Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt 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



Af
Mogens Weinreich

Kend din by III

Kendte og mindre kendte sider af Århus før og nu...



Østjysk
Hjemstavnsforening

Kend din by III

Kendte og mindre kendte sider af Århus før og nu…

Udvalgt fra artikelserie i JP Århus
og forfattet af journalist Mogens Weinreich.

Udgivet af Østjysk Hjemstavn - 2009

»Kend din by III«

Udgivet af Østjysk Hjemstavnsforening

Tilrettelæggelse og tryk: Silkeborg Bogtryk

ISBN 978-87-985681-1-7

Omslagsfoto: To motiver fra hver sin tidsalder siger et og andet om Lille Torvs forvandling gennem flere århundreder. Øverst er byens formodentlig ældste plads ramme om Skt. Olufs marked, der hørte til datidens mest traditionelle foreteelser. Nederst det nutidige miljø med det smukke renæssanceinspirerede hus opført af Jyske Landbrugs- og Handelsbank i 1900. Yderst til venstre skimtes den hvide bygning, der også kan genkendes i det gamle torvemotiv.

De anvendte billeder er velvilligt stillet til disposition af Lokalhistorisk Samling og Morgenavisen Jyllands-Postens fotografer.

Forord

Målt med historiske alen må en halv snes år betegnes som et såre beskedent tidsrum. Men det hindrer ikke, at verden ændrer sig indenfor så kort et åremål. At det forholder sig sådan, vil blive bekræftet ved læsning af den tredje bogversion af "Kend din by", som indgår i Østjysk Hjemstavnsforenings forlagsvirksomhed.

Da det første bidrag til den artikelserie, som kom til at strække sig over fem år i JP Århus, blev forfattet i 1999, var det intentionen at føre lokalhistorien frem til nutiden og supplere med forskellige bud på fremtiden i form af projekter under tilblivelse. Men den tidsfaktor, der knytter sig til de tre udgivelser af artiklerne i bogform, indebærer, at fremtiden i adskillige tilfælde er indhentet af nutiden. Omtale af projekter, der dengang endnu ikke var iværksat, er i mellemtiden blevet virkeliggjort – eller i nogle tilfælde skrinlagt.

Alligevel er omredigering og opdatering undladt. Artiklerne bringes derfor i uændret form i forhold til offentliggørelsen i JP Århus. Det samme gælder personer, der ikke længere varetager funktioner som de beskrevne. Herved understreges bogens lokalhistoriske sigte samtidig med, at gennemgangen af 54 århusianske gader, stræder, pladser og parker vil bekræfte, at forandringer, der kun ligger få år tilbage, allerede er indhyllet i glemslens slør. Det bekræfter det velkendte forhold, at den menneskelige hukommelse er kort, men udelukker på den anden side ikke, at der også åbnes mulighed for at dyrke genkendelsens glæde, hvilket primært gælder den ældre målgruppe af læsere.

Selv om den oprindelige artikelserie er indsnævret gennem tre bogudgivelser, følger udvælgelsen ikke faste kriterier. Men som det sidst var tilfældet, er der opretholdt en kronologisk rækkefølge, ligesom der er tilstræbt en balance mellem den indre by, yderkvarterer og rekreative områder.

Udgivelsen af "Kend din by III" kunne som forgængerne ikke have været realiseret uden et medspil fra Morgenavisen Jyllands-Posten, der igen har stillet artiklerne til Østjysk Hjemstavnsforenings disposition. Samme imødekommenhed er lagt for dagen af bladets fotografer. Og for at blive ved det billedmæssige er vi ligeledes Lokalhistorisk Samling en stor tak skyldig for den betydelige bistand, der er ydet. I relation til det sidste kan det være på sin plads at anføre, at ikke alle

anvendte billeder fra det gamle Århus er identiske med dem, der blev anvendt i artiklerne i JP Århus, fordi de oprindelige motiver ikke længere er tilgængelige.

Intentionen med "Kend din by III" har, som det var tilfældet med forgængerne, været at fastholde sider af datidens Århus og sammenholde dem med den by, vi i dag færdes i. I hvor høj grad dette er lykkedes, overlades herved til læseren at vurdere.

