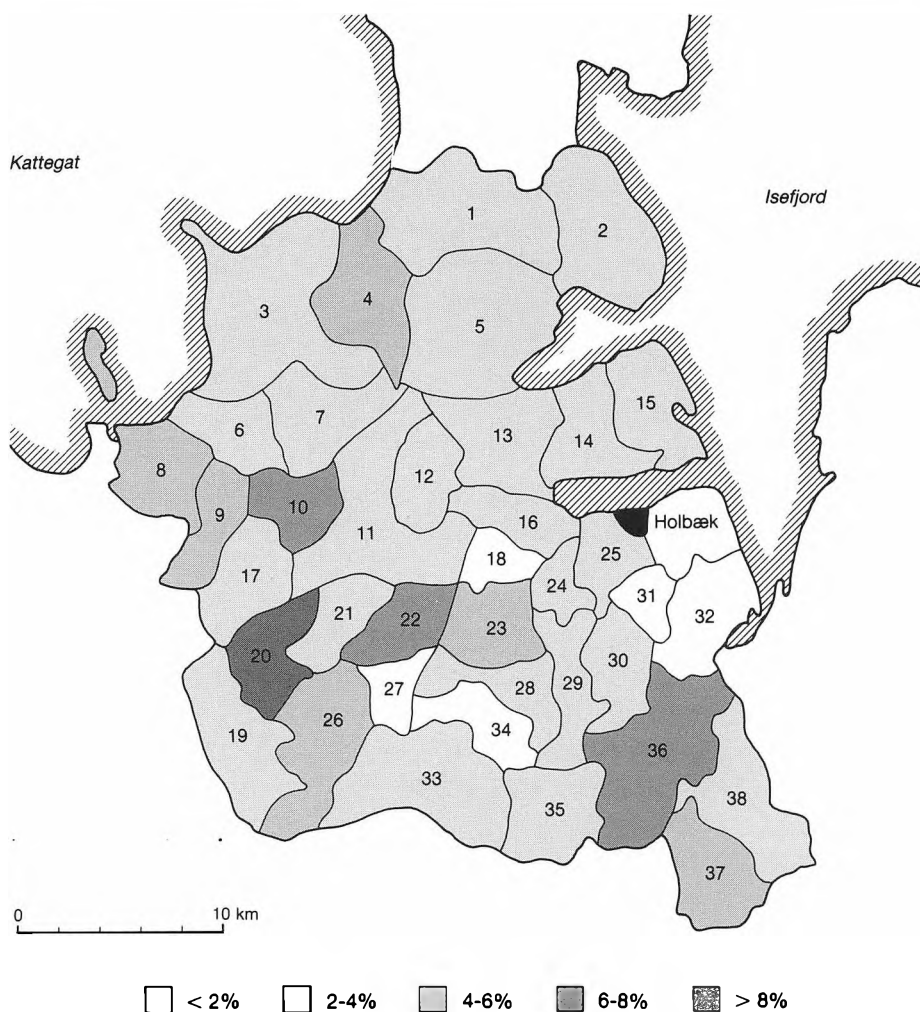
Antallet af detailhandlere skød kraftigt i vejret, og samtidig var der en



Figur 19. Holbæk handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1860.

voksende specialisering, således at der ved siden af de gamle blandede butikker også opstod nye med et mere specialiseret sortiment. Specialiseringen krævede et marked af en vis størrelse og var derfor mere udtalt i de større byer.

Pengeøkonomiens gennembrud i den forrige periode havde resulteret i, at der var kommet sparekasser i købstæderne, og en del af dem fik også en bank, men det var først fra 1890, at banksystemet for alvor bredte sig i købstæderne og blev en faktor i samspillet mellem købstad og stationsby.

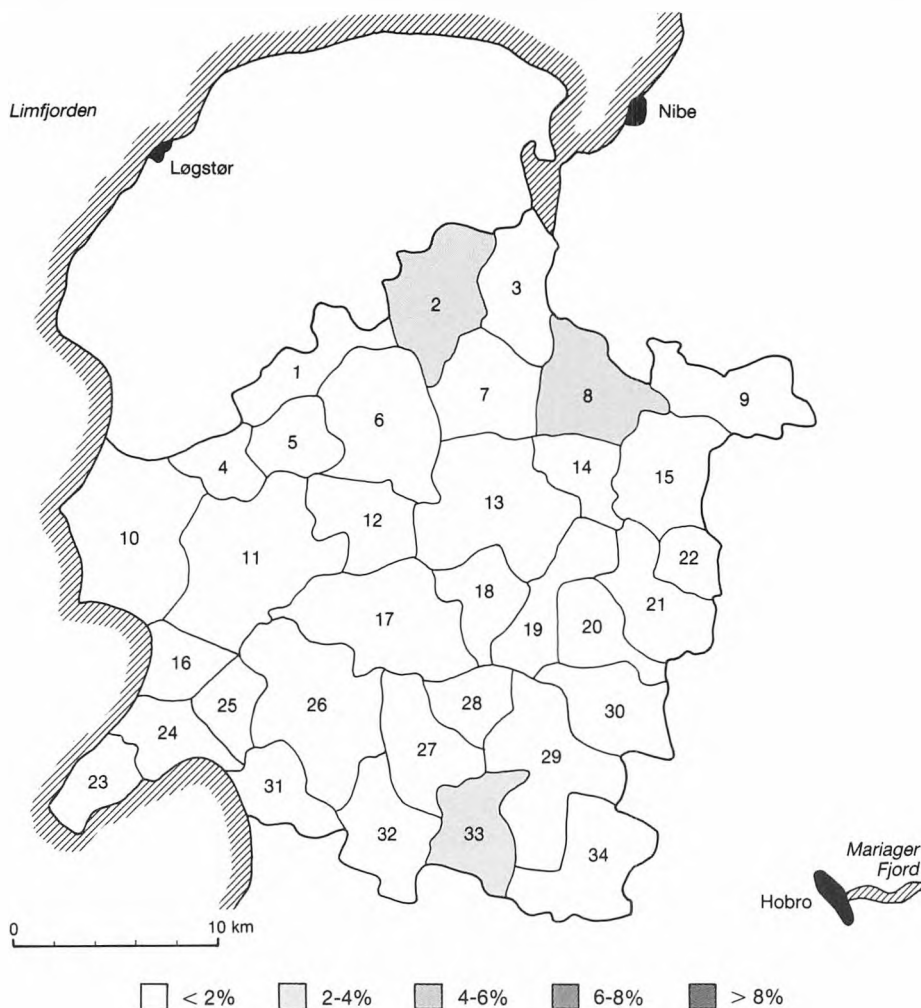


Figur 20. Holbæk handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1890.

Erhvervsudviklingen i landdistrikterne

I løbet af de 100 år fra 1840 til 1940 skete der en punktvis koncentration af erhvervsaktiviteten på landet, idet håndværk/industri og handel i stadig højere grad blev samlet i stationsbyerne.

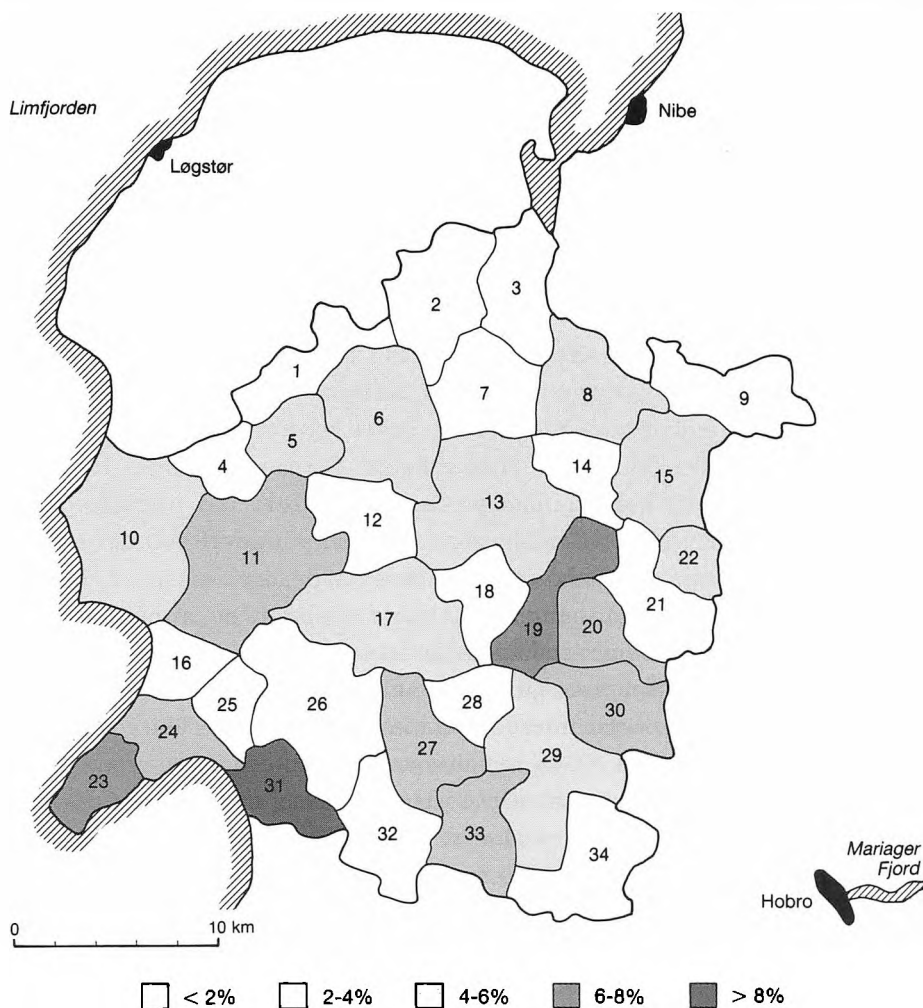
Til illustration af denne udvikling er der blevet udarbejdet kort over de to handelsdistrikter, der viser hvor stor en procentdel af befolkningen, der blev ernæret af henholdsvis håndværk/industri og handel ved de to folketællinger i 1860 og 1890. Oplysningerne i tællingerne gives på sogneniveau og kan ikke specificeres yderligere. Man kan altså ikke belyse stationsbyer-



Figur 21. Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1860.

ne som sådan, men må nøjes med at sammenligne stationsbysognene med de andre sogne.

I figur 15-18 illustreres håndværkets udbredelse. Som det fremgår af figurerne, skete der ikke særlig store forandringer i håndværkets udbredelse i de to handelsdistrikter i de 30 år fra 1860 til 1890. I Holbækområdet kan man se, at midtvejsbyen Jyderup begynder at tegne sig ved periodens slutning, mens der ikke er noget klart mønster i udviklingen i Års-Farsø-Ålestrup. Her var der både i 1860 og i 1890 syv sogne, hvor mere end 10% af befolkningen blev ernæret af industri og håndværk, men kun to af de syv



Figur 22. Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1890.

sogne gik igen i begge tællinger. Det var Haverslev (22) og Brorstrup (21). Af disse havde Haverslev et teglværk ved gården Kragelund².

Forskellen mellem de to handelsdistrikter er ligeledes iøjnefaldende og afspejler den forskellige landbrugsstruktur. I Holbæk handelsdistrikt, hvor jorden var frugtbar, var den sociale opdeling inden for landbruget langt skarpere, end den var i det mindre frugtbare Himmerland. Der fandtes derfor på Sjælland en langt større underklasse, som ernærede sig ved en kombination af jorddyrkning og andet arbejde, hvilket i mange tilfælde var håndværk. Denne gruppe opførtes i folketællingerne ofte som håndværke-

re. Håndværkere af denne type, der kombinerede håndværk og landbrug, blev ikke koncentreret i stationsbyerne, fordi håndværkernes bopæl var knyttet til deres jordlod. Stationsbyerne blev derfor ikke så tydeligt lokalisering for håndværket som for handelen. I Års-Farsø-Ålestrup fandtes der også en underklasse, der kombinerede jordbrug med andet erhverv, men den var ikke så forholdsvis talstærk som i Holbækområdet, og landbruget betød gennemgående mere i den samlede erhvervsaktivitet for denne gruppe, end det gjorde på Sjælland, så der er færre, der opføres som håndværkere i folketællingerne.

Handelserhvervets udbredelse illustreres i figur 19-22. Forskellen mellem de to områder er langt mindre med hensyn til handelserhvervet end med hensyn til håndværket. Handelserhvervet var forholdsvis nyt uden for købstæderne i hvert fald som lovligt erhverv. Først i 1856 blev der givet generel tilladelse til høkerhandel på landet, og først ved næringslovens ikrafttræden i 1862 blev handelen givet helt fri. Alligevel kan det økonomiske forspring, som det sjællandske område havde, også ses her. I Holbæk handelsdistrikt var der 14 sogne i 1860, der var nået op på, at mere end 2% af befolkningen blev ernæret af handelsvirksomhed, i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt var kun tre sogne nået så højt. I perioden frem til 1890 bredte handelen sig i begge områder, således at der kun var fem sogne i det sjællandske område, som stadig havde mindre end 2% ernæret ved handelen, mens det tilsvarende antal sogne i Himmerland var 16. Samtidig kan man se, at stationsbyerne begynder at tegne sig i landskabet i Nordvest-Sjælland, hvor Jyderup (20), Mørkøv (22), Tølløse (36) og Svinninge (10) skiller sig ud fra de øvrige sogne. Så langt var udviklingen ikke nået i Himmerland, som jo imidlertid også først fik sine jernbaner i 1893. Her var det Lovns (25) med havnebyen Hvalpsund og det gamle egnscentrum Gedsted (31) samt Binderup (19), der skilte sig ud. Der var altså kommet en udvikling igang, men den var endnu kun svag og spredt sammenlignet med den sjællandske.

Erhvervslivet i stationsbyerne

Som nævnt er der i de to handelsdistrikter valgt otte stationsbyer ud til nærmere undersøgelse. Erhvervsudviklingen i disse byer belyses på grundlag af folketællingernes oplysninger. I den forbindelse kan det være vanskeligt at foretage en præcis afgrænsning af stationsbyerne. Ved folketællingerne blev sognene opdelt i optællingskredse, og disse optællingskredse faldt ikke nødvendigvis sammen med stationsbyerne i udstrækning og kunne i øvrigt ændre sig fra tælling til tælling. Det har næppe haft den store betydning for byerhvervene, hvorimod antallet af landbrugere formentlig



Stationsbyens pionerer i Års. I bageste række fra venstre J.C. Hestbech, Poul Sørensen, Kr. Hestbech og Erik Hestbech. Forreste række farver Petersen og lærerne Ørum og Lars Møller Madsen.

De tre brødre Hestbech åbnede deres købmandshandel i 1884, og den voksede sig på kort tid stor og blev siden udgangspunkt for en lang række selvstændige virksomheder. Farver Petersen forrest til venstre overtog i 1888 den såkaldte Farvergård, hvor R.J. Christensens bageri var blevet etableret i 1870 som byens første forretning. Farvergården blev den bygningsmæssige ramme omkring en række selvstændige håndværksvirksomheder; selv drev Petersen både farveri og uldspinderi. Pioneren frem for nogen i Års var imidlertid lærer Møller Madsen forrest til højre. Han tog initiativ til at skaffe Års jernbane, bank, landbrugsskole og andelsslagteri; han fik ideen til den store amtsudstilling i 1907, der slog Års' navn fast. Han oprettede grundlovsverneforening, sangkor, som han selv dirigerede etc. etc. og var for Års, hvad Rasmus Andersen var for Årup og Valdemar Olsen for Fårevejle.

Lokalhistorisk Arkiv i Års.

er blevet for stort. I det følgende ses der derfor helt bort fra landbruget som et indslag i stationsbyernes erhvervsliv.

Håndværket var det dominerende erhverv i stationsbyerne, og dets betydning var generelt voksende fra 1870 til 1890, således at dets andel af befolkningen nåede op på omkring 50%. Samtidig voksede handelen, der i 1870 kun havde spillet en beskeden rolle, op til med mellem 10 og 20% af befolkningen at blive det næstvigtigste erhverv, ihvertfald blandt de erhvervsaktive. Der var en forholdsvis stor gruppe pensionister, men flertallet var aftægtsfolk, der boede på gårdene, og som derfor ikke hørte til de

egentlige stationsbyer. Det var først i mellemkrigstiden, at pensionister i større tal begyndte at slå sig ned i små huse i stationsbyerne. Transport var begyndt at spille en rolle som erhverv i de sjællandske stationsbyer (9-14%) som følge af jernbanens åbning i 1874, mens det stadig spillede en underordnet rolle (5-7%) i Himmerland, som endnu havde sine jernbaner til gode. I 1870 havde erhvervet kun været repræsenteret i Mørkøv.

De sjællandske byer havde i 1870 haft en forholdsvis stor gruppe af arbejdsmænd uden nærmere angivelse. Den var svundet stærkt ind i 1890. Det var de mange småhusmænd, som kombinerede landbrug med anden beskæftigelse, og når gruppen tilsyneladende var svundet i 1890, var det ikke, fordi den ikke fandtes længere, men fordi anden beskæftigelse end arbejdsmandsarbejde – først og fremmest håndværk – i mellemtiden var blevet vigtigere i denne gruppe, ihvertfald for dem, der boede i nærheden af stationsbyerne. Karakteristisk nok spillede denne gruppe ikke nogen rolle i de jyske stationsbyer, hverken i 1870 eller i 1890.

Det var tydeligt, at udviklingen i de sjællandske stationsbyer var nået længere end udviklingen i de jyske. Der var langt flere erhvervsdrivende i de fire sjællandske byer. Det er imidlertid interessant at sammenligne den mest udviklede sjællandske by, Jyderup, med den på dette tidspunkt mest udviklede himmerlandske by, Gedsted. Der var færre erhvervsdrivende i Gedsted end i Jyderup, men den procentvise erhvervsfordeling (erhvervsstrukturen) i de to byer var stort set ens. Gedsteds eksempel viser, at der var udviklingsmuligheder til stede i Himmerland, når blot de transportmæssige forudsætninger forefandtes. Jernbanerne var endnu ikke kommet til Himmerland, men Gedsted lå i nærheden af kysten, hvor der fandtes en havn i Hvalpsund, og Gedsted fik dermed mulighed for via skudefarten at komme i forbindelse med større markeder³. Man kan derfor opfatte Gedsted som eksempel på en udviklingsmulighed, der eksisterede i denne periode, og som også resulterede i byudvikling andetsteds i kystegnene (Rønne f.eks.), og som ville have skabt en udviklingsforskel mellem kystegnene og indlandet eller have fremkaldt et kanalbyggeri, hvis den havde været den dominerende mulighed, men som mistede betydning, da det sekundære jernbanenet blev bygget i den følgende periode.

I det følgende vil byerhvervene i de otte stationsbyer blive gennemgået nøjere på grundlag af folketællingerne for 1870 og 1890.

Håndværket

Håndværket var den største erhvervsgruppe i alle stationsbyerne, men der var en tydelig forskel på udviklingen i de sjællandske og i de jyske stations-



Den nære tilknytning til familien var et karakteristisk træk ved mange af landhåndværksvirksomhederne. På billedet, der er fra 1902, ses tømrermester N.P. Mikkelsen, Søften ved Århus, sammen med sine svende og sin kone og deres to piger. Mester selv sidder længst til venstre med lang pibe i munden. Svenden ved siden af er hans bror. Forholdet mellem mester og svend var et andet på landet end i byerne, og det var den væsentligste grund til, at mestrene på landet inden for byggefagene stiftede deres egen hovedorganisation.

Erhvervsarkivet.

byer. Det viste sig blandt andet ved antallet af håndværksfag. Her havde der inklusiv hjemmeindustrien i 1870 været 15 fag i Jyderup og 13 i Mørkøv, mens der i Års var otte og i Gedsted seks. Frem til 1890 steg antallet i Jyderup til 25 og i Mørkøv til 20, mens Års og Gedsted kun nåede op på 14, altså det niveau, som Jyderup og Mørkøv havde været på 20 år tidligere. Jyderup var den af de otte stationsbyer, som nåede længst, og byen havde med sine 25 fag opnået en alsidighed i sin erhvervsstruktur, som for håndværkets vedkommende bragte byen på linje med de små købstæder, hvor antallet af håndværksfag almindeligvis lå mellem 25 og 30.

Når det drejer sig om antallet af beskæftigede i håndværksfagene er det sværere at få præcise oplysninger. Det er især antallet af medhjælpende børn, der volder problemer. I nogle tilfælde anføres hjemmeboende børn som medhjælpere i familiens virksomhed, men man kan ikke gå ud fra, at det altid er blevet anført i folketællingerne. Dertil kommer usikkerheden

omkring kombinerede virksomheder. Hvis en søn f.eks. anføres som medhjælper i en virksomhed, der omfatter landbrug og vævning, kan man ikke se, om han har været karl, væver eller begge dele. Dertil kommer problemet med medhjælper, som bor uden for mesters husstand. De kan have været ansat i virksomheder, der ikke var hjemmehørende i stationsbyen, ligesom omvendt nogle af medarbejderne i stationsbyens virksomheder kan have haft bopæl uden for byen. De oplysninger om beskæftigelsen i håndværksvirksomhederne, som man kan udlede af folketællingerne, kan derfor ifølge sagens natur ikke være nøjagtige.

Man er på mere sikker grund, når det drejer sig om folketællingernes oplysninger om antallet af håndværksmestre. Det er i øvrigt nogenlunde lig med antallet af håndværksvirksomheder. Det illustreres i tabel 11, hvor virksomheder, der hører til hjemmeindustrien, ikke er regnet med. De omtales nedenfor i forbindelse med omtalen af fremstillings- og servicefagene.

Tabel 11. Håndværksmestre 1870-90

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1870	1890	1870	1890	1870	1890	1870	1890
Byggefag	3	13	7	9	—	3	7	5
Fremstillingsfag	21	32	18	27	3	2	7	3
Butiksfag	2	7	—	3	—	1	—	—
Reparationsfag	—	—	—	—	—	—	—	—
Servicefag	—	1	—	—	—	—	—	—
I alt	26	53	25	39	3	6	14	8

	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1870	1890	1870	1890	1870	1890	1870	1890
Byggefag	2	3	—	2	3	5	—	1
Fremstillingsfag	3	8	—	1	6	15	—	—
Butiksfag	1	3	—	1	—	5	—	—
Reparationsfag	—	—	—	—	—	—	—	—
Servicefag	—	—	—	—	—	—	—	—
I alt	6	14	—	4	9	25	—	1

Det fremgår af tabel 11, at fremstillingsfagene var den dominerende gruppe inden for håndværket, og at den konsoliderede sin stilling i denne periode. Det er et vidnesbyrd om, at selvforsyningsøkonomien var på retur, og at fremstillingsopgaver i stigende grad gled fra husholdningerne til professionel udførelse, og samtidig er det et vidnesbyrd om, at industrialiseringen endnu ikke var slået bredt igennem, idet det stadig kunne lade sig gøre at foretage en bred ekspansion af produktionen på håndværksmæssigt grundlag. Allerede i den følgende periode slog den industrielle fremstilling imidlertid igennem, således at pengeøkonomiens vækst i landdistrikterne i åre-

ne 1895-1920 især manifesterede sig i en vækst i handelsfaget, mens fremstillingsopgaverne gled over til industrien, som fandtes i købstæderne eller i udlandet, mens stationsbyhåndværkerne mere og mere koncentrerede sig om snævert lokalbundne opgaver som byggeri, salg og service.

Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikts byer var også med hensyn til antallet af håndværksmestre ca. 20 år bagefter byerne i Holbæk handelsdistrikt. De enkelte byer skal i øvrigt ikke kommenteres nøjere, blot skal det nævnes, at de forholdsvis høje tal for den lille by Regstrup giver et misvisende billede, idet fire af de syv håndværksmestre i byggefagene opføres som midlertidigt logerende. De har formentlig kun haft et kortvarigt ophold i byen i forbindelse med en konkret byggeopgave.

Byggefagene

Af de seks byggefag, der fandtes i de otte byer i denne periode, var træfagene snedker og tømrer dominerende. Skellet mellem de to fag var ikke skarpt, og det kunne være lidt af en tilfældighed, om en mester betegnede sig som det ene eller det andet eller måske begge dele, som det var tilfældet med en af mestrene i Års. Murer- og malerfaget var forholdsvis nyt på landet, mens blikkenslagerfaget først kom til i løbet af denne periode. Antallet af mestre i de seks byggefag illustreres af tabel 12.

Tabel 12. Mestre i byggefagene 1870-90

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1870	1890	1870	1890	1870	1890	1870	1890
Murer	1	3	–	3	–	1	1	–
Tømrer	–	4	3	2	–	2	4	1
Snedker	1	3	2	2	–	–	1	2
Maler	1	1	1	1	–	–	1	1
Blikkenslager	–	1	–	1	–	–	–	–
Tækkemand	–	1	1	–	–	–	–	1
I alt	3	13	7	9	–	3	7	5
	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1870	1890	1870	1890	1870	1890	1870	1890
Murer	1	–	–	–	–	–	–	1
Tømrer	1	–	–	–	1	–	–	–
Snedker	–	2	–	1	3	4	–	–
Maler	–	1	–	–	–	1	–	–
Blikkenslager	–	–	–	1	–	–	–	–
Tækkemand	–	–	–	–	–	–	–	–
I alt	2	3	–	2	4	5	–	1

I det følgende gennemgås fagene ét for ét.

Murer

Det var først omkring midten af 1800-tallet, at man for alvor gik over til at bygge stenhuse på landet, og murerfaget var derfor ikke særlig udbredt ved periodens begyndelse. I de otte stationsbyer var der således kun tre (i Jyderup, Regstrup og Års), og af de tre var murermesteren i Regstrup kun midlertidigt logerende og altså ikke egentlig hjemmehørende i stationsbyen, mens murermesteren i Års var både tømrer og murer. Så i de otte stationsbyer var det kun murermesteren i Jyderup, der kunne ernære sig af faget alene.

Virksomhederne var små. I 1870 er der intet, der tyder på, at nogen af de tre murermestre havde svend eller lærling, og i 1890 optræder der kun en murersvend, nemlig i Jyderup. Det er karakteristisk for håndværksvirksomhederne på landet i denne periode ikke kun i murerfaget, men i alle håndværksfag, at de var meget små og ikke havde karakter af virksomheder i moderne forstand. Mange af fagene blev drevet ambulant, det vil sige, at virksomheden blev udført hos kunderne og ikke hos håndværkeren, og i de tilfælde, hvor arbejdet blev udført hos håndværkeren selv, foregik det ofte i et hjørne af stuen eller andetsteds i boligen, og altså ikke i et værksted eller et særligt forretningslokale.

I løbet af perioden bredte murerfaget sig i Holbæk handelsdistrikt, således at tre af de fire byer havde en eller flere murere ved periodens slutning. Derimod var det ikke repræsenteret i nogen af de himmerlandske byer. Der havde været en murer-tømrer i Års i 1870, så faget var ikke ukendt, men den økonomiske aktivitet havde blot endnu ikke nået en sådan intensitet, at der blev grundlag for en vid udbredelse af murerfaget.

Tømrer og snedker

De to fag omtales under ét, da grænsen mellem dem som nævnt ikke var skarp. Det var de ældste og mest udbredte byggefag på landet, og de havde været repræsenteret i fem af de otte stationsbyer i 1870. At de ikke forekom i de tre sidste byer, Knabstrup, Ålestrup og Østrup, er ikke mærkeligt, da de tre byer slet ikke eksisterede på dette tidspunkt. De opstod først, efter at der var blevet oprettet jernbanestation, hvilket for alle tre byer skete i 1893.

Byggefagene var mindre lokalbundne end de andre håndværk, og deres erhvervsaktivitet kunne dække en større omkreds fra håndværkerens bopæl. Det er forklaringen på, at der i 1870 var hele fem tømrere/snedkere i den lille by Regstrup. Tre af disse var kun midlertidigt hjemmehørende i byen. Deres tilstedeværelse må som nævnt skyldes en konkret byggeopgave, og det viser, at byggehåndværkerne kunne påtage sig opgaver uden for deres hjemby og i den forbindelse for en kortere periode kunne leje sig ind



*Snedkermester A. Svenstrup, Års. Han var en af byens pionerer og medvirkede fra sin etablering i 1884 til sin død i 1912 i næsten alle byggerier i byen. Ved siden af sin snedkerforretning solgte han også gravsten.
Lokalhistorisk Arkiv i Års.*

hos en gårdmand eller husmand i den by, hvor byggeriet foregik. Byggefagene var derfor også mindre bundet til stationsbyerne end de øvrige håndværk. Det viste sig i 1890 ved, at Jyderup, som var langt den største af de fire sjællandske stationsbyer, ikke havde flere tømrere/snedkere end de andre tre (bortset fra Knabstrup, som heller ikke eksisterede som by endnu). Byggefagene var forholdsvis jævnt spredt ud over hele distriktet, efterhånden som de begyndte at dukke op. Tømrer/snedkerfaget var det ældste, og forskellen var derfor heller ikke særlig stor mellem de jyske og de sjæl-

landske byer med hensyn til disse fag i modsætning til de andre byggefag, hvor forskellen var markant.

Maler

Malerfaget havde ikke nogen gammel tradition på landet, men det bredte sig i denne periode, og som altid var Sjælland foran Jylland. Malerfaget fandtes således i de tre eksisterende byer i Holbæk handelsdistrikt i 1870, hvorimod det ikke forekom i de to eksisterende byer i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Men ligesom murerfaget bredte malerfaget sig, således at det i 1890 også fandtes i Års og Gedsted. En udmærket skildring af hverdag og vilkår for en malermester på landet, der var den første på sin egn, findes i Emil Jensens artikel: En håndværker fortæller om svundne tider og typer, Skivebogen 1952.

Tækker

Tækkerfaget var for så vidt et gammelt fag på landet, men det hørte til de spredt forekommende. Det fandtes ikke i nogen af de himmerlandske byer i denne periode, men var på Sjælland repræsenteret i Mørkøv i 1870 og i Jyderup og Regstrup i 1890. Tækkerfaget var på retur i takt med, at tegltage og andre nye former for tagdækning vandt frem. Af de to tækkere, der fandtes i 1890, var den ene en mand på 65, mens den anden var en indvandrer fra Sverige på 41 år. Der var altså ikke nogen tilgang af unge til faget i de undersøgte byer.

Blikkenslager

Blikkenslagerne tog sig som byggehåndværkere traditionelt af arbejdet med tagrender, spir og tårne. Først senere begyndte faget at påtage sig de nye opgaver inden for vand-, varme- og sanitetsområdet. Faget var nyt på landet, og det fandtes ikke i nogen af de otte byer i 1870, men forekom i Jyderup, Mørkøv og Ålestrup i 1890. Det undrer ikke, at faget var at træffe i Jyderup og Mørkøv, som var de to mest udviklede byer af de otte i 1890. Derimod er det bemærkelsesværdigt, at det fandtes i den endnu ikke eksisterende Ålestrup i 1890. Ålestrup bestod på det tidspunkt kun af nogle huse og havde slet ikke karakter af en by. Alligevel havde den 34-årige Ole Karl Møller fra Nibe valgt at slå sig ned som blikkenslager her, og det skyldes formentlig, at der i 1889 var blevet vedtaget en lov om anlæg af banen Hobro-Løgstør over Ålestrup. Det var altså en forudseende disposition at slå sig ned der.

Som afslutning på afsnittet om byggefagene skal antallet af ansatte og mestrenes gennemsnitsalder og fødested omtales.

Som nævnt er det forbundet med en hel del usikkerhed at fastslå antallet af ansatte. Ud over de allerede nævnte vanskeligheder er der det forhold, at det er sjældent, at ordet 'mester' anvendes i folketællingerne. Som regel står der murer og ikke murermester og tømrer og ikke tømrermester. Ved bearbejdelsen af oplysningerne er der brugt den fremgangsmåde, at alle, der ikke udtrykkelig anføres som svend eller lærling, regnes for mestre.

I 1870 var der 23 mestre, men kun fem ansatte, nemlig fire lærlinge og en svend. I 1890 var tallet vokset til 41 mestre med otte svende og otte lærlinge. Tilsyneladende var antallet af ansatte vokset kraftigere end antallet af mestre. Imidlertid var fem af de otte svende ansat hos en tømrermester i Jyderup, som også drev et savværk, og sammesteds var to af de otte lærlinge også ansat. Så vidt man kan se, var hovedbeskæftigelsen for denne gruppe savværksarbejde, således at de snarere hører til fremstillingsfagene end til byggefagene. Ser man bort fra savværket, er der tilbage i byggefagene 40 mestre og ni ansatte, tre svende og seks lærlinge. Det betyder, at talforholdet mellem mestre og ansatte holdt sig næsten uforandret og meget lavt i hele perioden. I tidens løb kom byggefagene sammen med smedefaget til at udgøre den gruppe håndværksfag, der havde den højeste beskæftigelseskvote (antal ansatte pr mester), men i perioden 1870-1890 var beskæftigelsen i byggeriet lavere end i de fleste andre landhåndværksfag. Det hænger sammen med, at byggefagene i meget høj grad blev drevet som bierhverv på landet, og at overgangen fra denne form for landsbyhåndværk til et egentligt professionelt heltidshåndværk i stationsbyerne endnu ikke havde fundet sted.

I forbindelse med gennemgangen af folketællingernes erhvervsoplysninger er mestrenes gennemsnitsalder og geografiske oprindelse også blevet undersøgt for at belyse spørgsmålet: hvem var de, og hvor kom de fra. Undersøgelsen har vist, at i langt de fleste tilfælde kom stationsbyhåndværkerne fra omegnen eller byen selv, og i de fleste tilfælde holdt deres gennemsnitsalder sig inden for normalområdet for mestre 30-50 år. Generelle teorier om, at det i stort tal var håndværkere fra købstæderne, der søgte ud til de gryende stationsbyer, eller at det var særlig unge og initiativrige mennesker, der slog sig ned der, kan altså ikke bekræftes. Der vil derfor blive lagt mest vægt på de tilfælde, hvor et fag afviger fra det almindelige mønster, hvilket måske kan få det almindelige mønster til at glide i baggrunden, så det skal derfor gentages her, at som hovedregel blev stationsbyhåndværkerne rekruteret fra den lokale befolkning, og de afveg ikke med hensyn til aldersprofil fra håndværksmestrene i almindelighed.

Byggefagene fulgte i det store og hele det almindelige mønster. Malerfaget adskilte sig lidt ved at have en forholdsvis høj gennemsnitsalder. Det

kan undre lidt, da det var et fag, der ekspanderede, men det hænger tilsyneladende sammen med, at faget ikke havde nogen lang tradition på landet, således at det var ældre svende fra andre dele af landet, der etablerede sig. Ihvertfald havde faget en større andel af mestre, der var født uden for handelsdistriktet end de øvrige byggefag.

Fremstillingsfagene

Fremstillingsfagene var den største gruppe af håndværksfag både med hensyn til antallet af fag og med hensyn til antallet af virksomheder. Tabel 13 viser antallet af mestre i denne gruppe.

Tabel 13. Mestre i fremstillingsfagene 1870-90

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1870	1890	1870	1890	1870	1890	1870	1890
Hjemmeindustri	2	6	3	4	—	—	3	1
Væver	5	4	6	2	—	—	1	1
Skrædder	3	3	1	5	—	—	—	—
Skomager	2	4	1	5	—	—	1	1
Træskomager	2	5	3	5	—	—	—	—
Sadelmager	—	1	1	1	—	—	—	—
Bødker	1	—	—	2	1	—	—	—
Drejer	1	—	—	1	—	—	—	—
Vognmager	3	2	—	1	—	—	2	—
Smed	2	4	3	3	1	1	2	1
Møller	1	1	1	1	—	—	—	—
Mejeri	—	1	1	1	—	—	—	—
Andet	—	7	1	2	1	1	—	—
I alt	22	38	21	33	3	2	9	4

	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1870	1890	1870	1890	1870	1890	1870	1890
Hjemmeindustri	2	5	2	1	4	4	—	2
Væver	—	—	—	—	2	—	—	—
Skrædder	1	1	—	—	1	3	—	—
Skomager	—	1	—	—	—	4	—	—
Træskomager	—	—	—	—	—	—	—	—
Sadelmager	—	1	—	—	1	1	—	—
Bødker	1	—	—	—	—	—	—	—
Drejer	—	—	—	—	—	—	—	—
Vognmager	—	1	—	—	—	1	—	—
Smed	1	—	—	—	2	1	—	—
Møller	—	—	—	1	—	1	—	—
Mejeri	—	—	—	—	—	1	—	—
Andet	—	2	—	—	—	2	—	—
I alt	5	11	2	2	10	18	—	2

Også med hensyn til fremstillingsfagene var forskellen mellem de fire sjællandske og de fire jyske stationsbyer slående. Fremstillingsfagene spillede en langt større rolle målt efter antallet af mestre i de sjællandske byer end i de jyske, og disse sidste var i 1890 endnu ikke nået op på det niveau, som de sjællandske byer havde nået i 1870.

Ser man på de fire sjællandske byer, kan man se, at jernbanernes lokaliserende virkning begyndte at gøre sig gældende. Regstrup, der lå meget tæt på Holbæk, og som aldrig udviklede sig til en egentlig stationsby, mistede håndværksmestre i periodens løb. Jyderup og Mørkøv derimod, der lå bedre placeret på jernbanelinjen, havde begge et voksende antal mestre og fulgtes i denne periode så nogenlunde ad. Først i den kommende periode skilte Jyderup sig afgørende ud som områdets største stationsby.

De fleste fag havde et stigende eller stabilt antal mestre i de sjællandske byer (med undtagelse af Regstrup). Det gjaldt således skræddere, skomagere, træskomagere og smede. Men der var også nogle fag, der var på retur. Det gjaldt først og fremmest vævere og vognmagere (hjulmagere). Det var konkurrencen fra industrien, der allerede nu begyndte at gøre sig gældende i disse fag. Sammenlignet med andre lande skabte det imidlertid kun små problemer. Antallet af vævere på landet i Danmark var ikke stort, og industrialiseringen medførte ikke sociale katastrofer som den, der for eksempel ramte væverne i Schlesien.

Ser man dernæst på de fire jyske byer, hvoraf de to ganske vist endnu ikke havde udviklet sig til byer, kan man se, at væksten i antallet af mestre var kraftig, uden at det dog bragte dem på niveau med de sjællandske byer. I Års bestod væksten for en stor del af et stigende antal hjemmeindustrielle virksomheder ligesom tilfældet var i Jyderup og Mørkøv, og det rejser det spørgsmål, om der var tale om en reel vækst i de hjemmeindustrielt beskæftigede, eller om der blot var tale om, at de blev registreret i 1890-folketællingen, hvad de ikke var blevet i 1870-tællingen. Det får stå hen, men skal dog nævnes som et forhold, der udelukker, at man drager sikre slutninger af materialet.

I det store og hele var det de samme fag, der voksede, og de samme fag, der var på retur i de jyske som i de sjællandske byer. Undtagelserne var træskomagerfaget, der ikke spillede nogen rolle i det forholdsvis træfattige Vesthimmerland, og vognmagerne, der var et vækstfag i de jyske byer, men var på retur i de sjællandske. Det skyldes imidlertid en forskel på virksomhedstyperne i de to områder. I Års og Gedsted var der tale om egentlige karetmagervirksomheder, mens det i de sjællandske byer var hjulmager-virksomheder, og de var gennemgående langt mindre og havde i høj grad karakter af bierhverv (vintererhverv).

Hjemmeindustrien

Ved hjemmeindustrien forstås her kvindelige næringsdrivende i de tre fag vævning, syning og vask⁴. Af disse fag hører vask til servicefagene og ikke til fremstillingsfagene, men det omtales alligevel her, da det er praktisk at behandle hjemmeindustrien under ét.

Oprindelig havde vævning været det vigtigste af de hjemmeindustrielle fag, men i løbet af denne periode blev det syning, der udviklede sig til at være langt det største. Syerskerne blev ofte beskæftiget i en slags forlagssystem, hvor stormagasiner og store manufakturhandlere brugte syerskerne som arbejdskraft i sæsonen. Fra udlandet kender man eksempler på, at jernbanelinjerne fik betydning i denne sammenhæng, idet en del af arbejdet blev sendt ud til syersker i byerne langs med banelinjerne. Det har ikke været tilfældet i større omfang i de her undersøgte byer, men kan naturligvis være forekommet i andre stationsbyer.

Men man kan se, at de endnu jernbaneløse byer Års og Gedsted havde nogenlunde ligeså mange syersker i 1890 som Jyderup og Mørkøv, der på det tidspunkt havde haft station i 16 år.

Vask og rengøring figurerede slet ikke som erhvervsbetegnelse i folketællingen 1870, men optrådte i 1890. Det er derfor også i dette tilfælde svært at se, om der er tale om en reel vækst i antallet af erhvervsudøvere eller der blot er tale om en ændret tællingspraksis eller måske en blanding af begge dele.

Væver

Væverfaget er allerede blevet omtalt i forbindelse med hjemmeindustrien, og den nedgang i antallet af vævere, der blev konstateret dér, gjorde sig også gældende for den professionelle del af faget. Men fagets nedtur var en forholdsvis udramatisk proces. Nytilgangen til faget ophørte, og faget døde langsomt ud, forstået på den måde, at mestrene ikke blev ruineret over en bank, men fortsatte til de på grund af alder ikke kunne mere. Den rolige udvikling viste sig ved, at gennemsnitsalderen i faget steg og stort set voksede med 20 år fra 1870 til 1890, fordi samtlige de vævere, der forefandt ved folketællingen i 1890, også fandtes som vævere ved folketællingen i 1870 og altså i mellemtiden blot var blevet 20 år ældre. I ingen af de andre fag lader fagets skæbne sig udlæse så tydeligt af oplysningerne om mestrenes gennemsnitsalder.

Skrædder

Skrædderfaget var i sin gamle landsbyhåndværksform blevet drevet ambulant, det vil sige, at skrædderen gik ud på gårdene med sit pressejern og sin saks og sin nål og syede, men efterhånden fik faget karakter af et stations-



Saks, nål, tråd og pressejern var alt, hvad en skrædder behøvede for at kunne udøve sit erhverv, og der var derfor mange skræddere på landet, som udførte arbejdet i kundernes hjem.

Det kgl. Bibliotek.

byhåndværk; det vil sige faget blev et værkstedsfag, hvor virksomheden fik fast bopæl og forretningslokale i en stationsby, ofte med en butik tilknyttet. Denne udvikling, som strakte sig over et langt tidsrum, kan man finde spor af i folketællingernes oplysninger om gennemsnitsalderen. Der er således en slående forskel på skræddernes gennemsnitsalder i Jyderup og Mørkøv. I Jyderup var den høj, og det kunne tyde på, at det stadigvæk var virksomheder af den gamle type, der dominerede. I Mørkøv derimod var gennemsnitsalderen lav, og det kunne tyde på, at fagets modernisering og professionalisering havde fundet sted her, og at det var den nye type virksomheder, der dominerede i byen. I hvert fald kan man se, at en af skrædderne i Mørkøv i 1890, som beskæftigede en svend og en sypige, samtidig var markandiser, det vil sige han havde en handelsvirksomhed knyttet til sin skræddervirksomhed.

I Års var det den samme mand, Antonius Brøndum, der blev registreret som skrædder ved folketællingerne i 1870 og 1890, og om karakteren af hans virksomhed kan man ikke slutte noget bortset fra, at man kan se, at han beskæftigede en svend i 1890, og at hans virksomhed altså var vokset og måske samtidig havde gennemlevet overgangen fra landsby- til stationsbyhåndværk. Derimod kan man se i Gedsted, at skrædderen i 1870 var indsidder, det vil sige, han må have hørt til landsbyskræddertypen. I 1890 var der stadig en skrædder af denne type i byen, husmand Malthes Kristensen på 89 år, men det er nok et spørgsmål, om han stadig var erhvervsaktiv. Den nye type virksomhed var repræsenteret af Anton M. Jensen, 31 år. Han hørte ikke til de lokale håndværkere, men var kommet tilvandrende i modsætning til Malthes Kristensen, der var født i nabosognet. Den tredje skrædder i Gedsted var en kvinde på 27 år, Dorthea Steffensen. Hun betegnes som dameskrædder, hvilket er en så usædvanlig betegnelse i folketællingerne, at hun opfattes som professionelt og ikke hjemmeindustrielt beskæftiget.

Skomager

I modsætning til skrædderfaget, der fandtes i begge distrikter ved folketællingen i 1870, forekom skomagerfaget kun i de sjællandske byer ved denne tælling, og først i 1890 var det også repræsenteret i de jyske byer. Faget var inde i en kraftig ekspansion i landdistrikterne, og udøverne havde en forholdsvis lav gennemsnitsalder, hvad man også måtte vente. Da faget ikke havde nogen udbredt tradition på landet at bygge på, kunne man også have ventet, at antallet af udefra kommende håndværkere ville være stort, men noget fuldstændig klart mønster er der ikke på dette punkt. I Gedsted var tre af de fire mestre født i distriktet, mens den fjerde kom fra Ringkøbing amt. I Mørkøv og Regstrup var samtlige mestre født i distriktet, hvilket

kun var tilfældet med en af de fire mestre i Jyderup. Han optrådte som skomager i byen allerede ved folketællingen i 1870. De tre andre var imidlertid født i nabokøbstæder til distriktet: Roskilde, Sorø og Kalundborg. Hovedparten af skomagerne i de otte byer var altså født inden for distriktet, men der var også eksempler på købstadshåndværkere, der slog sig ned i stationsbyerne, og det sidste kan opfattes som et led i den professionalisering, som landhåndværket gennemgik i årene mellem 1870 og 1920.

Træskomager

Dette fag fandtes kun i Jyderup og Mørkøv, og skønt faget voksede ligeså hurtigt som skomagerfaget, stammede alle træskomagerne fra Holbæk handelsdistrikt. Der var ikke inden for dette fag eksempler på, at købstadshåndværkere slog sig ned i stationsbyerne. Det kunne man for den sags skyld heller ikke vente, da træskomagerfaget var et udpræget landhåndværkerfag, som f.eks. aldrig havde været lavsbundet. Det blev ikke regnet for noget fint håndværksfag, og det fik i nogen grad karakter af et fag, hvor det var forholdsvis let at etablere sig, men det var kun en forbigående mulighed, og allerede i den følgende periode blev faget ramt af industrialiseringen og den dermed sammenhængende forskydning i forbruget fra træ- til læderfodtøj, og efter 1895 faldt antallet af træskomagervirksomheder meget markant.

Træskomagervirksomhederne blev drevet uden svende og lærlinge, men hos skræddere og skomagere forekom begge dele. I 1870 havde det ganske vist kun været tilfældet i skomagerfaget, og da havde det kun været i form af en enkelt svend i Jyderup. De øvrige tre skomagermestre og de seks skræddermestre havde ingen ansatte på dette tidspunkt. I 1890 så billedet helt anderledes ud, idet der var en svend og fem lærlinge i skomagerfaget og fire svende og en lærling hos skrædderne. Beskæftigelsen i fagene var altså steget mærkbart, og det kan opfattes som endnu et vidnesbyrd om den professionalisering, fagene gennemgik i disse år, da de udviklede sig fra landsby- til stationsbyhåndværk. Det er i øvrigt karakteristisk, at skrædderfaget havde langt flere svende end skomagerfaget. Skrædderfaget bevarer i langt højere grad sit præg af fremstillingsfag end skomagerfaget, der på et tidligt tidspunkt begyndte at udvikle sig til reparationsfag. Endelig skal det bemærkes, at fire af de fem ansatte i skrædderfaget i 1890 boede i Mørkøv. Man kunne i og for sig have ventet, at de største virksomheder også ville være at finde i de største stationsbyer, altså i Jyderup og ikke i Mørkøv, men rollefordelingen mellem stationsbyerne var endnu ikke blevet så klar i denne periode, som den blev i den næste.

Sadelmager

Fagets arbejdsområde var blandet. I stationsbysammenhæng var det nok først og fremmest et servicefag for landbruget, som fremstillede og reparerede remme og seletøj til hestene. Materialet i denne del af faget var læder. Derudover havde sadelmagerne imidlertid også møbelpolstring som arbejdsområde, og det kunne i denne egenskab blive næsten identisk med møbelsnedkerfaget, men den side af faget har næppe været den fremherskende uden for købstæderne, ihvertfald ikke så tidligt som perioden 1870-90. Det var ikke et af de store fag i stationsbyerne, men det fandtes dog i begge områder både i 1870 og i 1890.

Bødker og drejer

Begge disse fag blev på længere sigt negativt berørt af industrialiseringen. Bødkerne fremstillede tønder og kar, men fik konkurrence fra nye emballageformer. Drejerfaget var delt i to grene, kunstdrejere og rokkedrejere, og næsten alle drejerne på landet hørte til den sidste type. Men deres antal var på retur i takt med, at garnfremstillingen blev industrialiseret og behovet for rokke derfor aftog. Drejerne optrådte slet ikke i de jyske byer, og bødkerne var kun repræsenteret ved en enkelt mester i Års i 1870, men fagene fandtes i de sjællandske byer ved begge tællinger, om end antallet af mestre på intet tidspunkt var stort. Dette må tages som udtryk for, at de sjællandske byer var mere udviklede end de jyske og havde et bredere erhvervsudbud.

Vognmager

Som nævnt ovenfor voksede antallet af vognmagere i de jyske byer, hvor faget slet ikke havde været repræsenteret i 1870, mens det faldt i de sjællandske, og som nævnt var forklaringen på den forskellige udvikling den, at de sjællandske virksomheder for en del var hjulmagervirksomheder, der forholdsvis tidligt begyndte at mærke konkurrencen fra industrien, idet de nye hjul, der var støbt af metal, bredte sig. Nedgangen på Sjælland ramte således især Regstrup, som ikke havde egentlige vognmagervirksomheder. Faget hørte til de små fag i stationsbyerne.

Beskæftigelsen i sadelmager-, bødker-, drejer- og vognmagerfaget var lav, og antallet af mestre oversteg til stadighed antallet af ansatte. Bødkerne og drejerne havde slet ingen ansatte, vognmagerne kun lærlinge, mens der i sadelmagerfaget var en svend i Mørkøv og en i Gedsted i 1890. Mestrenes gennemsnitsalder holdt sig inden for normalområdet, og de var alle født i distriktet bortset fra sadelmageren i Gedsted i 1870, der kom fra Randers.

Smed

Smedefaget hørte til de traditionelle landhåndværksfag, som stod opført i Christian den V's Danske Lov fra 1683 blandt de fag, der måtte udøves på landet. Smedene spillede i mange af de gamle landsbyer en rolle, der kunne gå langt ud over det håndværksmæssige. Smeden kunne være landsbyens dyrlæge og tandlæge og kloge mand, og smedeværkstedet blev i mange tilfælde samlingssted for landsbyens mænd, ikke så sjældent med udskænkning af brændevin. Smeden var af stor betydning for landmændene, og i flere af landsbyerne var han direkte ansat af beboerne.

Smedefaget kan praktiseres uden medhjælper, men det er en stor fordel i dette fag at have en svend eller lærling til hjælp, og antallet af ansatte i smedefaget lå derfor også over gennemsnittet for landhåndværket. Samtidig var smedefaget mere professionelt i sit præg end mange af de øvrige fag, fordi det var nødvendigt med et særligt værksted og en egentlig oplæring i faget. Antallet af smede på landet var stort, og alle fire byer på Sjælland havde smede både i 1870 og 1890, selv Knabstrup, som dårligt nok var en by endnu, men antallet af smede oversteg langt antallet af stationsbyer, og selv efter at stationsbyerne var blevet fuldt udviklede, vedblev der at eksistere mange smedevirksomheder uden for stationsbyerne. Smeden skulle ikke bo alt for langt væk fra de landmænd, han betjente. I Himmerland var der smede i Gedsted ved begge folketællinger, men i Års var der kun smed i 1870; i 1890 fandtes der ingen. Det er forbavsende, da smedefaget var det mest udbredte af landhåndværksfagene og tilmed et fag med en lang tradition på landet, og det er nærliggende at tro, at det skyldes forbigående omstændigheder, midlertidig bortrejse eller lignende.

Møller

Ligesom smedefaget var møllerfaget et gammelt fag på landet, men det hørte ikke til de lavsbundne fag; frem til omkring 1850 havde det været et privilegeret fag. Faget blev tidligt berørt af industrialiseringsprocessen, og fra midten af 1800-tallet blev der oprettet store dampmøller i byerne, men vind- og vandmøllerne havde i de foregående 100 år gennemgået en række forbedringer, som havde ført til mere end en fordobling af produktiviteten, og det betød, at konkurrencen fra dampmøllerne ikke blev så overvældende, som den ellers ville være blevet⁵. På længere sigt blev vind- og vandmøllerne udkonkurreret, men deres nedgangstid strakte sig over en lang periode, og i årene 1870-90 var de endnu ikke for alvor kommet i klemme.

Møllernes drift stillede forholdsvis store krav til etableringsomkostninger, og i mange tilfælde var den daglige leder af møllen ikke dens ejer. Det var ikke ualmindeligt, at det var en gårdejer, som opførte møllen i forbin-

delse med sin gård og ejede den, men overlod driften til en forpagter eller en møllersvend, som arbejdede på sit eget faglige ansvar.

Placeringen af møllerne afhang ikke kun af, hvem der havde råd til at opføre dem, men også af vindforholdene og de muligheder, som terrænet bød i den henseende. Det kunne derfor være lidt af et tilfælde, hvor møllerne lå i forhold til landsbyer og stationsbyer. Af de otte byer havde Jyderup og Mørkøv mølle ved begge folketællinger, mens de ikke forekom i Knabstrup og Regstrup. I Himmerland fandtes der ingen i de fire byer i 1870, men i 1890 var der mølle i Års, Gedsted og på det sted, hvor Ålestrup senere kom til at ligge. I Års og Gedsted stod der kun opført en møllersvend, men ingen møller. Det skyldes det lige nævnte forhold, at det var en gårdejer, der ejede møllerne, og at han formelt set var møller, selv om han måske ingen uddannelse havde, men at han overlod driften til en svend.

Mejeri

Mejeri var nyt som fag på landet, i hvert fald uden for herregårdene, men som nævnt var 1880'erne andelsmejeriernes store årti, hvor de skød op overalt i landet. Antallet af mejerier var imidlertid langt større end antallet af stationsbyer, og ligesom smedene blev mejerierne spredt ud over landdistrikterne forholdsvis uafhængigt af stationsbyerne. I 1870 havde der kun været mejeri i Mørkøv, mens ingen af de andre syv byer havde haft. I 1890 var der også kommet mejeri i Jyderup og Gedsted, men de mange mejerigrundlæggelser gik altså i vidt omfang uden om stationsbyerne.

Både smede, møllere og mejerister havde forholdsvis mange ansatte. Antallet var generelt voksende, og det betød for smede og mejerier, at det i 1890 var nået op på lige knap en ansat pr mester, mens det i møllerfaget var helt oppe på halvanden pr mester. Det var det højeste tal inden for håndværket i denne periode.

Med hensyn til mestrenes gennemsnitsalder holdt smedene, der var et gammelt fag på landet, sig inden for normalområdet, mens møllerne, der havde meget store etableringsomkostninger, havde en forholdsvis høj gennemsnitsalder, og mejeristerne, der praktiserede et nyt erhverv, som var i hastig ekspansion, havde en usædvanlig lav gennemsnitsalder. Det svarer til, hvad man på forhånd ville vente. Yngst var mejeristen i Gedsted, 22 år. Det var Peter Andersen, der senere grundlagde cykelfabrikken Jyden, som efter en brand blev flyttet til Ålestrup. Det omtales nærmere i kapitel 3.

Med hensyn til fødested var der flere af de sjællandske end af de jyske mestre, der var født inden for distriktet. Der var i øvrigt den tydelige forskel på fagene, at smedene havde forholdsvis få tilvandrende mestre, mens

møllerne, hvor kravene til startkapital var store, og mejeristerne, som var et helt nyt, hurtigt ekspanderende fag, havde mange, mejeristerne forholdsvis flest. Også dette svarer til, hvad man ville vente.

Foruden de her nævnte fremstillingsfag forekom der i de otte byer enkelte håndværkere inden for andre fag så som hørberedere, stenhuggere og kurvemagere, men de skal ikke omtales nærmere her og nævnes kun for fuldstændighedens skyld.

Butiksfagene

Butikshandelen fik sit afgørende gennembrud i købstæderne i perioden 1870-1890 og begyndte også at brede sig i landdistrikterne, uden at man dog kan tale om et egentligt gennembrud endnu.

Bager

Bagerfaget var forholdsvis nyt på landet og var som regel blandt de første fag, der dukkede op i de nye stationsbyer. Det startede ofte ved, at en bager købte en vogn, så han selv eller en kusk kunne køre rundt i oplandet og sælge brød og kager, og det fortsatte han som regel med i en vis udstrækning, også efter at han på et senere tidspunkt havde indrettet en butik i forbindelse med bageriet.

Det var ikke ualmindeligt, at bageriet blev drevet i forbindelse med en mølle, og denne erhvervskombination holdt sig, også efter at erhvervskombinationer generelt var på retur.

I 1870 havde faget kun været at finde i Jyderup og Års, men i 1890 forekom det i seks af de otte stationsbyer. Kun i de allermindste byer, Regstrup og Østrup, som aldrig udviklede sig til egentlige stationsbyer, manglede det. Selv i Ålestrup og Knabstrup var der en bager i 1890, tre år før nogen af de to steder blev til by.

Slagter

Ligesom bagerfaget blev slagterfaget drevet ambulant på landet, men for slagternes vedkommende var det endnu mere udpræget end for bagernes. Slagterne gik rundt til gårdene og hjalp med at slagte til gårdenes egen husholdning. Højsæsonen var november og december, når der skulle slagtes til jul. Slagtere, der boede i nærheden af købstæderne, kunne også opkøbe dyr og slagte dem og sælge kødet på torvet. Efterhånden som købstadsslagterne blev underlagt sundhedsvedtægter (fra 1880'erne og fremefter), kunne det skabe en stærk spænding mellem købstads- og landslagtere, fordi de



Oprindelig foregik størstedelen af håndværksarbejdet på landet i kundernes hjem. Det gjaldt naturligvis byggefagene, men også fag som skræddere og slagtere. De sidstnævnte hjalp med slagtingen af landmændenes dyr, og særlig travlt var der, når der skulle slagtes gris op til jul. Her fortsatte slagteren med at tage ud på gårdene til langt op i dette århundrede, som det kan ses på dette billede fra 1930'erne.

Erhvervsarkivet.

sidstnævnte ikke var underlagt byernes sundhedsvedtægter, men desuagtet kunne sælge deres kød på byens torv. Torvehandelen med kød ophørte langsomt op gennem første halvdel af 1900-tallet.

Ligesom bagerne udviklede slagterne sig efterhånden til et butiksfag, hvor handelen med kød fra egen butik blev den vigtigste del af virksomheden, men de kunne også supplere handelen ved at køre rundt i omegnen og sælge kød fra vogn, og faget havde i øvrigt mange specialiseringsmuligheder. F.eks. var grænsen mellem slagternæring og kreaturhandel glidende.

Ved periodens begyndelse havde der kun været en slagter i Jyderup, 20 år senere var der kommet slagter i de fire største byer, foruden Jyderup også Mørkøv, Års og Gedsted.

Urmager

Urmagerfaget hørte ikke til de klassiske landhåndværksfag, og det fandtes ikke i nogen af de otte byer i 1870, men var i 1890 ligesom slagterfaget kommet i de fire største byer. Faget havde ikke ambulans karakter som bager- og slagterfaget, men blev fra starten drevet som et butiksfag og bidrog i høj grad til at give de opvoksende stationsbyer et bypræg.

Beskæftigelsen i de tre fag lå nogenlunde på middelniveauet for landhåndværket med en ansat for hver to-tre mestre, og heller ikke med hensyn til alder eller fødested skiller de sig ud. Hovedparten af mestrene var født inden for distriktet, og det gælder også urmagerfaget, skønt det ikke havde nogen særlig tradition i området.

Servicefag

Barberfaget var det eneste servicefag, der dukkede op i denne periode på et ikke-hjemmeindustrielt grundlag. Vask og rengøring forekom også, men kun i hjemmeindustriel form.

Det var kun i Jyderup, at der fandtes barber. I 1870 var faget repræsenteret af en 21-årig barbersvend fra Jylland, som boede hos sin mor, der var under forsorg, og det er tvivlsomt, om han har praktiseret sit fag i byen. I 1890 derimod er der ikke tvivl. Da omtaler folketællingen den 35-årige Jens Peder Pedersen fra Viskinge 10 km. vest for Jyderup. Han arbejdede uden medhjælp og forsørgede kone og fire børn.

Sammenfatning

Perioden 1870-90 så begyndelsen til stationsbyudviklingen. Det var tydeligt på Sjælland, hvorimod udviklingen i Jylland stadigvæk mere havde karakter af en bred vækst i håndværksaktiviteten på landet. De kommende jyske stationsbyer tegnede sig ikke særlig klart i områdets erhvervsstruktur.

På Sjælland var stationsbyudviklingen kommet igang, men den var endnu ikke nået så vidt, at der var kommet en klar differentiering mellem de forskellige stationsbyer. Forskellen mellem midtvejsbyen Jyderup, som i den følgende periode udviklede sig til en industri/institutionsby, og oplandsbyen Mørkøv var endnu ikke markant.

Inden for håndværket var det fremstillingsfagene, der spillede den største rolle, selv om byggefagene begyndte at hale lidt ind på dem. De nord-sjællandske stationsbyer havde flere virksomheder i fremstillingsfagene end de jyske, og det skabte senere problemer i de sjællandske byer, da fremstillingsfagene begyndte at mærke konkurrencen fra industrien.

Industrien

Industrien glimrede ved sit fravær. I tydelig modsætning til de senere perioder, hvor der opstod en række små eller mellemstore virksomheder, der fremstillede industrivarer på grundlag af lokalt forekommende råstoffer (cementstøberier, teglværker og savværker), fandtes der bogstavelig talt ikke industrivirksomheder i de otte byer i denne periode. Det nærmeste man kom, var Jyderup Savværk med syv ansatte i 1890: En tømrersvend, to snedkersvende, en maskinpasser, en savskærer og to lærlinge. Det var grundlagt af den 49-årige N.E. Lang, der stammede fra Store Heddinge, og det udviklede sig i løbet af den følgende periode til en mellemstor virksomhed med en produktion af kasser og emballage. I begge perioder 1875-95 og 1895-1920 var det byens største virksomhed, men altså i 1890 endnu en forholdsvis lille virksomhed.

Det passer ind i det generelle mønster, at ejeren kom fra en købstad uden for distriktet, idet der var en tendens til, at virksomheder, der krævede en betydelig startkapital, i højere grad havde ejere, som var født uden for distriktet end virksomheder, der ikke krævede nogen særlig stor startkapital. Jo større krav til kapital, jo større mobilitet.

Handelen

Handelsvirksomheder på landet var en forholdsvis ny foreteelse. Endnu ved periodens begyndelse havde der kun været drevet legal handel på landet i 10-15 år. Forud for næringsfrihedens indførelse 1857/62 og landhøkerloven 1856 havde det kun været visse begrænsede handelsformer så som kræmmer- og markedshandel, der havde været tilladt på landet. Dog havde der været visse muligheder for at opnå kongeligt privilegium til at drive handel uden for købstæderne. Jyderup havde således haft en købmand siden 1815⁶.

Situationen i 1870 var derfor stadig præget af den tidligere tilstand. Der var kun få handlende i de otte stationsbyer, og blandt dem var der næsten ingen detailhandlere. De fleste handlende drev en form for blandet grovvarer- og detailhandel, og mange af virksomhederne havde bevaret handelens oprindelige ambulante præg: Det var handelsmænd, agenter og kommissionærer, der kørte rundt og formidlede ordrer og købte op. De lå ikke med store permanente varelagre, og deres virksomhed havde et meget personligt præg og byggede på deres nære kendskab til området.

Butikshandelen, der som nævnt slog igennem i byerne i denne periode, begyndte også at vise sig på landet, men der var stadig mange, der handlede uden særligt forretningslokale og f.eks. drev handel fra dagligstuen.

Antallet af beskæftigede i handelserhvervet illustreres af tabel 14.

Tabel 14. Handlende og medhjælpere 1870-90

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1870	1890	1870	1890	1870	1890	1870	1890
Handlende	4	18	1	12	–	1	1	6
Medhjælpere	–	13	–	5	–	3	–	–
I alt	4	31	1	17	–	4	1	6

	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1870	1890	1870	1890	1870	1890	1870	1890
Handlende	1	4	–	–	–	8	–	–
Medhjælpere	2	–	–	–	–	3	–	–
I alt	3	4	–	–	–	11	–	–

Der kan være grund til at minde om, at der knytter sig en vis usikkerhed til oplysningerne om antallet af ansatte, jvf. ovenfor s. 67f. Især skal der peges på, at mange personer blot blev opført som tyende, uden at det fremgår, om de var beskæftiget i familiens husholdning eller i dens forretning. Det er et større problem i handelen end i håndværket, fordi det er mere nærliggende at betegne en ekspeditrice som tyende end at betegne en håndværkssvend sådan.

Dertil kommer, at det i nogle tilfælde kan være vanskeligt at afgøre den ansattes status. F.eks. anføres der i Mørkøv en staldforpagter i 1890. Han har formentlig passet rejsestalden på kroen, men hvis han har gjort det for egen regning, skal han opføres som selvstændig handlende og ikke – som det er sket i tabel 14 – som medhjælper.

Medhjælpere, der betegnes som dreng eller tjenestedreng, er ikke regnet med blandt medhjælperne, ligeså lidt som de blev det under håndværket. Antallet af medhjælpere i tabel 14 er altså minimumstal.

Handelserhvervet i 1870

I 1870 var der kun syv handlende i de otte stationsbyer, deraf seks i de sjællandske og kun en i de jyske. Der var ikke ansat medhjælpere i de sjællandske virksomheder, men to i den jyske. Det var en kvindelig købmand i Års, Nielsine Nielsen, der trods sine kun 29 år havde både svend og kusk. Fire af de sjællandske virksomheder lå i Jyderup. Det var en købmand, en tømmerhandler, en hestehandler og en hosekræmmer. De var allesammen født inden for distriktet. I Mørkøv og Regstrup var der en høker. Mørkøvhøkeren var født i Køge, mens Regstruphøkeren kom fra Bregninge, der ligger lige uden for distriktet, 7 km nordvest for Jyderup. Hovedparten af de handlende stammede altså fra distriktet, og med undtagelse af virksomheden i Års var det små forretninger.



Kombinationen af mange erhvervsfunktioner var karakteristisk i stationsbyernes barndom, og ofte var det kroen, der var modervirksomheden, fra hvilken der så efterhånden blev udskilt mere specialiserede virksomheder. Kombinationen af kro og købmandsvirksomhed var en af de klassiske; på billedet er den eksemplificeret med kroen i Nørager ved Hobro.

Det kgl. Bibliotek.

Det billede, der tegner sig af handelslivet forud for banernes komme, viser en meget svagt udviklet aktivitet.

I 1874 fik de fire nordvestsjællandiske byer jernbaneforbindelse, om end Knabstrup ikke med det samme fik station, men kun en holdeplads og et sidespor til teglværket af samme navn. Det satte sit præg på byernes handelsliv. I 1890 var antallet af handlende nået op på 49, mere end otte gange så mange som i 1870.

I Himmerland kom der ingen jernbane i denne periode, og landbrugsomlægningen nåede ikke nær så langt som på Sjælland. Resultatet blev, at væksten i handelslivet blev beskeden sammenlignet med udviklingen på Sjælland.

Forskellen mellem de to områder viste sig også ved, at grovvarehandelen spillede en forholdsvis større rolle i de sjællandske byer, fordi den nye intensive driftsform i landbruget med et stort forbrug af foder- og gødningsstoffer var blevet meget mere udbredt på Sjælland end i Himmerland. Her var landbrugsdriften stadig forholdsvis ekstensiv og primært rettet mod opdræt af slagtekvæg.

Tabel 14 viser også, at forskellen mellem de forskellige stationsbytyper gjorde sig meget tydeligere gældende inden for handelserhvervet end tilfæl-

det var i håndværket. Forskellen mellem Jyderup og Mørkøv, der hører til hver sin kategori, var således markant for handelserhvervets vedkommen- de allerede i 1890.

I det følgende omtales handelens struktur og omfang i 1890, først for de fire sjællandske byers vedkommende og derpå for de fire jyskes.

Handelen i de fire sjællandske stationsbyer 1890

Grovvarehandelen og den blandede handel

De blandede købmandsforretninger indtog en dominerende position i de fire sjællandske byer i 1890. Der var fire i Jyderup, tre i Mørkøv, og om det så var den endnu næppe eksisterende Knabstrup, havde den også én. Kun Regstrup manglede, men det havde sine gode grunde, da byen lå inden for Holbæks læbælte, således at det ikke var muligt at tage købmandsborger- skab i Regstrup. De fire købmænd i Jyderup, en af købmændene i Mørkøv samt købmanden i Knabstrup var alle født uden for distriktet, og fem af dem var købstadboere, der havde slået sig ned på landet. I Jyderup kom de fra Slagelse, Kalundborg, Næstved og Skagen, i Knabstrup fra Roskilde, mens den ene af købmændene i Mørkøv kom fra Snese i Sydsjælland. De udefrakommende udgjorde altså en stor del af købmændene, og det hænger sammen med, at kravene til startkapital var forholdsvis store, og at man derfor ikke uden videre kunne etablere sig som købmand.

Tre af de fire købmandsforretninger i Jyderup beskæftigede ansat perso- nale; størst var Chr. F. Jensens forretning. Han var pioner i Jyderup sta- tionsby og enerådende der i mange år, fordi man ikke kunne åbne konkur- rerende købmandsforretninger af mangel på byggegrunde, idet han havde opkøbt jorden og lagt servitut på de grunde, han solgte fra. Han beskæftige- de i 1890 tre kommisser, en butikskar, to tjenestekarle og en gårdskar, i alt syv foruden en tjenestedreng og yderligere tre ansatte (tyende). De øvrige købmandsforretninger lå i Jyderup kirkeby. To af dem havde ansat perso- nale.

I Knabstrup blev virksomheden drevet af Ludvig Ferdinand Keller, som kom fra Roskilde. Han var kun 27 år og den yngste af købmændene, og han var ikke ejer, men kun bestyrer af forretningen. Det var vanskeligt i så ung en alder at tilvejebringe den nødvendige startkapital. Han beskæftigede to handelslærlinge og en gårdskar foruden en ansat.

I Mørkøv beskæftigede den største af forretningerne en kommis, en lær- ling og en staldforpagter samt yderligere to ansatte. Forretningen var grundlagt af Fred. Wulff og eksisterer endnu. Den var i 1890 ejet af N.V. Christoffersen fra Snese, som kun var 29 år gammel, hvilket som nævnt er en usædvanlig lav alder. Af de to andre købmænd i Mørkøv arbejdede den

ene uden medhjælp, mens den anden beskæftigede en svend og en karl. Det var imidlertid hans egne sønner, så der var ikke tale om fremmed arbejdskraft.

Som helhed var købmandsforretningerne store virksomheder efter stationsbyens målestok.

I Jyderup fandtes der to kreaturhandlere og en hestehandler. De var ligesom købmændene knyttet til handelen med landbrugsbedrifterne, men de var ikke så bundet til at bo i stationsbyerne, som købmændene var. De fandtes i 1890 ikke i nogen af de tre andre byer.

Den største gruppe inden for grovvarehandelen og den blandede handel i 1890 var handelsmændene, kommissionærerne og agenterne. De videreførte det oprindelige ambulante handelsmønster på landet. I Jyderup var der to handelsmænd, to kommissionærer og en agent. I Mørkøv var der to handelsmænd og to kommissionærer. I Knabstrup var der ingen, men i Regstrup tre handelsmænd. De var alle født inden for distriktet med undtagelse af én af kommissionærerne i Jyderup. Det var H.P.Folkmann, der var født på Bornholm, men som via København kom til Jyderup. Han åbnede senere købmandsbutik i byen, jvf. kapitel 3.

Ingen af handelsmændene, agenterne og kommissionærerne havde ansatte, så vidt man kan se af folketællingen. De kørte omkring og opkøbte produkter hos landmændene, og disse varer solgte de enten selv, eller også formidlede de dem videre til købstæderne og København. De påtog sig også at skaffe varer hjem fra disse steder, men i øvrigt er det ikke klart, hvad deres virksomhed bestod af, eller om den gennemgik ændringer i denne periode.

Brugsforeningerne regnes også med til gruppen af grovvare- og blandet handel, men de var i hele perioden kun repræsenteret af en, nemlig Jens Peter Jeppesen, der i 1890 var brugsuddeler i Mørkøv, og som arbejdede uden medhjælp. Brugsforeningerne fandtes ganske vist i handelsdistriktet, men spillede i øvrigt ikke nogen rolle i de fire sjællandske stationsbyer i denne periode og dukkede først op forholdsvis sent i den følgende.

Detailhandelen

Detailhandlervirksomheder, det vil sige virksomheder, der kun handlede en detail, begyndte at dukke op i denne periode, men var endnu et nyt fænomen på landet. Ved periodens begyndelse havde der kun været en hosekræmmer og to høkere i de fire byer. Dette tal var i 1890 steget til 13.

Seks af disse virksomheder lå i Jyderup: To ølhandlere, en fiskehandler, en brændehandler, en kludehandler og en marskandiser. Bortset fra den ene af ølhandlerne, B.S. Lund, der var født i Randers, stammede de alle fra distriktet. B.S. Lunds ølhandel var i øvrigt ikke nogen typisk detailforretning. Der var beskæftiget to øltappere og en kusk, og det tyder på, at forretningen drev en form for en groshandel. Det var den eneste af de seks forretninger, der beskæftigede fremmed arbejdskraft, og det var tydeligt, at detailhandelsforretningerne var mindre end de blandede og grovvareforretningerne.

I Mørkøv var der fire virksomheder: en ølhandler, en modehandler, en uldhandler og en marskandiser. Tre af detailhandlerne var født inden for distriktet, mens uldhandleren kom fra Ringkøbing amt og er et eksempel på indvandringen af uldjyder. Det var meget almindeligt, at uldjyderne i slutningen af 1800-tallet slog sig ned i byerne og stationsbyerne og skiftede erhvervsbetegnelse fra hosekræmmere til trikotagehandlere. Det er i øvrigt påfaldende, at beklædningsfagene er så stærkt repræsenteret i Mørkøv, jvf. også det store antal skræddere i byen. Mørkøv blev et centrum i hele handelsdistriktet for produktion af og handel med manufaktur- og beklædningsvarer. Det kan muligvis skyldes en bevidst udnyttelse af den arbejdskraftsreserve, der fandtes i landarbejderfamilierne, der var knyttet til det nærliggende Torbenfeldt gods.

Marskandiseren beskæftigede en skræddersvend og en sypige, men de er som nævnt blevet regnet til de håndværksmæssigt beskæftigede, og der var ikke ansat personale i detailhandelsvirksomhederne i byen i øvrigt.

Knabstrup havde ingen egentlige detailhandelsvirksomheder, hvorimod der i Regstrup fandtes to høkere og en marskandiser. Regstrup lå som nævnt inden for Holbæks læbælte, og det satte snævre grænser for, hvordan byens handelsliv kunne udvikle sig. Den ene af høkerne var født i København, de to andre detailhandlere kom fra distriktet.

Trods den tydelige vækst i antallet af detailhandelsvirksomheder var detailhandelen stadig meget svagt udviklet i 1890. Først i den følgende periode fik den sit gennembrud.

Handelen i de fire jyske stationsbyer 1890

Grovvarehandelen og den blandede handel

På en måde er det store ord at tale om de fire jyske stationsbyer i denne periode, for to af dem eksisterede ikke endnu som byer, men Års og Gedsted eksisterede, og af dem var det Gedsted, der oplevede den kraftigste vækst, mens man i Års kun så tilløb til en økonomisk udvikling.

I hver af de to byer fandtes der tre købmænd. I Års beskæftigede de tilsyneladende ikke anden arbejdskraft end indehaveren, heller ikke Erik Hestbech, hvis virksomhed siden blev meget stor, jvf. kapitel 3. I Gedsted havde den ene af byens købmænd en kommis samt en ansat med tyende-betegnelse, mens den anden havde to ansatte som tyende, og som nævnt er det tænkeligt, at disse helt eller delvis har lagt deres arbejdskraft i forretningen.

I Gedsted kom to af de tre købmænd udefra, en fra Ribe amt og en fra Slesvig, altså en høj procent af udefrakommende ligesom på Sjælland. Med hensyn til Års er oplysningerne om fødested ikke blevet indsamlet i forbindelse med nærværende afhandling af arbejdsøkonomiske grunde.

Der blev ikke registreret handelsmænd eller kommissionærer i de to byer. Formentlig var Himmerland for tyndtbefolket til, at den form for handel kunne blive særlig udbredt. Da handelserhvervet for alvor slog igennem i den efterfølgende periode, havde det således ikke nogen særlig udbredt lokal tradition at bygge på, som tilfældet var i Nordvestsjælland. Der var derfor også et større indslag af tilvandrende blandt de handlende i Gedsted i denne periode, end der var i de fire sjællandske stationsbyer, sådan som det vil fremgå af det følgende.

Detailhandelen

Detailhandelen var i Års kun repræsenteret af en træhandler. En træhandler er ikke det samme som en tømmerhandler. En træhandler handlede med trævarer: grydeskeer, koste, trækar etc. og havde et vareudbud af redskaber og husgeråd, som sidenhen i vidt omfang er blevet afløst af isenkræmmernes sortiment. Træhandlerne var gennemgående ret små virksomheder.

I Gedsted var der to træhandlere, og de var begge født i distriktet i modsætning til de tre øvrige detailhandlere i byen. Det harmonerer med billedet af træhandlerfaget som et fag, der ikke stillede store krav til startkapital, og hvor den geografiske mobilitet derfor heller ikke var stor. De tre øvrige detailhandlere i byen var en detailist, Just Petersen, der var født i Tanderup (der findes tre forskellige Tanderupper i Danmark, alle uden for Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt), en ølhandler født i Sjørsløv nord for Kjellerup og en modehandler, Petra Pedersen fra Randers amt.

Detailisten har formentlig handlet med kolonial- og høkervarer og haft et sortiment, der nærmede sig en købmandshandels. Han beskæftigede en kommis og en lærling og havde yderligere tre ansat som tyende. Derved blev hans handelsforretning den største i byen, altså også større end købmandsforretningerne.

Gennemsnitsalderen for detailhandlerne i Gedsted lå forholdsvis lavt, yngst var Petra Pedersen, der var 25 år. Man kan altså se, at den begyndende udvikling i Himmerland kunne tiltrække unge fra andre steder af landet, der her kunne etablere sig forholdsvis billigt.

Det er bemærkelsesværdigt, at beklædningshandelen var svagere repræsenteret i Års og Gedsted end i de fire sjællandske byer. Det må ses som et udslag af, at selvforsyningsøkonomien holdt sig længere i Himmerland end i det nordvestsjællandske område, jvf oplysningerne om antallet af får i de to områder i tabel 10.

Handelserhvervet vandt tydeligvis frem i de to områder i perioden 1870-90, men det var endnu ikke blevet særlig differentieret, selv ikke på Sjælland, som i øvrigt var nået langt videre i udviklingen end Himmerland. De blandede købmandshandler spillede en dominerende rolle i det nordvestsjællandske område sammen med handelsmænd og kommissionærer, der videreførte den traditionelle ambulante handel. Den specialiserede detailhandel, der slog igennem i den følgende periode, var endnu kun sparsomt til stede. Stationsbyerne var ikke blevet et fast begreb eller et led i de større firmaers politik, sådan som tilfældet blev i den følgende periode. da Wessel & Vett og Crome & Goldschmidt etablerede udsalg i adskillige stationsbyer.

De øvrige erhverv

Det mest udbredte blandt de øvrige erhverv i denne periode var gæstgiveriet. Det fandtes i Jyderup og Års i 1870 og var i 1890 yderligere blevet repræsenteret i Mørkøv, Regstrup og Gedsted. Gæstgiveriet var oprindeligt privilegeret næring, og i mange af stationsbyerne blev det indledningen til byens erhvervsudvikling, at en nærliggende kro opførte en ny krobygning over for den nyanlagte station og fik overført sit privilegium hertil.

I Års og Jyderup fandtes der kroer før banernes ankomst, i de øvrige byer kom de først, efter at der var kommet jernbane, med undtagelse af Gedsted, som aldrig fik nogen jernbane. I Års var det en gårdejer, der ejede kroen, og i 1870 drev han den selv, men i 1890 havde han forpagtet den bort. Det var ikke usædvanligt, at kroen indgik i en kombination med andre erhverv eller blev hjemsted for andre erhverv. Ofte var der knyttet en købmandshandel til kroen, og i mange byer blev kroen brugt som bank- eller sparekasselokale, indtil disse pengeinstitutter var blevet store nok til at få eget lokale andetsteds.



Fra stationsbyens tidligste tid. Stationen (Hesselager på Fyn) ligger dér, og der er bygget en lægebolig til venstre i billedet. Der er også plantet træer, så vejen op til stationen kan udvikle sig til en allé; men det lyser langt væk, at det ikke er længe siden, at hele stedet var bondeland med køer og marker, grøfter og hegn.

Det kgl. Bibliotek.

Der fandtes yderligere nogle smågrupper af næringsdrivende, men deres antal var meget beskedent, og langt hovedparten af stationsbyernes næringsdrivende hørte til håndværk eller handel. De liberale erhverv var i 1870 kun repræsenteret af en dyrlæge i Jyderup og en jordemoder i Regstrup. Dertil kom to musikere i Mørkøv. Tallet var vokset en smule i 1890. Der var nu dyrlæge og jordemoder i Jyderup og dyrlæge i Regstrup. De liberale erhverv figurerede ikke i de to byer i Himmerland, men fandtes dog i området, da der i det mindste boede en dyrlæge i Farsø (Johannes V. Jensens far). Af musikere var der i 1890 tre i Jyderup og to i Års. De regnes her til de liberale erhverv, men blev i samtiden vist mest opfattet som håndværkere.

Transporterhvervene var i 1890 repræsenteret ved fire næringsdrivende, idet Års og Gedsted havde hver en fragtmand og en vognmand. De fandtes ikke i de fire sjællandske byer, og det hænger sandsynligvis sammen med,

at jernbanerne dækkede transportbehovet der. Til gengæld fandtes der jernbanepersonale i de sjællandske byer, men de hører ikke med til det private erhvervsliv og udelades derfor her.

Pengeinstitutterne havde endnu ikke holdt deres indtog i nogen af de otte stationsbyer. Det nærmeste man kom var en repræsentant for Østifternes Kreditforening, der boede i Jyderup. Det var en ældre mand på 79 år, og i det omfang, han overhovedet har været erhvervsaktiv, har der formentlig været tale om en deltidsbeskæftigelse. Finansieringen af stationsbyernes erhvervsliv tages i øvrigt op til mere indgående behandling i kapitel 5.

For fuldstændighedens skyld skal det nævnes, at der i 1890 var en gartner i Års. Han beskæftigede en lærling. Det er i og for sig ejendommeligt, at gartnererhvervet fandtes i Års på dette tidspunkt, da man må gå ud fra, at de fleste husholdninger i byen var selvforsynende med grøntsager. De fleste gartnerier blev placeret i udkanten af købstæderne for at forsyne købstadsboerne, men Års lå langt fra nogen købstad og havde endnu ikke baneforbindelse til nogen, så det er ikke indlysende, hvilket marked byens gartner har skullet betjene.