Århus i november 2009
Mogens Weinreich



Høje hatte, barnevogne og en enkelt panserbasse indgår i det opbud, der her er samlet på Skt. Pauls Kirkeplads – måske for at beundre de nyopførte bygninger, hvis arkitektoniske kvaliteter er til at få øje på. Året er 1902, altså den epoke, da størsteparten af den nye bydel Frederiksbjerg var under opførelse på de jorder, som Århus Kommune forinden havde erhvervet ved overtagelsen af godset Marselisborg.

Indholdsfortegnelse:

Dynkarken
Dynkarken – århusiansk version
af Dunkerque 9
27.03.1999

Marselisborg Allé
Wallensteins skanser
eksisterer fortsat 13
22.05.1999

Skolegade
Skolegade – hjemsted for
tørstende sjæle 16
10.07.1999

Snævringen
Fortiden kan ikke finde ud 21
31.07.1999

Ferdinands Plads
Den kække Ferdinands
miniplads i Riis Skov 25
14.08.1999

Klostergade
Her har humanismen altid
fristet gode kår 29
04.09.1999

Skt. Clemensstræde
Vikingetomten under hotellet
og banken 33
18.09.1999

Halls Sti
Vejen, der kom i klemme 37
06.11.1999

Morten Børupsgade
I kantorens gade boede præsidenter
15.04.2000 41

Mindebro
Gammel bro står foran
en renæssance 45
22.04.2000

Sandgraven
"Borgmesterbanen" blev et
smukt tennisanlæg 49
13.05.2000

Museumsgade
En gade, der vækker
modstridende følelser 53
22.07.2000

Trøjborgvej
Langt til tops - men det er
udsigten værd 57
12.08.2000

Thorvaldsensgade
Ung gade anlagt på
udtørret mølledam 61
30.09.2000

Brabrandstien
Historien om en sti 65
04.11.2000

Kasserneboulevarden
Boulevarden, der ikke lever
op til sit navn 70
11.11.2000

Skt. Annagade
Vognmandens gade blev
opkaldt efter helgeninde 74
23.12.2000

Finsensgade
Pædagogik på "bjerget" 79
06.01.2001

Valdemarsgade
Kontrasterne mødes
i prinsens gade 84
03.02.2001

Mathilde Fibigers Have
Nyanlagt have i
gamle omgivelser 89
03.03.2001

Teglværksgade
Møget forsvandt og gav plads
til teglværket 93
05.05.2001

Skt. Knuds Gade
Torvet, der søger ny identitet ... 97
12.05.2001

Skt. Pauls Kirkeplads
Sukkerraffinaderiet blev af
løst af kirke 102
28.07.2001

Thunøgade
Overlærer Olsens vej blev
en afvekslende gade 107
29.09.2001

Ole Rømersgade
Byens store søn lægger navn
til beskeden gade..... 112
06.10.2001

Mønsgade
Markvejen, der førte op
til Vesterbro Mølle 118
03.11.2001

Væddeløbsbanen
Væddeløbsbanen og
Idrætslandskab Århus 123
10.11.2001

Sølystsgade
Millioner af rugbrød
til hele byen..... 127
08.12.2001

Skovvej
Kontrasterne trives ved
den nordlige udfaldsport..... 132
24.08.2002

Skt. Lukas Kirke
Kirkens arkitektur og placering
gav problemer 137
31.08.2002

Schandorffstræde
Købmandens bymark blev
optikkens højborg 143
28.09.2002

Hjarnøgade
Institutionsgade
for unge og gamle 148
02.11.2002

Kaløgade
Gaden, der opstod på en
udbrændt tømmerplads 153
16.11.2002

Skovbrynet
Hvor skoven begynder
indfinder fortiden sig 158
23.11.2002

Schleppegrellsgade
Generalens gade med det
besværlige navn 164
07.12.2002

Gyldenløvesgade
Kolonihaver og trælast gik
forud for bebyggelse 170
21.12.2002

Cort Adelersgade
Admiralens gade med de
mange bygningstyper 175
11.01.2003

Søndervangs Allé
Fra industrikvarter til
erhvervscenter 180
01.02.2003

Rådhuset
Byens hus fik sit tårn –
men ikke uden debat 185
04.02.2003

Ewaldsgade
Jernbane-naboskabet har sat
tydelige spor 189
22.02.2003

Markus Kirkeplads
Kirken anlagt på teglværkets
overskudsjord 194
29.03.2003

Vejlby
Landsbysamfundet,
der ikke overlevede 199
05.04.2003

Fåborggade
Kvaliteten er der ingen grund
til at ændre ved 204
12.04.2003

Fedet
Da de sandede lodder på Fedet
blev eksklusive 210
26.04.2003

Sønderhøj
DSB gør omsider klar til at
stoppe op i Viby 216
07.06.2003

Nordre Strandvej
Sandvejen, der udviklede sig
til Risskovs strøggade 222
14.06.2003

Carit Etlars Vej
Her lå Åbyhøjs gamle mølle
og rutebilstation 228
21.06.2003

Rosenvænget
Borgerskabets diskrete charme
i Viby-version 233
05.07.2003

Træskibshavnen
Træskibe og livsstil
i lystbådehavnen 239
12.07.2003

Lille Torv
Her dinglede byens
misdædere i galgen 245
19.07.2003

Forstbotanisk Have
Nabo til dronningen,
men upåagtet af publikum ... 250
09.08.2003

Jakob Jensens Gade
Bondedreng byens første
folkevalgte borgmester 255
29.11.2003

Frichs
Da lokomotiverne fra Frichs
blev kørt agterud 260
20.03.2004

Banegårdene
Den trafikale udvikling
overhalede to banegårde 266
13.07.2004

Dynkarken - århusiansk version af Dunkerque

Realskole med "tæskehold" og koleralazaret var beliggende på samme areal, hvor politigården senere blev opført.

100 meter motorvej midt i byen. Med nøgne facader uden døre eller vinduer på begge sider.

Dynkarken indbyder på ingen måde til stop undervejs - med mindre man har et ærinde hos politiet og fra Europaplads drejer ind ved Ridderstræde.

Få gader i det indre Århus har i bilismens hellige navn ændret så radikalt udseende som gennemfartsvejen ned til havnen. Sagt på en anden måde er der praktisk taget intet tilbage af det gamle Dynkarken. Det eneste, der rummer noget fortidigt, og som samtidig erindrer om, at her begynder Århus Havn, er en velholdt bygning, hvor M. Jensens Skibshandel holder til - med blandt andet messingudstyr og tovværk på programmet. Og for at blive ved det maritime tema, kan man i samme bygning blive tatoveret hos Madame Blue.

Naboejendommen Jomsborg, opført i 1910 efter arkitekten Thorkel Møllers tegninger, er også et nærmere studie værd. Ved opførelsen var ejendommen den første i Århus, hvor lejlighederne var udstyret med "støvsugerindlæg". De attraktive lejligheder var blandt andre beboet af havnemesteren og dennes lodser. Jomsborg rummede også en restaurant af samme navn. Senere kom den til at hedde Europa - og i dag rummer de samme lokaler et kinesisk spisested, Hong Kong.

Jomsborg var tidligere Dynkarkens mest markante ejendom, men denne position er nu nedtonet ved opførelsen af en kontorbygning på det modsatte hjørne af Mindegade. Her lå tidligere Havnecaféen - et yndet samlingssted for "søens folk".

Der blev banket rygstykker

Men hvad refererer navnet Dynkarken egentlig til? Der synes at herske en smule usikkerhed på dette punkt, men på Byhistorisk Museum er man af den opfattelse, at der er tale om en århusiansk version af Dunkerque i Frankrig, hvor der udspilledes et dramatisk kapitel under 2. verdenskrig. Det var her, de indesluttede franske og engelske styrker blev undsat i juni 1940. Når Dunkerque er blevet til Dynkarken i århusiansk sammenhæng, angives det at have noget at gøre med en tidligere skibsforbindelse mellem de to byer.

Under alle omstændigheder tilhører Dynkarken noget af det ældre Århus, hvilket vil fremgå af, at anlæggelsen kan føres tilbage til midten af 1600-tallet.

Dengang lå Dynkarken uden for byen, hvilket vil sige på den anden side af Mindeport - en af byens syv byporte. Et særligt kapitel udgør arealet, hvor politigården blev opført i 1983-84. Med den tilføjelse, at bygningen med lovens håndhævere ligger mere tilbagetrukket i forhold til det hvide hus, som i 1840 blev opført på hjørnet af Dynkarken og Sønder Allé. Her holdt den videnskabelige realskole til. Men eksamen fra realskolen var ikke, som det hedder på nydansk, kompetencegivende, selv om skolen var indrettet med naturhistorisk samling, kemisk og fysisk apparatur og et velassorteret bibliotek. At den videnskabelige realskole heller ikke havde det bedste rygte, vil fremgå af, at "der blev banket rygstykker, så det forslog". Om denne hårdhændede behandling af eleverne var medvirkende årsag til skolens lukning allerede i 1853 skal være usagt. Under alle omstændigheder fik klasselokalerne ikke lov til at stå ubenyttede hen. For samme år kom koleraen til Århus.