Sammenfatning

I løbet af perioden 1870-90 blev bondeklassen for alvor inddraget i penge- og markedøkonomien samtidig med, at den foretog driftsomlægningen fra korn til smør og bacon. Husmændene var endnu ikke kommet med i denne udvikling. Driftsomlægningen intensiverede den økonomiske aktivitet, og det fik særlig betydning i Østdanmark, hvor de store brug spillede en vigtigere rolle, end de gjorde i Vestdanmark. I forvejen var det økonomiske liv mere udviklet i de østdanske landdistrikter end i de vestdanske, og håndværkere og handlende udgjorde en større del af befolkningen der.

Det bevirkede, at stationsbyudviklingen kom tidligere igang i det østdanske område, og at den nåede længere der, men det betød ironisk nok også, at stationsbyerne i Østdanmark ikke kom til at koncentrere den økonomiske aktivitet i landdistrikterne så stærkt, som de gjorde i Vestdanmark. Det gjaldt især håndværket, hvor der stadig boede mange landhåndværkere uden for stationsbyerne i det østdanske område.

Handelserhvervet var ikke nær så udbredt i landdistrikterne som håndværket og havde heller ikke så lang en tradition. Men også for handelens vedkommende var Østdanmark foran Vestdanmark, og det betød på én gang, at indslaget af de oprindelige handelsformer (handelsmænd og kommissionærer) spillede en større rolle i de sjællandske stationsbyer end i de

jyske, fordi handelserhvervet som helhed var mere udbredt i de sjællandske landdsitrikter end i de jyske, samtidig med at de moderne handelsformer (særlige detailhandelsbutikker) var blevet meget mere udbredt i de sjællandske stationsbyer end i de jyske, fordi udviklingen var nået meget længere på Sjælland.

I stationsbyudviklingen var perioden 1870-90 en begyndelsesfase. Det var tydeligt, at den økonomiske aktivitet på landet tog til, og på Sjælland kunne man se en begyndende akkumulation af den økonomiske aktivitet i stationsbyerne, men der var endnu kun tale om tilløb, og stationsbyerhvervslivet havde langtfra nået sin fulde udfoldelse endnu.

Kapitel 3

Stationsbyernes blomstringsperiode 1895-1920

Årene 1895-1920 var overvejende præget af gode konjunkturer. Det var – ihvertfald hvad tiden forud for 1. Verdenskrig angår – ”de gode gamle dage”. Landbrugsomlægningen bar nu frugt og bredte sig, så husmændene også kom med. Det sekundære jernbanenet blev bygget, og derefter var der ikke længere nogen del af landet, som lå langt fra en jernbane. Pengeøkonomien slog definitivt igennem, og der opstod et marked for dagligvarer på landet. Disse år blev derfor også stationsbyernes blomstringstid. Det var i denne periode, at stationsbysystemet blev etableret, og stationsbyerne oplevede den største befolkningstilvækst. Stationsbyerne blev et begreb.

Befolkningsudviklingen

Det mønster, som havde præget befolkningstilvæksten i den foregående periode, fortsatte: Væksten var kraftigere i Vestdanmark end i Østdanmark, når man ser bort fra hovedstaden. I landdistrikterne alene var befolkningstilvæksten i årene 1890-1921 henholdsvis 29% i det vestlige Danmark og 14% i det østlige. Og ligesom i den foregående periode lå både Holbæk handelsdistrikt og Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt højere end deres landsdelsgennemsnit med 55 % i Års-Farsø-Ålestrup og 20 % i Holbæk handelsdistrikt (når man korrigerer for, at Merløse i 1918 blev indlemmet i Holbæk by). Sammenlignet med den foregående periode var væksten i disse år kraftigere i begge handelsdistrikter.

Udviklingen i de omkringliggende købstæder har sin interesse i den foreliggende sammenhæng, fordi stationsbyerne udviklede sig i et samspil med købstæderne. I Holbæk handelsdistrikt var det købstæderne Holbæk, Kalundborg og Nykøbing Sjælland, der fik størst betydning, mens de øvrige nabokøbstæder Slagelse, Sorø og Ringsted lå dårligere placeret. I Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt var det Ålborg, Hobro og Løgstør, der fik størst betydning. Viborg og Nibe fik ganske vist begge jernbaneforbindelse til området i løbet af perioden, men det ændrede ikke ved, at byerne var mindre gunstigt placeret i forhold til distriktet end Ålborg, Hobro og Løgstør.

På Sjælland gik den forholdsvis kraftige vækst i Holbæk handelsdistrikt

hånd i hånd med en kraftig befolkningstilvækst i byerne Holbæk og Kalundborg, hvorimod den tredje by, Nykøbing Sjælland, ikke fik særlig meget glæde af udviklingen i handelsdistriktet og heller ikke nogen særlig stor betydning for den. Nykøbing Sjælland oplevede ganske vist en meget kraftig befolkningstilvækst i perioden, men det skyldes næsten udelukkende, at der i 1915 blev åbnet et stort sidsygehospital i byen. Holbæk voksede derimod kraftigt, ikke kun på grund af udviklingen i handelsdistriktet; en del af væksten skyldes således, at byen blev garnisonsby i perioden – men der kan ikke være tvivl om, at den gode udvikling i handelsdistriktet fik betydning for væksten i Holbæk. Holbæk var den bedst placerede af områdets købstæder. Kalundborg lå mindre centralt, men oplevede også en betydelig befolkningstilvækst. Byens gode og forholdsvis isfri havn blev et stort aktiv for byen, og samtidig blev Kalundborg centrum for en meget forceret og spekulationspræget aktivitet i forbindelse med et stort anlagt skibsværft, som fandtes i byen 1916-21. Byen blev efterhånden hjemsted for områdets elektricitetsproduktion og samlede også noget af dens industri. Således flyttede J. Bukh i 1915 sin motorfabrik fra stationsbyen Hørve til Kalundborg.

I Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt var ingen enkelt købstad så tæt knyttet til området, som Holbæk var til sit handelsdistrikt. Den by, som fik størst betydning for udviklingen i området, og som selv fik størst glæde af denne udvikling, var Hobro. Det var den eneste af de østjyske fjordbyer, der ikke havde udviklet sig til et regionalcenter (se s. 8). Det skyldes, at byens opland var mindre godt end de øvrige byers. Byen fik jernbane i 1860'erne, og det blev indledningen til en hastig befolkningstilvækst i området, som i første omgang gik Hobro forbi, fordi stationen lå så langt uden for byen, at det gav anledning til en selvstændig bydannelse, Hostruphuse, men i 1921 blev Hostruphuse indlemmet i Hobro. Af købstæderne var Hobro den bedst placerede havneby i forhold til Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt, og udviklingen i Himmerland betød en forøgelse af Hobros handelsmæssige opland, selv om området opfattes som et selvstændigt handelsdistrikt, men også Løgstør, der først var blevet købstad i 1900, fik glæde af udviklingen og oplevede en befolkningstilvækst, der lå højere end det vstdanske gennemsnit.

Det var kombinationen af jernbane og havn, der skabte forudsætningerne for, at landbruget kunne få sine foder- og gødningsstoffer og komme af med sin produktion af bacon og smør, men jernbane og havn var ikke tilstrækkeligt til at sikre en by andel i udviklingen. Byerne konkurrerede med hinanden, og jernbane og havn var ikke nok, hvis der fandtes bedre placerede byer, som også havde jernbane og havn. Således var både Nibe og Nykøbing Sjælland havnebyer, og begge fik jernbaneforbindelse til de to handelsdi-

strikter i 1890'erne, men ingen af byerne formåede af den grund at drage særlig meget af distrikternes handel til sig.

Der var ti stationsbyer i Holbæk handelsdistrikt og syv i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. De oplevede som helhed en befolkningstilvækst, der var kraftigere end gennemsnittet for henholdsvis de østdanske og de vestdanske stationsbyer. Det er dog tydeligt, at landevejsbyerne og de stationsbyer, der først meget sent fik station, lå langt bagefter de øvrige med hensyn til vækst. Væksten i de syv jyske stationsbyer var i øvrigt langt stærkere end væksten i de ti sjællandske, og vækstdifferencen mellem stationsbyerne og den øvrige del af handelsdistriktet var større i det jyske område end i det sjællandske. Det viser, at væksten blev voldsommere i det vestdanske område, og at stationsbyerne i højere grad blev koncentrerende for erhvervsudviklingen i denne del af landet. I Holbæk handelsdistrikt var handel og navnlig håndværk på forhånd udbredt i hele området, og det vedblev i en vis udstrækning, også efter at stationsbyerne var dukket op. I Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt var handel og håndværk i langt højere grad helt nye aktiviteter i området, og de blev derfor fra starten lokaliseret i de opvoksende stationsbyer i langt højere grad, end tilfældet var i det sjællandske distrikt. Man kan i øvrigt af folketællingerne se, at to af de ti sjællandske stationsbyer og en af de syv jyske oplevede et fald i folketallet 1916-21. Alle disse byer havde været ude for en meget kraftig tilvækst i perioden 1890-1911, og faldet i folketallet var for alle tre forbigående og skal kun fremhæves her for at understrege, at væksten for stationsbyerne ikke nødvendigvis var fuldstændig ubrudt, selv ikke i deres glansperiode 1895-1920, men kunne forme sig som udsving omkring en stigende trend. Rent lokale forhold kan i øvrigt gøre sig gældende og påvirke vækstmønstret. Således kan man se, at opdyrkningen af Lammefjorden og Sidinge fjord i Holbæk handelsdistrikt fremkaldte en kraftig befolkningstilvækst i Hørve, Fårevejle og Vig på bekostning af Asnæs og Svinninge.

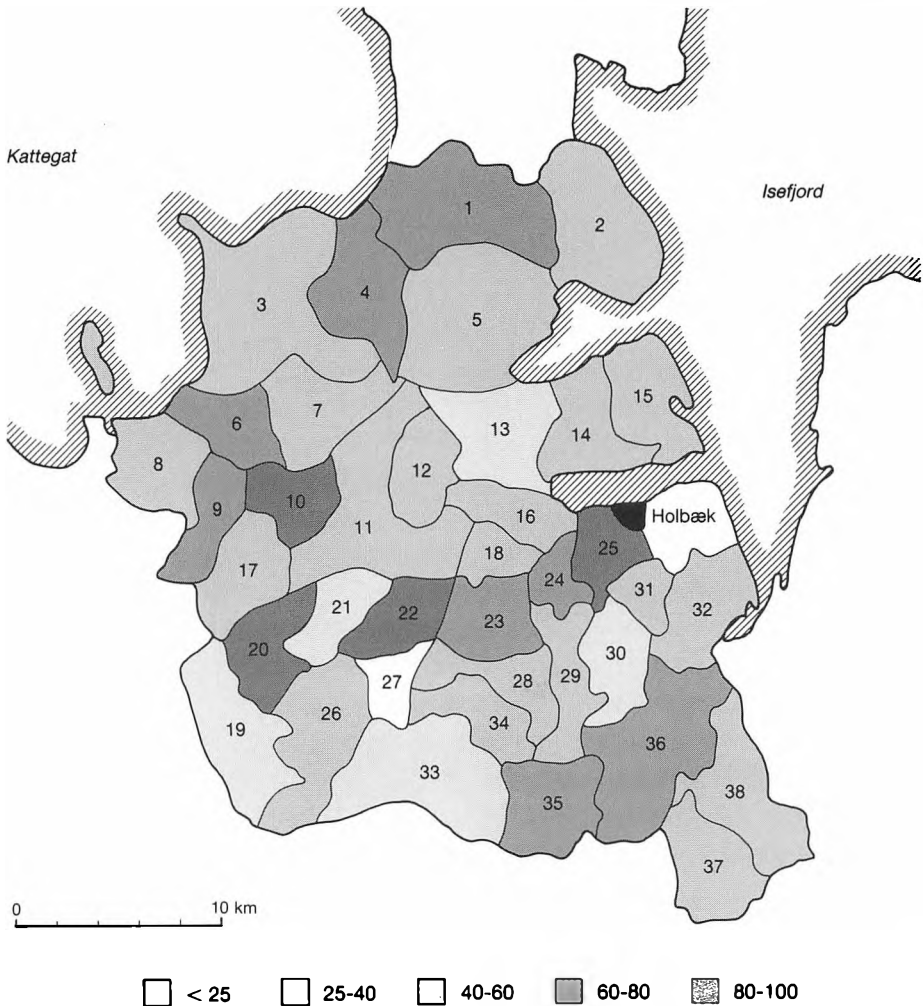
Befolkningstætheden voksede kraftigere i det jyske område – fra 23,4 pr. km² til 36,2 – end i det sjællandske område, hvor den steg fra 49,1 pr. km² til 55,9, men det jyske område var vedblivende mere tyndtbefolket end det sjællandske og var i 1921 kun nået op på det niveau, som Holbæk handelsdistrikt havde haft i 1840. Befolkningstætheden i de to områder illustreres af figur 23-26.

Stationsbyerne trådte tydeligere frem i løbet af perioden 1890-1921. I Holbæk handelsdistrikt rykkede stationsbysognene Vig (1), Asnæs (4), Svinninge (10), Jyderup (20), Mørkøv (22) og Tølløse (36) alle op i en højere



Figur 23. Holbæk handelsdistrikt. Befolkningstætheden 1890.

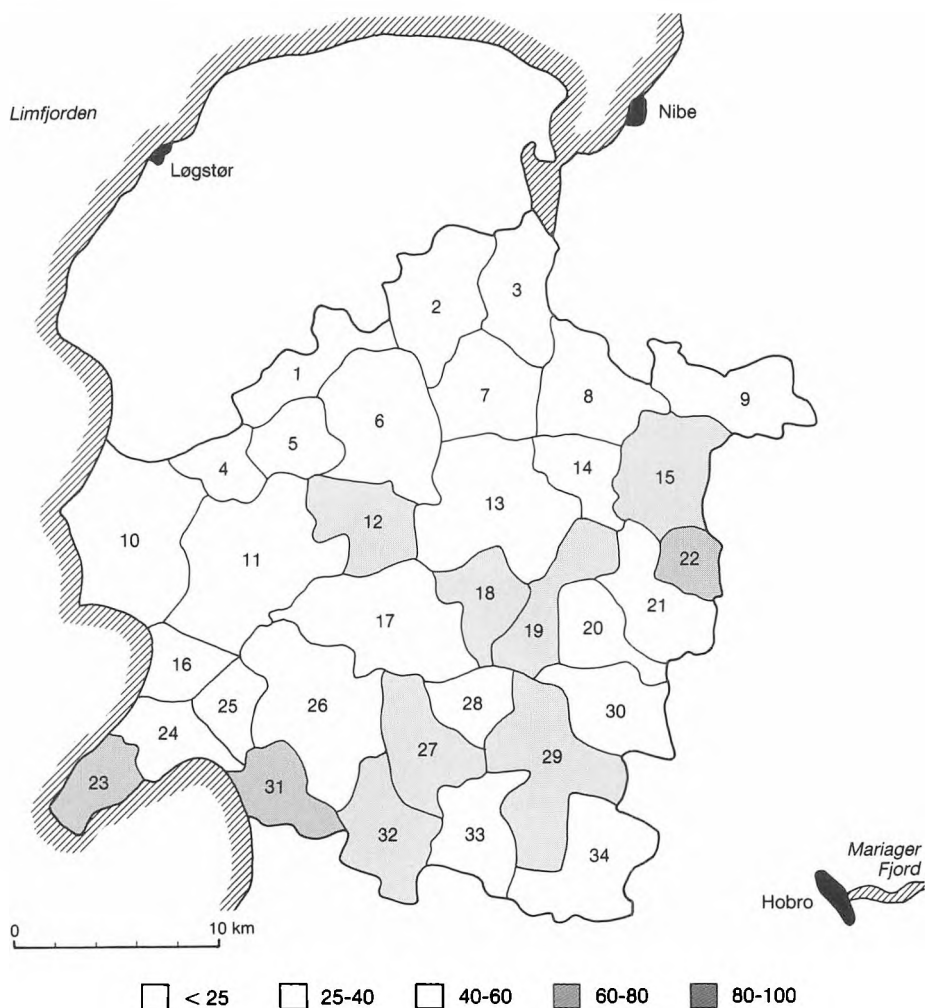
kategori og hørte ved periodens slutning til den højeste eller næsthøjeste kategori, mens et sogn som Stifts Bjergby (21), der lå mellem stationsbysog-
 nene Jyderup og Mørkøv, og Frydendal (27), som lå lige syd for Mørkøv,
 oplevede en faldende befolkningstæthed og gled ned i den næstlaveste eller
 laveste kategori. De øvrige sogne blev i den samme kategori i hele perioden
 bortset fra to: Fårevejle (3), der havde en hurtigt voksende stationsby, og
 Uggerløse (35), som ikke havde nogen stationsby. Uggerløse er det eneste af
 de 38 sogne, hvor befolkningstætheden udviklede sig uafhængigt af sta-
 tionsbydannelsen. Der var således en klar punktvis akkumulation af be-
 folkningen omkring stationsbyerne og en begyndende koncentration af den.



Figur 24. Holbæk handelsdistrikt. Befolkningstætheden 1921.

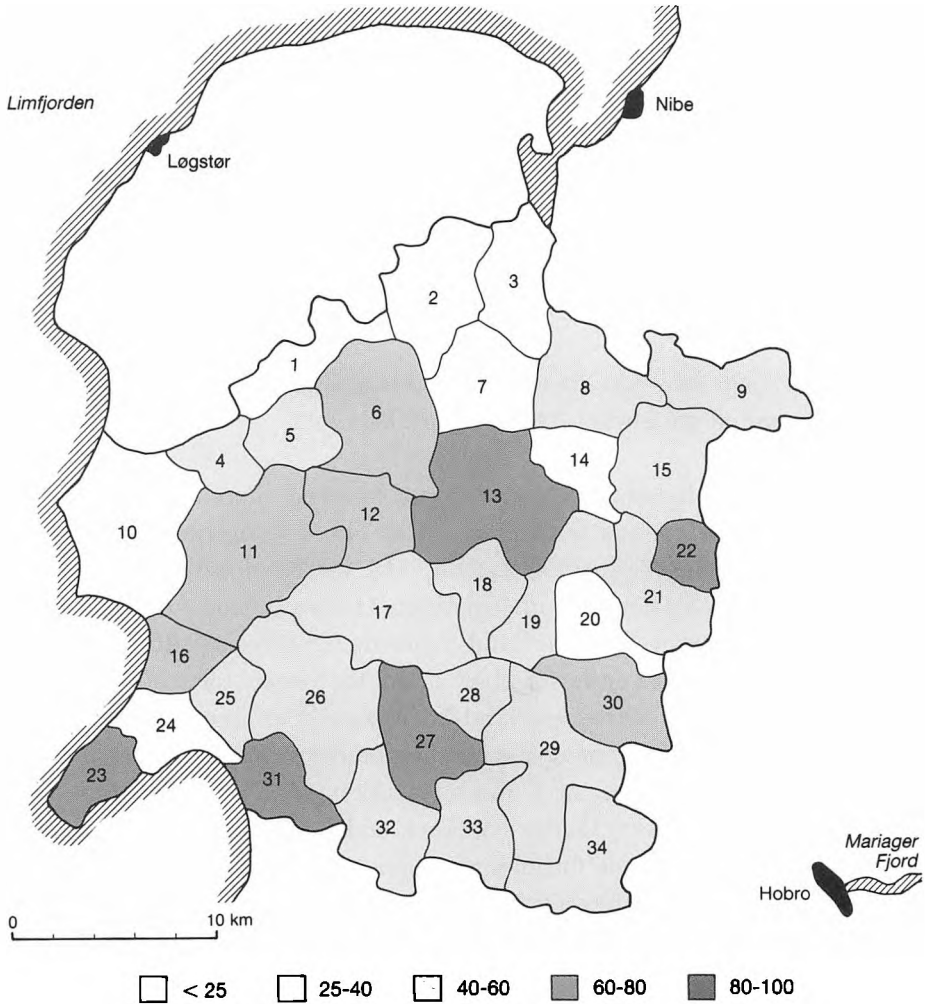
I Himmerland var der tale om en generel befolkningstilvækst, som fik 21 af de 34 sogne til at rykke op i en højere kategori, men samtidig er det tydeligt, at jernbanerne spillede en vigtig rolle for befolkningsfordelingen. Der var ingen sogne i den højeste kategori, men fem i den næsthøjeste og fem i den mellemste. I den næsthøjeste havde de tre gamle egnscentre Lovns (23) med havnebyen Hvalpsund samt Gedsted (31) og Haverslev (22) nu fået følge af de to stationsbysogne Års (13) og Østerbølle (27) med Ålestrup.

Samtidig havde de fem sogne, der var rykket op i den mellemste kategori, alle en station i sognet. Af de ti tættest befolkede sogne i handelsdistriktet



Figur 25. Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Befolkningstætheden 1890.

var det kun de gamle egnscentre Gedsted og Haverslev, der ikke havde station. Til trods for den brede befolkningstilvækst i området blev befolkningstilvæksten koncentreret forholdsvis stærkere om stationsbyerne i Himmerland end i Nordvestsjælland. Der var færre landsbyer i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt, og der var længere til købstad, så stationsbyerne oplevede ikke så stærk en konkurrence fra købstæder og landsbyer i Himmerland, som de gjorde i Nordvestsjælland, men til gengæld en indbyrdes konkurrence stationsbyerne imellem.



Figur 26. Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Befolkningstætheden 1921.

Landbrugsudviklingen

Tendensen inden for landbruget gik fortsat i retning af, at familiebrugene øgede deres betydning. De fik deres økonomiske gennembrud i denne periode, da det for alvor lykkedes at få husmændene inddraget i produktionen af smør og bacon for verdensmarkedet. Trods den fælles tendens var der fortsat stor forskel på landbrugsstrukturen i de to handelsdistrikter. Det illustreres af tabel 15.

Tabel 15. Landbrugsbedrifternes og hartkornets fordeling efter brugsstørrelse i % 1895-1920

		1895				1904				1920			
		1	2	3	I alt	1	2	3	I alt	1	2	3	I alt
Holbæk	Brug	20	64	16	100	26	43	31	100	20	57	23	100
	Hartkorn	75	25	—	100					65	32	3	100
Års-Farsø-Ålestrup	Brug	8	85	7	100	7	85	8	100	5	87	8	100
	Hartkorn	36	64	—	100					26	73	1	100

1 = Storbrug, 2 = Familiebrug, 3 = Småbrug

Tallene fra 1895 kan ikke direkte sammenlignes med tallene fra 1904 og 1920 på grund af en ændret optællingspraksis.

Det fremgår af tabellen, at de store brug bevarede deres overvægt i det sjællandske område trods tendensen til, at familiebrugene vandt frem. I 1920 havde de endnu 65% af hartkornet i Holbæk handelsdistrikt mod kun 26% i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Omvendt stod familiebrugene for 73% af hartkornet i Himmerland, mens de i Nordvestsjælland kun var kommet op på 32%. Det er derfor klart, at det fik meget større betydning for det jyske område end for det sjællandske, at familiebrugene i periodens løb for alvor blev draget ind i pengeøkonomi og landbrugseksport. Men der kan være grund til at nævne, at i absolutte tal havde familiebrugene i det sjællandske område flere tønder hartkorn end familiebrugene i det jyske. Det er det grundlæggende forhold, som igen viser sig her, at væksten var kraftigere i Jylland og forandringerne derfor mere indgribende der, men niveauet og den økonomiske intensitet var perioden igennem kraftigere på Sjælland.

Jorden var bedre på Sjælland, og brugenes gennemsnitlige hartkornsværdi var større, ca. 2½ td hartkorn pr brug mod ca. 1 td hartkorn pr brug i det jyske område. Det betød, at landboerne gennemgående var mere velstillede i Holbæk handelsdistrikt, end de var i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Det betød også, at den efterspørgsel, der udgik fra landbrugsbedrifterne, vejede forholdsvis tungere i det sjællandske område end i det jyske sammenlignet med den efterspørgsel, der udgik fra landboerne. Det fik betydning for handelsstrukturen i de to områder.

Landbrugsproduktionen voksede eksplosivt hurtigt i Års-Farsø-Ålestrup området, men lå dog i absolutte tal til stadighed under produktionen i Holbæk handelsdistrikt. Væksttempoet illustreres i tabel 16, der viser udviklingen i husdyrholdet fra 1893 til 1920¹.

Tabel 16. Husdyrholdet 1893-1920

Index (1893 = 100)

	Holbæk handelsdistrikt				Års-F-Å-handelsdistrikt			
	1893	1909	1914	1920	1893	1909	1914	1920
Køer	100	122	124*	103*	100	163	185*	156*
Hornkvæg	100	130	137*	124*	100	140	170*	155*
Svin	100	158	251*	93*	100	254	450*	210*
Får	100	44	19*	23*	100	62	45*	40*

* Beregnede tal.

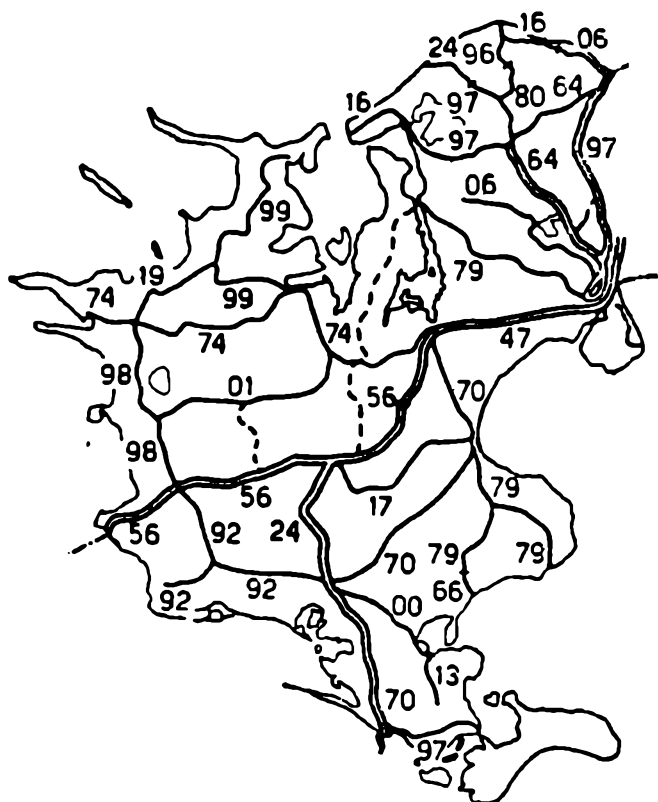
Fra 1893 til 1909 var der vækst i antallet af køer, hornkvæg og svin i begge handelsdistrikter, kraftigst i Himmerland, og den hurtige vækst fortsatte i Himmerland frem til 1914, mens væksttempoet aftog mærkbart i Nordvestsjælland, især for malkekøernes vedkommende. 1. Verdenskrig medførte en betydelig reduktion af besætningerne, og selv om man tog fat i 1919 på at genopbygge besætningerne, var man ikke nået op på førkrigsniveau i 1920. Det er imidlertid tydeligt, at reduktionerne havde været langt kraftigere i det sjællandske område end i det jyske, og at bestanden af køer og svin næsten var tilbage på niveauet fra 1893 i Holbæk handelsdistrikt, mens den lå markant højere i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt.

I absolutte tal var udviklingen den, at det jyske område i 1914 var nået op på samme niveau, som det sjællandske havde haft i 1893 med hensyn til hornkvæg, svin og får, hvorimod det lå et stykke lavere med hensyn til antallet af køer, jvf. at det jyske område kun var nået op på det sjællandske 1840-niveau hvad befolkningstætheden angik. Disse tal viser i et glimt den eksplosive vækst i landbrugsproduktionen og dermed betydningen af, at familiebrugene i denne periode blev draget ind i den eksportorienterede landbrugsproduktion.

Udviklingen i transport og kommunikation

Perioden 1895-1920 oplevede en meget kraftig udbygning af infrastrukturen både i form af en udvidelse af de bestående anlæg og i form af indførelse af helt nye.

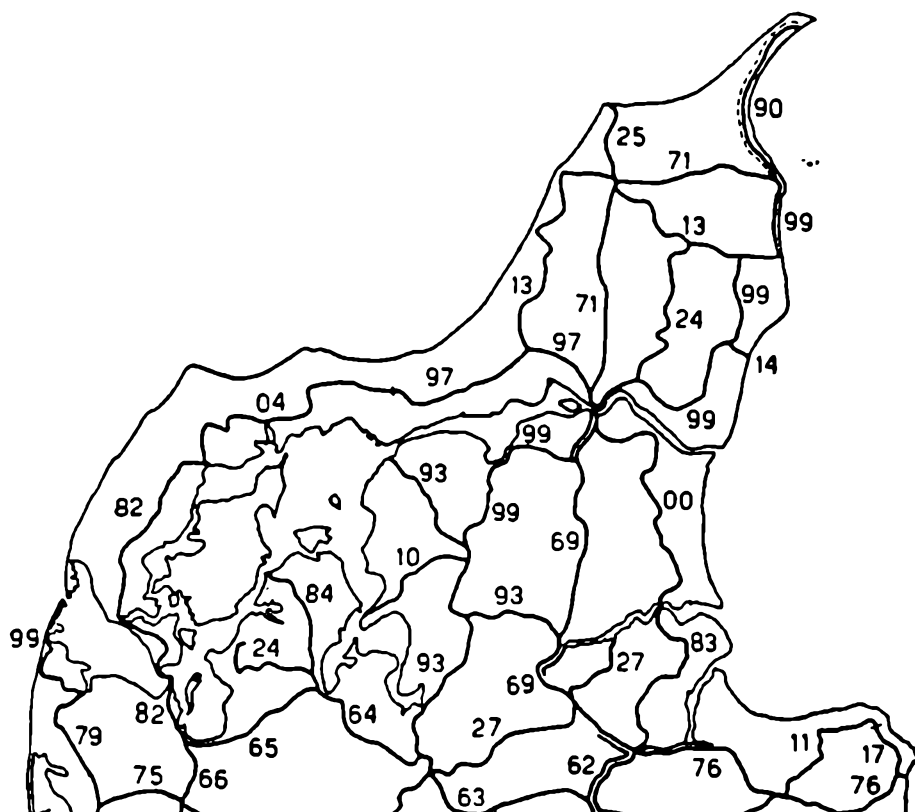
Inden for transportområdet var den vigtigste udvikling bygningen af det sekundære jernbanenet. Derimod undergik vejnettet ikke så store forandringer i perioden. Det primære jernbanenet var blevet afsluttet i midten af 1870'erne, og i de næste 15 år blev der kun bygget få jernbanestrækninger, men fra begyndelsen af 1890'erne kom der igen gang i jernbanebyggeriet, da man begyndte at anlægge det sekundære jernbanenet. Det bestod af



Figur 27. Jernbaner i Nordvestsjælland.

lokalbaner, og det tog i modsætning til det primære banenet ikke sigte på at skabe hurtig forbindelse fra købstad til købstad, men på at betjene et så stort opland som muligt. Det fik derfor ofte en meget snoet linjeføring og var altid forbundet med det øvrige jernbanenet, således at det primære og det sekundære jernbanenet kom til at udgøre et sammenhængende hele.

I Nordvestsjælland fandtes strækningen Roskilde-Kalundborg, som var blevet taget i brug i 1874. I 1898 blev der åbnet en linje fra Vørslev, der var et punkt på denne bane lidt øst for Kalundborg til Slagelse. Året efter fulgte Odsherredsbanen, som er en privatbane fra Holbæk til Nykøbing Sjælland. 1901 åbnede en anden privatbane en linje fra Høng, der er en station på banen mellem Slagelse og Vørslev-Kalundborg, til Tølløse, der er en station på banen mellem Roskilde og Holbæk. I 1903 blev den korte linje fra Sorø til Vedde, der er en station på Høng-Tølløsebanen, åbnet, og endelig blev der i 1919 indviet en bane fra Vørslev øst for Kalundborg til Hørve, der er en station på Odsherredsbanen. Den er siden blevet nedlagt, og det samme er strækningen Sorø-Vedde. Strækningen fra Vørslev til Slagelse



Figur 28. Jernbaner i Himmerland.

har i en længere periode været lukket for persontrafik, men skal efter de nyeste planer atter tages i brug til dette formål. De to privatbaner Høng-Tølløse og Odsherredsbanen eksisterer stadig. Banen fra Tølløse til Høng er endda blevet forlænget til Slagelse.

I Himmerland var strækningen fra Randers til Ålborg blevet indviet i 1869, og strækningen fra Århus til Langå ført videre til Viborg i 1863. I 1893 kom der jernbane til Vesthimmerland. Forud var gået den store himmerlandske jernbanekrig, som efter mange forviklinger resulterede i, at der blev anlagt en linje fra Hobro til Løgstør, og at den nye linje blev forbundet med Viborg gennem en stikbane, som tog udgangspunkt i Ålestrup. I 1899 blev der anlagt en privatbane fra Svenstrup, der er en station på strækningen Ålborg-Hobro beliggende lidt syd for Ålborg, til Års, og denne linje blev i 1910 forlænget mod sydvest til havnebyen Hvalpsund. I 1917 blev en linje fra Års over Arden til Øster Hurup på den jyske østkyst optaget i en jernbanelov, men den blev aldrig anlagt. De himmerlandske baner er siden alle blevet nedlagt.

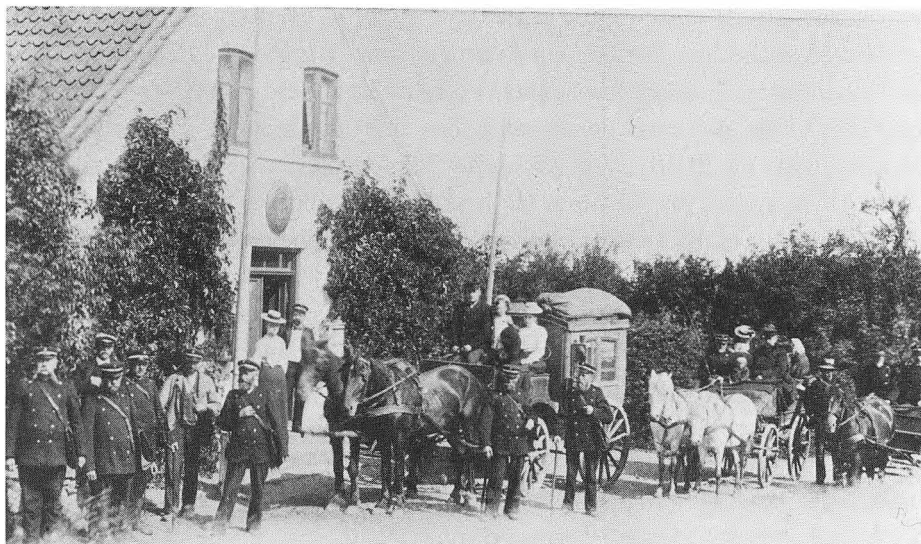
Med hensyn til godstrafikken på banerne findes der en undersøgelse af udviklingen på linjen Holbæk-Kalundborg². Udviklingen på denne strækning følger det hovedmønster, som kan konstateres for hele landet, at jernbanerne i stigende grad ekspederer det tunge masse gods, vognladnings gods, mens det lettere og mindre ensartede gods, stykgodset, kommer til at spille en svindende rolle i banernes godsbefordring. Det var en tendens, der for alvor tog fart med lastbilernes fremtrængen efter 1. Verdenskrig, men den var allerede begyndt at gøre sig gældende i denne periode.

I øvrigt var der betydelige forskelle i transportmønsteret mellem de forskellige stationsbyer. Jyderup, der hørte til gruppen af industri- og institutionsbyer, havde en betydelig merimport af gods pr bane, fordi der foregik en ikke ubetydelig distributionsaktivitet i byen, mens den rurale by Knabstrup, der var station for teglværket af samme navn, havde en betydelig mereksport pr bane, fordi teglværksproduktionen, der byggede på et lokalt forekommende råstof, ikke gav anledning til nogen videre bearbejdelse i stationsbyen. Der er ikke foretaget en tilsvarende undersøgelse for banerne i Himmerland, men efter al sandsynlighed har grundmønsteret i godstransportens udvikling været det samme der.

Udbygningen af det sekundære jernbanenet gjorde det muligt at transportere tungt gods til og fra landdistrikterne i et omfang som aldrig før. I kystområderne havde banerne en vis konkurrence fra småskibsfarten, men inde i landet var de på det nærmeste suveræne. Der var ganske vist begyndt at komme lastbiler til landet, men de var endnu kun få og fik ikke nogen nævneværdig betydning for transportmønsteret i denne periode. Nærtransporten blev nu som før varetaget af hestevogne, og de var ubetinget det mindst effektive led i det samlede transportsystem.

Inden for kommunikationsområdet ekspanderede postvæsenet. Det fik for stationsbyerne den virkning, at de gradvis blev forfremmet. Typisk blev der oprettet et brevsamlingssted i byen, som senere blev til postekspedition og endnu senere ophøjet til postkontor. Denne udvikling var resultat af en kraftig stigning i den ekspederede postmængde.

Forud for periodens begyndelse havde postvæsenet i øvrigt fået konkurrence fra telefonerne. I begyndelsen var der næsten udelukkende tale om lokale centraler, hvorimod den mellembys telefontrafik var beskeden. Omkring midten af 1890'erne indledtes en mere målbevidst centralisering af telefonvæsenet. Der blev anlagt et statsligt telefonnet, der forbandt de forskellige landsdele, og samtidig indledtes der samlingsbestræbelser blandt de mange små private telefonselskaber, som indtil dette tidspunkt havde påbegyndt og drevet telefonvæsenet lokalt; det vil som regel sige i en købstad og dens opland. Det var en udvikling, som stationsbyerne var blevet



Nørre Snede landpost er en god illustration af multiplikatoreffekten, det vil sige den økonomiske væksts selvforstærkende element. Udbygningen af landsdækkende systemer – tog, post og medicinalvæsen – der skulle sikre alle egne af landet en nogenlunde ligelig dækning, virkede fremmende på den økonomiske vækst, ikke kun direkte ved at sikre en bedre kommunikation, men også indirekte ved at øge den købedygtige efterspørgsel. Når 11 postembedsmænd (med familie) fik Nørre Snede som udstationeringspunkt, måtte der en købmand til, for at de kunne købe de nødvendige varer, men derefter indgik også købmandens efterspørgsel i den samlede efterspørgsel, og de 11 postembedsmænd plus købmanden måtte så have en bager, de 11 postembedsmænd og købmanden og bageren måtte have en skomager etc. Det kgl. Bibliotek.

draget med ind i, men som regel udgik initiativet ikke fra stationsbyen selv. Kun undtagelsesvis blev der startet selvstændige telefonselskaber i stationsbyerne. Derimod oprettede købstadsselskaberne central i mange stationsbyer og udnævnte en lokal bestyrer. Det var en struktur, der bestod i mange år med stationsbyerne som filialer af de store købstadsselskaber.

I området omkring Himmerland var der blevet oprettet private telefonselskaber i Ålborg, Viborg, Hobro og Løgstør, og de sluttede sig alle til Jysk Telefon Aktieselskab, da det blev dannet i 1895³. Såvidt det har kunnet konstateres, blev der ikke stiftet selvstændige telefonselskaber i de fire stationsbyer i Himmerland, og for deres vedkommende blev telefonnettet altså udviklet som et led i Jysk Telefon Aktieselskabs almindelige ekspansion. Alle områdets stationsbyer blev knyttet til telefonnettet i periodens løb.

I Nordvestsjælland foregik centraliseringen af telefonvæsenet ikke ved, at de små selskaber sluttede sig sammen, som de gjorde i Jylland, men ved at Københavns Telefonaktieselskab opkøbte de lokale selskaber. I Holbæk-området skete det med de to selskaber A/S Kalundborg Telefonselskab, stiftet 1884, og I/S Sydvestsjællands Telefonselskab i Slagelse, oprettet 1893. Derimod ser det ud til, at Holbæk kom forholdsvis sent med, og at det var KTAS, der etablerede en central i byen. Den sene udvikling i Holbæk er måske forklaringen på, at der blev oprettet en telefoncentral i Mørkøv i 1898 på privat initiativ. Det var urmager Jørgensen, der stod bag dette, og han var også foregangsmand, da elektriciteten skulle indføres i byen⁴. Det var som nævnt usædvanligt i stationsbysammenhæng, at der blev oprettet en selvstændig central, men det fik i øvrigt ingen varig betydning, da telefonvæsenet i Holbæk handelsdistrikt i periodens løb kom ind under KTAS og således ikke blev nogen selvstændig faktor i stationsbyernes erhvervsliv, sålidt som det gjorde i Himmerland.

Til periodens fremskridt på infrastrukturuområdet hører også etableringen af vandforsyning og kloaknet. Man kan imidlertid ikke give en samlet oversigt over disse ledningsnets oprettelse. I modsætning til telefonnettet og elektricitetsforsyningen (omtales nedenfor), var der ingen tendens til, at vand- og kloaknettene blev ført uden for lokalområdet.

En undersøgelse af de otte stationsbyer har givet til resultat, at der ved periodens slutning fandtes vandværker i Jyderup, Knabstrup, Års, Ålestrup og Gedsted og kloaksystemer i Mørkøv, Knabstrup og Ålestrup⁵, men oplysningerne kan ikke anses for udtømmende, og der kan meget vel have været både vandværk og kloakledning i de øvrige byer også. Det har blot ikke kunnet konstateres med sikkerhed.

Oplysningerne er for mangelfulde til, at man kan afklare spørgsmålet, om der er en sammenhæng mellem udbygningen af vand- og kloakledninger og byens erhvervsliv og dettes udviklingsmuligheder. Umiddelbart ser det ikke ud til, at der har været nogen sammenhæng mellem ledningsnet og erhvervsliv, og det mest rimelige er nok at opfatte etableringen af vand- og kloaknet som et af periodens store fremskridt, som satte sig igennem forholdsvis uafhængigt af erhvervsudviklingen i øvrigt.

Energiforsyningen

Traditionelt var træ og tørv de vigtigste elementer i energiforsyningen. I løbet af 1800-tallet kom kul og koks også til at spille en rolle, men hvor stor betydning, disse energikilder fik i landdistrikterne, får stå hen. Det er klart, at jernbanerne skabte forudsætningen for, at de kunne få betydning

også i landdistrikterne, men det er ikke blevet undersøgt, i hvor høj grad de rent faktisk fik.

Den vigtigste fornyelse inden for energiforsyningen i denne periode var så ubetinget elektriciteten. Perioden 1895-1920 blev en gennembrudstid for elektriciteten i Danmark, og stationsbyerne blev hurtigt berørt af denne udvikling. Års fik som den første af de otte stationsbyer et elektricitetsværk i 1906. Det er kun 24 år efter, at verdens første elektricitetsværk var blevet åbnet i New York, så de danske stationsbyer var ikke langt efter New York på det punkt.

Udbygningen af det elektriske ledningsnet formede sig anderledes end udbygningen af telefonnettet. Telefonerne kom til stationsbyerne som filialer af købstædernes selskaber. Elektricitetsværkerne derimod blev som regel anlagt som selvstændige virksomheder, og først på et senere tidspunkt blev de sluttet til de større selskaber.

På forhånd ville man vente, at den ringere befolkningstæthed i Himmerland ville betyde, at elektriciteten kom senere til det område end til Nordvestsjælland, og det gjorde sig muligvis også gældende for de egentlige landdistrikter, men ikke for stationsbyerne. Elektricitetsværkerne var i begyndelsen meget små og krævede ikke tilslutning til større værker i



Elektricitetsværkerne i stationsbyerne krævede ikke megen plads og kom ikke til at markere sig særlig stærkt i stationsbyens skyline, i hvert fald ikke nær så stærkt som vandtårnet her på billedet fra Dybvad i Nordjylland. Både elektricitets- og vandværk i denne by var fine eksempler på Bedre Byggeskiks betydning for stationsbyarkitekturen.

Erhvervsarkivet.

købstæderne. Den befolkningskoncentration, som en stationsby var udtryk for, var tilstrækkeligt grundlag for oprettelsen af et lille elværk, og det var i den forbindelse stort set ligegyldigt, om en stationsby lå tæt ved eller langt fra nærmeste købstad. Det afgørende var, at jernbanerne havde skabt forudsætningen for, at der kunne skaffes de nødvendige kul og koks til veje. Den ringere befolkningstæthed i Himmerland fik derfor ikke betydning for, hvornår områdets stationsbyer fik elektricitet. I 1908 var der fire elektricitetsværker i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt mod kun to i Holbæk handelsdistrikt. I 1913 var situationen omvendt, idet der nu var ti værker i Holbækdistriktet mod kun fem i det himmerlandske, men i 1918 var Himmerland igen kommet med og havde nu otte værker, mens der stadig var ti i det sjællandske område⁶. Af de særligt undersøgte byer fik Års elværk i 1906, Jyderup i 1910, Ålestrup, Knabstrup og Mørkøv i 1912, Østrup i 1917 og Gedsted i 1918, mens Regstrup aldrig fik. Områdernes købstæder var ikke meget tidligere end stationsbyerne i denne henseende. Ålborg fik elværk i 1896, Hobro i 1906, Viborg i 1907, Kalundborg i 1908 og Holbæk så forholdsvis sent som 1911.

Stationsbyerne i Himmerland fik deres elværker samtidig med de sjællandske stationsbyer, men de var til gengæld længere om at påbegynde en sammenslutning i større enheder. I 1913 blev Andelsselskabet Nordvest-sjællands Højspændingsværk oprettet i Svinninge, og det udviklede sig i løbet af få år til områdets centrale elværk. I 1916 sluttede Mørkøv og Hørve sig til værket og nedlagde deres egne elværker. Året efter gjorde stationsbyerne Ruds Vedby og Knabstrup det samme. Denne centraliseringstendens fortsatte, men meget hurtigt begyndte udviklingen at løbe fra stationsbyerne, idet det ikke var rationelt at opbygge et meget stort elværk inde i landet. Det skulle ske ved en havn, hvor kullene kunne sejles direkte til værket. Det blev derfor besluttet at aflaste værket i Svinninge ved at bygge et stort værk ved Kalundborg⁷.

Jyderup holdt sig i hele den her behandlede periode uden for sammenslutningsbestræbelserne. Byens elværk var blevet oprettet og blev drevet som en privat virksomhed af E. Folkmann. Under 1. Verdenskrig fik han hjælp fra Jyderup Savværk, som havde sit eget elværk. På den måde lykkedes det at opretholde elforsyningen til byen trods de vanskelige forsyningsforhold⁸.

I Himmerland var der ikke centraliseringsbestræbelser inden for elforsyningen i perioden frem til 1920 svarende til bestræbelserne i Nordvestsjælland. Det er formentlig den ringere befolkningstæthed, der forsinkede centraliseringen, fordi den fordyrede etableringen af et regionalt ledningsnet, hvorimod den som nævnt ikke forhindrede etableringen af lokale elværker i områdets stationsbyer.

Elpriserne i de otte byer lå nogenlunde på landsgennemsnittet, lidt lavere i Års og lidt højere i Jyderup, som imidlertid på grund af konkurrencen fra Nordvestsjælland Højspændingsværk blev nødt til at sænke sine priser i begyndelsen af 20'erne⁹. Men elpriserne i stationsbyerne afveg ikke så meget fra elpriserne i resten af landet, at det fik betydning for stationsbyerhvervslivets konkurrenceevne.

Elektricitet var sammen med petroleum de vigtigste nye energikilder i stationsbyerne. En tredje forholdsvis ny energikilde, gas, slog derimod ikke an. I hele landet var der kun ni stationsbyer, der fik gasværk af blivende betydning, og de hørte alle til de største stationsbyer. Odder fik som den første gasværk i 1897 og Haslev i 1899, mens de øvrige fik gasværk i årene 1910-15. Års var den eneste af de undersøgte byer, som fik gasværk. Det skete i 1910. Dog havde Jyderup i 1903 også fået et gasværk, men det sprang i luften i 1913 og blev derfor kun en parantes i byens energiforsyning¹⁰.

Erhvervsudviklingen i købstæderne

Generelt voksede købstæderne i denne periode, men med en tydelig tendens til, at de største købstæder skilte sig ud ved at vokse hurtigere. Forskellen mellem de forskellige bytyper trådte mere klart frem i løbet af perioden. Det gjorde sig også gældende i de købstæder, der lå omkring de to handelsdistrikter.

Det viste sig inden for industrien i antallet af virksomheder. I Ålborg, som var et landsdelscenter, nåede antallet af industrivirksomheder ifølge handelskalenderen op på 139 i 1921, i regionalcentre Viborg, Slagelse og Holbæk lå antallet mellem 46 og 52, i oplandscentre Hobro og Kalundborg var der 18 til 22, mens antallet af industrivirksomheder i småkøbstæderne Nibe, Løgstør og Nykøbing Sjælland var mellem syv og 11. Der var altså en klar tendens til at koncentrere industrien i de større byer i takt med, at de regionale markeder bredte sig.

Industrialiseringen betød ikke nogen ruin for håndværket, men der var en tendens til, at håndværksvirksomhederne blev koncentreret på færre fag og ligesom industrien samlede sig i de større byer. Ifølge handelskalenderen fandtes der i 1921 42 håndværksfag i Ålborg, 33-34 fag i de tre regionalcentre, 29-34 i de to oplandscentre (Kalundborg brød mønsteret ved at nå op på 34 fag) og 24-25 fag i de tre småkøbstæder. Antallet af håndværksfag i småkøbstæderne lå på linje med antallet i de større stationsbyer.

For håndværket og industriens vedkommende var forholdet mellem købstad og stationsby principielt et konkurrenceforhold. Stationsbyhåndvær-

kerne var konkurrenter til købstadshåndværkerne. Der skete imidlertid en forskydning inden for håndværket som led i koncentrationsprocessen i retning af, at fremstillingsopgaverne gled over til industrien eller – i det omfang håndværket kunne fastholde dem – blev koncentreret i de større byer. Håndværkerne i småkøbstæderne måtte så i stigende grad tage sig af reparations- og vedligeholdelsesarbejde.

Denne forskel kunne medføre en forskel i interesser mellem stationsbyhåndværkerne og håndværkerne i de større byer, og det afspejledes i organisationsdannelsen og organisationstilslutningen, men der var mere tale om en arbejdsdeling end om et overordnings-/underordningsforhold: Stationsbyhåndværkerne sad ikke og reparerede de varer, som købstadshåndværkerne fremstillede; stationsbyhåndværkerne reparerede industrielt fremstillede varer (f.eks. sko), og stationsbyhåndværkerne blev derfor ikke underordnet købstadshåndværkerne som underleverandører, repræsentanter eller lignende. De interesseforskelle, der kunne opstå i visse håndværksfag mellem stationsby og købstad, var altså udtryk for en interesseforskel og ikke for en interesse modsætning.

Håndværk og industri blev imidlertid ikke de centrale erhverv i forholdet mellem stationsby og købstad. Det var engroshandelen og pengeomsætningen, som var de vigtigste erhverv. Den generelle sammenhæng var den, at jo mere kapitalkrævende en erhvervsvirksomhed var, i jo højere grad var der tendens til, at den blev kontrolleret fra de større byer. De kapitalkrævende virksomheder tog almindeligvis sigte på større markeder end de lokale, og det var derfor vanskeligt for stationsbyerne at fastholde dem, da stationsbyerne efter beliggenhed og økonomisk funktion vendte sig mod det lokale marked. I en række tilfælde blev virksomhederne i stationsbyerne derfor filialer, udsalg, depoter eller på anden måde underordnet købstadsvirksomhederne. Selv hvor en virksomhed tilsyneladende brød med dette mønster, som tilfældet var i Vejen, hvor et medlem af Lauridsen-familien oprettede en korn- og foderstofforretning, som fik filial i Kolding, endte det alligevel med, at koncentrationstendensen slog igennem, således at filialen i Kolding blev gjort til hovedsæde, mens det tidligere hovedsæde i Vejen blev degraderet til filial¹¹.

Engroshandelen omfatter i den foreliggende sammenhæng også grovvarerehandelen, og denne sidste blev en vigtig faktor i forholdet mellem stationsbyerhvervslivet og erhvervslivet i købstæderne. Grovvarehandelen undergik store forandringer i perioden 1895-1920. Overgangen fra korneksport til import af korn og foderstoffer og en voksende import af gødningstoffer stillede øgede krav til kapitalstyrke hos de handlende, og det udløste en kraftig koncentration i engrosleddet. Det var allerede begyndt i den

forrige periode og gav sig nu udslag i oprettelsen af to store selskaber, Korn- og Foderstof Kompagniet i 1896 og Det danske Gødningskompagni i 1901. Det første havde sit tyngdepunkt i Jylland, men fik i periodens løb store filialer i København og Odense; det andet var fra starten landsdækkende. Disse koncentrationstendenser blandt leverandørerne fremprovokede et modstykke blandt aftagerne, idet ledende kredse inden for landbruget fik oprettet store andelsselskaber inden for grovvarehandelen. Begyndelsen blev gjort med Jysk Andels Foderstofforretning i 1898. Den fik i 1901 følge af Øernes Andelsselskab for Indkøb af Foderstoffer, Lolland-Falster Andels-Foderstofforening og Fyns Andelsfoderstofforretning. Uden for disse regionale andelsforetagender stod nogle mindre, hvoraf Ringkøbing Amts Indkøbsforening for Foderstoffer var den vigtigste. Inden for gødningsområdet stiftedes Dansk Andelsgødningsforretning i 1901.

Fra 1901 havde strukturen i grovvarehandelen fundet en form, der lå fast i resten af den her behandlede periode. Man kan tale om en treleddet struktur, hvor såvel andelsselskaberne som den private handel er repræsenteret i alle tre led.

Importleddet var det mest kapitalkrævende. Det var domineret af de to store selskaber Korn- og Foderstof Kompagniet og Det danske Gødningskompagni inden for den private kapital og af de store regionale andelsselskaber inden for andelskapitalen. Desuden eksisterede der stadig en række større købmandsvirksomheder, som selv importerede foder- og gødningsstoffer, men der var en tendens til, at importen blev koncentreret i de større selskaber, og det skete endog ind imellem, at andelsselskaberne importerede gennem konkurrenten Korn- og Foderstof Kompagniet¹².

Engrosleddet bestod inden for den private handel af en lang række korn- og foderstoffirmaer, som for en dels vedkommende videreførte de gamle købmandsgårde. Til denne gruppe sluttede de firmaer sig, som opgav at importere selv og koncentrerede sig om engroshandelen. Dertil kom Korn- og Foderstof Kompagniets filialer i de store østjyske byer samt de allerede nævnte filialer i København og Odense. Nogle af engrosvirksomhederne var også engageret i detailhandelen og etablerede filialer eller oplag i andre købstæder og stationsbyer. Familien Lauridsen i Vejen-Kolding er nævnt og ligeledes Assensfirmaet N.M. & F. Plum, der oprettede en filial i Glamsbjerg. På andelssiden oprettede de regionale selskaber også filialer ved vigtigere knudepunkter, og disse filialer opnåede en vis selvstændighed¹³.

Det tredje led var detailleddet. Det er allerede nævnt, at nogle af grossisterne også drev detailhandel, og dertil kom et stort tal af større eller mellemstore købmandsforretninger, der drev grovvarehandel, ofte i kombination med kolonialvarehandel. De fandtes både i købstæderne og i stationsbyerne. På andelssiden blev detailleddet udgjort af en lang række

lokalforeninger. De hæftede solidarisk for betaling af de varer, som medlemmerne bestilte, og de forpligtede sig til at aftage deres samlede indkøb af foderstoffer gennem selskabet for et bestemt åremål¹⁴.

Forholdet mellem købstadserhvervslivet og stationsbyerhvervslivet berører således for grovvarehandelens vedkommende hele spørgsmålet om forholdet mellem andelskapital og privatkapital. Der kan derfor være grund til på dette sted at præsentere andelsbevægelsens udvikling.

Andelsbevægelsen

Tilslutningen til andelsbevægelsen var generelt stigende i periodens løb, men der var betydelig forskel på, hvor stor tilslutningen var inden for de forskellige grene af andelsbevægelsen.

Tabel 17. Tilslutningen til andelsbevægelsen i % 1909-1923

		1909	1923
Mejeri	Ejendomme	88	90
	Køer	84	86
Slakteri	Ejendomme	53	73
	Svin	66	81
Kreatur-eksport	Ejendomme	5	12
	Hornkvæg	9	19
Foderstof	Ejendomme		33
	Køer		35
	Svin		38
	Ejendomme		26
Gødning	Areal	...	32

Tabel 17 omfatter Danmark uden Sønderjylland og viser, hvor stor en procentdel af samtlige ejendomme/dyr, der har tilsluttet sig andelsorganisationerne¹⁵. Tilslutningen til forarbejdningsselskaberne, mejerier og slagterier var langt større end tilslutningen til indkøbs- og salgsforeningerne. Mejerierne var i øvrigt den eneste gren af andelsbevægelsen, hvor gennemsnitsstørrelsen på de tilsluttede besætninger var mindre end gennemsnitsstørrelsen af alle besætninger. I de øvrige grene var det omvendt, og det viser, at det var svært for de mindste ejendomme at være med i andelsbevægelsen.

Der var tydelige geografiske forskelle på andelsbevægelsens udbredelse. Den stod gennemgående stærkere i Jylland end på øerne. Det illustreres i tabel 18, hvor den geografiske fordeling (i 1923) af de ejendomme, der har sluttet sig til andelsbevægelsen, bliver sammenholdt med samtlige ejendommers geografiske fordeling (i 1920). Negative tal betyder, at den pågæl-

dende landsdel er underrepræsenteret, positive tal, at den er overrepræsenteret¹⁶.

Tabel 18. Andelsbevægelsen. Over- og underrepræsentation 1923

	Mejeri	Slagteri	Kreatureksport	Foder	Gødning
Region 1-4	-1	-	-1	-9	-5
Region 5	-	-2	-8	-4	-5
Region 6	-	1	-9	4	2
Region 7-9	1	1	18	9	8

Det fremgår tydeligt, at andelsbevægelsen er overrepræsenteret i det vestlige Danmark. Det er mere udtalt i salgs- og indkøbsforetagenderne end i forarbejdningsforetagenderne. For kreatureksportens vedkommende nåede andelsbevægelsen op på at omfatte ca. 25% af kvægbestanden i det vestlige Danmark eller ca. dobbelt så meget som på øerne bortset fra Lolland-Falster, hvor tilslutningen var stor. Inden for foderstoforganisationerne omfattede andelsbevægelsen mellem 40 og 50% af dyrene i det vestlige Danmark mod kun 25% på øerne.

For brugsforeningernes vedkommende var der også en forskel mellem det østlige og det vestlige Danmark, men den bestod ikke så meget i, at det ene område var markant overrepræsenteret i forhold til det andet, som i, at brugsforeningsbevægelsen begyndte tidligere i det ene område (Østdanmark) end i det andet¹⁷. Det gjorde sig også gældende i de to handelsdistrikter, som undersøges her. Det illustreres af tabel 19¹⁸.

Tabel 19. Holbæk og Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikter. Antallet af brugsforeninger 1840-1920

	Holbæk handelsdistrikt			Års-Farsø-Ålestrup handd.		
	1840-75	1875-95	1895-1920	1840-75	1875-95	1895-1920
Første år	-	7	19	-	-	5
Oprettet	9	20	12	-	8	17
Lukket	2	8	3	-	3	2
Sidste år	7	19	28	-	5	20

Brugsforeningsbevægelsen begyndte tidligere i Holbæk handelsdistrikt, og antallet af brugsforeninger var større der end i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt, men i forhold til indbyggertallet var brugsforeningsdækningen tættere i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt end i Holbæk handelsdistrikt. Brugsforeningerne nåede det jyske handelsdistrikt med en periodes

forsinkelse i forhold til det sjællandske og med betydeligt færre lukninger, hvilket måske kan opfattes sådan, at man i Himmerland kunne drage nytte af erfaringerne fra de andre egne.

Hermed afsluttes dette korte afsnit om andelsbevægelsen, som var et á propos til grovvarehandelen og dens betydning for forholdet mellem købstad og stationsby. Dette punkt vender vi nu tilbage til.

Grovvarehandelen var som nævnt præget af koncentrationstendenser og af skarp konkurrence mellem privatkapital og andelskapital. I periodens løb vandt andelskapitalen terræn på den private kapitals bekostning. Den skærpede konkurrence berørte både købstædernes og stationsbyernes erhvervsliv. Hvor andelsbevægelsen stod stærkt, blev det sværere for de private firmaer inden for korn- og foderstofhandelen at hævde sig. Andelsbevægelsen fik særlig stor tilslutning fra de mellemstore brug (de store familiebrug og gårde med få ansatte), mens de små brug ikke var økonomisk stærke nok til at komme med i andelsbevægelsens indkøbsorganisationer, og de store brug til gengæld så økonomisk stærke, at de ikke behøvede at tilslutte sig andelsorganisationerne, men kunne træde i forbindelse med den private kapital uden frygt for at komme i afhængighed af den. Brugsstrukturen fik derfor betydning for styrkeforholdet mellem andelskapital og privat kapital, og det var brugsstrukturen, der var årsag til, at andelskapitalen stod så forholdsvis stærkt inden for korn- og foderstofhandelen i Jylland.

Forskellen mellem Jylland og øerne genfindes i købstæderne omkring de to handelsdistrikter. I byerne ved Holbæk handelsdistrikt var hverken Korn- og Foderstof Kompagniet eller andelsbevægelsen så stærkt repræsenteret, som de var i byerne omkring Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Det var stadig de store gamle købmandshuse, som dominerede. I Kalundborg havde nogle af byens korn- og foderstoffirmaer med Vilh. Coldings som det vigtigste foretaget en lokal fusion i firmaet A/S Importkompagniet, men derudover fandtes der i branchen 11 private firmaer i byen. I Holbæk domineredes handelen af tre store private firmaer, Th. Petersens Eftf., O.F. Steenstrup og Søren Winther. I Slagelse var der ni firmaer i branchen.

Mod periodens slutning begyndte den koncentrerede kapital at nærme sig området. I 1919 åbnede Korn- og Foderstof Kompagniet en filial i Korsør, som året efter blev udvidet med en foderblandingsfabrik. Filialen blev administreret fra selskabets filial i København, som hidtil havde været den eneste på Sjælland¹⁹. Andelsbevægelsen var repræsenteret gennem Øernes Andelsselskab for Indkøb af Foderstoffer, som i 1906 i alt havde 59 lokalforeninger og tilslutning fra brug med godt 21.000 køer. I 1935 nåede selska-



Th. Petersens Efterfølgers købmandsgård set fra Ahlgade i Holbæk. Billedet er fra en tid, da der både blev handlet en gros og en detail i bygningen. Adgang til lagerbygningerne fik man gennem porten til højre i billedet. Gustav Jensen: Købmandsliv, s. 91.

bet op på 136 lokalforeninger og 50.000 køer. Man kan ikke se, hvor stor en del af disse, der var hjemmehørende i Holbæk handelsdistrikt, men hvis distriktet havde en bare nogenlunde forholdsmæssig andel af medlemmerne, er det ensbetydende med, at selskabet ikke stod særlig stærkt i området. Det anlagde i 1915 en filial i Korsør, og fik i 1922 også en filial i Holbæk, men det ligger efter den her behandlede periode og fik ikke betydning for kornhandelen i området frem til 1920²⁰.

I Himmerland var andelsbevægelsen stærkere repræsenteret i korn- og foderstofhandelen. Jydsk Andels Foderstofforretning havde således filialer i Ålborg, Løgstør og Viborg ved periodens slutning. Korn- og Foderstof Kompagniet havde en stor filial i Ålborg. Konkurrencen mellem andelskapital og privat kapital var skarp, særlig i Ålborgområdet, hvor også det store private firma Peter P. Hedegaard gjorde sig gældende²¹. Der fandtes også private købmandsforretninger i områdets byer. Stærkest stod de i Hobro, hvor hverken andelsbevægelsen eller Korn- og Foderstof Kompagniet var direkte repræsenteret. Her var allerede i den foregående periode blevet foretaget en lokal fusion til firmaet A/S Hobro Korn og Foderstoffer, men derudover fandtes der endnu et forholdsvis stort firma i byen, Regnar Th. Genefke. I Løgstør var der kun et privat firma foruden filialen af Jydsk Andels Foderstofforretning, i Viborg var der to.

Inden for grovvarehandelen var stationsbyvirksomhederne både kunder hos og konkurrenter til købstadsvirksomhederne, men i begge tilfælde entydigt placeret i detailledet.

Den egentlige engroshandel var koncentreret i København og købstæderne. Der var ikke mange grossister i stationsbyerne, og de få, der var, var fortrinsvis handlende, der kombinerede engros- og detailhandel, eller handlende, der foretog opkøb af landbrugsprodukter som æg og ost. Med hensyn til engroshandel var forholdet mellem købstadserhvervsliv og stationsbyerhvervsliv derfor overvejende det, at købstæderne var leverandører til stationsbyerne. Der var ikke tale om nævneværdig konkurrence på dette punkt. Enkelte af de større fabrikker havde dog oprettet egne depoter eller oplag i stationsbyerne og kunne på den måde helt omgå engrosleddet i forhold til stationsbyerne. Det var tilfældet med nogle af margarinefabrikkerne og bryggerierne.

Også med hensyn til pengeinstitutter var stationsbyernes position gennemgående underordnet i forhold til købstædernes. Det var kun forholdsvis få stationsbyer, der fik egen bank. Som regel måtte de nøjes med en filial af en større bank. Frem til 1920 formede udviklingen sig sådan, at de store landsdækkende banker, Handelsbanken, Landmandsbanken og så videre, oprettede filialer i købstæderne. Her konkurrerede filialerne med de lokale købstadsbanker, og disse sidste havde i en del tilfælde filialer i stationsbyerne. I denne periode var de landsdækkende banker næsten ikke repræsenteret i stationsbyerne. Det ændrede sig derefter, ofte på den måde, at de landsdækkende banker overtog købstadsbankerne og med i handelen fulgte så købstadsbankernes filialer i stationsbyerne.

Bortset fra Nibe fik alle købstæderne rundt omkring de to handelsdistrikter en eller flere filialer af de landsdækkende banker i tiden frem til 1921. Det var især Landmandsbanken og Andelsbanken, der oprettede filialer i disse byer. I byerne omkring Holbæk handelsdistrikt var de to banker næsten lige stærkt repræsenteret, mens Andelsbanken var næsten enerådende i byerne omkring Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Her nåede banken ovenikøbet at blive direkte repræsenteret i stationsbyerne i denne periode, idet den i 1920 overtog Hobroegnens Landbosparekasse og dennes filial i Ålestrup. I forvejen havde banken en filial i Års. Andelsbankens position i Himmerland må ses som endnu et led i andelsbevægelsens stærke stilling i dette område. Det blev et problem for egnen, da Andelsbanken krakkede i 1925, og afdelingerne måtte lukke.

Som nævnt lagde nogle af de lokale købstadsbanker filialer i stationsbyerne. Det var dog kun tilfældet i Holbæk handelsdistrikt, idet Himmerland

også i denne henseende var bagefter. Men i Holbæk handelsdistrikt blev stationsbyerne inddraget i konkurrencen mellem Banken for Holbæk og Omegn og Kalundborg og Omegns Bank. Holbæk-banken havde ved periodens slutning fem filialer i områdets stationsbyer, nemlig Asnæs, Hørve, Jyderup, Svinninge og Vig. Placeringen viser, at banken især forsøgte at befæste sin stilling i områdets yderkanter mod Kalundborg og Nykøbing Sjælland. Kalundborg og Omegns Bank havde to af sine filialer i området, nemlig i Føllenslev og Jyderup. Jyderup fik altså som den eneste stationsby en filial af begge banker.

Der fandtes selvstændige sparekasser i alle byerne omkring de to handelsdistrikter i 1921 med undtagelse af Kalundborg og Nykøbing Sjælland, men kun sparekassefilialer i en af de jyske byer, Løgstør (filial af Landbosparekassen i Ålborg), mens der var sparekassefilial i alle byerne omkring Holbæk-distriktet. Det var Den sjællandske Bondestands Sparekasse, der havde et meget udbredt filialnet på Sjælland. En tilsvarende jysk sparekasse fandtes ikke. Der var derfor betydelig forskel i sparekassedækningen mellem det østlige og det vestlige Danmark, og denne forskel gjorde sig gældende både i købstæderne og i stationsbyerne.



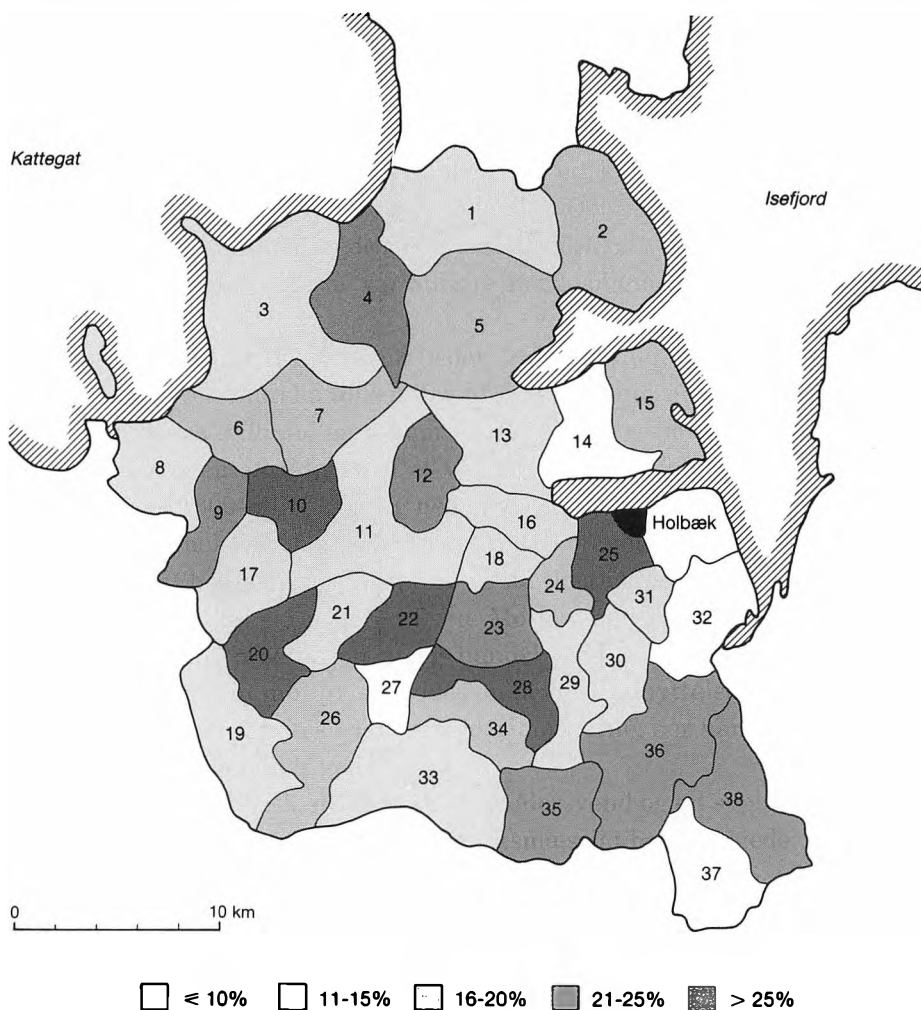
Års havde både bank og sparekasse, og den sidstnævntes bygning ses i forgrunden til højre. Snedkerværkstedet til venstre i billedet tilhører Anders Svenstrup. Billedet blev brugt som postkort, og det lykkedes fotografen at få alle personer til at stå stille.

Lokalhistorisk Arkiv i Års.



Figur 29. Holbæk handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1890.

Problemerne omkring finansieringen af erhvervslivet i stationsbyerne bliver taget op til nærmere undersøgelse i kapitel 5. Her har det blot været opgaven at give et kort rids af erhvervsudviklingen i de købstæder, som lå i nærheden af de undersøgte handelsdistrikter og de undersøgte stationsbyer, og som derfor fik betydning for erhvervslivet i stationsbyerne. Generelt var det stationsbyernes opgave at betjene det lokale marked, og de stod i forholdet til købstæderne oftest som aftagere og låntagere og i en række tilfælde som filialer. Kredit- og varestrømmen gik mere fra købstæderne til stationsbyerne end omvendt, og det var en opgave for stationsbyerhvervsliv-

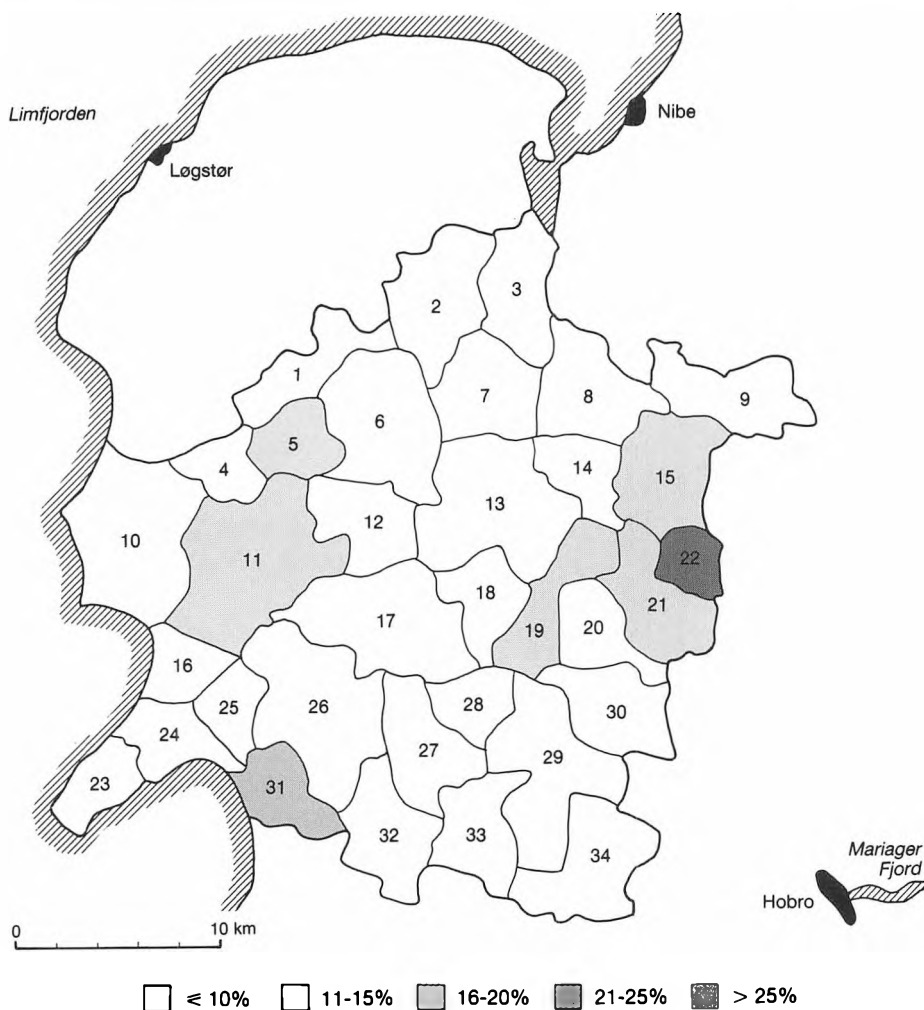


Figur 30. Holbæk handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1906.

vet at prøve at hævde sin ligeberettigelse og uafhængighed i forhold til købstæderne.

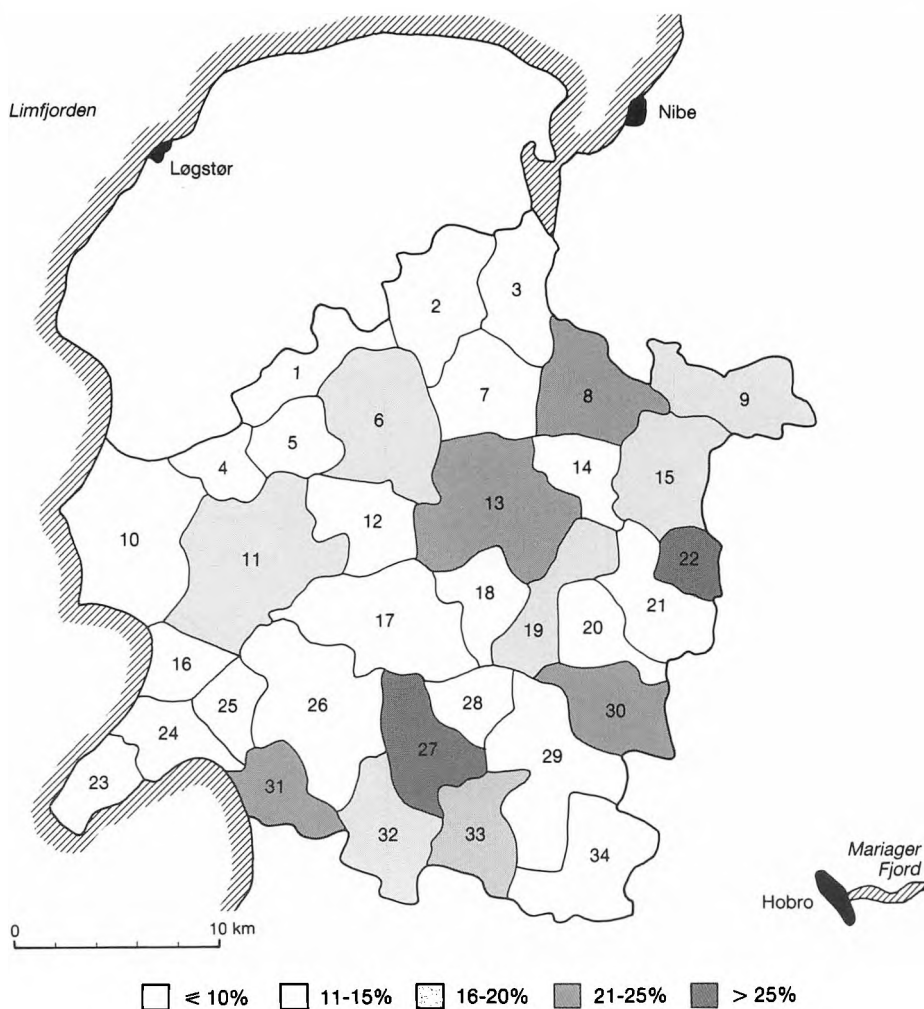
Erhvervsudviklingen i landdistrikterne

Erhvervsudviklingen i de to handelsdistrikter illustreres af figur 29 til 36, som viser hvor stor en procentdel af befolkningen, der blev ernæret af håndværk/industri og handel i 1890 og 1906. Det har desværre ikke været muligt at følge udviklingen frem til 1921.



Figur 31. Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1890.

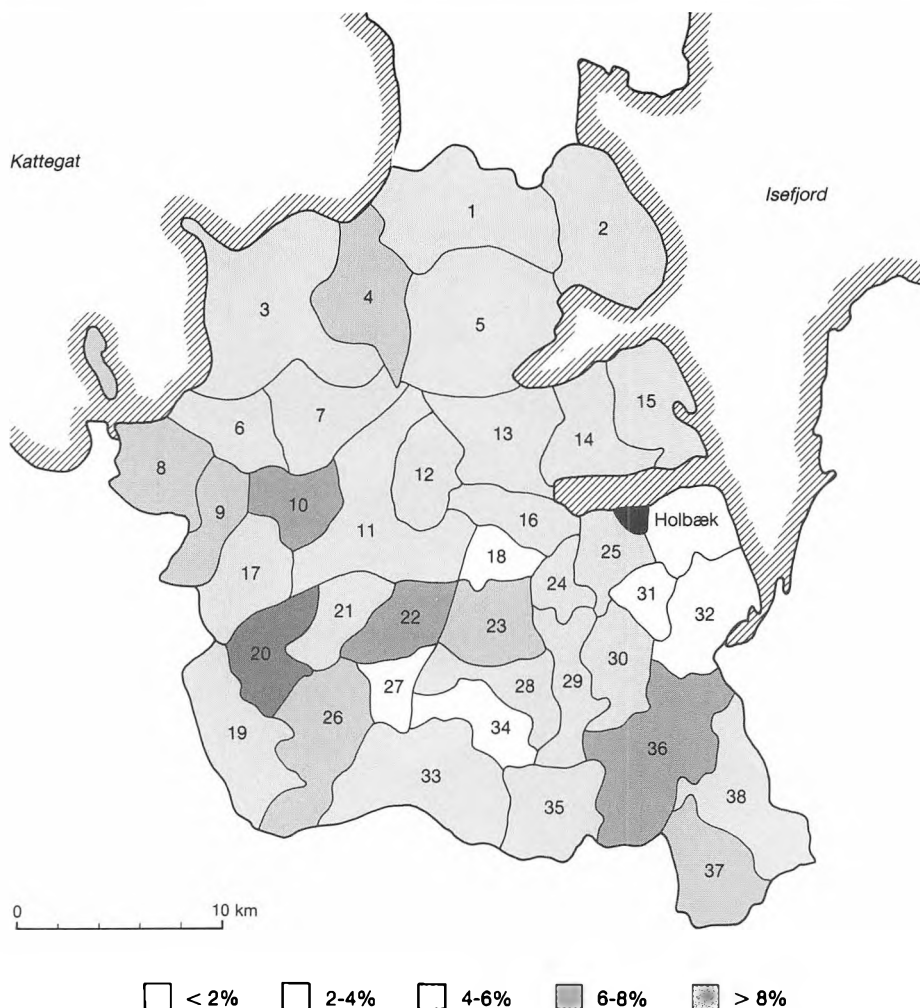
Figur 29-30 viser udbredelsen af håndværk og industri i Holbæk handelsdistrikt. Når man ser på udviklingen 1890-1906, er der to faktorer, der har været afgørende for håndværkets udbredelse: Stationsbyerne og teglværkerne. Af alle de 12 sogne, som i 1906 var nået op i den højeste eller næsthøjeste kategori, var der kun to, Uggerløse (35) og Soderup (38), der ikke havde enten en stationsby eller et større teglværk i sognet. Fem sogne oplevede et fald i håndværkets udbredelse, og det var med én undtagelse, Hørby (14), nabosogne til stationsbysogne. Stationsbyudviklingen førte altså til en punktvis koncentration af håndværket i denne periode, men tegl-



Figur 32. Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1906.

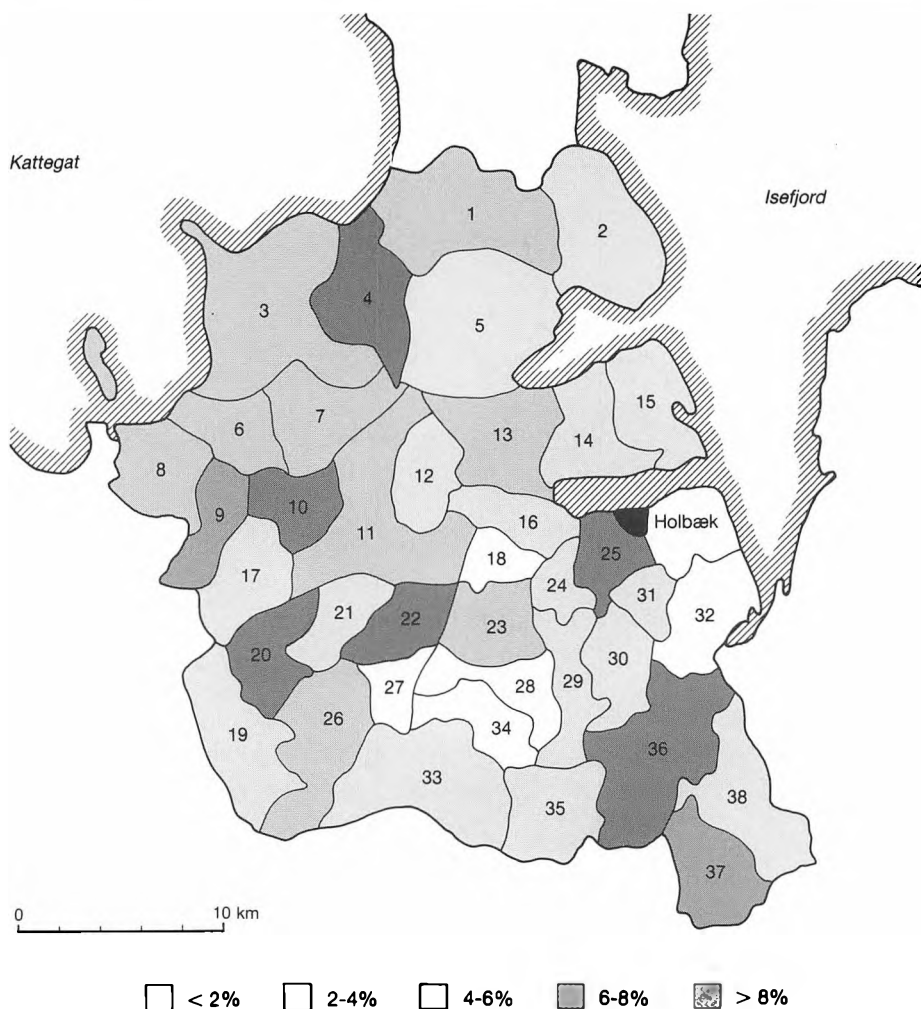
værkerne fik også betydning for håndværkets udbredelse, så stationsbyerne var ikke den eneste lokaliserende faktor for håndværk og industri i disse år.