Smitten kom med skib

At den frygtede sygdom ville nå byen, var myndighederne ikke helt uforberedt på, fordi der kunne konstateres epidemier andre steder i landet. Og i midten af juli gik det galt, da et dampskib fra København medbragte en rejsende, der kort efter at have indlogeret sig på hotel Skandinavien blev syg af kolera. I et forsøg på ikke at sprede angst i lokalbefolkningen



I slutningen af 1800-tallet udmundede Dynkarken også i havneområdet, som dengang udgjorde det umiddelbare naboskab. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*



Den nedlagte realskole i Dynkarken blev anvendt som lazaret under koleraepidemien. Senere blev bygningen indrettet til hospital. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

blev den koleraramte behandlet i al stilfærdighed på hotellet. Alligevel nåede historien også frem til en avis - og så var sygdommens udbrud ikke længere nogen hemmelighed. Samtidig greb smitten om sig, og da det gamle sygehus i Vestergade hurtigt blev fyldt op af syge, blev den nedlagte realskole i Dynkarken indrettet som koleralazaret. For at begrænse smittefaren blev byens skoler lukket og det traditionelle Olufsmarked aflyst. Alligevel krævede koleraen 213 dødsofre, inden epidemien efter et par måneders forløb ebbede ud.

Men den nedlagte realskole havde vist sin anvendelighed som lazaret, hvilket foranledigede byen til at købe bygningen og indrette den som hospital. En funktion, der kom til at strække sig frem til 1893, da Kommunehospitalet på Randersvej blev indviet. Herefter var det tidligere hospital i Dynkarken klar til at indlede et nyt kapitel, da det blev overtaget af Thomas Ths. Sabroe & Co. Fra hjørnet bredte virksomheden sig et pænt stykke op ad Sønder Allé. Her blev Sabroe helt frem til 1969, da virksomheden flyttede til sin nuværende domicil i Holme.

Utilnærmelig front

Men på det tidspunkt var Dynkarken i sin gamle skikkelse i form af en smal gade og lave huse forsvundet for at give plads til den nuværende fremtoning, som i højere grad imødekommer moderne infrastruktur. Men med al mulig respekt for



Dynkarken er en gennemfartsvej, hvis nøgne facader ikke indbyder til at stoppe op - med mindre man har et ærinde i politigården til venstre i billedet.

trafikale hensyn er der næppe mange, der vil betegne Dynkarken som en af byens mest charmerende sider. Mens det er muligt at skaffe sig adgang til politistationen via Ridderstræde, virker den modsatte side om muligt endnu mere utilnærmelig. Hvis man tager en tur omkring Toldbodgade, viser det sig, at den bygning, der vender ryggen til Dynkarken, rummer et af byens mest besøgte diskoteker Train samt et loppemarked og en køreskole.

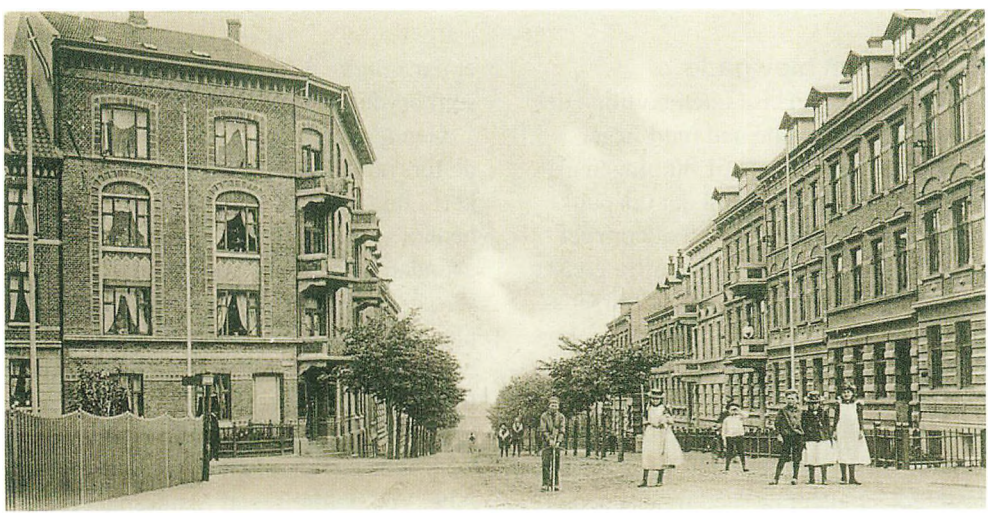
Men selv om miljøet måske ikke kan betegnes som byens mest indtagende, er det trods alt at foretrække frem for realskolens "tæskehold" og kolera!

Wallensteins skanser eksisterer fortsat

Men kun i overført betydning i kraft af Skansen, Skansepalæet og Skanseanlægget, som erindrer om den tyske feltherres indtog i Århus.

For 370 år siden var trediveårskrigen nået til Århus. På arealet, hvor Marselisborg Allé og Heibergsgade i dag er beliggende, forskansede den tyske feltherre Albrecht von Wallenstein sig med sine kejserlige tropper efter at have fordrevet Chr. IV's lejesoldater fra Tyskland og efterfølgende iværksat et plyndringstogt op gennem Jylland.

Selv om Wallenstein i 1630 blev afskediget for sin selvrådighed, nåede feltherren, der oprindelig var bøhmisk adelsmand, at udødeliggøre sig selv i århusiansk sammenhæng. Sådan at forstå, at Wallensteins skanser fortsat eksisterer - i hvert fald i overført betydning. Skansen ned mod Strandvejen blev opført i forbindelse med landsudstillingen i 1909 og indrettet som hotel. Skansepalæet fulgte efter i samme arkitektoniske stil langs Heibergsgade, ligesom Skanseanlægget også leder tanken hen på de gamle volde.



Den nederste del af Marselisborg Allé ned mod Jægergårdsgade har ikke ændret sig synderligt. De legende børn befinder sig på hjørnet af Sct. Paulsgade.



Der var stil over de hestekøretøjer, som stod for datidens taxakørsel. Her venter en af dem på passagerer foran en ejendom i Marselisborg Allé. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

Strandvejen blev gade

Den første bebyggelse i den nordlige del af Marselisborg Allé ned mod Jægergårdsgade kan dateres til slutningen af forrige århundrede. Indtil det tidspunkt var der nærmest tale om en allépræget markvej, der førte ind til byen fra godset Marselisborggaard, som lå på Marselisborg Gymnasiums nuværende areal. For enden af vejen lå Jægergården indrettet som funktionærbolig under godset. Da de første boligejendomme skød op, blev markvejen forvandlet til en gade, men fastholdt sit allépræg med træer i begge sider. Marselisborg Allé anno 1999 rummer fortsat elementer fra fortiden med et par mindre ejendomme med forhaver, som bryder de omkringliggende facader.

Gennem det meste af forrige århundrede forsvandt de gamle skanser støt og sikkert i takt med, at den lokale befolkning hentede grus og sten. Det var i 1890 baggrunden for en byrådsbeslutning, at resterne af skansen skulle fjernes for at give plads til en ny gade vinkelret på Marselisborg Allé og opkaldt efter digteren Johan Ludvig Heiberg. Alligevel var det kun første etape af Heibergsgade, hvis fortsættelse svingede parallelt med Marselisborg Allé. Ved opførelsen af Skansepalæet med udsigt til anlægget fik Heibergsgade en flot afslutning og en markant profil.

Den attraktive del

Syd for de nyanlagte gader lå fortsat store ubebyggede arealer, hvilket foranledigede Århus Kommune til at anlægge byens første parkanlæg efter Vennelyst. Samtidig blev Svendborgvej i forlængelse af Odensegade ført ned til Strandvejen. På hjørnet ved Svendborgvejs begyndelse er opstillet en statue af forfatteren Henrik Pontoppidan, som Marselisborg Allés fortsættelse er opkaldt efter. Det var arealet øst for Pontoppidansgade, som i 1909 var ramme om landsudstillingen. Senere blev udstillingsarealet anvendt som havekoloni, inden det i midten af 30'erne kom til at rumme Strandparken-komplekset, der repræsenterede en banebrydende arkitektur, og som fortsat hører til byens mest eftertragtede boligbyggerier.