Ser man dernæst på figur 31 og 32, der illustrerer udviklingen i Himmerland, er det tydeligt, at Himmerland stadig var bagefter. Håndværket spillede generelt en mindre rolle i dette område, selv om dets betydning voksede fra 1890 til 1906. Der var i 1906 stadig 22 af de 34 sogne, der hørte til den laveste kategori. Men i øvrigt var det også stationsbyer og teglværker, der var de vigtigste lokaliserende faktorer i dette område, og det var endda



Figur 33. Holbæk handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1890.

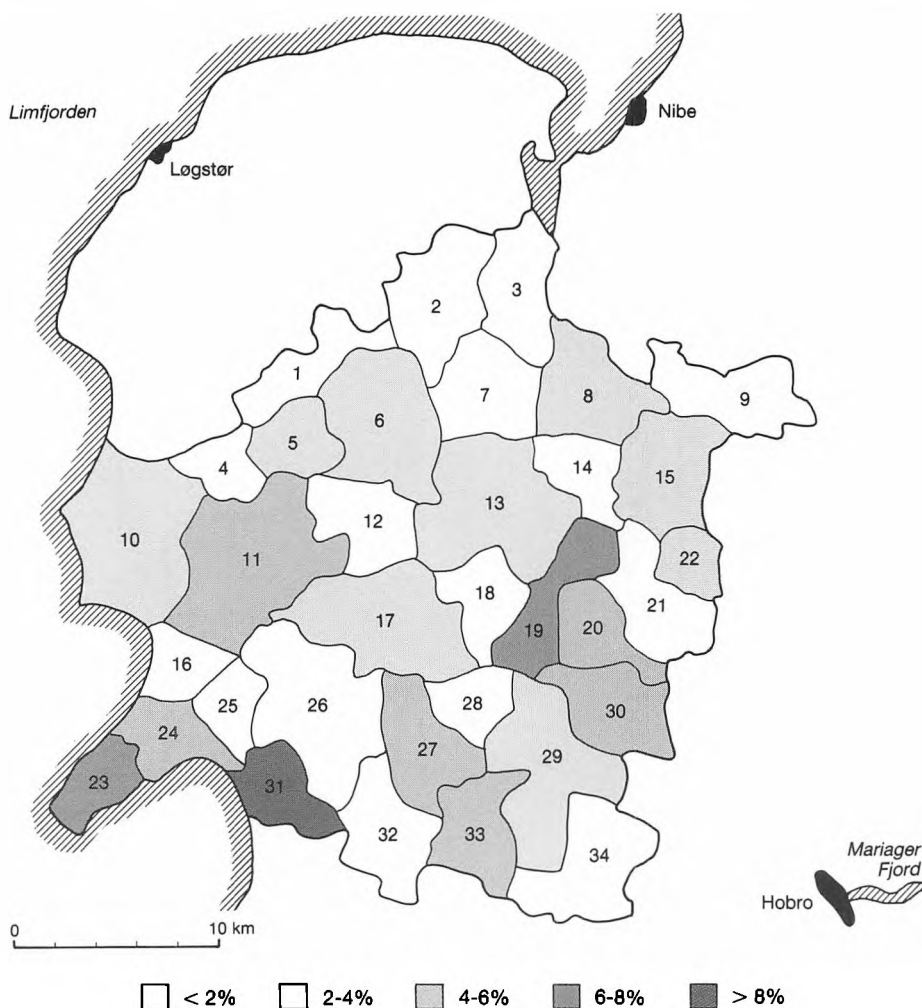
mere udtalt end på Sjælland. De seks sogne, som i 1906 var nået op i den højeste eller næsthøjeste kategori, havde alle enten stationsby eller teglværk i sognet. Udviklingen var dog endnu ikke slået fuldt igennem, idet stationsbyerne Hornum (6), Farsø (11) og Hvam (33) kun kan anes i materialet. To sogne, V. Hornum (5) og Brorstrup (21), oplevede et fald i håndværkets andel af befolkningen. De grænsede op til stationsbysogne, for Brorstrups vedkommende dog kun indirekte, adskilt af en smal stribe af nabosognet Kongens Thisted (20). Der var altså også en vis tendens til at koncentrere håndværket i stationsbyerne i Års-Farsø-Ålestrup handelsdi-



Figur 34. Holbæk handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1906.

strikt, ligesom tilfældet var i Holbæk handelsdistrikt, men tendensen var ikke så udtalt i Himmerland, fordi håndværket var så svagt repræsenteret i området, således at der snarere var tale om, at håndværket blev akkumuleret i stationsbyerne, end at det blev koncentreret.

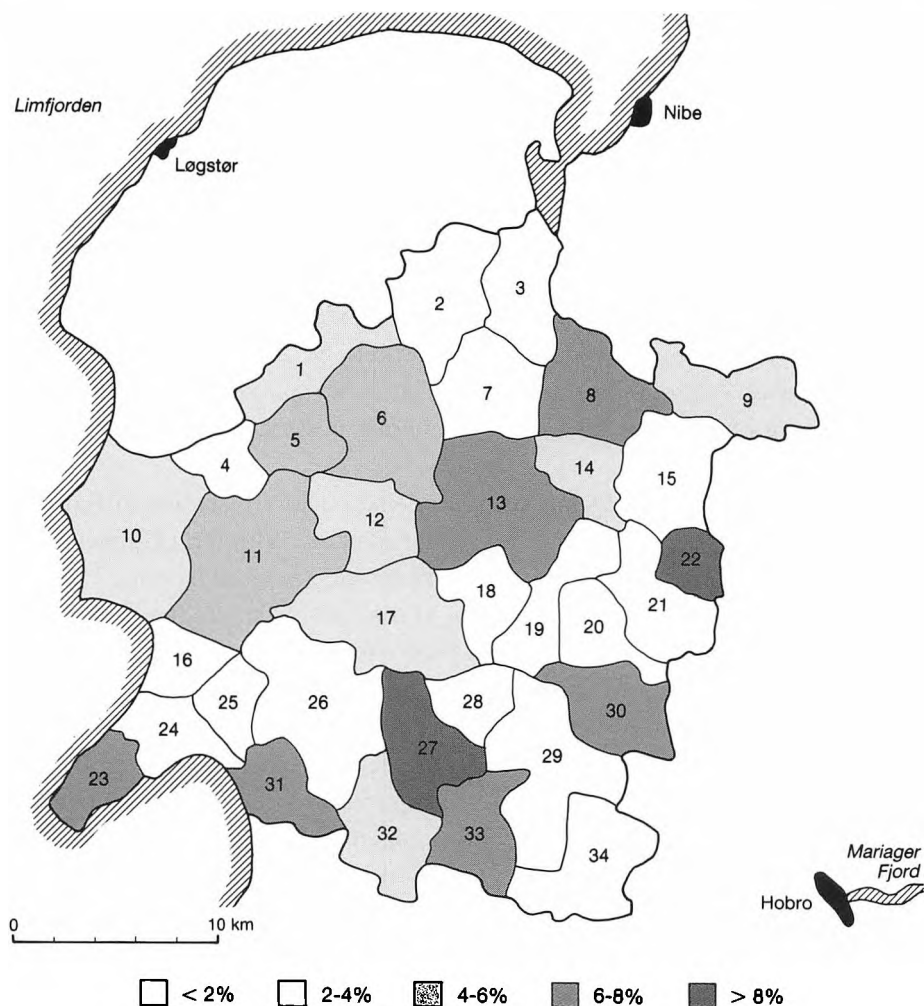
Tendensen til en koncentration af erhvervsaktiviteten omkring stationsbyerne var mere udtalt i handelserhvervene end i håndværk/industri. Figur 33 og 34 illustrerer handelserhvervets betydning i Holbæk handelsdistrikt. Handelserhvervet blev mere udbredt i de 16 år fra 1890 til 1906, og sta-



Figur 35. Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1890.

tionsbyerne blev i høj grad lokaliserende for erhvervet. Områdets fem største stationsbyer var nu alle nået op i den højeste kategori. Forstadssognet Merløse (25) var også kommet op i denne kategori, men det skyldes, at mange af de handlende i Holbæk bosatte sig i villakvarterer i sognet, så det er en udvikling, der falder uden for stationsbysammenhængen.

Der var en klar tendens til, at handelsvirksomhederne blev koncentreret langs banelinjerne. Linjen Kalundborg-Holbæk går gennem sognene 20-25, hvor handelsaktiviteten er høj i hvert andet sogn, fordi handelen blev koncentreret omkring stationerne langs linjen. Et lignende mønster kan iagttage-



Figur 36. Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1906.

ges langs Odsherredsbanen fra Holbæk til Nykøbing. Den passerer sogne-
ne 16,12,11,10,7,3,4 og 1. Gislinge (12) bryder mønsteret ved at have en lidt
lavere handelsprocent, end man kunne have ventet.

Tendensen til at koncentrere handelsaktiviteten i stationsbyerne ses og-
så af, at områderne på begge sider af linjen har en ringere handelsprocent.
Det ses tydeligst langs linjen Holbæk-Kalundborg, hvor sognene 17,11,18
og 16 nord for banen og sognene 19, 26,27,28,34 og 29 syd for banen har en
bemærkelsesværdigt lav handelsprocent. Tilsyneladende er sognene nr 11
Kundby og 26 Skamstrup undtagelser fra dette mønster, men det er kun

tilsyneladende. Hvis man tænkte sig Kundby sogn delt i en nordlig og en sydlig del, ville den sydlige del, der grænser op til jernbanelinjen have en lav handelsprocent. At Skamstrup sogn fik så høj en procent skyldes udelukkende, at en del af Mørkøv stationsby lå i sognet, så ingen af de to sogne er i virkeligheden undtagelser fra mønsteret. Særlig bemærkelsesværdigt er det, at teglværkssognet Sr. Jernløse, som havde et forholdsvis stort antal beskæftigede i håndværk og industri, havde en lille og svindende andel af befolkningen beskæftiget i handel. Teglværket gav ganske vist anledning til en bydannelse, men den foregik ved nærmeste station, Knabstrup, som lå i Mørkøv sogn, og ikke ved selve teglværket i Sr. Jernløse. Denne udvikling bekræfter Aage Aagesens karakteristik, at oplandet bestemmer, *om* der finder en bydannelse sted, men jernbanen bestemmer, *hvor* den finder sted²².

Udviklingen i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt illustreres af figur 35 og 36. Sammenligner man udviklingen her med udviklingen i Holbæk handelsdistrikt, kan man se, at Holbæk-området var længere fremme i udviklingen også på handelens område, men at stationsbyerne tegnede sig skarpere i Himmerland end på Sjælland. I 1890 – forud for jernbanernes komme – var der kun tre sogne, der skilte sig ud, nemlig Lovns sogn (23) med havnebyen Hvalpsund, det gamle egnscentrum Gedsted (31) og Binderup (19). Det er ejendommeligt, at handelsprocenten var så forholdsvis høj i Binderup, da det traditionelt var Haverslev, der var egnscentrum i den del af handelsdistriktet. Der er ikke fundet nogen forklaring på dette.

I 1893 kom der jernbane til området, og det har sat sit tydelige præg på handelsaktiviteten og placeringen af handelsvirksomhederne i 1906. Ålestrup i Østerbølle sogn (27) og Haverslev (22) skiller sig ligesom for håndværkets vedkommende ud og hører begge til den højeste kategori, mens Gedsted (31), der ikke fik jernbane, har tabt terræn til Ålestrup og er gledet ned i den næsthøjeste kategori. Til denne gruppe hører stadig Hvalpsund (23), som nu har fået følge af stationsbyerne Års (13), Vegger (8), Nørager (30) og Hvam (33). De to resterende stationsbyer i området, Hornum (6) og Farsø (11), har som for håndværkets vedkommende sværere ved at slå igennem på figuren, men er dog kommet op i den mellemste kategori. At Farsø ikke tegner sig kraftigere, hænger sammen med, at den ikke fik station før i 1910. Farsø var i øvrigt sammen med Vester Hornum (5) det eneste sogn uden station, som nåede så højt. Ingen af de øvrige sogne, som manglede station, kom over en handelsprocent på fire.

Jernbanernes koncentrerende effekt på den økonomiske aktivitet er således tydelig. Den var lidt mere udpræget for handelens vedkommende end for håndværkets og lidt mere for Himmerland end for Nordvestsjælland, men

det er karakteristisk, at væksten i erhvervsaktiviteten i landdistrikterne i denne periode formede sig som en punktvís koncentration, som fik stationsbyerne til at tegne sig stadig tydeligere på landkortet, og der er al grund til at tro, at det gjorde sig endnu mere udtalt gældende i de 15 år fra 1906 til 1921, men som nævnt kan man ikke illustrere denne udvikling.

Erhvervslivet i stationsbyerne

Alle otte stationsbyer, som er taget op til særlig undersøgelse her, oplevede en betydelig vækst i antallet af virksomheder og erhvervsaktive personer i perioden 1895-1920. I tabel 20 vises antallet af erhvervsaktive i byerhvervene, idet såvel landbrugere som pensionister holdes udenfor.

Tabel 20. Erhvervsaktive i de otte stationsbyer 1890-1921

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Industri	—	43	1	27	—	13	—	6
Håndværk	85	125	60	78	7	37	11	19
Handel	41	115	19	51	4	20	7	10
Transport	17	46	18	31	2	8	6	11
Imm. virks.	14	29	6	4	—	—	1	3
Arbejdsmand	4	37	12	12	—	2	3	4
Funktionær	—	9	—	2	—	—	—	—
Uoplyst	5	24	4	5	2	1	2	1
I alt	166	428	120	210	15	81	30	54

	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Industri	2	53	—	43	—	30	—	—
Håndværk	23	167	7	109	42	56	3	31
Handel	5	132	—	67	13	21	—	13
Transport	4	47	—	58	4	13	—	12
Imm. virks.	5	31	—	14	6	7	—	3
Arbejdsmand	3	22	—	24	5	11	—	2
Funktionær	1	5	—	11	—	—	—	—
Uoplyst	2	21	1	5	—	2	—	1
I alt	45	478	8	331	70	140	3	62

Det fremgår tydeligt af tabellen, at byerne i Himmerland havde en næsten eksplosiv vækst. Man kan således se, at Års, som i 1890 havde haft en erhvervsaktiv befolkning, der ikke var meget større end den lille sjællandske by Regstrups, i løbet af de følgende 30 år sprang i vejret, således at byens erhvervsaktive befolkning i 1921 var større end Jyderups. Bag denne kraftige vækst lå jernbanernes komme, og hvad det betød for egnen, kan



Gedsted har aldrig fået jernbane til byen og hører til gruppen af landevejsbyer. Landevejen mellem Viborg og Løgstør var byens hovedgade, og den fik ikke så udtalt et handelspræg, som stationsbyhovedgaderne ellers almindeligvis fik.

Det kgl. Bibliotek.

man se ved at sammenligne Gedsteds udvikling med de andre byers. Gedsted frabad sig en jernbane, og det fik betydning for byens udvikling. Hvor de andre byer kunne opvise vækstprocenter på mellem 1000 og 4000, lå Gedsteds kun på 100. Byen mistede fuldstændig sin position som egnscentrum og måtte nøjes med en rolle som sekundærby i forhold til Ålestrup, der var nærmeste station, og som blev det synlige udtryk for de vækstmuligheder, som området rummede, og som altså nu gik Gedsteds næse forbi.

Årene 1890-1921 så også en klar differentiering mellem de forskellige stationsbytyper. Byer som Jyderup, Års og Ålestrup skilte sig ud fra de andre både ved erhvervslivets omfang og ved dets sammensætning. Tydeligst kom det egentlig frem ved størrelsesforholdet mellem håndværk og handel. Håndværk var hovederhvervet i stationsbyerne målt efter antallet af erhvervsaktive, men hvor det i de mindre stationsbyer beskæftigede ca. dobbelt så mange som handelen, var de to erhverv næsten lige store i de største stationsbyer. Det var altså først og fremmest i kraft af et større og mere varieret udbud af butikker, at de store stationsbyer skilte sig ud fra de øvrige. Denne udvikling afspejler forskellen mellem købstædernes grænseopland og egentlige opland. Det var i grænseoplandet, de største stationsbyer kunne udvikle sig, fordi konkurrencen fra købstæderne her var mindre.

Undersøgelsen af de otte stationsbyer er foretaget på grundlag af folketællingerne i 1890 og 1921, og af dem blev 1921-tællingen forsynet med en rubrik, hvor ligningsmyndighederne skulle anføre indtægten i det forrige skatteår, altså året 1920. Det er derfor muligt at belyse indtægtsforholdene i dette år.

Nu er det en kendt sag, at selvangivelser nok ikke er det mest pålidelige kildemateriale, så oplysningerne skal under alle omstændigheder tages med et vist forbehold, men dertil kommer en yderligere usikkerhed, idet der er stor forskel på, hvor grundigt ligningsmyndighederne i de forskellige kommuner har løst deres opgave. Nogle anfører indtægterne i afrundede tal, andre i præcise tal; nogle har lagt et stort arbejde i at gøre oplysningerne komplette, andre er gået lettere hen over det. Dertil kommer, at oplysningerne kun vedrører folk, der betalte skat. Indtægter, der lå under skattegrænsen, blev ikke specificeret. I det følgende bliver der kun taget hensyn til de specificerede indkomster. Det betyder, at de beregnede gennemsnitsindkomster bliver højere end de faktiske. For at give et indtryk af oplysningernes pålidelighed anføres i parentes i tabel 21, hvor stor en procentdel af indkomsterne, der ligger til grund for den beregnede gennemsnitsindkomst. Jo lavere procent, jo mere er gennemsnitsindkomsten overvurderet.

I tabel 21 vises gennemsnitsindkomsten for de selvstændigt næringsdrivende i byerhvervene i de otte stationsbyer i 1920.

Tabel 21. Gennemsnitsindkomst hos de selvstændige i byerhvervene 1920

Jyderup	5.303 kr.	(84)	Års	4.427 kr.	(79)
Mørkøv	5.556 kr.	(92)	Ålestrup	4.896 kr.	(77)
Knabstrup	6.647 kr.	(92)	Gedsted	2.863 kr.	(98)
Regstrup	3.888 kr.	(88)	Østrup	2.988 kr.	(94)

Indkomstniveauet var gennemgående højere i de fire sjællandske byer end i de fire jyske. Det mere velhavende opland på Sjælland førte også til større indtægter der. Det fik større betydning, jo mere handelen med oplandet betød for byens samlede erhvervsliv. Den forholdsvis høje gennemsnitsindkomst i Knabstrup skyldes således en efter forholdene stor købmandshandel i byen.

Oplandets betydning for indkomstforholdene gjorde sig også gældende i Himmerland. Det forholdsvis lave tal for Gedsted hænger således sammen med, at byens handel med oplandet ikke var særlig stor. Gedsted manglede som nævnt jernbaneforbindelse og var derfor ikke noget særlig attraktivt sted at købe foderstoffer og gødning.

De små byer Regstrup og Østrup var for små til at tiltrække andet end den allernærmeste omegn, og gennemsnitsindkomsterne blev derfor min-

dre i disse byer end i de egentlige stationsbyer, idet Østrup dog lå højere end Gedsted, men det skyldes de særlige forhold i Gedsted.

Håndværket

Håndværket var talmæssigt det dominerende erhverv i stationsbyerne i hele denne periode, og det bevarede denne position, selv om handelen haledes ind på det især i de største stationsbyer.

Antallet af håndværksfag steg, men med en tydelig forskel mellem de sjællandske byer, hvor stigningen ikke var stor, og de jyske, hvor antallet sprang i vejret, hvilket bragte de jyske byer fuldt på højde med de sjællandske om ikke højere. Udviklingen illustreres i tabel 22, som ikke omfatter hjemmeindustrien.

Tabel 22. Antallet af håndværksfag 1890-1921

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Byggefag	6	6	5	5	2	4	4	5
Fremstillingsfag	13	9	12	7	2	4	3	1
Butiksfag	3	3	3	3	1	2	—	—
Reparationsfag	—	2	—	2	—	2	—	2
Servicefag	1	5	—	3	—	1	—	—
I alt	23	25	20	20	5	13	7	8

	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Byggefag	2	8	2	6	2	5	1	4
Fremstillingsfag	8	13	1	8	8	10	—	5
Butiksfag	3	3	1	3	3	3	—	2
Reparationsfag	—	2	—	2	—	2	—	2
Servicefag	—	3	—	2	—	1	—	—
I alt	13	29	4	21	13	21	1	13

Væksten i antallet af håndværksfag gjorde sig gældende inden for alle fem former for håndværksfag med én undtagelse, fremstillingsfagene i de fire sjællandske byer. Deres antal faldt, og det er udtryk for, at den økonomiske udvikling var nået videre i de sjællandske byer end de jyske. På Sjælland mærkede håndværkerne i fremstillingsfagene den voksende konkurrence fra industrien, og det fik nogle af fagene til at forsvinde. I Jylland var der stadig vækstmuligheder i de selvsamme fag, fordi den økonomiske udvikling endnu ikke var nået så langt der.

Forskellen mellem stationsbytyperne var blevet tydeligere. Jyderup, Års og Ålestrup hørte til i den største kategori. Her lå antallet af håndværksfag

på mellem 25 og 29, idet Ålestrup var en klar undtagelse i den henseende. Det svarede til antallet af fag i de mindste købstæder. Oplandsbyerne Mørkøv og Gedsted havde 20 til 21 fag, altså svarende til antallet i Ålestrup og lidt mindre end antallet i de mindste købstæder. Derfra var der et spring ned til den mindste stationsbykategori, som blandt de otte byer kun er repræsenteret af Knabstrup. Her var der 13 fag, og det svarer til antallet af fag i Østrup, der i lighed med Regstrup aldrig blev en egentlig stationsby. Regstrup havde kun otte fag.

Det vækstmønster, der kunne udlæses af antallet af håndværksfag, gjorde sig også gældende for antallet af håndværksmestre. Det illustreres af tabel 23, der ikke omfatter hjemmeindustrielle virksomheder.

Tabel 23. Håndværksmestre 1890-1921

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Byggefag	13	27	9	12	3	6	5	6
Fremstillingsfag	32	16	27	9	2	3	3	1
Butiksfag	7	6	3	5	1	2	—	—
Reparationsfag	—	11	—	6	—	2	—	2
Servicefag	1	8	—	5	—	1	—	—
I alt	53	68	39	37	6	14	8	9
	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Byggefag	3	25	2	28	5	12	1	6
Fremstillingsfag	8	17	1	11	15	13	—	5
Butiksfag	3	13	1	11	5	6	—	3
Reparationsfag	—	14	—	10	—	3	—	2
Servicefag	—	4	—	3	—	1	—	—
I alt	14	73	4	63	25	35	1	16

Forskellen mellem de tre stationsbytyper viser sig endnu tydeligere ved antallet af mestre, end den gjorde ved antallet af fag. Ålestrup ligger således helt på linje med Jyderup og Års på dette punkt. Derimod ligger Østrup stadig på linje med Knabstrup, selv om de to byer hørte til forskellige kategorier, Knabstrup til de mindste stationsbyer og Østrup til landsbyerne. Det skyldes, at bydannelserne langs med banerne i Himmerland lokaliserede erhvervsaktiviteten stærkere, end de gjorde i Holbæk-området. I det sjællandske handelsdistrikt fandtes håndværket fra gammel tid spredt ud over området, og kun en del af dem flyttede hen til de nye bydannelser. I Himmerland derimod var håndværket for en stor del helt nyt, og de håndværkere, der slog sig ned i området, etablerede sig fra starten i de nye byer.

Byggefagene

De fire store byggefag, murere, tømrere, snedkere og malere, blev i periodens løb repræsenteret i syv af de otte stationsbyer; kun Østrup manglede en tømrer, men der var to snedkere i byen, og forskellen mellem snedkere og tømrere på landet var ikke stor som omtalt i kapitel 2. Gedsted manglede tilsyneladende også en tømrer, men der var en tømrersvend i byen, og dermed var faget repræsenteret, selv om svenden arbejdede hos en snedkermester.

Tre af byggefagene var nye på landet i denne periode: blikkenslager, elektriker og glarmester, og de viste sig kun i den største stationsbykategori, bortset fra, at der var en blikkenslager i Mørkøv i 1921. Det sidste af byggefagene, tækkemændene, forekom spredt, men var ved periodens slutning mere udbredt i det jyske område.

Antallet af mestre i byggefagene illustreres af tabel 24.

Tabel 24. Mestre i byggefagene 1890-1921

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Murer	3	8	3	3	1	1	—	2
Tømrer	4	8	2	3	2	3	1	1
Snedker	3	4	2	4	—	1	2	1
Maler	1	4	1	1	—	1	1	1
Blikkenslager	1	2	1	1	—	—	—	—
Tækkemand	1	—	—	—	—	—	1	1
Elektriker	—	1	—	—	—	—	—	—
I alt	13	27	9	12	3	6	5	6

	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Murer	—	7	—	9	—	4	1	2
Tømrer	—	2	—	3	—	—	—	—
Snedker	2	7	1	9	4	3	—	2
Maler	1	4	—	5	1	4	—	1
Blikkenslager	—	1	1	1	—	—	—	—
Tækkemand	—	1	—	—	—	1	—	1
Elektriker	—	2	—	1	—	—	—	—
Glarmester	—	1	—	—	—	—	—	—
I alt	3	25	2	28	5	12	1	6

Murer

Murerfaget blev i løbet af perioden det største af byggefagene målt efter antallet af mestre. Der var i 1921 i alt 36 murermestre i de otte stationsbyer. Antallet af svende var også steget. Fra en i 1890 (i Jyderup) til 27 i 1921, hvor der kun manglede svende i Østrup. Antallet af svende var forholdsvis

stort i Års og Ålestrup, og det afspejler, at byggeriet var omfattende i de jyske stationsbyer i denne periode, da de skød i vejret, idet høj byggeaktivitet i almindelighed fører til større byggevirkksomheder.

Med hensyn til fødested var der ikke større forskel mellem Himmerland og Nordvestsjælland. Mestrene var begge steder lokale, det vil sige født på landet i det pågældende amt. I de største stationsbyer var der dog et islæt af udefra kommende. I Jyderup stammede en således fra Kværndrup, en anden fra Sakskøbing, i Mørkøv var der en fra Ringe. I Ålestrup var der i alt tre fra henholdsvis Dronninglund, Fur og Sønderjylland. Års har formentlig også haft både lokale og udefra kommende mestre, men ved udarbejdelsen af nærværende bog blev oplysningerne om fødested af arbejdsøkonomiske grunde ikke registreret under gennemgangen af folketællingerne om Års, så spørgsmålet kan ikke afklares her.

Tømrer og snedker

Tilsyneladende var tømrerfaget mere udbredt end snedkerfaget i Holbæk handelsdistrikt, mens det var omvendt i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt, men som nævnt var de to fag på landet oprindeligt en slags generelle træfag, som varetog både tømrer- og snedkerarbejde og undertiden også vognmager-, drejer- eller bødkerarbejde. Der har derfor nok snarere været tale om en forskel i erhvervsbetegnelsen mellem de to handelsdistrikter end om en forskel i erhvervsaktiviteten.

I periodens løb nåede de fire jyske byer op på niveau med de fire sjællandske med hensyn til antallet af mestre. I 1890 havde der kun været syv mestre i de jyske byer mod 16 i de sjællandske. I 1921 var tallet 26 i de jyske og 25 i de sjællandske byer. Virksomhederne var en smule større i de jyske stationsbyer end i de sjællandske, og som nævnt hænger det sammen med, at byggeaktiviteten var større i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt end i Holbæk handelsdistrikt, men forskellen mellem de to områders byer må også ses i sammenhæng med, at der traditionelt var flere helt små håndværksvirkksomheder i de sjællandske landdistrikter.

Maler

Malerfaget havde i modsætning til murer-, tømrer- og snedkerfaget ikke nogen lang tradition i landdistrikterne. I 1890 havde der kun været tre mestre i de sjællandske byer og to i de jyske. Dette tal var steget til syv i de sjællandske og 14 i de jyske i 1921. Malerne tog sig ikke kun af bygningsarbejde. Således var der i den jyske by Gedsted en vognmalerforretning, som beskæftigede en far og hans to sønner, men almindeligt var det ikke i denne periode, at håndværksvirkksomhederne på landet specialiserede sig så meget.



Det er hverken et vognmager- eller et snedkerværksted, men derimod Utzens malerværksted i Gedsted. Han havde specialiseret sig i at male og lakere vogne, men som det fremgår af billedet, var der også en del møbler, som fik den afsluttende behandling hos Utzen.

Lokalhistorisk Arkiv i Gedsted.

Murere, tømrere, snedkere og malere er de klassiske byggehåndværkere, selv om malerne som nævnt først sent begyndte at slå sig ned på landet, men ved siden af dem forekom der andre byggefag, blikkenslagere, glarmestre, tækkemænd og elektrikere. De blev ikke nær så udbredt i stationsbyerne som de klassiske fag.

Glarmesterfaget fandtes slet ikke i 1890, og var i 1921 kun repræsenteret som selvstændigt fag i Års. Det fandtes ikke i nogen af de syv andre stationsbyer.

Elektrikerfaget fandtes kun i de store stationsbyer, Jyderup, Års og Ålestrup. Det var et helt nyt fag – ikke bare på landet, og gennemsnitsalderen for mestrene i faget var lav og indtægterne høje.

Tækkemændene var stillet helt modsat. Faget havde i nogen grad karakter af at være et bifag, og det var ved at forsvinde. Karakteristisk nok var det i 1921 mere udbredt i det fattigere Himmerland end i det mere velhavende og teglhængte Nordvestsjælland, og det fandtes ikke i de store stationsbyer, men kun i de små. Gennemsnitsalderen i faget var høj og indtægterne ikke store.

Blikkenslagerfaget var som *elektrikerfaget* helt nyt på landet og som det udelukkende knyttet til de større stationsbyer. I 1890 havde der været to blikkenslagermestre i de fire sjællandske byer og en i de jyske. Dette tal steg til tre i de sjællandske og to i de jyske byer i 1921. Der var altså ikke tale om nogen kraftig vækst. Som i de øvrige byggefag var virksomhederne i de jyske byer større. Her var der i 1921 fire ansatte, mens der kun var en i de sjællandske byer.

Gennemsnitsindtægterne i byggefagene viser to tydelige træk. For det første lå de gennemgående højere i de sjællandske byer end i de jyske tiltrods for, at virksomhederne var større i de jyske byer, og for det andet var de i begge områder større i de store stationsbyer end i de små. Særlig er det tydeligt, at mestrene i de helt små byer, Regstrup og Østrup, der ikke var egentlige stationsbyer, havde meget lavere gennemsnitsindkomster end mestrene i de egentlige stationsbyer, og det er nærliggende at opfatte denne forskel som udtryk for en forskel mellem to virksomhedstyper. I stationsbyerne lå de større og mere professionelle håndværksvirksomheder, mens håndværksvirksomhederne i de små byer mere havde karakter af bierhverv og i byggefagene ikke tog sig af nybyggeri, men levede af småreparationer og mindre tilbygningsopgaver. Gennemsnitsindtægterne vises i tabel 25.

Tabel 25. Gennemsnitsindtægter for mestre i byggefagene 1920

	Jyderup	Mørkøv	Knabstrup	Regstrup
Murer	3.755	6.246	5.045	4.332
Tømrer	5.938	3.347	4.535	3.500
Snedker	3.241	5.450	6.500	2.885
Maler	3.552	4.233	5.516	4.446
Blikkenslager	5.790	2.969	–	–
Elektriker	10.300	–	–	–
Tækkemand	–	–	–	2.000
	Års	Ålestrup	Gedsted	Østrup
Murer	2.825	3.567	2.213	1.050
Tømrer	3.350	6.043	–	–
Snedker	3.289	3.767	2.033	1.400
Maler	3.461	3.160	2.212	1.200
Blikkenslager	3.500	7.000	–	–
Elektriker	3.643	–	–	–
Tækkemand	–	–	800	900

Byggefagene voksede mærkbart i perioden 1895-1920. Det måtte man også forvente, da disse år var stationsbyernes gennembruds- og blomstringsperiode med den kraftigste befolkningstilvækst og den dermed sammenhæn-

gende øgede byggeaktivitet. Der var en tendens til, at anlægsvirksomhederne blev koncentreret i de større stationsbyer, mens reparations- og vedligeholdelsessvirksomheder kunne forekomme i alle stationsbytyper. Samtidig var der en tendens til, at de nye byggefag fortrinsvis blev etableret i de større stationsbyer. Den generelle forskel i indtægt mellem det nordvestsjællandske område og Himmerland gjorde sig også gældende for byggefagenes vedkommende.

Fremstillingsfagene

I fremstillingsfagene var der forskel på udviklingen i Nordvestsjælland og i Himmerland. Udviklingen var nået længst i Nordvestsjælland, og dér begyndte antallet af virksomheder i fremstillingsfagene at falde som følge af konkurrencen fra industrien. I Himmerland derimod var den generelle vækst så kraftig, at antallet af virksomheder i fremstillingsfagene fortsat kunne stige, selv om de også i dette område mødte konkurrence fra industrien. Der var altså fortsat vækstmuligheder i den svagt udviklede vestlige del af Danmark for nogle af de fag, der var begyndt at komme i klemme i den mere udviklede østlige del.

Hjemmeindustri

Som nævnt anvendes begrebet hjemmeindustri her i en meget snæver definition, som adskiller sig noget fra den gængse. Ved hjemmeindustri forstås kvindelige næringsdrivende i de tre traditionelt kvindelige fag vævning, syning og vask/strygning. Af disse tre fag vil det sidstnævnte blive behandlet nedenfor i forbindelse med omtalen af servicefagene.

De kvindelige næringsdrivende i disse fag var formelt set virksomhedsejere, men virksomheden bestod som regel ikke af andet end dem selv og en væv eller en symaskine, så i virkeligheden var de snarere løst ansat arbejdskraft. Det gælder hovedparten af kvinderne i de tre fag. Nogle få af dem drev virksomhed på almindelig håndværksmæssig basis, og de skulle strengt taget ikke regnes med til hjemmeindustrien, men størstedelen fungerede som hjemmearbejdende akkordarbejdere.

Syning var langt det vigtigste af de tre fag. Her arbejdede mange kvinder med en usikker og meget sæsonpræget beskæftigelse. Nogle af dem syede for manufakturhandlerne og de store konfektionsvirksomheder. Andre syede for private kunder. For mange af dem var syarbejdet ikke en livstidsstilling, men en beskæftigelse i årene mellem skolegang og giftermål, og måske et arbejde, som blev genoptaget, når børnene var fra hånden, eller hvis manden døde. Indtægterne var lave og aldersprofilen skæv med mange unge og en del ældre, men kun få midaldrende.

Tabel 26. Mestre i fremstillingsfagene 1890-1921

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Hjemmeindustri	6	12	4	5	—	—	1	4
Skrædder	3	4	5	1	—	1	—	1
Træskomager	5	3	5	2	—	—	—	—
Bødker	—	—	2	2	—	—	—	—
Drejer	—	—	1	—	—	—	—	—
Vognmager	2	2	1	2	—	1	—	—
Sadelmager	1	2	1	1	—	1	—	—
Bogtrykker	—	1	—	—	—	—	—	—
Cementstøber	—	—	—	—	—	—	—	—
Møller	1	—	1	—	—	—	—	—
Mejeri	1	1	1	1	—	—	—	—
Andet	19	4	12	—	2	—	3	—
I alt	38	29	33	14	2	3	4	5

	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Hjemmeindustri	5	17	1	4	4	3	2	2
Skrædder	1	3	—	2	3	3	—	1
Træskomager	—	1	—	—	—	1	—	—
Bødker	—	1	—	1	—	—	—	—
Drejer	—	1	—	—	—	—	—	—
Vognmager	1	2	—	2	1	2	—	1
Sadelmager	1	2	—	2	1	1	—	1
Bogtrykker	—	1	—	1	—	—	—	—
Cementstøber	—	1	—	1	—	—	—	—
Møller	—	1	1	1	1	1	—	—
Mejeri	—	1	—	1	1	1	—	1
Andet	3	3	—	—	7	4	—	1
I alt	11	34	2	15	18	16	2	7

Smede og skomagere blev i 1890 regnet til fremstillingsfagene, men begge fag gennemløb en kraftig udvikling i perioden og regnes derfor i dette kapitel til reparationsfagene. Deri ligger ikke, at fagene helt mistede fremstillingsopgaver, men kun at tyngdepunktet inden for de to fag blev forskudt fra fremstilling til reparation og vedligeholdelse.

Blandt de egentlige fremstillingsfag var de gamle fag som vævere, træskomagere og drejere på retur, mens nye fag som bogtrykkere og cementstøbere vandt frem. For mange af fagene var det dog nødvendigt at supplere fremstillingsopgaverne med andre så som salg, reparation eller service, og det er i mange tilfælde et åbent spørgsmål, om fagene skal regnes til den ene eller den anden gruppe. Den langsigtede udviklingstendens gik imidlertid entydigt i retning af, at fremstillingsfunktionen var på retur inden for håndværket.



Med tiden blev det mindre almindeligt, at skrædderne arbejdede i kundernes hjem. I stedet blev der oprettet skrædderværksteder, og de større skrædderværksteder begyndte selv at føre klædestoffer, som kunderne kunne vælge imellem.

Det kgl. Bibliotek.

Skrædder

Dette fag blev ofte drevet i kombination med en eller anden form for manufakturhandel. Faget spændte fra virksomheder, der udelukkende syede tøj efter mål i den fine ende, til virksomheder, der udelukkende syede om og reparerede, de såkaldte lappeskræddere i den fattige ende af faget. Forskellen mellem de to typer virksomhed kunne være stor, og lappeskrædderne kunne være genstand for en ikke helt lille foragt fra de øvrige skrædderes side. Der var en tendens til, at de skræddere, der havde fremstilling som hovedaktivitet, blev koncentreret i de større stationsbyer, men virksomheder af denne type var generelt mere almindelige i købstæderne end på landet. Faget bredte sig på landet og var i 1921 repræsenteret i alle de otte særligt undersøgte stationsbyer.

Træskomager

Intet andet håndværksfag oplevede så kraftigt et fald i antallet af virksomheder 1890-1920 som træskomagerfaget. Det viste sig også i stationsbyerne. I de fire sjællandske byer faldt antallet fra ti til fem. I de jyske byer havde der ikke været nogen i 1890. Her steg tallet til to i 1921. Det var ikke udtryk for nogen ekspansion i faget, men står som eksempel på, at faget havde vækstmuligheder i Himmerland i en periode, hvor det i øvrigt var stærkt på retur. I Jylland havde træskoproduktionen i høj grad været en biaktivitet til landbruget i bestemte egne, hvor de såkaldte træskokarle holdt til²³. Virksomheder af denne type forsvandt og blev afløst af nogle få egentlige håndværksvirksomheder i byerne og stationsbyerne. Der var praktisk talt ingen tilgang til faget, og aldersprofilen var derfor usædvanlig høj.

Træskomagernes skæbne skyldtes, at faget ikke havde så gode tilpasningsmuligheder som de andre håndværksfag. Reparations- og servicearbejde var for beskedent af omfang til at kunne blive fagets redning, og mulighederne for at omdanne værkstederne til butikker fandtes, men var ikke så gode, fordi fagets sortiment og træskomagernes uddannelse var for specialiseret. Det var lettere for en skomager at optage salget af træsko som led i sin forretning, end det var for en træskomager at optage salget af læderfodtøj som del af sin. I det hele taget blev det skomagerne eller snarere skotøjsfabrikkerne, der blev træskomagerfagets skæbne, fordi forbruget af fodtøj forskød sig fra træfodtøj til læderfodtøj. Derfor svandt produktionen af træsko ind, og den produktion, der blev tilbage, gik i vidt omfang over til træskofabrikker. Faget døde derfor langsomt ud som håndværksfag.

Vognmager og Sadelmager

I modsætning til skrædderne og træskomagerne i stationsbyerne, der tog sigte på at betjene landboerne, var det vognmagernes og sadelmagernes

opgave at betjene omegnens landbrug. De var derfor heller ikke knyttet så tæt til de større stationsbyer som de to foregående fag. Begge fag var knyttet til hestevognsøkonomien og havde desuden forskellige tilpasningsmuligheder, som fik betydning efter 1920, da hestevognene begyndte at blive afløst af lastbiler. Hos vognmagerne havde de egentlige vognmagere mulighed for at optage produktion af karosserier, hvorimod hjulmagerne forsvandt, efterhånden som fabriksfremstillede metalhjul afløste de gamle træhjul, og det blev smeden og ikke hjulmageren, der skulle tage sig af reparation og vedligeholdelse. Hos sadelmagerne var der meget arbejde med at fremstille og reparere seletøj og remme, så længe hesten stadig blev brugt som trækdyr, men faget havde også en tilpasningsmulighed inden for møbelpolstring.

Begge fag voksede. Vognmagerne havde oplevet et fald i de fire sjællandske byer 1870-90, da hjulmagerne forsvandt fra Regstrup, men 1890-1921 øgede de deres antal fra tre til fem i de sjællandske og fra to til syv i de jyske byer. Sadelmagerne voksede fra to til fire og fra to til seks i respektive de fire sjællandske og de fire jyske byer. Sadelmagervirksomhederne var gennemgående lidt større i de fire sjællandske byer end i de fire jyske, og det bryder det almindelige mønster. Det kan skyldes, at antallet af heste var større i det sjællandske område end i det jyske, og at det mere velhavende opland på den måde kom sadelmagerfaget til gode.

I 1890 havde de to fag kun været at finde i Jyderup og Mørkøv og i Års og Gedsted. I 1921 fandtes de i alle de otte byer med undtagelse af Regstrup.

Mestrenes aldersprofil bekræfter billedet af, at de to fag oplevede en jævn, decentral vækst i denne periode, idet den er høj i de byer, hvor fagene allerede havde været i 1890, mens den var lav i de byer, hvor fagene siden var kommet til. Det tyder på, at de etablerede virksomheder kunne klare sig, samtidig med at det var muligt at oprette nye i de mindre stationsbyer.

De øvrige fremstillingsfag

De øvrige fremstillingsfag forekom kun mere sporadisk i stationsbyerne. I nogle af de større byer fandtes der bogtrykkere, ofte i kombination med anden virksomhed; i Jyderup var det således boghandleren, der åbnede et bogtrykkeri, og i Års blev bogtrykkervirksomheden kombineret med udgivelsen af et blad. Bogtrykkerfaget var nyt på landet, og det samme var cementstøberi. Faget lå størrelsesmæssigt på grænsen mellem industri og håndværk. I Jyderup var cementstøbervirksomheden så stor, at den efter antallet af ansatte (>5) skal regnes med til industrien, i Års og Ålestrup var antallet for lavt til det. Faget fandtes ikke i de små stationsbyer i de to handelsdistrikter.



Cementvarefabrikken var et karakteristisk indslag i Stationsbyens almindeligvis ikke særlig omfattende industri. Billedet viser Jyderup Cementvarefabrik, jvf. s. 169.

Det kgl. Bibliotek.

Der fandtes møller i mange stationsbyer, men stationsbyerne virkede ikke særlig lokaliserende på møllerne, hvis beliggenhed i vidt omfang var bestemt af naturforhold og tradition (det var bekosteligt at flytte en mølle). Faget var i langsom tilbagegang i takt med, at produktionskapaciteten på de store dampmøller i byerne voksede. Der var også mejerier i mange stationsbyer, men som for møllernes vedkommende blev stationsbyerne heller ikke specielt lokaliserende for mejerierne. Transporten af mælk fra gårdene til mejerierne foregik med hestevogn, og det nødvendiggjorde en mere decentral mejeridækning, end stationsbyerne alene kunne klare. Antallet af mejerier oversteg derfor også antallet af stationsbyer betydeligt.

Blandt de fremstillingsfag, der forsvandt fra de fire sjællandske stationsbyer i løbet af perioden, skal nævnes drejer, kurvemager, stenhugger og væver. Disse fag blev generelt ramt af industrialiseringen, hvilket dog ikke udelukkede, at drejerne kunne få del i vækstmulighederne i Himmerland, hvor der i 1921 fandtes en virksomhed i Års. Derimod gled væverfaget helt ud. Det havde i 1890 været repræsenteret i både Års og Gedsted, men faget blev gennemindustrialiseret og forsvandt også i Himmerland som håndværk i stationsbyerne.

Tabel 27. Gennemsnitsindtægter for mestre i fremstillingsfagene 1920

	Jyderup	Mørkøv	Knabstrup	Regstrup
Syerske	1.618	1.000	—	600
Skrædder	5.146	5.497	1.610	2.800
Træskomager	2.084	2.355	—	—
Vognmager	3.000	4.650	5.000	—
Sadelmager	3.357	3.000	5.000	—
	Års	Ålestrup	Gedsted	Østrup
Syerske	1.000	...	1.200	800
Skrædder	6.767	2.750	900	2.000
Træskomager	2.000	—	1.200	—
Vognmager	2.978	4.250	1.470	900
Sadelmager	3.300	5.250	2.100	1.500

Gennemsnitsindkomsterne for mestrene i fremstillingsfagene viser de samme grundtræk som indtægterne i byggefagene, nemlig at indtægterne gennemgående lå højere i de fire sjællandske byer end i de fire jyske, og at de gennemgående lå højere i de større stationsbyer end i de små. Desuden kan man for fremstillingsfagene se en klar tendens til, at de fag, der ekspanderede eller i det mindste ikke var i tilbagegang, havde betydeligt højere indtægter end nedgangsfagene og de hjemmeindustrielle fag.

Butiksfagene

Antallet af virksomheder i butiksfagene var generelt voksende i perioden, mest i Års og Ålestrup, mindst i de tre byer, hvor erhvervsudviklingen på forhånd var nået længst, Jyderup, Mørkøv og Gedsted.

Tabel 28. Mestre i butiksfagene 1890-1921

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Bager	3	3	1	2	1	1	—	—
Slagter	2	2	1	2	—	1	—	—
Urmager	2	1	1	1	—	—	—	—
I alt	7	6	3	5	1	2	—	—
	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Bager	1	6	1	4	1	2	—	1
Slagter	1	3	—	6	2	3	—	2
Urmager	1	3	—	1	2	1	—	—
I alt	3	12	1	11	5	6	—	3



Otterup Viktualieforretning omkring 1920. Butikkens indehaver, J.H. Ask-mose, sidder på vognen til venstre i billedet på vej til en af sine ture i omegnen med varer. Selv efter at slagterne på landet havde oprettet butikker, fortsatte de som regel med at køre salgsture i oplandet.

Margit Egdal: Otterup, s. 48.

Bager og Slagter

Antallet af bager- og slagtervirksomheder var svagt voksende i de sjællandske byer, men steg eksplosivt i de jyske. Især i de to store byer, Års og Ålestrup, sprang antallet i vejret. Det skyldes delvis det forhold, at de to fag var relativt nye i området og derfor gav muligheder for mange små virksomheder. I Nordvestsjælland derimod havde de to fag en længere tradition, og der var foregået en vis koncentration inden for de to fags rammer, sådan at antallet af virksomheder stort set holdt sig uforandret. Til gengæld voksede antallet af ansatte pr virksomhed. På dette punkt adskiller butiksfagene sig klart fra fremstillingsfagene. I fremstillingsfagene var virksomhederne gennemgående større i Himmerland end i Nordvestsjælland, fordi det økonomiske liv var mere udviklet på Sjælland, med det resultat, at håndværket der blev hårdere ramt af konkurrence fra industrien.

Det er den grundlæggende forskel i økonomisk udvikling mellem øst og vest, der gør sig gældende både for fremstillingsfagene og for butiksfagene, og når resultatet falder forskelligt ud, skyldes det en forskel i industrialise-

ringen. I fremstillingsfagene var industrialiseringen nået så vidt, at håndværksvirksomhederne på Sjælland blev ramt af konkurrencen og derfor gennemgående blev mindre end de jyske. I butiksfagene var der ingen konkurrence fra industrien og derfor blev virksomhederne på Sjælland gennemgående større end de jyske, fordi det højere sjællandske udviklingsniveau førte til en koncentration inden for håndværkets rammer.

Koncentrationstendensen gjorde sig især gældende i bagerfaget, hvor virksomhedernes gennemsnitsstørrelse var størst, og hvor der forsvandt nogle mindre virksomheder i de sjællandske byer i periodens løb. Det var især bivirksomheder – således blev der for eksempel drevet bageri i Jyderup i kombination med en mølle fra 1891 til 1904 – og små virksomheder af typen hvedebrødsbagerier, som ofte dækkede over en slags hjemmeindustriel produktion, det vil sige, at det var ikke-faguddannede kvinder, der drev virksomheden.

Urmager

Urmagerfaget var ikke så udbredt i stationsbyerne som de to andre butiksfag, og faget forekom kun i de lidt større stationsbyer. Det blev ofte drevet i kombination med andre fag, især guldsmedevirksomhed. Urmagerne havde helt mistet fremstillingsfunktionen og koncentreret sig udelukkende om salg og reparation. Derved adskilte de sig fra bagere og slagtere, som havde bevaret fremstillingsopgaverne. Urmagervirksomhederne var gennemgående ret små.

Tabel 29. Gennemsnitsindtægter for mestre i butiksfagene 1920

	Jyderup	Mørkøv	Knabstrup	Regstrup
Bager	7.336	9.404	5.900	–
Slagter	5.809	3.500	10.000	–
Urmager	12.198	4.771	–	–
	Års	Ålestrup	Gedsted	Østrup
Bager	3.679	5.000	2.000	3.000
Slagter	4.833	4.071	2.767	1.600
Urmager	5.423	7.500	2.500	–

Gennemsnitsindtægterne i de tre fag fremgår af tabel 29. Butiksfagene havde gennemgående forholdsvis høje indtægter, men følger sig i øvrigt ind i det generelle mønster, at indtægterne var faldende med bytype (højest i industri/institutionsbyerne, næsthøjest i oplandsbyerne, lavere i de rurale byer og lavest i de små byer, der ikke hørte til de egentlige stationsbyer), og at de var højere på Sjælland end i Jylland. Der var undtagelser fra dette

mønster, som bl.a. slagterne i Knabstrup viser, og nogen lovmæssighed var der naturligvis ikke tale om, men derimod et tydeligt grundtræk.

Reparationsfagene

To fag, smede og skomagere, er her skilt ud som reparationsfag. De blev i den foregående periode (1870-90) regnet til fremstillingsfagene, men er her regnet til en selvstændig gruppe, reparationsfagene. Det er naturligvis en skønssag, om man vil regne fagene til den ene eller den anden gruppe. Hvad der står fast er, at udviklingen generelt gav reparation, salg og service en stadig vigtigere plads i håndværkets økonomiske liv inden for praktisk talt alle fag, og at det hos smede og skomagere kom til at dominere helt i forhold til fremstilling i løbet af perioden.

Tabel 30. Mestre i reparationsfagene 1890-1921

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Skomager	(4)	5	(5)	3	(-)	1	(1)	1
Smed	(4)	6	(3)	3	(1)	1	(1)	1
I alt	(8)	11	(8)	6	(1)	2	(2)	2

	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Skomager	(1)	4	(-)	3	(4)	2	(-)	1
Smed	(-)	10	(-)	7	(1)	1	(-)	1
I alt	(1)	14	(-)	10	(5)	3	(-)	2

Antallet af virksomheder i de to fag var stagnerende i de sjællandske stationsbyer og meget kraftigt voksende i de jyske, og de to fag eksemplificerer endnu engang den sammenhæng, at håndværksfag, der havde et faldende antal virksomheder i Danmark som helhed, havde betydelige ekspansionsmuligheder i det himmerlandske område – og i det nord- og vestjyske område i det hele taget.

Skomager

Skomagerne blev hårdere ramt af udviklingen end smedene. Det fabriksfremstillede fodtøj var definitivt slået igennem ved århundredskiftet, og skomagerne måtte derefter stort set klare sig igennem ved at sælge og reparere fabriksfodtøjet. Antallet af virksomheder begyndte derfor at falde, men det var en proces, der strakte sig over en meget lang årrække. Som nævnt udelukkede det ikke en betydelig ekspansion for faget i Himmer-



Skomagermester Ole Pedersen i Jyderup hørte til den faste kerne af håndværksmestre i stationsbyen. Han etablerede sin forretning i 1892 og drev den frem til sin død i 1943. Derpå fortsatte hans kone virksomheden i syv år, men afstod den i 1950 til to sønner. Ole Pedersen var født i 1862 og kom i lære i Jyderup Kirkeby hos sin senere svigerfar, skomagermester Niels Peter Sørensen, men denne ophørte med sin forretning kort tid, før Ole Pedersen var blevet færdiguddannet. Han måtte derfor tage til Holbæk for at afslutte sin læretid og aflægge svendep prøve. Det skete i 1880. Han arbejdede så som svend i Holbæk til 1886, tog til København i to år, men vendte tilbage til Holbæk og åbnede eget værksted der i 1888. Fire år senere flyttede han sin virksomhed til Jyderup Stationsby, som på det tidspunkt endnu var en lille by, som ikke var vokset sammen med Jyderup Kirkeby. Der fandtes en skomager i kirkebyen, men Ole Pedersen var den første skomager i stationsbyen. Kort tid efter giftede han sig med sin første læremesters datter, Elisabeth, og sammen drev de virksomheden frem. Den startede i lejede lokaler, men i 1906 købte Ole Pedersen egen ejendom. Virksomheden omfattede både fremstilling og reparation af fodtøj og salg såvel detail som en gros. Arbejdsstyrken nåede i årene op mod 1. Verdenskrig op på 10 mand, men krigen skabte vanskeligheder for en gros handelen, som efterhånden blev afviklet. Da Elisabeth Pedersen i 1950 afstod forretningen, blev den delt, således at en søn, Holger Pedersen, overtog skotøjshandelen, mens en anden søn, Erik Pedersen, overtog reparationsværkstedet. Fotografiet stammer fra omkring 1910. Privateje.

land, og her blev virksomhederne også gennemgående større end i Nordvestsjælland, hvor nedgangstendenserne tidligere gjorde sig gældende.

Smed

Smedene havde bedre mulighed for at tilpasse sig udviklingen end skomagerne, idet smedefaget åbnede for en lang række specialiseringsmuligheder, som lå mere eller mindre naturligt i forlængelse af smedeuddannelsen. Nogle af smedevirksomhederne udviklede sig til små fabrikker, andre optog gas- og vandinstallation (som ikke var forbeholdt blikkenslagerne alene), atter andre blev maskinværksteder af forskellig slags og reparererede motorer, biler, landbrugsmaskiner, cykler eller lignende. Det kan derfor være vanskeligt at foretage en præcis afgrænsning af smedefaget, og virksomhederne i dette fag er mindre ensartede end i de øvrige håndværksfag. Uensartetheden er også med til at forklare, at der ikke er nogen forskel i virksomhedsstørrelse mellem de sjællandske og de jyske byer. Det fremherskende mønster var i øvrigt, at virksomhederne i de fire jyske byer var lidt større end virksomhederne i de fire sjællandske, men i smedefaget var der så stor forskel på virksomhedernes beskaffenhed, at der ikke kan konstateres noget mønster i så henseende.

Tabel 31. Gennemsnitsindtægter for mestre i reparationsfagene 1920

	Jyderup	Mørkøv	Knabstrup	Regstrup
Skomager	4.331	2.633	4.300	3.000
Smed	4.001	4.015	5.500	5.100
	Års	Ålestrup	Gedsted	Østrup
Skomager	2.733	3.572	3.350	600
Smed	2.624	3.467	4.800	1.800

Gennemsnitsindkomsterne viser heller ikke så tydelige mønstre, som man kan se hos nogle af de andre fag. Forskellen mellem stationsbytyperne er ikke særlig udtalt, bortset fra, at mestrene i den lille by Østrup har meget lave indtægter, og forskellen mellem de sjællandske og de jyske byer er også mindre tydelig, selv om den generelle forskel også kan ses for reparationsfagernes vedkommende, idet indtægterne i de sjællandske byer var lidt højere gennemgående.

Servicefagene

Servicefagene var i kraftig vækst og gennemgik samtidig en professionalisering. I 1890 havde de fleste af den slags virksomheder været drevet på

hjemmeindustrielt grundlag, men i 1921 var hovedparten egentlige håndværksvirksomheder, i hvert fald af dem, der overhovedet blev registreret som virksomheder. En del rengøringskoner har nok unddraget sig enhver form for registrering.

De professionelle servicevirksomheder var snævert knyttet til de større stationsbyer, mens de hjemmeindustrielle virksomheder fandtes i alle stationsbytyper.

Tabel 32. Mestre i servicefagene 1890-1921

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Hjemmeindustri	3	6	—	3	—	—	1	1
Barber	1	3	—	2	—	1	—	—
Fotograf	—	1	—	2	—	—	—	—
Andet	—	3	—	1	—	—	—	—
I alt	4	13	—	8	—	1	1	1

	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Hjemmeindustri	—	7	—	1	2	1	—	1
Barber	—	2	—	1	—	1	—	—
Fotograf	—	2	—	2	—	—	—	—
Andet	—	1	—	—	—	—	—	—
I alt	—	12	—	4	2	2	—	1

Servicefagene havde ikke nogen lang tradition som registrerede fag på landet. I 1890 havde der kun været servicevirksomheder i tre af de otte byer, Jyderup, Regstrup og Gedsted, og af de i alt syv virksomheder, der fandtes, var de seks hjemmeindustrielle, og kun én (en barber i Jyderup) havde været en professionel håndværksvirksomhed. I 1921 var servicefagene repræsenteret i alle de otte byer, omend det var tydeligt, at de fortrinsvis fandtes i de større.

Hjemmeindustrien

Hjemmeindustrien betegner her den samme type næringsdrivende, som blev omtalt i forbindelse med fremstillingsfagene, det vil sige kvindelige næringsdrivende uden egentlig faglig uddannelse. Det vigtigste hjemmeindustrielle servicefag var vask, ofte i kombination med strygning eller rulning. "Fransk vask og strygning" var en ofte brugt betegnelse. Det var som regel unge piger, som boede hos deres forældre og ernærede sig ved at vaske og stryge for andre, mens de ventede på at blive gift. Betegnelsen kom lidt i

vanry, fordi den undertiden blev brugt som dække for prostitution, hvilket formentlig har været mere udbredt i købstæderne end i stationsbyerne.

Flere kvinder specialiserede sig i strygning eller rulning, og nogle af de kvindelige næringsdrivende drev egentlige håndværksvirksomheder i faget og skulle derfor strengt taget ikke regnes med til hjemmeindustrien, men da hovedparten af de kvindelige næringsdrivende i dette fag drev hjemmeindustriel virksomhed, bliver samtlige kvindelige næringsdrivende regnet til hjemmeindustrien.

Foruden vask/strygning/rulning forekommer faget rengøring også hyppigt. Rengøringskonerne regnes her til hjemmeindustrien, selv om de efter en social-økonomisk befolkningsinddeling måske snarere skulle regnes for løstansatte tjenestefolk. Efter al sandsynlighed har antallet af rengøringskoner været større, end det fremgår af folketællingerne. Tallene i tabel 32 for hjemmeindustrien er derfor nok for små.

Barber

Blandt de egentlige håndværksfag var barbererne det største af servicefagene. Det var som nævnt et nyt fag på landet, som i 1890 kun havde været repræsenteret i Jyderup, men som i 1921 fandtes i alle byerne undtagen de to helt små Regstrup og Østrup. I almindelighed bestod barberfaget af meget små virksomheder, og det er forbavsende, at der var så mange svende i de undersøgte byer. Kun to mestre (en i Jyderup, en i Knabstrup) arbejdede alene. De øvrige havde enten en lærling eller – for hovedpartens vedkommende – en svend beskæftiget. Der er ikke fundet nogen forklaring på det.

Fotograf

Fotograferne var det næsthyppest forekommende af de professionelle servicefag. De fandtes kun i de store stationsbyer. Fotografernes arbejdsopgaver afhang blandt andet af, om der var større skoler – højskoler, efterskoler og landbrugsskoler – i nærheden, fordi det hurtigt blev en tradition, at de skiftende elevhold skulle fotograferes, hvilket gav en hel del arbejde, men i øvrigt afhang fagets muligheder også af, i hvilket omfang privat fotografering greb om sig. Formentlig var konkurrencen fra privatfotografierne større i det mere velhavende Nordvestsjælland end i Himmerland.

Andre servicefag

I denne gruppe findes en mandlig vaskeriejer, som altså har drevet et professionelt vaskeri, en skorstensfejer og en graver. Det var små fag, som kun var tilfældigt forekommende i stationsbyerne, og som kun nævnes her for fuldstændighedens skyld.

Tabel 33. Gennemsnitsindtægter for mestre i servicefagene 1920

	Jyderup	Mørkøv	Knabstrup	Regstrup
Barber	3.319	4.800	3.447	–
Fotograf	2.000	1.931	–	–
	Års	Ålestrup	Gedsted	Østrup
Barber	2.543	6.500	3.500	–
Fotograf	3.928	3.325	–	–

Gennemsnitsindkomsterne var overvejende små i servicefagene, men udviser i øvrigt ingen karakteristiske træk. Der er ikke nogen særlig udtalt forskel mellem stationsbytyperne og heller ikke mellem Himmerland og Nordvestsjælland, idet man dog lægger mærke til, at hos fotograferne var gennemsnitsindkomsterne højere i det jyske område end i det sjællandske. Almindeligvis var det omvendt. Det kan måske hænge sammen med, at konkurrencen fra de private fotografiapparater var større på Sjælland, men dertil kommer, at en af fotograferne i Års også bestyrede byens telefoncentral, hvilket har givet ham ekstraindtægter, således at hans forholdsvis høje indtægt kun delvis kommer fra hans fotografforretning.

Håndværket. En sammenfatning

For landhåndværket var årene 1890 til 1920 præget af en udvikling fra landsbyhåndværk til stationsbyhåndværk. Det var en udvikling, der var karakteriseret af to hovedtendenser: professionalisering og specialisering. I de gamle landsbyer var mange af håndværksvirksomhederne blevet drevet som bierhverv eller i kombination med et bierhverv, og meget af håndværksarbejdet foregik ambulant, det vil sige hos kunden. I stationsbyerne derimod blev håndværksvirksomhederne i stigende omfang drevet i et særligt lokale (værksted eller butik) af egentlige, faglærte håndværkere, og håndværket var deres hovederhverv og i mange tilfælde deres eneste erhverv. De gamle landsbyhåndværkere forsvandt ikke helt, men deres tal gik tilbage, og de måtte nu eksistere side om side med en helt ny gruppe håndværkere på landet: de professionelle håndværkere, som overvejende slog sig ned i stationsbyerne og med en tendens til især at søge til de større stationsbyer. Der opstod således to grupper inden for landhåndværket. En kerne af professionelle virksomheder, som fortrinsvis fandtes i de større stationsbyer, og som bestod af forholdsvis stabile virksomheder, og uden om den en mere diffus gruppe af virksomheder af den gamle landsbytype med en mindre fast etablering og en kortere levetid²⁴.

Håndværksfagene mistede ikke deres fremstillingsopgaver, men der var

en klar tendens til, at andre opgaver kom til at spille en større rolle for virksomhedernes økonomi, og i stigende grad blev aktiviteten forskubbet i retning af salg, reparationer og serviceydelser. Der var her en forskel mellem stationsbytyperne, idet specialiseringen lettere kunne slå igennem i de større stationsbyer, som derfor blev hjemsted for de mest specialiserede og professionelle håndværksvirksomheder og for de virksomheder, som bedst var i stand til at fastholde fremstillings- og anlægsopgaver. De mindre stationsbyer havde ikke så mange af den slags virksomheder. Her dominerede virksomheder, som fortrinsvis levede af reparation og salg. Virksomheder af denne type fandtes også i de større stationsbyer, og det betød, at håndværkergruppen blev mere uensartet i de større stationsbyer end i de mindre.

Stationsbyhåndværket tog i udpræget grad sigte på det lokale marked. Der var imidlertid stor forskel fra fag til fag på lokalmarkedets beskaffenhed, både socialt og erhvervsmæssigt. Nogle fag tog specielt sigte på at betjene landbruget. Det gælder fag som de egentlige smedeforretninger, sadelmagere og vognmagere samt møllere. Andre fag betjente både landbrugets og stationsbyens eget marked. Det gjaldt bagere, slagtere og skræddere for eksempel samt byggefagene.

Nogle fag var delt i virksomheder, der tog sigte på middelklassens marked, og virksomheder, der tog sigte på arbejderklassens. Sociale delinger af denne slags var ikke så udtalt i stationsbyerne som i købstæderne, men kan dog spores i f.eks. skrædderfaget. En tilsvarende forskel i lokalmarkedets købedygtighed ligger bag den gennemgående indtægtsforskel mellem de fire byer i Holbæk handelsdistrikt og de fire byer i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Denne indtægtsforskel var mere udtalt, jo tættere faget var knyttet til landbruget.

Udviklingen i de to handelsdistrikter formede sig forskelligt også for håndværkets vedkommende. Holbæk handelsdistrikt var som nævnt det økonomisk mest udviklede område og bevarede dette forspring trods en forholdsvis langsommere vækst. Det betød, at de stagnations- og koncentrationstendenser, der prægede håndværket på landsplan, begyndte at slå igennem i dette område. Der var derfor heller ikke tale om nogen generel ekspansion for håndværket i de fire sjællandske byer, men om en omstrukturering, som indebar en øget social differentiering af håndværkergruppen. Den sociale forskel mellem velhavende og mindre velhavende håndværksmestre voksede.

Udviklingen formede sig helt anderledes i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Væksten her var nærmest eksplosiv, og det formede sig for håndværket som en generel ekspansion. Der var en vækst i antallet af virksomheder inden for næsten alle håndværksfag, også de fag, som i de sjællandske byer

var præget af stagnation eller tilbagegang. Håndværkergruppen blev derfor heller ikke så uensartet som i de sjællandske byer. Så vidt man kan se af folketællingerne, blev virksomhederne gennemgående lidt større i de himmerlandske byer end i de sjællandske, og for så vidt oplysningerne er korrekte, må det ses som resultat af de generelle vækstmuligheder, der endnu var i dette område, men det er muligt, at forskellen på de to områder i denne henseende i virkeligheden er en forskel i lærlingenes boligmonster, således at lærlingene i de jyske byer stadig boede hos deres mester, mens de i de sjællandske byer boede andetsteds og derfor ikke kan henføres til nogen speciel virksomhed.

Dette var hovedtendenserne i denne periodes udvikling, og selv om der har været undtagelser, hvor personlig dygtighed, uheld, sygdom og lignende har virket fremmende eller modificerende på udviklingen, har de ikke ændret dens retning.

Industrien

Det var først i perioden 1890-1920, at der begyndte at vise sig industri i stationsbyerne i nævneværdigt omfang. I sig selv er industrien et fremmedelement i stationsbyernes erhvervsliv. Stationsbyerhvervslivet er først og fremmest rettet mod det lokale marked, og det er derfor detailhandel og håndværk, der er de centrale erhverv. Industrien tager derimod typisk sigte på et større marked end det lokale. Et hovedspørgsmål i forbindelse med omtalen af industrien i de otte stationsbyer bliver derfor spørgsmålet om valg af beliggenhed, altså spørgsmålet om, hvorfor den industrielle virksomhed netop blev placeret i en stationsby.

Stationsbyen rummede i sig selv som bytype ikke særlige beliggenhedsmæssige fordele for industrien i denne periode, og der var en tendens til, at fabrikker, der voksede sig store, flyttede aktiviteten til købstæderne, enten ved helt at flytte virksomheden som J. Bukh, da han flyttede sin motorfabrik fra Hørve til Kalundborg, eller ved at anlægge filialer i købstæderne som cykelfabrikken Jyden i Ålestrup gjorde. En del af industrivirksomhederne var oprindeligt begyndt som små håndværksvirksomheder, men havde så vokset sig store. Det var tilfældet med mange af maskinfabrikkerne, der var startet som smedeforretninger. Andre virksomheder var blevet anbragt i landdistrikterne på grund af særlige råstofforekomster; det gjaldt teglværker og cementfabrikker, men hvis disse fabrikker gav anledning til rene fabriksbyer som f.eks. byen Assens ved Mariager fjord, fik disse byer et særligt udviklingsforløb, og de regnes ikke med til stationsbyerne i den foreliggende sammenhæng.

Industrivirksomhederne blev gennemgående ikke ret store i stationsby-



Margarinefabrikken Alfa i Vejen hører til de allerstørste blandt stationsbyernes industrivirksomheder, og den repræsenterer derfor et af yderpunkterne i stationsbyerhvervslivet.

Det kgl. Bibliotek.

erne. Hovedparten hørte hjemme i den mindste kategori af industrivirksomheder, det vil sige fabrikker med mellem seks og 20 arbejdere (industrivirksomhedernes størrelse måles efter antallet af arbejdere, og virksomheder med ikke over fem arbejdere regnes pr definition ikke med til industrien). Store fabrikker som margarinefabrikken Alfa i Vejen, sukkerfabrikken i Gørlev og dieselmotorfabrikken i Holeby hørte til undtagelserne. Det samme gjorde cykel- og ringfabrikken Jyden i Ålestrup. De store industrivirksomheder fandtes kun i de største stationsbyer, idet de i sig selv trak så mange mennesker til byen, at den automatisk gled op i den største stationsbykategori, hvis den ikke hørte til dér i forvejen. Det var således tilfældet med den vestsjællandske stationsby Gørlev, der på få år fordoblede sit indbyggertal fra 500 til 1.000, da der blev anlagt sukkerfabrik i byen.

Hovedkilden til oplysningerne i dette afsnit er folketællingerne, men deres værdi er ikke så god for industrivirksomhedernes vedkommende, fordi det kan være svært at afgøre, hvor arbejderne var ansat. Ganske vist fandtes der i 1921-tællingen en rubrik, hvor arbejdsstedet skulle angives, men den blev langt fra altid udfyldt. Det billede, man kan tegne på grundlag af folketællingernes oplysninger, undervurderer derfor nok virksomhedsstørrelsen noget. Det kan man se ved at sammenligne med de oplysninger, der står i handelskalenderen. For de otte byer tilsammen er der registreret

25 industrivirksomheder i handelskalenderen 1921 mod kun 19 i den samtidige folketælling. Størst er forskellen i Års (11 mod seks) og Jyderup (otte mod fem).

I Jyderup kan man finde fem fabrikker i folketællingen: Det er Jyderup Savværk, Jyderup Cementvarefabrik, Jyderup Maskinfabrik, Karl Jakobsens Vognfabrik og sprængstoffabrikken Aerolit. De genfindes alle i handelskalenderen med undtagelse af Karl Jakobsens Vognfabrik. I handelskalenderen omtales yderligere fire fabrikker: Jyderup Bryggeri, Kai Crones Maskinfabrik, A/S Jyderup Teglværk og trævarefabrikken Skarritsværk. Kai Crone anføres i folketællingen som mekaniker, og han er blevet talt med som håndværksmester og anført ovenfor under smedefaget. Netop smedefaget er det fag, hvor det er vanskeligst at trække grænsen mellem industri og håndværk. Som nævnt bruges antallet af arbejdere som kriterium, men det svingede i de fleste tilfælde og var i øvrigt næppe heller i sig selv afgørende for, om virksomheden havde håndværks- eller industrikarakter, og om indehaveren følte sig som mester eller som fabrikant. Man må derfor nøjes med en omtrentlig afgrænsning af metalindustrien i forhold til smedefaget.

I Mørkøv findes der to industrivirksomheder omtalt i folketællingen. Det er Mørkøv Savværk og Karl Ferdinand Hansens Maskinfabrik. Mørkøv Savværk genfindes i handelskalenderen, og der findes ligeledes opført en virksomhed ved navn Mørkøv Tagsten- og Murstensfabrik, mens Karl Ferdinand Hansen anføres som smed. Handelskalenderen omtaler ligeledes Mørkøv Cementstøberi, men det var efter alt at dømme en lille virksomhed. Indehaveren, Hjalmar Olsen, anføres i folketællingen som murermester og er blevet opført som sådan ovenfor. Cementstøberiet har altså kun været et led i hans virksomhed og har formentlig haft karakter af bivirksomhed.

I Knabstrup og Regstrup finder man ikke nogen industrivirksomheder, hverken i folketællingen eller i handelskalenderen. Knabstrup stationsby var ganske vist opstået på grund af en industriel virksomhed, nemlig Knabstrup Teglværk, men teglværket lå tre km uden for stationsbyen og indgik derfor ikke direkte i dens erhvervsliv.

I Års finder man seks industrivirksomheder omtalt i folketællingen: Års Andelsslagteri, Mathiasens Uldspinderi og Klædefabrik, Års Dampteglværk, Års Maskinfabrik, Års Margarinefabrik og Års Mineralvandsfabrik. De genfindes alle i handelskalenderen, som desuden rummer omtale af yderligere fem industrivirksomheder i byen: Års Ølbryggeri og Maltgøreri, Års Cementvarefabrik, Cykelfabrikken Fremad, Filtenborg & Jensens Maskinfabrik samt Års Sav- og Høvleværk. Af disse regnes bryggeren, cementvarefabrikanten og maskinfabrikkerne til håndværket i folketællingen, og det samme gælder savværksejeren, der står opført som snedker, mens

cykelfabrikanten anføres som cykelhandler. Forskellen i erhvervsbetegnelse mellem folketælling og handelskalender afspejler stationsbyerhvervslivets karakter. Virksomhederne var små og kombinerede ofte forskellige former for erhvervsdrift, således at det bliver tilfældigt, hvilket navn de opføres under. Virksomheder, der efter deres navn at dømme var fabrikker, var i mange tilfælde håndværksvirksomheder eller detailforretninger. Cykelfabrikken Fremad i Års dækkede således ikke over andet, end at byens cykelhandler ind imellem selv samlede cykler.

I Ålestrup omtales fire industrivirksomheder i folketællingen. Langt den største er cykel- og dækfabrikken Jyden, men desuden anføres Ålestrup Tricotagefabrik, S. Kjeldgaard Iversens Maskinsmedie samt en møbelfabrik. Jyden og Trikotagefabrikken genfindes i handelskalenderen, hvorimod Kjeldgaard Iversen i denne anføres som smed og møbelfabrikanten som snedker. Til gengæld optræder der i handelskalenderen en kartoffelmelsfabrik og et tørreri, som der ikke er fundet spor af i folketællingen.

I Gedsted findes den forholdsvis store tang- og madrasfabrik, som fortsat eksisterer i byen under navnet Getama. Den omtales såvel i folketællingen som i handelskalenderen. Ifølge handelskalenderen er det den eneste industrivirksomhed i byen, mens folketællingen anfører endnu en virksomhed, Fyens Skalleeksport med syv ansatte i sognet. Der er tale om en filial af et aktieselskab i Odense.

Hvad endelig den lille by Østrup angår, så findes der ikke industrivirksomheder der at dømme efter folketælling og handelskalender.

Hvis man supplerer oplysningerne i folketællingen og handelskalenderen med andre oplysninger, først og fremmest fra bogværket Jydske Byer og deres Mænd og Sjællandske Byer og deres Mænd, kan man opstille en liste på i alt 33 industrielle virksomheder i de otte stationsbyer. Af disse 33 virksomheder nåede kun otte op på en arbejdsstyrke af 20 eller mere. De resterende 25 virksomheder var mindre, overvejende meget mindre. Virksomhederne var gennemgående orienteret mod det lokale marked. Godt halvdelen baserede produktionen på lokalt forekommende råstoffer. I det følgende vil de enkelte virksomheder blive omtalt nærmere.

Næringsmiddelindustri

Der var i alt otte virksomheder inden for næringsmiddelindustrien, men af dem var der kun én, der havde egentlig industriel karakter: Års og Omegns Andelsslagteri. Slagteriet var blevet oprettet i 1909 med 15 medarbejdere. Det var en eksportorienteret virksomhed, hvis vigtigste aftager var firmaet L.N. Ladefoged i London²⁵. Års var ikke den eneste stationsby, der fik andelsslagteri. I 1920 var der seks stationsbyer, Haslev på Sjælland og Odder, Hammel, Hadsten og Bjerringbro i Jylland foruden altså Års²⁶. I



Otterup Bryggeri blev opført i 1893 og hørte til de små hvidtølsbryggerier. Produktionen blev afsat fra bryggeriets hestevogne, som hver uge kørte to ture på landet og én i Otterup by. Bryggeriet fremstillede to slags øl, Prima Landøl og Prima Taffeløl. Det sidste skal næppe tages fuldtud for pålydende, selv om det på etiketten fremhæves, at der er tale om en original aftapning. Margit Egdal: Otterup, s. 78.

mellemkrigstiden blev der oprettet flere andelsslagterier i stationsbyerne, og også Ålestrup forsøgte at få sit eget, men uden held. Til gengæld havde byen et privatejet eksportslagteri, som P. Jepsen havde oprettet i 1910. Denne virksomhed havde imidlertid kun én ansat og er derfor ikke regnet med til industrien.

Brødfabrikken Hygæa i Jyderup kendes både fra handelskalenderen 1917 og fra diverse telefonbøger, men der er ikke fundet spor af den i folketællingen 1921 og heller ikke i bogen Sjællandske Byer og deres Mænd. Bestyreren hed Chr. Jensen, og han må være ophørt med virksomheden i Jyderup mellem 1917 og 1921. Fabrikken fik sit navn i 1911, men var blevet grundlagt i 1903 eller tidligere som mekanisk bageri²⁷. Der foreligger ikke oplysninger om, hvor stor fabrikken var, og hvilken karakter den havde. Brødfabrikker var ikke noget typisk indslag i stationsbyerne.

Tre af virksomhederne fremstillede drikkevarer: Jyderup Bryggeri, Års Ølbryggeri og Maltgøreri og Års Mineralvandsfabrik. Ingen af dem synes at have været særlig store. Ifølge folketællingen var der ingen ansatte på de to virksomheder i Års, og de er altså tilsyneladende blevet drevet af indehave-

ren alene, formentlig med hjælp fra familien, men uden fremmed arbejdskraft. Bryggeriet i Jyderup hørte oprindeligt til den købmandshandel, som var blevet oprettet i 1815. Virksomheden blev delt i 1906, da købmand Carl Hooge trak sig tilbage fra sin købmandsvirksomhed, men fortsatte med bryggeriet. Han døde i 1913 og blev efterfulgt af sin søn, Holger Hooge, som i 1917 ombyttede sit næringsbevis som brygger med et næringsbevis som købmand. Det harmonerer med en oplysning i Sjællandske Byer og deres Mænd fra 1918 om, at bryggeriet er blevet nedlagt, og det er derfor sandsynligvis en fejl, at bryggeriet stadig figurerer i handelskalenderen for 1921. Nogen stor virksomhed var der på intet tidspunkt tale om, og den var så lidt som de andre stationsbybryggerier – med bryggeriet i Faxe som bemærkelsesværdig undtagelse – i stand til at overleve på længere sigt.

I Års fandtes yderligere en margarinefabrik. Den har efter alt at dømme heller ikke været særlig stor. Ifølge folketællingen 1921 bestod det samlede personale af en bestyrer. Margarinebranchen var domineret af nogle få store fabrikker, men desuden eksisterede der en underskov af meget små virksomheder af samme type som Års Margarinefabrik, som tog sigte på et snævert lokalt marked.

Den sidste af virksomhederne i næringsmiddelindustrien var en kartoffelmelsfabrik med et tilhørende tørreri. Den omtales i handelskalenderen, men det har ikke været muligt at identificere indehaveren, og virksomheden har ikke sat sig synlige spor i folketællingen. Derimod findes den omtalt i et jubilæumsskrift for byens håndværkerforening og nævnes her som eksempel på et af de initiativer i byens historie, som slog fejl²⁸. Udgangspunktet var som ved så mange andre industrielle virksomheder et forsøg på at udnytte et lokalt forekommende råstof, i dette tilfælde kartofler. Kartoffel dyrkningen spillede en stor rolle på den magre jord i Jylland, så tanken var nærliggende, men Ålestrup lå for tæt på Ålborg og Hobro, og kartoffelmelsfabrikken kunne ikke sikre sig kartofler nok i konkurrence med spritfabrikkerne i de to købstæder²⁹. Fabrikken eksisterede kun i kort tid, og efter dens lukning blev lokalerne bygget om til en trikotagefabrik, men efter kort tid igen solgt til en fabrikant, som startede møbelproduktion i bygningen. Alt dette hører dog mellemkrigstiden til.

Tekstilindustri

Denne industrigruppe omfattede kun to virksomheder, og de lå karakteristisk nok i Jylland. I Års fandtes A. Mathiasens Uldspinderi, som i 1921 beskæftigede i hvert fald fem mand foruden indehaveren. I Ålestrup oprettede fabrikant J. Jacobsen i 1896 en uldvarefabrik, som efter hans død blev videreført af sønnen Arne Jacobsen³⁰. Den havde i 1921 mindst seks ansatte. Den producerede uldgarn og klæde til både dame- og herretøj.

Uldindustrien i Himmerland var et resultat af det udbredte fårehold i området, og den var i mindre målestok en pendant til tekstilindustrien i Hammerum herred. Ligesom i næringsmiddelindustrien var det lokalt forekommende råstoffer, der lå til grund for tekstilindustrien.

Træindustri

Denne industrigren omfattede seks virksomheder, tre på Sjælland og tre i Jylland. De største lå på Sjælland. Det var de to savværker i Jyderup og Mørkøv. Jyderup Savværk var blevet oprettet i 1888 af N.E. Lang. Dets arbejderstab voksede fra omkring ti til omkring 50 i løbet af perioden 1890 til 1920. Savværket fremstillede drittelstave og dritler, og virksomheden var så stor, at den havde sit eget elektricitetsværk. Mørkøv Savværk var en lidt yngre og en lidt mindre parallel til savværket i Jyderup. Det blev oprettet i 1894 af N. P. Knudsen, der fortsatte som driftsbestyrer, efter at savværket i 1908 var overgået til et aktieselskab, og han stod som leder af det i hele den her behandlede periode. Det nåede op på en arbejdsstyrke af ca. 40 mand og havde samme speciale som savværket i Jyderup, nemlig fabrikation af drittelstave og smørdritler³¹.

I handelskalenderen for 1921 omtales en trævarefabrik i Jyderup, A/S Skarritsværk, men indehavere og ledelse er ikke blevet identificeret, og det er derfor ikke muligt at belyse virksomheden nærmere.