Siden anlæggelsen for mere end 100 år siden har den nederste del af Marselisborg Allé ikke været kendetegnet af de store ændringer. Men enkelte husfacader er trods alt udskiftet i tidens løb. Hvorvidt den planlagte anvendelse af Centralværkstedsarealet i bunden af gaden får en befordrende indflydelse på huspriserne må tiden vise. Alléens mest attraktive del finder man mellem Sct. Paulsgade og Odensegade med udsigt til Skanseanlægget, som udgør en af sydbyens grønne områder ned mod Strandvejen.



I kraft af udsigten til Skanseanlægget udgør strækningen mellem Sct. Paulsgade og Odensegade den mest attraktive del af Marselisborg Allé. Til højre Skansepalæet, hvis velholdte facader pynter på kvarteret.

Skolegade - hjemsted for tørstende sjæle

En af byens ældste handelsgader, der tidligere gik helt ned til bugten, søger i skærpet konkurrence fra cafémiljøet langs åen at forsvare den position, der blev grundlagt i begyndelsen af 70'erne.

En institution er i færd med at bryde op fra Skolegade 11, hvor den har kunnet lokaliseres siden 1936. Men til beroligelse for stampublikummet flytter Pinds Café kun et halvt hundrede meter ned ad gaden - nærmere betegnet til nr. 29, hvor de nye lokaliteter indvies den 1. august. Når hertil føjes, at gaden netop er blevet suppleret med en mexicansk spiserestaurant - i øvrigt den anden af slagsen - er det ligesom antydet, at Skolegades position som café- og restaurationsgade fortsat hviler på et ganske solidt grundlag.

Der er ellers tale om en modebetonet branche, hvor de såkaldte in-steder kommer og går. Men i kontrast hertil repræsenterer Skolegade noget ret stationært. Et mønster, der reelt har gjort sig gældende siden slutningen af de ubekymrede 60'ere, da praktisk taget alt kunne lade sig gøre.

Det cafémiljø, der er opstået langs den frilagte å, kan givetvis mærkes på omsætningen i Skolegade. Men modestrømninger eller trends, som det vist hedder på nydansk, kan på den anden side ikke berøve den genkendelsens glæde, som traditionelle steder som Teater Bodegaen, Pinds Café og Færgekroen med videre frembyder.

Sct. Clemens Gaard

Alligevel rummer Skolegade anno 1999 andet og mere end sang og bægerklang. En tur, der tager udgangspunkt ved Skolegyde, fører forbi et par bygningsmæssige klenodier i form af bindingsværkshusene bag Århus Teater. I nr. 15-17 holder Broder Wandahl, sognepræst i Sct. Clemens sogn, til sammen med domkirkens kontor, hvilket med henvisning til naboskabet frister til at genoplive den gamle vittighed om, at det er bedre at sidde på kroen og tænke på kirken end omvendt.

Den 17 fags lange bindingsværksbygning, bedre kendt som Sct. Clemens Gaard, har en ret kompliceret historie og er af samme grund vanskelig at tidsfæste. Men et fast holdepunkt udgøres af husets dørhammer, som førstekapellan ved domkirken, Svend Hansen Arreboe, lod opsætte i 1642. Ved indgangen til dette århundrede tillod ubefæstede sjæle, at otte af bygningens nordlige fag blev nedrevet for at give plads til et ikke særligt vellykket nabobyggeri. I 1920 blev de resterende 9 fag af det gamle bindingsværkshus rykket tilbage for at flugte med de tilstødende



I denne fordringsløse ejendom på hjørnet af Skolegade og Skolegyde etableredes Bæhrs konditori med et særligt værelse til borgerskabets damer. (Foto: Lokalhistorisk Samling)

huse og skaffe mere plads i den trange gade. Ved samme lejlighed blev Hotel Postgården beliggende i nr. 17 nedrevet, hvilket skabte mulighed for at forlænge Sct. Clemens Gaard, som tilhører domkirken, med egeplanker og samme udskæringer, således at det gamle hus i dag fremstår som en smuk helhed. Også nr. 19 er et bindingsværkshus opført i 1730 af skipper Frands Mortensen. Bag de næsten 300 år gamle mure praktiseres i dag plastik kirurgi!

Bæhrs hjørne

Selv om Skolegades image som værtshusgade først blev skabt i begyndelsen af 70'erne, var servering heller ikke et ukendt fænomen i datidens gade. Et særligt kapitel i den henseende udgjorde konditor T. Chr. Bæhr, der i 1851 etablerede sig i en ydmyg ejendom på hjørnet af Skolegyde og Skolegade. "Bæhrs hjørne", som stedet blev kaldt, rummede blandt andet et dameværelse, hvor fruer fra det bedre borgerskab udover kaffe og



Opslag med frontberetninger fra 1. verdenskrig samlede mange interesserede i Skolegade. Billedet lader ingen i tvivl om, at cyklen var det mest benyttede befordringsmiddel. Til venstre ses Torve Cafeén, der senere blev til Teater Bodegaen. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

konditorkager kunne forlyste sig med chokolade, limonade og is. Ved Bæhr's død i 1863 overtog sønnen Niels Andreas forretningen og startede en halv snes år senere en mineralvandsfabrik i Skolegade 5. Her kunne kunder bevæbnet med sifoner få disse fyldt op med selters og sodavand. Da Niels Bæhr døde i 1895, kendetegnedes hjørneejendommen af et øget forfald. Alligevel skulle man frem til 1908, før en nedrivning blev indledt for at give plads til den nuværende ejendom opført af brødrene Severinsen. I dag rummer bygningen blandt andet et bøfhus.

Skolegades centrale beliggenhed ud til åen ved Mindebro fører gadens historie næsten tilbage til byens grundlæggelse for omkring 1.000 år siden. I begyndelsen af 1800-tallet, da havnen var identisk med åens udløb, førte Skolegades baghaver direkte ned til bugten. Havnegade var endnu ikke anlagt, og byens første badeanstalt lå her.

70'ernes forvandling

Selv om datidens Skolegade ikke var bredere end nutidens, var der tale om en af byens livligste og mest befærdede gader, fordi den forbandt torvene med havnen. Samtidig gik den sydlige trafik via Mindebro. Det afsluttende stykke af Mejlgade forbi Katedralskolen hed tidligere også Skolegade.

Forrige århundredes Skolegade var en travl handelsgade med købmænd, marskandisere og andre småforretninger. Det nutidige billede med værtshuse og spisesteder liggende dør om dør blev reelt skabt i begyndelsen af 70'erne, da gamle kendinge som Pinds Café og Teater Bodegaen fik følgeskab af Den Høje, og jazzhuset Fatter Eskil med videre. I de følgende år fulgte en række spisesteder efter.

To faktorer er anført som baggrund for dette miljøs opståen i Skolegade. Byens studerende fik flere penge mellem hænderne, hvilket afspejlede sig på det lokale



Bøfhuset indrettet i hjørneejendommen Skolegyde/Skolegade signalerer, at man er på vej ind i en gade, hvor man hverken behøver at sulte eller tørste.

værtshusliv - og samtidig opstod Festugen. Alligevel har de mellemliggende års erfaringer vist, at det ikke pr. automatik er en guldgrube at åbne et værtshus eller et spisested i Skolegade, hvilket bekræftes af hyppige ejerskift og og genåbninger under nye navne.

Gadens klassikere

Til de mere sejlivede hører Pinds Café, som blev åbnet af Elna Pind i 1936, og hvis forestående flytning har sammenhæng med et opsagt lejemål. Det må så vise sig, om det lykkes at få stedets særlige atmosfære til at flytte med.

Til gadens klassikere hører også Teater Bodegaen med et særligt klientel af forretnings- og teaterfolk. Teater Bodega hed i øvrigt Torve Caféen frem til 50'erne, da den legendariske Uffe, som aldrig hed andet, tog over. Selv om denne ikke længere står i køkkenet, er søgningen tilsyneladende usvækket.

Skolegades rolle som gennemfartsvej er forlængst udspillet. Men et besøg i den gamle gade kan fortsat anbefales - uanset graden af den enkeltes tørst.

Fortiden kan ikke finde ud

Byens smalleste passage, Snævringen, mellem Studsgade og Mejlgade skulle have været omlagt til en gade eller alternativt være helt forsvundet. Ingen af delene blev tilfældet.

Når Tourist Aarhus kører sine daglige rundture, indgår byens smalleste passage ikke i de attraktioner, hvor der gøres holdt.

Heller ikke hos byplanlæggerne på Stadsarkitektens Kontor nyder smøgen mellem Studsgade og Mejlgade nogen høj prioritering. Andre projekter til stadens fortsatte udvikling og forskønnelse trænger sig mere på.