I de fire byer i Himmerland var der tre træindustrielle virksomheder. I Års fandtes Års Sav- og Høvleværk. Indehaveren hed A. Christensen, og han er i folketællingen opført som snedkermester med en svend, og selv om folketællingernes oplysninger ikke kan anses for udtømmende, er det åbenlyst, at denne virksomhed havde en helt anden karakter end savværkerne i Jyderup og Mørkøv, og at savværket i Års derfor trods navnet i realiteten var en håndværksvirksomhed.

I Ålestrup fandtes en møbelfabrik, som blev ledet og ejet af snedkermester P. Lauritsen³². Han havde i 1921 mindst syv ansatte, og selv om han i folketællingen anføres som snedkermester, regnes han pr definition med til industrien.

Den sidste af de træindustrielle virksomheder er Gedsted Tang og Madrasfabrik. Den blev grundlagt af Carl Petersen, der i folketællingen i 1890 står opført som snedkermester med to lærlinge. I 1899 påbegyndte han sammen med manufakturhandler P. Thorup en produktion af tangmadrasser. Det blev en succes, og i 1905 blev Carl Petersen eneindehaver af fabrikken. I 1915 udvidede han virksomheden med en møbelafdeling og optog en produktion af soveværelsesmøbler. I 1921-folketællingen opføres han derfor som fabrikant og har nu mindst 22 ansatte. Virksomheden startede med at udnytte et lokalt forekommende råstof, men udviklingen førte den ind på

aktiviteter, der ikke var begrænset til lokalt forekommende råstoffer. I sig selv er det bemærkelsesværdigt, at en så stor fabrik er placeret i en lande-vejsby som Gedsted, da firmaets produktion for størstedelen må være blevet afsat uden for lokalområdet, og der derfor må have været et stort behov for transport af firmaets produkter, som altså ikke kunne klares direkte med jernbane, men en forklaring på, at fabrikant Carl Petersen fastholdt placeringen i Gedsted kan være, at det indebar en lettere adgang til råstoffet tang.

Også for træindustriens vedkommende var i det meste af perioden lokalt forekommende råstoffer afgørende. Det ses i det meget skovrige område omkring Jyderup og Mørkøv, som skabte grundlaget for de store savværker og for trævarefabrikken i Jyderup, men det ses også, når man betragter virksomhederne i Himmerland. Vesthimmerland er ikke nogen skovrig egn, og det var da heller ikke træ, men det lokalt forekommende råstof tang, der lå til grund for starten af den eneste store virksomhed i træindustrien i dette område. Savværket i Års var i virkeligheden en håndværksvirksomhed, og møbelfabrikken i Ålestrup hørte til småindustrien.

Metalindustri

Målt efter antallet af virksomheder var metalindustrien den største industrigruppe i de otte byer. Næsten 1/3 af de industrielle virksomheder hørte til denne gruppe. De fordeler sig med fire i Jyderup, tre i Års, to i Ålestrup og en i Mørkøv. Efter arbejdsområde deler de sig i to grupper: maskinfabrikker og cykel/motorcykel/bilværksteder.

Maskinfabrikkerne var et typisk indslag i stationsbyerhvervslivet. Det var i mange tilfælde en smedie, som havde specialiseret sig i produktion af bestemte maskiner eller redskaber og på det grundlag udviklede sig fra en håndværksvirksomhed til en småindustriel. Kun sjældent voksede virksomhederne til egentlige industrielle bedrifter, og gjorde de det, var der som nævnt en tendens til, at de flyttede til købstæderne, som Bukh gjorde i 1915.

To af de jernindustrielle virksomheder i Jyderup var maskinfabrikker. Ældst var Jyderup Maskinfabrik, oprettet i 1896 af S. Sørensen. Den specialiserede sig i fremstillingen af landbrugs- og mejerimaskiner, og den havde ifølge folketællingen 1921 tre ansatte og har således ligget i underkanten af den arbejdsstyrke, der kræves for, at en virksomhed kan regnes til industrien. Den anden maskinfabrik tilhørte Kai Crone. Han anføres i folketællingen som smedemester, og der anføres ingen ansatte i hans virksomhed. Han er derfor i den foreliggende sammenhæng blevet regnet til håndværket. Ingen af de to maskinfabrikker i Jyderup blev særlig store.

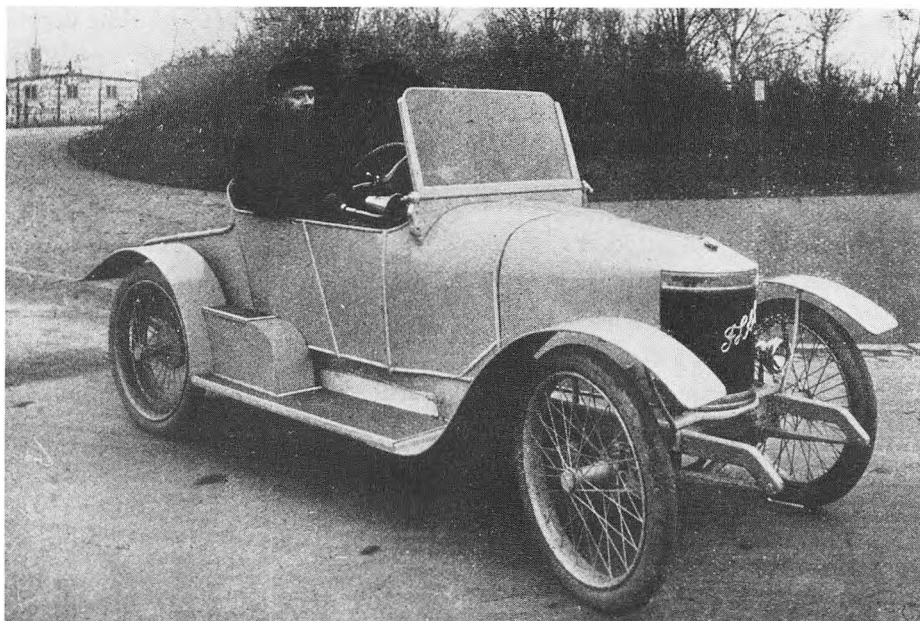
Også Års havde to maskinfabrikker efter samme mønster som i Jyderup.

Ældst var N. Jensens maskinfabrik, som må være blevet grundlagt omkring århundredskiftet. Den beskæftigede i 1921 mindst seks mand foruden indehaveren. Den havde specialiseret sig i produktionen af vindmotorer. Desuden eksisterede Filtenborg & Jensens Maskinfabrik i Års, men den var af samme type som Kai Crones i Jyderup og beskæftigede i 1921 kun en maskinlærling foruden de to indehavere. Den er formentlig grundlagt omkring 1920. Af samme type som de foregående var S. Kjeldgaard Iversens maskinsmedie i Ålestrup. Den beskæftigede i 1921 fem mand plus indehaveren. Man ved ikke, hvornår den blev oprettet, men den omtales ikke i Jydske Byer og deres Mænd fra 1918, så hvis den har eksisteret på det tidspunkt, har den formentlig ikke været særlig stor.

I de otte byer fandtes der kun maskinfabrikker i den største stationsbykategori; oplandsbyerne og de rurale byer havde ingen. Det betyder ikke, at maskinfabrikker ikke kunne forekomme i den type byer, men viser blot, at de fortrinsvis fandtes i de største. Maskinfabrikkerne i Jyderup, Års og Ålestrup var af nogenlunde samme størrelse og hørte alle til håndværk/småindustri. De var knyttet til det lokale marked og tog specielt sigte på landbruget.

Den anden gruppe af virksomheder inden for metalindustrien var cykel/motorcykel/bilværksteder, og den var mere uensartet end maskinfabrikkerne. Disse virksomheder fandtes ligeledes i de tre største stationsbyer, men desuden fandtes der en i Mørkøv.

I Jyderup var der to virksomheder, hvoraf den største i virkeligheden ikke var én, men en stribe af virksomheder. Det var den samme familie, der stod bag, og virksomhederne supplerede eller afløste hinanden, så det forekommer rimeligt at behandle dem under et. Det begyndte i 1901 med en fabrik ved navn "Rekord", som fremstillede tøjrruller. Fabrikken var ejet af L. Jakobsen & Sønner. Efterhånden som sønnerne blev ældre, fortsatte de arbejdet under navnet Brdr. Jakobsen. De oprettede på et tidspunkt mellem 1903 og 1907 automatfabrikken Standard, som i 1908 overgik til aktieselskab under navnet Nordisk Automatfabrik. I 1914 oprettede de automobilfabrikken Flac, som fik navn efter de fire brødres initialer Frederik, Ludvig, Alfred og Carl. I 1917 oprettedes virksomheden A/S Carl Jakobsen & Co.'s mekaniske værksted³³. Der er imidlertid nogen usikkerhed omkring disse virksomheders indbyrdes forhold, i hvor høj grad de har overlappet, og i hvor høj grad de har afløst hinanden. Thorkild Ry Andersen oplyser i sin bog om danske biler 1900-1920, at det var det århusianske firma Mammen & Drescher, der oprettede bilfabrikken Flac. De fire brødre havde konstrueret Flac-bilen, som blev forsynet med en amerikansk motor. Montering og produktion foregik under ledelse af en ingeniør F.V. Hein, mens Mammen & Drescher formentlig sikrede den fornødne kapital. Produktionen af Flac-



Flac er et forlængst glemt dansk bilmærke. Det var en to-personers bil med motor fra U.S.A. eller Frankrig. Den blev fremstillet i Jyderup, men produktionen overlevede ikke 1. Verdenskrig.

Th. Ry Andersen: Danske biler og motorcykler 1900-20, s. 147.

biler begrænsede sig til årene 1914-15 og kom op på i alt ca. 30 eksemplarer. Et senere forsøg omkring 1918 på at genoptage bilproduktionen med en ny model ved navn Delta førte ikke til noget³⁴. Arbejdsstyrken på automatfabrikken Standard og automobilfabrikken Flac angives til 20-30 mand, men i folketællingen 1921 optræder kun to af de fire brødre, og virksomheden omfattede på det tidspunkt tilsyneladende kun én ansat. Den omtales ikke i handelskalenderen 1921. Det kan på det foreliggende grundlag ikke afgøres helt præcist, hvad der er sket, men virksomheden kan stå som eksempel på de muligheder og de vanskeligheder, som denne periode rummede. Produktionen af de nye forbrugsgoder som cykler, motorcykler og biler var endnu ikke så gennemindustrialiseret, at det var umuligt at tage en begrænset produktion op, men det krævede kapitaltilførsel udefra, og det var en mulighed, som ikke lod sig opretholde i længden. Hele den danske produktion af biler og motorcykler forsvandt i begyndelsen af 1920'erne bortset fra Triangel-lastbilerne og Nimbus-motorcyklerne.

Til den samme type virksomhed hørte Karl Ferdinand Hansens maskinfabrik i Mørkøv. Han fremstillede motorcykler af egen konstruktion, to forskellige typer med hhv. 2½ og 5 hk. Virksomheden havde i 1921 fem

ansatte og fik i alt produceret omkring 50 motorcykler³⁵. Heller ikke denne virksomhed kunne opretholde sin produktion af motorkøretøjer i mellemkrigstiden. Karl Ferdinand Hansen etablerede sig i 1917 og blev ved til omkring 1925.

Den største af de metalindustrielle virksomheder var cykel- og dækfabrikken Jyden i Ålestrup³⁶. Den blev oprettet i 1892 af Peder Andersen. Han var på det tidspunkt mejerist i Gedsted, og hans første kommercielle forbindelse til cykler var ikke produktion, men salg. Som en bivirksomhed til sit arbejde som mejerist begyndte han at importere og videresælge cykler. Denne aktivitet greb efterhånden om sig, og i 1896 fratrådte han sin stilling ved mejeriet og helligede sig cyklerne. På det tidspunkt havde hans salg antaget en gros karakter, og han opførte nu en cykelfabrik. Herefter drev han både import og fabrikation, først af cykler, efterhånden også af dæk. Samtidig begyndte han at importere symaskiner. I 1899 brændte virksomheden i Gedsted, og fremfor at bygge op på stedet ville Peder Andersen flytte sit firma til Hobro, hvor der både var bane og havn. Hans beslutning er et håndgribeligt eksempel på, hvordan mangelen på jernbane blev en hæmsko for den økonomiske udvikling i det oprindelige egnscentrum Gedsted. Imidlertid kom den nyopførte fabrik ikke til at ligge i Hobro, hvilket ville have været den mest fordelagtige placering, men i Ålestrup. Det skyldtes en kombination af modvilje hos myndighederne i Hobro med aktivt egnsudviklingsarbejde hos beboerne i Ålestrup. Fabrikken kom altså til at ligge i Ålestrup, hvor firmaet i forvejen havde et pakhús ved banen. En beliggenhed i en stationsby er imidlertid ikke særlig hensigtsmæssig for en virksomhed som Jyden, der tog sigte på det nationale marked, og det blev derfor også kun en del af virksomhedens aktivitet, der kom til at foregå her. Efterhånden som firmaet voksede, oprettedes et landsdækkende net af filialer. Den første blev lagt i Århus og senere fulgte filialer i Odense, Brønderslev, Vejle, Slagelse, Rønne, København og Kolding. I årene frem til 1920 udvidede Peder Andersen aktiviteten til også at omfatte salg af motorcykler og biler. Virksomheden fortsatte i mellemkrigstiden, og dens videre historie vil derfor blive fortalt i kapitel 4. Her skal der peges på, at Jydens aktivitet frem til 1920 i flere henseender er usædvanlig i stationsbysammenhæng. I sig selv havde det været mere naturligt, om Jyden, der drev import, en gros salg og fabrikation, var blevet placeret i en søkøbstad, sådan som det også havde været Peder Andersens oprindelige tanke i 1899, og Jyden fastholdt kun sin placering i Ålestrup ved at oprette en lang række filialer i de større købstæder. Det var også bemærkelsesværdigt, at en så stor virksomhed – i 1921 var der alene i Ålestrup 23 ansatte – kunne klare finansierings- og kapitalbehov som privatejet virksomhed, men det

kunne den. Først i 1923 blev virksomheden omdannet til aktieselskab. I stationsbysammenhæng er Jyden undtagelsen og ikke reglen.

Der var yderligere to virksomheder inden for cykelbranchen, som imidlertid var meget mindre end Jyden. I Jyderup omtales i folketællingen i 1921 en cykelfabrikant Jakob L. Jakobsen. Han figurerer ikke i handelskatalenderen. Af næringsprotokollen kan man se, at han først løste næringsbrev som cykelfabrikant så forholdsvis sent som december 1927. I 1921 har der formentlig kun været tale om en lille virksomhed; der omtales i hvert fald ingen ansatte i folketællingen. Betegnelsen cykelfabrikant behøver som ovenfor nævnt ikke nødvendigvis at dække en egentlig fabrikation af cykler, men kan også bare betegne en færdigmontering af dem, således at der snarere er tale om et cykelværksted end om en egentlig cykelfabrik.

Det var således tilfældet med Karl H. Mogensens virksomhed i Års. Han overtog i 1914 en forsømt virksomhed, som han i de følgende år drev frem. Den omfattede reparation og salg af cykler og biler, vulkanisering samt salg af støbegods (kakkellovne etc.) fra forskellige danske virksomheder³⁷. Det er ikke klart, hvor stor virksomheden nåede at blive frem til 1920. I 1921-folketællingen er der ikke fundet andre beskæftigede end indehaveren. Men virksomheden er typisk for stationsbyerhvervslivet ved sit sammensatte sortiment og serviceudbud.

Jern- og metalindustrien byggede ikke på lokalt forekommende råstoffer og havde derfor ikke det samme potentiel for store virksomheder som træindustrien og de andre industrier, der udnyttede lokale råstoffer. Derfor hørte hovedparten af virksomhederne til småindustrien, en del var endda i virkeligheden håndværksvirksomheder, og store virksomheder i denne gruppe, som Jyden i Ålestrup og dieselmotorfabrikken i Holeby på Lolland, hørte til undtagelserne. Der var en tydelig koncentrations- og specialiseringstendens inden for denne industrigren, men det havde endnu ikke bragt stationsbyvirksomhederne i fare. Det skete først i den følgende periode.

Sten-, ler- og glasindustri

Denne industrigruppe var mere end nogen af de andre baseret på lokalt forekommende råstoffer. I stationsbyerne var den repræsenteret af to slags virksomheder: teglværker og cementvarefabrikker.

Teglværkerne var gennemgående de største og tydeligt de mest råstofafhængige. De var derfor ofte placeret uden for selve stationsbyen, som det var tilfældet med det store Knabstrup Teglværk, der gav den nærliggende stationsby navn og eksistensgrundlag uden direkte at indgå i dens erhvervsliv. Foruden det store teglværk ved Knabstrup, som tilhørte et aktieselskab stiftet 1897, der videreførte et tidligere privatejet teglværk på

stedet og i 1907 også optog lervarefabrikation, fandtes der teglværker i eller ved Jyderup, Mørkøv og Års³⁸.

Jyderup Teglværk blev oprettet i 1905 som et aktieselskab. Bag selskabet stod tre mænd fra København, som tilvejebragte en aktiekapital på 100.000 kr. Det var den første større investering af udenbys kapital i Jyderup³⁹. Teglværket var optaget i handelskalenderen 1917 og 1921, men findes ikke omtalt i Sjællandske Byer og deres Mænd fra 1918. I folketællingen 1921 anføres kun én teglværksarbejder i Jyderup, og det anføres ikke, hvor han arbejder. Nogenlunde på denne tid må driften på teglværket være indstillet. I 1923 optræder firmaet i Greens danske Aktier og Fonds under navnet Jyderup forhenværende Teglværk A/S, hvis formål var at drive landbrug. Det er ikke klart, om det skyldtes, at leraflejringen blev udtømt, eller om driften viste sig urentabel.

Mørkøv Tagsten- og Murstensfabrik anføres i 1917 og 1921 under teglværker. Virksomheden har ikke sat sig andre spor i folketællingen 1921 end to teglværksarbejdere, og det anføres ikke, hvilken virksomhed de er ansat i. Formentlig har fabrikken været en lille virksomhed, og meget tænkeligt er den blevet drevet i kombination med anden beskæftigelse.

Års Dampteglværker var som teglværket i Jyderup et aktieselskab og var stiftet i 1907. Dets forretningsfører og bestyrelse var bosiddende i Ålborg, aktiekapitalen var 30.000 kr⁴⁰. I Jydske Byer og deres Mænd omtales virksomheden som stor, men i folketællingen 1921 figurerer kun den daglige leder som ansat ved teglværket. Det er derfor vanskeligt at afgøre, hvor stor virksomheden var. Når folketællingerne er en så dårlig kilde til teglværkernes arbejdsstyrke, skyldes det, at teglværkerne arbejdede meget sæsonbestemt, og at februar måned, hvor folketællingen fandt sted, var en meget død måned for teglværkerne. Der kan således have været en betydelig arbejdsstyrke beskæftiget i sæsonen, uden at det ses af folketællingerne, fordi teglværksarbejdet måtte suppleres med andet arbejde, og derfor ikke anføres i folketællingerne i særlig stor udstrækning som erhvervsbetegnelse.

Teglværkerne var kapitalkrævende og sigtede i deres produktion som regel på et større marked end det lokale, og det er karakteristisk, at det i vidt omfang var folk uden for stationsbyerne, der stod som ejere af teglværkerne. Jo mere kapitalkrævende en produktion var, jo sværere var det for stationsbyerhvervslivet at bevare kontrollen med den lokalt.

Cementvarefabrikkerne udnyttede ligesom teglværkerne i almindelighed lokalt forekommende råstoffer, men de var ikke så råstofafhængige med hensyn til deres placering som teglværkerne og lå derfor som regel i stationsbyerne. De blev gennemgående heller ikke så store som teglværkerne, da de var mere snævert knyttet til det lokale marked. Tilsyneladende

var der to typer af cementvarefabrikker i stationsbyerne: de helt små, som ikke havde meget med fabrikker at gøre, og som næsten ikke beskæftigede arbejdskraft ud over indehaveren og dårligt nok ham, da de i mange tilfælde blev drevet som bivirksomheder, og de lidt større, der lå på grænsen mellem håndværk og småindustri. De helt små er blevet anført som håndværksvirksomheder blandt fremstillingsfagene ovenfor; de lidt større regnes med til industrien. Som eksempler på de to typer omtales her cementvarefabrikkerne i Jyderup og Års.

I Jyderup blev cementvarefabrikken oprettet i 1904 af William A. Jensen. Han drev også et maskinsnedkeri. Der var i 1921 mindst fem mand beskæftiget i virksomheden foruden indehaveren⁴¹. Virksomheden i Års var mindre. Her figurerer kun én ansat foruden indehaveren, og firmaet omtales ikke i Jydske Byer og deres Mænd.

Teglværker og cementvarefabrikker var de typiske industrielle virksomheder i stationsbyerne i denne industrigruppe, men i Gedsted fandtes der en virksomhed af en helt anden karakter. Det var Fyens Skalleeksport, som ikke omtales i handelskalenderen, men som ifølge folketællingen i 1921



Fyens Skalleeksport var sammen med Gedsted Tang- og Madrasfabrik de store virksomheder i Gedsted. Som så mange andre af stationsbyernes industrivirksomheder var virksomhedens placering i en stationsby betinget af et lokalt forekommende råstof. I det foreliggende tilfælde muslinge- og østersskaller, som blev brugt til hønsefoder. Billedet viser firmaets arbejdsbold ved Lidsted Strand. Der var formentlig tale om sæsonarbejde, og arbejdsstyrken kunne altså nå op på de 18 mand og en hund, som det ses på billedet. Det kgl. Bibliotek.

beskæftigede en forretningsfører og mindst seks arbejdere. Det var en filial af en virksomhed i Odense, som solgte muslingeskaller som supplement til hønsefoder. Gedsted ligger tæt ved Limfjorden ikke langt fra Ertebølle, og egnen har en årtusindgammel tradition for skaldyr (køkkenmøddinger), så det var altså et lokalt forekommende råstof, der lå bag placeringen i den stationsløse by Gedsted, ligesom tilfældet havde været med Gedsted Tang- og Madrasfabrik.

Kemisk industri

Den kemiske industri var ikke nogen typisk industrigren i stationsbyerne, men den var dog repræsenteret med to virksomheder, der begge lå i Jyderup.

Den største var sprængstoffabrikken Aerolit. Den blev anlagt i 1914 ved et samarbejde mellem købmand Viggo Jensen, der var indehaver af en af de store købmandsgårde i Jyderup, og ingeniør K.V. Nielsen, der havde opfundet et særligt sprængstof kaldet aerolit. Fremstillingen af aerolit var ikke farlig, men det var derimod fremstillingen af de tændkapsler, der skulle antænde stoffet. Denne del af produktionen blev ramt af uheld og blev i en periode skilt ud i et særligt selskab, men i 1917 blev de to selskaber slået sammen til én virksomhed, som fik navnet A/S De danske Sprængstoffabrikker. Virksomheden leverede sprængstof til den danske hær og til udlandet og nåede under 1. Verdenskrig op på en arbejdsstyrke af 28 mand, men måtte indskrænke, da krigen var slut. Virksomheden var placeret lidt uden for byen af hensyn til eksplosionsfaren, men regnes alligevel med til Jyderups erhvervsliv. At netop Jyderup blev valgt som hjemsted for denne produktion, skyldes næppe tilstedeværelsen af råstoffer i området, men i stedet forbindelsen mellem opfinderen, K.V. Nielsen, og en lokal kapitalejer, købmand Viggo Jensen. Om denne forbindelse var et resultat af en bevidst bestræbelse hos Viggo Jensen for at skaffe industri til byen eller blot var et personligt bekendtskab, vides ikke. Der var imidlertid ét punkt, som gav en stationsby en beliggenhedsmæssig fordel frem for en købstad i forbindelse med en sprængstoffabrik, idet man undgik at lægge fabrikken i et tætbeholdt område. Også den fynske stationsby Otterup fik i 1911 en tilsvarende virksomhed, A/S Dansk Ammunitionsfabrik⁴².

I Jyderup fandtes også farvefabrikken Napolin, om hvilken man ikke ved andet end navnet. Den må være blevet oprettet i perioden mellem 1906 og 1920 og har måske kun eksisteret i en kort periode. I hvert fald har den ikke efterladt sig spor i folketællingen 1921.

Endelig kan man af næringsprotokollen se, at en mand ved navn Viggo Buchhave i 1917 løste næringsbevis som voksløbsfabrikant i Jyderup, men han har ikke efterladt sig spor hverken i handelskalenderen eller i folke-



Schultz & Larsen Geværfabrik i Otterup blev startet i 1918. Den blev drevet i nær tilknytning til A/S Dansk Ammunitionsfabrik, som havde de samme indehavere.

Margit Egdal: Otterup, s. 55.

tællingen 1921, så det er ikke sikkert, at han har udnyttet sin næringsadkomst, og han er derfor heller ikke regnet med i oversigten over Jyderups næringsdrivende i 1921.

Som nævnt kan man ikke drage en skarp grænse mellem industri og håndværk. Af de 34 virksomheder, der er omtalt ovenfor, er de 12 efter alt at dømme så små, at de må regnes til håndværket, mens syv er så dårligt belyst, at man ikke kan foretage nogen indplacering af dem efter størrelse. Tilbage er 15 virksomheder, som med rimelighed kan regnes til industrien, når man som her bruger antallet af arbejdere som kriterium for delingen mellem håndværk og industri. At opdelingen i hovedtrækkene er korrekt indiceres af en undersøgelse af indkomstforholdene hos virksomhedsejerne. I de 12 virksomheder, som blev regnet til håndværket, havde indehaverne en gennemsnitsindkomst på 4.154 kr., hos de 15 industrivirksomheder lå den på 12.969 kr.

De 15 industrivirksomheder fandtes kun i industri/institutions- og oplandsbyerne. De fordelte sig med fire i Jyderup, to i Mørkøv, tre i Års, fire i Ålestrup og to i Gedsted. Ni af de 15 hørte til småindustrien med mellem seks og 20 arbejdere, mens seks havde over 20 arbejdere. De seks store var Års Andelsslagteri, Jyderup Savværk, Mørkøv Savværk, Gedsted Tang- og Madrasfabrik, Cykel- og dækfabrikken Jyden i Ålestrup og De danske

Sprængstoffabrikker i Jyderup. De seks store virksomheder tog alle sigte på det nationale eller det internationale marked, og deres placering i en stationsby skyldes for de fires vedkommende lokale råstofforekomster, mens det ikke var tilfældet med Jyden og De danske Sprængstoffabrikker. De kom til gengæld begge i vanskeligheder i mellemkrigstiden og måtte indskrænke driften.

De ni virksomheder, som efter arbejdsstyrke regnes til småindustrien, har en mindre entydig markedstilknytning. Hovedparten tog sigte på det lokale eller det regionale marked, men f.eks. Karl Ferdinand Hansen skabte sig en niche på det nationale marked gennem sin produktion af motorcykler i Mørkøv, og det samme var tilfældet med P. Lauritsens møbelfabrik i Ålestrup. Han opnåede endog en vis eksport beroende på det element af kunsthåndværk, der indgår i møbelproduktion. Fire af de ni virksomheder udnyttede lokalt forekommende råstoffer, mens fem ikke gjorde. Det var især de metalindustrielle fabrikker, der arbejdede med importerede råstoffer, og de var som helhed også tættere knyttet til det lokale marked end de fire virksomheder, som udnyttede lokale råstoffer. Sammenhængen var den, at forekomsten af råstoffer kunne give en beliggenhedsmæssig fordel, som kunne opveje de beliggenhedsmæssige ulemper, som stationsbyerne havde i forhold til de nationale og internationale markeder.

I tabel 34 bringes en oversigt over de ni småindustrielle og de seks egentligt industrielle virksomheder i de otte stationsbyer og samtidig anføres indehaverens indtægt i kr. i 1920.

Tabel 34. Industrielle virksomheder og de industridrivendes indtægter 1920

Industrigruppe	Virksomhed	Indtægt
<i>Småindustri (6-20 arbejdere)</i>		
Tekstil	Mathiasens Uldspinderi, Års	7.200 kr
	Ålestrup Trikotagefabrik	10.000 kr
Træ	Ålestrup Møbelfabrik	5.200 kr
Metal	Kjeldgaard Iversen, Ålestrup	35.000 kr
	Jyderup Maskinfabrik	10.054 kr
	Års Maskinfabrik	9.802 kr
	Karl Ferd. Hansen, Mørkøv	9.483 kr
Sten, ler, glas	Jyderup Cementvarefabrik	13.517 kr
	Fyens Skalleeksport	5.188 kr
<i>Industri (>20 arbejdere)</i>		
Næringsmiddel	Års Andelsslagteri	10.882 kr
Træ	Jyderup Savværk	23.723 kr
	Mørkøv Savværk	8.596 kr
	Gedsted Tang- og Madrasfabrik	27.930 kr
Metal	Jyden, Ålestrup	... kr
Kemisk	Aerolit, Jyderup	5.000 kr

Som det fremgår af tabel 34, er der betydelig forskel på indtægterne, men dog med en tendens til, at indtægterne steg, jo større virksomheden var. Således var gennemsnitsindtægten for de ni småindustrielle virksomheder 11.716 kr, mens den for de seks store virksomheder var 15.226 kr. Begge grupper lå tydeligt over håndværksmestrene, jvf. ovenfor.

Der var en tydelig forskel mellem de småindustrielle og de egentlige industrielle virksomheder med hensyn til ejendomsform. Hovedparten af de småindustrielle var privatejede virksomheder, som tilfældet også var med håndværksvirksomhederne, hvorimod de egentlige industrielle virksomheder alle blev aktieselskaber i løbet af 1920'erne, hvis de ikke var det i forvejen. Undtagelsen var Års Andelsslagteri, som var et andelsselskab, men ingen af dem kunne opretholde deres status som privatejede virksomheder.

Handelen

Handelserhvervet voksede meget kraftigt i årene 1895 til 1920, og samtidig var der en specialiseringstendens, så flere og flere brancher blev skilt ud og dannede grundlag for specialforretninger. Denne udvikling var ikke begrænset til stationsbyerne, men gjorde sig i endnu højere grad gældende i købstæderne. Samtidig foregik der til stadighed en brancheglidning, det vil sige, at de brancher, der skilte sig ud, ikke var klart afgrænsede, men at deres varesortiment var i stadig forandring. Udviklingen kan illustreres ved nogle typiske eksempler.

I Års var A/S Brdr. Hestbechs store købmandshandel en af byens ældste forretninger. Det var en typisk købmandsgård på landet med et meget bredt sortiment af varer, der spændte over kolonialvarer, manufaktur, isenkram, foderstoffer og tømmer. Virksomheden voksede, og efterhånden blev den for stor. I 1892 blev manufakturvarehandelen skilt ud og overdraget til N.Mortensen, som i mange år drev virksomhed under navnet Crome & Goldschmidts Fabrikkers Udsalg. I 1894 blev endnu en varegruppe, isenkram, skilt ud og overdraget til C.C. Christensen, der også drev forretning i mange år. Endelig blev også kolonialvarehandelen skilt ud i en særlig forretning, og den blev overdraget til købmand O.K.Weis. Tilbage i Brdr. Hestbechs virksomhed var nu kun de egentlige grovvarer, trælast og korn og foderstoffer. I andre af de store blandede købmandshandlere blev delingen ført til bunds, så også trælast, korn og foderstoffer blev gjort til to selvstændige forretninger, men i Års blev de altså bibeholdt i samme forretning. Den var blevet omdannet til et aktieselskab og havde ved periodens slutning Chr. Hjortkjær som direktør⁴³.

I Mørkøv, der blev bygget på bar mark (men fik navn efter en nærvedlig-



Personalet hos Chr. Hjortkjær i Års omkring 1920. Chr. Hjortkjær videreførte en del af Brødrene Hestbechs store købmandsvirksomhed og koncentrerede sig, som det ses af billedet, om tømmerhandelen og handelen med støbegods og lignende, men selv efter at virksomheden havde begrænset sit sortiment i forhold til den oprindelige altomfattende købmandshandel, var der tale om en stor virksomhed, hvad de 10 mand og seks heste på billedet vidner om. Lokalhistorisk Arkiv i Års.

gende landsby), var begyndelsen til byens erhvervsliv, at der blev opført en krobygning lige over for stationen. Hertil fik den nærvædliggende Tvede Kro overført sit privilegium i 1875. I Tvede havde der været tre selvstændige forretninger, som havde til huse i krobygningen, nemlig foruden kroen selv en gårdskarl (staldforpagter), der drev forretning ved at tage sig af de vejfarendes dyr og vogne, og en købmandshandel, der holdt til i den ene ende af kroen. Da kroen flyttede til Mørkøv station, flyttede staldforpagteren og købmanden med. Købmanden var Fr. Wulff, der drev blandet købmandshandel til 1885, da han solgte virksomheden (derefter kaldet Fr. Wulffs Eftf.) til købmand W. Christoffersen, der havde den til 1918, da den blev omdannet til aktieselskab. Firmaet foretog ikke en udskillelse af brancher til selvstændige forretninger, sådan som Brdr. Hestbech havde gjort i Års, men grovvarehandelen spillede den største rolle for firmaets indtjening. I stedet var det i Mørkøv kroen, der blev udgangspunkt for en række selvstændige virksomheder.

Gårdskarlen (staldforpagteren) forlod snart kroen og byggede en ejendom, hvor han drev ølhandel, og hvor der blev indrettet yderligere forretningslokaler, som han udlejede til J. Pedersen, der påbegyndte købmandshandel her. Efter få år var det J. Pedersens tur til at skaffe sig egne forretningslokaler i en nyopført ejendom, og butikken i den tidligere staldforpagters hus blev så udlejet til en manufakturhandler W.S.Christensen, der efter 17 år byggede egne lokaler etc. I kroen blev der også drevet sparekassevirkksomhed, idet Den sjællandske Bondestands Sparekasse havde ugentlig kontordag der. Et sådant arrangement var ikke ualmindeligt i stationsbyerne, hvor der i de første år ikke var økonomisk grundlag for, at sparekasserne etablerede eget forretningslokale. I nogle af byerne begyndte skolen også på kroen⁴⁴. I Mørkøv formede handelens vækst og udspaltning sig altså ikke som en deling af en bestemt virksomhed, men som en udflytning af virksomheder fra en bestemt bygning (kroen) til selvstændige bygninger, der så blev udgangspunkt for nye virksomheder, der siden flyttede til egne bygninger.

Ålestrup var ligesom Mørkøv anlagt på bar mark, men senere, idet Mørkøv station blev åbnet i 1874, mens Ålestrup først fik station i 1893. Den første købmand i byen åbnede i 1896, og endnu så sent som i 1907, da opdelingen af Brdr. Hestbechs forretning i Års forlængst var ført til ende, åbnede C.H.Filttenborg en ny købmandshandel i Ålestrup, som omfattede hele den blandede landhandels sortiment. Der blev dog forholdsvis hurtigt (i 1912) foretaget en deling af virksomheden, idet C.H.Filttenborg udlejede en forretning med kolonial, manufaktur og isenkram til købmand S. Rose, mens han selv beholdt korn, foderstof og støbegods⁴⁵.

I Jyderup kirkeby havde der været købmandshandel siden 1816, og i Jyderup stationsby havde der været købmandshandel siden 1875. Købmanden i stationsbyen hed Chr. F. Jensen, og han drev sin forretning, indtil han i 1908 overlod den til sin søn, Viggo Jensen (omtalt ovenfor i forbindelse med sprængstoffabrikkerne). Som i så mange stationsbyer (f.eks. Sindal, Vrå og Skørping) var det en enkelt mand, der ejede jorden omkring den nye station. I Jyderup var det Chr. F. Jensen, og han kunne derfor i en årrække gardere sig mod at få konkurrerende købmandshandler alt for tæt ind på livet. Men i år 1900 blev der oprettet en ny købmandsbutik i stationsbyen. Det var H.P. Folkmann, der fik held til at skaffe sig jord til en ejendom. Han havde boet i byen siden 1880 og drevet forretning som fragtmand og kommissionær, mens hans kone havde drevet viktualieforretning siden 1895. I 1900 fik han omsider de fysiske muligheder for at etablere en velbeliggende, blandet købmandshandel og tage konkurrencen op med Chr. F. Jensen, hvilket han havde gode muligheder for på grund af sit indgående kendskab til byen og egnen. Men allerede i 1907 delte han sin forretning og overlod



Hjertet i Jyderup Stationsby er strøget over for banegården. Her ligger byens førende forretninger. I forgrunden urmager Hejlesen og boghandler Søvn-dahl-Petersen; i baggrunden isenkræmmer Gylling-Folkmanns store ejendom.

Det kgl. Bibliotek.

isenkram, glas, porcelæn og støbegods (samt cigarer) til sin søn H. Gylling-Folkmann, der i 1915 flyttede ind i en stor forretningsejendom lige over for banen, hvor virksomheden stadig har til huse. Selv beholdt H.P. Folkmann kolonial, korn og foderstof⁴⁶.

Som disse fire eksempler viser, undergik handelserhvervene betydelige ændringer i periodens løb, og den gængse sondring mellem groshandel (varer, som ikke er til umiddelbart forbrug i husholdningerne) og detailhandel (varer til forbrug i husholdningerne) er ikke særlig anvendelig på handelsstanden i stationsbyerne i denne periode. Den bruges alligevel i det følgende af mangel på bedre; men det er nødvendigt at operere med en stor gruppe 'købmænd', som ikke lader sig indordne i delingen mellem gros- og detailhandel.

Tabel 35 illustrerer udviklingen i antallet af selvstændige og ansatte inden for handelserhvervet i perioden.

Tabel 35. Hovedpersoner (H) og ansatte (A) i handelserhvervet 1890-1921

	Jyderup				Mørkøv				Knabstrup				Regstrup			
	1890		1921		1890		1921		1890		1921		1890		1921	
	H	A	H	A	H	A	H	A	H	A	H	A	H	A	H	A
Groshandel	5	-	14	2	4	-	5	-	-	-	4	2	3	-	3	-
Købmænd	4	10	13	18	4	4	6	17	1	3	2	5	-	-	1	-
Detailhandel	6	-	27	16	4	-	12	5	-	-	4	1	3	-	3	-
I alt	15	10	54	36	12	4	23	22	1	3	10	8	6	-	7	-

	Års				Ålestrup				Gedsted				Østrup			
	1890		1921		1890		1921		1890		1921		1890		1921	
	H	A	H	A	H	A	H	A	H	A	H	A	H	A	H	A
Groshandel	-	-	17	7	-	-	6	-	-	-	1	1	-	-	1	-
Købmænd	3	-	8	7	-	-	13	14	3	1	2	3	-	-	3	4
Detailhandel	1	-	33	39	-	-	19	4	5	2	5	3	-	-	2	2
I alt	4	-	58	53	-	-	38	18	8	3	8	7	-	-	6	6

Det fremgår af tabel 35, at antallet af handlende voksede eksplosivt i denne periode, og at væksten var kraftigst i de største stationsbyer. Både de sjællandske og de jyske byer fik del i denne vækst, men som altid var væksttempoet kraftigere i de jyske byer. I Jyderup steg antallet af beskæftigede i handelserhvervet fra 25 til 90, men i Års var der en stigning fra fire til 111. Kun Gedsted fik ikke del i den kraftige vækst, men det skyldes som flere gange påpeget, at byen ikke fik jernbaneforbindelse og derfor stort set gik glip af de udviklingsmuligheder, som jernbanerne og landbrugsomlægningen skabte i området. Netop antallet af handlende illustrerer tydeligere end noget andet, hvordan modviljen i Gedsted mod at få bane til byen ændrede dens status fra egnscentrum til stagnationssamfund.

Groshandelen

Groshandelen omfattede de handelsfag, der ikke solgte varer til forbrug i husholdningerne. Det er en blandet gruppe omfattende grossererere, tømmerhandlere, kreaturhandlere, kommissionærer, handelsmænd og lignende. Der var store forskelle inden for gruppen både med hensyn til indkomst og virksomhedens karakter. Nogle af virksomhederne var store og kapitalkrævende. Det var tilfældet med grossereraktiviteter, korn- og foderstofforretninger, trælasthandlere og lignende. Andre var små og bestod i nogle tilfælde ikke af andre end indehaveren, der kørte rundt og handlede med, hvad han kunne få fat i. Det var tilfældet med nogle af handelsmandsvirksomhederne.

Til de kapitalkrævende virksomheder hørte grossistforretningerne, og det er vel i almindelighed den type forretning, der regnes for den typiske

inden for groshandelen, men i stationsbyerne var det ikke nogen almindeligt forekommende virksomhed. Stationsbyernes beliggenhed er ikke attraktiv for en grossistvirksomhed, der almindeligvis tager sigte på et større marked end det lokale. I de otte stationsbyer var der ingen virksomheder af denne type i 1890 og kun tre i 1921, to i Jyderup og en i Knabstrup.

Blandt de kapitalkrævende brancher inden for groshandelen var kreaturhandelen den mest udbredte. Branchen havde været repræsenteret allerede i 1890 gennem tre kreaturhandlere i Jyderup, og i 1921 havde den bredt sig, så at den nu fandtes i de fire sjællandske byer og i de to største jyske, Års og Ålestrup. Branchen spændte over både store og små virksomheder og havde ikke nogen skarp afgrænsning i forhold til slagterfaget, idet det var almindeligt, at næringsdrivende inden for dette område vekslede mellem slagternæring og kreaturhandel og forskellige specialiseringer af de to fag. En mand kunne f.eks. starte som slagtermester i egen butik, derpå efter nogle år drive kreaturhandel i en periode, så tage arbejde som svend eller mester på en pølsefabrik for så påny at etablere sig som slagtermester etc. Branchens tilgang og afgang var derfor temmelig stor. Virksomhederne var gennemgående større i de sjællandske byer end i de jyske, og det kan måske undre i betragtning af kvægbrugets traditionelle dominans i det jyske landbrug.

Blandt de øvrige kapitalkrævende fag var der ejendomshandlere, korn- og foderstofforretninger og trælasthandlere samt en enkelt jernhandler (i Ålestrup 1921). Ingen af fagene var særlig udbredt, ihvertfald ikke som selvstændige brancher. Korn- og foderstofforretninger fandtes kun i Års og Østrup i 1921. I de øvrige byer har branchen naturligvis også været tilstede, blot ikke i form af selvstændige virksomheder. Den skarpe konkurrence inden for denne branche førte altså ikke til oprettelse af specialforretninger i stationsbyerne i større tal. Tømmer- eller trælasthandler fandtes ikke i de sjællandske byer som selvstændige virksomheder, men også denne branche var repræsenteret, nemlig gennem de to savværker, der drev tømmerhandel som bivirksomhed.

Agenter, kommissionærer og handelsmænd hørte til de ikke-kapitalkrævende groshandelsvirksomheder. De har det tilfælles, at det er uklart, hvad deres virksomhed har omfattet, og hvilken karakter den har haft. Agenterne, som drev agenturforretning, har ofte haft oplag eller depot for bestemte fabrikker og altså drevet en form for grossistvirksomhed. Kommissionærerne og handelsmændenes virksomheder må beskrives i hvert enkelt tilfælde og kan ikke karakteriseres generelt. Kommissionærerne havde en flydende afgrænsning i forhold til fragtmændene, og deres virksomhed kunne nærme sig egentligt transportarbejde.

Handelsmændene var den mest talstærke gruppe inden for groshandelen

i de otte stationsbyer, men samtidig den gruppe, det er vanskeligst at sige noget om. Formentlig har det i de fleste tilfælde været omkringrejsende handlende, men karakteren af deres virksomhed og deres branchemæssige tilhørsforhold eller måske fuldstændige mangel på branchemæssigt tilhørsforhold har varieret fra virksomhed til virksomhed.

Indtægterne varierede meget i disse fag. I tabel 36 vises gennemsnitsindtægten for indehaverne, men man skal være opmærksom på, at der ikke var ret mange indehavere, således at gennemsnitsberegninger bliver noget tilfældige. Et indtryk af niveauet giver de dog.

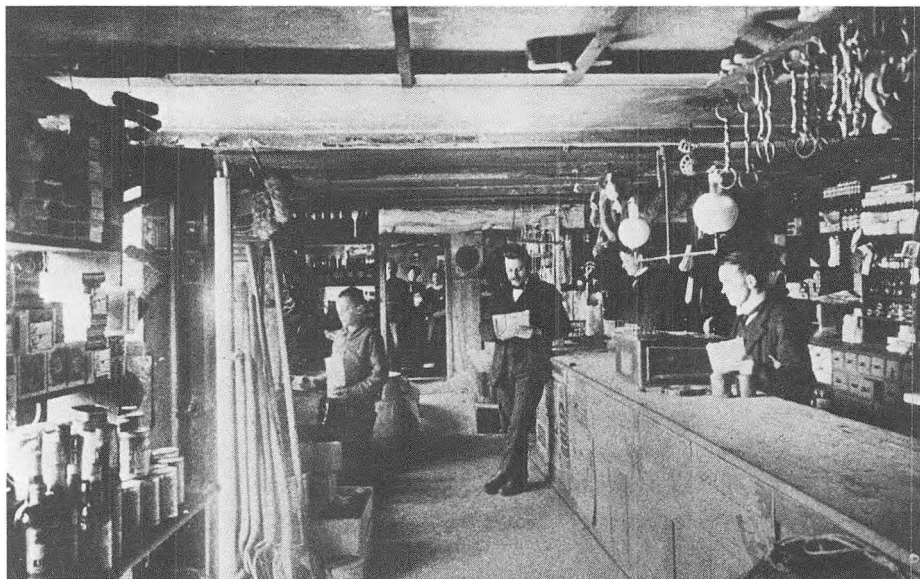
Tabel 36. Gennemsnitsindtægter for indehavere i groshandelen 1920

	Jyderup	Mørkøv	Knabstrup	Regstrup
Grosserer	14.901	—	4.840	—
Kreatur	6.290	8.350	17.400	22.000
Ejendom	3.815	4.679	—	—
Korn og foderstof	—	—	—	—
Tømmer	—	—	—	—
Agent	11.350	3.000	—	—
Kommissionær	4.942	3.915	—	—
Handelsmand	3.799	—	4.523	2.191
	Års	Ålestrup	Gedsted	Østrup
Grosserer	—	—	—	—
Kreatur	4.435	2.750	—	—
Ejendom	1.100	—	—	—
Korn og foderstof	29.400	—	—	1.500
Tømmer	—	8.613	5.378	—
Agent	3.265	—	—	—
Kommissionær	—	—	—	—
Handelsmand	1.767	2.840	—	—

Som det fremgår af tabellen, er det et meget uensartet billede, der tegner sig. Gennemsnitsindtægterne lå gennemgående noget højere i de sjællandske byer, sådan som det generelt var tilfældet, men i øvrigt er forskellene fra fag til fag og fra by til by store. De meget store indtægter hos kreaturhandlerne i Knabstrup og Regstrup var ikke et særkende for disse to byer. Der fandtes virksomheder med tilsvarende høje indtægter i Jyderup, Mørkøv og Års, men her var der blot en underskov af små virksomheder med lave indtægter, og det bragte gennemsnitsindtægten ned i disse byer. Den meget høje indtægt i korn- og foderstofbranchen i Års er Brdr. Hestbechs forretning, men som nævnt handlede den også med tømmer, så indtægterne hidrører altså fra mere end én branche. Endelig kan man se, at handelsmændene havde forholdsvis lave indtægter både i de jyske og i de sjællandske stationsbyer.

Købmændene

Købmændene er skilt ud som en selvstændig gruppe, fordi de ikke med sikkerhed kan indplaceres i enten gros- eller detailhandelen. Historisk var gruppens udgangspunkt den blandede landhandel, hvor man kunne købe både grovvarer (korn og foderstoffer, tømmer, støbegods, redskaber) og forbrugsvarer (først og fremmest kolonialvarer, men også manufaktur og isenkram). Virksomheder af denne type havde været sjældne på landet indtil omkring 1870, men derefter var der blevet etableret en del af dem, og i mange stationsbyer havde de været pionérvirksomheder inden for handelen. Men som allerede nævnt gik udviklingen i retning af en specialisering. Efterspørgselen og vareudbudet voksede, og virksomheder med et så blandedt sortiment blev mere og mere uoverskuelige. Der var derfor en klar tendens til, at dele af virksomhederne blev skilt ud og solgt fra som selvstændige virksomheder. I og for sig kunne udviklingen have taget en anden retning. Virksomhederne kunne være blevet opretholdt som økonomiske enheder, men opdelt i afdelinger med ansatte bestyrere som daglige ledere, altså som en slags stormagasiner. Noget sådant er der ikke fundet eksemp-



Begrebet "en blanded landhandel" eksisterer stadig. Billedet viser interiøret i en sådan omkring 1905. I baggrunden kan man se skænkestuen. Kombinationen kro-købmænd var ikke ualmindelig og forekom i forskellige konstellationer. På billedet fremstår skænkestuen som en underordnet afdeling af købmandshandelen.

Det kgl. Bibliotek.

ler på, og selv om det ikke kan udelukkes, at det har forekommet, har det i hvert fald ikke været almindeligt. Det skyldes formentlig først og fremmest, at kravene til kapital blev for store. Varelageret ville stille stadig større krav til den investerede kapital, og markedet i stationsbyerne var ikke stort nok til at kunne tilvejebringe denne. Dertil kom, at en del af de handlende nødig ville opgive den personlige kontakt med kunderne, så når administrationen af virksomheden lagde for meget beslag på dem, foretrak de at dele virksomheden fremfor at lade den vokse inden for alle brancher. I nogle tilfælde faldt opdelingen af virksomhederne sammen med et generationsskifte, hvorved det blev muligt for flere søskende at få hver sin virksomhed.

Gruppen af købmandsvirksomheder bestod imidlertid ikke kun af de blandede købmandsforretninger. Begrebet 'købmand' undergik en forandring samtidig med de gamle købmandsgårdes forvandling, og det blev i stigende grad identisk med betegnelsen kolonialvarehandler. Blandt de virksomheder, som betegnede sig selv som købmandsvirksomheder, var der derfor også en del, som historisk hørte til en helt anden kategori end de store købmandsforretninger, og det var høkerne. Høkerhandelen var blevet givet fri på landet i 1856, altså forud for næringloven af 1857, der indførte generel næringsfrihed. Høkerne handlede kun en detail og kun med varer til forbrug i husholdningerne. De tog specielt sigte på de økonomisk dårligere stillede forbrugere og havde som økonomisk funktion at udhøkre varepartier i småportioner, som de solgte til folk, der ikke havde råd og mulighed for at købe stort ind. Det var altså historisk set virksomheder af en helt anden type end de store købmandsvirksomheder, og trods en vis udjævnings-tendens inden for købmandsgruppen, efterhånden som nogle af de gamle købmandsforretninger blev delt, og nogle af høkerforretningerne voksede sig store, var der stadig betydelige forskelle mellem fagets store og små virksomheder.

De to typer af virksomheder krævede ikke samme næringsbevis. Der eksisterede et særligt høkernæringsbevis, som var billigere at erhverve, men som også pålagde ihændehaveren visse begrænsninger i varesortimentet, og der fandtes et købmandsborgerskab, som gav ret til handel med såvel grovvarer som detailvarer. Derudover fandtes der to former for detailhandlerborgerskab – med eller uden ret til salg af stærke drikke.

En undersøgelse af næringsbeviserne i de fire sjællandske stationsbyer for perioden 1897-1920 viser, at der i alt blev udstedt 133 næringsbeviser til handel, hvoraf de 99, altså langt hovedparten, var detailhandelsbeviser, mens antallet af købmandsborgerskaber begrænsede sig til 18 og høkernæringsbreve til 16⁴⁷. Der var en klar tendens til, at handlende, der havde løst høkernæringsbrev, senere udskiftede det med et detailhandlernæringsbrev.

I længden var det altså utilfredsstillende at arbejde under høkernæringsbrevets begrænsninger.

Der var flere købmandsvirksomheder i Himmerland end i Nordsjælland, og de var gennemgående mindre (havde færre ansatte). Det hænger sammen med, at delingen af købmandsvirksomhederne var nået længere i Himmerland end i Holbæk-området.

De handlendes gennemsnitsindkomster illustreres i tabel 37.

Tabel 37. Gennemsnitsindtægter for købmændene 1920

Jyderup	Mørkøv	Knabstrup	Regstrup	Års	Ålestrup	Gedsted	Østrup
5.131	8.554	9.000	3.200	4.614	5.528	3.469	8.671

Indtægterne ligger højere på Sjælland end i Jylland, men forskellen er ikke så stor som i andre dele af erhvervslivet. Det mest bemærkelsesværdige ved indtægtsforskellene mellem de otte byer er, at jo mere handelen med grovvarer betød, jo højere lå indtægten. Derfor var indtægterne større i de mindre byer, hvor efterspørgselen fra byens egen befolkning spillede en forholdsvis mindre rolle end efterspørgselen fra landbrugene. Tilsyneladende er Regstrup og Gedsted undtagelser fra denne sammenhæng, men det er kun tilsyneladende. Den lave indtægt i Regstrup skyldes, at byen indtil 1920 lå inden for Holbæks læbælte, og først da det blev ophævet, blev det muligt at tage købmandsborgerskab i Regstrup. Byens købmandshandel var derfor ganske ny og havde ikke drevet købmandsvirksomhed i hele 1920. I Gedsted var indtægterne også lavere, end man måtte vente ud fra byens størrelse, men her var det endnu engang den manglende jernbane, der gjorde sig gældende. Den manglende jernbanedækning gjorde grovvarerne dyrere i Gedsted end i Ålestrup og Østrup, og Gedsted fik derfor ikke så stor en handel med landbrugene som de andre stationsbyer af samme størrelse. Endnu engang illustrerer Gedsted altså effekten af jernbanerne for stationsbyernes erhvervsliv.

Købmandsgruppen havde to forløbere, dels de gamle købmandsgårde, dels høkervirksomhederne. I stigende grad blev det imidlertid en ny type virksomheder, der kom til at dominere inden for gruppen, nemlig kolonialvarehandelen, som lagde hovedvægten på detailsalg, men som også i en vis udstrækning handlede med grovvarer til landbruget.

Detailhandelen

De egentlige detailhandelsvirksomheder udgjorde den hurtigst voksende gruppe inden for handelserhvervet. Udviklingen i antallet af fag og hovedpersoner illustreres af tabel 38.

Tabel 38. Fag og hovedpersoner inden for detailhandelen 1890-1921

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Fag	5	17	3	7	—	4	2	2
Hovedpersoner	6	27	4	12	—	4	3	3
	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Fag	1	17	—	9	4	4	—	3
Hovedpersoner	1	33	—	19	5	5	—	2

Med undtagelse af Gedsted og Regstrup steg antallet af såvel hovedpersoner som handelsfag markant i periodens løb. De særlige forhold i Gedsted er omtalt mange gange, og for Regstrups vedkommende var det virkningen af Holbæks læbælte, der gjorde sig gældende, idet det forud for 1920 stort set kun var tilladt at drive høkerhandel i byen.

Antallet af fag lå langt højere i de to midtvejsbyer Jyderup og Års end i de øvrige. Ålestrup, der ligesom Jyderup og Års hørte til den største stationsbykategori, men som ikke var nogen midtvejsby, havde et betydeligt lavere antal handelsfag, og det skyldes, at Års dækkede behovet for de mere sjældne fag, og at befolkningstætheden og den økonomiske aktivitet i handelsdistriktet ikke skabte grundlag for mere end én by med et så blandet erhvervsliv som Års.

De største grupper inden for detailhandelen var fødevare- og beklædningshandelen. Det fremgår af tabel 39.

Tabel 39. Hovedpersoner i detailhandelen 1890-1921

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Fødevarer	3	14	1	4	—	—	2	—
Beklædning	1	9	3	5	—	2	1	—
Andet	2	4	—	1	—	2	—	2
Uspecificeret	—	—	—	2	—	—	—	1
I alt	6	27	4	12	—	4	3	3
	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Fødevarer	—	10	—	6	1	1	—	—
Beklædning	—	13	—	9	1	2	—	1
Andet	1	8	—	4	2	2	—	1
Uspecificeret	—	2	—	—	1	—	—	—
I alt	1	33	—	19	5	5	—	2

Tabel 39 omfatter kun den rene detailhandel, det vil sige, at de blandede købmandshandler ikke er regnet med, og da detailhandelen med kolonialvarer kom til at spille en voksende rolle i købmandsvirksomhederne, betyder det, at der var flere virksomheder, der solgte fødevarer detail, end det umiddelbart fremgår af tabellen. Man kan derfor heller ikke sige noget helt præcist om størrelsesforholdet mellem fødevarerhandel og beklædningsvarehandel i stationsbyerne, men blandt de rene detailhandelsvirksomheder, som belyses i tabel 39, er det tydeligt, at beklædningsvarehandelens andel af den samlede detailhandel blev større, jo mindre stationsby, der var tale om. Der er her en parallel til grovvarerhandelen, og sammenhængen er den, at for grovvarerne var landbrugene (bedrifterne) de vigtigste aftagere, for beklædningsvarehandelen var landboerne (husholdningerne) de vigtigste. Man ser derfor, at i de større stationsbyer, hvor byernes egen befolkning vejede mere til i kundeunderlaget, spillede beklædningsvarehandelen en forholdsvis mindre rolle.



Brugsforeningen i Rørbæk var ikke en stationsbybrugsforening, men interiøret adskiller sig nok ikke meget fra, hvad man kunne finde i en hvilken som helst brugsforening på landet. Som det fremgår af billedet, omfattede sortimentet både kolonialvarer og manufakturvarer, og som regel var også grovvarer og isenkram repræsenteret. Et så stort varesortiment i en trods alt begrænset virksomhed indebar, at de enkelte varer kun førtes i små mængder, hvilket var en forholdsvis arbejdsintensiv og dermed dyr distributionsform, som ikke lod sig opretholde i længden.

Det kgl. Bibliotek.

Fødevarerhandelen

I alt var der i 1921 ti fag inden for fødevarerhandelen i de otte stationsbyer. Otte fag var repræsenteret i Jyderup, syv i Års, fire i Ålestrup, tre i Mørkøv, mens Gedsted og Knabstrup havde hver en. Igen må man huske på, at en del af kolonialvarerhandelen, som egentlig skulle regnes til denne gruppe, findes opført under de blandede købmandshandler.

I 1890 havde der været to fødevarerbutikker i Regstrup, begge høkerbutikker, fordi der ifølge læbæltebestemmelserne ikke måtte drives anden fødevarerhandel så tæt på Holbæk. Da læbæltet blev ophævet i 1920, var den ene af høkerbutikkerne fra 1890 forsvundet, mens den anden fandtes endnu, men den blev nu omdannet til en købmandsvirksomhed, da indehaveren Maren K. Andersen tog nyt borgerskab, uden at virksomheden dog af den grund blev særlig stor, så vidt man kan se af indehaverens indtægt. For Regstrup udviser statistikken altså, at fødevarerhandelen, der i 1890 havde omfattet to virksomheder, i 1921 helt var forsvundet, men sandheden var, at to små forretninger var blevet afløst af én lidt større.

I forbindelse med kolonialvarerhandelen er det naturligt at omtale brugsforeningerne. Brugsforeningsbevægelsen begyndte tidligere i Holbæk handelsdistrikt end i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt, og antallet af brugsforeninger var også højere i det sjællandske område, men sat i forhold til indbyggertallet var brugsforeningsdækningen tættere i Himmerland end i Nordvestsjælland. De var også nærmere knyttet til stationsbyerne i Himmerland end i Nordvestsjælland. Således havde de fire undersøgte jyske stationsbyer alle en brugsforening i 1921, mens det blandt de fire sjællandske kun var Mørkøv, der havde. Jyderup og Regstrup havde brugsforeninger i nærheden, men ikke i selve stationsbyen⁴⁸.

De mest udbredte fag i den øvrige fødevarerhandel var øl- og fiskehandlerne.

Ølhandlere fandtes i de største stationsbyer. De er her regnet til detailhandelen, og historisk hørte de også hjemme dér, men faget gennemløb en forandring og fik efterhånden en stærkere engroskarakter. Oprindeligt blev øllet transporteret i tønder, og det var derfor nødvendigt med et forholdsvis decentralt net af tapperier, hvor øllet blev tappet på flasker, inden det blev solgt til forbrugerne. Øltapperne forsvandt med tiden, men blev afløst af et lidt mere centraliseret net af depoter, efter at det var blevet almindeligt at foretage aftapningen på bryggerierne og så transportere øllet i flasker i kasser på vogne på vej til det lidt mere centraliserede net af depoter.

Fiskehandlerne var det andet store fag, og det var et udpræget detailhandlerfag, som formentlig i et vist omfang foregik ambulant, altså som handel fra vogne.

De øvrige fødevarerbutikker var stort set alle beliggende i de tre store

stationsbyer Jyderup, Års og Ålestrup. Undtagelsen var to viktualiehandlere i Mørkøv og en ostephandler i Knabstrup. Det største antal fag fandtes som nævnt i Jyderup, men det betød ikke, at vareudbudet der var større. Jyderup havde i modsætning til Års både viktualie- og brødhandel, men disse varer kunne i Års købes hos henholdsvis slagtere og bagere, så vareudbudet blev ikke større i Jyderup af den grund. Derimod er tilstedeværelsen af viktualie- og brødhandlere, der fortrinsvis tog sigte på et mindre velhavende publikum, udtryk for, at der var en større social differentiering af erhvervslivet i Jyderup end i Års, og det svarer til, hvad man måtte vente, idet et mere velhavende opland resulterer i en større social differentiering af erhvervslivet.

Beklædningsvarehandelen

Der forekom i alt syv fag inden for beklædningsvarehandelen i de otte stationsbyer, men fagafrænsningen i denne del af handelen er ikke særlig skarp, så antallet er tildels afhængigt af, hvilket navn de handlende selv anførte. Flest fag fandtes i Jyderup med seks i 1921, Års havde fire, Ålestrup og Mørkøv tre, Gedsted, Knabstrup, Østrup hver en og Regstrup ingen.

En del af butikkerne i beklædningsvarehandelen var filialer af Magasin (Wessel & Vett) eller autoriserede udsalg af Wessel & Vetts manufaktur- og konfektionsvarer. Også Crome & Goldschmidt havde mange sådanne butikker i stationsbyerne. I 1918 havde Magasin i alt 29 filialer/udsalg i stationsbyerne, deraf 21 i industri/institutionsbyerne. De fleste udsalg og filialer lå i Jylland (20), tre lå på Fyn og seks på Sjælland. Af de otte undersøgte stationsbyer var det kun Jyderup, der havde et sådant udsalg⁴⁹.

Selv om fagafrænsningen ikke var skarp, var det dog tydeligt, at manufakturvarer- og ekviperingshandlere gennemgående hørte til de store og mere velstående forretninger inden for branchen, mens marskandiser og trikotagehandlere hørte til de små. Det er i øvrigt bemærkelsesværdigt, at der slet ikke fandtes marskandiserforretninger i de fire jyske byer. Det må ses som udtryk for, at det økonomiske liv var mindre udviklet i Jylland, således at den gruppe af forbrugere, der på Sjælland købte tøj hos en marskandiser, i Himmerland syede tøjet selv, og samtidig var der måske en større tilbøjelighed i Himmerland til at slide tøjet op fremfor at sælge det til en marskandiser.

Skotøjshandlere fandtes kun i de to midtvejsbyer, men i de øvrige seks stationsbyer fandtes der skomagere, hvoraf en del solgte sko, så faget var mere udbredt end tabellen umiddelbart lader ane. I Jyderup var der tilmed en træskohandel, hvilket ikke var nogen udbredt butikstype, hverken i eller uden for stationsbyerne.



R. Rasmussens trikotage- og manufakturforretning i Otterup. Forretningen var beliggende i Jernbanegade 17, hvor virksomheden blev startet under små forhold omkring århundredskiftet. Bygningen er typisk for de tidlige stationsbybutikker, hvor man endnu ikke gjorde så meget ud af butikernes ydre udstyr. Butikkens vinduer er ganske vist større end vinduerne i stuen til venstre, men butikken har fælles indgang med resten af huset. I vinduet til venstre er der metervarer, som repræsenterer manufakturafdelingen, til højre er der trikotage og ekvipering, og på muren udenfor er herrekonfektion også repræsenteret på begge sider af de lange underbukser. Jvf. s. 238.

Margit Egdal: Otterup, s. 48.

I Ålestrup var der ikke mindre end fem skindforretninger. De var små at dømme efter indtægtsoplysningerne, og de har formentlig videreført en tradition på egnen, der som nævnt var præget af kvæg- og navnlig fårehold helt frem til århundredskiftet. Forretninger af denne type fandtes ikke i de fire sjællandske stationsbyer, men i Jyderup blev der dog drevet skindhandel fra garveriet. Formentlig modsvares de fem skindhandlere i Ålestrup i en vis udstrækning af handelsmandsgruppen i de sjællandske stationsbyer⁵⁰.

Anden detailhandel

Som navnet siger, er anden detailhandel en restgruppe, som omfatter i alt ni fag i de otte byer, deraf var seks repræsenteret i Års, som var den by, der havde flest.



Ejendommen Vesterbro 19 i Gedsted. Her havde Carl Pedersens isenkramforretning til huse. Den handlede desuden med tapet og malerverier og blev i folketællingen ikke registreret som isenkramforretning. Forretningen blev senere udvidet, jvf. s. 240. I tiden op til 1910 var det almindeligt i stationsbyerne, at isenkram blev kombineret med grov- og kolonialvarer til en blandet landhandel, men i Gedsted spillede grovvarehandelen en forholdsvis lille rolle, fordi byen ikke havde jernbane, og det kan være forklaringen på, at Carl Pedersen udelod grovvarer af sortimentet.

Lokalhistorisk Arkiv i Gedsted.

De mest udbredte af de ni fag var ved periodens slutning cykelhandlere og bog- og papirhandlere. De fandtes i fem af de otte byer. Der var måske cykelhandlere i flere af byerne: det kan være svært at trække en skarp grænse mellem cykelhandlere og cykelværksteder (som regnes til håndværket), og nogle af cykelværkstederne kan have solgt cykler, uden at det er blevet registreret nogen steder. Der var således ikke nogen cykelhandler i Ålestrup, men det er utænkeligt, at man ikke kunne købe cykler i Jydens hjemby. Formentlig har fabrikken haft et udsalg, som blot ikke er opført som en selvstændig enhed.

Også træhandlere var et udbredt fag i 1921. Det fandtes i fire byer. Det var et almindeligt fag i Himmerland, hvorimod det ikke forekom i nogen af de fire sjællandske stationsbyer i 1890 og i 1921 kun i Knabstrup. Det var et udpræget småvirksomhedsfag, som handlede med genstande og redska-

ber af træ, men efterhånden som træ blev afløst af andre materialer, først og fremmest metal, ler og glas, svandt grundlaget for trævarebutikkerne. Endnu i perioden 1895-1920 kunne de dog opretholde eksistensen, men karakteristisk nok var det lettere for dem i det mere tilbagestående Himmerland end på Sjælland.

Cykelhandlere, boghandlere og træhandlere var de eneste af de ni fag, der forekom uden for de store stationsbyer⁵¹. De øvrige fag fandtes kun i de to midtvejsbyer Jyderup og Års. Af disse fag var isenkram det vigtigste. Det var for så vidt repræsenteret i de andre byer også, idet isenkramvarer indgik som en fast bestanddel af de blandede landhandlers sortiment, men kun i Jyderup og Års var der basis for specialbutikker med isenkram. Forretningen i Jyderup havde oprindelig været del af en blandet købmandshandel, men blev skilt ud som en selvstændig forretning som led i et generationsskifte. Isenkræmmerne hørte til de mere velhavende handlende i stationsbyen.

Års var ene om at have farvehandel og parfumeri repræsenteret. Parfumeriet var et af Schous sæbehuse og er dermed et tidligt eksempel på noget, der senere blev et karakteristisk indslag i stationsbyerhvervslivet: forretninger med en eller anden form for filialstatus. Hvor stor selvstændighed, det levnede den daglige leder, er et åbent spørgsmål. Det har formentlig varieret meget fra butik til butik. I det foreliggende tilfælde stod lederen opført som forretningsfører og var altså formelt set ansat, men er alligevel her regnet med som selvstændig næringsdrivende.

I Jyderup fandtes der i 1890 en kludehandler og en brændehandler, og begge virksomheder har formentlig været små. De genfindes ikke i 1921, men det udelukker ikke, at der stadig blev drevet klude- eller brændehandel i byen af en af byens handelsmænd.

Indkomstforholdene i detailhandelen i 1920

Tabel 40. Gennemsnitsindtægter i detailhandelen 1920

	Jyderup	Mørkøv	Knabstrup	Regstrup
Fødevarer	3.714	4.003	–	–
Beklædning	6.460	10.094	12.325	–
Andet	7.999	2.121	3.874	3.043
I alt	5.278	6.070	8.099	3.043
	Års	Ålestrup	Gedsted	Østrup
Fødevarer	4.515	2.319	5.146	–
Beklædning	6.769	3.100	10.466	...
Andet	6.048	3.750	2.550	3.500
I alt	5.846	3.020	6.236	3.500

I *fødevarerhandelen* var der ikke stor forskel på gennemsnitsindkomsterne i de otte byer, idet man dog stadig skal huske på, at de blandede købmandsgårde ikke indgår i tallene. Ålestrup figurerer med lave gennemsnitsindkomster, men det er misvisende, og skyldes kun, at apotekeren ikke har opgivet sin indtægt. Hvis den var kommet med, ville gennemsnitsindkomsten være steget en del, idet apotekerne gennemgående hørte til de mere velhavende i stationsbyerne.

I *beklædningsvarerhandelen* var indkomstforskellene mellem de otte byer større. I Mørkøv, Knabstrup og Gedsted var gennemsnitsindkomsterne meget høje, i Ålestrup derimod påfaldende lave. Disse forskelle afspejler oplandets betydning for handelen. Der er her en parallel til forholdene i købmandshandelen, jvf. tabel 37. Denne parallelitet ses også tydeligt i de sjællandske byer. I Jyderup, Mørkøv og Knabstrup er indkomsterne omvendt proportionale med bystørrelsen. Knabstrup, der er den mindste af de tre byer, har derfor den højeste gennemsnitsindkomst, fordi oplandshandelen her spiller den forholdsvis største rolle. Dette forhold ændrede sig for manufakturhandelens vedkommende, da bilerne begyndte at trænge frem i mellemkrigstiden, jvf. kapitel 4. Man kunne derfor vente, at det samme ville gøre sig gældende i de jyske byer, men det er ikke tilfældet. Her er der ingen parallelitet mellem indtægterne i købmandshandelen og beklædningsvarerhandelen. Ålestrup havde langt højere indtægter hos købmændene end Gedsted; i beklædningsvarerhandelen var det omvendt. Alligevel er forklaringen den samme som på Sjælland, nemlig oplandets betydning. I Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt blev den blot modificeret af jernbanens indflydelse. Jernbanerne ødelagde Gedsteds muligheder for at gøre sig gældende inden for grovvarerhandelen (købmændene), men forhindrede ikke Gedsted i at bevare en position inden for beklædningsvarerhandelen, hvor oplandshandelen spillede en forholdsvis større rolle, end den gjorde i Ålestrup. I Ålestrup skabte efterspørgselen fra byens egen befolkning, jernbanens og Jydens ansatte blandt andre grundlag for en række småvirksomheder, som der ikke var basis for i Gedsted, og de små virksomheder bevirkede, at gennemsnitsindkomsten i Ålestrup blev så forholdsvis lav. Både i Himmerland og i Nordvestsjælland afspejlede indtægterne i beklædningsvarerhandelen således oplandets relative betydning.

Gruppen *anden handel* har også et karakteristisk indkomstmønster. Det er tydeligt, at de to midtvejsbyer, Jyderup og Års, har langt højere gennemsnitsindkomster end de øvrige seks byer. Det skyldes især, at der fandtes store isenkramvirksomheder i de to byer, men mere generelt udtrykt skyldes det, at kun midtvejsbyerne havde et tilstrækkeligt stort opland til, at der var grundlag for specialvarerbutikker. De øvrige stationsbyer lå enten for tæt på købstæderne eller for perifert i det opland, som havde midtvejsbyer-

ne som centrum, og de kunne derfor ikke blive hjemsted for større specialvareforretninger. Det forhold gjorde sig endnu stærkere gældende i mellemkrigstiden.

Fødevarehandelen

I fødevarehandelen findes der oplysninger om gennemsnitsindkomsterne i ti fag.

Tabel 41. Gennemsnitsindtægter for detailhandlere i fødevarehandelen 1920

	Jyderup	Mørkøv	Knabstrup	Regstrup
Kolonial	2.500	—	—	—
Øl	5.020	6.550	—	—
Brød	...	—	—	—
Mælk	2.924	—	—	—
Ost	2.218	—	—	—
Viktualie	5.024	3.980	—	—
Fisk	2.649	1.500	—	—
Tobak	4.764	—	—	—
Blomst	—	—	—	—
Apotek	—	—	—	—
I alt	3.714	4.003	—	—
	Års	Ålestrup	Gedsted	Østrup
Kolonial	8.074	—	—	—
Øl	2.991	3.000	5.146	—
Brød	—	—	—	—
Mælk	—	—	—	—
Ost	—	2.200	—	—
Viktualie	—	—	—	—
Fisk	2.500	1.758	—	—
Tobak	7.011	—	—	—
Blomst	1.600	—	—	—
Apotek	10.957	...	—	—
I alt	4.515	2.319	5.146	—

De fleste fag i denne gruppe havde forholdsvis lave indtægter, det gælder mælke-, oste- og fiskehandlere og formentlig også brødhandlere. Ølhandlerne viser større forskelle. Som nævnt udviklede faget sig fra aftapningssteder til depoter, og indtægtsforskellene i de fem byer, som havde ølhandlere, kan afspejle denne udvikling, idet depotindehaverne gennemgående havde højere indtægter end ølhandlere af den gamle aftapper-type.

Tobakshandler S. Weirsøe Schjødt i Års anføres med en forholdsvis høj gennemsnitsindtægt. Tobakshandlerne hørte ellers i almindelighed til de småhandlende, og en indtægt på over 7.000 kr. i 1920 hørte absolut til de store. Det har ikke kunnet afklares, om Weirsøe Schjødt eventuelt har

kombineret en gros- og detailsalg eller på anden måde suppleret sine detailhandelsindtægter. Umiddelbart ville man ikke vente, at det var muligt i en stationsby – selv ikke i en så forholdsvis stor by som Års – at nå op på så høj en indtægt alene ved detailsalg af tobak (og spiritus eventuelt).

Beklædningsvarehandelen

De største indtægtsforskelle finder man i beklædningsvarehandelen.

Tabel 42. Gennemsnitsindtægter for detailhandlere i beklædningsvarehandelen 1920

	Jyderup	Mørkøv	Knabstrup	Regstrup
Manufaktur	12.195	14.558	12.325	–
Ekvipering	4.726	–	–	–
Trikotage/Mode	4.969	3.000	–	–
Marskandiser	2.000	3.795	–	–
Sko	1.700	–	–	–
Træsko	...	–	–	–
Læder/Skind/Pels	–	–	–	–
I alt	6.460	10.094	12.325	–
	Års	Ålestrup	Gedsted	Østrup
Manufaktur	6.492	8.096	10.466	–
Ekvipering	15.254	–	–	–
Trikotage/Mode	5.900	2.333	–	...
Marskandiser	–	–	–	–
Sko	7.473	–	–	–
Træsko	–	–	–	–
Læder/Skind/Pels	–	2.425	–	–
I alt	6.769	3.100	10.466	...

Med undtagelse af de helt små byer, Regstrup og Østrup, havde alle byerne hver én meget velstående detailhandler i beklædningsvarehandelen. I de fleste af byerne var det en manufakturvarehandler, i Års derimod var det en ekviperingshandler. Deri skal ikke lægges andet end, at det var tilfældigt, om en handlende kaldte sig det ene eller det andet. Derimod er det interessant at se, at der var basis for så store forretninger i stationsbyerne, og at der i denne periode ikke var nogen afgørende forskel mellem stationsbytyperne på, hvor store disse forretninger kunne blive. Til gengæld var der forskel på indtægtsniveauet i de to distrikter. Det lå gennemgående højere på Sjælland. I de større stationsbyer var der mange mindre virksomheder ved siden af byens store, med det resultat at gennemsnitsindkomsterne for beklædningsvarehandelen som helhed blev forholdsvis lave.

Anden handel

Der foreligger ikke oplysninger om indtægterne i tre af de ni fag i denne gruppe: parfumeri, brænde- og kludehandlere, men for de øvrige seks findes der oplysninger, som gengives i tabel 43.

Tabel 43. Gennemsnitsindtægter for detailhandlere i anden handel 1920

	Jyderup	Mørkøv	Knabstrup	Regstrup
Farve	—	—	—	—
Træ	—	—	3.520	—
Bøger/Papir	12.350	—	4.227	—
Isenkram	12.500	—	—	—
Cykel	4.170	2.960	—	3.530
Andet	2.978	—	—	2.000
I alt	7.999	2.960	3.874	2.765
	Års	Ålestrup	Gedsted	Østrup
Farve	8.900	—	—	—
Træ	4.925	3.500	—	3.500
Bøger/Papir	4.506	4.000	1.600	—
Isenkram	9.529	—	—	—
Cykel	4.217	—	3.500	—
Andet	3.683	—	—	—
I alt	5.846	3.750	2.550	3.500

Isenkræmmerne hørte til de mere velstående handlende, cykelhandlere og træhandlere havde mere jævne indkomster. Blandt boghandlerne skiller virksomheden i Jyderup sig ud med en særlig høj indtægt, men boghandleren var samtidig bogtrykker, så en del af indtægten kommer altså fra håndværksdelen af den samlede virksomhed. Den forholdsvis høje indtægt hos farvehandleren i Års tyder på, at han har handlet en gros eller i det mindste leveret til områdets malermestre. Tilsvarende kan man formode, at isenkræmmerne har solgt værktøj, søm og skruer til områdets håndværkere og altså heller ikke kun solgt til private.

Der er ikke stor forskel på indtægtsniveauet i de fire østdanske og de fire vestdanske byer, og det tyder på, at oplandets indtægtsniveau ikke har spillet så stor en rolle for disse former for handel. Vigtigere synes afstanden til købstad at have været, og det gav midtvejsbyerne en fortrinsstilling. Det var her, der kunne oprettes specialforretninger, der solgte både til forbrugere og til andre næringsdrivende, og som kunne vokse sig store. Derfor blev gennemsnitsindkomsterne i midtvejsbyerne også højere end i de øvrige stationsbyer.

Sammenfatning

Handelsfagernes udvikling i denne periode afspejler påvirkningen fra fem sider.

1. Oplandets betydning

Landbefolkningen i Holbæk handelsdistrikt var mere velhavende end landbefolkningen i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt, og det resulterede i, at de handlende i de fire sjællandske stationsbyer også gennemgående havde højere indtægter end de handlende i de fire jyske. Desuden var den sociale differentiering blandt de handlende større i de sjællandske byer end i de jyske. Der var især to grupper af handlende, hvor oplandsafhængigheden gjorde sig gældende: Købmandsgruppen og beklædningsvarehandelen. Begge grupper hørte til de mere velstående handlende, og oplandsafhængigheden viste sig ved, at Sjælland lå klart højere end Jylland, og ved at landboefterspørgselens relative betydning slog igennem, således at de mindste stationsbyer havde de største gennemsnitsindtægter i disse handelsgrupper, mens de største stationsbyer havde de mindste indtægter. De helt små byer, Regstrup og Østrup, der ikke var egentlige stationsbyer, faldt uden for dette mønster. Jernbaneforholdene kunne dog modificere oplandets betydning, som det sås omkring Ålestrup og Gedsted, hvor Ålestrup i kraft af sin jernbanestation kunne erobre Gedsteds opland for de transportintensive grovvarers vedkommende, men ikke for de mere arbejdsintensive beklædningsvarers vedkommende.

2. Stationsbytypen

Stationsbyens egen størrelse var afgørende for, hvor stærkt oplandet kunne gøre sig gældende. Jo større stationsby, jo mere betød den efterspørgsel, der udgik fra stationsbyens egen befolkning. Det fik især betydning for de største stationsbyer af industri/institutionsbytypen, som pr definition var større end den umiddelbare oplandsafhængighed betinger. Det var derfor også disse byer, der fik den tydeligste sociale differentiering af lokalmarkedet, idet en social deling slog igennem i flere af handelsfagene, f.eks. i beklædningsvarehandelen. Denne udvikling var nået længere i Holbæk handelsdistrikt end i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt.

3. Afstanden til købstad

For nogle varer var afstanden til købstad afgørende, og derfor fik midtvejsbyerne, der som regel hørte til den største stationsbykategori, og som lå i købstædernes grænseopland, et mere varieret handelserhverv end de øvrige stationsbyer. Det var især virksomheder inden for specialvarehandelen

(henregnet til gruppen anden handel), der dukkede op i midtvejsbyerne, men ikke i de andre stationsbyer. Det vigtigste fag af denne type var isenkram.

4. Læbæltet

Indtil 1920 var de fleste købstæder beskyttet af et læbælte. Det var således tilfældet for de købstæder, der lå nærmest de to handelsdistrikter, som undersøges her. Af de otte stationsbyer var det dog kun Regstrup, som lå inden for læbæltet. Det betød for Regstrup, at byens handelsliv ikke bestod af mere end en høker og en marskandiser, så længe læbæltet var i kraft.

5. Jernbanen

Som nævnt kunne jernbanen modificere oplandets betydning, idet linjeføringen og stationernes placering kunne ændre oplandsgrænserne for bestemte varer. Det fik større betydning, jo mere transportintensive varer der var tale om.

Ingen af de fem her nævnte faktorer virkede naturligvis alene, men samspillet mellem dem formede på afgørende måde de vilkår, som handelslivet virkede under, og blev dermed bestemmende for handelsstandens struktur og sammensætning.

De øvrige erhverv

Detailhandel og håndværk var som nævnt de vigtigste erhverv i stationsbyerne. De var tættest knyttet til det lokale marked, og fremfor noget var det stationsbyernes funktion at betjene det lokale marked. Med tiden blev stationsbyerne imidlertid også sæde for en række servicefunktioner. Det var en udvikling, som tog fart i perioden 1895-1920.

Nogle af disse servicefunktioner var i offentligt eje; det gælder f.eks. jernbanerne og postvæsenet. De vil ikke blive behandlet i den foreliggende sammenhæng, hvor interessen er koncentreret om det private erhvervsliv. Privatbaner vil heller ikke blive behandlet. Andre steder er det imidlertid sværere at trække en grænse mellem, hvad der var offentligt, og hvad der var privat. I sundhedssektoren er således læger, tandlæger, dyrlæger og jordemødre blevet regnet med til det private erhvervsliv, hvorimod sygeplejersker, børnehjemsforstandere og lignende ikke er, selv om de i nogle tilfælde sikkert burde. På undervisningsområdet er musiklærerinder, privatskoler og landbrugsskoler og tilsvarende ladet ude af betragtning som erhvervsvirksomheder, selv om de blev drevet privat. Derimod vil tekniske skoler og handelsskoler blive omtalt i sidste kapitel under omtalen af de muligheder, stationsbyerne bød for erhvervsuddannelse.

Der var altså flere erhvervsvirksomheder i stationsbyerne end de, der nævnes i det følgende.

Tabel 44. Hovedpersoner og ansatte i øvrige erhverv 1890-1921

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Hovedpersoner	6	19	1	6	–	2	2	3
Ansatte	5	29	–	5	–	–	–	–
I alt	11	48	1	11	–	2	2	3

	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Hovedpersoner	4	30	–	17	3	10	–	1
Ansatte	1	16	–	5	1	4	–	–
I alt	5	46	–	22	4	14	–	1

Antallet af beskæftigede i fagene uden for handel og industri/håndværk steg stærkt fra 1890 til 1921 og med en klar koncentration i de største stationsbyer. Virksomhederne var gennemgående større i de sjællandske byer end i de jyske; til gengæld var der flere virksomheder i de jyske stationsbyer. Det hænger sammen med, at en del af disse erhverv havde en regional karakter, forstået på den måde, at de skulle betjene et bestemt distrikt, og at der derfor ikke måtte være for langt imellem dem. Derved kom de større afstande i Himmerland til at medføre et øget antal virksomheder i disse fag. Desuden var jernbanedækningen i Himmerland ringere og behovet for landevejstransport derfor større med det resultat, at der i periodens løb blev oprettet flere vogn- og fragtmandsvirksomheder i de fire stationsbyer i Himmerland end i de fire stationsbyer i Nordvestsjælland.

Hotel, kro, restaurant

Efter handel og håndværk/industri var hotel/kro/restaurant den faggruppe, der var mest udbredt i de otte stationsbyer. De forskellige former for bevertning og gæstgiveri behandles her under ét.

Historisk var kroen en central virksomhed i stationsbyens liv og udvikling. I mange stationsbyer, navnlig dem der blev anlagt på den bare mark, var kroen den første bygning, der blev opført, efter at stationen var blevet bygget, jvf. ovenfor beretningen om Tvede kro, der blev flyttet til Mørkøv. Nogle af kroerne udviklede sig til hoteller som f.eks. Grønlunds i Skjern og Svendsens i Ålestrup, undertiden endda til ret store hoteller som Hansens i Vejen eller Hotel Skarriksø i Jyderup. Andre fortsatte som kroer eller gæstgiverier. I perioden 1895-1920 blev hotellerne og kroerne i mange stations-



Års Hotel blev opført i 1897 og skiftede adskillige gange ejere. Længst til venstre i bygningen havde Andelsbanken kontor. Det var meget almindeligt, at der blev drevet andre erhverv på kroerne, og det samme var altså tilfældet med hotellerne.

Lokalhistorisk arkiv i Års.

byer inddraget i brydningerne omkring afholdsbevægelsen⁵². Hele denne side af udviklingen skal ikke behandles her, blot skal det nævnes, at det i nogle stationsbyer førte til oprettelsen af nye virksomheder af ideologiske grunde, så byens oprindelige hotel pludselig fik konkurrence af et afholds-hotel eller missionshotel.

Tabel 45. Beskæftigede i hotel/kro/restaurant 1890-1921

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Hovedpersoner	1	2	1	1	–	1	1	1
Ansatte	5	14	–	2	–	–	–	–
I alt	6	16	1	3	–	1	1	1
	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1890	1921	1890	1921	1890	1921	1890	1921
Hovedpersoner	1	3	–	3	1	2	–	1
Ansatte	–	4	–	–	1	3	–	–
I alt	1	7	–	3	2	5	–	1

Ingen stationsby uden kro. Det gælder i hvert tilfælde for de otte stationsbyer her. At Knabstrup, Ålestrup og Østrup måtte mangle en kro i 1890 kan ikke undre, da de tre byer slet ikke eksisterede på det tidspunkt. Langt den største virksomhed var Hotel Skarriksø i Jyderup. Hotellet havde en hel del turister om sommeren som gæster, ellers ville det næppe have været muligt at drive så stor en virksomhed i en stationsby⁵³. Års og Ålestrup havde forholdsvis mange virksomheder, og det var ironisk nok en følge af afholdsbevægelsen, som stod stærkere i dette område end på Sjælland med det resultat, at der blev oprettet afholdshoteller til at tage konkurrencen op med de bestående hoteller.

I forbindelse med kroerne og hotellerne fandtes almindeligvis en *rejsestald*, som blev drevet mere eller mindre som en selvstændig forretning. Bygningen tilhørte som regel kroen, men selve driften var bortforpagtet. Staldkarlen eller staldforpagteren tog sig af de rejsendes heste og vogne og dyr, hvis de havde andre dyr med sig end trækdyrene, og sørgede for vand og foder til dyrene og smørelse og småreparationer af vognene. Rejsestaldene var altså en slags forløber for senere tiders bilværksteder og garager.

Staldforpagteren på Hotel Skarriksø i Jyderup kombinerede sin virksom-



Der blev ikke gjort meget ud af skiltningen på Nørre Snede Gæstgivergård, men rejsestaldens karakteristiske placering (til venstre i billedet), forskudt i forhold til hovedbygningen, er næsten en avertering i sig selv. Rejsestaldens opgave var at tage sig af de rejsendes dyr, og den var på mange kroer forpagtet bort og blev drevet som en selvstændig virksomhed.

Det kgl. Bibliotek.

hed med arbejdet som droskevogetmand; det fremgår af handelskalenderen. I 1890 var Jyderup den eneste af de otte byer, der havde en staldforpagter, i 1921 var det kun Knabstrup og Østrup, der manglede, og i Ålestrup var der to.

Pengevæsen

Gruppen pengevæsen omfatter banker, sparekasser, realkreditinstitutter og forsikringsselskaber. Af disse var realkreditinstitutterne ikke direkte repræsenteret i de otte stationsbyer, så de vil ikke blive omtalt her, men vil i stedet blive behandlet i kapitel 5 i forbindelse med gennemgangen af finansieringsforholdene i stationsbyerne.

Banker og sparekasser fandtes i stationsbyerne, men det er vanskeligt at belyse dette erhverv ved hjælp af folketællingerne, fordi det i mange tilfælde var et bierhverv i stationsbyerne. Man må derfor finde supplerende oplysninger i handelskalenderen, men dér omtales kun virksomhederne, ikke personalet, og heller ikke indkomsterne i erhvervet.

Banker og sparekasser var især knyttet til de største stationsbyer. Her var aktiviteten så kraftig, at det satte sig spor i folketællingerne. Det er udtryk for, at bank- og sparekassevirksomheden i de store stationsbyer havde nået et sådant omfang, at den blev drevet som heltids- eller hovedvirksomhed og derfor optræder som erhvervsbetegnelse i folketællingerne. Det gælder tællingen i 1921; i 1890 fandtes der ingen banker i de otte stationsbyer og heller ingen heltidssparekasser.

I Jyderup havde Holbæk amts økonomiske Selskab drevet sparekasse siden 1885, og i begyndelsen af 1900-tallet fik byen yderligere to pengeinstitutter. De var begge filialer af større pengeinstitutter, sådan som det almindeligvis var tilfældet i de sjællandske stationsbyer. Det var Den sjællandske Bondestands Sparekasse og Kalundborg og Omegns Bank. Den sjællandske Bondestands Sparekasse havde i 1917 samme telefonnummer som Hotel Skarridsø, og den er sikkert ligesom så mange andre aktiviteter i stationsbyen startet i lånte lokaler på kroen (hotellet). I 1921 havde den imidlertid fået selvstændigt telefonnummer, og samtidig var der oprettet endnu en bankfilial i byen. Det var Jyderup Bank A/S, og trods navnet var det en filial af Banken for Holbæk og Omegn. Alt i alt var der altså to banker og to sparekasser i Jyderup i 1921, uden at det har sat sig andet spor i folketællingen end én bankbogholder. Det skyldes for en del, at folketællingerne var mangelfulde med hensyn til erhvervsoplysninger, således at nogle fra gruppen 'funktionærer uden nærmere angivelse' formentlig har haft arbejde i byens banker og sparekasser, men for en del skyldes det også, at bank- og sparekassarbejdet for nogles vedkommende stadig havde deltid- eller bierhvervs karakter.

Også Mørkøv havde en sparekasse, idet Den sjællandske Bondestands Sparekasse også havde en filial der. I 1917 blev den betjent af J. Jacobsen på Gæstgivergården. Det svarer til den samtidige placering af filialen i Jyderup på Hotel Skarridsø. I 1921 havde filialen fået ny bestyrer, nemlig mølleren i Skamstrup. Der har næppe været andre ansatte end mølleren, så det er ikke mærkeligt, at folketællingen ikke rummer oplysninger om nogen sparekassevirksomhed i byen, skønt der altså var en filial.

Knabstrup og Regstrup fik hverken bank eller sparekasse i denne periode. Knabstrup fik en bankfilial i den følgende periode, mens Regstrup var for lille.

I Års fandtes der i 1921 tre pengeinstitutter: Års-Havbro Sogns Spare- og Lånekasse, der var blevet stiftet i 1881, og A/S Banken for Års og Omegn. Den var blevet oprettet i 1899 og var i modsætning til Jyderup Bank en selvstændig virksomhed og ikke nogen filial. Endelig blev der i 1916 åbnet en filial af Andelsbanken⁵⁴. Der er ingen uoverensstemmelse mellem folketælling og handelskalender for Års' vedkommende. Derimod kan man heller ikke her være sikker på, at alle ansatte i banker og sparekasser er registreret i folketællingen.

I Ålestrup blev der i 1915 stiftet et selvstændigt pengeinstitut, Ålestrup Landbobank⁵⁵. Desuden fandtes der i 1921 en filial af Andelsbanken og en filial af Hobro Landbosparekasse i byen. Den sidste har ikke sat sig noget spor i folketællingen og har formentlig haft bierhvervskarakter.

I Gedsted fandtes siden 1898 Gedsted Spare- og Lånekasse. Den havde hjemsted hos den til enhver tid siddende formand eller kasserer. I 1917 og 1921 fremgår det således af handelskalenderen, at man skulle henvende sig hos karetmager J. Nielsen, hvis man skulle have fat i sparekassen. J. Nielsen omtales udelukkende som karetmager i folketællingen, og hans bestyrelse af sparekassen har sandsynligvis været en bibeskæftigelse, som meget tænkeligt i almindelighed er blevet passet af fru Nielsen.

Østrup var i lighed med Regstrup for lille til at få et pengeinstitut. Til gengæld fik den mange år senere en Europamester i boksning, men det er en ganske anden historie.

Forsikringsselskaber forekom i stationsbyerne og ikke kun i form af filialer, selv om det var det mest almindelige. I Års fandtes der to selvstændige brandkasser ved navn Himmerland og Vesthimmerland. De dækkede henholdsvis bygninger og løsøre. I mange tilfælde var forsikringsvirksomheden et bierhverv, og som tilfældet var med banker og sparekasser, gælder det også for forsikringsselskaberne og endda i mere udtalt grad, at folketællingerne kun bringer mangelfulde oplysninger, så man igen må ty til handelskalenderen.

I Jyderup havde der siden 1891 været tradition for, at postmesteren også

var forsikringsagent. Postmester Weis havde således repræsenteret først Forsikringsanstalten af 1871 og derpå Statsanstalten for Livsforsikring. Dette agentur overgik til hans efterfølger, postmester Lorentzen. I 1904 optræder mineralvandsfabrikant N.P. Petersen som repræsentant for forsikringsselskabet Dan, og i 1921 fandtes der også en repræsentant for forsikringsselskabet Skjold i byen. Der findes ikke positive belæg for, at der skulle være forsikringsselskaber i de tre øvrige stationsbyer på Sjælland, hvilket naturligvis ikke udelukker, at der har været agenturer af samme bivirksomhedstype, som dem der fandtes i Jyderup. Her var det kun agenturet for Skjold, der havde så stor betydning for indehaveren, at det afspejledes i folketællingen.

I Års fandtes der i 1921 foruden de to brandkasser endnu en forsikringsagent, men det har ikke kunnet opklares, hvilket selskab han repræsenterede. I Ålestrup optræder der i handelskalenderen en forsikringsagent N. Mogensen, men heller ikke for hans vedkommende fremgår det, hvem han var repræsentant for. Derimod havde Hånd i Hånd i 1921 fået en agent i byen ved navn P. Høllede.

Det var kun de største stationsbyer, der havde så store forsikringsagenturer, at de har efterladt sig spor i enten folketælling eller handelskalender. I Gedsted boede der i 1921 en rejseinspektør for et forsikringsselskab, men hans erhvervsaktivitet var ikke knyttet til byen, så lidt som de handelsrejsende og kolportører, som fandtes, og denne gruppe opfattes ikke som en del af stationsbyernes erhvervsliv.

Transport

Jernbanerne og postvæsenet var de vigtigste dele af transporterhvervene i stationsbyerne, men som nævnt lades de ude af betragtning i den foreliggende sammenhæng.

Vognmænd. I periodens løb begyndte antallet af private virksomheder inden for transportsektoren at vokse. I 1890 var der kun blevet registreret fire vognmandsforretninger i de otte stationsbyer, to i Års og to i Gedsted. Dette tal var i 1921 vokset til 23, og selv om der stadig var flest (15) i Himmerland, var Sjælland begyndt at komme med, idet der her fandtes otte. Der var fem i Jyderup, to i Mørkøv og en i Knabstrup. I Himmerland var der seks i Års, fem i Ålestrup og fire i Gedsted. De to små byer Regstrup og Østrup havde ingen. Virksomhederne var gennemgående lidt større i de sjællandske byer end i de jyske.

Rejsebude/bybude er det andet erhverv inden for transportsektoren, der er repræsenteret i stationsbyerne i form af private virksomheder. De er i folketællingerne kun registreret i Himmerland og kun i 1921. Det var typisk et retræte- eller bierhverv; det gælder især bybudene. Dem var der to

af, en i Års og en i Gedsted. Begge var midaldrende mænd (54 år), og begge havde beskedne indkomster. De bragte varer rundt og udførte mindre ærinder på bestilling. Forskellen mellem bybude og rejsebude er ikke klar. Ud fra navnet må man tro, at bybudene tog sig af den indenbys trafik, mens rejsebudene tog sig af den mellembys, men det er ikke sikkert, at denne arbejdsdeling er blevet overholdt strengt. Der var ingen rejsebude i Gedsted, men to i Års, og de havde en indtægt, der var dobbelt så stor som bybudenes. Den ene af dem stod anført som knyttet til en fast rute (Års-Hobro).

Budene i stationsbyerne svarer til budcentralerne og de mindre vognmandsforretninger i købstæderne, men virksomhederne i stationsbyerne var mindre og var ifølge oplysningerne i folketællingen enmandsforretninger, altså virksomheder uden ansatte. De har vel også været mindre formelle som så mange andre virksomheder i stationsbyerne, fordi byerne ikke var større, end at de personlige kontakter på godt og ondt var et bærende led i det økonomiske samkvem. Der har nok snarere været tale om at bede Jens Peter tage en pakke med fra Hobro, end at en forbruger henvendte sig til en servicevirksomhed for at få udført en transportopgave, selv om det formelt set var det, der skete.

Gartner

På grænsen mellem landbrug og handel står gartnerfaget. Det kan være svært at afgøre, om man skal regne det til den ene eller den anden økonomiske sektor. I 1890 blev der kun registreret én gartner i de otte stationsbyer. Han boede i Års og beskæftigede én medarbejder. I 1921 var antallet af gartnere nået op på ti, fem i Jyderup, en i Mørkøv, to i Års og to i Ålestrup, og som i de fleste andre fag var virksomhedernes gennemsnitsstørrelse større i de sjællandske byer end i de jyske.

De liberale erhverv

De sidste fag, der skal omtales, hører alle til de liberale erhverv. Som nævnt kan det være vanskeligt at afgrænse denne gruppe i forhold til de offentligt ansatte. I det følgende omtales de foretagender, som har virksomhedskarakter og ikke de foretagender, der har institutionskarakter.

I alt forekommer der otte fag, deraf de fem i sundhedssektoren: Dyrlæger, læger, jordemødre, tandlæger og tandteknikere. Bortset fra tandteknikerne har fagene distriktskarakter, det vil sige, at de praktiserende skal kunne træde til med kort varsel, og derfor er det hensigtsmæssigt med en nogenlunde jævn geografisk fordeling. Dette hensyn kunne gå mod hensynet til befolkningskoncentrationen, således at erhvervene også fandtes i tyndbefolkede områder, selv om befolkningsunderlaget ud fra en økonomisk betragtning var for spinkelt. Rent praktisk blev problemet i disse områder

løst ved, at der blev opført embedsboliger, så læger og dyrlæger etc. kunne slå sig ned uden nævneværdige etableringsomkostninger, eller ved at der blev indgået en kontrakt, som garanterede en vis årlig mindsteindtægt.

Ifølge folketællingen fandtes der ikke hverken læge, tandlæge eller tandtekniker i nogen af de otte stationsbyer i 1890. Derimod var der en *dyrlæge* og en *jordemor* i Jyderup og en dyrlæge i Regstrup. De fire jyske stationsbyer havde ingen. I 1921 var der stadig dyrlæge i Jyderup og Regstrup, men nu havde Års, Ålestrup og Gedsted også fået en hver. I 1921 var der også stadig en jordemor i Jyderup, men nu var der også kommet en i hver af byerne Mørkøv, Års og Gedsted.

I 1921 var der kommet *læger* i de fem største stationsbyer Jyderup, Mørkøv, Års, Ålestrup og Gedsted. Mange af de læger, der var blandt de første til at åbne praksis i en stationsby, flyttede efter kort tid, men efterhånden som folketallet steg i stationsbyerne, blev det økonomiske incitament til at drive praksis der stærkere, og der kom mere stabilitet i lægegruppen.

De to største byer Års og Jyderup havde også *tandlæge* i 1921. I nogle af stationsbyerne begyndte tandlægevirkksomheden med, at en tandlæge i nærmeste købstad holdt klinik en eller to gange om ugen i et lokale i stationsbyen, som regel hotellet eller kroen. Tandlægedækningen i stationsbyerne kunne altså være bedre end antallet af bosiddende tandlæger viser. Års og Jyderup havde også hver en *tandtekniker* i 1921.

Uden for sundhedssektoren forekom der yderligere tre erhverv. I 1921 var der kommet *sagfører* i de tre største stationsbyer, Jyderup, Års og Ålestrup. Dette erhverv havde ikke været repræsenteret i 1890. Denne udvikling var helt på linje med, hvad der gjorde sig gældende på landsplan. I 1871 havde kun fem af stationsbyerne i Danmark haft sagfører. I 1890 var tallet steget til 16, men i 1920 var det kommet op på 38. Af disse hørte de 32 til industri/institutionsbyerne, men kun fire til oplandsbyerne, og kun to til de rurale byer⁵⁶. Det betød, at i 1920 havde over halvdelen af alle industri/institutionsbyer fået sagfører, hvorimod der næsten ikke fandtes nogen i de to øvrige stationsbykategorier. Heller ikke arbejdet som *redaktør* havde været repræsenteret i de otte stationsbyer i 1890, men også det erhverv dukkede op i periodens løb. Således var der i 1921 to af slagsen i Års, deraf den ene redaktøren af det lokale dagblad Himmerland. I Ålestrup blev der udgivet en ugeavis, men der var det bogtrykkeren, der var redaktør, og han figurerer i folketællingen som bogtrykker. Endelig havde der i 1890-folketællingen været opført tre *musikere* i Jyderup og en musikdirektør i Års, men denne erhvervsbetegnelse forekom ikke i 1921-folketællingen. Det er naturligvis ikke ensbetydende med, at erhvervet ikke længere fandtes i stationsbyerne, men snarere udtryk for, at det blev drevet som bierhverv og derfor ikke figurerede i folketællingerne.

Indkomstforholdene i de øvrige erhverv 1920

Gennemgående var indtægterne højere i de fire sjællandske stationsbyer end i de fire jyske, men det gør sig kun delvis gældende inden for gruppen af øvrige erhverv, idet de liberale erhverv og bankerne bryder mønsteret. For bankernes vedkommende er det nok det forhold, at de jyske banker var selvstændige, mens de sjællandske var filialer, der gør sig gældende, og for de liberale erhverv er det formentlig distriktshensynet, der bevirker, at de markedsøkonomiske sammenhænge ikke slår fuldt igennem. Indtægtsforholdene illustreres af tabel 46.

Tabel 46. Gennemsnitsindtægter for hovedpersoner i øvrige erhverv 1920

	Jyderup	Mørkøv	Knabstrup	Regstrup
Hotel	20.691	11.860	6.570	5.000
Bank/Sparek.	4.650	—	—	—
Vognmand	3.546	3.929	4.383	—
Gartner	4.028	4.000	—	—
Dyrlæge	5.575	—	—	—
Læge	17.024	13.000	—	—
Tandlæge	1.700	—	—	—
Tandtekniker	800	—	—	—
Sagfører	6.124	—	—	—
	Års	Ålestrup	Gedsted	Østrup
Hotel	3.500	8.333	4.550	2.000
Bank/Sparek.	8.179	12.580	—	—
Vognmand	2.193	2.870	1.950	—
Gartner	3.750	3.250	—	—
Dyrlæge	10.523	10.600	4.049	—
Læge	12.577	35.000	14.280	—
Tandlæge	4.900	—	—	—
Tandtekniker	3.900	—	—	—
Sagfører	9.200	6.096	—	—

Der var stor forskel på indtægtsniveauet. Dyrlæger, læger og sagførere hørte til de mest velstillede i stationsbyerne, bankdirektørerne også i de jyske byer. Vognmænd, gartnere og tandteknikere havde lave indtægter. Det var de akademisk uddannede, der havde de største indkomster med tandlægerne som en bemærkelsesværdig undtagelse.

Sammenfatning

De 30 år fra 1890 til 1920 var stationsbyernes glansperiode. Det var i denne periode, stationsbysystemet fik sin klassiske form. I 1920 stod det fuldt færdigt og var forbavsende ensartet landet over. Forskellen mellem det

østlige Danmark og det vestlige var blevet mærkbart mindre. Jylland havde halet ind på øerne, selv om øerne havde bevaret et forspring i økonomisk udvikling.

Stationsbyerhvervslivets udvikling var derfor ensartet i hovedtrækkene i denne periode, men forskellig i intensitet. Udviklingen var nået længst i den østlige del af landet, men havde været mindst indgribende her. Håndværkere, kroejere og handlende rykkede sammen i stationsbyerne i en blanding af bestående virksomheder fra omegnen, der blev flyttet, og helt nye, der blev oprettet i de nye byer. Stationsbyerne betegnede derfor ligeså meget en punktvis koncentration af allerede eksisterende erhvervsaktivitet som en introduktion af ny. I det vestlige Danmark havde erhvervsaktiviteten på landet været beskeden forud for stationsbyernes komme, og stationsbyerne betegnede derfor mere en punktvis akkumulation og introduktion af helt ny aktivitet end en koncentration af bestående, selv om der naturligvis også var eksempler på det i det vestlige Danmark.

I det østlige Danmark masede stationsbyerne sig frem mellem de bestående landsbyer og uden meget hensyn til dem; i det vestlige Danmark var



I den øverste ende af Himmerlandsgade i Års lå købmand Stisings butik. Han var samtidig bestyrer af bryggeriet Ceres' depot. Desuden havde han smugkro i baglokalet. Om de to bænke foran huset hørte til smugkroens udendørs servering, melder historien ikke noget om.

Lokalhistorisk arkiv i Års.

der længere mellem landsbyerne, og stationsbyerne trådte derfor skarpere frem i det forblæste landskab og betegnede et større indgreb i landskabet, end de gjorde på øerne.

Fælles for stationsbyerne var det at betjene oplandet. Det var deres afgørende økonomiske funktion, og deres erhvervsliv fik derfor farve af det opland, de skulle betjene. På øerne var oplandet forholdsvis velstående, men med en betydelig social spredning. Det skabte en større social spredning i stationsbyerhvervslivet. Øerne var også mere integreret i det nationale marked, eller anderledes udtrykt: de lokale markeder var ikke så isolerede på øerne, som de var i Jylland. Der var derfor flere virksomheder i øernes stationsbyer, der var filialer. Det gælder især de mere kapitalkrævende sider af erhvervslivet så som banker og sparekasser. I Jylland var oplandet mindre velstående og socialt langt mere ensartet, og det resulterede i en mindre social spredning i stationsbyernes erhvervsliv. Det resulterede også i, at andelsbevægelsen kom til at stå meget stærkere i Jylland end på øerne. De lokale markeder var mere isolerede, og det betød både, at der var færre filialer af større virksomheder, og at konkurrencen fra industrien ikke var så stærk, således at småvirksomheder, der ikke længere havde muligheder i de sjællandske byer, fortsat kunne trives i de jyske.

Kapitel 4

Stagnation og ændrede udviklingsmønstre 1920-1940

I efteråret 1920 slog de økonomiske konjunkturer om, og dermed var de gode år for landbruget forbi. Det blev hårdt ramt af krisen, især i 1930'erne. Der blev fortsat oprettet nye husmandsbrug i mellemkrigstiden, fortrinsvis i Jylland, og her voksede landbrugsproduktionen fortsat, hvorimod den stagnerede på Sjælland. Der udgik derfor ikke særlig stærke vækstimpulser fra landbruget i disse år.

Befolkningstilvæksten fortsatte, men i et mærkbart lavere tempo, og befolkningstallet på landet var nærmest stagnerende.

Nærtrafikken undergik en revolution i disse år, da lastbilerne for alvor begyndte at afløse hestevognene. Det betød, at behovet for omladningspunkter i landdistrikterne blev mindsket. Udbygningen af jernbanenettet gik i stå i 1920'erne og blev i 1930'erne afløst af de første banenedlæggelser.

Alt dette svækkede stationsbyernes stilling og udviklingsmuligheder. Alligevel oplevede de ikke nogen generel befolkningsnedgang, men blot en stagnation i folketal. Det hænger sammen med to forhold. For det første foregik der en koncentration af lokalmarkedet på landet. Det begunstigede stationsbyerne på landsbyernes bekostning. For det andet var der et voksende antal pensionister, der slog sig ned i stationsbyerne. Tilflytningen af pensionister tilførte stationsbyerne nogle vækstimpulser, men de var meget beskedne sammenlignet med de vækstimpulser, der i den foregående periode var udgået fra landbruget, og derfor blev mellemkrigstiden en stagnationsperiode for stationsbyerne, hvor den økonomiske vækst mistede sit selvforstærkende element.

Befolkningsudviklingen

I forhold til perioden 1890 – 1920 blev takten i befolkningstilvæksten halveret i årene 1920 – 1940. Væksten var fortsat kraftigere i det vestdanske område end i det østdanske, men forskellen mindskedes, især for købstædernes vedkommende. Landdistrikterne i Østdanmark uden for hovedstadsområdet oplevede direkte et fald i folketallet på 2%, mens landdistrikterne i Vestdanmark havde en tilvækst på 7%.

Disse udviklingslinjer genfindes i de to handelsdistrikter, Holbæk og

Års-Farsø-Ålestrup, men som i de tidligere perioder var befolkningstilvæksten lidt kraftigere der end i landsdelene som helhed. Således faldt folketallet på landet i Holbæk handelsdistrikt ikke, men oplevede en svag vækst på 2%. I Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt var det tilsvarende tal en vækst på 13%.

De købstæder, der lå rundt omkring de to handelsdistrikter, havde gennemgående en lidt lavere befolkningstilvækst end gennemsnitligt, og det er fristende at sætte det i sammenhæng med de højere vækstprocenter i distrikternes stationsbyer (se nedenfor) og tolke dette udviklingsmønster som udtryk for, at stationsbyerne var i stand til at tiltrække en så stor del af afvandringen fra de egentlige landdistrikter, at det gik ud over de omkringliggende købstæder i form af en lavere befolkningstilvækst. Som nævnt ovenfor var det især pensionister, der slog sig ned i stationsbyerne i disse år, og i forhold til denne befolkningsgruppe havde stationsbyerne den fordel i sammenligning med købstæderne, at grundpriserne var lavere, og at afstanden til det landbrug, pensionisterne kom fra, var mindre.

Der var som nævnt ti stationsbyer i Holbæk handelsdistrikt og syv i Års-Farsø-Ålestrup, og de havde som helhed en befolkningstilvækst, der lå over gennemsnittet for henholdsvis Østdanmark og Vestdanmark, men der var store forskelle fra stationsby til stationsby. Landevejsbyer som Svinninge, Haverslev og Gedsted, og byer, der først sent havde fået station, som Farsø og Hornum, havde en forholdsvis kraftig befolkningstilvækst i mellemkrigstiden, idet de indhentede et efterslæb fra den foregående periode, men derudover er der ikke noget klart mønster i befolkningstilvæksten i de i alt 17 stationsbyer i de to handelsdistrikter.

Både i Østdanmark og i Vestdanmark skilte stationsbyerne sig tydeligt ud fra landdistrikterne, i øvrigt ved en langt højere befolkningstilvækst. I Østdanmark var det som nævnt oven i købet således, at landdistrikterne som helhed havde et faldende befolkningstal. Her var der altså tale om, at befolkningen på landet blev koncentreret i stationsbyerne. I Vestdanmark udgik der fortsat så mange vækstimpulser fra landbruget, at befolkningen i landdistrikterne voksede, så her var der alene tale om, at folketallet i stationsbyerne voksede kraftigere end folketallet i de øvrige landdistrikter.

Resultatet af denne befolkningsudvikling blev, at det vestlige Danmark fortsat halede ind på det østlige med hensyn til befolkningstæthed, uden dog at nå op på det østdanske niveau. De to handelsdistrikter fulgte den almindelige tendens. Stationsbyerne trådte tydeligere frem som befolkningskoncentrationer i begge områder. Det lader sig imidlertid desværre ikke illustrere helt præcist, da der skete en række sognesammenlægninger, som slører udviklingen.

I Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt steg befolkningstætheden i løbet af mellemkrigstiden fra 36,2 til 40,8. Det svarer omtrent til den befolknings-tilvækst, som Holbæk handelsdistrikt gennemløb i perioden 1840 til 1870 (36,1 til 45,9). Sammenligner man de to vækstperioder, er det imidlertid tydeligt, at der var stationsbyerne til forskel. Væksten i Holbæk handelsdistrikt 1840-70 var en bred ekspansion, hvorimod væksten i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt 1921-1940 var en punktvis akkumulation af befolkningen i stationsbyerne i forbindelse med en langt mere afdæmpet vækst i området i øvrigt.

Landbrugsudviklingen

Landbrugsudviklingen fulgte i hovedtrækkene udviklingsmønsteret fra den foregående periode. Antallet af landbrugsbedrifter voksede fortsat, og tilvæksten foregik udelukkende inden for familiebrugene, mens de store brug og de små husmandssteder udviste et faldende antal. Udviklingen betød, at Holbæk handelsdistrikt nærmede sig Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt, hvad landbrugsstrukturen angår, uden at den grundlæggende forskel mellem dem dog forsvandt. De store brug stod vedblivende langt stærkere på Sjælland, og endnu i 1936 ejede de over halvdelen af hartkornet i området, hvorimod de kun ejede mindre end 1/5 af hartkornet i Himmerland. Brugsstrukturen illustreres i tabel 47¹.

Tabel 47. Landbrugsbedriftenes og hartkornets fordeling efter brugsstørrelse i % 1920-1936

		1920				1936			
		1	2	3	I alt	1	2	3	I alt
Holbæk	Brug	20	57	23	100	16	68	16	100
	Hartkorn	65	32	3	100	56	41	3	100
Års-Farsø-Ålestrup	Brug	5	87	8	100	3	91	6	100
	Hartkorn	26	73	1	100	17	82	1	100

I absolutte tal var antallet af familiebrug i de to handelsdistrikter næsten lige stort, hvorimod antallet af store brug og af husmandssteder var langt større i Holbæk handelsdistrikt. Brugsstrukturen var derfor stadigvæk socialt meget mere uensartet i det sjællandske område end i det jyske.

Udviklingen i husdyrhold kan ikke belyses for de to handelsdistrikter. Man må i stedet se på udviklingen i de amter, som de to handelsdistrikter lå indenfor.

Tabel 48. Husdyrholdet 1920-1935. Index (1920 = 100)²

	Holbæk amt		Ålborg amt		Viborg amt	
	1920	1935	1920	1935	1920	1935
Køer	100	118	100	158	100	168
Hornkvæg	100	105	100	137	100	141
Svin	100	223	100	298	100	319

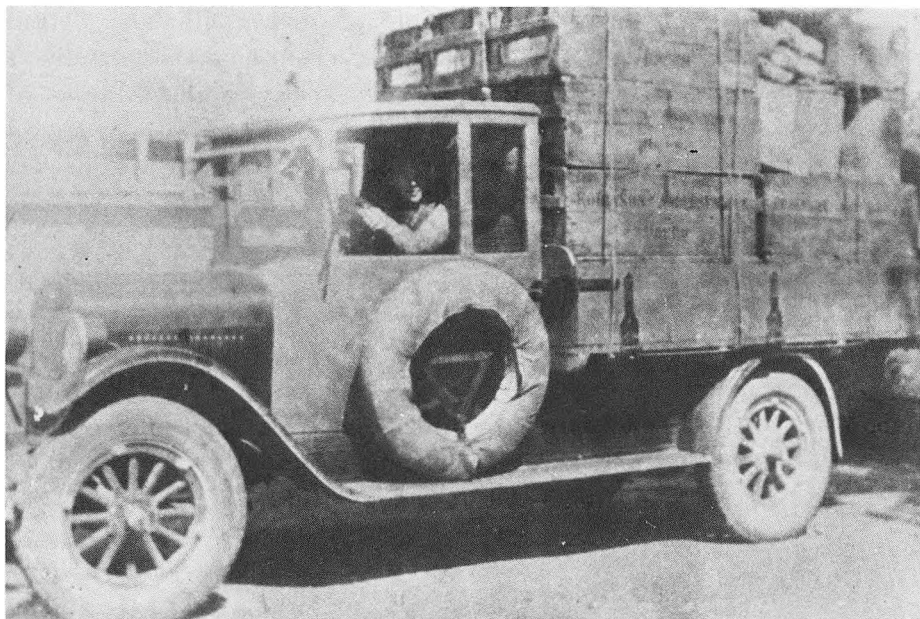
Husdyrholdet var i 1920 endnu mærket af reduktionen i antallet af husdyr under 1. Verdenskrig. Det var særlig udtalt for Holbæk handelsdistrikts vedkommende, og det har formentlig gjort sig gældende i hele Holbæk amt. Den vækst i husdyrhold i dette område, som forekom i mellemkrigstiden, betød derfor ikke andet end, at området igen nåede op på niveauet fra før 1. Verdenskrig. Der udgik ikke nogen nævneværdige vækstimpulser fra dette. Anderledes med Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt og Ålborg og Viborg amter som helhed. Her var husdyrbestanden ikke blevet reduceret så kraftigt som på Sjælland, og den vækst, som forekom i mellemkrigstiden, bragte niveauet højere op, end det havde været forud for 1. Verdenskrig. Der udgik således også i mellemkrigstiden vækstimpulser fra landbrugsudviklingen i denne del af landet til de omkringliggende købstæder og stationsbyer.

Udviklingen i transport, kommunikation og energiforsyning

I mellemkrigstiden skete der en radikal ændring af trafikmønsteret. Motor-køretøjerne fik deres gennembrud, og det betød en revolutionering af nærtrafikken.

I den foregående periode havde udbygningen af jernbanenettet skabt et transportsystem, hvor primærbanerne tog sig af fjerntrafikken, sekundærbanerne af regional- og en del af lokaltrafikken og hestevogne af den snævrreste lokaltrafik. Det var som nævnt en kombination af en meget effektiv fjerntrafik med en meget ineffektiv nærtrafik. I mellemkrigstiden medførte bilernes gennembrud imidlertid en mærkbar effektivisering af nærtrafikken, som resulterede i et helt nyt trafikmønster. Vejtrafikken voksede eksplosivt, mens banetrafikken blev indskrænket.

En undersøgelse fra Sverige i 1934 viste, at inden for en radius af 60 km. var enhver form for lastbiltransport enhver form for togtransport økonomisk overlegen. Over længere afstande afhang økonomien af transportens karakter. For stykgods var lastbiltransporten økonomisk overlegen helt op til en afstand af 225 km. For vognladningsgods afhang økonomien af godsmængden. Jo større godsmængde, jo mere økonomisk var togtransporten.



Adolf Andersen i sin Fordlastvogn i Gedsted. I mellemkrigstiden begyndte hestevognene at blive afløst af lastbiler, og det ændrede vilkårene for de næringsdrivende i Gedsted. Afhængigheden af Ålestrup, der var nærmeste jernbanestation, blev markant mindre, og Gedsted indhentede nogle af de forspring, som Ålestrup havde skaffet sig i de 30 år forud for 1920. Lokalhistorisk Arkiv i Gedsted.

Med små godsmængder på indtil 2½ t. var lastbiler økonomisk overlegne op til en radius af 110 km. For godsmængder på mellem 2½ og 10 t. var lastbiltransporten billigst indtil 75 km, og for større godsmængder var lastbilerne som nævnt billigst indtil 60 km. Der var derfor også en klar tendens til, at stykgodset spillede en svindende rolle i banetransporten, mens vognladningsgodset spillede en forholdsvis større rolle³.

Det var en udvikling, der fik stor betydning for stationsbyerne. De var som nævnt opstået som omladningspunkter i landdistrikterne, men med lastbilernes komme blev behovet for omladningspunkter mindre. Det var netop det forhold, at man kunne spare en omladning, der gav lastbilerne deres konkurrencedygtighed i forhold til jernbanerne. Lastbilerne fremmede ikke væksten i stationsbyerne, og da samtidig vækstimpulserne fra landbruget blev meget svagere end tidligere, og da stationsbyernes egen opbygningsfase var forbi, mistede væksten i stationsbyerne sit selvforstærkende element.

Bilernes afgørende gennembrud kom i anden halvdel af 1920'erne. Fra 1924 til 1929 steg antallet af biler eksplosivt. Det blev af samtiden straks

opfattet som en grundlæggende ændring af trafikmønsteret⁴. Tabel 49 illustrerer antallet af lastbiler, der i forbindelse med stationsbyerhvervslivets udvikling er af større betydning end antallet af personbiler. Antallet af personbiler udviklede sig i øvrigt parallelt med antallet af lastbiler, blot lå det på et højere niveau⁵.

Tabel 49. Antallet af lastbiler pr 10.000 indbyggere 1924-39

		1924	1929	1934	1939
Region 1 + 2	By	64	142	168	149
	Land	43	125	173	239
Region 3	By	41	117	135	163
	Land	12	74	100	138
Region 4	By	56	126	148	173
	Land	23	94	109	139
Region 5	By	39	99	114	129
	Land	19	82	115	134
Region 6	By	36	72	88	105
	Land	11	76	94	94
Region 7	By	34	84	101	108
	Land	9	37	50	69
Region 8	By	28	80	95	121
	Land	11	49	57	88
Region 9	By	23	79	100	118
	Land	7	46	60	85

Det østlige Danmark (Region 1-5) var som altid foran i udviklingen, og biltætheden var større der end i det vestlige Danmark, og uden for hovedstadsområdet (Region 1 + 2), hvor særlige forhold gjorde sig gældende, var det landets mest frugtbare område (Region 4), der havde den højeste biltæthed. Sat i forhold til stationsbyernes udvikling betyder det, at lastbilernes ekspansion var kraftigst i det østlige Danmark, hvor stationsbyerne betød forholdsvis mindst, mens den var mindre kraftig i det vestlige Danmark, hvor stationsbyerne betød forholdsvis mest. Trafikudviklingen gik altså i samme retning som landbrugsudviklingen, nemlig at vækstimpulserne for stationsbyerne var stærkest/blev mindst afsvækket i det vestlige Danmark.

Væksten i bilparken førte ikke til en tilsvarende udvidelse af landevejsnettet. Målt i antal km vej pr km² var landevejsnettet uforandret i hele mellemkrigstiden. Derimod blev der foretaget forbedringer af vejene i form af større vejbredde og bedre vejbelægning, men nyanlæg af veje i større stil forekom ikke. Frem til 1941 sorterede vejnettet under amter og kommuner, mens staten ikke havde ansvar for nogen vejstrækning⁶.

Den hastigt voksende konkurrence fra lastbilerne svækkede jernbanernes stilling, og anlægget af nye baner gik helt i stå. I 30'erne begyndte de første banenedlæggelser, og der blev truffet beslutning om kommende ba-

nenedlæggelser i 40'erne, men så udbrød 2. Verdenskrig, og det gav banerne et pusterum. Blandt de baner, der var i fare for at blive nedlagt, var banerne i Himmerland. En undersøgelse i 1937 viste, at de kun dækkede 38% af egnens trafikbehov⁷. Men ingen af de to handelsdistrikter, Holbæk og Års-Farsø-Ålestrup, nåede at blive direkte berørt af banenedlæggelser i mellemkrigstiden.

Kommunikationssystemet var i hovedtrækkene blevet fastlagt i den foregående periode, og der skete ingen radikale ændringer i årene fra 1920 til 1940. Både postvæsenet, som i 1927 blev sammenlagt med telegrafvæsenet til Post- og Telegrafvæsenet, og telefonvæsenet ekspanderede i perioden, men væksten fulgte de linjer, der var blevet fastlagt tidligere. Det blev således i stigende grad de stor regionale telefonselskaber, KTAS, JTAS og Fyns Kommunale Telefonselskab, der varetog driften af telefonvæsenet. De små, lokale telefonselskaber forsvandt.

Elektricitetsforsyningen voksede også i perioden og blev mere og mere centraliseret. Det var især produktionen af elektricitet, der i stigende grad blev koncentreret på nogle få store værker ved de større byer. Derimod blev distributionen ikke centraliseret i samme grad. Der var et voksende antal elselskaber, der solgte strøm, som de ikke selv producerede. I 1939 var der således ti kommunale elforsyninger, 33 forsyningsselskaber og 12 transformatorforeninger⁸. De små elektricitetsværker på landet blev nedlagt det ene efter det andet, uden at de dog helt forsvandt i mellemkrigstiden. Der var ikke stor forskel på dette forløb mellem landsdelene. Størst rolle spillede de små landelektricitetsværker i Vestjylland, som man også måtte vente ud fra områdets lave befolkningstæthed, men forskellen mellem Vestjylland og resten af Danmark var ikke stor, og elektrificeringen fik et meget jævnt forløb i Danmark geografisk set.

I Holbæk handelsdistrikt blev Jyderup Elektricitetsværk nedlagt i periodens løb, og Nordvestsjællandss Elektricitetsværk blev det altdominerende produktionsselskab i området. I Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt eksisterede der ved periodens udgang selvstændige elektricitetsværker i Års og Ålestrup, mens de øvrige var forsvundet. Hovedparten af områdets elektricitet blev produceret i Ålborg og distribueret af Himmerlands Transformatorforeninger.

Elektricitetspriserne var forholdsvis ensartede over hele landet. Der er ikke nogen klar forskel mellem Øst- og Vestdanmark eller mellem stationsbyer og købstæder eller mellem storbyer og småbyer. I værkerne i og omkring de to handelsdistrikter svingede prisen i 1939 omkring 40 øre pr. kilowatt for lys (27-50 øre), og omkring 20 øre pr. kilowatt for kraft (13,5 – 25 øre)⁹.

Der er således ikke noget, der tyder på, at elektricitetsforsyningen kom

til at spille nogen afgørende rolle for erhvervslivets konkurrenceevne i de forskellige dele af landet. Den hverken hæmmede eller fremmede stationsbyerhvervslivet sammenlignet med købstædernes erhvervsliv.

Erhvervsudviklingen i købstæderne

Mellemkrigstiden var præget af vanskelige økonomiske konjunkturer, og det økonomiske liv var præget af en koncentrationstendens, som var kraftigere end i den foregående periode. I stigende grad blev erhvervsaktiviteten samlet i byerne, især i de større byer. Den økonomiske koncentration betød ikke ruin for de små virksomheder eller et drastisk fald i deres antal. Tværtimod voksede antallet af små håndværks- og detailhandelsvirksomheder markant i disse år. Det skyldes for en del den høje arbejdsløshed i 1930'erne, der fik mange til at etablere sig som selvstændige i et forsøg på at slå sig igennem ad den vej¹⁰.

Tendensen til at koncentrere erhvervsaktiviteten i købstæderne var mere udtalt i det østlige Danmark end i det vestlige. Ser man på købstæderne omkring de to handelsdistrikter, er det tydeligt, at antallet af virksomheder voksede kraftigere i købstæderne omkring Holbæk handelsdistrikt end i købstæderne omkring Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Det er udtryk for en mere udviklet økonomi med en tydeligere centralisering af lokalmarkederne.

Det står i modsætning til befolkningstilvæksten. Den var lavere i købstæderne omkring Holbæk handelsdistrikt end i købstæderne omkring Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. At købstæderne på Sjælland fik en højere tilvækst af virksomheder trods en lidt lavere befolkningstilvækst peger i retning af, at en del af de nye virksomheder var nøderhverv for tilflyttere fra landdistrikterne, og at dette gjorde sig kraftigere gældende på Sjælland end i Jylland, hvor vækstmulighederne i landdistrikterne ikke var udtømt.

Håndværk og detailhandel var de hurtigst voksende virksomhedsgrupper i købstæderne. Ser man på antallet af håndværksfag, var der en forskel mellem de store og de små købstæder. I de store købstæder voksede antallet af fag i mellemkrigstiden, i de små stagnerede eller faldt det. Erhvervslivet blev altså mere varieret og mere omfattende i de store købstæder, mens de små købstæder nærmede sig de store stationsbyer med hensyn til de erhvervsfunktioner, som fandtes i byen.

Inden for handelen oplevede købstæderne den største tilvækst af virksomheder i dagligvarehandelen: Tobaks-, frugt- og grønthandel, ismejeri, viktualiehandel eller i et servicefag som cykelhandel, der som regel var kombineret med -reparation. Det var fag med små etableringsomkostninger, hvilket falder godt i tråd med opfattelsen af, at en del af virksomheder-

ne havde nøderhvervskarakter. I forhold til stationsbyerhvervslivet betød disse virksomheder stort set ingenting, da der ikke var nogen udtalt konkurrence mellem købstæder og stationsbyer på dette område. For stationsbyerne var de centrale erhverv i købstæderne stadig de mere kapitalkrævende, grovvare- og manufakturhandel samt de ligeledes kapitalkrævende pengeinstitutter.

I grovvarehandelen fortsatte koncentrationstendensen fra den forrige periode. Antallet af selvstændige virksomheder faldt, og antallet af filialer steg. Konkurrencen mellem andelskapital og privatkapital var vedblivende hård. I de berørte købstæder gjorde det sig i mellemkrigstiden særligt gældende i Holbæk og Hobro. Begge byer fik filialer af såvel andelsvirksomheder som de store private virksomheder, og i begge byer var formålet at tage konkurrencen op med de lokale selvstændige grovvarehandlende. Koncentrationstendensen i branchen satte de selvstændige grovvarehandlende i stationsbyerne under pres og gav sig i købstæderne udslag i en specialiseringstendens, således at en del af de firmaer, der havde handlet med både brændsel og korn og foderstoffer, koncentrerede sig om en af delene.

Inden for manufakturvarerhandelen ændrede konkurrencen sig. De mange filialer i stationsbyerne af Crome & Goldschmidt eller Wessel & Vett



Crome & Goldschmidts udsalg i Brødstrup i Midtjylland ses til venstre i dette billede fra en vinterdag i Østergade. Crome & Goldschmidt havde adskillige udsalg i stationsbyerne, og det samme havde Wessel & Vett (Magasin), men i mellemkrigstiden begyndte de at blive afviklet.

Erhvervsarkivet.

(Magasin) begyndte at blive afviklet. Det betød ikke en styrkelse af de selvstændige manufakturhandlere i stationsbyerne, idet antallet af disse virksomheder var svagt faldende. Det, der skete i mellemkrigstiden, var, at person- og rutebiler gjorde turen til købstæderne lettere, og at konkurrencen fra købstadsvirksomhederne i denne branche derfor blev mere direkte.

Pengeinstitutterne oplevede ikke de store forandringer i perioden, men også her gik udviklingen i retning af koncentration og stordrift. Antallet af filialer var svagt voksende, og antallet af selvstændige banker var faldende. Dog skete der i 1925 det, at Andelsbanken gik fallit, og selv om den blev rekonstrueret, måtte den dog nedlægge hovedparten af sine filialer. Det gik hårdest ud over købstæderne omkring Himmerland, hvor kun filialen i Ålborg overlevede, mens filialerne i Hobro og Løgstør blev lukket. Til gengæld oprettede Ålborg Diskontobank en filial i de to byer.

I Nordvestsjælland blev Andelsbankens filial i Holbæk likvideret, men til gengæld blev der oprettet en filial i Kalundborg, så banken forsvandt ikke helt fra området. Yderligere skete der det, at Kalundborg og Omegns Bank med filialer i flere stationsbyer blev overtaget af Handelsbanken. Det var nødvendigt, fordi banken var kommet i klemme efter sin deltagelse i det meget forcerede og spekulationsprægede boom, der karakteriserede Kalundborg i årene op til 1920, og hvor et stort anlagt skibsværft indtog hovedrollen. Resultatet blev imidlertid, at Kalundborg ikke længere havde en selvstændig bank.

Holbæk handelsdistrikt var som navnet siger forholdsvis entydigt knyttet til Holbæk købstad, og det blev tydeligt på bankområdet i mellemkrigstiden. Efter at Kalundborg og Omegns Bank var gledet ud af billedet, var A/S Banken for Holbæk og Omegn den eneste selvstændige lokale bank i området, og den udvidede sin betjening ved at oprette filialer i Mørkøv og Knabstrup. I forvejen havde den filialer i Jyderup og Svinninge. Den var således noget nær enerådende i området. Kun Handelsbanken, der som nævnt havde overtaget Kalundborgbanken og dermed også dennes filialer, var repræsenteret med en filial i Jyderup.

Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt var ikke så entydigt knyttet til én bestemt købstad, og det afspejledes også på bankområdet. Andelsbankens filialer i Års og Ålestrup forsvandt. Til gengæld oprettede Banken for Hobro og Omegn en filial i Gedsted, og Ålborg Diskontobank lagde en filial i stationsbyen Nørager, men sammenlignet med Holbæk handelsdistrikt var købstadsbankerne langt svagere repræsenteret i Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt.

Mellemkrigstiden var karakteriseret af en koncentrationstendens, som påvirkede både købstæder og stationsbyer. Der var en tendens til, at den

økonomiske vækst og kontrol blev samlet i de større købstæder, mens de mindre købstæder og stationsbyerne fik en mere lokalbunden og underordnet økonomisk rolle. Der var dog undtagelser fra denne tendens, som det vil fremgå af det følgende.

Erhvervsudviklingen i landdistrikterne

Efter al sandsynlighed fortsatte tendensen til, at landdistrikternes håndværk/industri og handel blev koncentreret i stationsbyerne. Det kan imidlertid ikke lade sig gøre at dokumentere og illustrere denne udvikling. I de foregående kapitler er der blevet udarbejdet kort over de to handelsdistrikter, der sogn for sogn viser, hvor stor en procentdel af befolkningen, der ernæres af henholdsvis håndværk/industri og handel. Tilsvarende kort lader sig ikke – i hvert fald ikke uden urimeligt stort tidsforbrug – udarbejde for mellemkrigstiden. De trykte folketællinger 1921 og 1940 rummer ikke oplysninger om erhvervsfordelingen sognevis, og det vil være for tidkrævende at udarbejde kortene på grundlag af de originale folketællingsskemaer for de 38 + 34 sogne, der er tale om. En kommunevis opgørelse i 1930-folketællingen kan heller ikke bruges, da den afviger for meget fra den sognevis opgørelse.

Man må derfor nøjes med en summarisk redegørelse for udviklingen. Det sker ved hjælp af erhvervstællingen i 1925 og 1935. Ved at sammenholde den med folketællingerne samme år, kan man belyse hvor stor en procentdel af befolkningen uden for købstæderne, der blev ernæret af henholdsvis industri/håndværk og handel. Det kan imidlertid ikke lade sig gøre at finde en mindre geografisk enhed end amterne.

Holbæk amts landdistrikt havde i hele mellemkrigstiden en lidt større del af sin befolkning beskæftiget ved industri/håndværk og handel end landdistrikterne i Ålborg amt og Viborg amt, og denne forskel holdt sig. Der var altså ikke tale om, at de to jyske amter halede ind på det sjællandske i denne henseende. I absolutte tal oplevede de to jyske amter dog en vækst i antallet af personer, der var beskæftiget i industri/håndværk. I Holbæk amt var denne gruppe antalsmæssigt stagnerende. Inden for handelen voksede personalet i alle tre amter, men væksten i de to jyske amter var kraftigere end væksten i Holbæk amt. Når de jyske amter trods en større tilgang af personale i absolutte tal ikke halede ind på Holbæk amt, skyldes det befolkningsudviklingen, som for Holbæk amts landdistrikter var negativ, mens den for de to jyske amters landdistrikter var positiv. Den landbrugsbetingede vækst var gået i stå på Sjælland, men fortsatte i Jylland omend i nedsat takt. Tilvæksten af virksomheder var kraftigere inden for handelen end inden for håndværk/industri, fordi industrialiseringen i

stigende grad førte produktionen til de større byer, og det har formentlig betydet en fortsat koncentration af erhvervsaktivitet i stationsbyerne, mens landdistrikterne i øvrigt blev mere og mere reserveret til rent agrare formål.

Erhvervslivet i stationsbyerne

I modsætning til de foregående kapitler vil afsnittet om erhvervslivet i stationsbyerne i dette kapitel ikke blive skrevet på grundlag af folketællingerne, idet folketællingen i 1940 ikke er blevet gennemgået. Grundlaget bliver derfor i stedet handelskalenderen 1921 og 1940. Den gør det muligt at belyse udviklingens hovedtræk, men tillader ikke en så detaljeret belysning som folketællingerne.

Håndværket

En sammenligning mellem handelskalenderen og folketællingen i 1921 har vist, at handelskalenderen kun omtaler ca. halvdelen af håndværksvirksomhederne i stationsbyerne¹¹. Det er de bedst stillede håndværksvirksomheder, man finder omtalt i handelskalenderen, mens småvirksomheder og virksomheder, der ikke havde et særligt erhvervslokale (butik eller værksted), i vidt omfang blev overset. Det er altså kun kernen af håndværksvirksomheder, der belyses i det følgende.

Tabel 50. Antallet af håndværksfag 1921-1940

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1921	1940	1921	1940	1921	1940	1921	1940
Byggefag	5	7	5	6	4	4	2	1
Fremstillingsfag	5	5	5	3	1	3	–	1
Butiksfag	3	4	3	3	2	2	–	–
Reparationsfag	2	3	2	2	2	2	1	1
Servicefag	2	3	1	2	–	1	–	1
I alt	17	22	16	16	9	12	3	4
Byggefag	7	7	4	5	2	4	3	3
Fremstillingsfag	9	9	6	6	3	4	2	2
Butiksfag	3	4	3	3	2	3	2	2
Reparationsfag	2	3	2	3	2	2	1	1
Servicefag	2	3	1	3	–	1	–	–
I alt	23	26	16	20	9	14	8	8

En sammenligning med tabel 22 viser, at antallet af fag, der blev registreret i handelskalenderen, er lavere end antallet af fag, der er omtalt i folke-

tællingen. Det er derfor ikke de absolutte tal, der har interesse, men derimod tendensen i udviklingen i mellemkrigstiden.

Antallet af håndværksfag er stigende eller stabilt i de otte byer, men ikke faldende i nogen af dem. Det viser, at gruppen af solide og forholdsvis velstående håndværksvirksomheder fik en bredere faglig sammensætning i mellemkrigstiden. Det gjorde sig især gældende i de største stationsbyer, der lå på linje med de små købstæder i den henseende. Den største forholds-mæssige vækst oplevede Gedsted. Det skyldes, at dens position som lande-vejsby ikke længere var så stor en ulempe som følge af trafikudviklingen.

Tabel 51. Håndværksvirksomheder 1921-1940

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1921	1940	1921	1940	1921	1940	1921	1940
Byggefag	12	20	7	9	6	6	2	1
Fremstillingsfag	6	8	5	4	1	3	–	1
Butiksfag	7	13	5	6	2	3	–	–
Reparationsfag	4	11	4	5	2	5	1	1
Servicefag	4	12	1	3	–	2	–	1
I alt	33	64	22	27	11	19	3	4

	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1921	1940	1921	1940	1921	1940	1921	1940
Byggefag	15	23	4	12	3	9	3	3
Fremstillingsfag	10	17	6	7	3	6	2	2
Butiksfag	11	12	9	9	6	7	3	5
Reparationsfag	8	13	3	9	4	8	1	2
Servicefag	3	10	3	10	–	6	–	–
I alt	47	75	25	47	16	36	9	12

Antallet af håndværksvirksomheder i de otte stationsbyer voksede i mellemkrigstiden ifølge handelskalenderen. Der er imidlertid grund til at minde om, at handelskalenderen ikke får alle virksomheder med. Som nævnt var det især de veletablerede virksomheder, der blev anført i handelskalenderen, og det er derfor denne gruppes udvikling, der illustreres i tabel 51.

Gennemgående var væksten kraftigere i de fire jyske byer end i de fire sjællandske, som man også måtte vente, da der stadig udgik vækstimpulser fra landbruget i denne del af landet. Tendensen til at koncentrere erhvervsaktiviteten viste sig også i stationsbyernes udvikling i mellemkrigstiden, idet de største stationsbyer havde den kraftigste tilvækst. Det gjorde sig stærkere gældende blandt de sjællandske stationsbyer end blandt de jyske. Det kunne gå ud over nabostationsbyerne, som man kan se i Holbæk handelsdistrikt, hvor den kraftige vækst i Jyderup ramte nabobyen Mørkøv. I den henseende brød Gedsted imidlertid mønsteret, idet den indhentede no-

Tabel 52. Virksomheder i byggefagene 1921-1940

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1921	1940	1921	1940	1921	1940	1921	1940
Murer	3	4	2	3	1	1	1	—
Tømrer	3	5	1	1	2	2	—	—
Snedker	2	1	1	1	1	2	—	—
Maler	2	3	2	2	2	1	1	1
Blikkenslager	2	3	1	1	—	—	—	—
Glimmester	—	1	—	—	—	—	—	—
Elektriker	—	3	—	1	—	—	—	—
I alt	12	20	7	9	6	6	2	1

	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1921	1940	1921	1940	1921	1940	1921	1940
Murer	4	6	—	5	1	3	1	1
Tømrer	2	2	1	—	—	1	—	—
Snedker	2	3	1	1	2	—	1	1
Maler	3	5	1	4	—	3	1	1
Blikkenslager	1	2	1	1	—	—	—	—
Glimmester	1	2	—	—	—	—	—	—
Elektriker	2	3	—	1	—	2	—	—
I alt	15	23	4	12	3	9	3	3

get af sit efterslæb fra den forrige periode og dermed oplevede den forholdsvis kraftigste vækst blandt de otte byer.

Størst tilvækst havde reparations- og servicefagene, men i de jyske stationsbyer var der også en betydelig tilvækst af virksomheder inden for byggefagene. Det er nærliggende at se denne udvikling som led i professionaliseringen af landhåndværket. I stigende grad blev landhåndværket samlet i stationsbyerne, og den faste kerne af veletablerede virksomheder voksede, mens marginalgruppen af mindre professionelle virksomheder stagnerede. Man kan ikke på grundlag af handelskalenderen sige noget om marginalgruppens omfang og geografiske placering; men erhvervstællingerne i 1925 og 1935 viser, at den samlede håndværksgruppe på landet, de veletablerede og marginalgruppen under ét, ikke oplevede nogen vækst af betydning, således at tilvæksten af mere solide virksomheder i stationsbyerne formentlig faldt sammen med en nedgang i marginalgruppen.

Byggefagene

Som nærmere omtalt i kapitel 5 var byggefagene den del af landhåndværket, hvor der blev gjort mest for at højne den faglige uddannelse, og væk-

sten i antallet af byggevirksomheder i stationsbyerne i mellemkrigstiden må ses som udslag af denne professionaliseringstendens. Byggeriet i stationsbyerne var ikke så kraftigt som i den foregående periode, og det var ikke stationsbyernes eget byggebehov, der betingede den kraftige tilvækst af virksomheder.

Væksten i antallet af virksomheder var kraftigere i Jylland, men fagene var mere jævnt fordelt på Sjælland. Således var de fire store byggefag alle at finde i Jyderup, Mørkøv og Knabstrup i hele perioden; i Himmerland var det kun tilfældet i Års, hvorimod Ålestrup og Gedsted havde mangler både i 1921 og i 1940. Det betyder ikke, at de manglende fag slet ikke fandtes i de to byer på det pågældende tidspunkt, men blot, at de ikke var repræsenteret af virksomheder, der var så store, at de kom med i handelskalenderen.

Malerfaget var det mest udbredte af byggefagene og fandtes i alle otte byer. Elektrikere, blikkenslagere og glarmestre fandtes kun i de større stationsbyer.

Fremstillingsfagene

Tabel 53. Virksomheder i fremstillingsfagene 1921-1940

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1921	1940	1921	1940	1921	1940	1921	1940
Skrædder	1	3	1	1	–	1	–	1
Bødker	–	–	–	–	–	–	–	–
Drejer	–	–	–	–	–	–	–	–
Vognmager	1	–	1	–	–	–	–	–
Sadelmager	2	2	1	2	1	1	–	–
Bogtrykker	–	1	–	–	–	–	–	–
Cementstøber	–	–	–	–	–	–	–	–
Møller	1	1	1	1	–	–	–	–
Mejeri	1	1	1	–	–	1	–	–
I alt	6	8	5	4	1	3	–	1

	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1921	1940	1921	1940	1921	1940	1921	1940
Skrædder	2	3	1	2	–	2	–	–
Bødker	1	2	1	1	–	–	–	–
Drejer	1	1	–	–	–	–	–	–
Vognmager	1	2	1	1	1	2	–	–
Sadelmager	1	2	1	–	–	–	1	1
Bogtrykker	1	2	1	1	–	–	–	–
Cementstøber	1	1	–	–	–	–	–	–
Møller	1	2	–	1	1	1	–	–
Mejeri	1	2	1	1	1	1	1	1
I alt	10	17	6	7	3	6	2	2

Fremstillingsfagene var den del af håndværket, som blev hårdest ramt af konkurrencen fra industrien. Det gjorde sig tydeligere gældende i de fire sjællandske byer end i de fire jyske. I Jylland var det dog tydeligt, at Års skilte sig ud fra de øvrige byer, idet fremstillingsfagene i vidt omfang blev koncentreret i Års. Antallet af virksomheder, der var registreret i handelskalenderen, blev næsten fordoblet i Års i mellemkrigstiden, og det var karakteristisk, at tilvæksten foregik inden for de fag, der allerede fandtes i byen. En del af de fag, der ikke længere forekom i de sjællandske byer, kunne stadig danne grundlag for en virksomhed i Års, i nogle tilfælde endda for et voksende antal virksomheder. Således voksede antallet af vognmagere i byen, samtidig med at faget forsvandt fra de fire sjællandske byer, og bødkere og drejere, der slet ikke fandtes i de fire sjællandske byer i mellemkrigstiden, eksisterede i Års både i 1921 og i 1940. Der var dog tale om så store håndværksvirksomheder inden for de to fag, at de lå på grænsen til industrien og altså baserede deres eksistens på et større marked end det lokale.

De mest udbredte fag var skræddere og sadelmagere. Skrædderne oplevede den største tilvækst af virksomheder. Det var et af de gamle landhånd-



Himmerlandsgade i Års en dag i 1931. Himmerlandsgade er prototypen på en strøggade i en af de større stationsbyer. Til venstre i forgrunden er apoteket, som er bygget i 1906. Det skiller sig bygningsmæssigt ud fra de øvrige huse, som tilfældet var i adskillige stationsbyer. Gaden er blevet brolagt, og der er kommet skarpe kantsten ind mod de flisebelagte fortove.

Lokalhistorisk Arkiv i Års.

værk, og faget gennemgik ligesom byggefagene en professionaliseringstendens, og mellemkrigstidens tilvækst af skræddervirksomheder i stationsbyerne må ses som et led i denne. I stigende grad blev landskrædderne koncentreret i stationsbyerne, og af de otte stationsbyer var det kun Østrup, der manglede en skræddervirksomhed i 1940.

Butiksfagene

Tabel 54. Virksomheder i butiksfagene 1921-1940

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1921	1940	1921	1940	1921	1940	1921	1940
Bager	3	6	2	3	1	1	–	–
Slagter	3	4	2	2	1	2	–	–
Urmager	1	2	1	1	–	–	–	–
Guldsmed	–	1	–	–	–	–	–	–
I alt	7	13	5	6	2	3	–	–

	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1921	1940	1921	1940	1921	1940	1921	1940
Bager	4	5	3	3	2	2	1	1
Slagter	4	2	5	5	4	3	2	4
Urmager	3	3	1	1	–	2	–	–
Guldsmed	–	2	–	–	–	–	–	–
I alt	11	12	9	9	6	7	3	5

Butiksfagene adskiller sig fra de øvrige håndværksfag ved, at de fire sjællandske byer havde en større virksomhedstilvækst end de fire jyske. Derved kom de sjællandske byer imidlertid blot på linje med de jyske med hensyn til virksomhedsantal, idet de jyske byer havde et forspring ved periodens begyndelse. Bag denne udvikling ligger imidlertid to forskellige forløb. Det var bager- og slagterfaget, der gav de sjællandske byer den kraftige vækst, og disse to fag blev i et vist omfang drevet ambulant, det vil sige slagteren eller bageren kørte rundt med en vogn og solgte sine varer fra den. Det var i mange tilfælde kombineret med en butik til det stationære salg. Den ambulante handel i landdistrikterne fortsatte både på øerne og i Jylland, men der er grund til at tro, at den var mere udbredt i Jylland end på øerne. Når der f.eks. i 1940 var fire slagtervirksomheder i den lille by Østrup, men kun to i den store naboby Års, er det tydeligt, at det ikke var byernes eget lokalmarked, der betingede antallet af virksomheder i de to byer. Den kraftigere vækst i de sjællandske stationsbyer kan derfor tolkes som udtryk for, at den stationære handel fik øget betydning i slagter- og bagerfaget, og at virksomhederne derfor i stigende grad blev koncentreret i stationsbyerne, hvorimod de jyske virksomheder var mindre bundet med hensyn til placering.

Også på dette punkt var forløbet på Sjælland altså udtryk for, at økonomien i denne del af landet var mere udviklet end økonomien i Jylland.

De to øvrige butiksfag, urmagere og guldsmede, handlede med udvalgsvarer, og det er den del af handelen, hvor konkurrencen fra købstæderne er stærkest. Derfor var de to fag mere udbredt i Himmerland, og derfor voksede antallet af virksomheder i disse to fag lidt mere i de fire jyske byer end i de fire sjællandske, for ganske vist var oplandet gennemgående mere velhavende på øerne og dermed også mere købedygtigt i forhold til luksusvarerne hos urmagere og guldsmede, men til gengæld var købstadsdækningen langt tættere og konkurrencen fra købstæderne derfor mere følelig for de sjællandske stationsbyer end for de jyske.

Reparationsfagene

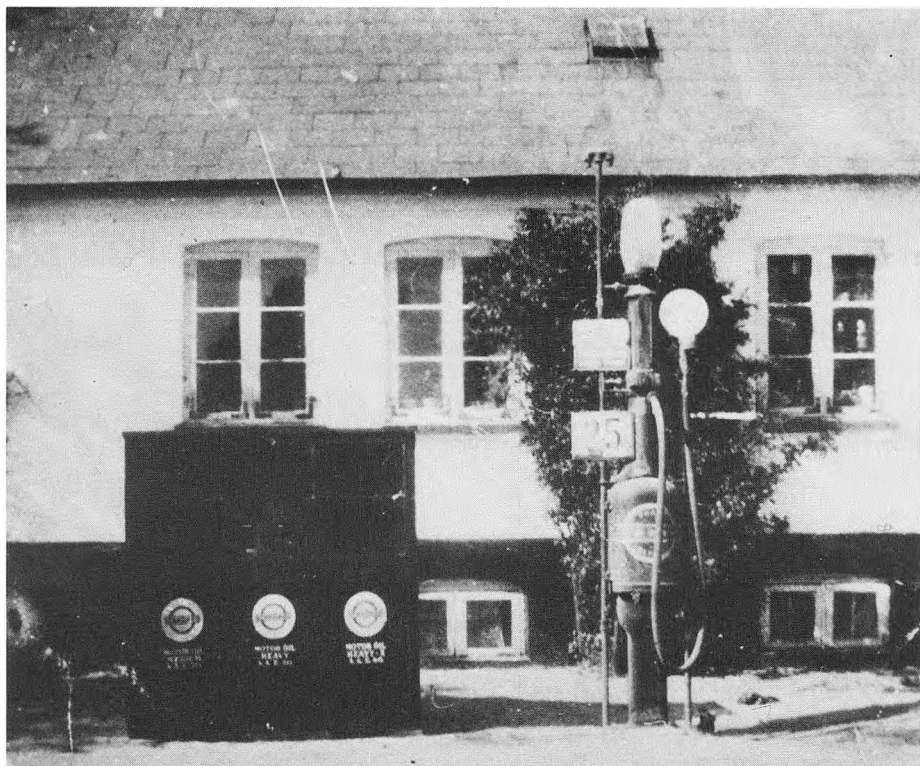
Tabel 55. Virksomheder i reparationsfagene 1921-1940

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1921	1940	1921	1940	1921	1940	1921	1940
Skomager	2	3	1	1	1	2	1	–
Smed	2	7	3	4	1	3	–	1
Vulkanisør	–	1	–	–	–	–	–	–
I alt	4	11	4	5	2	5	1	1

	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1921	1940	1921	1940	1921	1940	1921	1940
Skomager	4	4	1	3	1	3	–	–
Smed	4	8	2	5	3	5	1	2
Vulkanisør	–	1	–	1	–	–	–	–
I alt	8	13	3	9	4	8	1	2

Antallet af virksomheder i reparationsfagene blev fordoblet i mellemkrigs-tiden i de otte stationsbyer. I de sjællandske steg antallet fra 11 til 22, i de jyske fra 16 til 32.

Det var især en kraftig vækst i antallet af smede, der lå bag denne udvikling. Det var ikke smedeværksteder i klassisk forstand. Virksomheder af den type gik tilbage i antal. Derimod var der en betydelig tilvækst af specialiserede smedeværksteder, først og fremmest cykel- og bilværksteder. Antallet af virksomheder var lidt større i de fire jyske byer end i de fire sjællandske, men Sjælland indhentede næsten Jylland i perioden. Den forholdsvis kraftige vækst på Sjælland var led i den proces, der koncentrerede erhvervsaktiviteten i stationsbyerne. Denne proces var som nævnt kraftigere på øerne, fordi håndværket oprindeligt havde været mere spredt ud over landdistrikterne der.



Bilismen fik sit gennembrud i 1920'erne, og det kom hurtigt til at sætte sit præg på erhvervslivet. Flere af købmændene i stationsbyerne og i landdistrikterne tog benzin op som vare. Billedet, der er fra før 1925, viser benzinstanderen hos købmanden i den lille nordvestsjællandske landsby Herrestrup.

Gustav Jensen: Købmandsliv, s. 16.

Sammen med bilismen dukkede et nyt servicefag op, vulkanisering. Det forekom kun i de største stationsbyer og var i øvrigt ikke udelukkende knyttet til bilismen, men var også et servicefag i forhold til landbruget, efterhånden som landbrugsvognene blev forsynet med gummihjul.

Det sidste af reparationsfagene var skomagerne, og de var inde i en langstrakt nedgangsperiode. Størstedelen af produktionen inden for faget var overgået til skotøjsfabrikker, således at fagets håndværksvirksomheder mere og mere måtte koncentrere sig om salg og reparation. Med tiden førte det til en polarisering inden for faget mellem de lidt større virksomheder, der fortrinsvis tog sig af handelen og efterhånden helt mistede deres håndværkskarakter, og de lidt mindre, der tog sig af reparation. Den sidste gruppe var den talrigeste.

Servicefagene

Tabel 56. Virksomheder i servicefagene 1921-1940

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1921	1940	1921	1940	1921	1940	1921	1940
Vask	–	3	–	–	–	–	–	–
Barber	3	8	1	2	–	2	–	1
Fotograf	1	1	–	1	–	–	–	–
I alt	4	12	1	3	–	2	–	1

	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1921	1940	1921	1940	1921	1940	1921	1940
Vask	–	1	–	2	–	–	–	–
Barber	1	8	1	7	–	6	–	–
Fotograf	2	1	2	1	–	–	–	–
I alt	3	10	3	10	–	6	–	–

Antallet af virksomheder i servicefagene voksede i både de jyske og de sjællandske stationsbyer. De to små byer Regstrup og Østrup var for små til at tiltrække nogen virksomheder af betydning i denne del af håndværket, og heller ikke Knabstrup og Mørkøv fik noget stort antal, men i de fire andre steg antallet stærkt. Det var først og fremmest barberfaget, der oplevede en stærk ekspansion. Det var et nyt fag på landet, og den kraftige stigning i antallet af virksomheder var ikke udtryk for, at fagets virksomheder tidligere havde været spredt ud over landdistrikterne og nu blev koncentreret i stationsbyerne, men derimod for en almindelig ekspansion, som blot i særlig grad førte virksomhederne til stationsbyerne, fordi disse nu var veletablerede enheder og det naturlige sted at placere en ny virksomhed af denne type i landdistrikterne.

Barberfaget var et godt eksempel på et fag, hvor stordriften ikke kunne trænge ind. Faget blev derfor heller ikke udsat for konkurrence fra industrien. Men på længere sigt blev faget alligevel ramt af stordriften om end kun indirekte. Det var, da stordrift gjorde det muligt at fremstille billige og effektive elektriske barbermaskiner, men det er en udvikling, der ligger efter den her behandlede periode.

Antallet af vaskerier voksede også, ihvertfald de professionelle vaskerier, der fandt omtale i handelskalenderen. En del af faget havde formentlig stadig hjemmeindustriel karakter, så det er umuligt at sige noget om det samlede antal virksomheder på grundlag af handelskalenderen. Den registrerede kun, at antallet af professionelle vaskerier voksede, og at de kun fandtes i de største stationsbyer.

Sammenfatning

Væksten i det samlede antal håndværksvirksomheder i mellemkrigstiden var formentlig mindre kraftig end i den foregående periode. Tendensen til, at de delvis bierhvervsprægede virksomheder af landsbyhåndværkertypen forsvandt, gjorde sig fortsat gældende og bevirkede, at antallet af professionelle heltidsvirksomheder af stationsbytypen voksede forholdsvis kraftigere end håndværket som helhed. 1930'ernes økonomiske krise ramte altså ikke stationsbyhåndværket så stærkt som landsbyhåndværket, hvis man måler efter antallet af virksomheder.

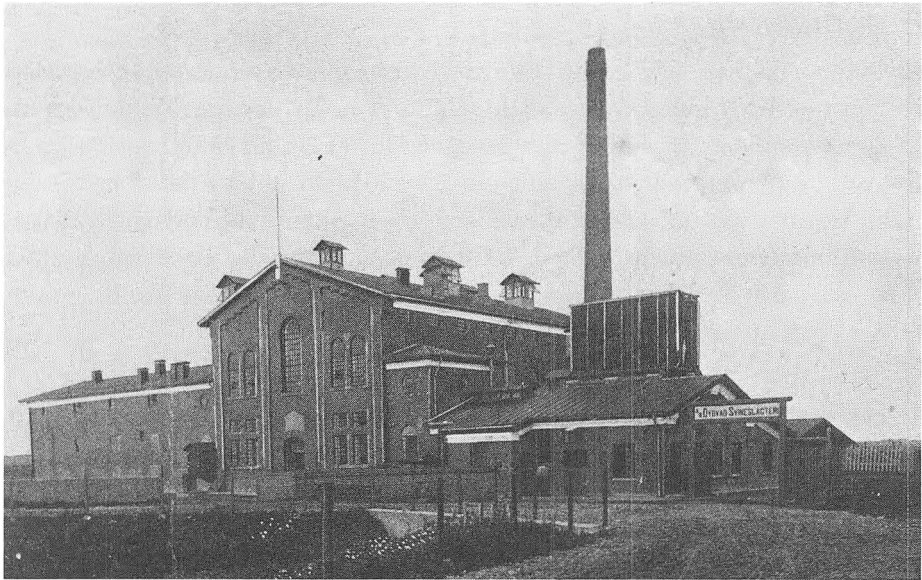
Industrien

Udviklingen i mellemkrigstiden skildredes med handelskalenderen som kilde, og det er også tilfældet med afsnittet om industrien. På forhånd kunne man have ventet, at handelskalenderen var en nogenlunde god kilde til belysning af industriudviklingen, fordi handelskalenderen dækker de større virksomheder bedre end de små, men der er mangler i handelskalenderen også for industriens vedkommende. F.eks. blev der i 1921 produceret motorcykler i Mørkøv, uden at det fremgår af handelskalenderen. Ganske vist var virksomheden lille og produktionen håndværksmæssig i teknisk forstand, og motorcykler var ikke virksomhedens eneste produkt, men eksemplet viser alligevel, at handelskalenderen ikke giver et udtømmende billede af industrivirksomhederne.

Det mest dominerende træk ved stationsbyindustrien var dens småvirksomhedskarakter, og dette træk holdt sig i mellemkrigstiden. Det var i vidt omfang de samme virksomheder, der blev registreret i handelskalenderen i 1921 og i 1940. Den vigtigste udvikling, der kunne registreres i periodens løb, var en egnsvis specialisering, som forekom ihvertfald i dele af Jylland. Der dukkede således mange små møbelfabrikker op i Himmerland, hvilket for så vidt er ejendommeligt, som det er en forholdsvis træfattig egn. Til gengæld forsvandt tekstilindustrien fra området, men den blev i stedet koncentreret i byerne og stationsbyerne omkring Herning.

Industrivirksomhederne i de otte stationsbyer var stort set begrænset til fire industrielle hovedgrupper.

Næringsmiddelindustrien havde i 1921 omfattet seks virksomheder og var i 1940 nået op på syv. I periodens løb var tre virksomheder forsvundet, mens fire nye var kommet til. Alle virksomhederne lå i industri/institutionsbyerne. I Jyderup havde der været et bryggeri i 1921. Det forsvandt, men til gengæld var der i 1940 dukket en margarinefabrik op. Års havde i alt fire virksomheder, hvoraf tre eksisterede i hele mellemkrigstiden. Det



Svineslagteriet i Dybvad. Svineslagterierne var store og havde næsten fabrikskarakter, når man så dem udefra. De var som det meste af stationsbyindustrien baseret på et lokalt forekommende råstof/landbrugsprodukt. Erhvervsarkivet.

var margarinefabrikken, bryggeriet og andelssvineslagteriet. Den sidste var langt den største af virksomhederne i næringsmiddelindustrien. I 1921 havde der også været en mineralvandsfabrik i byen. Den var forsvundet i 1940. Til gengæld var der kommet en motormølle. Ålestrup mistede den kartoffelmelsfabrik, den havde haft i 1921, men fik til gengæld en margarinefabrik og et eksportslagteri. Den sidstnævnte havde ganske vist eksisteret i byen siden 1910, men havde i 1921 kun én mand beskæftiget og blev derfor ikke regnet med til industrien, og var ikke omtalt i handelskalenderen i 1921. Det var den derimod i 1940, og det er taget som udtryk for, at den i mellemtiden var vokset så meget, at den nu skal regnes med til industrien, og derfor anføres den her som ny industrivirksomhed.

Tekstilindustrien havde i 1921 været repræsenteret af en virksomhed i Års og en i Ålestrup, men de forsvandt begge i løbet af mellemkrigstiden.

Inden for *træindustrien* steg antallet af virksomheder fra seks til 13. Fire gik igen i hele perioden, to forsvandt og ni nye kom til. Alle de ni nyttilkomne virksomheder var møbelfabriker eller maskinsnedkerier i de himmerlandske stationsbyer. Det var en generel udvikling i mellemkrigstiden, at de eksisterende møbelfabriker i byerne blev udsat for hård konkurrence fra nye fabriker i landdistrikterne, og det vil først og fremmest sige sta-

tionsbyerne¹². Her var lønniveauet lavere, og det gav en fordel i konkurrencen. Men som nævnt var det ikke alle dele af landet, der blev berørt af denne udvikling. Der var en regional specialisering, hvis samlede omfang ikke kan påvises her, men som ihvertfald gjorde sig gældende i Himmerland, som blev et centrum for møbelindustri. Det er i sig selv bemærkelsesværdigt, at der udviklede sig en møbelindustri i Himmerland, som ikke havde særlig store skovarealer, således at der ikke var tale om, at industrien udnyttede lokale råstoffer. Når det alligevel skete, er forklaringen den, at møbelproduktionen er mere arbejds- end transportintensiv, og at forudsætningerne for en decentral produktion dermed er tilstede, og det så meget mere som de små møbelfabrikker fremstillede forholdsvis simple massevarer, som ikke stillede særlige krav til arbejdskraftens faglige kunnen. De små møbelfabrikker i Himmerland var et led i udviklingen fra en håndværksmæssig til en industriel møbelproduktion, og den regionale koncentration af disse virksomheder har formentlig rummet handelsmæssige fordele. De nye møbelfabrikker var fordelt med tre i Års, fire i Ålestrup, hvor der fandtes én i forvejen, og to i Østrup. Desuden fortsatte den store virksomhed Gedsted Tang- og Madrasfabrik.

Placeringen af de nye fabrikker i stationsbyerne var nødvendig af hensyn til forsyningen med råvarer pr jernbane, men virksomhederne var hverken snævert knyttet til det lokale marked eller afhængige af en lokal råstofforekomst, så der var ikke nogen direkte sammenhæng mellem antallet af virksomheder og indbyggertallet i de stationsbyer, hvor de lå. Etableringen af en møbelindustri i Himmerland i mellemkrigstiden betegner en klar ændring i stationsbyerhvervslivets udviklingsmønster i forhold til de foregående perioder. Den umiddelbare oplandsafhængighed og binding til lokalk markedet var ikke længere den afgørende faktor i udviklingen.

Træindustrien havde i 1921 kun bestået af tre virksomheder i de fire jyske stationsbyer, nemlig foruden en møbelfabrik i Ålestrup og madrasfabrikken i Gedsted også Års Sav- og Høvleværk. Den sidstnævnte forsvandt i løbet af mellemkrigstiden, således at træindustrien i de fire byer derefter udelukkende bestod af møbelfabrikker og maskinsnedkerier.

Holbæk handelsdistrikt var mere skovrigt end Himmerland, og der udviklede sig også en vis træindustri i området, idet såvel Jyderup som Mørkøv fik et forholdsvis stort savværk. Desuden eksisterede der i Jyderup en trævarefabrik, Skarritsværk, men den forsvandt igen i løbet af mellemkrigstiden. De to savværker overlevede derimod om end ikke uden forandringer. Jyderup Savværk havde været ejet af familien Lang, men det blev i mellemkrigstiden overtaget af sin største kunde, De danske Mejeriers Fællesindkøb og skiftede derefter navn til Jyderup Savværk og Stavfabrik. Dette udviklingsforløb er et eksempel på den generelle tendens til, at den

økonomiske kontrol blev koncentreret i de større byer, mens stationsbyerhvervslivet fik en mere underordnet og afhængig karakter.

Metalindustrien var stort set begrænset til industri/institutionsbyerne. Ifølge folketællingen 1921 fandtes der en motorcykelfabrik i oplandsbyen Mørkøv, men den forsvandt omkring 1925 og blev ikke på noget tidspunkt registreret i handelskalenderen. Ifølge denne faldt antallet af virksomheder fra seks til tre i mellemkrigstiden. De fire maskinfabrikker blev reduceret til to og de to cykelfabrikker til en. Nye fabrikker blev ikke anlagt. Det var den økonomiske koncentrationstendens, der slog igennem, og den ramte inden for metalindustrien ligeså hårdt i Himmerland som i Nordsjælland.

Maskinfabrikkerne i stationsbyerne producerede fortrinsvis landbrugsredskaber og -maskiner, men denne produktion blev standardiseret og mekaniseret på store fabrikker tildels i udlandet, og det fjernede eksistensgrundlaget under nogle af maskinfabrikkerne i stationsbyerne. Over for denne udvikling spillede det ikke nogen rolle, om antallet af landbrug voksede eller ej, og de vækstimpulser, som endnu i mellemkrigstiden kunne udgå i et vist omfang fra landbruget i Himmerland, men som helt manglede i Holbæk handelsdistrikt, stillede ikke maskinfabrikkerne i de jyske stationsbyer bedre end i de sjællandske.

Koncentrationsprocessen ramte også cykelfabrikkerne og fik cykelfabrikken Fremad i Års til at lukke, mens cykelfabrikken Jyden i Ålestrup kom i store vanskeligheder og måtte rekonstrueres og fortsætte på et reduceret grundlag.

Sten-, ler- og glasindustrien var den sidste af de store industrielle hovedgrupper i stationsbyerne. Den voksede fra 37v til otte virksomheder i de otte stationsbyer i mellemkrigstiden, næsten udelukkende teglværker og cementstøberier; én virksomhed ophørte og to virksomheder kom til. Det var altså den hovedgruppe, der var mest stabil, og det skyldes for teglværkerens vedkommende deres afhængighed af lokalt forekommende råstoffer, som gav dem en stærk binding til lokalområdet, så længe råstofforekomsterne ikke var udtømt. Cementstøberiernes produkter var forholdsvis transportintensive, hvilket også rummede en vis beskyttelse af stationsbyvirksomhederne.

Der var i de otte stationsbyer kun to virksomheder, der faldt uden for de fire industrielle hovedgrupper, der er omtalt ovenfor. Det var A/S De danske Sprængstoffabrikker i Jyderup, som eksisterede i hele perioden, og som ihvertfald i en del af perioden også drev en farvefabrik i Jyderup ved siden af fabrikationen af sprængstoffer, og det var Års Dampvaskeri. Der er ikke fundet oplysninger om sidstnævntes størrelse, og det er muligt, at den efter sin arbejdsstyrke skulle regnes til håndværket.

I hovedtrækkene fulgte stationsbyindustrien de samme udviklingslinjer som i de foregående perioder. Industrien var domineret af små virksomheder og var fortrinsvis knyttet til det lokale marked eller til lokalt forekommende råstoffer. Virksomhederne hørte til i ganske få industrielle hovedgrupper: Næringsmiddel-, træ-, sten-, ler-, glas- og metalindustri. De fire hovedgrupper blev berørt af den koncentrationsproces, der kendetegnede industriens udvikling i mellemkrigstiden, om end i forskellig grad.

I næringsmiddelindustrien var der stadig eksistensmuligheder for små fabrikker i stationsbyerne, lidt bedre i Jylland end på øerne. Det var lokalmarkedets beskyttelse, der var afgørende for virksomhedernes muligheder. På Sjælland, hvor afstanden til nærmeste købstad generelt er mindre end i Jylland, og hvor den økonomiske udvikling var gået længere i retning af at integrere lokalmarkederne i større markedssammenhænge, blev fabrikkerne i stationsbyerne mere udsat for konkurrence fra de større industrivirksomheder i købstæderne.

I metalindustrien var stordriftsfordelene af en sådan størrelse, at fabrikkerne i stationsbyerne blev udsat for hård konkurrence både på øerne og i Jylland. Specialisering, rationalisering og produktudvikling forudsatte langt større markeder end de lokale eller regionale markeder, som stationsbyfabrikkerne havde taget sigte på at betjene, og krævede også en større kapitalstyrke end den, stationsbyvirksomhederne almindeligvis havde været i stand til at oparbejde.

Sten-, ler- og glasindustrien var for en del af virksomhederne tæt knyttet til lokale råstofforekomster, for andre knyttet til produktion af transportintensive varer, hvilket beskyttede lokalmarkedet. Begge dele virkede til gunst for de industrivirksomheder, der fandtes i stationsbyen. Dog skal det siges, at de virksomheder, der var baseret på lokale råstoffer, naturligvis måtte ophøre i det øjeblik, de lokale råstoffer slap op.

Helt anderledes formede udviklingen sig inden for træindustrien. Her formede industrialiseringen sig sådan, at stordriften havde sværere ved at slå igennem. Intet andet sted i industrien havde selv helt små virksomheder mulighed for at gennemmekanisere produktionen i samme grad som i træindustrien. Samtidig var træindustrien forholdsvis arbejdsintensiv i sammenligning med f.eks. metalindustrien. Det skabte nogle helt nye muligheder i stationsbyerne for at oprette industri i større omfang, som hverken var bundet til det lokale marked eller til lokalt forekommende råstoffer. Stationsbyerne fik nemlig en fordel i denne forbindelse i kraft af lavere etableringsomkostninger (billigere grundpriser) og billigere arbejdskraft. Der kunne derfor i bestemte egne opstå en ikke ubetydelig træ- (og det vil navnlig sige møbel-) industri, som karakteristisk nok ikke fik form af store, men af mange virksomheder.

Trods pres fra den koncentrationstendens, der prægede industriudviklingen, lykkedes det stationsbyindustrien som helhed at klare sig nogenlunde gennem mellemkrigstidens økonomiske vanskeligheder. Dertil bidrog det også, at regeringen under presset fra den internationale krise fra 1932 slog ind på en beskyttelsespolitik, som kom byerhvervene tilgode.

Handelen

Handelskalenderens kildeværdi er lidt bedre for handelens vedkommende end for håndværkets, uden at den dog er helt tilfredsstillende. Det kniber noget med detailhandelen, hvorimod den er næsten helt dækkende for groshandelens og købmændenes vedkommende.

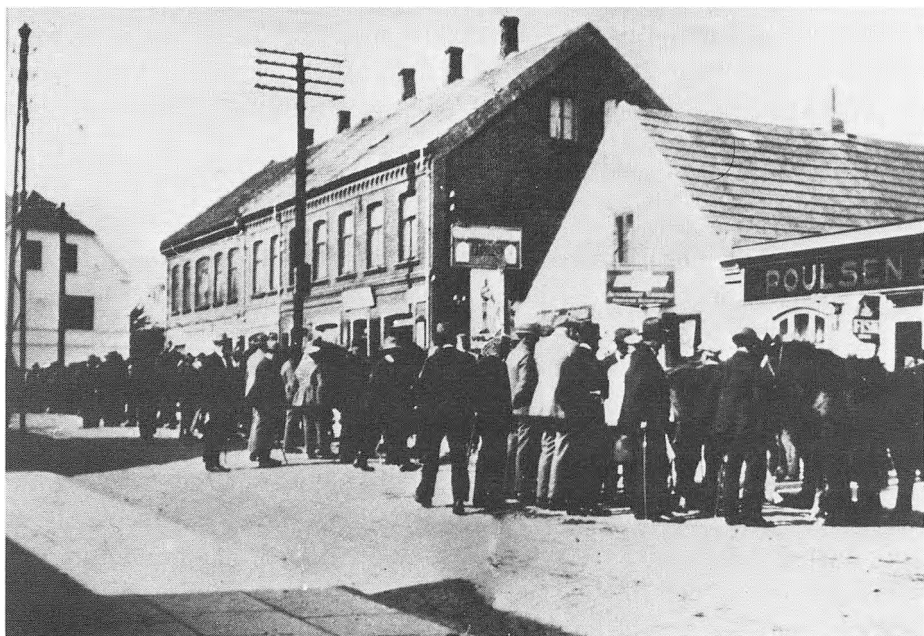
Hovedtendensen i udviklingen i mellemkrigstiden var, at handelsstanden blev koncentreret i de største stationsbyer, Jyderup, Års og Ålestrup. I de øvrige stationsbyer stagnerede antallet af handelsvirksomheder med undtagelse af Gedsted, som imidlertid blot indhentede det efterslæb, den havde oparbejdet, fordi den som landevejsby ikke fik fuld del i den forrige periodes vækst.

Både Jyderup, Års og Ålestrup oplevede en kraftig vækst i detailhandelen; Års og Ålestrup fik desuden en vækst i groshandelen, hvorved de imidlertid blot halede ind på Jyderup. Købmandsgruppen holdt sig nogenlunde på samme antal mellemkrigstiden igennem, men der kan næppe være tvivl om, at specialiseringstendensen fortsatte, og at hovedparten af købmandsforretningerne ved periodens slutning var detailhandelsvirksomheder i kolonialbranchen.

Groshandelen

Man kan skelne mellem den generelle og den branchespecifikke form for groshandel. Til den generelle groshandel hører handlende som kommissionærer, handelsmænd og agenter. Det er forholdsvis løse betegnelser, men med den gennemgående forskel, at kommissionærer og agenter havde højere indtægter end handelsmændene. Handelsmænd blev slet ikke optaget i handelskalenderen, så man kan ikke se, hvordan denne gruppe handlende klarede sig i mellemkrigstiden. Agenter og kommissionærer findes derimod omtalt i handelskalenderen, og de behandles i det følgende under ét, idet dog de agenter, der kun handlede med én vare (f.eks. margarine), regnes til den branchespecifikke engroshandel.

Kommissionærerne spillede i hele perioden en større rolle i de fire sjællandske stationsbyer end i de fire jyske, og det er en forskel, som formentlig beror på, at der var flere store gårde på Sjælland, som tidligt var blevet inddraget i pengeøkonomien, og som brugte kommissionærerne som mel-



Hestemarked i mellemkrigstidens Års. Markedshandelen hørte til de traditionelle handelsformer på landet, og i mange tilfælde voksede stationsbyerne op på steder, hvor der allerede tidligere var blevet afholdt markeder, i andre tilfælde blev egnens markedssted overført til stationsbyen, når den var blevet etableret. Markedshandelen gav forøget omsætning til de fleste handlende i byen, så der var stor interesse for at få en by gjort til markedsplads, hvis den ikke var det i forvejen.

Lokalhistorisk Arkiv i Års.

lemmænd i deres handel med købstæderne og måske navnlig København. I Jylland opstod der aldrig en kommissionærstand af samme størrelse, fordi de jyske familiebrug var mindre og kom senere med i pengeøkonomien end de sjællandske gårde, og da de for alvor kom med, valgte de i vidt omfang en andelsorganisering af handelen frem for at betro deres handel til en selvstændig kommissionærstand. Endelig var der i Jylland ikke nogen pendant til den koncentrerede efterspørgsel, som fandtes i København, og som påvirkede landbruget på store dele af Sjælland.

De branchespecifikke grosserervirksomheder var ikke noget særlig fremtrædende indslag i erhvervslivet i stationsbyerne. Der var lidt flere af dem i Himmerland end på Sjælland. De var næsten alle placeret i industri/institutionsbyerne. Den eneste undtagelse var en ostegrosserer i Knabstrup, men han har sandsynligvis formidlet varestrømmen til købstæderne, hvor

de øvrige grossererere formidlede varestrømmen den modsatte vej. I mange tilfælde var de knyttet ikke til en branche, men til et enkelt firma og har i så fald snarere været depotbestyrere end egentlige grossererere. Virksomheder af denne type forekom især i Års og var et resultat af, at Års var blevet centrum i en købstadstom egn.

Købmændene

Som nævnt kan man ikke ved hjælp af handelskalenderen konstatere de store forskydninger inden for købmandsgruppen i mellemkrigstiden, men bag den ensartede benævnelse i handelskalenderen gemmer der sig en udvikling, som gjorde et voksende antal købmandsforretninger til detailhandelsvirksomheder i kolonialbranchen. Det kan man se af, at kolonialhandlerbranchen, der var langt den største inden for detailhandelen, næsten manglede i de otte stationsbyer ifølge handelskalenderen. Der har naturligvis ikke manglet kolonialhandlere i de otte byer; denne opgave er blevet varetaget af købmandsforretningerne, og udviklingen har formentlig formet sig sådan, at detailhandelen med kolonialvarer gradvis er kommet til at spille en vigtigere rolle for den samlede virksomhed, mens handelen med andre varer som grovvarer, isenkram og manufaktur mere og mere har fået karakter af bivirksomhed og i et vist omfang er blevet opgivet helt.

Købmandsgruppens position mellem en gros- og detailhandel gør det umuligt at give en præcis beskrivelse af udviklingen i mellemkrigstiden. Den overordnede udviklingstendens var en tydeligere arbejdsdeling mellem en gros- og detailhandel, men da det ligeså meget var en forskydning af aktiviteten inden for den enkelte virksomhed, som det var en forskydning mellem virksomhederne, kan man ikke illustrere udviklingen tilstrækkelig tydeligt alene ved at belyse udviklingen i antallet af virksomheder. Brugsforeningerne er blevet regnet med til købmandsgruppen. For deres vedkommende skete der ikke ændringer i den forskel, der var mellem landsdelene. De var vedblivende bedre repræsenteret i de jyske stationsbyer end i de sjællandske. Mørkøv var den eneste af de fire sjællandske byer, som havde en brugsforening, mens alle fire byer i Himmerland havde.

Detailhandelen

Som nævnt var handelskalenderen mere mangelfuld med hensyn til detailhandelen end med hensyn til de andre handelsformer. Det kan man se ved at sammenligne handelskalenderen fra 1921 med folketællingen samme år. I absolutte tal var fejlen størst i de store stationsbyer Jyderup og Års, men procentvis var den nogenlunde lige stor i alle otte stationsbyer. Den vækst i antallet af detailhandelsforretninger, man kan udlæse af handelskalenderen i 1921 og 1940, angiver derfor udviklingens retning, men siger ikke

noget sikkert om intensiteten i væksten og heller ikke noget sikkert om antallet af virksomheder.

Tabel 57. Virksomheder i detailhandelen 1921-1940

	Jyderup		Mørkøv		Knabstrup		Regstrup	
	1921	1940	1921	1940	1921	1940	1921	1940
Fødevarer	4	10	3	5	1	1	–	1
Tekstil	6	10	4	3	2	1	–	–
Andet	5	11	1	3	–	3	1	1
I alt	15	31	8	11	3	5	1	2

	Års		Ålestrup		Gedsted		Østrup	
	1921	1940	1921	1940	1921	1940	1921	1940
Fødevarer	5	12	6	13	–	3	–	–
Tekstil	9	14	9	8	3	8	1	1
Andet	9	21	7	9	–	3	1	1
I alt	23	47	22	30	3	14	2	2

Væksten i antallet af detailhandelsvirksomheder var koncentreret om de største stationsbyer, Jyderup, Års og Ålestrup. I de øvrige var der kun tale om svag vækst eller stagnation, idet dog Gedsted brød mønsteret, men det var kun udtryk for, at Gedsted også på handelens område indhentede sit efterslæb fra den forrige periode. Udviklingen er udtryk for en centralisering af lokalmarkederne, som i højere grad blev punktvis koncentreret i købstæderne og de større stationsbyer.

Fødevarehandelen

Det var den største hovedgruppe inden for detailhandelen. Det fremgår ikke helt klart af tabel 57, men det skyldes det ovennævnte forhold, at en stor del af detailhandelen med kolonialvarer lå hos købmændene og brugsforeningerne og derfor ikke indgår i tallene i tabel 57. Tænkte man sig denne gruppe regnet med, ville fødevarehandelens dominans træde tydeligt frem.

Der fandtes i alt 12 brancher inden for fødevarehandelen i de otte stationsbyer. Nogle af disse brancher er meget dårligt belyst i handelskalenderen. Det gælder øl-, brød-, mælke- og ostephandlere. Det var overvejende små virksomheder, der fandtes i disse fag, men de er med undtagelse af en mælkehandler i Ålestrup i 1921 og en ostephandler i Jyderup i 1940 ikke nævnt i handelskalenderen. Man ved dog fra folketællingen, at de fandtes i 1921, især i Jyderup. Ølhandlerne er sandsynligvis forsvundet i løbet af mellemkrigstiden, mens brød- og mælkehandlerne har haft bedre muligheder for at slå sig gennem periodens vanskeligheder trods konkurrencen fra

bagerier og mejerier. Ostehandlerne var generelt et fag i vækst, men har i stationsbyerne næppe haft muligheder for en eksistens uden for de største byer, medmindre der var tale om detailudsalg i forbindelse med mejerier eller en grosvirksomheder.

De mest udbredte fag i stationsbyerne inden for fødevarehandelen var næst efter kolonialvarebranchen, som allerede er omtalt i afsnittet om købmændene, viktualie-, fiske- og cigar/tobaksforretninger. Viktualiehandlerne måtte konkurrere med slagterforretningerne, men betegnelserne er ikke præcise, og der var slagtere, der kaldte deres butik for viktualiehandel. I begrebet ligger dog en tættere tilknytning til butikken som salgsform end det nødvendigvis var tilfældet med slagterne, som i mange tilfælde handlede fra vogn. Det gjorde fiskeforretningerne også. Der har næppe været mange fiskehandlere i stationsbyerne, som kunne klare sig alene ved hjælp af salget fra butik. Cigar/tobakshandlerne hørte gennemgående til de meget små forretninger og havde langt fra eneret på deres varesortiment. Kolonialvarehandlerne solgte almindeligvis også tobaksvarer, og tobakssalg indgik som bierhverv i kombination med mange forskellige erhverv: barber, cykelhandler, isenkræmmer.

Spredt i de otte stationsbyer forekom der yderligere nogle brancher: Kaffe-, konfektur- og blomsterhandel samt apoteker. Kaffe- og konfekturhandlere var af samme type som cigar/tobakshandlerne: små virksomheder tildels af kioskkarakter. Stationsbyerne gav ikke eksistensgrundlag for store specialforretninger i disse brancher. Blomsterhandlerne er regnet med til fødevarehandelen, fordi der ikke kan trækkes en skarp grænse mellem grønthandlere og blomsterhandlere. Der anføres ikke direkte grønthandlere i handelskalenderen, men derimod nogle gartnere, og sandsynligvis har en del af disse kombineret avl af frugt og grønsager med butikshandel. Gartnerne omtales nedenfor under øvrige erhverv.

Endelig fandtes der apotek i Års og Ålestrup. Her kom de større afstande i Himmerland igen områdets stationsbyer til gavn. De to byer fik efter flere forgæves ansøgninger apotek i 1907. Det skete først i form af hjælpeapoteker, som ejedes af indehaveren af Løgstør Apotek, men fra 1917 blev de to apoteker selvstændige. På Sjælland blev der ikke oprettet apotek i nogen af de fire stationsbyer. Derimod fik Mørkøv og Knabstrup, men ejendommeligt nok ikke Jyderup, hver sit håndkøbsudsalg. Mørkøv fik i 1909 et håndkøbsudsalg fra Elefantapoteket i Holbæk. Det overgik i 1918 til Løveapoteket i Holbæk, og dette apotek åbnede i 1926 yderligere et håndkøbsudsalg i Knabstrup¹³.

Fødevarehandelen var – når bortses fra kolonialvarer – langt mere udbredt i de større stationsbyer. I 1940 blev der ikke registreret virksomheder uden for industri/institutionsbyerne og oplandsbyerne bortset fra to fiske-



Apoteket i Broust i Nordjylland var en af byens markante bygninger. Det var placeret på et hjørne og havde løst de arkitektoniske problemer ved et buet murforløb og ikke, som det især var tilfældet i stationsbyens blomstringsperiode, ved et skråt afskåret hjørne med tilhørende tårn på taget. Det kgl. Bibliotek.

handlere i henholdsvis Knabstrup og Regstrup. Der var altså en tendens til at koncentrere handelen i de største stationsbyer. Forskellen mellem dem og de mindste blev større.

Beklædningsvarehandelen

I de to største byer, Jyderup og Års, var der en vis tilvækst af virksomheder, i de øvrige stationsbyer stagnerede antallet. Dog indhentede Gedsted som sædvanlig sit efterslæb også på dette område. Beklædningsvarehandelen hører til det, der handelsteknisk kaldes udvalgsvarerhandelen, som kræver et stort befolkningsunderlag. Den findes derfor fortrinsvis i købstæderne, og der er derfor ikke noget mærkeligt i, at den inden for stationsbyerne især forekom i midtvejsbyer som Jyderup og Års, fordi de havde de bedste betingelser for at skaffe sig et opland af en nogenlunde størrelse. Bag denne udvikling lå bilismens fremtrængen, idet person- og rutebiler i stigende grad førte til en koncentration af udvalgsvarerhandelen i købstæderne og de største stationsbyer¹⁴.



Manufaktur- og trikotagehandler R. Rasmussen i Otterup (jvf. s. 187) flyttede i 1913 fra sin første forretning i Jernbanegade til et nyt hus, som han byggede i Bredgade. Butikken blev nu både større og mere iøjnefaldende og tydeligt adskilt fra boligen. Vinduesarealet i butikken var langt større, og den havde fået indgang direkte fra gaden.

Margit Egdal: Otterup, s. 71.

Beklædningsvarehandelen bestod af to grupper af fag, de lidt større forretninger: manufakturvare- og ekviperingshandlere, og de lidt mindre: trikotage-, broderi- og modehandlere. Begge grupper fandtes i stationsbyerne. Den første gruppe var svagt voksende i Jyderup, Års og Gedsted og svagt faldende i de øvrige. Den anden gruppe var lidt kraftigere voksende i Jyderup, Års og Gedsted og stagnerende eller svagt faldende i de øvrige byer.

Resultatet var, at der blev forholdsvis flere af de små virksomheder, men nogen stor forskydning var der dog ikke tale om.

Skotøjshandlerne blev i handelskalenderen slået sammen med skomagerne og er behandlet ovenfor under håndværket. Derimod indførte handelskalenderen en rubrik for træskohandlere, og dem var der i 1940 fire af, deraf hele to i Gedsted. Det er bemærkelsesværdigt, og det så meget mere som Gedsted ikke havde nogen tradition for hjemmeindustriel træskoproduktion, men det må tages som udtryk for, at fag, der var ved at forsvinde, stadig havde muligheder i Himmerland.

Hovedmønsteret i udviklingen var altså, at beklædningsvarehandelen i stationsbyerne blev koncentreret i midtvejsbyerne. Jyderup øgede således sin andel af beklædningsvarevirksomheder i de fire sjællandske byer fra 50% i 1921 til 71% i 1940, mens Års øgede sin andel blandt de jyske byer fra 41% i 1921 til 45% i 1940. Koncentrationstendensen var således nået længere og var samtidig kraftigere på Sjælland end i Jylland.

Anden handel

Opdelingen i fødevare-, beklædningsvare- og anden handel svarer i grove træk til den handelstekniske opdeling i dagligvare-, udvalgsvare- og specialvarehandel, så selv om gruppen anden handel er en restgruppe, som ikke er sammensat på grundlag af et fællespræg, består den alligevel overvejende af specialvareforretninger.

Denne gruppe handlende var repræsenteret i alle otte undersøgte byer, men nåede kun et større antal i de tre industri/institutionsbyer Jyderup, Års og Ålestrup, og blandt dem kom Års i løbet af perioden til at skille sig tydeligt ud. Kravene til vareudvalg og kapitalstyrke var ikke helt så store i specialvarehandelen som i udvalgsvarehandelen, og derfor kunne stationsbyerne bedre gøre sig gældende i denne del af handelen, hvis de blot kunne skaffe sig et tilstrækkelig stort opland. Derfor blev afstanden til købstad den mest afgørende faktor med hensyn til specialvarehandelens muligheder, og i den henseende havde Års et fortrin frem for de syv andre stationsbyer. Års kunne derfor øge sit antal af forretninger i denne gruppe fra ni i 1921 til 21 i 1940, i Jyderup steg tallet kun fra fem til 11 og i Ålestrup kun fra syv til ni.

De fag, der havde den største udbredelse, var cykelhandlere, trævarehandlere og bog- og papirhandlere. Cykelhandlerne var et af de hurtigst voksende fag i mellemkrigstiden. Det blev, især i København og købstæderne, i nogen grad et nøderhverv, og indtægterne i faget var gennemgående beskedne. Trævarehandlerne forsvandt i periodens løb helt fra de fire sjællandske byer, mens faget endnu i 1940 eksisterede i Års, Ålestrup og Østrup. Det var på vej til at forsvinde, og den udvikling var nået længere på



Carl Pedersen udvidede sin isenkramforretning i Gedsted (jvf. s. 188) og optog nu også møbler og ligkister i sit sortiment. Det var en usædvanlig kombination af varer, men det skal som nævnt ses i sammenhæng med Gedsteds stilling som landevejsby.

Lokalhistorisk Arkiv i Gedsted.

Sjælland end i Jylland. Bog- og papirhandlerne var generelt mere velhavende end de to forrige fag, og der var ingen særlige forskelle mellem landsdelene i dette fag.

Sæbe- og parfumebranchen oplevede en vækst i mellemkrigstiden. Den blev domineret af de store kædeforretninger Schou og Tatol, som blev et typisk indslag i de større stationsbyer, og som bidrog til at give stationsby-handelslivet et filialpræg. Disse kædeforretninger fandtes i Jyderup og Mørkøv, men var i Himmerland kun repræsenteret i Års.

Endelig var der nogle fag, der specialiserede sig i salg af tidens nye produkter som radioer, grammofoner og plader og fotoudstyr, og også her havde Års et mere alsidigt forretningsudbud end de øvrige.

Sammenfatning

Der var ikke nogen nedgang i antallet af handelsforretninger i de otte stationsbyer, men en vis vækst, om end den var langt mere afdæmpet, end den havde været i den foregående periode. Væksten var koncentreret om de største stationsbyer, især midtvejsbyerne, og ganske særligt Års, hvor afstanden til nærmeste købstad var størst, blev begunstiget af denne udvikling. Det var et led i lokalkmarkedets tiltagende centralisering.

De øvrige erhverv

Også i mellemkrigstiden var handel og håndværk de vigtigste erhverv i stationsbyerne, men de var naturligvis ikke de eneste.

Hotel og restaurant

Som nævnt hørte kroen som regel til pionervirksomhederne i stationsbyen, og denne erhvervsgruppe var den mest udbredte næst efter handel og håndværk. Alle otte stationsbyer havde kro under en eller anden form i mellemkrigstiden. Der skelnes ikke mellem kroer, hoteller, gæstgiverier, restauranter og cafeer. Deres antal var uforandret i de otte byer i mellemkrigstiden, idet en tilvækst på én virksomhed i Jyderup blev opvejet af en nedgang på én virksomhed i Gedsted.

Hotellerne og kroerne var i den foregående periode blevet mål for afholdsbevægelsens agitation, og med beværterloven af 1912, der gav sognerådene vetoret over for ansøgninger om beværter- og gæstgiverbevillinger, udviklede der sig en praksis med kommuneafstemninger om disse bevillinger. Disse afstemninger forekom hyppigere i Jylland end på Sjælland.

I 1921 var der afholdshoteller i alle fire jyske stationsbyer, hvorimod ingen af de fire sjællandske stationsbyer havde afholdshotel. I Års, Gedsted og Østrup hed hotellet udtrykkeligt afholdshotel, i Ålestrup hed det Pedersens Hotel, men var ligefuldt afholdshotel af den grund. I 1940 var der kommet et afholdshotel i Jyderup, til gengæld var Års Afholdshotel blevet afløst af Års Hotel, og det tidligere Pedersens Hotel i Ålestrup blev i 1934 til Svendsens Hotel og fik ved samme lejlighed spiritusbevilling¹⁵. Tørlægningen af sognene kulminerede i begyndelsen af mellemkrigstiden, og allerede i 30'erne begyndte de lokale spiritusforbud at blive ophævet.

En følge af tørlægningen var, at stationsbyerhvervslivet også kom til at omfatte et antal smugkroer. Af indlysende grunde lader det sig ikke gøre at anføre det præcise antal, men i Grindsted skulle der efter pålidelige kilder være helt op til 11 smugkroer, når der var marked i byen, og selv i det tørlagte Ålestrup kunne man købe spiritus på jernbanestationens restaurant, hvis man var ventende passager, og dertil krævedes blot, at man købte enkeltbillet til nabostationen Østerbølle. Og det gjorde man så¹⁶.

Handelskalenderen registrerede ikke restauranter og cafeer, og konditorier blev henregnet til bagerier og indgår i tallene i afsnittet om håndværket. Man kan derfor ikke belyse antallet af disse virksomheder i de otte stationsbyer, men ved, at de var et indslag i stationsbyerhvervslivet, ikke mindst konditorierne, som spillede en vigtig rolle i byernes sociale og kulturelle liv. Kendt er således konditoren i Kjellerup, Albert Dam, om end mere for sit forfatterskab end for sit konditori.



Afholds- og Højskolehotellet i Brædstrup. Bygningen er med sit hjørnetårn et godt eksempel på stationsbyarkitektur. Afholdshoteller var et karakteristisk indslag i stationsbyerne i mellemkrigstiden. I Brædstrup var der indrettet en butik i kælderen, som var overladt til en træskohandler. Han averterede også med staldplads og har formentlig passet hotellets rejsestald ved siden af sin træskoforretning.

Erhvervsarkivet.

Banker og sparekasser

Den udvikling, som pengeinstitutterne i de otte stationsbyer gennemløb i mellemkrigstiden, følger sig ind i det generelle mønster, jvf. kapitel 5. Antallet af bankfilialer voksede i de sjællandske byer, mens det faldt i de jyske. På Sjælland var det den lokale købstadsbank, Banken for Holbæk og Omegn, der udvidede sit filialnet, således at der kom kontor i både Mørkøv og Knabstrup. I forvejen var banken repræsenteret i Jyderup. Regstrup fik ikke bank eller bankfilial. I Jyderup var der konkurrence mellem Holbækbankens filial og en filial af en anden lokal købstadsbank, nemlig Kalundborg og Omegns Bank. Det blev Kalundborgbanken, der tabte, idet den måtte likvidere i 1928, men den blev så overtaget af Handelsbanken i København og med i overtagelsen fulgte filialen i Jyderup, så Holbækbanken slap ikke for konkurrence.

I Jylland havde Andelsbanken haft et stort filialnet, som også omfattede Års og Ålestrup, men i 1925 måtte Andelsbanken standse sine betalinger og som led i en rekonstruktion lukke sine filialer, herunder også filialerne i Års og Ålestrup. Til gengæld oprettede den lokal købstadsbank, A/S Banken for Hobro og Omegn, en filial i Gedsted, men sammenlagt faldt antallet af bankfilialer. Til gengæld havde Års og Ålestrup – i god overensstemmelse med det generelle mønster – hver en selvstændig bank. Ingen af de fire sjællandske stationsbyer havde en selvstændig bank. Ældst af de to selvstændige banker var Banken for Års og Omegn A/S fra 1899, mens Ålestrup Landbobank var blevet oprettet i 1905. Den sidstnævnte kom i vanskeligheder i 1920'erne som følge af cykelfabrikken Jydens alvorlige krise, og banken måtte rekonstrueres i 1922, men slap for at blive likvideret, da både Nationalbanken og Privatbanken i København sikrede en kapitaltilførsel, der bragte banken ud over det kritiske punkt. Derved blev indskyderne og deres indestående 2½ mill. kr. reddet¹⁷.

Forsikring

Formentlig var der flere personer i de otte stationsbyer, der havde forsikringsagentur som bierhverv. Det fremgår ikke klart af handelskalenderen, der heller ikke belyser hvilke selskaber, der var repræsenteret i de otte byer. Én ting fremgår dog af handelskalenderen: at der ikke fandtes selvstændige forsikringsselskaber i de fire sjællandske stationsbyer. Det gjorde der i de jyske, eller rettere i Års, som havde to brandforsikringsselskaber. Det følger sig ind i det generelle mønster, at der i Himmerland fandtes små, men selvstændige virksomheder, mens der på Sjælland fandtes større virksomheder, som havde filialstatus.

Vognmænd

Vognmandserhvervet oplevede en kraftig vækst i mellemkrigstiden, som man også måtte vente, efter at lastbilerne havde revolutioneret nærtrafikken. Sammenlagt steg antallet af vognmandsforretninger i de fire sjællandske byer fra en i 1921 til 17 i 1940 og i de fire jyske byer fra en i 1921 til 24 i 1940. De meget lave tal for 1921 stemmer ikke overens med oplysningerne i folketællingen for dette år, som anfører otte i de sjællandske byer og 15 i de jyske, men selv med hensyntagen til det er der tale om en betydelig vækst i mellemkrigstiden.

Der skelnes ikke skarpt i handelskalenderen mellem vognmænd og fragtmænd. Fragtmændene tog sig udelukkende af godstransport, men fik koncession på faste ruter, som de forpligtede sig til at betjene. I handelskalenderen blev de tildels slået sammen med kommissionærer, så det er umuligt at sige noget om antallet af fragtmænd.

Vognmændene tog sig ikke kun af gods-, men også af passagertransport. I godstransporten var de ikke bundet af bestemte ruter, men kunne køre frit og løse ad hoc-opgaver. I passagertransporten kunne de også køre frit, hvis de var droskevognmænd, men nogle af dem etablerede rutebilsforbindelse, og i så fald fik de samme pligt som fragtmændene til at betjene en rute.

De liberale erhverv

Lægerne var det mest udbredte af de liberale erhverv og manglede kun i Østrup. Dyr-læger, tandlæger og sagførere fandtes kun i de tre industri/institutionsbyer, idet oplandsbyen Gedsted dog også havde dyrlæge, og Års også havde tandtekniker, revisor og arkitekt.

Også på dette punkt skilte Års sig ud og bevægede sig op i en særlig højeste kategori af stationsbyer sammen med byer som Haslev, Odder og Vejen. Det var stationsbyer, der lå helt på linje med købstæderne med hensyn til de erhvervsfunktioner, som byen kunne varetage.

Andre erhverv

For fuldstændighedens skyld skal det nævnes, at der også i stationsbyerne forekom andre erhvervsvirksomheder, som ikke hører hjemme i nogen af de hidtil nævnte erhverv. Det var først og fremmest gartnerier og biografer, men også redaktionsarbejde i forbindelse med lokale ugeblade eller lokalredaktionsarbejde for købstadsaviser

Sammenfatning

Mellemkrigstiden blev økonomisk vanskelig for stationsbyerne som for resten af samfundet. De økonomiske konjunkturer slog om i efteråret 1920, og

det blev indledningen til en lang årrække med tilbagevendende økonomiske kriser og kortvarige mildninger. Landbrugseksporten, der havde været fundamentet under den økonomiske vækst i den foregående periode, mødte stigende vanskeligheder, og det svækkede de vækstimpulser, der udgik fra landbruget. Samtidig slog lastbilerne for alvor igennem, og det betød en kraftig effektivisering af nærtrafikken. Dermed aftog behovet for et tæt net af omladningspunkter i landdistrikterne. Begge dele svækkede stationsbyerne, mindre i Jylland, hvor der stadig udgik nogle vækstimpulser fra landbruget, end på Sjælland, hvor landbruget stagnerede. Når de sjællandske stationsbyer ikke kom ind i en direkte nedgangsperiode, skyldes det, at en ny gruppe begyndte at søge ind til stationsbyerne i større tal, nemlig aftægtsfolkene fra gårdene i omegnen. Samtidig fik stationsbyerne nye muligheder for at tiltrække små industrivirksomheder i brancher som trikotage- og møbelindustrien, hvor stordriften havde vanskeligere ved at trænge igennem, og hvor stationsbyerne fik en konkurrencefordel i forhold til købstæderne i kraft af deres billigere grundpriser og billigere arbejdskraft.

Mellemkrigstiden ændrede vækstmønsteret omkring stationsbyerne. Hvor stationsbyerne frem til 1920 tydeligt afspejlede familiebrugets fremtrængen i dansk landbrug, er udviklingen efter 1920 meget mindre entydig. Hovedmønsteret var en koncentrationstendens af lokalk markedet, som begunstigede de store stationsbyer og lod de største vokse op i en elitegruppe, der lå på linje med købstæderne med hensyn til de opgaver, erhvervslivet løste.

Forskellen mellem den vestdanske og den østdanske udvikling, som har været et gennemgående tema i denne bog, gjorde sig fortsat gældende. Stationsbyerne havde lettere ved at fastholde et lokalk marked i Jylland end på Sjælland. Det er imidlertid blot udtryk for, at udviklingen var nået længere på Sjælland. Tendensen gik klart i retning af, at lokalk markederne blev integreret i større enheder, og i den henseende var de sjællandske stationsbyer foran de jyske.

Kapitel 5

Uddannelse, finansiering og organisering

I de foregående kapitler er stationsbyerhvervslivets udvikling blevet belyst på grundlag af de to udvalgte handelsdistrikter og de otte udvalgte stationsbyer. I det følgende vil tre sider af udviklingen blive trukket frem til nærmere analyse, og denne analyse begrænses ikke til de udvalgte handelsdistrikter og stationsbyer, men omfatter hele stationsbysystemet. Uddannelse, finansiering og organisering var med til at skabe rammerne omkring stationsbyerhvervslivets udfoldelse og indgik i et vist omfang direkte i det.

Uddannelse

Emnet uddannelse kan belyses fra to forskellige sider: 1) Hvad betød den faglige uddannelse i stationsbyerne? Hvilken uddannelse havde de næringsdrivende i stationsbyerne og deres ansatte? og 2) Hvilken plads indtog stationsbyerne i det faglige uddannelsessystem? Hvilke uddannelsesmuligheder var der i stationsbyerne?

Det første spørgsmål er for så vidt det vigtigste, men også det, som vanskeligst lader sig belyse. Der eksisterer ikke et kildemateriale, som gør det muligt bare nogenlunde systematisk at belyse de næringsdrivendes uddannelse og den udvikling, der var på dette område. Det kan derfor ikke lade sig gøre at levere et egentligt bevis for den ovenfor fremsatte opfattelse, at stationsbyerne medførte en professionalisering af erhvervslivet på landet. Man kan pege på, at erhvervsaktiviteten på landet i stigende grad blev koncentreret i stationsbyerne, mens det gamle landsbyhåndværk var på retur, og man kan pege på, at antallet af rene håndværksvirksomheder, det vil sige håndværksvirksomheder, der ikke blev kombineret med andet erhverv som f.eks. landbrug, var stigende, og man kan – som det vil fremgå nedenfor – pege på, at antallet af elever i de tekniske skoler på landet var stigende, og det samme var tilfældet med antallet af svendeprøver, der blev aflagt på landet, og alt det peger i retning af en professionalisering. Hvad man imidlertid ikke kan afgøre med sikkerhed, er stationsbyernes rolle i denne proces. Var professionaliseringen en almen tendens for alle erhvervsdrivende på landet, både i landsbyerne og i stationsbyerne, eller var det særlig udtalt for de erhvervsdrivende i stationsbyerne og noget, som adskilte dem fra landsbyernes erhvervsdrivende?

Sandsynligheden taler for, at stationsbyerne fremmede professionaliseringen, og at der var en forskel mellem landsbyerne og stationsbyerne i den henseende. Stationsbyerhvervslivet bestod af en kerne af professionelle virksomheder, der var veletablerede og blev drevet af næringsdrivende med en faglig uddannelse, og uden om denne kerne en langt mindre stabil gruppe af virksomheder, hvis indehavere var mindre bofaste og lettere skiftede mellem selvstændig virksomhed og ansættelse og ikke nødvendigvis havde fået en egentlig faglig uddannelse¹. En undersøgelse fra 1921 peger på, at disse to grupper inden for håndværket var nogenlunde lige store. Sandsynligvis har disse grupper også eksisteret i landsbyerne, men blot i et andet talforhold med den mindre veletablerede som den dominerende.

Det andet spørgsmål lader sig besvare langt mere præcist. Det er spørgsmålet om, hvilke faglige uddannelsesmuligheder der var i stationsbyerne. Det vil for overskuelighedens skyld blive delt i to, idet håndværk og handel, der var langt de vigtigste erhverv i stationsbyerne, behandles hver for sig.

Håndværkeruddannelsen i stationsbyerne

Oprindeligt var håndværkeruddannelsen en rent praktisk uddannelse. Efter nogle år som lærling blev man svend og havde senere principielt mulighed for at blive mester. Svendepøven bestod i, at man udførte et bestemt fagligt arbejde, et svendestykke, og tilsvarende krævedes et mesterstykke, før man kunne blive mester. Denne traditionelle mesterlære var opstået inden for rammerne af det lavsstyrede håndværk, og det var håndværksslavene, der administrerede ordningen. Da de faldt væk ved indførelsen af næringsfriheden, måtte håndværket finde nye former for den faglige uddannelse. Mesterlæren fortsatte som grundprincip, men det blev nødvendigt at finde nye rammer omkring prøverne.

Midt i 1860'erne og igen i 1884 udsendte Indenrigsministeriet et cirkulære, der fastsatte bestemmelser for svendepøven, som skulle afholdes i det offentlige regi. Der blev indført svendepøvekommissioner i alle købstæder samt enkelte lokaliteter på landet, deriblandt de to stationsbyer Kjellerup og Odder. I disse kommissioner var den lokale øvrighed repræsenteret.

De nyindførte officielle svendepøven var imidlertid ikke den eneste mulighed for at aflægge svendepøve. Mange af de gamle håndværkerlav fortsatte som frivillige foreninger, og en del af dem arrangerede fortsat svendepøven – med eller uden repræsentanter for øvrigheden tilstede.

Der var imidlertid ikke tilfredshed med antallet af svendepøven. Efter næringsloven af 1857 var det frivilligt, om en håndværker ville aflægge svendepøve eller ej, og det var mindre end halvdelen af lærlingene, der

aflagde svendeprøve efter udstået læretid. De fleste fik blot et lærebrev. I slutningen af århundredet blev der især peget på, at der var for få landhåndværkere, der aflagde svendeprøve. Det foranledigede håndværkets hovedorganisation, Fællesrepræsentationen for dansk Industri og Håndværk, til at nedsætte et udvalg i år 1900, som skulle se på problemet. Resultatet af dette arbejde blev, at Fællesrepræsentationen i 1902 oprettede nogle kommissioner, der skulle fremme aflæggelsen af svendeprøver i de områder, hvor der ikke i forvejen fandtes svendeprøvekommissioner, det vil sige på landet, da der jo fandtes svendeprøvekommissioner i købstæderne. Formand for de nye kommissioner, der trådte i funktion i 1904, blev professor Camillus Nyrop².

Fra 1904 eksisterede der altså tre forskellige muligheder for at aflægge svendeprøve: 1) De officielle svendeprøvekommissioners prøver. 2) Lavenes egne prøver og 3) Fællesrepræsentationens prøver, der især tog sigte på landhåndværkerne.

De officielle svendeprøver nåede deres største udbredelse i femåret 1900-1904, mens de private kulminerede kort før 1. Verdenskrig³. Deres fortsatte vækst efter 1904 hænger sammen med, at Fællesrepræsentationens svendeprøver begyndte det år.

Fagfordelingen i Fællesrepræsentationens svendeprøver var meget skæv. I perioden 1904-1913 blev 97% af alle prøver aflagt inden for otte fag: Murer, tømrer, smed, snedker, maler, vognmager, sadelmager og slagter⁴. Byggefagene var de altdominerende, og de fire største byggefag tegnede sig alene for 75% af alle svendeprøver i perioden.

Deltagelse i en af Fællesrepræsentationens svendeprøver skete via en lokal håndværkerforening. I løbet af perioden 1904-1913 fordobledes antallet af foreninger, der indstillede lærlinge til disse svendeprøver, og perioden igennem var ca. halvdelen af de indstillende foreninger hjemmehørende i stationsbyerne. Alligevel nåede antallet af stationsbyhåndværkerforeninger, der deltog i dette arbejde, ikke over 29, og tallet faldt endda en smule mod slutningen af perioden. Sat i forhold til de 222 stationsbyer var det ikke noget stort tal⁵. Hovedparten af de involverede stationsbyforeninger lå i Jylland, og det er ikke mærkeligt, da behovet var mindre på øerne som følge af den tættere købstadsdækning. Det korte af det lange er imidlertid, at stationsbyerne kun i begrænset omfang blev draget ind i den organiserede håndværkeruddannelse, og at det langt fra var alle stationsbyer, hvor en lærling kunne afslutte sin faglige uddannelse ved at aflægge en svendeprøve i byen. Det gælder perioden forud for 1. Verdenskrig; krigstiden og mellemkrigstidens udvikling lader sig ikke belyse for svendeprøvernes vedkommende.

Svendeprøverne var afslutning på en uddannelse efter den traditionelle mesterlære, men i stigende grad blev mesterlæren, det vil sige den praktiske uddannelse i virksomhederne, suppleret med skoleundervisning teoretisk og med tiden også praktisk. Det er historien om de tekniske skoler, som bredte sig i byerne og på landet. Omkring 1880 havde alle danske købstæder fået en teknisk skole, og samtidig begyndte de første tekniske skoler at skyde op i landdistrikterne. Det var de lokale håndværkerforeninger, der tog initiativ til oprettelsen af skolerne, og som sikrede kontinuitet i skolerne drift i de første vanskelige år. De tekniske skoler opstod lokalt, og udviklingen af det tekniske skolevæsen i Danmark fulgte ikke en fastlagt plan. Men lidt efter lidt kom de tekniske skoler ind i fastere rammer. I takt med, at statstilskuddet til skolerne voksede, fik staten også et større indseende med dette område. Der blev i 1890 udnævnt en inspektør for den tekniske undervisning, og gennem den private organisation Foreningen af Tekniske Skoler i Danmark blev der udfoldet bestræbelser for at sikre ensartethed i undervisningen. Det resulterede i, at der på frivilligt grundlag blev tilvejebragt fælles læseplaner for aftenskolevirksomheden og en del af dagskolevirksomheden i årene 1910-13⁶.

På det tidspunkt var der imidlertid sket en differentiering inden for de tekniske skoler. I de større byer var undervisningen gang på gang blevet udvidet, og i København, Århus, Odense og Helsingør – senere også Horsens – udviklede de tekniske skoler sig til teknika, det vil sige læreanstalter, hvor man kunne uddanne sig til ingeniør. Det var kun i de største provinsbyer, at der blev oprettet teknika, men også i de store og mellemstore købstæder blev den tekniske undervisning udvidet.

I denne udvikling havde stationsbyerne svært ved at gøre sig gældende. Der blev ganske vist oprettet tekniske skoler i mange af stationsbyerne, og de betegnede et stort fremskridt i undervisningsstandard og -muligheder, men samtidig sakkede stationsbyerne mere og mere bagud i forhold til de store købstæder. Forskellen mellem den uddannelse, man kunne få i de største købstæder og i stationsbyerne, blev større i periodens løb tiltrods for de mange tekniske skoler, der blev oprettet på landet.

Deres positive betydning for stationsbyerne skal dog ikke undervurderes. Takket være de tekniske skoler blev det muligt at gennemføre ihvertfald dele af en tidssvarende uddannelse, uden at stationsbyens lærlinge skulle søge til en købstad. De tekniske skoler skabte forudsætningen for, at det var realistisk at have lærlinge i stationsbyerne i en tid, hvor kravene til lærlingenes faglige uddannelse steg.

De tekniske skoler blev i kraft af den frivillige koordinering af læseplanerne et integreret led i det samlede tekniske undervisningssystem. Ele-

verne kunne derfor fortsætte undervisningen på de tekniske skoler i købstæderne, når de nåede ud over det niveau, som stationsbyskolerne førte op til. Nogle steder blev der indgået formaliserede ordninger, således at eksamen fra stationsbyens tekniske skole automatisk gav adgang til optagelse i en af de videregående klasser i købstaden. Et sådant samarbejde eksisterede f.eks. mellem Hadsten Højskoles håndværkerafdeling og Randers Tekniske Skole⁷.

En af de ældste tekniske skoler i stationsbyerne var Teknisk Skole i Årup, og dens udvikling kan i mange henseender opfattes som typisk. Den begyndte under meget beskedne former i 1885, idet en af byens pionerer, snedkermester R. Andersen, fik en arkitekt fra Odense til at undervise byens lærlinge i tegning fire timer om ugen. Efter et par år fik R. Andersen i 1888 stiftet et særligt Teknisk Selskab, der kunne tage sig af undervisningens tilrettelæggelse og skolens administration. R. Andersen blev formand for Teknisk Selskab og havde således fortsat hånd i hanke med Teknisk Skoles drift og udvikling. Et stort problem for de små tekniske skoler på landet var det at skaffe tilstrækkeligt dygtige lærerkræfter⁸. I Årup havde man som nævnt i starten fået hjælp fra en arkitekt i Odense, men han blev afløst af lokale håndværksmestre, murermester N.P. Jørgensen og malermestrene Slott og Bæhrendsen. Den sidstnævnte deltog løbende i Statens Tegnælærerkursus' uddannelses tilbud. I 1892 fik Teknisk Skole i Årup sin egen bygning, opført i samarbejde mellem Teknisk Selskab (formand R. Andersen) og Årup Håndværker- og Industriforening (formand R. Andersen). Skolen blev drevet som aftenskole i vinterhalvåret og gav undervisning i forberedende tegning og fagtegning samt regning, skrivning, dansk og bogholderi. Elevtallet nåede i 1914 op på 60, hvoraf ca. halvdelen kom fra stationsbyen og resten fra dens opland⁹.

Forløbet i Årup var som nævnt typisk. I stationsbyerne var undervisningen på teknisk skole fortrinsvis aftenundervisning trods stadige forsøg på at få det ændret til dagundervisning. De forskellige former for tegning var de vigtigste og som regel også de eneste tekniske fag, mens de øvrige fag var merkantile eller almentdannende. I nogle byer blev der også oprettet undervisning for handelslærlinge på teknisk skole. Det kunne siden føre til etablering af særlige handelsskoler eller handelsskoleafdelinger, hvis byen var tilstrækkelig stor. Det var f.eks. tilfældet i Glamsbjerg og Jyderup¹⁰.

Fire af de otte særligt undersøgte stationsbyer fik teknisk skole. Det er de tre industri/institutionsbyer Jyderup, Års og Ålestrup og den sjællandske oplandsby Mørkøv. Derimod fik den jyske oplandsby Gedsted ingen, og dermed følger de otte byer sig godt ind i det generelle mønster, idet næsten alle oplandsbyerne på øerne fik teknisk skole, mens det i Jylland kun var hveranden.



Teknisk Skole i Jyderup. Der er gjort meget ud af det håndværksmæssige arbejde ved bygningens opførelse, som det som regel var tilfældet ved de tekniske skoler i stationsbyerne, der i sig selv skulle være et udtryk for byens håndværksmæssige formåen.

Det kgl. Bibliotek.

Ældst var skolen i Års fra 1890. Derpå fulgte Ålestrup i 1898, Jyderup i 1901 og Mørkøv i 1908. Skolen i Ålestrup blev aldrig særlig stor og fik ikke egne lokaler i perioden frem til 1940. Det gjorde derimod såvel den tekniske skole i Jyderup som den i Års. De fik også begge udvidet undervisningen, så der også kunne optages handelslærlinge på skolen. Det udviklede sig i Års til, at handelsundervisningen blev skilt ud og overført til en selvstændig institution, mens man i Jyderup gik en anden vej og gjorde handelsundervisningen til en særlig afdeling under Teknisk Skole. Ligesom i Årup, hvor Teknisk Skole var uløseligt forbundet med R. Andersens navn, var Teknisk Skole i Jyderup snævert knyttet til to af byens førende erhvervsdrivende, tømrermester H.N. Hansen og isenkræmmer H. Gylling-Folkmann. I Års foreligger der derimod ikke en tilsvarende pionerskikkelse.

De fleste tekniske skoler i stationsbyerne blev oprettet i perioden 1890-1910, men oprettelsen af skoler fortsatte frem til omkring 1930, hvorpå den gik næsten i stå.

Hovedparten af skolerne lå i Jylland, men dækningen med tekniske skoler var alligevel bedre på øerne. I den største stationsbykategori, industri/institutionsbyerne, havde alle stationsbyer på øerne en teknisk skole, mens

tre jyske stationsbyer, Skørping i Nordjylland og Holsted og Askov i Vestjylland, manglede. I den næste stationsbykategori, oplandsbyerne, var der kun to byer på Sjælland, der manglede en teknisk skole, Havdrup og Ruds Vedby, mens 25 af de 45 jyske oplandsbyer måtte undvære en teknisk skole. Det var især i Nord- og Vestjylland, at det var tilfældet. Fordelingen af de tekniske skoler passer altså ind i det generelle udviklingsmønster med en aftagende udviklingsgrad fra øst til vest.

Der er imidlertid én undtagelse fra dette mønster: Fyn. Her havde kun to af de ni oplandsbyer teknisk skole, og det er en dækning, som er ringere end selv den nordjyske. Imidlertid findes der en forklaring på dette forhold. Fire af de oplandsbyer, som manglede teknisk skole, lå i nærheden af Svendborg: Skårup, Hesselager, Kværndrup og Vester Skerninge, og her var der i 1915 blevet sluttet overenskomst mellem Svendborg Tekniske Skole og Mesterforeningen for Landhåndværkere på Fyn (Svendborg-kredsen), ifølge hvilken der blev oprettet et særligt kursus på skolen i Svendborg for landhåndværkerlærlinge, således at Teknisk Skole i Svendborg kom til at fungere som teknisk skole for omegnens stationsbyer¹¹.

Elevtallet i de tekniske skoler på landet voksede fra 2.935 i 1914/15 til 6.118 i 1939/40. Antallet af håndværkslærlinge var stort set uforandret i samme periode, ca. 11.500. Det betyder, at procenten af lærlinge, der gik på teknisk skole, steg fra 25 til over 50¹². Hovedparten af undervisningen var aftenundervisning, men der var en tendens til, at dagundervisningen vandt frem. Denne tendens var imidlertid ikke knyttet til de tekniske skoler, men derimod til håndværkerhøjskolerne.

De fleste af håndværkerhøjskolerne var blevet oprettet som afdelinger af de bestående folkehøjskoler, men enkelte var også blevet oprettet som selvstændige institutioner. Der fandtes håndværkerhøjskoler i Vallekilde, Hadsten, Haslev, Ollerup, Ry, Vinding, Ask og på Krabbesholm. Der var også nogle af de tekniske skoler i købstæderne, der indrettede særlige kostafdelinger for landhåndværkere. Det var således tilfældet i Hillerød, Roskilde og Nakskov, mens der i Kolding blev oprettet en særlig dagskole for landhåndværkere¹³.

Problemet med dagundervisningen for håndværkerlærlingene var, at mestrene nødig ville undvære lærlingens arbejdskraft i den almindelige arbejdstid. De modsatte sig derfor bestræbelserne på at ændre undervisningen fra aften- til dagundervisning. Denne modstand fortsatte, også efter at det ved lærlingeloven i 1937 var blevet obligatorisk at sende lærlinge til undervisning på de tekniske skoler. Mestrene boycottede i vid udstrækning den nye lov ved slet ikke at tage lærlinge ind.

De fag, hvor det voldte mindst besvær at indføre en form for dagundervisning for håndværkerlærlingene, var byggefagene, hvor der var mindre brug

for lærlingenes arbejdskraft i vinterhalvåret, og byggefagene var også den gren af håndværket, hvor der skete den største forbedring af landhåndværkernes faglige uddannelse.

Der var en klar tendens til, at fagundervisningen kom til at spille en voksende rolle på de tekniske skoler, mens de almentdannende fag trådte mere i baggrunden i takt med, at folkeskoleundervisningen blev forbedret. Det stærkere faglige præg gav sig også udslag i, at svendeprøverne for en stor del blev henlagt til de tekniske skoler, efter at Fællesrepræsentationen for dansk Industri og Håndværk i 1904 havde indledt sit arbejde for at få flere svendeprøver i landdistrikterne.

Den faglige undervisning i landdistrikterne tog ikke alene sigte på at uddanne lærlinge til svende, men rummede også muligheder for svende eller mestre, der ville videreuddanne sig. Der var ikke tale om noget organiseret efteruddannelsessystem, men om spredte muligheder. Man kan således se, at hovedparten af eleverne i Hillerød Håndværkerdagsskoles afdeling for landhåndværkere var svende og ikke lærlinge¹⁴. I 1901 begyndte man på Teknisk Skole i Høng et 14 dages begynderkursus for håndværksmestre, og det blev senere fulgt op af særlige bogholderikurser for egnens mestre¹⁵. Mere vidtgående var Bygmester-, Snedker- og Malerskolen i Holbæk. Den blev oprettet i 1915 af professor Ivar Bentsen som en fortsættelse og fornyelse af Håndværkerskolen i Vallekilde. I Holbæk blev der oprettet et treårigt kursus, der havde form af en bygmesteruddannelse, hvor håndværkerne lærte at projektere mindre byggerier på egen hånd. Skolen var et led i det arbejde, der udgik fra Landsforeningen Bedre Byggeskik for at etablere en særlig bygmesteruddannelse¹⁶.

Sammenfattende kan man om håndværkerundervisningen sige, at den gennemløb en betydelig udvidelse i perioden 1840-1940. Den traditionelle mesterlære blev suppleret med teknisk undervisning, og fra 1937 blev den tekniske undervisning gjort til en integreret del af mesterlæren. Den tekniske undervisning blev i periodens løb udviklet og differentieret, så den kom til at dække alle trin fra elementærundervisning til undervisning på et højt teoretisk niveau i et sammenhængende undervisningssystem.

I denne udvikling tog stationsbyerne del, idet den tekniske undervisning blev kraftigt udbygget. Det var de største stationsbyer og på øerne også de mellemstore, der i tiden mellem 1880 og 1930 fik hver sin tekniske skole. Men til trods for denne meget betydelige vækst i den tekniske undervisning i stationsbyerne kunne de ikke følge med. Den tiltagende udvikling og differentiering af undervisningen bevirkede, at forskellen mellem den undervisning, man kunne få i stationsbyerne, og den undervisning, man kunne få i de større købstæder, voksede. Så trods øgede muligheder blev efterslæbet større.

Handelsuddannelsen i stationsbyerne

Handelsuddannelsen var oprindelig ligesom håndværkerundervisningen en rent praktisk uddannelse, men i modsætning til håndværket var handelen ikke så fast organiseret i lav, og lærlingeuddannelsen var ikke så nøje fastlagt i handelen som i håndværket. Der fandtes således ikke inden for handelen noget, der svarede til håndværkets svendeprøver.

Den faglige undervisning udviklede sig inden for handelen efter de samme mønstre som inden for håndværket. Til de tekniske skoler svarede handelsskoler, blot med den forskel, at handelsskolerne gennemgående blev oprettet senere, og at der ikke kom nær så mange af dem.

Opbygningen af en handelsundervisning startede spredt og på lokalt initiativ, ligesom tilfældet var inden for håndværket. Det var som regel de lokale handelsforeninger, der tog initiativ til at få oprettet en handelsskole. Undervisning og læseplaner blev fastlagt lokalt. I de første mange år blev der kun oprettet handelsskoler i købstæderne. Ældst var Århus Handelsstandsforenings Handelsskole fra 1865¹⁷. Fra 1891 indledte konsul Kaalund i Kolding et arbejde for at få skabt en fælles undervisningsplan og en fælles eksamen for handelsskolerne. Det lykkedes også efterhånden, først i Jylland, fra århundredskiftet også på øerne, og i 1909 blev ordningen landsdækkende, da København også sluttede sig til den fælles undervisningsplan og eksamen.

Frem til 1920 var det handelsforeningerne og ikke staten, der sørgede for at administrere, koordinere og udvikle handelsundervisningen. Det centrale organ i dette arbejde var Provinshandelsforeningernes Fællesudvalg for Skolevæsen, som blev oprettet i 1901¹⁸. Men ligesom tilfældet var med håndværkerundervisningen, blev statsmagten lidt efter lidt inddraget i arbejdet. Det begyndte med, at staten fra 1883 indførte tilskud til handelsskoler i provinsen. I 1889 fik købmændene gennem en paragraf i lærlingeloven pligt til at give deres handelslærlinge fri, så de kunne deltage i undervisningen på handelsskolerne. I 1899 gik statsmagten et skridt videre, idet der blev oprettet en stilling som undervisningsinspektør for de statsunderstøttede handelsskoler. Frem til 1920 begrænsede statsmagten sit engagement til tilskud og tilsyn, men i 1920 blev der vedtaget en lov om handelsskoler, hvorefter staten overtog handelsundervisningen¹⁹.

De læseplaner, som Provinshandelsforeningernes Fællesudvalg fik indført og gjort gældende over hele landet, indeholdt et kursus med undervisning i 25 uger i vinterhalvåret. De vigtigste fag var de almentdannende, dansk og regning, men kurset omfattede også mere fagspecifikke fag som handelskorrespondance, bogføring og handelsret²⁰. I tidens løb blev handelsundervisningen imidlertid udviklet, og der blev etableret undervisning

på flere niveauer – nøjagtig det samme forløb, som man så inden for håndværket. Forholdet mellem de forskellige niveauer blev reguleret ved Handelsskoleloven af 23. juni 1920. Denne lov skabte rammerne for et sammenhængende undervisningssystem, som bestod af tre niveauer: Højere handelsskoler, skoler for handelsmedhjælpere og skoler for handelslærlinge.

Den mest vidtgående undervisning blev givet på de højere handelsskoler. Dem var der to af i Danmark i 1940, Handelshøjskolen i København og Den jyske Handelshøjskole i Århus. Det næste trin var skoler for handelsmedhjælpere. Dem var der ti af i 1940, alle beliggende i København eller i de større købstæder. Til denne gruppe regnes i den foreliggende sammenhæng også Niels Brocks Handelsskole i København. Ingen af stationsbyerne blev inddraget i handelsundervisningen på de to øverste trin.

De handelsskoler, der fandtes i stationsbyerne, var skoler for handelslærlinge, og de hørte altså hjemme på undervisningens elementære trin. Der var i øvrigt ikke ret mange handelsskoler i stationsbyerne. Frem til 1920 blev der kun oprettet fire. De lå i Fakse, Haslev, Odder og Vejen, altså i stationsbyer, der var på størrelse med små købstæder. I mellemkrigstiden blev der oprettet yderligere ni: Glumsø, Glamsbjerg, Ringe, Års, Bjerringbro, Bramminge, Brædstrup, Brørup og Hadsten²¹. Sammenlignet med de 119 tekniske skoler, der fandtes i stationsbyerne, er de 13 handelsskoler ikke noget stort tal.

Som nævnt var der også en række tekniske skoler i stationsbyerne, der varetog handelsskoleundervisning. I 1938 drejede det sig om 20 tekniske skoler, der havde oprettet handelsskoleafdelinger, som stod under Tilsynet med Handelsskolerne. Sammenlagt var der altså 33 handelsskoler eller handelsskoleafdelinger i stationsbyerne ved periodens slutning. Med undtagelse af Glumsø og Vemb hørte de alle til de største stationsbyer, industri/institutionsbyerne. De 33 handelsskoler/afdelinger var forholdsvis jævnt fordelt geografisk bortset fra, at Vestjylland havde uforholdsmæssigt mange.

Stationsbyhandelsskolernes udvikling fulgte et ensartet mønster. Vejen Handelsskole kan tjene som eksempel. Den blev oprettet i 1915, men kan føre sin historie tilbage til 1907. Det år begyndte Teknisk Skole i Vejen, hvor undervisningen stod åben for lærlinge i både håndværk og handel. Fra 1910 blev der etableret et særligt handelskursus på Teknisk Skole, hvor der blev undervist i bogholderi, handelskorrespondance, vekselret og sprog. Men stadig foregik undervisningen på Teknisk Skole, hvor handelsundervisningen trods alt kun var en biaktivitet. I 1913 blev der imidlertid stiftet en handelsforening i Vejen, og det blev indledningen til, at handelsundervisningen kom under fastere rammer.

Som i de fleste andre byer var det den lokale handelsforening, der fik

givet undervisningen den fornødne fasthed og kontinuitet. I 1915 fik handelsforeningen i Vejen med hjælp fra Den jyske Handelsstands Centralforening oprettet en egentlig handelsskole. Den kom til at omfatte tre klasser, og undervisningen fulgte Provinshandelsforeningernes Skoleudvalgs plan. Den fik foreløbig lokaler på Teknisk Skole, og dens første forstander blev H.P. Skøtt, der i forvejen var forstander for Teknisk Skole, så den nære forbindelse til Teknisk Skole fortsatte efter 1915, men med den afgørende forskel, at handelsskolen nu havde status af en selvstændig institution i forhold til Teknisk Skole. I 1920 trådte den nye handelsskolelov i kraft, hvilket dog ikke medførte særlig omfattende forandringer i Vejen. I resten af den her behandlede periode fortsatte skolen nogenlunde efter de retningslinjer, der var blevet udstukket i 1915. Først i slutningen af 1950'erne

HOTEL - VOGNMANDSFORRETNING



I årene 1911-21 oplevede Fårevejle Stationsby i Nordvestsjælland en kraftig befolkningstilvækst på ca. 50 %. Årene 1895-1920 var en periode med gode vækstmuligheder, men mulighederne omsatte sig naturligvis kun i vækst, hvis der var nogen, der udnyttede dem, og i mange stationsbyer var det en enkelt person, der stod som igangsætter og leder af byens udvikling. Således også i Fårevejle, hvor befolkningstilvæksten i vid udstrækning kan føres tilbage til initiativer, der udgik fra købmand Valdemar Olsen.

Valdemar Olsen var gårdmandssøn fra egnen omkring Tølløse og blev født i 1883. Han var ikke handelsuddannet, og da han i 1907 kom til Fårevejle Stationsby, var det for at bestyre afholdshjemmet. Fårevejle er om nogen skudt op på bar mark, og endnu i 1907 var der ikke meget by omkring stationen, og det afholdshjem, som Ingeborg og Valdemar Olsen blev bestyrere for, var en meget beskedent bygning. I bygningen blev der drevet detailhandel, og Valdemar Olsen overtog varelageret ved sin ankomst. Det bestod fortrinsvis af spiritus og spillekort og blev destrueret dagen efter til stor fortørnelse for de hidtidige kunder. Derefter tog Valdemar Olsen fat. Han drev afholdshjem, som svarede til sit navn, og han solgte en detail, ikke blot kolonialvarer som i den tidligere butik, men hurtigt også både mælk og brød, og allerede året efter udvidede han bygningen. Nu blev der indrettet pensionsværelser på loftet, og samtidig udvidede han varesortimentet til også at

omfatte grovvarer som brændsel, hønse- og svinefoder. Det varede imidlertid ikke længe, førend den udvidede bygning også var for lille, og allerede i 1911 flyttede han til en helt ny bygning, som han havde ladet opføre, og som efter byens forhold var ganske stor (se billedet). Forud for flytningen holdt han udsalg af de varer, som egnede sig dårligst til at blive flyttet: legetøj, platter, galanteri, nips, rammer, glas, tallerkner, lamper etc., og opremsningen giver i et kort glimt et indtryk af den udvidelse, hans varesortiment havde undergået på de fire år, han havde drevet detailhandel. I den nye bygning drev han hotel- og vognmandsvirksomhed med restaurant og rejsestald, som det fremgår af hans brevhoved, og han fortsatte sin købmandshandel, som omfattede isenkram, kolonial, galanteri, tobak, glas og porcelæn, brændsel, foderstoffer, cement, støbegods og trælast. Desuden havde han i den ene ende af bygningen indrettet en separat butik, hvor han handlede med trikotage. Af det tidligere varesortiment var kun brødet gledet ud. Det havde oprindeligt været Valdemar Olsens mening også at indrette et bageri i den nye bygning, men han opgav tanken. I stedet blev der indrettet bageri i et hus lige over for hans nye ejendom. Dette hus tilhørte Valdemar Olsen, som kort efter sin ankomst havde opkøbt grundene på begge sider af byens (kommende) hovedgade, og dem solgte han efterhånden til forskellige håndværkere og handlende. Når de så skulle bygge på grunden, var han leveringsdygtig i byggematerialer, og kom det til at knibe med økonomien, var det også Valdemar Olsen; i kontoret bag butikken drev han en udstrakt udlånsvirksomhed mod pant i fast ejendom.

Det var ikke kun erhvervslivets udvikling, Valdemar Olsen interesserede sig for. Da der i 1909 skulle bygges en privatskole i stationsbyen, solgte han ikke blot grunden til skolens bestyrelse, men blev også formand for bestyrelsen, og det fortsatte han med til 1922. Der var en ideologisk undertone i alt, hvad Valdemar Olsen gjorde. Han var grebet af Indre Missions tanker, og det var dette engagement, som fik ham til at træde ind i friskolens bestyrelse. Det var også det, der havde fået ham til at destruere sit nyerhvervede varelager af spiritus og spillekort ved sin ankomst til byen, og som fik ham til at belægge alle de grunde, han solgte med den klausul, at der ingensinde måtte sælges eller indtages spiritus på grunden. Om det sidste er blevet overholdt, kan man måske have sin tvivl om. Det var også hans indremissionske ståsted, der fik ham til at oprette mejeriet Fjordlyst i 1913 trods indædt modstand fra andelsmejerierne inde på land. Men hans tilknytning til Indre Mission vakte modstand, og i 1917 opstod der en brugsforeningsbevægelse i byen med brod mod ham, og den blev så stærk, at Valdemar Olsen måtte sælge sin forretning.

Ingeborg Christmas-Møller og Minna Holm Kragelund: Dagligliv bag dømmningen, s. 130ff.

skete der for alvor forandringer i skolens vilkår; i 1957 fik den således egen bygning – og fra da af er det gået stærkt, men det er en udvikling, der falder uden for rammerne for nærværende undersøgelse²².

Af de otte særligt undersøgte stationsbyer var det kun de to største, Års og Jyderup, der havde handelsskoleundervisning, og kun i Års var der tale om en selvstændig handelsskole, mens det i Jyderup var byens tekniske skole, der stod for undervisningen.

Fælles for den faglige undervisning i stationsbyerne – både inden for handel og inden for håndværk – var, at til trods for, at undervisningsmulighederne blev forbedret mærkbart i perioden op til 1940, blev forskellen til den undervisning, man kunne få i de større købstæder, større og større.

Finansiering

Finansiering og kreditgivning i stationsbyen var på én gang en forudsætning for stationsbyerhvervslivets udvikling og selv en del af stationsbyerhvervslivet, ihvertfald for den organiserede kreditgivnings vedkommende. Ligesom i afsnittet om undervisning kan emnet finansiering behandles fra to forskellige sider. 1) Der er spørgsmålet om, hvorfra de midler kom, som finansierede stationsbyernes erhvervsliv, og 2) der er spørgsmålet om, hvordan der opstod og udviklede sig en professionel finansiering og kreditgivning i stationsbyerne. Og ligesom i afsnittet om undervisning er det første spørgsmål på én gang det mest interessante og det vanskeligste at besvare. Der har formentlig været stor forskel fra virksomhed til virksomhed på, hvordan etablering og drift blev finansieret. En undersøgelse af dette spørgsmål vil kræve en lang række punktstudier og kan ikke lade sig gøre inden for den tid, der har stået til rådighed. Hovedvægten vil derfor blive lagt på det andet spørgsmål: Finansieringen som led i stationsbyernes erhvervsliv, men spørgsmålet om, hvorfra midlerne kom, vil blive taget op i et kort afsluttende afsnit.

Den professionelle finansiering og kreditgivning i stationsbyerne omfattede tre grupper: Pengeinstitutter, realkreditinstitutter og forsikringselskaber.

Pengeinstitutter

Der opstod i perioden 1810-1875 to forskellige typer pengeinstitutter i Danmark, sparekasser og banker. De havde forskellige opgaver. Sparekassernes vigtigste opgave var at tilvejebringe muligheden for en sikker pengeanbringelse, mens udlånsvirksomhed og kreditformidling i det hele taget kom

i anden række. Bankerne derimod havde kreditformidling som vigtigste opgave og tog først og fremmest sigte på at lette og fremme omsætningen. Forskellen mellem de to typer af pengeinstitutter blev fastslået ved sparekasseloven af 1880 og yderligere uddybet i 1919, da en ny lov bestemte, at sparekasser principielt ikke måtte diskontere veksler. Lovgivningen var imidlertid ikke særlig præcis med hensyn til at definere forskellen mellem banker og sparekasser, og til trods for, at skellet mellem dem blev opretholdt i lovgivningen helt frem til 1974, var realiteten den, at sparekasser i vidt omfang drev bankvirksomhed og omvendt²³. I det følgende vil banker og sparekasser imidlertid blive behandlet hver for sig.

Sparekasser

Den første sparekasse i Danmark blev oprettet i 1810, og frem til 1865 opstod der et net af sparekasser i købstæderne. En del af disse havde eller fik regional karakter. Det blev mest udtalt på Sjælland, hvor Den sjællandske Bondestands Sparekasse blev oprettet i 1856 og udbyggede et net af filialer over hele øen. I de øvrige egne af Danmark fandtes der også regionale sparekasser, men ingen af en tilsvarende størrelse. Århus Landbosparekasse, der var stiftet i 1862, havde ganske vist haft planer om at skabe en sparekasse for hele Nørrejylland, men disse planer kunne ikke føres ud i livet²⁴. I stedet kom der så en lang række mindre, regionale sparekasser. De fleste var hjemmehørende i en købstad, men nogle af dem blev oprettet på landet, således f.eks. Hads Herreds Sparekasse med hjemsted i Odder i 1862 og Sparekassen for Frijsenborg-Faurskov Birk i 1866 med hjemsted i Hammel²⁵.

Parallelt med de regionale sparekasser opstod der imidlertid en lang række lokale sparekasser, alle helt små, de såkaldte sognesparekasser. Den første sparekasse af denne type blev oprettet i 1857 på Falster, og i tiåret 1865-1874 oplevede denne type sit gennembrud, idet der blev oprettet mere end 250²⁶.

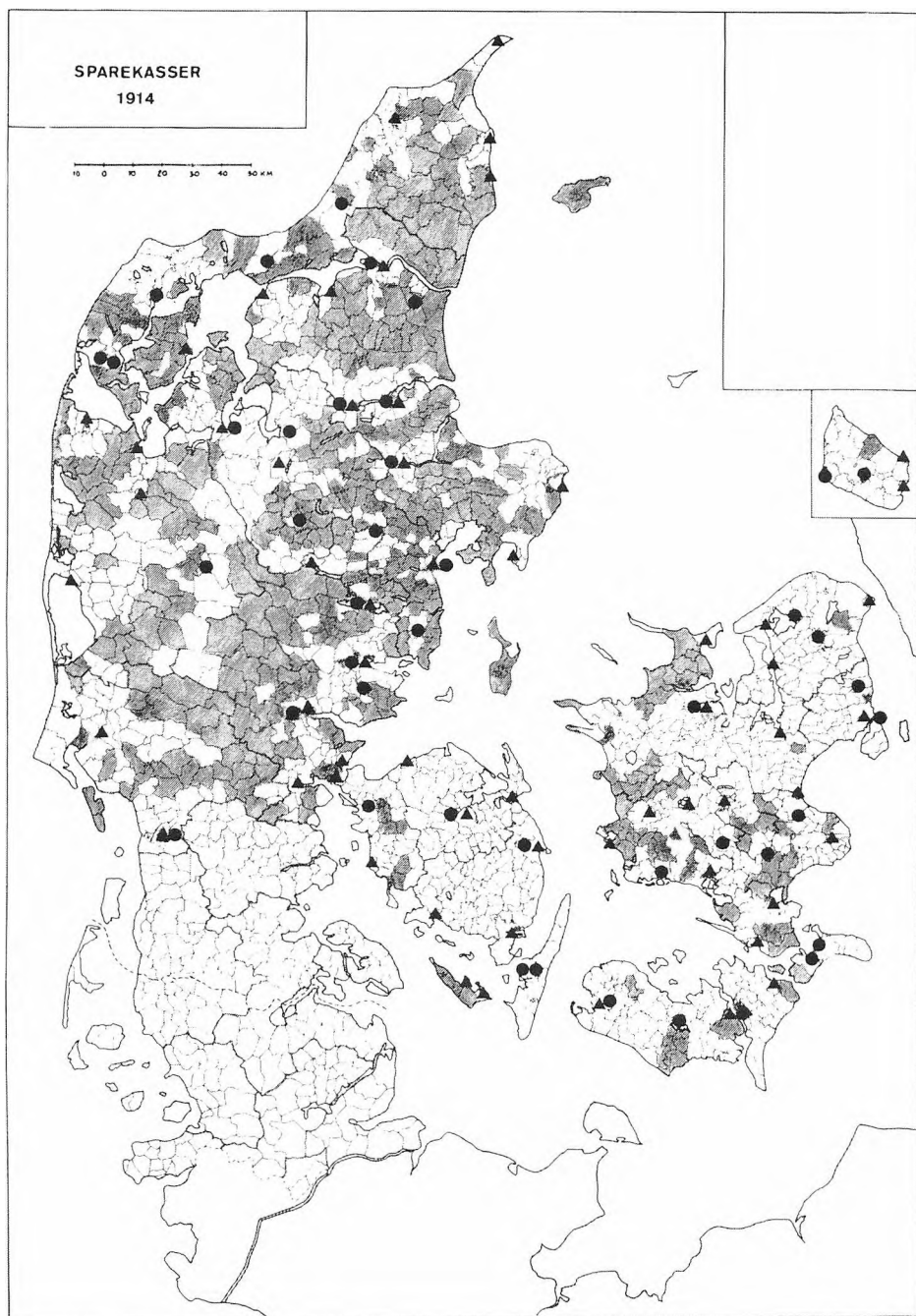
Sognesparekassernes geografiske fordeling var udpræget skæv, idet de var langt mere udbredt i Jylland end på øerne, hvilket skyldes, at Den sjællandske Bondestands Sparekasse i tiåret 1865-1874 oprettede en række strategisk velplacerede kontorsteder (filialer) rundt omkring på Sjælland, og derved overflødiggjorde sognesparekasser. Dertil kom imidlertid, at sparekasserne på Sjælland i vidt omfang blev oprettet for at skaffe kapital til fæsteafløsningen. Det krævede i almindelighed mere kapital, end en lille lokal sparekasse kunne præstere, og dermed blev det mere fordelagtigt at få en filial af Den sjællandske Bondestands Sparekasse end at få en lille selvstændig sparekasse. I Jylland derimod tog sparekasserne mere sigte på at

skaffe midler til forbedring af driften, idet fæsteaflysningen for en stor del var tilendebragt, inden sparekasseoprettelsen tog fart²⁷.

I 1885 var det samlede antal sparekasser kommet op på 550, og det niveau holdt det sig på indtil begyndelsen af 1920'erne, da det begyndte at falde. Sparekassenettet havde altså nået sin fulde udbredelse på et tidspunkt, da stationsbyudviklingen endnu kun var i sin vorden, og stationsbyerne blev – med undtagelse af Sjælland, hvor forholdene var præget af Den sjællandske Bondestands Sparekasses filialpolitik – ikke i særlig grad lokalisering for sparekasserne. Stationsbyerne faldt så at sige mellem to stole: De regionale sparekasser var for store og havde næsten udelukkende hjemsted i købstæderne, og de lokale sognesparekasser var for små og navnlig for talrige, idet deres antal allerede i 1885 langt oversteg antallet af stationsbyer. Dertil kommer imidlertid, at en egentlig fast lokalisering af sognesparekasserne først hører en senere tid til. Som regel var en sparekasse hjemmehørende, hvor formanden boede, og for de mindre sparekassers vedkommende havde de normalt ikke fast kontorlokale, men holdt åbent på en kro eller i stuen hos en, der havde plads, eller hvor det nu kunne lade sig gøre. Åbningstiden var begrænset. Det mindste, man har konstateret, er én gang pr termin (to gange om året!), som regel hyppigere, men i forrige århundrede sjældent så tit som én gang om ugen, ihvertfald hvad de små sparekasser angår. En sognesparekasse var derfor ganske vist i formel forstand et selvstændigt pengeinstitut, men fjernt fra hvad man i almindelighed forbinder med det begreb: en virksomhed i egen bygning med særligt forretningslokale med skranke og kasse, fastansat personale og daglig åbningstid. Virksomheder af denne type dukkede først op i landdistrikterne et godt stykke ind i vort århundrede. Forud for 1920 var sognesparekasserne altså ikke særlig etablerede, selv om mange havde holdt 50 års jubilæum.

Man kan derfor ikke udtale sig særlig sikkert om antallet af sognesparekasser i stationsbyerne forud for 1920, og der var i det hele taget et betydeligt mål af tilfældighed i deres lokalisering i denne periode, fordi deres hjemsted skiftede med formandens bopæl. Gennemgående var de små, og trods deres store antal tegnede de sig i 1874 ikke for mere end 9% af det samlede sparekasseindlån i Jylland og 3% på øerne uden for København. I 1920 var deres andel vokset til 19% i Jylland og 5% på øerne uden for København. Stigningen skyldtes især de sognesparekasser, der lå i stationsbyerne, og som i nogle af de større stationsbyer havde udviklet sig til små "købstadssparekasser", men den samlede andel var altså fortsat beskeden²⁸.

Sognesparekasserne var – i lighed med de fleste regionale sparekasser – domineret af landbrugsinteresser, og det vil især sige bondestandens. Husmændene var næsten ikke repræsenteret i sparekassernes ledelse før om-



Figur 37. Sparekasser i Danmark 1914. Mørk signatur angiver sogne med sparekasse.

kring 1910, hvilket hænger sammen med, at husmændene ikke blev fuldt involveret i pengeøkonomien før i årene op til århundredskiftet.

Den geografiske fordeling af sparekasserne var som nævnt meget skæv, og Jyllands overvægt var påfaldende. Det illustreres af figur 37 side 261.

Figuren viser fordelingen af de selvstændige sparekasser, men siger ikke noget om den samlede sparekassedækning, som også omfatter sparekassefilialerne. Tager man hensyn til dem, bliver billedet et andet. I 1916 var der 61 selvstændige sparekasser på Sjælland uden for hovedstaden. I Jylland var der 324. Hvis man imidlertid regner filialerne med, kommer antallet på Sjælland op på 112, mens det i Jylland kun stiger til 339²⁹. Den samlede sparekassedækning på Sjælland var ikke meget forskellig fra den jyske, blot var der den forskel, at på Sjælland var halvdelen af sparekasserne filialer, mens det i Jylland kun var mindre end en tyvendedel. Fyn og Lolland-Falster havde en lavere dækning end resten af landet.

Som nævnt blev stationsbyerne ikke i særlig grad lokaliserende for sparekasserne. Hovedparten af sognesparekasserne var placeret udenfor, og af det samlede antal stationsbyer havde kun knap halvdelen sparekasse pr 1921³⁰. Bedst var dækningen på Sjælland, hvor mellem 60 og 80% af stationsbyerne i region 3 og 4 havde en sparekasse eller rettere en sparekassefilial, for det var Den sjællandske Bondestands Sparekasses mange filialer, der fik antallet så højt op. På Fyn og Lolland-Falster lå antallet af stationsbyer, der havde sparekasse så lavt som 22%, mens det i de fire jyske regioner svingede mellem 37 og 63%.

Som følge af Den sjællandske Bondestands Sparekasses filialpolitik nåede de sjællandske stationsbyer længere i udviklingen end de jyske, idet det mønster, som i tidens løb blev det dominerende: at stationsbyerne blev hjemsted for sparekassefilialer, mens de selvstændige sognesparekasser blev nedlagt, havde karakteriseret den sjællandske udvikling fra starten. Det har næppe været en ulempe for de sjællandske stationsbyer, at deres sparekasser var filialer og ikke selvstændige pengeinstitutter. Det pengebeløb, der kunne disponeres over inden for stationsbyens egne rammer, har ikke nødvendigvis været mindre i filialerne i de sjællandske stationsbyer end i de selvstændige sognesparekasser i de jyske stationsbyer.

Det var naturligt nok først og fremmest stationsbyerne i den største kategori, der fik sparekasse eller sparekassefilial. I 1921 havde mere end tre fjerdedele af industri/institutionsbyerne sparekasse. I oplandsbyerne og de rurale byer var procenten henholdsvis 45 og 30.

Sparekasserne var domineret af landbrugsinteresser, og selv om tendensen gik i retning af, at udlån til andet end landbrugsformål spillede en voksende rolle i sparekasserne – det blev især mærkbart efter 1920 – var landmænd det altdominerende islat i sparekassebestyrelserne, først og fremmest i sognesparekasserne, men også i en del af de regionale sparekasser. Det betyder, at for finansieringen af stationsbyerhvervslivet fik spare-

kasserne ikke så stor betydning som bankerne. Sparekasserne i stationsbyerne var derfor snarere en del af den servicefunktion, som stationsbyerne udøvede over for deres opland, end en kilde til finansiering af stationsbyerhvervslivets egen udvikling.

Banker

De danske banker var – når man ser bort fra Nationalbanken og dens forløbere – opstået senere end sparekasserne. Den ældste private bank i moderne forstand var Fyens Diskonto Kasse, der blev oprettet i 1846. Frem til 1890 udviklede banksystemet sig forholdsvis langsomt. De tre hovedbanker blev grundlagt i perioden 1857-1873, og i alt fandtes der i 1890 47 banker, deraf 40 i købstæderne og syv i København. Landdistrikterne havde endnu ikke fået banker. Men fra 1890 gik det stærkt, og i løbet af de næste 30 år blev der oprettet ikke mindre end 170 banker, deraf 50 i stationsbyerne³¹.

Det geografiske mønster i stationsbybankernes fordeling var det samme som for stationsbysparekasserne: en overvægt af selvstændige pengeinstitutter i de jyske stationsbyer sammenlignet med stationsbyerne på øerne. De 50 banker, der fandtes i 1920, fordelte sig med fem på Sjælland, syv på Fyn og 38 i Jylland. Lolland-Falster havde ingen. Sammenlignet med sparekasserne var Fyn lidt bedre med på bankområdet, idet de store stationsbyer i øens nordvestlige hjørne praktisk talt fik hver sin bank³².

Antallet af bankgrundlæggelser i stationsbyerne fordobledes fra tiår til tiår i perioden 1890-1920. Det betyder anderledes udtrykt, at over halvdelen af stationsbybankerne så dagens lys mellem 1910 og 1920.

Som tilfældet var med sparekasserne, bliver billedet et andet, hvis man også inddrager bankfilialerne. Så fjernes forskellen mellem Jylland og Sjælland med hensyn til antallet af banker. I de fire sjællandske regioner havde mellem 52% og 76% af alle stationsbyer en bank/filial i 1921; i de fire jyske regioner havde mellem 58% og 68% af stationsbyerne en bank/filial³³.

Den største stationsbykategori, industri/institutionsbyerne, var bedre forsynet med banker end de to andre kategorier. Det var det samme mønster som for sparekassernes vedkommende, men hos bankerne var det endnu mere udtalt, idet der kun var to stationsbyer fra industri/institutionsbygruppen, som ikke havde bank eller bankfilial i 1921. Det var Jelling og Askov. Procenten af industri/institutionsbyer, der havde bank/filial i 1921, har ligget mellem 97 og 100; for oplandsbyernes vedkommende var det 58%, for de rurale byer 42%.

Jo mindre stationsbykategori, jo mere dominerede filialerne i forhold til de selvstændige banker. Filialerne udgjorde 85% af bankerne i de rurale



Banken for Års og Omegn. Underetagen er bygget i florentinsk stil ligesom Nationalbanken i København for at understrege bankens soliditet. Af skiltet i vinduet for neden til højre kan man se, at Brandkassen Himmerland også havde kontor i bygningen, hvilket understreger bygningens funktion som byens finanscentrum.

Lokalhistorisk Arkiv i Års.

byer og 84% i oplandsbyerne mod 63% i industri/institutionsbyerne. Kun seks af de rurale byer havde en selvstændig bank, deraf fire i det østjyske område. Det kan undre lidt, at der overhovedet kunne oprettes selvstændige banker i så forholdsvis små byer som de rurale, men for to af de seks byers vedkommende hænger det sammen med den ejendommelige stationsbyudvikling på Djursland. Hvis Djursland havde fulgt mønsteret fra resten af Danmark, ville Ryomgård have udviklet sig til en industri/institutionsby, som områdets øvrige stationsbyer havde kunnet eller måttet indordne sig under. Ryomgård havde alle betingelser for at udvikle sig til et egnscentrum, men denne udvikling blev forhindret af det nærliggende gods, som nægtede at udstykke jord, således at byen ganske enkelt manglede de fysiske vækstmuligheder. Resultatet af dette blev, at stationsbyerne på Djursland i flere henseender afveg fra det generelle udviklingsmønster. For bankernes vedkommende ytrede det sig ved, at der blev oprettet selvstændige banker i de to nærvedliggende rurale byer Kolind og Mørke, mens Ryomgård, der ligeledes hørte til de rurale byer, fik to bankfilialer, men ikke noget selvstændigt pengeinstitut.

Bankfilialerne dominerede fuldstændig på øerne med undtagelse af Fyn,

der faldt fuldstændig uden for mønsteret. I region 2-4 (Sjælland og Lolland-Falster) udgjorde bankfilialerne mellem 88% og 100% af samtlige banker i stationsbyerne; i de fire jyske regioner svingede deres andel mellem 61% og 81%, mens tallet på Fyn var så lavt som 56%. Intetsteds udgjorde de selvstændige banker mere end halvdelen af alle stationsbybanker, men forskellen mellem Jylland og Sjælland viste sig dog for bankerne, som den havde gjort det for sparekasserne, idet det mere tilbagestående Jylland havde et større islæt af selvstændige, men små banker i stationsbyerne, mens Sjælland næsten udelukkende havde filialer af større banker i sine stationsbyer.

Filialerne var i 1921 fortrinsvis filialer af lokale banker, mens hovedbankerne ikke var så stærkt repræsenteret. 95 af de 150 filialer var afdelinger af de lokale banker, almindeligvis banker i den eller de nærmeste købstæder. 12 af de 95 lokalfilialer var dog filialer af stationsbybanker. Her var det især Vejen Bank og Folkebanken for Rougsø og Sønderhald Herreder med hjemsted i Auning, der gjorde sig gældende. Af de tre store københavnske banker var det kun Landmandsbanken, der var begyndt at oprette filialer i stationsbyerne på dette tidspunkt, ti i alt, hvoraf to i øvrigt var filialer i andet led, det vil sige filialer af Landmandsbankens filial i nærmeste købstad (Nakskov). Derimod var hverken Handelsbanken eller Privatbanken endnu repræsenteret. Den af de store banker, som gjorde sig mest gældende i stationsbysammenhæng, var imidlertid Andelsbanken, der i 1921 havde ikke mindre end 45 filialer. Andelsbanken var på det tidspunkt en forholdsvis ny bank, der var inde i en forceret ekspansion, som resulterede i, at banken i 1925 måtte likvidere og siden genopstå på et rekonstrueret grundlag; men i de ti år fra 1915 til 1925 betød banken meget for bankvæsenets udbredelse til stationsbyerne, og mange stationsbyer – især i Jylland – fik deres første bank i form af en filial af Andelsbanken.

Filialerne udfyldte i nogle tilfælde et hul, idet der ikke var andre banker i stationsbyen i forvejen, men i andre tilfælde var det lige modsat, at den ene filial trak den anden til som led i bankernes indbyrdes konkurrence. Således var der så mange som fem filialer i den vestsjællandske stationsby Gørlev i 1921 og fire i nabostationsbyen Høng som udslag af konkurrencen mellem bankerne i Slagelse og Kalundborg og bankerne i Slagelse indbyrdes; et slagsmål Andelsbanken så også blandede sig i. Sådanne tilfælde hørte til undtagelserne, men 53 stationsbyer havde dog mere end én bank/filial i byen. Det var naturligvis mere udbredt blandt de store stationsbyer end blandt de små. Således var det tilfældet i 50% af industri/institutionsbyerne, men kun i 19% af oplandsbyerne og 11% af de rurale byer. Der var ikke de store geografiske forskelle på dette punkt. Vestsjælland var overrepræsenteret, Fyn og Nordjylland underrepræsenteret.

Bankkrisen i mellemkrigstiden

Mellemkrigstiden og især 1920'erne blev en vanskelig tid for bankerne, og i årene 1920-30 var der i Danmark nord for Kongeåen 54 banker, der enten måtte rekonstrueres, overtages af andre banker eller likvidere. 11 af de 54 banker var stationsbybanker. Seks banker blev rekonstrueret, men en af de seks måtte senere likvidere, og en anden blev senere overtaget af en større bank. Slutfacit blev altså, at fire stationsbybanker blev rekonstrueret, to blev overtaget af større banker og fem likviderede. Ved flere af likvidationerne trådte banken fra nærmeste købstad til og garanterede indskyderne deres penge. Det svarede for kunderne nogenlunde til, at banken var blevet overtaget af købstadsbanken, men for stationsbyen betød det, at den mistede et pengeinstitut i byen.

Det var for stationsbyerne udelukkende byerne vest for Storebælt, der blev ramt af disse bankkriser. Tre af de 11 banker lå på Fyn, de resterende otte i Jylland, deraf fem i Nord- og Vestjylland. Det var altså den økonomisk mindst udviklede egn, der blev ramt hårdest, og bankkrisen understreger, at det ikke nødvendigvis var en fordel for en stationsby at have en selvstændig bank, da de selvstændige banker i stationsbyerne gennemgående var små og derfor var mindre modstandsdygtige over for økonomiske kriser.

I sig selv blev stationsbyerne ikke ramt hårdere af bankkrisen i 1920'erne end bankerne i købstæderne og København. I 1920 udgjorde bankerne i landdistrikterne 32% af samtlige banker, men af de 54 banker, der kom i krise i 1920'erne, hørte kun 12 hjemme i landdistrikterne svarende til 22%, deraf 11 i stationsbyerne svarende til 20%.

Derimod blev stationsbyerne ramt hårdt af bankkrisen på en anden måde, nemlig ved Andelsbankens likvidation. Som nævnt var Andelsbanken den bank, der havde langt det største antal filialer i stationsbyerne, i 1921 så mange som 45. De blev trukket med ned af likvidationen og måtte lukke i 1925. Nogle af de tidligere filialer blev ført videre enten som selvstændige banker eller som filialer af andre banker, men en del af dem ophørte, og selv om det i de fleste tilfælde lykkedes at oprette nye banker eller sparekasser i de stationsbyer, hvor Andelsbankens filialer ikke kunne videreføres, betegnede Andelsbankens likvidation dog et mærkbart tilbageskridt for bankvæsenet i stationsbyerne.

Alligevel blev bankdækningen i stationsbyerne bedre i løbet af mellemkrigstiden. Antallet af selvstændige banker faldt ganske vist med 20, men det blev mere end opvejet af en vækst i antallet af bankfilialer på 32, således at der var en nettotilvækst på 12. Denne udvikling indebar, at det vestlige Danmark nærmede sig det østlige Danmark med hensyn til bank-

struktur, idet filialerne kom til at spille en betydeligt større rolle i Vestdanmark i 1938, end de havde gjort i 1921³⁴.

Filialerne var blevet praktisk talt enerådende i de rurale byer, hvor de stod for 98% af alle banker. Kun Kolind på Djursland havde i 1938 stadig en selvstændig bank, men det må som nævnt ses i sammenhæng med den særlige udvikling på Djursland. I oplandsbyerne var 91% af bankerne filialer. Her havde seks byer stadig en selvstændig bank, én på Samsø og fem i Nord- og Vestjylland. I den største stationsbykategori industri/institutionsbyerne udgjorde filialerne i 1938 73% af samtlige banker, og det var en forøgelse med 10% siden 1921.

Det var fortsat de lokale banker, der spillede den vigtigste rolle ved etableringen af filialer i stationsbyerne. De havde i 1921 haft 95 filialer i stationsbyerne; dette tal var i 1938 vokset til 157. Hovedbankerne havde stadigvæk kun få filialer i stationsbyerne. Landmandsbanken havde fået endnu en filial i løbet af mellemkrigstiden og var i 1938 oppe på at have 11; Handelsbanken havde fået tre, mens Andelsbanken, der havde været oppe på 45 i 1921, nu var nede på 12 filialer i stationsbyerne i 1938. Sammenlagt faldt antallet af filialer af hovedbankerne fra 55 i 1921 til 26 i 1938.

Takket være de lokale banker voksede antallet af filialer i mellemkrigstiden, og denne vækst havde ikke form af en øget konkurrence i de stationsbyer, der allerede havde en bank/filial, men derimod form af et voksende antal stationsbyer, der fik en bankfilial. Der var imidlertid en klar forskel på dette punkt mellem det østlige og det vestlige Danmark. I det vestlige Danmark faldt antallet af stationsbyer, der havde mere end én bank/filial, i det østlige Danmark voksede det. Denne forskel afspejler, at konkurrencen mellem købstadsbankerne var kraftigere på Sjælland end i Jylland. I Jylland havde der været en vis konkurrence mellem de lokale banker og Andelsbanken, men efter Andelsbankens likvidation mindskedes den mærkbart, og derfor faldt antallet af stationsbyer i Jylland med mere end én bank i mellemkrigstiden.

Bankudviklingen kan pege på, at kampen om afgrænsningen af oplandet var kraftigere mellem de sjællandske købstæder end mellem de jyske, og det kan betyde, at de jyske stationsbyer ikke blev udsat for så hård en konkurrence fra købstæderne som de sjællandske. Anderledes udtrykt er udviklingen et vidnesbyrd om, at det i højere grad var muligt at opretholde lokale markeder i Jylland end på Sjælland; her var de lokale markeder i højere grad integreret i den regionale eller nationale økonomi.

Stationsbybankernes udvikling

Stationsbybankerne var gennemgående små og startede under beskedne



Gedsted omkring 1930. Billedet viser, hvor skarp grænsen mellem by og land kunne være. Byen har telefonpæle og -ledninger og en tydelig skyline med de to vindmøller og den høje skorsten, men alligevel bliver den næsten klemmt inde af landet, der trænger sig ind på byen fra begge sider. Det kgl. Bibliotek.

forhold. Således begyndte Hvidbjerg Bank i 1912 i lejede lokaler hos en af byens malermestre, og Hadsten Bank, der var fire år ældre, fik sine første lokaler i øltapper Mortensens lejlighed. Begge banker startede med en daglig åbningstid på tre timer; hos flere andre var den mindre³⁵. Således åbnede Vejen Bank sin første filial i 1904 i Holsted. Det skete på den måde, at der blev indført en ugentlig kontordag i Holsted. Det blev så kort tid efter udvidet til to og lidt senere til tre dage om ugen.

Bankernes ledelse lå i mange tilfælde i hænderne på lokale erhvervsfolk, som ikke havde nogen bankmæssig uddannelse, og først op i mellemkrigstiden eller efter 2. Verdenskrig fik alle bankerne faguddannede ledere. Ved siden af direktionen havde bankerne en bestyrelse og et repræsentantskab, og i disse organer var landbrugerne den dominerende erhvervsgruppe. Således har 42 af de 69 medlemmer, som repræsentantskabet for Hvidbjerg Bank har haft i årene fra 1912 til 1987, været landbrugere, fortrinsvis gårdejere, og for Hadsten Bank var de tilsvarende tal 22 landbrugere ud af 44 medlemmer.

Bankerne havde også landbruget som vigtigste lånergruppe, om end tendensen gik i retning af, at andre erhverv spillede en voksende rolle. Aktiekapitalen blev som regel skaffet lokalt, selv om det ind imellem kunne

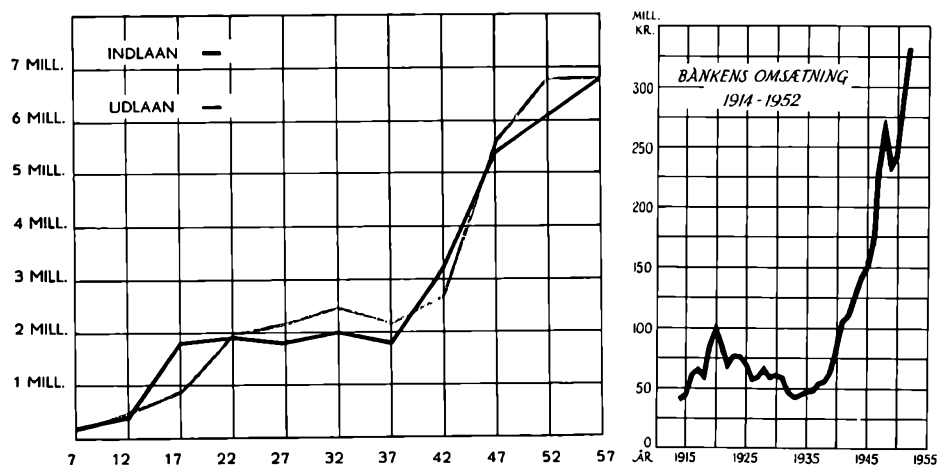
knibe at rejse den nødvendige kapital i lokalområdet. Hadsten Bank måtte ihvertfald til Handelsbanken i Randers for at nå op på det fastsatte beløb af 50.000 kr. i startkapital, og endda lykkedes det kun at nå så vidt, fordi to godsejere i omegnen blev overtalt til at tegne sig for 15.000 kr.³⁶

Perioden frem til 1921 var generelt præget af vækst for bankerne. Åbningstiden blev udvidet, bankerne fik egne lokaler og ofte også egen bygning, og aktiekapitalen blev udvidet i de pengigerelige år forud for 1920. Mellemkrigstiden blev derimod stillestående eller direkte vanskelig. Som nævnt måtte en del lukkes eller rekonstrueres, mens de øvrige måtte følge en meget forsigtig kurs og kunne ikke ekspandere, som de havde kunnet forud for 1920. Årene 1920-35 blev en stagnations- eller nedgangsperiode for bankerne og først i slutningen af 1930'erne satte en ny vækstperiode ind. Det illustreres af figur 38.

Kredit- og hypotekforeninger

Formentlig har bankerne og sparekasserne haft større betydning for finansieringen af byggeriet i stationsbyerne end kredit- og hypotekforeningerne, men fra omkring 1910 er det dog tydeligt, at kreditforeningerne også gjorde sig gældende.

Kreditforeningernes oprettelse og virksomhed er reguleret ved lov. De ældste kreditforeninger blev skabt i henhold til en lov fra 1850. Der blev oprettet særlige kreditforeninger for hovedstaden, købstæderne og landdistrikterne. Købstæderne og landdistrikterne blev delt geografisk i særlige foreninger for østifterne og Jylland. Desuden blev der oprettet nogle regionale



Figur 38. To stationsbybankers udvikling. Til venstre Hadsten Bank A/S, til højre Banken for Vejen og Omegn A/S.

foreninger for henholdsvis Fyn og Vestjylland. De to kreditforeninger for landdistrikterne gav lån til gårdejere, proprietærer og godsejere, men kun i begrænset omfang til husmænd. Det skabte utilfredshed blandt husmændene, og i 1880 blev der oprettet særlige husmandskreditforeninger, en for østifterne og en for Jylland. De fik til opgave at finansiere byggeriet af ejendomme på landet, der var mindre end gårde. Denne opgave fortolkede de to husmandskreditforeninger forskelligt. Østifternes Husmandskreditforening var villig til at yde lån til jordløse huse, hvilket den jyske husmandskreditforening ikke ville.

Det fik betydning for stationsbyerne, hvis ejendomme i kreditforenings-sammenhæng havde status af jordløse ejendomme uden for købstæderne. De havde i østifterne mulighed for at søge lån i husmandskreditforeningen og i en vis udstrækning også i Østifternes Kreditforening, der også ydede lån på landet. I Jylland derimod var de afskåret fra at få kreditforeningslån. Det følte urimeligt, og i de større stationsbyer Esbjerg, Herning, Struer, Odder med flere opstod der en bevægelse for at få oprettet en ny kreditforening, efter at det havde vist sig umuligt at få nogen af de bestående kreditforeninger til at udvide deres låneområde til også at omfatte sta-



Køen af leverandører til Odder Svineslagteri giver et godt indtryk af, hvad et svineslagteri kunne betyde for en by i retning af at trække kunder til, for selv om det langt fra var alle leverandører, der benyttede lejligheden til at handle i byen, så var lejligheden der, og under alle omstændigheder gav turen en vis fortrolighed med byen og de indkøbsmuligheder, den bød på.

Erhvervsarkivet

tionsbyerne. Resultatet af disse bestræbelser blev, at der i 1893 blev oprettet en ny kreditforening, som i daglig tale fik navnet Jydske Grundejerkreditforening. Den dækkede ikke kun stationsbyerne, men også forstæder og visse ejendomme på landet. Omtrent samtidig oprettedes en kreditforening for industrielle bygninger, som dækkede hele landet, og dermed var kreditforeningssystemet færdigudviklet. I 1890'erne begyndte man også at oprette de første hypotekforeninger, og dermed faldt rammerne for det samlede danske realkreditinstitutionssystem på plads. Hypotekforeningerne fik dog ikke i den her behandlede periode nogen særlig stor betydning for stationsbyerne, og der vil derfor ikke blive gjort mere ud af dem i det følgende³⁷.

I årene fra 1905/06 til 1920/21 blev kreditforeningsrestgælden, det vil sige de udestående lån, som kreditforeningerne havde til forrentning, stort set fordoblet, men den industrielle kreditforening, Jydsk Grundejerkreditforening og den særlige fynske kreditforening oplevede en kraftigere vækst³⁸. Det var i alle tre tilfælde udtryk for, at de indhentede et efterslæb, og den kraftige vækst er derfor blot udtryk for, at kreditforeningslånene slog senere igennem i de tre områder, som disse kreditforeninger dækkede, end i resten af landet. Blandt de tre områder var de jyske stationsbyer som nævnt.

I den følgende periode fra 1920/21 til 1935/36 oplevede købstadskreditforeningerne en fordobling af restgælden, landkreditforeningerne en vækst på 1½ gang, mens husmands- og stationsbykreditforeningerne voksede 2½ gang i Østifterne og 3½ gang i Jylland. Denne kraftige vækst skyldes dog mere forstadsudviklingen end stationsbyudviklingen. I 1938/39 gik en større del af udlånene i Jydsk Grundejerkreditforening til forstæderne end til stationsbyerne. Foreningen havde knap halvdelen af sin udlånsmasse placeret i stationsbyerne, mens kun 1/3 af de aktuelle udlån gik til stationsbyerne. Man kan altså se, at stationsbyernes betydning i denne kreditforening var på retur³⁹.

Der var således tre kreditforeninger, som ydede lån i stationsbyerne: Østifternes Kreditforening, stiftet 1851, Østifternes Husmandskreditforening, stiftet 1880, og Jydsk Grundejerkreditforening, stiftet 1893. De to sidste var de vigtigste, og de kom senere igang end de øvrige kreditforeninger, men havde til gengæld en kraftigere vækst i mellemkrigstiden end de øvrige.

Hvad betød deres virksomhed for stationsbyerne?

Kreditforeningerne i almindelighed og Jydsk Grundejerkreditforening i særdeleshed var meget forsigtige med at yde lån. Det faldt helt i tråd med, at lovgivningsmagten havde været tvivlende med hensyn til den nye kreditforenings muligheder og soliditet og derfor havde indført visse begrænsninger i dens virksomhed. Det gjorde det til en nødvendighed for Jydsk

Grundejerkreditforening at gå forsigtigt frem i starten for at bevise sin soliditet, og det fik til følge, at den favoriserede de stationsbyer, der havde bevist deres eksistensberettigelse. Store byer som Esbjerg (der først blev købstad i 1899), Struer (købstad 1921) og Odder tegnede sig derfor for en uforholdsmæssig stor del af lånene i foreningen. Ved denne forsigtige politik lykkedes det at undgå nævneværdige tab, og derved vandt foreningen myndighedernes tillid, således at de begrænsninger, som foreningen havde været underlagt, blev ophævet en efter en, indtil foreningen i 1918 omsider blev fuldstændig ligestillet med de øvrige kreditforeninger.

Lykkedes foreningens forsigtige politik i forhold til myndighederne, skabte den til gengæld utilfredshed i en del af stationsbyerne. Det var især håndværkerne, der var utilfredse, og det hang sammen med, at Jydsk Grundejerkreditforening var ganske særligt tilbageholdende med at yde lån til håndværksvirksomheder, fordi den mente, at de i mange tilfælde henhørte under den industrielle kreditforenings låneområde⁴⁰. Efter gentagne henvendelser fra håndværkerne til indenrigsministeriet slog kreditforeningen omkring 1910 ind på en mere liberal udlånspraksis over for håndværksvirksomheder, men på det tidspunkt var utilfredsheden blandt stationsbyhåndværkerne slået ud i åbent oprør.

Det skete i 1906, da repræsentanter for 40 stationsbyer enedes om at rette en henvendelse til indenrigsministeriet om at få oprettet en særlig stationsbykreditforening, der skulle dække hele landet. Initiativet udgik fra Borgerforeningen i Vejen og blev drevet frem af håndværksmestre, der var nært knyttet til håndværkets hovedorganisation, Fællesrepræsentationen for dansk Industri og Håndværk, med snedkermester R. Andersen, Årup, og bygmester Broder Nissen, Hadsten, som de mest fremtrædende. 3. oktober 1906 indsendtes et andragende til indenrigsministeriet. Det blev begrundet med, at stationsbyhuse ikke kunne opnå lån i forhold til deres virkelige værdi, fordi de blev sidestillet med landejendomme⁴¹.

Ministeriet begyndte at arbejde med sagen i august 1907 og udbad sig oplysninger fra Østifternes Kreditforening og Jydsk Grundejerkreditforening om, hvor mange lån de havde bevilliget i stationsbyerne i de sidste tre år, og hvor mange der var afslået, samt oplysninger om, hvordan de bevilligede låns størrelse forholdt sig til de ansøgte lånebeløb. Bemærkelsesværdigt nok bad ministeriet ikke Østifternes Husmandskreditforening, der også ydede lån i stationsbyerne, om at afgive en tilsvarende redegørelse.

De to foreninger besvarede ministeriets forespørgsel, og man kan derfor danne sig et overblik over udlånsaktiviteten i forhold til stationsbyerne i årene 1904-07. Jydsk Grundejerkreditforening havde i disse tre år modta-

get 658 lånebegæringer fra stationsbyerne og kun afslået seks, deraf fire tillægslån. En del af de 658 lån blev givet til byer, der i den foreliggende sammenhæng ikke regnes for stationsbyer, men 428 af lånene blev. Af de 428 lån blev 242 ydet til industri/institutionsbyer, 110 til oplandsbyer og 76 til de rurale byer. Deri er der ikke noget mærkeligt. Heller ikke den geografiske fordeling er særlig skæv. Landevejsbyerne blev ikke tilgodeset med lån, men det er formentlig udtryk for, at kreditforeningen ikke opfattede dem som stationsbyer og derfor ikke tog dem med i materialet. En hel del af lånene gik til byerne langs de nyoprettede banestrækninger, der blev anlagt i årene 1899 til 1904. Man kan desuden se, at enkelte stationsbyer fik særlig mange lån: Odder, Vinderup, Ålestrup, Kolind, samt at byerne på strækningen mellem Vejen og Esbjerg fik forholdsvis få lån, men som held forekommer fordelingen ikke urimelig og viser ikke, at nogen bestemt egn eller by kunne føle sig særlig diskrimineret. Dette indtryk bestyrkes af, at der kun blev givet afslag på to nylån og fire tillægslån.

Den tilsvarende liste fra Østifternes Kreditforening svarer i hovedtrækkene til den jyske. Her var der ydet 147 lån, hvoraf 70 til industri/institutionsbyer, 58 til oplandsbyer og 19 til rurale byer. Lolland-Falster havde forholdsvis få lån, men fordelingen skal ikke kommenteres nærmere, da stationsbyerne på øerne også kunne skaffe sig lån fra husmandskreditforeningen, således at man ikke kan slutte noget om de samlede kreditforingslån på grundlag af indberetningen fra Østifternes Kreditforening.

Imidlertid blev der som nævnt kun indhentet udtalelser fra de to kreditforeninger, og på det grundlag afviste ministeriet anmodningen om at få oprettet en særlig kreditforening for stationsbyerne. Det hjalp ikke, at initiativtagerne indsamlede underskrifter (ca. 4.000) på deres krav. Ministeriet sagde nej, og dermed faldt sagen.

Redegørelsen fra de to kreditforeninger afslørede ikke nogen afgørende skævhed i fordelingen af lånene. Til gengæld viste den for Jyllands vedkommende, at den samlede udlånsaktivitet ikke var overvældende stor. 428 lån over en treårsperiode til 148 byer giver et gennemsnit på ét lån pr by pr år, og det er ikke meget i betragtning af, at stationsbyerne var inde i deres kraftigste vækstperiode. Man forstår, at der kunne opstå kritik af foreningens tilbageholdende udlånspraksis. Når kritikken blev så udtalt, hænger det formentlig sammen med, at Jydsk Grundejerkreditforening netop i årene 1899-1906 var særligt tilbageholdende med udlån. Antallet af lån pr år lå på mindre end 75% af, hvad der ellers var normalt i foreningens første 25 år⁴². Årene 1899-1906 var altså den mest forsigtige periode overhovedet i Jydsk Grundejerkreditforenings historie, og først fra 1910 fik kreditforeningerne for alvor udvidet deres långivning i stationsbyerne.

Statslån til håndværkere

Håndværket fik fra 1902 en særlig finansieringskilde i form af lån til indkøb af maskiner. Initiativet udgik fra Fællesrepræsentationen for dansk Industri og Håndværk, og det tog ikke specielt sigte på stationsbyhåndværkerne, men kom alle landets håndværkere tilgode. Tanken bag initiativet var at sætte håndværkerne i stand til at tage konkurrencen op med industrien ved at yde økonomisk hjælp til håndværkerne, så de kunne anskaffe sig små motorer og moderne værktøjsmaskiner.

I starten fik Fællesrepræsentationen en privat bank, Industribanken i København, til at stille kapital til rådighed, 10.000 kr. det første år. Pengene blev uddelt i form af lån på mellem 100 og 500 kr. Fællesrepræsentationen indkaldte og kontrollerede låneansøgningerne og udvalgte de håndværkere, der kunne komme på tale og kautionerede desuden for en del af beløbet. Lånene skulle afdrages over ti år og forrentes med 5% pro anno⁴³.

Denne ordning fulgte man frem til 1905, men fra 1906 lykkedes det Fællesrepræsentationen at få staten til at stille kapital til rådighed i stedet for Industribanken. Det betød væsentligt bedre vilkår. Forrentningen af lånene faldt fra 5% pro anno til 3%, og samtidig blev lånene større. Hvor de oprindeligt havde ligget mellem 100 og 500 kr., kom de nu til at ligge mellem 500 og 5.000 kr.⁴⁴.

I perioden 1902-05 havde Industribanken ikke stillet over 20.000 kr. til rådighed i noget enkelt år og havde i alt ydet 112 lån til et samlet beløb af 40.000 kr.⁴⁵. 24 af de 112 lån til et samlet beløb af 8.525 kr. var blevet ydet til håndværkere i stationsbyerne. Det svarede til 1/5 af alle lån og 1/5 af det samlede lånebeløb, og det svarer nogenlunde til stationsbyhåndværkernes andel af det samlede antal håndværkere. Stationsbyhåndværkerne var altså hverken blevet begunstiget eller forfordelt.

Ved overgangen fra banklån til statslån blev det årlige lånebeløb sat i vejret til 50.000 kr., og få år senere blev det yderligere hævet til 75.000 kr. og siden endnu mere. Højest nåede det i 1921 med et beløb på 200.000 kr., lavest kom det i 1932/33 med kun 32.000 kr. I årene fra 1906 til 1937 blev der i alt ydet 1.621 lån på et samlet beløb af næsten 3.2 mill. kr. Det gennemsnitlige lånebeløb pr år lå på små 100.000 kr., og det gennemsnitlige beløb pr lån var 1.951 kr.⁴⁶. Lånene førte ikke til store tab. I alt blev der konstateret 25 tab til et samlet beløb af 30.000 kr. Godt halvdelen af lånene gik til Jylland, godt 1/4 til Sjælland incl. hovedstaden og godt 1/8 til Fyn. Det betyder, at lånene begunstigede provinsen. De fag, der fik de fleste lån, var smede og snedkere, fulgt af tømrere, karetmagere og skomagere. Træfagene blev altså begunstiget af ordningen, og det harmonerer med, at træfagene generelt var den del af håndværket, der blev mest mekaniseret. Sta-

tionsbyernes andel af lånene i perioden 1906-37 svarer nogenlunde til deres andel i årene 1902-05.

For hele perioden fra 1902, da lånene blev indført, til 1940, da denne undersøgelse slutter, fik håndværkerne i stationsbyerne i alt 317 lån. Deraf gik 2/3 til seks fag: Snedker, smed, karetmager, skomager, tømrer og blikkenslager. Der var altså en lille gruppe af fag, for hvem lånene var af særlig betydning.

Stationsbylånenes geografiske fordeling viser en overvægt af lån til Jylland, og ganske særligt Vestjylland fik uforholdsmæssigt mange. Der var altså et element af egnsudvikling i långivningen. Lånenes geografiske fordeling afspejler i øvrigt nøje, hvor stor tilslutningen var til håndværkets hovedorganisation, Fællesrepræsentationen for dansk Industri og Håndværk, jvf. nedenfor. Deri er der intet mærkeligt, da det var Fællesrepræsentationen, der administrerede lånene for staten, og som indkaldte låneansøgninger ved meddelelser i sit tidsskrift. I hele dette arbejde brugte Fællesrepræsentationen sine lokale medlemsforeninger som formidlende instans.

Af de otte særligt undersøgte stationsbyer fik fire del i statslånene. Det var Jyderup (to), Mørkøv (fire), Års (tre) og Ålestrup (et), i alt ti. I Jyderup fik snedkerfirmaet Folkmann & Søn i 1920 et lån på 5.000 kr., og gartner Hooge fik i 1929/30 et lån på 3.000 kr. I Mørkøv var det en karetmager, Hans J. Hansen, der i 1909 som den første i byen fik et statslån. Det var på 800 kr. I 1925 fik tømrer S. Rasmussen et lån på 2.600 kr., senere fulgte murer Hj. Olsen i 1928/29 (1.500 kr.) og snedker Th. Rasmussen i 1930/31 med et lån på 1.200 kr. I Års var det to snedkere, der fik lånene (2.000 kr. i 1915 til J.V. Mørk og 4.500 kr. i 1918 til L. Christensen) samt en maler, J.J. Jensen, der lånte 650 kr. i 1931/32, mens det enlige lån, der gik til en håndværker i Ålestrup, tilfaldt karetmager J. Eriksen, der fik 1.200 kr. i 1925. Bortset fra gartneren i Jyderup gik alle lånene til træfagene og byggefagene, så de otte stationsbyer er repræsentative for stationsbyerne med den ene undtagelse, at der ikke var nogen smede blandt låntagerne.

Som nævnt var det Fællesrepræsentationen for dansk Industri og Håndværk, der havde taget initiativet til maskinlånene til håndværkerne og havde fået Industribanken til at stille midler til rådighed, og det var Fællesrepræsentationen, der havde fået staten til at gå ind i ordningen i stedet for Industribanken på lempeligere vilkår for låntagerne og med betydeligt større beløb. Det var også Fællesrepræsentationen, der stod for den praktiske administration af lånene. Det foregik på den måde, at Fællesrepræsentationen indkaldte og undersøgte ansøgerne og udvalgte dem, der kunne komme på tale. Når det var sket, fremsendtes en liste over de udvalgte til godkendelse i ministeriet. Dermed var Fællesrepræsentationens arbejde

Skomagermesterforeningen

paa Landet i Holbæk Amt

Søndag den 23. ds. vil der i Hotel „Kronprinsen“, Holbæk, blive foretaget en Demonstration af Klæbe-Systemet til Reparation (Forsaa-ling) af klæbet Fodtøj.

Da Klæbe-Systemet ved Fremstilling af Fodtøj stadig vinder større Udbredelse, er der nu fremstillet billige Maskiner til Brug ved Reparation (Forsaaing) af klæbet Fodtøj, og da det muligt i den nærmeste Tid vil blive en Nødvendighed at reparere klæbet Fodtøj paa denne Maade, har vi formaaet Hr. Fabrikant Wilh. Petersen, Høng, som fabrikkerer disse Maskiner, til ved en Fagmand at vise hele Fremgangsmaaden ved at reparere Fodtøj paa denne Maade, og haaber vi at vore Medlemmer vil møde talrigt, da det sikkert er af Betydning at enhver Kollega har fuld Forstaaelse deraf.

Fra Kl. 10 til Kl. 1 vil blive vist hele Fremgangsmaaden, Saalepaalægning, samt hvorledes det sættes i Pressen. Derefter vil der blive holdt et lille Medlemsmøde, hvor forskellige Emner vil kunne drøftes; blandt andet Stempling af Fodtøj fra 1. September.

Derefter vil det reparerede Fodtøj blive taget af Pressen og enhver vil kunne faa alle ønskelige Oplysninger desangaaende.

Medlemmer med Damer indbydes. Skulle Medlemmer kende Kolleger, som ikke staar i Foreningen, kunne disse indbydes. Holbæk Forening samt Nykøbing og Kalundborg indbydes.

O. Pedersen.

De faglige foreninger var ikke så udbredt paa landet som i byerne, men de fandtes. Mest udbredt var de i byggefagene og hos smedene, men også skrædderne og skomagerne havde en del af disse foreninger. De tog sig af økonomiske fællesinteresser paa en langt mere effektiv måde end de tværfaglige håndværkerforeninger. I mange tilfælde arrangerede de fællesindkøb af råvarer eller skaffede paa anden måde medlemmerne rabat, men de kunne også tage aktivt del i fagets modernisering, som det ses af indbydelsen til medlemmerne af Skomagermesterforeningen paa Landet i Holbæk Amt. Formanden for denne var Ole Pedersen i Jyderup, jvf. s. 150.

Privateje.

imidlertid ikke slut. Når ansøgningerne var blevet færdigbehandlet i ministeriet, var det Fællesrepræsentationen, der formidlede indkøbet af de maskiner, som lånet blev givet til, og sørgede for at udbetale lånebeløbet til den pågældende maskinleverandør. Pengene gik altså ikke direkte til låntager, og der var således ingen risiko for, at de blev brugt til uvedkommende formål. I forbindelse med købet af maskinerne sørgede Fællesrepræsentationen også for at indhente en garantierklæring fra maskinleverandøren, som skulle garantere for de leverede maskiner i et år. Endelig var det også Fællesrepræsentationen, der godkendte hvilken eller hvilke fabrikker, der skulle levere de ønskede maskiner, så Fællesrepræsentationens indstilling var altså ikke kun af interesse for låntagerne, men også for leverandørerne.

Som eksempel på et maskinlån kan anføres et lån fra 1926/27. Det blev givet til skomagermester Johannes Ludvig Petersen i Vinderup. Han fik bevilliget 2.500 kr. til indkøb af fem maskiner til sit værksted. Til leverandør blev udpeget Vilh. Pedersens Maskinfabrik i Høng. Den gav tilbud på 1 stk. vendemaskine, 1 stk. grovningsmaskine, 1 stk. kappeskærfemaskine, 1 stk. standsemaskine og 1 stk. for- og bagomvendeapparat. Tilbuddet beløb sig til 2.945 kr. Lånet måtte ikke overstige 90% af købesummen, hvilket de bevilligede 2.500 kr. heller ikke gjorde. Det var således ikke nødvendigt at nedsætte det bevilligede beløb, og efter at Vilh. Pedersens Maskinfabrik havde underskrevet ministeriets standard garantierklæring, sendte Fællesrepræsentationen de 2.500 kr. til Vilh. Pedersen i Høng og gav samtidig låntageren i Vinderup besked om, at han skulle indbetale de manglende 445 kr. til fabrikken.

Inden Fællesrepræsentationen overhovedet havde indstillet Johannes Ludvig Petersen til et lån, havde den ladet en lokal vurderingsmand give en bedømmelse af ansøgerens soliditet og status. I det foreliggende tilfælde var det en skomagermester fra Struer, C. Nordberg, som foretog undersøgelsen. Han karakteriserede efter et besøg i Vinderup ansøgeren som en rask og driftig mand på 29 år. Virksomheden bestod af en efter forholdene flot butik og et godt værksted, hvor der fast var ansat to svende. Der fandtes i forvejen en pudsemaskine vurderet til 1.600 kr., en pløkkemaskine (1.800 kr.), en symaskine (600 kr.) samt værktøj og lignende for 800 kr. Den årlige leje androg 1.100 kr. Omsætningen i 1925 havde været 56.000 kr. Der var et lager i virksomheden til en værdi af 18.000 kr., men lagerværdien svingede i årets løb og nåede op på 26.000 kr. i sæsonen, altså næsten halvdelen af årsomsætningen. Endelig kunne C. Nordberg efter samtale med ansøgeren oplyse, at hensigten med lånet var at sætte virksomheden i stand til i den stille tid selv at producere en slags sko, som ellers blev indført⁴⁷.

Som nævnt blev lånet bevilliget, og det bidrog til at øge omsætningen i to stationsbyer, Vinderup og Høng.

Hvilken betydning fik statslånene for stationsbyernes håndværkere? I sig selv øgede de naturligvis kreditmulighederne, men lånene var ikke indført med særligt henblik på stationsbyerne, og de favoriserede heller ikke stationsbyhåndværkerne i forhold til håndværkerne i resten af landet, måske med undtagelse af det vestjyske område, som ihvertfald fik en uforholdsmæssig stor del af stationsbylånene. Der var stor forskel fra fag til fag på lånenes betydning. Som nævnt gik 2/3 af lånene til seks fag, mens den sidste tredjedel blev fordelt mellem 37 fag. Kort sammenfattet var lånene en hjælp for stationsbyhåndværkerne til at holde trit med landets øvrige håndværkere med hensyn til mekanisering, men noget fortrin gav lånene dem ikke.

I de fag, hvor maskinlånene var særlig udbredte, blev anskaffelse af maskiner ofte en nødvendighed af hensyn til konkurrencen, således at når først nogle af fagets mestre anskaffede maskiner, blev de omkringboende mestre nødt til at gøre det samme⁴⁸. På den måde risikerede man, at kapaciteten i faget blev alt for stor i forhold til efterspørgselen, således at den økonomiske gevinst ved at mekanisere arbejdet udelukkende tilfaldt forbrugerne. Mekaniseringen kunne således skabe problemer i et fag, og f.eks. fik den den utilsigtede virkning blandt karetmagerne, som var et af de seks fag, der fik flest maskinlån, at den fremskyndede den faglige organisering blandt mestrene. De dannede i 1907 en landsdækkende forening med det formål at holde fagets priser oppe⁴⁹.

Den mekanisering af håndværksfagene, som maskinlånene skulle fremme, og som skulle gøre håndværkerne i stand til at konkurrere med industrien, var ikke noget utvetydigt gode for håndværkerne, men kunne skabe et forøget behov for modernisering af virksomhederne og rummede en fare for, at kapaciteten i faget blev for stor. Der lød da også klager fra håndværksmestrene, især i byerne, over, at den nemme adgang til lån førte til, at der dukkede for mange mekaniserede virksomheder op, især på landet⁵⁰.

Forsikring

Til finansieringssektoren regnes også forsikringsvæsenet. Det udviklede sig forholdsvis sent. Forud for næringsfrihedens indførelse havde en stor del af forsikringsfunktionerne ligget i hænderne på lav og gilder og landsbyfællesskaber. I løbet af 1800-tallet begyndte der dog at blive oprettet egentlige forsikringsorganisationer, ofte i form af foreninger. Det var først og fremmest brandforsikring og søforsikring, som vandt udbredelse, i mindre omfang også livsforsikring, mens de øvrige forsikringsbrancher så som skades-, ulykkes-, ansvarsforsikring og så videre først kom til at spille en rolle i 1900-tallet⁵¹.

Der var to forskellige slags forsikringsselskaber. På den ene side stod de store forsikringsselskaber af typen Hafnia, Baltica og så videre. De dækkede som regel mange forskellige forsikringsbrancher og havde som oftest hovedsæde i København og havde hele landet som arbejdsområde. På den anden side var der de små gensidige forsikringsselskaber. De var ofte organiseret som foreninger, og de var udpræget lokale, undertiden socialt afgrænsede. Således fandtes der f.eks. særlige husmandsbrandkasser. De omfattede almindeligvis kun én branche, i de fleste tilfælde brandforsikring, men hagl- og stormskade forekom også jævnlige. Hovedparten af disse var stiftet i perioden 1840 til 1880.

Udviklingen i forsikringsbranchen gik i retning af, at nogle få store landsdækkende forsikringsselskaber, som dækkede mange brancher, blev dominerende, mens de små lokale forsikringsforeninger i længden var for små til at klare sig. I tiden indtil 1940 skete der dog ikke noget drastisk fald i deres antal. I 1935 dannede nogle af dem organisationen De mindre, gensidige Forsikringsselskabers Sammenslutning.

I 1940 eksisterede der nord for Kongeåen 89 gensidige forsikringsselskaber uden for købstæderne, når man ser bort fra rene søforsikringsselskaber⁵². Det var fortrinsvis landmænd, der stod bag selskaberne, og de havde som oftest hjemsted på den gård, hvor formanden boede. Det var det samme, der var tilfældet med mange af de små sognesparekasser, og resultatet blev, at stationsbyerne ikke blev særlig lokalisering for forsikringsselskaberne. Af de 89 forsikringsselskaber på landet havde kun 14 hjemsted i en stationsby, deraf 11 brandforsikringsselskaber og tre hagl- eller stormskadeselskaber.

Stationsbyerne blev altså ikke lokalisering for forsikringsselskaberne og gav ikke anledning til oprettelse af særlige forsikringsselskaber. Den form, hvorunder stationsbyerne mødte forsikringsselskaberne, var agenturer, og de fandtes fortrinsvis i de største stationsbyer.

Som nævnt kan finansieringen også behandles ud fra synspunktet: hvordan blev stationsbyerhvervslivet finansieret? Gennemgangen af den organiserede kreditgivning i stationsbyerne har vist, at den mere tog sigte på landbruget end på stationsbyernes erhvervsliv. Der må altså have været andre finansieringskilder ved siden af den organiserede kreditgivning i stationsbyerne. Man kan her pege på fire kilder:

1) Selvfinansiering

Såvidt man kan se, har selvfinansieringen spillet en vigtig rolle, især i de tidligste faser af stationsbydannelsen. Etableringsomkostningerne var generelt lavere i stationsbyerne end i købstæderne, og det ser ud til, at en af

grundene til, at erhvervsdrivende slog sig ned i stationsbyerne, var, at det var økonomisk overkommeligt. En del af de næringsdrivende, der slog sig ned i stationsbyerne, har formentlig haft svært ved at skaffe sig kredit og har så valgt en stationsby, fordi kravene til startkapital – og dermed den egenopsparing, der skulle præsteres – var mindre dér. Der var naturligvis forskel fra fag til fag på, hvor stor en startkapital der krævedes, men som helhed var kravene til de virksomheder, der kun tog sigte på det lokale marked, ikke så store.

Til selvfinansieringen regnes også den uorganiserede kreditgivning fra familie og venner.

2) *Jordejerne*

Det ser ud til, at det ikke var ualmindeligt, at en del af husene i stationsbyen blev opført med udleje for øje af de landmænd, der ejede jorden. Det mindskede naturligvis etableringsomkostningerne for de næringsdrivende, der slog sig ned i stationsbyerne, at de således kunne spare udgifterne til at opføre en bygning til virksomheden. I mange tilfælde skete der det, at de næringsdrivende, der var begyndt i lejede lokaler, efter nogle år, når virksomheden var blevet konsolideret, opførte egen bygning. Den finansiering, der stammede fra jordejerne, kunne altså på længere sigt fremme selvfinansieringen. Jordejernes kreditgivning havde størst betydning i stationsbyernes etableringsfase.

3) *Varekredit*

Det er umuligt at afgøre varekreditens omfang, og den har givetvis også været meget varierende fra fag til fag og fra virksomhed til virksomhed, men da stationsbyerne var pionerer i udviklingen af et lokalmarked på landet, er det evident, at fabrikker og grossister har haft en interesse i at ophjælpe erhvervslivet dér. I de tilfælde, hvor der direkte blev oprettet filialer i stationsbyerne, er der udgået en finansiering fra moderfirmaet, men også i forhold til de selvstændige stationsbyvirksomheder kan fabrikanter og grossister have ydet et betydeligt bidrag til finansieringen i form af varekreditter.

4) *Organiseret kredit i købstæderne*

Stationsbyerne indgik i det samlede bysystem og orienterede sig mod den eller de nærmeste købstæder, og det er derfor sandsynligt, at de næringsdrivende i stationsbyerne i et vist omfang kunne skaffe sig kredit derfra, hvis det ikke kunne lade sig gøre at skaffe den lokalt.

Sammenfattende må man om finansieringen af stationsbyerhvervslivet sige, at selvfinansierungsgraden tilsyneladende var høj, og at den kredit, der udgik fra grundejerne, også havde stor betydning, hvorimod den organiserede kreditgivning først efterhånden kom til at spille nogen rolle.

Interesseorganisationer

I årene efter næringsfrihedens indførelse i 1862 opstod der et tæt net af interesseorganisationer. De krydsede kun sjældent grænserne mellem de økonomiske sektorer, men holdt sig inden for landbrug, industri/håndværk, handel og så videre. I det følgende vil organisationsdannelsen inden for industri/håndværk og handel blive behandlet med henblik på at vise, hvilken plads stationsbyerne fik i dette forløb.

Industri/håndværk

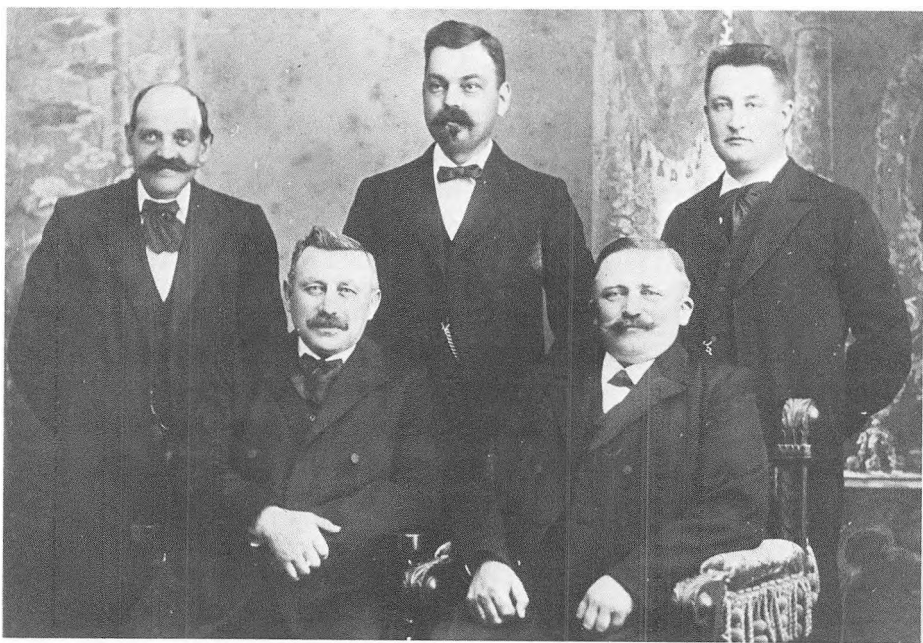
I løbet af 1880'erne slog et skarpt organisatorisk skel igennem. Det var skellet mellem arbejdsgivere og lønmodtagere. De to grupper dannede hver sit organisationssystem, som var klart adskilte, selv om de øvede indflydelse på hinanden. Det er imidlertid karakteristisk for stationsbyerne, at lønmodtagerorganisationerne først blev udviklet temmelig sent og ikke fik nogen særlig stor styrke. Deres betydning for stationsbyerhvervslivet frem til 1940 blev derfor ikke særlig stor.

Inden for organisationerne på arbejdsgiversiden kan man skelne mellem to typer af organisationer: arbejdsgiverorganisationer i snæver forstand, det vil sige organisationer, som udelukkende varetager interesserne i forhold til lønmodtagerne, og mere bredt orienterede erhvervsorganisationer, som varetager interesserne i forhold til resten af samfundet. Som følge af, at lønmodtagerinteresserne var så svagt organiseret i stationsbyerne, fik de egentlige arbejdsgiverforeninger i snæver forstand heller ikke så stor betydning. De vil blive omtalt nedenfor. Her vil i første række opmærksomheden blive koncentreret om den interesseorganisationstype, der spillede den største rolle i stationsbyerne: De mere bredt orienterede erhvervsorganisationer.

Inden for denne organisationstype kan man imidlertid også sondre mellem to typer: De fagspecifikke og de ikke-fagspecifikke. De fagspecifikke er organisationer som f.eks. en murermesterforening, en skræddermesterforening og så videre, mens de ikke-fagspecifikke er de fagligt blandede håndværkerforeninger. Og hermed er omsider den organisation defineret, som var den vigtigste i stationsbyerne: håndværkerforeningen.

Håndværkerforeningerne

Håndværkerforeningerne hed ofte Håndværker- og Industriforening eller Håndværker- og Borgerforening eller en anden kombination af navne, og det var, som navnene viser, karakteristisk for håndværkerforeningerne, at de i mange tilfælde havde andre opgaver ved siden af den at repræsentere håndværkernes erhvervsinteresser. Således optrådte de i stationsbyerne ofte som borgerforeninger. Det gav dem en vigtig plads i mange stationsbyers udvikling, fordi det kunne være svært for stationsbybefolkningen at gøre sig gældende i forhold til landbefolkningen på det lokalpolitiske plan, således at sognerådene blev domineret af landmænd og derfor ikke var specielt ivrige efter at fremme de særlige stationsbyinteresser. Derfor blev en del af de opgaver, som i købstæderne blev varetaget af byrådene, i stationsbyerne varetaget af håndværkerforeningerne, fordi det politiske organ, sognerådet, som burde have taget opgaverne op, ikke ville. Det var



Bestyrelsen for Borger- og Håndværkerforeningen i Års omkring århundredskiftet. I bageste række fra venstre tømrermester S.V. Mørch, C.C. Christensen og overlærer Bertelsen. Forreste række fra venstre maler Krogh og bogbinder Carl Andersen. Bestyrelsens sammensætning viser, at foreningen levede op til sit navn som både borger- og håndværkerforening, hvilket også var det mest almindelige i stationsbyerne. Rene håndværkerforeninger var forholdsvis sjældne.

Lokalhistorisk Arkiv i Års.



Amtsudstillingen i Års i 1907 blev en milepæl i byens udvikling og en styrkelse af byens selvfølelse. Den fik – forholdsvis – den samme lokale betydning som landsudstillingen i Århus to år senere.
Lokalhistorisk Arkiv i Års.

således i mange stationsbyer håndværkerforeningen, der tog initiativ til at oprette vand-, elektricitets- og gasværk, indføre kloakering og gadebelysning, anlægge fortov og så videre. Denne lokalforvaltningsfunktion var et særkende for stationsbyhåndværkerforeningerne til forskel fra købstadshåndværkerforeningerne, uden at det dermed er sagt, at hver eneste stationsbyhåndværkerforening tog disse opgaver op.

Derudover tog stationsbyhåndværkerforeningerne sig også af de mere almindelige opgaver. En vigtig side af deres arbejde var den selskabelige. Håndværkerforeningen arrangerede baller, julefester og udflugter og bidrog derved til at udvikle et fællesskab i de nye byer. Som led i den udadvendte aktivitet skete det også, at der blev arrangeret større udstillinger, der skulle vise, hvad erhvervslivet i stationsbyerne formåede. Nogle af disse udstillinger foregik på amtsplan, da det kunne overstige den enkelte stationsbys muligheder at arrangere dem alene. Således blev der på initiativ af Borger- og Håndværkerforeningen i Års afholdt en stor amtsudstilling i byen i 1907 og igen i 1929 en erhvervsudstilling. Den sidstnævnte arrangerede Års på egen hånd⁵³.

Foruden de lokalpolitiske og selskabelige opgaver skulle håndværkerforeningerne også repræsentere håndværkets erhvervspolitiske interesser, men i den henseende var de hæmmet af deres meget uensartede medlems-

kreds. I de fleste af håndværkerforeningerne var medlemskabet ikke begrænset til håndværksmestre, men stod åbent for andre grupper, og det gjorde det vanskeligere for disse foreninger at optræde som interesseorganisationer for håndværket. Desuden var deres arbejdsområde som regel begrænset til de sager, som berørte hele håndværket, mens de sager, der kun vedrørte et enkelt håndværksfag, blev varetaget af de fagspecifikke erhvervsorganisationer, det vil sige de faglige mesterforeninger.

Håndværkerforeningerne var altså forholdsvis svage interesseorganisationer. Denne svaghed søgte de tidligt at kompensere for ved at slutte sig sammen på landsplan. Allerede i 1879 blev der oprettet en hovedorganisation for håndværket ved navn Fællesrepræsentationen for dansk Industri og Håndværk. Ved stiftelsen deltog 69 foreninger, deraf to stationsbyforeninger (Hammel og Odder).

I løbet af de første ti år af Fællesrepræsentationens eksistens skete der ikke store forandringer i landhåndværkernes repræsentation i organisationen. Men fra 1889 til 1909 øgede landhåndværkerne deres andel af medlemmerne fra 5% til 20% og blandt provinsmedlemmerne steg deres andel fra 7% til 27% og nåede i 1919 helt op på at udgøre 34%⁵⁴. Blandt landhåndværkerne blev stationsbyhåndværkerne en stadig mere toneangivende gruppe.

Omkring halvdelen af alle stationsbyer blev direkte repræsenteret i Fællesrepræsentationen gennem en håndværkerforening, der var knyttet til den pågældende by. Desuden kan nogle af de mindre stationsbyer have været repræsenteret indirekte gennem medlemskab af en af de regionale landhåndværkerforeninger. De var særlig udbredt på Fyn, som også havde det laveste antal direkte repræsenterede stationsbyer.

Industri/institutionsbyerne var næsten alle repræsenteret i Fællesrepræsentationen. I 1929 manglede der kun to: Askov og Lunderskov. Oplandsbyerne nåede op på en repræsentation af ca. 50%, hvorimod de rurale byer ikke nåede højere end godt 25%, men som nævnt havde nogle af dem måske et indirekte medlemskab. Alle tre grupper oplevede deres afgørende gennembrud i tiåret 1900-1910. I løbet af dette korte tidsrum fik stationsbyerne etableret sig som en faktor af betydning inden for håndværkets hovedorganisation⁵⁵.

Landhåndværkerne blev repræsenteret i Fællesrepræsentationens bestyrelse efter en ændring i foreningens love i 1896. Som repræsentant for øerne valgtes snedkermester R. Andersen, Årup. Han blev siddende i bestyrelsen til 1928. For Jylland valgtes bødkerester A. Staack fra Kjellerup. Han blev i 1899 afløst af skræddermester P. Jensen fra Odder, som i 1913 blev afløst af snedkermester P. Nørgaard Poulsen i Vestervig. Det var de to mandater, som landhåndværkerne vedtægtsmæssigt havde ret til. Imidler-

tid udmøntedes deres voksende betydning i medlemskredsen i en øget repræsentation i bestyrelsen. I 1904 nåede tallet op på tre mandater, da bygmester, senere højskoleforstander Broder Nissen, Hadsten, blev indvalgt. 1909 nåede antallet op på fire stationsbyhåndværkere, da fabrikant H.M. Thomsen, Bramminge, blev medlem af bestyrelsen, men tallet nåede i de følgende år helt op på syv stationsbyrepræsentanter, idet først tømrermester H.N. Hansen, Jyderup, i 1912 og maskinfabrikant N. Olsen, Hørve, i 1915 og endelig bygmester H. Ehlers, Brædstrup, i 1917 blev valgt ind. De syv mandater blev reduceret til seks i 1922, da Broder Nissen gik ud af bestyrelsen. Til gengæld var landhåndværkerne uden for stationsbyerne i løbet af perioden 1915-22 blevet repræsenteret i bestyrelsen af fem mand, og dette tal holdt de frem til 1929. Dertil kom tre sønderjyske landhåndværkere fra 1920, således at der 1920'erne igennem var ikke mindre end 14 af bestyrelsens 33 medlemmer, der repræsenterede stationsby- og landhåndværket⁵⁶.

Blandt stationsbyrepræsentanterne var der betydelige personligheder som snedkermester Andersen fra Årup, tømrermester H.N. Hansen fra Jyderup og bygmester Ehlers fra Brædstrup. Den sidstnævnte var i mange år næstformand for Fællesrepræsentationen og en kort periode omkring 1940 formand. Det var denne kreds af stationsbyhåndværkere, som var de ledende i arbejdet på at oprette en særlig stationsbykreditforening omkring 1907-08, og som i 1917-18 gik i spidsen for at skabe et særligt parti for den næringsdrivende middelklasse, Erhvervspartiet. Dette arbejde lykkedes til dels, idet Erhvervspartiet blev oprettet og opnåede repræsentation i Folketinget 1918-24, men der blev ikke indvalgt nogen landhåndværker, og tilslutningen til partiet i landdistrikterne blev ikke stor. Forløbet er for så vidt karakteristisk for meget af Fællesrepræsentationens virksomhed, idet der blev taget mange initiativer, og der blev brugt megen tid til debatter på de årlige delegeretmøder, men meget druknede i snak og blev ikke omsat i blivende praktiske resultater.

Seks af de otte særligt undersøgte byer blev direkte repræsenteret i Fællesrepræsentationen. Kun de to helt små byer, Regstrup og Østrup, var ikke direkte repræsenteret, og det er nok et spørgsmål, om der overhovedet blev oprettet håndværkerforeninger i de to byer.

De faglige mesterforeninger

Ved siden af de ikke-fagspecifikke håndværkerforeninger fandtes der også faglige mesterforeninger. Disse foreninger varetog ofte både de almindelige faglige interesser og de særlige arbejdsgiverinteresser, og det skabte ikke problemer på det lokale plan. Derimod var det karakteristisk, at landhåndværkerne ikke ønskede at tilslutte sig det videregående arbejdsgiversamar-

bejde, ihvertfald ikke det, der foregik i Dansk Arbejdsgiverforening. Det vil blive nærmere omtalt nedenfor. Her skal først udviklingen af de faglige mesterforeninger omtales.

Generelt var en stationsby for lille til, at der kunne dannes en faglig mesterforening i byen alene. Langt de fleste af de faglige mesterforeninger uden for købstæderne fik derfor et geografisk omfang, som gik langt ud over den enkelte stationsby. Det betød, at stationsbyerne ikke fik deres eget faglige organisationssystem, men at de indgik i det net af regionale faglige organisationer, som opstod på landet. Dog var der håndværksfag, hvor der ikke skabtes et net af organisationer på landet, og i disse fag måtte stationsbyhåndværkerne slutte sig til de faglige mesterforeninger i nærmeste købstad, med mindre de foretrak helt at holde sig uden for organisationerne.

Som sagt var det ikke alle fag, der fik et system af landhåndværkerorganisationer. Længst nåede byggefagene. Her blev der dannet bygmesterforeninger. De samlede håndværkere fra flere fag inden for byggebranchen, først og fremmest murere og tømrere, men også en del snedkere. Derimod faldt forsøgene på at få malerne med uheldigt ud, og det måtte opgives igen. Den ældste landbygmesterforening var blevet stiftet i 1899 i Vestsjælland, men i løbet af kort tid dukkede de op over hele landet, og i 1911 oprettede de en fælles hovedorganisation, som fik det lidt besværlige navn Hovedorganisationen af Mestre i Byggefagene i Danmark, men i daglig tale hedder HO. De fleste af dens medlemsforeninger omfattede et helt amt, men nogle af dem var mindre eller opererede med en kredsinddeling. Antallet af medlemmer var ved starten 574, men nåede i 1921 helt op på 4.712, hvorpå det faldt og i 1931 nåede ned på 2.821⁵⁷.

Næst efter byggefagene nåede smedene længst med at organisere mestrene på landet, men som i byggefagene og i håndværksfagene i det hele taget var det organisationer, der tog sigte på at samle alle landhåndværkere og ikke kun stationsbyhåndværkerne. Stationsbyhåndværkernes vilkår adskilte sig ikke så meget fra de øvrige landhåndværkeres, at det gav sig udslag i særlige stationsbyorganisationer inden for de faglige organisationer. Hos smedene blev der ikke oprettet en samlet faglig landsorganisation for mestrene på landet svarende til byggefagenes HO. Derimod blev der oprettet to centralorganisationer for henholdsvis øerne og Jylland. Ældst var Østifternes samvirkende Smedemesterforeninger, oprettet 1911. Den blev tre år senere fulgt op af Jyllands samvirkende Smedemesterforeninger. De to organisationer havde et udmærket samarbejde. De havde enkelte købstadshåndværkere blandt deres medlemmer, men var helt domineret af landhåndværkere og opnåede et betydeligt højere medlemstal end de tilsvarende centralforeninger for købstæderne.

Også skrædderfaget fik et forholdsvis udviklet organisationssystem på landet. Den første lokale organisation i faget blev oprettet i 1899, og i 1915 blev der dannet en landsdelsorganisation: Centralforeningen af Skræddermestre på landet i Jylland. Den fik efterhånden tilslutning fra nogle foreninger på øerne og skiftede derfor i 1918 navn til Centralforeningen af Skræddermestre på landet i Danmark. Skrædderfaget fik altså en pendant til byggefagenes HO, men skræddernes organisation fik ikke nær så højt et medlemstal som byggefagenes hovedorganisation eller smedenes to centralorganisationer. I mellemkrigstiden fik den efterhånden tilslutning fra en del skræddermestre i købstæderne, og den udviklede sig fra at være en landhåndværkerorganisation til at blive en småhåndværkerorganisation. Det fik i 1930 foreningen til endnu engang at skifte navn til Centralforeningen af skræddermestre fra land og by i Danmark.

Også en del af de øvrige håndværksfag fik særlige landhåndværkerforeninger, hvis der var tilstrækkeligt mange landhåndværkere i faget. Hvis der kun fandtes få landhåndværkere i et fag, var forudsætningerne for en organisationsdannelse ikke tilstede. I nogle fag meldte landhåndværkerne sig ind i købstadshåndværkernes organisationer, men det skete kun i de fag, hvor købstadshåndværkerne ikke var medlemmer af Dansk Arbejdsgiverforening. Der var en udtalt modvilje blandt landhåndværkerne mod at gå ind i Dansk Arbejdsgiverforening af frygt for at blive draget med ind i industriens arbejdskampe i de store byer. Det var ikke fordi landhåndværkerne havde særlig sympati for arbejderbevægelsen, men udtryk for, at hvad industrien havde af udestående med arbejderne i byerne, var landhåndværkerne uvedkommende⁵⁸.

Modviljen blandt landhåndværkerne mod Dansk Arbejdsgiverforening leder over til en omtale af de arbejdsopgaver, som landhåndværkernes faglige mesterforeninger tog op. Som nævnt var der to typer af opgaver: 1) at varetage de generelle faglige erhvervsinteresser og 2) at varetage de særlige arbejdsgiverinteresser. De faglige mesterforeninger kunne principielt varetage begge interesser, men gennemgående var det erhvervsinteresserne, der spillede den største rolle inden for landhåndværkerorganisationerne.

Det, der først og fremmest tilskyndede landhåndværkerne til at organisere sig, var ønsket om at begrænse konkurrencen. Det var ønsket om at få alle mestre til at tilslutte sig bindende mindstepriser på fagets produkter eller ydelser og dertil måske muligheden for at sikre sig rabat hos råvareleverandørerne, som fik så forholdsvis mange landhåndværkere til at tilslutte sig de faglige mesterforeninger. Dette ønske kunne endda være så stærkt, at det midlertidigt vejede tungere end landhåndværkernes modvilje mod at slutte sig til Dansk Arbejdsgiverforening. Det så man i bagerfaget,

hvor de jyske landbageres centralorganisation, Jysk Landbagerforening, der var stiftet 1907, under 1. Verdenskrig meldte sig ind i Centralforeningen af Bagermestre i Jylland, uagtet at den derved automatisk blev medlem af Dansk Arbejdsgiverforening. Det gjorde landbagerne, fordi de ellers ikke havde mulighed for at få andel i rabatten på gær. De danske Spritfabrikker havde monopol på gær fremstillingen, og de havde truffet en aftale om rabat med Centralforeningen for Bagermestre i Jylland, som udelukkende gjaldt denne forenings medlemmer. Men landbagerne var ikke glade for på denne måde automatisk at være blevet medlemmer af Arbejdsgiverforeningen, og så snart de økonomiske konjunkturer var slået om, og fagbevægelsen var kommet i defensiven, lykkedes det landbagerne at opnå flertal for, at hele Centralforeningen for Bagermestre i Jylland blev meldt ud af Arbejdsgiverforeningen⁵⁹.

At det var forholdet til Arbejdsgiverforeningen, der skilte landhåndværkerne fra byhåndværkerne, sås også i byggefagene, hvor HO blev oprettet som et udtrykkeligt alternativ til Dansk Arbejdsgiverforening, fordi landmestrene ikke ville inddrages i byernes arbejdskampe. De ville imidlertid gerne samarbejde med mestrene i byerne om rabatter fra leverandørerne og bindende mindstepriser, og til det formål blev der oprettet særlige organisationer, der skulle sikre samarbejdet mellem håndværkerne i by og på land på områder, som ikke berørte arbejdsgiverspørgsmål. Den første forening af denne type var Bygmesterforeningen på Fyn, der blev stiftet i 1914. Der blev oprettet lignende foreninger på Sjælland. Derimod lykkedes det ikke at få dannet en tilsvarende organisation i Jylland.

De faglige mesterforeninger varetog også arbejdsgiveropgaver, men som flere gange nævnt begrænsede de sig her snævert til forholdene på landet og ville ikke inddrages i de arbejdskampe, der foregik i byerne. Det hang sammen med, at virksomhederne på landet gennemgående ikke var større end, at indehaveren selv deltog i arbejdet eller ihvertfald kunne føre effektivt tilsyn med det, hvilket mindskede behovet for en styring af produktionen gennem akkordløn eller lignende foranstaltninger, der krævede organisationernes medvirken. Dertil kom, at fagbevægelsen generelt stod svagt i stationsbyerne, således at mestrene kun sjældent blev mødt med organiseret modstand eller organiserede bestræbelser fra de ansatte på at få hævet lønnen. I smedefaget kom det endog så vidt, at mestrene prøvede at formå svendene til at organisere sig, men det mislykkedes, da interessen blandt svendene var for lille. Strejker forekom kun sjældent i stationsbyerne, og forholdet mellem mestre og svende var gennemgående godt. Som regel fulgte lønnen på landet lønnen i byerne, blot på et lidt lavere niveau. Hvad mestre og svende – eller fabrikanter og arbejdere kunne have af mellemværender i byerne, blandede landhåndværkerne sig ikke i. Når man i byerne

Advarsel!

Da C. O. Jensens Maskinfabrik i Brovst søger at hverve Arbejdskraft under det urigtige Paaskud, at der ingen Konflikt er overfor Firmaet, gør vi undertegnede Organisationer opmærksom paa, at Konflikten fortsat er løbende, og at enhver, der optager Arbejde paa Brovst Maskinfabrik, er Strejkebryder.

Dansk Arbejdsmands-Forbund.

**Dansk Smede- og Maskin-
arbejderforbund.**

**Dansk Former- og Støberi-
arbejderforbund.**

Snedkerforbundet i Danmark.

Dansk Tømrerforbund.

Strejker var ikke almindelige i stationsbyerne, men i september 1935 kom det til en langvarig strejke på C.O. Jensens Maskinfabrik i Brovst. Først i begyndelsen af januar 1937 blev konflikten afsluttet med en sejr for de strejkende. Fælles kamp for hyttens børn, s. 42.

havde forhandlet sig til rette eller havde konfliktet sig til et resultat, så tilpassede landhåndværkerne sig uden større armbevægelser til det nye lønniveau. F.eks. indgik Centralforeningen af Skræddermestre på landet i Danmark i 1919 en overenskomst med Skrædderforbundet om, at arbejdet på landet skulle betales efter 3. klasse i den til enhver tid gældende pris-kurant for byerne⁶⁰.

Fagforeningerne

Man kan give et nogenlunde dækkende billede af, hvor mange afdelinger, fagforbundene oprettede i stationsbyerne, og man kan også danne sig et indtryk af medlemstallet i disse. Derimod kan man ikke sige noget om, hvor mange arbejdere eller svende, som sluttede sig til afdelingen i nærmeste købstad, fordi der manglede en afdeling af fagforbundet i stationsbyen. Man kan heller ikke sige noget sikkert om organisationsprocenten blandt henholdsvis faglærte og ufaglærte, da man kan se, at der var faglærte arbejdere, som blev organiseret i de ufaglærtes organisation, Dansk Arbejdsmandsforbund, det nuværende SID⁶¹.

Der var i det mindste 11 fag, som blev repræsenteret i stationsbyerne med selvstændige fagforeningsafdelinger i perioden op til 1940: baker, blikkenslager, maler, murer, møller, sadelmager, skomager, skrædder, smed, snedker og tømrer. Der kan have været flere fag end disse, men antallet af afdelinger har i så fald ikke været stort. Foruden de faglærtes organisationer var der også to industriarbejderforbund, som organiserede både tillært og faglært arbejdskraft: slagteriarbejderne og træindustriarbejderne. Endelig var der de ufaglærte arbejderes organisation, Dansk Arbejdsmandsforbund, og det var langt den største af fagforeningerne i stationsbyerne. Ingen dansk organisation – hverken i eller uden for fagbevægelsen – havde et så stort antal afdelinger eller så mange medlemmer.

De faglærtes organisationer var knyttet til den største stationsbykategori, industri/institutionsbyen. 87% af de faglærte afdelinger lå her, og her udgjorde de næsten 50% af samtlige fagforeninger. I oplandsbyerne udgjorde de kun 10% og i de rurale byer kun 3%. Omvendt steg Dansk Arbejdsmandsforbunds andel af fagforeningsafdelingerne, jo mindre stationsbykategori, der var tale om, og selv om Dansk Arbejdsmandsforbund også var bedre repræsenteret i den største stationsbykategori end i den mindste, var forskellen mellem de tre stationsbykategorier ikke særlig stor. Dansk Arbejdsmandsforbund var repræsenteret i 95% af industri/institutionsbyerne, i 90% af oplandsbyerne og i 80% af de rurale byer. Det er som nævnt udtryk for et helt utrolig tæt net af afdelinger landet over, og som det også er nævnt, spillede Arbejdsmandsforbundet en anden rolle på landet end i byerne, idet der var en del faglærte på landet, der sluttede sig til Arbejdsmandsforbundet. Det ville de næppe have gjort i byerne, hvor de faglærtes organisationer var stærkere.

De faglærtes organisationer var nemlig ikke alene knyttet til industri/institutionsbyerne, men de var yderligere koncentreret i et fåtal af disse. Det var de største stationsbyer, som var på størrelse med købstæder, byer som Haslev, Fakse, Odder og Vejen. Mest udbredt blandt de faglærte var murerfaget med 39 afdelinger i stationsbyerne, deraf 31 i industri/institutionsbyerne⁶².

Medlemstallet i de faglærtes organisationer lå efter alt at dømme ikke særlig højt i stationsbyerne og heller ikke de tillærtes organisationer havde noget særlig stort medlemstal. Hos slagteriarbejderne var det samlede medlemstal i de 16 afdelinger, som fandtes i stationsbyerne i 1938, 565. Tallet svingede fra 81 i Odder til 12 i Mørke med et gennemsnit på 35. Derimod havde nogle af afdelingerne af Dansk Arbejdsmandsforbund meget høje medlemstal, men som nævnt omfattede de også faglærte arbejdere i nogle tilfælde. I andre tilfælde var det virksomheder i nærheden af stationsbyen, der betingede det høje medlemstal. Således var der i 1938 et medlemstal på 231 i den rurale by Knabstrup, og det må være det nærliggende teglværk og ikke stationsbyens egne virksomheder, der er baggrunden for så stort et tal. Størst var afdelingen i Gørlev med 447 medlemmer (sukkerfabrikken), mindst var afdelingen i Tommerup med 10 medlemmer. I alt var der i 1938 17.292 medlemmer i de 190 afdelinger, som Dansk Arbejdsmandsforbund havde i stationsbyerne, og det er et forbavsende stort tal⁶³.

Fagforeningsdannelsen i de otte særligt undersøgte stationsbyer passer ind i det generelle mønster. De to store industri/institutionsbyer Års og Jyderup skilte sig ud fra de øvrige ved at have organisationer for de faglærte repræsenteret i byen. I Jyderup var det murer og tømrer, i Års var det de samme fag plus snedker og skrædder. De to byer havde også de tillærtes foreninger, nemlig Træindustriarbejderforbundet og i Års også Slagteriarbejderforbundet. Men de tillærtes organisationer var lidt mere udbredt end de faglærtes uden for industri/institutionsbyerne, og der fandtes også en afdeling af Træindustriarbejderforbundet i oplandsbyen Mørkøv. Mest udbredt var som nævnt Dansk Arbejdsmandsforbund, og det var da også repræsenteret i de seks egentlige stationsbyer; kun i de to helt små byer Regstrup og Østrup manglede de. Medlemstallet i de seks arbejdsmandsforbundsafdelinger var i 1938 119 i Jyderup, 37 i Mørkøv, 231 i Knabstrup, 120 i Års, 47 i Ålestrup og 32 i Gedsted⁶⁴.

Handel

Organisationsforholdene var langt mere komplicerede inden for handelen end inden for industri/håndværk, og de handlende nåede ikke nær så langt i retning af at få dannet hovedorganisationer. I industri/håndværk blev der oprettet to uafhængige organisationssystemer: et arbejdsgiverorganisationssystem, som var fælles for industri og håndværk, og som havde Dansk Arbejdsgiverforening som hovedorganisation, og et erhvervsorganisationssystem, hvor en social deling slog igennem mellem industri og håndværk, og hvor der derfor kom to hovedorganisationer, Industrirådet for industrien og Fællesrepræsentationen for dansk Industri og Håndværk, som trods navnet var en ren håndværkerorganisation, og som senere skiftede navn til Håndværksrådet.

En tilsvarende opbygning af organisationssystemet inden for handelen fandtes ikke. Der blev ikke oprettet et særligt arbejdsgiverorganisationssystem. Arbejdsgiverforholdet spillede ikke nær så stor en rolle inden for handelen som inden for industri og håndværk, og der blev ikke dannet et selvstændigt organisationssystem. De største handelsvirksomheder meldte sig ind i Dansk Arbejdsgiverforening, hvor de fra 1919 fik deres egen afdeling.

Inden for erhvervsorganisationssystemet kom der en social deling inden for handelen mellem en gros- og detailhandel omtrent svarende til delingen mellem industri og håndværk, men delingen blev ikke så klar inden for handelen, som den var i industri/håndværkssektoren.

En gros handelen nåede længst i retning af at få oprettet et sammenhængende organisationssystem. Det rummede imidlertid en geografisk deling mellem hovedstad og provins, således at det fik to hovedorganisationer. For København var det Grosserer-Societetet, og for provinsen var det fra 1901 Provinshandelsforeningernes Fællesudvalg, senere kaldt Provinshandelskammeret. Provinshandelskammeret bestod af tre regionalforeninger, en for Jylland, en for Fyn og en for Sjælland og Lolland-Falster. Regionalforeningerne havde i 1926 henholdsvis 34, ni og 29 lokalforeninger som medlemmer. En gros handelen havde altså fra 1901 et sammenhængende, landsdækkende organisationssystem.

Et tilsvarende sammenhængende organisationssystem fandtes ikke for detailhandelens vedkommende. Det lykkedes ikke at få dannet en fælles hovedorganisation for detailhandelen i den periode, som behandles her, trods flere forsøg. I stedet fandtes der flere rivaliserende organisationer, hvoraf især to gjorde krav på at være talerør for detailhandelen. Ældst var De københavnske Handelsforeningers Fællesrepræsentation, stiftet 1890. Det var en sammenslutning af brancheforeninger fra mange forskellige brancher, og i 1926 omfattede den 30 foreninger med i alt 9.000 medlemmer. Det var imidlertid en københavnsk organisation, selv om den i mellemkrigstiden fik et voksende indslag af landsdækkende brancheorganisationer, og den havde derfor vanskeligt ved at tale på hele detailhandelens vegne⁶⁵.

Den rivaliserende organisation var De samvirkende Købmandsforeninger i Danmark, stiftet 1907. Den bestod af fire regionale organisationer, en for Jylland, en for Fyn, en for øerne øst for Storebælt og en for København. De havde henholdsvis 58, 16, 36 og 14 lokalforeninger som medlemmer. Denne organisation var altså i modsætning til den københavnske landsdækkende. Til gengæld omfattede den næsten udelukkende kolonialvarebranchens handlende. Den organisation, der omfattede alle brancher inden for detailhandelen, dækkede altså ikke hele landet, men kun København,

og den organisation, som dækkede hele landet, omfattede stort set kun én branche, kolonialvarehandelen. Ingen af dem kunne derfor tale på hele detailhandelens vegne.

Organisationsforholdene blev yderligere kompliceret af, at ingen af organisationerne var rene: der var detailhandlerforeninger, der meldte sig ind i Provinshandelskammeret til trods for, at denne organisation var helt domineret af en groshandelen, og der var landsdækkende brancheorganisationer, der meldte sig ind i De københavnske handelsforeningers Fællesrepræsentation, til trods for at det overvejende var en københavnsk organisation, og der var handlende uden for kolonialvarebranchen, der meldte sig ind i De samvirkende Købmandsforeninger i Danmark, skønt det i realiteten var en brancheorganisation for kolonialvarebranchen. Dertil kom, at der fandtes nogle landsdækkende brancheorganisationer, der holdt sig helt uafhængige af handelens øvrige organisationssystem. Vigtigst blandt dem var Dansk Textil Union fra 1915 og den samme år stiftede landsorganisation Tobakshandlerforbundet i Danmark⁶⁶.

Det var disse ikke ukomplicerede organisationsforhold, som de handlende i stationsbyerne måtte tilpasse sig. Det gjorde de først og fremmest ved at danne blandede, det vil sige ikke-fagspecifikke handelsforeninger. Disse foreninger omfattede som regel mere end en enkelt stationsby, ofte et herred eller mere. Man kan derfor ikke vise, hvor mange stationsbyer, der havde en handelsforening, da flere stationsbyer som nævnt kunne indgå i en af de regionale handelsforeninger. Derimod kan man belyse, hvilke landkøbmandsforeninger, der sluttede sig til en af de overordnede handelsorganisationer. Det sker på grundlag af en opgørelse fra 1926.

Der har næppe været mange stationsbyhandlende i De københavnske handelsforeningers Fællesrepræsentation, og de, der måtte have været med, har været medlemmer af en af de landsdækkende brancheorganisationer, som sluttede sig til den københavnske fællesrepræsentation. Derimod var den anden af de store detailhandlerorganisationer af større interesse. De samvirkende Købmandsforeninger i Danmark havde i alt 124 lokalforeninger. Deraf repræsenterede 30 områder, hvor en eller flere af de 222 stationsbyer var beliggende.

Seks af de 30 foreninger lå på Sjælland:

Købmandsforeningen for Haslev og Omegn (1905).

Købmandsforeningen for Jyderup og Omegn (1903).

Løve Herreds Handelsforening (1905).

Nordvestsjælland's Handelsforening (1905).

Sydsjælland's Landkøbmandsforening (1926).

Østsjælland's Handelsforening (1905).

Hovedparten af disse organisationer var oprettet i 1905, og det er for-

mentlig resultatet af en udefrakommende agitation. Der er som overalt i denne bog set bort fra hovedstadsområdet.

På Fyn var der fem foreninger:

Ejby og Omegns Handelsforening (1908).

Midtfyns Handelsforening (1905).

Nordfyns Købmandsforening (1919).

Østfyens Købmandsforening (1906).

Årup og Omegns Handelsforening (1906).

Det største antal foreninger lå i Jylland. Her var der i 1926 ikke mindre end 19 handelsforeninger repræsenteret i De samvirkende Købmandsforeninger:

Århus Omegns Købmandsforening (1906).

Bjerringbro-Kjellerup og Omegns Handelsforening (1919).

Djurslands Handelsforening (1909).

Hads Herreds Købmandsforening (1920).

Handelsforeningen for Hadsten og Omegn (1914).

Handelsforeningen for Hammel og Omegn (1915).

Han herrederne samt Kær og Hvetbo Herreders Handelsforeninger (1908).

Midtjysk Handelsforening (1906).

Nordvendsyssel Handelsforening (1917).

Salling Købmandsforening (...).

Samsø Handelsforening (1905).

Syd- og Nordthys Købmandsforening (...).

Syd- og vestjysk Handelsforening for Landkøbmænd (1901).

Vesthimmerlands Handelsforening (1900).

Vinderup og Omegns Handelsforening (...).

Østjysk Handelsforening for Landkøbmænd (1906).

Østvendsyssel Handelsforening (1900).

Nordjysk forening for trængende købmænd på landet og deres efterladte (1904).

Der eksisterede også en forening for landkøbmænd på Mors, men da ingen af de 222 stationsbyer lå på Mors, er der set bort fra den, ligesom de sønderjyske foreninger også er ladet ude af betragtning.

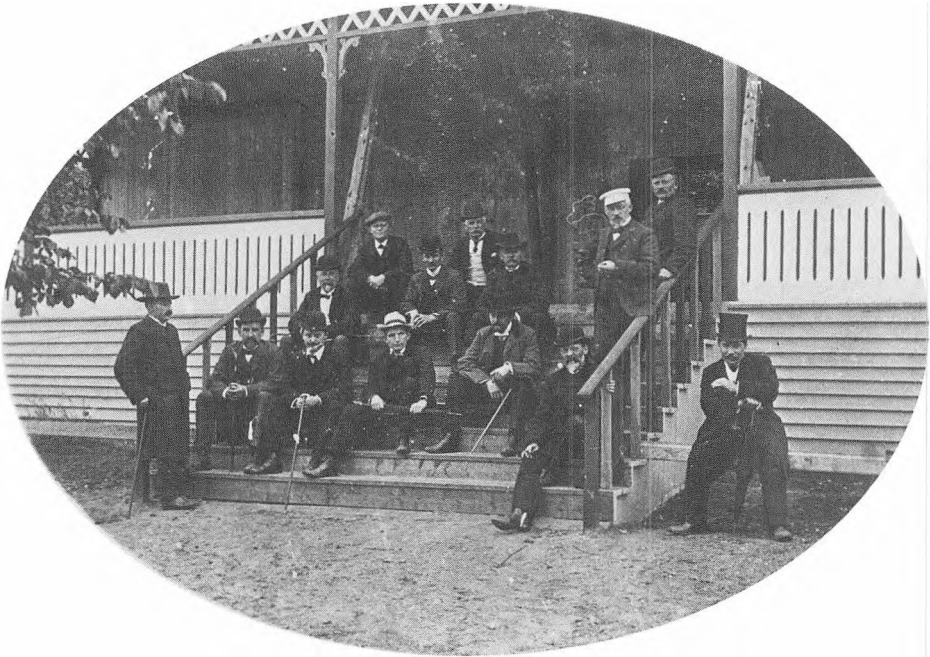
Hovedparten af de her anførte foreninger var blandede handelsforeninger, men enkelte af dem var brancheforeninger for kolonialvarehandlende. Forholdet mellem by og land og forholdet mellem stationsbyernes handlende og landkøbmændene uden for stationsbyerne rummede ikke større spændinger, end at de kunne danne fælles foreninger. Der blev gjort et forsøg på at danne en organisation, Landkøbmændenes Landsforening i 1913, men

den fik ingen betydning og var mere et forsøg fra en redaktør i København på at skaffe sig abonnenter til sit handelsblad end et forsøg fra landkøbmændenes egen side på at danne en særlig landsorganisation⁶⁷.

Der blev uden vanskelighed dannet et organisationssystem, der var fælles for by og land. Dette skal sammenholdes med, at mange af foreningerne omfattede nabostationsbyer, hvis handlende ellers kunne være skarpe konkurrenter. Når organisationsdannelsen alligevel blev så forholdsvis gnidningsløs, hænger det sammen med, at hovedformålet med organiseringen for mange købmænd var at komme med i de fællesindkøbsordninger, som organisationerne arrangerede. De samvirkende Købmandsforeninger stod ganske vist ikke selv for fællesindkøb, men overlod det til et særligt selskab, Danske Købmænds Handelsaktieselskab. Det var imidlertid kun medlemmer af De samvirkende Købmandsforeninger, der kunne handle med handelsaktieselskabet.

Når fællesindkøbstanken var hovedmotiv til organiseringen, lå der deri om ikke en direkte brod mod grossererne, så ihvertfald et ønske om ved organisationernes hjælp at opnå en stærkere position over for grossererne. Det kan derfor heller ikke undre, at hovedparten af stationsbyernes handelsforeninger holdt sig uden for grosserernes organisation, Provinshandelskammeret. Der var imidlertid fire foreninger fra de allerstørste stationsbyer, som meldte sig ind i denne organisation. Det var Odder Handelsstandsforening, stiftet 1881, Vejen Handelsstandsforening, stiftet 1913 og Haslev Handelsstandsforening, stiftet 1900. Dertil kom en brancheforening, Foreningen af Kornkøbmænd ved Stationsbyerne i Holbæk Amt, stiftet 1914. Foreningen havde kun 14 medlemmer, men den er et vidnesbyrd om den særstilling, som de store købmandsforretninger kunne have i stationsbyernes handelsliv. Det er i øvrigt ikke noget tilfælde, at denne organisation lå på Sjælland, hvor andelsbevægelsen ikke stod så stærkt i kornhandelen, som den gjorde i Jylland.

Som nævnt eksisterede der nogle brancheforeninger, der holdt sig uden for de øvrige organisationer i handelen, vigtigst Dansk Textil Union. Den havde som en af sine store medlemsorganisationer Dansk Provins Manufakturhandlerforening. Den havde en række lokalafdelinger, af hvilke ni havde hjemsted i en stationsby: Fakse og Jyderup samt Fjerritslev, Hammel, Odder, Skern, Tarm, Vamdrup og Års. Man kan altså se, at de stationsbyhandlende i manufakturvarebranchen havde adgang til at slutte sig til branchens organisation, og at de i et vist omfang gjorde det. Alligevel blev der oprettet en særlig manufakturhandlerforening for stationsbyerne og landsbyernes handlende. Det var Foreningen af Manufakturhandlere uden for Købstæderne, som blev oprettet i 1919. Initiativet udgik som så



Amtsudstillingen i Års 1907 skulle vise, hvad byens erhvervsliv formåede og dermed for alvor slå Års' navn fast i bevidstheden. Til det formål var det vigtigt at mobilisere pressen, og billedet viser de indbudte pressefolk. Nederst til højre på trappen sidder lærer Møller Madsen, der var hovedinitiativtager til udstillingen som til så meget andet i Års.

Lokalhistorisk arkiv i Års.

mange andre organisatoriske initiativer fra Nordvestsjælland, men det lykkedes på forholdsvis kort tid at få medlemmer over hele landet, og medlemstallet var i 1926 nået op på ca. 500. Denne forening holdt sig uden for Dansk Textil Union. Hvad der ikke lykkedes i kolonialvarebranchen, hvor Landkøbmændenes Landsforening ikke fik nogen betydning, lykkedes i manufakturvarehandelen.

Foreningen af Manufakturhandlere uden for Købstæderne skulle ifølge sine formålsparagraffer modarbejde omløben med varer og prøvehandel på landet, og den skulle arbejde for, at grossister og fabrikanter ikke leverede varer til kooperative selskaber "og andre skadelige foretagender"⁶⁸. Det var altså en fjendtlig holdning til den konkurrence, der direkte eller indirekte udgik fra grossisterne, der lå bag oprettelsen af foreningen, og deri ligger også forklaringen på, at det lykkedes at oprette en særlig organisation for landhandlende, som stod uden for branchens øvrige organisationer, idet Dansk Textil Union på ingen måde indtog en aggressiv holdning over for fabrikanter eller grossister i branchen.

Også i andre af brancheorganisationerne var der handlende fra stationsbyerne med, men kun undtagelsesvis var de så mange, at der kunne dannes lokalafdelinger i stationsbyerne. Tobakshandlerforbundet havde f.eks. en regel om, at der skulle mindst fem medlemmer til, før der kunne dannes en lokalforening, og det ville komme til at knibe i de fleste stationsbyer. I stedet sluttede de handlende sig til den nærmeste lokalforening, og det blev karakteristisk for organisationsmønsteret i stationsbyerne. Den organisation, der blev den dominerende i stationsbyerne, blev den ikke-fagspecifikke handelsforening svarende til håndværkerforeningerne. Den omfattede som regel mere end en enkelt stationsby, og man kan derfor ikke sige nøjagtigt hvor mange stationsbyer, der var repræsenteret i disse foreninger.

Man kan derfor heller ikke se med sikkerhed, hvordan organisationsmønsteret blev i de otte særligt undersøgte byer. I Holbæk handelsdistrikt fandtes Købmandsforeningen for Jyderup og Omegn, der var blevet stiftet i 1903. Den havde medlemmer fra Jyderup, Mørkøv og Knabstrup. Derimod er det usikkert, om den også havde medlemmer fra Regstrup.

I Jyderup fandtes også Foreningen af Kornkøbmænd i Stationsbyerne i Holbæk Amt, idet det var købmand Viggo Jensen, Jyderup, der var foreningens formand. De øvrige bestyrelsesmedlemmer boede i Tølløse og Svinninge. Derimod kan man ikke se, hvor de øvrige 11 medlemmer boede. Det er imidlertid meget tænkeligt, at både Mørkøv og Knabstrup også er repræsenteret i foreningen.

Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt blev nogenlunde dækket af Vesthimmerlands Handelsforening, stiftet i år 1900 af købmand Eduard Erichsen, Ålestrup, der blev foreningens formand, og købmand H.P. Perregaard fra Års, der blev næstformand. Der var ingen handlende fra Gedsted eller Østrup i bestyrelsen, og de øvrige medlemmers hjemsted kendes ikke.

Endelig skal det nævnes, at der eksisterede en forening Års Handelsstandsforening. Man ved ikke, hvornår den blev oprettet, men den ældste bevarede forhandlingsprotokol går tilbage til 1945.

Sammenfatning

Både med hensyn til uddannelse, finansiering og organisering oplevede stationsbyerhvervslivet en udvikling fra 1840 til 1940. De strukturer, der fandtes i 1940, var betydeligt mere udviklede end de strukturer, der havde eksisteret i 1840. Men stationsbyerhvervslivet fulgte på alle punkter kun de almindelige strømninger i samfundet, og stationsbyerne lå ikke i spidsen i denne udvikling. Tværtimod blev forskellen mellem stationsbyerne og hovedstaden og de større købstæder stadig mere udtalt i periodens løb.

Afslutning

Erhvervslivet i stationsbyerne

Stationsbyerne opstod som led i den samlede danske udvikling i perioden 1840-1940. Denne udvikling var først og fremmest karakteriseret af markedøkonomiens gennembrud.

Markedøkonomiens gennembrud var et kompliceret samspil mellem udviklingen på fire forskellige markedsniveauer: det internationale marked, det nationale marked, det regionale marked og det lokale marked.

Perioden fra 1840 til 1870 var karakteriseret af en liberalisering af økonomien. De nødvendige forudsætninger for en markedøkonomi blev tilvejebragt på lovgivningsområdet, og gennem toldlovgivningen blev der også åbnet mulighed for, at Danmark kunne deltage i den internationale økonomi på et forholdsvis liberalt grundlag.

Danmarks aktivitet på det internationale marked voksede i periodens løb, men havde sammenlignet med de følgende perioder endnu kun et beskedent omfang. Grundlaget var den danske eksport af fortrinsvis uforarbejdede landbrugsvarer som korn og slagtekvæg. Denne eksport fremkaldte ikke nogen særlig udviklet økonomi i landet. Eksporten berørte kun de større landbrug og var baseret på en traditionel teknologi og skabte ikke nogen særlig stærk arbejdsdeling. Landbrugene havde fortsat en høj grad af selvforsyning, og der var ikke grundlag for, at markedøkonomien kunne få sit definitive gennembrud i Danmark.

Det nationale marked var ikke særlig højt udviklet. København var centrum for den danske import af kolonialvarer, og der eksisterede således et nationalt marked for importvarer, men vareproduktionen var endnu overvejende håndværksmæssig, og der var ikke opstået et egentligt nationalt marked for danske industriprodukter, selv om det var tydeligt, at der var en begyndende industrialisering af landet.

Heller ikke de regionale markeder stod særlig stærkt. De danske købstæder havde ikke noget stort økonomisk samkvem indbyrdes og begyndte først langsomt at få det i periodens løb. Hertil bidrog bygningen af det primære jernbanenet, som netop tog sigte på at skabe forbindelser mellem købstæderne.

De lokale markeder var stort set begrænset til byerne. I landdistrikterne var selvforsyningsøkonomien endnu så udbredt, at der ikke var opstået lokalk markeder i moderne forstand. Husmændene stod stort set uden for pengeøkonomien, og bønderne havde kun et begrænset varebytte, som fore-

gik i købstæderne. Den økonomiske aktivitet på landet uden for landbrugs-erhvervet var spredt og sporadisk og ikke stationær. Håndværkerne arbejdede fortrinsvis i kundernes hjem, og den del af handelen, der ikke foregik i købstæderne, blev besørget af omvandrende kræmmere eller foregik på markederne. Butikshandel var ikke almindelig, selv om man kunne se en begyndelse til den, især centreret om kroerne. Der opstod derfor ingen stationsbyer af betydning i denne periode.

Perioden 1870-90 ændrede afgørende den danske deltagelse i den internationale økonomi. Hvor grundlaget tidligere havde været uforarbejdede landbrugsvarer, blev Danmarks vigtigste eksportvarer nu forarbejdede landbrugsvarer, smør og bacon. På dette grundlag blev Danmark for alvor integreret i den internationale markedsøkonomi. Det var i international sammenligning en bemærkelsesværdig udvikling. Intet andet land producerede et ensartet masseprodukt af høj kvalitet for verdensmarkedet ved hjælp af en decentral produktion. Det er den decentrale produktion, der er det særlige ved den danske udvikling, og den vigtigste følge af den decentrale produktion blev, at udviklingen i Danmark blev overordentlig bred og integrerede hele landet i en markedsøkonomi, som var baseret på en produktion for verdensmarkedet. Det skete i løbet af de 50 år fra 1870 til 1920 og formede sig som et forløb, der bredte sig gennem landet fra øst til vest.

Den meget brede integration i det internationale marked betød, at København ikke længere stod så dominerende i den danske udenrigshandel, selv om den stadig var ubestridt førende. De større købstæder blev nu også mere direkte inddraget.

Perioden så begyndelsen til en vareproduktion for det nationale marked. København var ubetinget førende i denne udvikling, men de større købstæder var ikke uberørt af den. Som nævnt havde det primære banenet bundet landet sammen transportmæssigt, og nu fik også dampskibene deres gennembrud.

Vigtigere for købstæderne end det nationale marked var dog fremvæksten af regionale markeder. Den meget brede økonomiske vækst berørte hele landet og skabte et øget økonomisk samkvem mellem provinsbyerne. Det betød, at der opstod et hierarki af byer. De bedst beliggende købstæder udviklede sig til landsdelscentre eller regionalcentre og blev hjemsted for en vareproduktion, der tog sigte på et større marked end det lokale.

En stor del af vareproduktionen var dog fortsat håndværksmæssig og rettede sig mod det lokale marked, men varedistributionen (handelen) begyndte at spille en voksende rolle for lokalmarkedets forsyning. I købstæderne og København var der tydelige sociale delinger af det lokale marked, mest i de større byer. På landet opstod der et lokalmarked i denne periode.

Stationsbyerne begyndte at vise sig, og de betegnede en bydannelse, der gik helt på tværs af det bestående landsbysystem. Også på landet kunne man spore en social deling af lokalmarkedet forstået på den måde, at husmændene endnu ikke var blevet fuldt integreret i pengeøkonomien, således at lokalmarkedet på landet fortrinsvis betjente gårdejerne.

I perioden 1890-1920 fik det danske samfund det fulde udbytte af den omlægning af eksporten, som var foregået i den foregående periode. Hele landet og alle grupper i samfundet blev nu inddraget i pengeøkonomien. Det sekundære jernbanenet blev bygget og skabte forudsætningen for, at alle egne af landet kunne komme med, og samtidig skabte andelsmejerierne og husmandsbevægelsens udstykningsforeninger forudsætningen for, at husmændene kunne komme med.

Grundlaget for den danske deltagelse i det internationale marked var skabt i den foregående periode, men i årene fra 1890 til 1920 intensiveredes den danske deltagelse betydeligt, og den danske landbrugseksport muliggjorde en betydelig danske import, og samtidig fik den industrielle produktion sit gennembrud, fortrinsvis med sigte på hjemmemarkedet, men dog med en begyndende industrieksport.

En følge af den industrielle produktionsmådes gennembrud var, at der nu for alvor udviklede sig et nationalt marked for danske industrivarer. København var centrum i den nationale økonomi, og en stor del af den industrielle vareproduktion foregik her, men der fandtes også industrivirksomheder i købstæderne, som producerede for det nationale marked.

De regionale markeder udviklede sig parallelt med det nationale. Den industrielle produktionsmådes gennembrud var en langstrakt proces, som i stigende grad fik vareproduktionen til at tage sigte på et større marked end det lokale, uden at kapitalkoncentration eller teknologisk udvikling nødvendigvis muliggjorde en produktion for det nationale marked, og derfor udviklede der sig en lang række regionale markeder. Det fastholdt den differentiering og hierarkisering af købstadssystemet, som var foregået i den foregående periode.

Det lokale markeds betydning voksede i takt med, at alle sociale grupper blev integreret i markedsøkonomien. Der var en tendens til, at vareproduktionen i stigende grad tog sigte på større markeder end det lokale, og det betød, at produktionen i stigende grad blev lokaliseret i byer, der var gunstigt beliggende i forhold til regionale eller endnu større markeder. Derved begyndte de lokale markeder at blive integreret i de regionale og det nationale marked. Det fik til følge, at varedistributionens rolle i lokalmarkedet voksede på vareproduktionens bekostning. I landdistrikterne, hvor stationsbyerne var hjemsted for lokalmarkedene, medførte det, at antallet af

handlende voksede hurtigere end antallet af håndværkere. Stationsbyerne blev sæde for en handel, der måtte udfolde sig i konkurrence med købstæderne og i konkurrence mellem stationsbyerne indbyrdes. I denne periode havde lokalmarkederne på landet imidlertid en vis beskyttelse i nærtrafikens ineffektivitet. Hestevognene var bedste transportmiddel mellem forbruger og marked, og det satte grænser for forbrugerens aktionsradius og dermed for lokalmarkedets økonomiske integration i en videre markedsøkonomisk sammenhæng.

Da konjunkturerne slog om i 1920, afsluttedes den periode, hvor eksporten af smør og bacon forholdsvis problemløst havde dannet grundlag under den danske økonomi. Det internationale marked blev præget af kriser og vanskeligheder i mellemkrigstiden, som gjorde hele det økonomiske liv i Danmark besværligt og usikkert. Krisen skabte et pres for rationalisering og centralisering, som påvirkede økonomien på alle niveauer.

Det nationale marked blev begunstiget af centraliseringstendenserne og blev yderligere hjulpet frem politisk, da krisen i verdensøkonomien blev så dyb, at man i 1932 gik over til en delvis afskærmning af det nationale marked.

De regionale markeder var inde i en dobbelt udvikling, idet centraliseringstendensen førte funktioner fra lokalmarkederne over til de regionale markeder samtidig med, at den førte andre funktioner fra de regionale markeder til det nationale. Transportmønsteret blev ændret, da bilismen fik sit gennembrud, og det styrkede de regionale markeder på de lokales bekostning.

De lokale markeder blev i høj grad berørt af bilismens gennembrud. Der gjorde sig en mærkbar centraliseringstendens gældende, som styrkede købstæderne på stationsbyernes bekostning og de største stationsbyer på de mindstes bekostning. I stigende grad måtte de mindste stationsbyer, oplandsbyerne og de rurale byer, se sig henvist til at betjene det snævreste lokalmarked, det vil for håndværkets vedkommende sige reparations- og serviceopgaver og for detailhandelens vedkommende sige salg af dagligvarer. Den meget brede vækst, som havde karakteriseret perioden 1870-1920, og som havde skabt stationsbyerne som et tæt net af lokaliseringsskudtårne for det lokalmarked, der voksede frem i landdistrikterne, var et konjunkturfænomen, og fra 1920 blev den brede vækst i lokalmarkederne på landet afløst af en centraliseringstendens, som ændrede de økonomiske mønstre omkring stationsbyerne.

De danske stationsbyer opstod altså som det fysiske udtryk for de lokalmarkeder, der voksede frem på landet i Danmark, da landbruget efter driftsom-

lægningen blev fuldt integreret i verdensøkonomien. Det var betjeningen af lokalmarkedet i landdistrikterne, der var stationsbyernes økonomiske funktion. Lokalmarkedet omfattede tre grupper af forbrugere: landbrugene, landboerne og stationsbyens egen befolkning.

Stationsbyerhvervslivets udvikling i opbygningsfasen 1870-1920 var en forbavsende ensartet proces. Grundmønsteret var det samme, og der var næsten tale om en lovmæssighed i forløbet. Ensartetheden i udviklingen skyldtes, at landbrugsudviklingen var det fælles grundlag. Deri lå også forklaringen på den geografiske forskel, som udviklingsforløbet rummede. Skønt grundmønsteret var det samme, var der en tydelig forskel mellem den østdanske og den vestdanske udvikling. Udviklingen kom tidligere i gang på øerne, men blev forholdsvis kraftigere i Jylland, da denne landsdel kom med. Det formidlende led mellem landbruget og stationsbyudviklingen var landbrugets brugsstruktur. Jo stærkere familiebrugene stod, jo kraftigere blev stationsbyudviklingen. I den forstand kan man sige, at stationsbyerne var børn af familiebrugets succes i denne periodes danske landbrugsudvikling.

Forud for 1870 kan man ikke tale om stationsbyer, men i perioden 1870-90 begyndte de at dukke op. I denne periode gik udviklingen kraftigere på



Anders Svenstrups forretning med gravsten i Års. Der er en indre spænding i billedet mellem det nybyggede hus, der som alt i stationsbyens pionertid pegede fremad og vidnede om initiativ, vækst og nybrud, og så gravstenene, som i velordnet fast stilfærdighed peger hen på stationsbyens kommende funktion som aftægts- og pensionistby.

Lokalhistorisk Arkiv i Års.

ørerne end i Jylland. Stationsbyerne opstod, fordi den ændrede landbrugsdrift krævede et tæt net af omladningspunkter for foderstoffer og gødning til landbruget. Det var altså i første række den efterspørgsel, der udgik fra landbrugene som økonomiske bedrifter, der fremkaldte stationsbyerne, og det var landbrugene (bedrifterne) mere end landboerne (husholdningerne), som havde betydning for erhvervslivet i stationsbyerne i denne periode. Vareproduktionen var endnu ikke blevet industrialiseret, og stationsbyerne blev hjemsted for en del håndværksvirksomheder, som fremstillede landbrugsredskaber, vogne, seletøj og lignende. Inden for handelen var det grovvarerhandelen, der var udgangspunkt, og det var de store blandede købmandshandeler, der dominerede. Den økonomiske vækst, der udgik fra landbrugene, greb imidlertid om sig, og i takt med, at gårdejerne for alvor blev inddraget i pengeøkonomien, begyndte der også at udgå en efterspørgsel fra landboerne. Det skabte grundlag for yderligere vareproduktion i form af sko, tøj, møbler, brød, kød etc. Der blev således eksistensgrundlag for en gruppe næringsdrivende i de opvoksende stationsbyer, og der begyndte derfor også at udgå en efterspørgsel fra denne gruppe, i første række efter boliger og forretningslokaler og senere også efter de samme varer, som landboerne efterspurgte. Den økonomiske vækst, der udgik fra landbruget, kunne nå et omfang, som blev selvforstærkende. Det var i denne periode især tilfældet på øerne og i en vis udstrækning også i Østjylland, hvorimod udviklingen endnu ikke havde taget fart i Nord- og Vestjylland.

I perioden 1890-1920 blev Jylland også fuldt ud inddraget i udviklingen. Den økonomiske vækst nåede også her ud over det punkt, hvor den blev selvforstærkende, og fik en intensitet, som blev kraftigere end den økonomiske vækst på øerne. I denne periode blev stationsbysystemet færdigudviklet og fik en struktur, som stort set holdt sig i den følgende periode. De bedst beliggende stationsbyer udviklede sig til industri/institutionsbyer, de mindre heldigt beliggende til rurale byer og resten til oplandsbyer.

Den efterspørgsel, der udgik fra landbrugene, mistede relativ betydning for stationsbyernes erhvervsliv. Handelen med grovvarer til landbruget blev meget kapitalkrævende og førte til virksomhedskoncentrationer både inden for den private handel og inden for den andelsorganiserede handel. Stationsbyernes rolle i denne handel blev mere og mere ekspedientens. Derimod voksede den efterspørgsel, der udgik fra landboerne. Husmændene blev fuldt inddraget i pengeøkonomien, således at landboerne voksede som forbrugergruppe betragtet, og samtidig var landboernes indtjening gennemgående god i disse år.

Væksten blev så stærk, at den blev selvforstærkende. Det vil sige, at stationsbyerne blev så store, at den efterspørgsel, der udgik fra stationsbyernes egen befolkning, også gjorde sig gældende og i sig selv blev en vækst-

fremmende impuls. I de største stationsbyer kom det så vidt, at man kunne spore en begyndende social deling af lokalk markedet, idet der opstod småbutikker, som især tog sigte på stationsbyernes arbejderbefolkning.

Vareproduktionen blev i stigende grad industrialiseret, og det gik ud over den håndværksmæssige vareproduktion i stationsbyerne på øerne, hvorimod den stadig kunne hævde sig i stationsbyerne i Jylland. Industrialiseringen var i øvrigt ikke nået videre, end at stationsbyerne i et vist omfang kunne blive hjemsted for industrivirksomheder, fortrinsvis virksomheder som var baseret på et lokalt forekommende råstof, men også virksomheder, som forsynede det lokale marked, hvor det lokale marked var i stand til at bære en mindre fabrik. Der blev således oprettet mange maskinfabrikker, som fremstillede landbrugsredskaber, men det var tydeligt mod periodens slutning, at deres tid var ved at være forbi, idet stordriften trængte kraftigt frem inden for dette område.

Byggeaktiviteten var kraftig i denne periode, og der var en klar tendens til, at byggehåndværkernes uddannelse blev forbedret. Samtidig medførte den øgede industrielle vareproduktion et voksende behov for håndværksmæssig reparation og service, så håndværket som helhed blev ikke mærket af nogen nedgang i denne periode, selv om vareproduktionen tydeligvis var på vej væk fra erhvervet.

Handelen oplevede en markant vækst og en stadig mere udtalt specialisering. De blandede købmandsforretninger, der havde domineret i den foregående periode, blev splittet op i en række selvstændige virksomheder inden for kolonialvarehandel, isenkram, trælast, manufaktur med videre. Detailhandelen i stationsbyerne var kun udsat for en begrænset konkurrence fra købstæderne, fordi den ineffektive nærtransport beskyttede stationsbyernes handel. Det betød, at der selv i de mindre stationsbyer kunne eksistere forholdsvis store forretninger inden for f.eks. manufakturvarehandelen baseret på oplandets, det vil sige landboernes efterspørgsel.

Mellemkrigstiden ændrede vilkårene for stationsbyerne. Det var væksten og velstanden inden for landbruget, der havde skabt grundlag for stationsbyerhvervslivets udfoldelse, og da landbruget kom i økonomiske vanskeligheder, gik det også ud over stationsbyerne. På øerne udgik der ikke længere vækstimpulser fra landbruget, og i Jylland var de mærkbart afdæmpede sammenlignet med den foregående periode. Væksten i stationsbyerne mistede derfor sit selvforstærkende moment, men gik ikke helt i stå. En ny befolkningsgruppe søgte ind til stationsbyerne: pensionisterne. Det betød, at den efterspørgsel, der udgik fra stationsbyernes egen befolkning, nu vandt i betydning.

Tendenserne til en industrialisering af vareproduktionen fortsatte med øget styrke. Lokalk markedet var nu almindeligvis for lille til at kunne bære

en vareproduktion, og det ramte den industrielle og håndværksmæssige vareproduktion i stationsbyerne, men samtidig indledtes en helt ny udvikling omkring stationsbyerne, idet de i kraft af billige grundpriser og billig arbejdskraft kunne have nogle beliggenhedsmæssige fordele for industrigrene, der var arbejdsintensive og ikke alt for transportintensive. Det kunne nogle steder i landet føre til egnsvis udvikling af en bestemt industrigren, således f.eks. trikotageindustrien omkring Ikast og møbelindustrien i Himmerland. Det var imidlertid en industriel produktion, der adskilte sig fra den tidligere industri i stationsbyerne ved at være anlagt med henblik på de regionale eller det nationale marked. Den håndværksmæssige vareproduktion forsvandt ikke helt fra stationsbyerne, men det er tydeligt, at den også måtte prøve at finde større markeder end det lokale.

Handelen i stationsbyerne blev ramt af øget konkurrence fra købstæderne, og de mindre stationsbyer blev yderligere ramt af konkurrence fra de større. Bilismens gennembrud ændrede handelsmønstrene på landet og medførte en mærkbar centralisering af lokalkæderne. Det var især den del af handelen, som kaldes udvalgsvarerhandelen, hvor de mindre stationsbyer havde svært ved at holde på kunderne fra oplandet. Udviklingen i mellemkrigstiden betød derfor for stationsbyerne en tendens til, at de største stationsbyer fik et erhvervsliv, der mere og mere mindede om erhvervslivet i købstæderne (bortset fra at de særligt kapitalkrævende erhvervsformer så som en groshandel og bankvirksomhed stod svagere i stationsbyerne), mens erhvervslivet i de mindre stationsbyer mere og mere blev henvist til at betjene det snævre lokalkæde. Det vil for handelens vedkommende sige dagligvarehandel og for håndværkets vedkommende sige reparation og service.

Butik og værksted. Stationsbyerne voksede op, da der opstod et lokalkæde på landet. Men lokalkædet var under stadig forandring, og hvor en stor del af vareforsyningen oprindeligt blev produceret lokalt, gik tendensen i retning af, at afstanden mellem produktion og forbrug blev større. I denne udvikling blev det mere og mere stationsbyerhvervslivets opgave at være det yderste led i kæden, den instans, der havde den direkte kontakt med forbrugerne. Hvor værkstedet oprindeligt havde domineret i forhold til butikken, blev det i tiden op til 1940 omvendt.

Bilag

Bilag 1. De danske stationsbyer

Kilde: Statistiske Meddelelser 4,51,1 og Statistiske Undersøgelser 10, 1964.

Ved stationsby forstås en bymæssig bebyggelse uden for købstæderne (bortset fra forstæder, havnebyer, fiskerlejer og rene fabriksbyer), som i 1916 havde et indbyggertal på 225 eller mere. Den geografiske afgrænsning er Danmark med undtagelse af hovedstadsområdet (region 1), Bornholm og Sønderjylland. Inden for dette område eksisterede der 222 stationsbyer. De inddeles med Niels Peter Stillings terminologi i tre grupper: Industri/institutionsbyer, oplandsbyer og rurale byer. De 222 byer opregnes i nedenstående liste:

Industri/institutions-	Oplands-	Rurale	by
<i>Region 2</i>			
	Valsø		
	Viby Sj.		
	Borup		
	Havdrup		
<i>Region 3</i>			
Haslev	Ruds Vedby	Onsbjerg	
Jyderup	Asnæs	Højby	
Høng	Mørkøv	Knabstrup	
Gørlev	Nordby	Merløse	
Tølløse	Tranebjerg	Hørve	
Svinninge	Vig	Hyllinge	
	Fuglebjerg	Sandved	
	Pedersborg	Dalmose	
	Stenlille	Grevinge	
		Fårevejle	
		Svebølle	
<i>Region 4</i>			
Fakse	Karise	Hårlev	
Søllested	Eskildstrup	Mern	
Nr. Alslev	Glumsø	Stokkemarke	
Holeby		Horslunde	
		Sandby	
		Horbelev	
		Lundby	
		Herfølge	
		Grænge	
		Strøby Egede	

Industri/institutions-	Oplands-	Rurale	by
<i>Region 5</i>			
Ringe	Skårup	Ørbæk	
Ejby	Hesselager	Brobyværk	
Nr. Åby	Ryslinge	Gislev	
Glamsbjerg	Tommerup	Korinth	
Årup	Kværndrup	Vejstrup	
Otterup	Søndersø	Tranekær	
Hårby	Vester Skerninge	Mesinge	
	Gelsted	Ebberup	
	Nørre Broby	Knarreborg	
		Bred	
		Oure	
<i>Region 6</i>			
Odder	Malling	Kolind	
Hammel	Børkop	Trustrup	
Brabrand	Egtved	Mørke	
Hadsten	Hedensted	Nimtofte	
Brande	Thorsager	Galten	
Give	Tyregod	Gern	
Tørring	Løsning	Østbirk	
Jelling	Pindstrup	Norup	
Bræstrup	Laurbjerg	Bryrup	
Ørsted	Uldum	Bregninge	
Ry	Gylling	Nørre Snede	
Hornslet	Hovedgård	Uggelhuse	
Rønde	Auning	Ejstrupholm	
Allingåbro	Gammel Ry	Balle	
	Gedved	Beder	
	Havndal	Stouby	
		Stenderup	
		Taulov	
		Ryomgård	
		Mårslet	
		Tvingstrup	
		Fårup	
<i>Region 7</i>			
Års	Svenstrup	Terndrup	
Vrå	Ranum	Kvissel	
Sindal	Skelund	Gudumholm	
Brovst	Støvring	Nørager	
Skørping	Pandrup	Tårs	
Farsø	Dybvad	Haverslev	
Dronninglund	Hornum	Øster Vrå	
Arden	Kongerslev	Hørby	
	Hjallerup	Vester Hassing	
	Åbybro	Agersted	
	Bælum	Halvrimmen	
		Nørre Saltum	
		Skovsgård	
		Birkelse	
		Vegger	

Industri/institutions-	Oplands-	Rurale	by
<i>Region 8</i>			
Langå	Roslev	Bedsted	
Kjellerup	Hvidbjerg	Snedsted	
Fjerritslev	Skals	Vestervig	
Ålestrup	Rødkærsbro	Hørdum	
Hurup	Gedsted	Ulstrup	
Bjerringbro	Stoholm	Hammershøj	
	Klim	Ans	
	Højslev	Durup	
	Jebjerg	Sparkjær	
		Hundborg	
		Thorsø	
<i>Region 9</i>			
Vejen	Hammerum	Bøvlingbjerg	
Vamdrup	Tistrup	Aulum	
Skern	Vemb	Lem	
Bramminge	Vildbjerg	Oksbøl	
Ølgod	Nørre Nebel	Kibæk	
Tarm	Videbæk	Humlum	
Brørup	Holsted	St. Borris	
Grindsted	Hjerm	Tim	
Vinderup	Ansager	Spjald	
Ulfborg		Vorbasse	
Lunderskov		Troldhede	
Holsted		Bording	
Askov			
Ikast			
Gørding			

De 222 stationsbyer fordeler sig efter størrelse således:

	Industri/instit.	Oplands	Rurale	I alt
Region 2	—	4	—	4
Region 3	6	9	11	26
Region 4	4	3	10	17
Region 5	7	9	11	27
Region 6	14	16	22	52
Region 7	8	11	15	34
Region 8	6	9	11	26
Region 9	15	9	12	36
I alt	60	70	92	222

Definitionen af de tre stationsbytyper afviger fra Niels Peter Stillings. Han tog udgangspunkt i folketallet 1911, hvorimod den foreliggende opstilling tager udgangspunkt i folketallet 1916, som er grundigere belyst i det trykte statistiske kildemateriale. Desuden medtager listen Vestjylland, som Niels Peter Stilling udelod. I de fem år fra 1911 til 1916 voksede indbyggertallet i

stationsbyerne, og man må derfor bruge en anden definition end den, Niels Peter Stilling brugte. Industri/institutionsbyer bliver derfor her defineret som byer med > 700 indbyggere i 1916 (Stilling: > 600 indbyggere i 1911), oplandsbyer som byer med mellem 700 og 450 indbyggere i 1916 (Stilling: 600-400 i 1911), og de rurale byer defineres som byer med mellem 450 og 226 indbyggere i 1916 (Stilling: 400-200 i 1911).

Industri/institutionsbyerne voksede i mellemkrigstiden og nåede i 1940 op på et indbyggertal på > 900. Kun tre af de 60 byer nåede ikke så højt. Det var Hårby i region 5 med 837 indbyggere, Gørding og Askov i region 9 med henholdsvis 729 og 482 indbyggere. Det lave tal for Askov skyldes formentlig, at højskoleeleverne ikke tælles med i 1940, hvilket de var blevet tidligere.

Fire af de 60 byer oplevede ikke nogen vækst i mellemkrigstiden. Blandt dem var Gørding og Askov, som allerede er nævnt, samt Ørsted i region 6 og Vamdrup i region 9. Vamdrups negative befolkningsudvikling skyldes, at byen i 1920 mistede sine funktioner som grænseby.

Også oplandsbyerne voksede gennemgående i mellemkrigstiden og havde i 1940 et indbyggertal på mellem 600 og 800. Men udviklingen for denne kategori var langt mindre entydig end udviklingen blandt industri/institutionsbyerne. Det var kun godt halvdelen, 37 af de 70 byer i denne kategori, der voksede op til et indbyggertal på mellem 600 og 800. Syv oplandsbyer voksede i mellemkrigstiden op i industri/institutionsbygruppen; deraf lå de fire i Nord- og Vestjylland. 12 af de 70 oplandsbyer oplevede et fald i folketal, deraf kun to i Nord- og Vestjylland. Syv af oplandsbyerne gled i løbet af mellemkrigstiden ned i gruppen af de rurale byer, deraf kun en i Nord- og Vestjylland. Befolkningsudviklingen i stationsbyerne var således tydeligt gunstigere i Nord- og Vestjylland end i resten af landet.

De rurale byer er vanskeligere at afgrænse opad og nedad, og det er formentlig den af de tre stationsbykategorier, som er dårligst belyst i kilde-materialet. Denne gruppe oplevede også som helhed en vækst i indbyggertallet i mellemkrigstiden, og hovedparten af byerne, 57 af de 92, nåede op på et indbyggertal på mellem 350 og 600. Syv af de 92 byer voksede op i oplandsbykategorien, heraf fire i Nord- og Vestjylland. Syv havde færre end 300 indbyggere i 1940, deraf kun en i Nord- og Vestjylland. 17 af de 92 rurale byer havde et faldende folketal i mellemkrigstiden, deraf tre i Nord- og Vestjylland. Tendensen for de rurale byer var den samme som for oplandsbyerne.

Det kan næppe lade sig gøre at foretage en fuldstændig præcis afgrænsning af stationsbyerne på grundlag af den trykte statistik. Her bringes en liste over de vigtigste af de byer, der måske skulle have været regnet med til stationsbyerne, men som ikke er blevet det.

Region 3

Løve by anføres i Stat. Medd. 4,51,1 med 726 indbyggere i 1916. Den findes ikke i Stat. U. 10 og er ikke medtaget her.

Brundby anføres i Stat. Medd. 4,51,1 med 436 indbyggere i 1916. Den findes ikke i Stat. U. 10 og er ikke medtaget her.

Region 4

Hårlev omfatter kun stationsbyen og ikke kirkebyen, som slet ikke findes optaget i Stat. U. 10. Ifølge Stat. Medd. 4,51,1 havde de to Hårlever tilsammen 785 indbyggere i 1916, og de skulle egentlig regnes til industri/institutionsbyerne.

Region 5

Ebberup omfatter kun stationsbyen og ikke kirkebyen. Det er en fejl, men kan ikke rettes, da kirkebyen ikke er optaget i Stat. U. 10. De to Ebberupper havde sammenlagt 545 indbyggere i 1916 ifølge Stat. Medd. 4,51,1, og Ebberup burde altså regnes til oplandsbyerne.

Knarreborg bliver fra 1945 slået sammen med Gl. Tommerup i Stat. U. 10. I 1935 havde de to byer tilsammen et indbyggertal på 702. Der findes ikke oplysninger om Gl. Tommerup forud for 1935. De to byer skulle have været slået sammen og Knarreborg regnet til oplandsbyerne.

Martofte anføres i Stat. Medd. 4,51,1 med 293 indbyggere i 1916, men er først optaget i Stat. U. 10 fra 1960 og da med 251 indbyggere. Den er ikke taget med her.

Region 6

Barrit anføres i Stat. Medd. 4,51,1 med 563 indbyggere for Over og Neder Barrit tilsammen. Den er ikke optaget i Stat. U. 10. Det er en langstrakt bygade uden organisk sammenhæng med stationen af samme navn. Den udelades her.

Sdr. Omme opføres ikke i Stat. Medd. 4,51,1. Den er i Stat. U. 10 opført med et indbyggertal på 206 i 1921 og 769 i 1940. Den kraftige vækst i mellemkrigstiden skyldes formentlig statsfængslet.

Hornsyld anføres først fra 1950 i Stat. U. 10 (275 indbyggere). Fra 1960 regnes landsby og stationsby sammen, og de har da 677 indbyggere. Stat. Medd. 4,51,1 anfører et indbyggertal på 513 for de to byer tilsammen i 1916, deraf 138 i stationsbydelen. De to byer skulle have været regnet for en bymæssig enhed og opført under oplandsbyerne.

Balle burde regnes sammen med nabobyen Hoed. Det ville ganske vist ikke ændre dens placering som en rural by, men give den et noget højere indbyggertal.

Bjerre (Nørre og Sønder Bjerre) findes optaget i Stat. Medd. 4,51,1 med 281 indbyggere i 1916, men det er ligesom Barrit en langstrakt bygade, som udelades her.

Pjedsted anføres i Stat. Medd. 4,51,1 med 348 indbyggere i 1916. Den består af en landsby og en stationsby i en vis afstand, men dog ikke større, end at de kan regnes for en bymæssig enhed. Pjedsted er imidlertid ikke blevet optaget i Stat. U. 10, og medtages derfor ikke her, selv om den egentlig burde.

Region 7

Solbjerg stationsby anføres i Stat. Medd. 4,51,1 med 255 indbyggere i 1916. Den findes ikke i Stat. U. 10 og medtages ikke her.

Region 9

Store Anst opføres i Stat. Medd. 4,51,1 med 633 indbyggere i 1916. Den skulle altså høre til oplandsbyerne. I stat. U. 10 anføres den med et indbyggertal på 292 i 1921 og skulle altså høre til de rurale byer. Det er ikke klart, hvad der betinger forskellen mellem Stat. Medd. 4,51,1 og Stat. U. 10, og byen er derfor blevet udeladt her.

Bilag 2. Sogne i Holbæk handelsdistrikt og Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt

På figurerne er sognene angivet med følgende numre :

Holbæk handelsdistrikt

- 1) Vig
- 2) Egebjerg
- 3) Fårevejle
- 4) Asnæs
- 5) Grevinge
- 6) Vallekilde
- 7) Hørve
- 8) Føllenslev
- 9) Sørslev
- 10) Svinninge
- 11) Kundby
- 12) Gislinge

Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt

- 1) Flejsborg
- 2) Gundersted
- 3) Ejdrup
- 4) Hyllebjerg
- 5) Vester Hornum
- 6) Ulstrup
- 7) Blære
- 8) Skivum
- 9) Suldrup
- 10) Strandby
- 11) Farsø
- 12) Havbro

Holbæk handelsdistrikt

- 13) Hagested
- 14) Hørby
- 15) Udby
- 16) Tuse
- 17) Hjembæk
- 18) Butterup
- 19) Holmstrup
- 20) Jyderup
- 21) Stifts Bjergby
- 22) Mørkøv
- 23) Nørre Jernløse
- 24) Søstrup
- 25) Merløse
- 26) Skamstrup
- 27) Frydendal
- 28) Sønder Jernløse
- 29) Kvanløse
- 30) Asminderup
- 31) Granløse
- 32) Ågerup
- 33) Ondløse
- 34) Søndersted
- 35) Uggerløse
- 36) Tølløse
- 37) Eskildstrup
- 38) Soderup

Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt

- 13) Års
- 14) Giver
- 15) Sønderup
- 16) Foulum
- 17) Vognsild
- 18) Gislum
- 19) Binderup
- 20) Kongens Thisted
- 21) Brorstrup
- 22) Haverslev
- 23) Lovns
- 24) Alstrup
- 25) Ullits
- 26) Vesterbølle
- 27) Østerbølle
- 28) Testrup
- 29) Simested
- 30) Durup
- 31) Gedsted
- 32) Fjelsø
- 33) Hvam
- 34) Hvilsom

Oversigt over tabeller

Tabel 1	Befolkningstilvæksten i % 1840-1940. Afvigelse fra landsgennemsnit	19
Tabel 2	Befolkningens geografiske fordeling i % 1840-1940	21
Tabel 3	Beskæftigede i handelen pr. 10.000 indbyggere 1840-1911	25
Tabel 4	Hornkvæg 1876-1935. Index (1876=100)	27
Tabel 5	Hartkornet fordelt efter ejendomsstørrelse i % 1873-1936	28
Tabel 6	Befolkningstilvæksten i % 1840-1940. Købstæder, stationsbyer og landdistrikter	30
Tabel 7	Landbrugsbedriftenes og hartkornets fordeling efter brugsstørrelse i % 1835 og 1873	37
Tabel 8	Husdyrholdet 1837 og 1876	40
Tabel 9	Landbrugsbedriftenes og hartkornets fordeling efter brugsstørrelse i % 1873 og 1895	53
Tabel 10	Husdyrholdet 1876 og 1893	54
Tabel 11	Håndværksmestre 1870-90	68
Tabel 12	Mestre i byggefagene 1870-90	69
Tabel 13	Mestre i fremstillingsfagene 1870-90	74
Tabel 14	Handlende og medhjælpere 1870-90	87
Tabel 15	Landbrugsbedriftenes og hartkornets fordeling efter brugsstørrelse i % 1895-1920	104
Tabel 16	Husdyrholdet 1893-1920. Index (1893=100)	105
Tabel 17	Tilslutningen til andelsbevægelsen i % 1909-1923	116
Tabel 18	Andelsbevægelsen. Over- og underrepræsentation 1923	117
Tabel 19	Holbæk og Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikter. Antallet af brugsforeninger 1840-1920	117
Tabel 20	Erhvervsaktive i de otte stationsbyer 1890-1921	131
Tabel 21	Gennemsnitsindkomst hos de selvstændige i byerhvervene 1920	133
Tabel 22	Antallet af håndværksfag 1890-1921	134
Tabel 23	Håndværksmestre 1890-1921	135
Tabel 24	Mestre i byggefagene 1890-1921	136
Tabel 25	Gennemsnitsindtægter for mestre i byggefagene 1920	139
Tabel 26	Mestre i fremstillingsfagene 1890-1921	141
Tabel 27	Gennemsnitsindtægter for mestre i fremstillingsfagene 1920	146
Tabel 28	Mestre i butiksfagene 1890-1921	146
Tabel 29	Gennemsnitsindtægter for mestre i butiksfagene 1920	148

Tabel 30	Mestre i reparationsfagene 1890-1921	149
Tabel 31	Gennemsnitsindtægter for mestre i reparationsfagene 1920	151
Tabel 32	Mestre i servicefagene 1890-1921	152
Tabel 33	Gennemsnitsindtægter for mestre i servicefagene 1920 . . .	154
Tabel 34	Industrielle virksomheder og de industridrivendes indtægter 1920	172
Tabel 35	Hovedpersoner og ansatte i handelserhvervet 1890-1921 . .	177
Tabel 36	Gennemsnitsindtægter for indehavere i groshandelen 1920	179
Tabel 37	Gennemsnitsindtægter for købmændene 1920	182
Tabel 38	Fag og hovedpersoner inden for detailhandelen 1890-1921 .	183
Tabel 39	Hovedpersoner i detailhandelen 1890-1921	183
Tabel 40	Gennemsnitsindtægter i detailhandelen 1920	189
Tabel 41	Gennemsnitsindtægter for detailhandlere i fødevarehandelen 1920	191
Tabel 42	Gennemsnitsindtægter for detailhandlere i beklædningsvarehandelen 1920	192
Tabel 43	Gennemsnitsindtægter for detailhandlere i anden handel 1920	193
Tabel 44	Hovedpersoner og ansatte i øvrige erhverv 1890-1921	196
Tabel 45	Beskæftigede i hotel, kro, restaurant 1890-1921	197
Tabel 46	Gennemsnitsindtægter for hovedpersoner i øvrige erhverv 1920	204
Tabel 47	Landbrugsbedriftenes og hartkornets fordeling efter brugsstørrelse i % 1920-1936	209
Tabel 48	Husdyrholdet 1920-1935. Index (1920=100)	210
Tabel 49	Antallet af lastbiler pr. 10.000 indbyggere 1924-1939	212
Tabel 50	Antallet af håndværksfag 1921-1940	218
Tabel 51	Håndværksvirksomheder 1921-1940	219
Tabel 52	Virksomheder i byggefagene 1921-1940	220
Tabel 53	Virksomheder i fremstillingsfagene 1921-1940	221
Tabel 54	Virksomheder i butiksfagene 1921-1940	223
Tabel 55	Virksomheder i reparationsfagene 1921-1940	224
Tabel 56	Virksomheder i servicefagene 1921-1940	226
Tabel 57	Virksomheder i detailhandelen 1921-1940	235

Oversigt over figurer

Figur 1	De danske landbrugsregioner	15
Figur 2	Handelsdistrikter i Danmark	33
Figur 3	Holbæk handelsdistrikt. Befolkningstæthed 1840	36
Figur 4	Holbæk handelsdistrikt. Befolkningstæthed 1870	37
Figur 5	Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Befolkningstæthed 1840	38
Figur 6	Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Befolkningstæthed 1870	39
Figur 7	Holbæk handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1860	42
Figur 8	Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1860	43
Figur 9	Holbæk handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1860	44
Figur 10	Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1860	45
Figur 11	Holbæk handelsdistrikt. Befolkningstætheden 1870	48
Figur 12	Holbæk handelsdistrikt. Befolkningstætheden 1890	49
Figur 13	Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Befolkningstætheden 1870	50
Figur 14	Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Befolkningstætheden 1890	51
Figur 15	Holbæk handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1860	56
Figur 16	Holbæk handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1890	57
Figur 17	Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1860	58
Figur 18	Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1890	59
Figur 19	Holbæk handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1860	60
Figur 20	Holbæk handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1890	61
Figur 21	Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1860	62

Figur 22	Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1890	63
Figur 23	Holbæk handelsdistrikt. Befolkningstætheden 1890	100
Figur 24	Holbæk handelsdistrikt. Befolkningstætheden 1921	101
Figur 25	Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Befolkningstætheden 1890	102
Figur 26	Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Befolkningstætheden 1921	103
Figur 27	Jernbaner i Nordvestsjælland	106
Figur 28	Jernbaner i Himmerland	107
Figur 29	Holbæk handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1890	122
Figur 30	Holbæk handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1906	123
Figur 31	Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1890	124
Figur 32	Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Håndværk og industri i % af befolkningen 1906	125
Figur 33	Holbæk handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1890	126
Figur 34	Holbæk handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1906	127
Figur 35	Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1890	128
Figur 36	Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Handelserhvervet i % af befolkningen 1906	129
Figur 37	Sparekasser i Danmark 1914	261
Figur 38	To stationsbybankers udvikling	269

Kilder og litteratur

Utrykt materiale

Rigsarkivet: Folketællingerne 1840,1870,1890 og 1921. Indenrigsministeriet. 1. kontor. Journal 2800/1906 og 2680/1910. Handelsministeriet. Journal no. 580/1912.

Landsarkivet for Sjælland: Merløse-Tuse herred. Retsbetjentarkiver. Afdeling H. Næringsprotokol 1896-1914,1914-28 og Handelsregister 1889-1940.

Landsarkivet for Nørrejylland: Rinds-Gislum herred. Protokol over næringsbeviser 1892-1910, 1910-23.

Erhvervsarkivet: N.M. & F. Plums arkiv. Håndværksrådets arkiv. Den jyske Handelsstands Centralforenings arkiv.

Arbejderbevægelsens Bibliotek og Arkiv: Dansk Arbejdsmandsforbunds 24. kongresprotokol.

Lokalhistorisk arkiv, Gedsted: Peder Lausten: Lokalhistorisk skildring af Gedsted og Fjeldsø sogne. Ms. 1979.

Lokalhistorisk arkiv i Tornved kommune: John Worcelmann: Jyderup stationsby i perioden 1850erne til 1888. Industrialiseringen i Jyderup 1888-1920. Ms.

Lokalhistorisk arkiv i Ålestrup: Hotel Hvide Kro. Notat.

Museumsinspektør Poul Thestrups database.

Trykt materiale

A Statistisk Materiale

Statistisk Tabelværk I,2; I,6; III,4; III,18; IV A,8a-b; IV C,1; IV C,2; IV C,5; IV C,8; V A,9-10; V A,12; V A,16; V A,20; V A,21; V A,22-23; V C,1; V C,2; V C,3; V C,4; V C,5; V E,3; V E,6; V E,10; V E,12; V E,18.

Statistiske Meddelelser 2,12,1; 3,12,1; 4,2,3; 4,16,10; 4,24,2; 4,29,1; 4,36,4; 4,37,1; 4,47,2; 4,51,1; 4,55,1; 4,58,1; 4,60,6; 4,61,2; 4,63,1; 4,68,2; 4,72,4; 4,100,3; 4,111,2.

Statistiske Undersøgelser 10,1964; 24,1969.

Statistiske Efterretninger 1929, 1934, 1939.

B Håndbøger og periodica

Dansk Industrieretning

For Industri og Håndværk

Greens danske aktier og fonds

Handelskalenderen

Hof- og Statskalenderen

Kraks vejviser

Ministerialtidende

Nyt fra Stationsbyen

Ordbog over det danske sprog

Rigsdagstidende

Trap: Danmark

C Fremstillinger

- Alkjær, Ejler: Brandes erhvervsøkonomiske stilling og muligheder. 1949.
- Alkjær, Ejler: Byernes nye oplandsproblemer. *Det danske Marked* 1, 1942. s. 4-16.
- Alkjær, Ejler: Byernes oplandstilknyttende og oplandsskabende faktorer. *Det danske Marked* 1, 1942. s. 139-153.
- Alkjær, Ejler: Danmarks inddeling i erhvervsdistrikter. 1964.
- Alkjær, Ejler: De danske stationsbyer. *Det danske Marked* 2, 1943. s. 153-175.
- Alkjær, Ejler: Det moderne oplandsarbejdes funktioner. *Det danske Marked* 2, 1943. s. 1-19.
- Alkjær, Ejler: Distriktsinddelingen af det danske marked. 1957.
- Alkjær, Ejler: Om stationsbyernes erhvervsstruktur og oplandsforhold. *Det danske Marked* 2, 1943. s. 217-251.
- Alkjær, Ejler: Roskilde og dens opland. 1943.
- Andersen, Lars Bugge m.fl.: Samfundsanalyse og erhvervsstruktur. 1974.
- Andersen, Thorkil Ry: Danske biler og motorcykler 1900-1920. 1969.
- Berend, Ivan T. & György Ránki: *The european Periphery & Industrialization 1780-1914*. 1982.
- Berg, R.: *Festskrift udgivet af Malerforbundet i Danmark*. 1940.
- Boje, Per & Jørgen Fink: *Mesterlære og teknisk uddannelse i Danmark 1850-1950. Erhvervs-historisk Årbog 1990*. 1991.
- Boje, Per & Ole Hyldtoft: *Økonomiske, geografiske og demografiske aspekter*. Grethe Authén Blom (red.): *Urbaniseringsprocessen i Norden. Del 3. Industrialiseringens første fase*. 1977. s. 178-244.
- Bråten, Jens: *Års by og sogn*. 1985.
- Burchardt, Jørgen: *Provinsindustri. Arbejdspladser på Fåborgegnen de sidste 100 år*. 1984.
- Christensen, Harry: *Danske landkommuner 1842-1970*. 1976.
- Christensen, Otto m.fl.: *Danske landboforholds historie*. K. Hansen (red.): *Det danske land-brugs historie* 5. 1945.
- Christiansen, Palle Ove: *Husmandsbevægelse og jordreform i Danmark*. 1975.
- Christmas-Møller, Ingeborg & Minna Holm Kragelund: *Dagligliv bag dæmningen. Lammefjorden 1873-1973*. 1973.
- Clemmensen, Niels: *Sparekassebevægelsen i Danmark 1810-1914*. 1985.
- Dansk Forsikringsårbog 1904, 1920, 1940.
- Dansk Skrædderforbund 1887-1937. 1937.
- Dansk Slagteriarbejderforbund gennem 50 år. 1945.
- De danske apotekers historie 4. 1947.
- Danske bankpladser. 1938.
- Degn, Ole: *Byer, byhierarkier og byudvikling i Danmark 1550-1700. Historie* 17, 1989. s. 527-546.
- Dragsbo, Peter: *Aastrup – et vestjysk landsogns møde med den nye tid. Bygd* 14,2. 1983.
- Drejer, A.A.: *Den danske andelsbevægelse*. 6. udg. 1952.
- Drejer, A. Axelsen: *Øernes Andelsselskab for Indkøb af Foderstoffer 1901-1926*. 1926.
- Dybdahl, Vagn: *Hans Broge og det jyske landbrug. Jyske Samlinger* 5. rk., 7. bind. 1946.
- Dybdahl, Vagn m.fl.: *Krise i Danmark*. 1975.
- Dybdahl, Vagn (red.): *Kundskaber til anvendelse for handelsfaget. Aarhus Handelsstandsforenings handelsskole 1865-1965*. 1965.
- Egdal, Margit: *Otterup. Fra landsby til stationsby*. 1985.
- Egnens Bank. *Banken for Vejen og Omegn A/S 1903-1953*. 1953.

Einfeldt, H. & Barner Rasmussen (red.): Bidrag til dansk håndværkerundervisnings historie. 1941.

Eriksen, Sidsel: Kirken og kroen. Træk af en stationsbys udvikling. Ms. 1984.

Eriksen, Sidsel: Something rotten in Grindsted. Nyt fra Stationsbyen 8. 1985.

Espersen, C.N.: Håndbog for købmænd. 1926.

Fink, Jørgen: Håndværksmestrene i stationsbyen. Nyt fra Stationsbyen 11. 1987.

Fink, Jørgen: Købstad og stationsby. Nyt fra Stationsbyen 9. 1986.

Fink, Jørgen: Middelstand i klemme? 1988.

Fode, Henrik: Håndværkets Kulturhistorie 4. 1982.

Fode, Henrik: Småskibsfarten på Århusbugten 1865-1914. 1971.

Fode, Henrik: Stationsbyen og de store arkiver i Erhvervsarkivet. Erhvervshistorisk Årbog 1980. s. 148-182.

Fynske byer og deres mænd. 1917.

Fælles kamp for hyttens børn. SID Brovst 1918-1988. 1988.

Gejl, Ib: Bankvæsen. Ms. 1982.

Gejl, Ib: Banker og sparekasser. Udviklingen siden begyndelsen af 1800-tallet. Ms. 1985.

Gejl, Ib & Chr. R. Jansen: Korn, købmænd og kornkompagni. 1971.

Gudmundsen, M.K. (red.): Dansk handel og industri 1-4. 1935-36.

Hadsten Bank Aktieselskab 1908-1958. 1958.

Hansen, Viggo: Bebyggelsens historie. Tyge W. Böcher m.fl. (red.): Danmarks natur 9. 1970. s. 9-138.

Holbæk amts sparekasse 1825-1925. 1925.

Holm, Axel (red.): Holbæk amt. 1947.

Hustømrerfaget gennem tiderne. 1940.

Hvidbjerg Bank A/S 75 år, 1912-1987. 1987.

Hyldtoft, Ole: Københavns industrialisering 1840-1914. 1984.

Hyldtoft, Ole: Urbaniseringen i Danmark 1914-1970. Historica IV. 1983. s. 177-194.

Illeris, Sven: The Functions of Danish Towns. Geografisk Tidsskrift 63. 1964. s. 203-236.

Jansen, Chr. R. (red.): Stationsbyen. Rapport fra et seminar om stationsbyens historie 1840-1940. 1980.

Jensen, Bernhard: Blade af landhåndværkets historie. 1961.

Jensen, Gustav: Købmandsliv. Minder fra Odsherred og Holbæk. 1987.

Jensen, J.: Ejere og brugere af Jyderup bys gamle købmændsforretning med tilhørende bryggeri. 1908.

Just, Flemming (red.): Arbejdsrapport om Vestjyllands udviklingshistorie 1750-1914. 1984.

Jyden. Cykle- og ringfabrikken Jyden A/S 1892-1942. 1942.

Jydske byer og deres mænd I-XI. 1916-18.

Jørstad, Kim: Telefonen – 100 år på Fyn 1884-1984. 1984.

Kampp, Aa. H.: Landbrugsgeografiske studier over Danmark. 1959.

Klüver, Willy: De gamle landhåndværk. Vestfynsk Hjemstavn 1985. s. 20-27.

Krak. Danmarks ældste forretninger. 1910, 1915, 1940, 1950.

Kristensen, Thorkil (red.): Håndbog i kredit- og hypotekforeningsforhold 1-2. 1944.

Krogstrup, Erik (red.): Bankerne og samfundet. De danske provinsbankers Forening 1905-1955. 1955.

Lampe, Jens: Møller og møllere i Danmark gennem 100 år. 1984.

Lando, Z.D.: Bank og børs. 1928.

- Larsen, G.: Kreditforeningen af grundejere på landet i Jylland. 1918.
- Larsen, J. Langkilde (red.): Håndbog i forsikring 1-2. 1946.
- Lauridsen, Finn H.: Stationsbyen Skern i handelskalendere og erhvervsarkiver. Erhvervshistorisk Årbog 1980. s. 183-203.
- Madsen, Claus m.fl.: Stationsbyudvikling og industrialisering. Ms. 1982.
- Magasin du Nord 1868-1918. 1918.
- Murerforbundet i Danmark 1887-1937. 1937.
- Nielsen, G. Uhrbrand: Års og omegns andelsslagteri 1909-1959. 1959.
- Nielsen, O. Blinkenberg: De danske sognesparekasser 1865-1914. 1914.
- Nyrop, C. & Aa. Sølvér-Schou: Fællesrepræsentationen for dansk Industri og Håndværk 1879-1929. 1929.
- Nyrop, C.: Nogle oplysninger om de efter næringslovens ikrafttræden aflagte frivillige sven-deprøver. Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Industri og Håndværk 6. 1880. s. 95-107.
- Pedersen, Kirsten Helle: Til og fra stationsbyen. Veje, jernbaner og stationsbyer 1840-1940. Ms. 1982.
- Pedersen, Margit Baad: Købmand og høker på landet. En ny erhvervsgruppe og dens rolle – økonomisk, socialt og kulturelt 1850-1900. 1983.
- Pedersen, Margit Baad: Stationsbyliv. Karise 1880-1940. 1987.
- Plon, Ulla : Stationsbyen. Undersøgelse af 6 sjællandske stationsbyer. 1976.
- Rasmussen, M. (red.): Bidrag til dansk håndværkerundervisnings historie. 1916.
- Rasmussen, Vigand Dann: Nørrejske jernbanebyer. 1981.
- Schmidt, Karl-Heinz: Die Rolle des Kleingewerbes in regionalen Wachstumsprozessen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Ingomar Bog (Hg.): Wirtschaftliche und soziale Strukturen im säkularen Wandel. Festschrift für Wilhelm Abel zum 70. Geburtstag 1-3. 1974. 3. s. 720-752.
- Sejr, Emanuel (red.): Jydsk Telefon-Aktieselskab 1895-1945. 1945.
- Sjællandske byer og deres mænd. 1918.
- Skrubbeltrang, Fridlev: Den danske husmand 1-2. 1954.
- Skrubbeltrang, Fridlev: Den sjællandske Bondestands Sparekasse 1857-1958. 1958.
- Sparekassen Himmerland. 1972.
- Statens tilsyn med handelsskolerne. Statistisk materiale om de forskellige handelsskolars forhold. 1964.
- Stilling, Niels Peter: De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion. 1987.
- Svendsen, Knud Erik m.fl.: Dansk Pengehistorie 1-3. 1968.
- Thestrup, Poul: Nærbutik og næringslovsomgåelse. En undersøgelse af brugsforeningerne og deres placering i innovationsprocessen i Danmark mellem 1850 og 1919. 1986.
- Thorsen, Chr.: Den private forsikringsvirksomheds udvikling i Danmark 1914-1930. 1931.
- Tork, J.A.: Fynske stationsbyer. Fynske Årbøger IV. 1950. s. 138-188.
- Træindustriarbejderforbundet 1895-1945. 1945.
- Tønsberg, Jeppe: Industrialiseringen af Lyngby. Træk af byens udvikling 1840-1916. Lyngby-bogen 1984.
- Uhrskov, Anders: Hillerød Håndværkerdagskole i 25 år. 1929.
- Upton-Hansen, R. m.fl.: Danske kulgasværker 1853-1983. 1983.

Vasegaard, Søren: Nyere jyske bydannelser. Artikelserie i Jyllands-Posten 1931-34.

Vejen Handelsskole og handelsgymnasium 1915-1985. 1985.

Vibæk, Jens & Jan Kobbernagel: Foreningen til unge handelsmænds uddannelse 1880-1980. 1980.

Videbæk sparekasse 1868-1968. 1968.

Winding, Poul: Det danske kapitalmarked 1-2. 1958.

Wolff, Fritz: Det danske telefonvæsen. Nationaløkonomisk Tidsskrift 1896. s. 81-113.

Ågesen, Åge: Geografiske studier over jernbanen i Danmark. 1949.

Ålestrup. Ålestrup Håndværker- og Borgerforening 1894-1944. 1944.

Ålestrup og omegns sparekasse 1925-1950. 1950.

Noter

Indledning

1. Ejler Alkjær: Byernes nye oplandsproblemer. Det danske Marked 1, 1942. s. 10. Jvf. dog Ole Degn: Byer, byhierarkier og byudvikling i Danmark 1550-1700. Historie 17. 1989. s. 527-546.
2. Per Boje & Ole Hyldtoft: Økonomiske, geografiske og demografiske aspekter. Grethe Authén Blom (red.): Urbaniseringsprocessen i Norden 3. 1977. s. 178-244.
3. Se bilag 1. Den her anvendte definition afviger fra den definition, som Niels Peter Stilling anvender i De nye byer. 1987. s. 75ff. Se også Ejler Alkjær: Om stationsbyernes erhvervsstruktur og oplandsforhold. Det danske Marked 2. 1943. s. 235.
4. Palle Ove Christiansen: Husmandsbevægelse og jordreform i Danmark. 1975. s. 21.
5. Palle Ove Christiansen (1975), s. 22 og Fridlev Skrubbeltrang: Den danske husmand 1-2. 1952-54. s. 237.
6. Se Niels Peter Stilling (1987), s. 14ff.
7. Jvf. Niels Peter Stilling (1987), s. 138ff.
8. Aa. H. Kampp: Landbrugsgeografiske studier over Danmark. 1959.
9. Niels Peter Stilling (1987), s. 87.
10. Jvf. Flemming Just (red.): Udviklingen i Vestjylland 1750-1914. 1984.
11. Kirsten Helle Pedersen: Til og fra stationsbyen. Ms. 1982.
12. Ivan T. Berend & György Ránki: The european Periphery & Industrialization 1780-1914. 1982. s. 128ff.
13. Statistisk Tabelværk IV C,2, tabel 1; V C,5, tabel 66; Statistiske Meddelelser 4,61,2 tabel II a og 4,100,3 tabel I.
14. Statistisk Tabelværk V C,4, tabel 68; Statistiske Meddelelser 4,60,6 tabel II og 4,100,3 tabel VII.
15. Statistiske Meddelelser 4,24,2 tabel IV; Statistisk Tabelværk V E,3; V E,6; V E,10; V E,12; V E,18.
16. Vagn Dybdahl: Hans Broge og det jyske landbrug. Jyske Samlinger 5. rk. bind VII. 1946. s. 99.
17. Niels Peter Stilling (1987), s. 24ff.
18. Statistisk Tabelværk I,6; III,18; IV A,8 a-b; V A,9-10; V A, 16; V A,22-23.

Kapitel 1

1. Figurerne og tabellerne, der belyser befolkningstallet i dette og de følgende kapitler, bygger på folketællingerne offentliggjort i Statistisk Tabelværk (se note 18 til indledningen). Arealopgivelserne stammer fra Statistiske Undersøgelser 10. 1964.
2. Landbrugsudviklingen belyses på grundlag af Statistisk Tabelværk I,2; III,4; IV C,1; IV C,2; IV C,5; V E,3; V E,6; V E,10; V E,12; V E,18 og Statistiske Meddelelser 4,24,2; 4,60,6; 4,61,2; 4,100,3.
3. Trap: Danmark. 1. udg. 1858. 2,1 s. 254.
4. John Worcelmann: Jyderup stationsby. Ms. Lokalhistorisk arkiv for Tornved kommune, s. 38ff.
5. Niels Peter Stilling: Fra landsby til handelsby – Ringe på Fyn. Nyt fra Stationsbyen 14. 1989. s. 3-25.

Kapitel 2

1. Kirsten Helle Pedersen (1982), s. 350, 386, 469 og 478.
2. Trap: Danmark.
3. Jvf. Henrik Fode: Småskibsfarten på Århusbugten 1865-1914. 1971.
4. Jørgen Fink: Middelstand i klemme? 1988. s. 42ff.
5. Jens Lampe: Møller og møllere i Danmark gennem 100 år. 1984. s. 90.
6. Sjællandske byer og deres mænd. 1918.

Kapitel 3

1. Tallene for 1914 og 1920 er beregnede. De to tællinger bringer ikke længere oplysninger på sogneniveau. Mindste geografiske enhed er herredet. Beregningen er sket ved at se på udviklingen i Merløse og Tuse herreder, som er næsten identiske med, men en smule mindre end Holbæk handelsdistrikt, og udviklingen i Års, Gislum og Rinds herreder, der er næsten identiske med, men lidt større end Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikt. Tallene for de to handelsdistrikter er beregnet i analogi med tallene for de nævnte herreder.
2. Kirsten Helle Pedersen (1982), s. 269ff.
3. E. Sejr: Jysk Telefon-Aktieselskab. 1945. s. 13.
4. Sjællandske byer og deres mænd. 1918. s. 131f.
5. Trap: Danmark. 4. udg. Sjællandske byer og deres mænd. 1918. Jydske byer og deres mænd VIII. 1918.
6. Dansk Industribertning 1906ff.
7. Dansk Industrieretning 1915-18 II. s. 500. Sjællandske byer og deres mænd. 1918. s. 182, 193, 203 og 235.
8. Sjællandske byer og deres mænd. 1918. s. 208, 216 og 264.
9. Dansk Industrieretning 1910. s. 226ff; 1915-18 II. s. 542ff; Statistiske Meddelelser 4,68,2 og 4,111,2.
10. R. Upton-Hansen m.fl.: Danske kulgasværker 1853-1983. 1983. s. 59ff. John Worcelmann (Ms.).
11. Kirsten Helle Pedersen (1982), s. 455.
12. Ib Gejl & Chr. R. Jansen: Korn, købmænd og kornkompagni. 1971. s. 146.
13. A.A. Drejer: Den danske andelsbevægelse. 1952. s. 246.
14. sst.
15. Statistiske Meddelelser 4,78,2. s. 70ff.
16. sst. og note 2 til kapitel 1.
17. Poul Thestrup: Nærbutik og næringslovsomgåelse. 1986. s. 240ff.
18. Tabel 19 bygger på Poul Thestrup (1986).
19. Ib Gejl & Chr. R. Jansen (1971), s. 259.
20. A.A. Drejer: Øernes Andelsselskab for Indkøb af Foderstoffer 1901-1926. 1926. s. 42, 52ff, 66.
21. Ib Gejl & Chr. R. Jansen (1971), s. 166.
22. Aage Aagesen: Geografiske studier over jernbanerne i Danmark. 1949. s. 93f.
23. Jørgen Fink (1988), s. 162ff.
24. Jørgen Fink: Håndværksmestre i stationsbyen. Nyt fra Stationsbyen 11. 1987.
25. G. Uhrbrand Nielsen: Års og omegns andelsslagteri 1909-1959. 1959. s. 13ff.
26. Ejler Alkjær: Om stationsbyernes erhvervsstruktur og oplandsforhold. Det danske Marked 2. 1943. s. 238f.
27. Claus Madsen m.fl.: Stationsbyudvikling og industrialisering. Ms. 1982. s. 56.
28. Ålestrup. Ålestrup Håndværker- og Borgerforening 1894-1944. 1944.

29. Ålestrup (1944), s. 46f.
30. Jyske byer og deres mænd VIII. 1918. s. 178 og 196.
31. Sjællandske byer og deres mænd. 1918. s. 180f og 204. Claus Madsen (1982), s. 50.
32. Identifikationen sker ved hjælp af Ålestrup (1944), s. 46.
33. Claus Madsen (1982), s. 57f.
34. Thorkil Ry Andersen: Danske biler og motorcykler 1900-1920. 1969. s. 148ff.
35. sst.
36. Jyden. Cykle- og ringfabrikken Jyden 1892-1942. 1942.
37. Jyske byer og deres mænd VIII. 1918. s. 148 og 154.
38. Greens danske aktier og fonds 1919 II. s. 821.
39. Claus Madsen (1982), s. 56f.
40. Greens danske aktier og fonds 1919 II. s. 814.
41. Claus Madsen (1982), s. 56f. Sjællandske byer og deres mænd. 1918. s. 210.
42. Claus Madsen (1982), s. 59. Sjællandske byer og deres mænd. 1918. s. 206f.
43. Jyske byer og deres mænd VIII. 1918. s. 132f og 153.
44. Sjællandske byer og deres mænd. 1918. s. 178f.
45. Jyske byer og deres mænd VIII. 1918. s. 179.
46. J. Jensen: Ejere og brugere af Jyderup bys gamle købmandsforretning med tilhørende bryggeri. 1908. s. 1. Sjællandske byer og deres mænd. 1918. s. 199ff, 214ff, jvf. næringsprotokollen for Merløse-Tuse herreder, Landsarkivet for Sjælland.
47. Næringsprotokollen for Merløse-Tuse herreder. Landsarkivet for Sjælland.
48. Poul Thestrup (1986).
49. Magasin du Nord 1868-1918. 1918. s. 30ff.
50. Krak. Danmarks ældste forretninger. 1910, 1915, 1940, 1950.
51. Dog boede der en kolportør i Regstrup, men hans virksomhed var ifølge sagens natur ikke specielt knyttet til denne by.
52. Sidsel Eriksen: Kirken og kroen. Ms. 1984.
53. Sjællandske byer og deres mænd. 1918. s. 197.
54. Jyske byer og deres mænd VIII. 1918. s. 144f. Handelskalenderen 1904, 1917 og 1921.
55. Jyske byer og deres mænd VIII. 1918. s. 181.
56. Hof- og Statskalenderen, 1870-1940.

Kapitel 4

1. Tallene for 1936 er beregnet for de to handelsdistrikter i analogi med Skippinge, Tuse og Holbæk skyldkredse for Holbæk handelsdistrikts vedkommende og i analogi med Gislum skyldkreds for Års-Farsø-Ålestrup handelsdistrikts vedkommende.
2. Som kapitel 1, note 2.
3. Kirsten Helle Pedersen (1982).
4. sst.
5. Statistiske Meddelelser 4,72,4 tabel 1. Statistiske Efterretninger 1929 s. 250f, 1934 s. 256f, 1939 s. 329f. Statistiske Undersøgelser 10. 1964. tabel 7.
6. Kirsten Helle Pedersen (1982).
7. sst.
8. Dansk Industrieretning 1910 s. 226ff; 1915-18 II s. 542ff. Statistiske Meddelelser 4,68,2 og 4,111,2.
9. sst.
10. Vagn Dybdahl m.fl.: Krise i Danmark. 1975. s. 173.
11. Jørgen Fink (1987).
12. Sidsel Eriksen: Something rotten in Grindsted. Nyt fra Stationsbyen 8. 1985.
13. De danske apotekers historie 4. 1947. s. 205ff og 455f.

14. Ejler Alkjær: Byernes nye oplandsproblemer. Det danske Marked 1. 1942. s. 13ff. Ejler Alkjær: Roskilde og dens opland. 1943. s. 26.
15. Hotel Hvide Kro. Notat i Lokalhistorisk arkiv, Ålestrup.
16. Sidsel Eriksen (1985). Søren Vasegaard: Nyere jyske bydannelse. Jyllands-Posten 7. og 22. februar 1931. Se også Hotel Hvide Kro. Notat i Lokalhistorisk arkiv, Ålestrup.
17. Knud Erik Svendsen m.fl.: Dansk pengehistorie 3. 1968. s. 126f.

Kapitel 5

1. Jørgen Fink (1987).
2. For Industri og Haandværk 1902, nr. 50. s.399 og 1904, nr. 3. s. 13.
3. For Industri og Haandværk 1895, s. 406; 1908, s. 185ff og 340f; 1910, s. 286; 1912, s. 302 og 340; 1914, s. 327 og 358ff.
4. For Industri og Haandværk 1908, s. 334 og 339; 1910, s. 390; 1912, s. 353f; 1914, s. 357f.
5. sst.
6. M. Rasmussen (red.): Bidrag til dansk håndværkerundervisnings historie. 1916. s. 25.
7. M. Rasmussen (1916), s. 206.
8. M. Rasmussen (1916), s. 153.
9. sst.
10. H. Einfeldt & Barner Rasmussen (red.): Bidrag til dansk håndværkerundervisnings historie. 1941. s. 220 og 367f.
11. M. Rasmussen (1916), s. 124.
12. Statistisk Tabelværk V A 12, s. 124* og V A 21, s. 55.
13. M. Rasmussen (1916), s. 122 og 257.
14. Anders Uhrskov: Hillerød Håndværkerdagskole i 25 år. 1929. s. 24.
15. M. Rasmussen (1916), s. 241f.
16. H. Einfeldt & Barner Rasmussen (1941), s. 332f.
17. Vagn Dybdahl (red.): Kundskaber til anvendelse for handelsfaget. Århus handelsstandsforenings handelsskole 1865-1965. 1965. s. 25ff.
18. sst.
19. sst.
20. sst.
21. Jens Vibæk & Jan Kobbernagel: Foreningen til unge handelsmænds uddannelse 1880-1980. 1980. s. 163ff. Rigsdagstidende 1919-20, tillæg A, sp. 2895ff. Provinshandelskammerets 38. årsberetning 1938-39 med rettelser for 1939-40. Den jyske handelsstands centralforenings arkiv, Erhvervsarkivet.
22. Vejen handelsskole og handelsgymnasium 1915-1985. 1985.
23. Ib Gejl: Banker og sparekasser. Ms. 1985.
24. Niels Clemmensen: Sparekassebevægelsen i Danmark 1810-1914. 1985. s. 42 og 85.
25. sst.
26. Niels Clemmensen (1985), s. 54.
27. Niels Clemmensen (1985), s. 45.
28. Niels Clemmensen (1985), s. 63. Ministerialtidende B 1921, s. 430ff.
29. Statistiske Meddelelser 4,55,1 tabel VI.
30. Handelskalenderen 1921. Kraks vejviser 1920.
31. Statistiske Undersøgelser 24. 1969. Tabel I.
32. sst.
33. Handelskalenderen 1921. Kraks vejviser 1920.
34. Danske bankpladser 1938.
35. Hvidbjerg Bank 1912-1987. 1987. s. 4ff. Hadsten Bank 1908-1958. 1958. s. 7. Egnens Bank. Banken for Vejen og omegn 1903-53. 1953. s. 14f.

36. Hadsten Bank (1958), s. 5.
37. Thorkil Kristensen (red.): Håndbog i kredit- og hypotekforeningsforhold. Bind 1. 1944. Henrik Fode: Stationsbyerne og de store erhvervsarkiver i Erhvervsarkivet. Erhvervshistorisk Årbog 1980. s. 148ff.
38. Statistiske Undersøgelser 24. 1969. Tabel 2.
39. Thorkil Kristensen (1944), s. 362ff.
40. G. Larsen : Kreditforeningen af grundejere på landet i Jylland. 1918. s. s. 10f.
41. Indenrigsministeriets arkiv. 1. kontor, journal 2800/1906 og 2680/1910. Rigsarkivet.
42. G. Larsen (1918), s. 80f.
43. For Industri og Haandværk 1901, s. 102.
44. For Industri og Haandværk 1905, s. 89.
45. For Industri og Haandværk 1910, s. 34f.
46. Fortegnelse over maskinlånsandragende mm. 1905-1937. Håndværksrådet II. Virksomhed B. Speciel virksomhed d. Låneformidling 1922-27 og diverse år, diverse sager. Ind- og udgående korrespondance vedr. statslånefonden, læg 121. Håndværksrådets arkiv, Erhvervsarkivet.
47. sst.
48. Dansk Industrieretning 1910, s. 125.
49. Dansk Industrieretning 1908, s. 163 og 168ff.
50. Dansk Industrieretning 1910, s. 125; 1911, s. 140f.
51. Chr. Thorsen : Den private forsikringsvirksomheds udvikling i Danmark 1914-1930. 1931. s. 21.
52. Dansk Forsikringsårbog 1940.
53. Jens Bråten: Års by og sogn. 1985. s. 81 og 93. Egnens Bank (1953), s. 46ff.
54. Jørgen Fink (1988), Tabel VII,1.
55. For Industri og Haandværk 1892, s. 186f; 1900, s. 113ff; 1910, s. 177ff.; Dagblad for Industri og Haandværk, jubilæumsnummer 1919; C. Nyrop & Aa. Sølv-Schou: Fællesrepræsentationen for dansk Industri og Håndværk 1879-1929. 1929. s. 193ff.
56. C. Nyrop & Aa. Sølv-Schou (1929), s. 64 og 193ff.
57. Bernhard Jensen: Blade af landhåndværkets historie. 1961. s. 65.
58. Jørgen Fink (1988), kapitel 8.
59. sst.
60. sst.
61. Fælles kamp for hyttens børn. SID Brovst 1918-1988. 1988. s. 31.
62. R. Berg: Festskrift udgivet af Malerforbundet i Danmark. 1940. s. 177ff.
63. Dansk Slagteriarbejderforbund gennem 50 år. 1945. s. 278ff. Dansk Arbejdsmandsforbunds 24. kongresprotokol. Arbejderbevægelsens Bibliotek og Arkiv.
64. Oplysningerne om fagforeningerne i de otte stationsbyer bygger fortrinsvis på arkivar Inge Bundsgaards materiale, som venligst er stillet til rådighed for nærværende undersøgelse.
65. C.N. Espersen: Håndbog for købmænd. 1926.
66. sst.
67. Se Handelsministeriets arkiv, journal no. 580/1912. rigsarkivet.
68. C.N. Espersen (1926).

BUTIK OG VÆRKSTED