I begge tilfælde forekommer den holdning, ovenstående er udtryk for, forståelig. For sandt at sige hører Snævringen eller Snevringen - begge stavemåder anvendes - ikke til de mest prangende steder, Århus har at byde på. Rent faktisk skal der nok være en ikke uvæsentlig del af den lokale befolkning, der er ukendt med Snævringens tilstedeværelse. Dette til trods for, at den mindre end 100 meter lange passages historie kan føres tilbage til middelalderen.

Snævringen beliggende ikke langt fra Nørreport er samtidig historien om en smøge, der skulle have været en gade - men som aldrig blev det. På den anden side har Snævringen været tæt ved at forsvinde helt. Men den ligger der fortsat, og intet taler for, at det vil ændre sig inden for en overskuelig tidshorisont. En poetisk sjæl har tidligere sagt, at solen har svært ved at finde ind i Snævringen. Til gengæld kan fortiden ikke finde ud !

Filmkulisse i 1910

Og fortid skorter det ikke på. Den brolagte smøge, der er så smal, at man uden vanskeligheder kan røre ved begge facader, omtales så tidligt som i 1562 i en byggesag - dengang under betegnelsen Snæverstien. Næsten 300 år senere, nærmere betegnet i 1842, var Snævringen på vej til at blive nedlagt. Da ejeren af Mejlgade 45 havde planer om at opføre et nyt forhus, forsøgte kommunen at få ham til at rykke gavlen mod Snævringen tilbage med henblik på at anlægge en gade til afløsning af stien. Men de implicerede grundejere i Mejlgade og Studsgade vejrede morgenluft og forlangte så store beløb for at afstå arealerne, at projektet måtte opgives.

Udover at være en bekvem genvej for kvarterets beboere var der et mere idyllisk skær over datidens end nutidens Snævringen. Men idyllen krakelerede, da smøgen i 1910 udgjorde kulissen ved optagelsen af et overfald i filmen "I bondefangerklør".

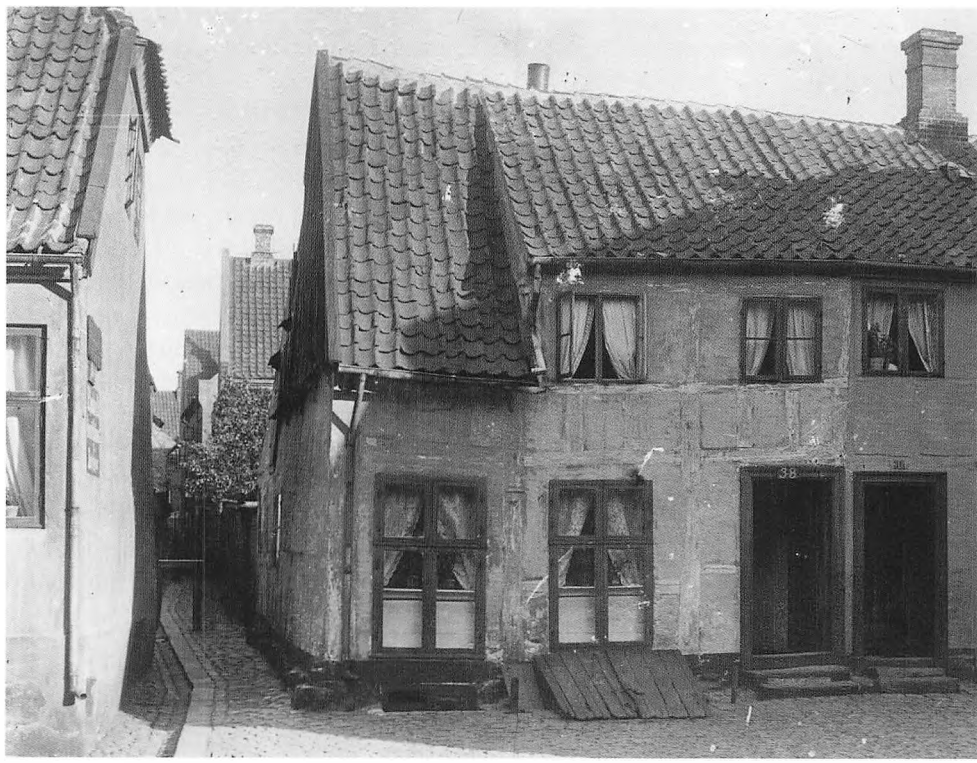
Det var i denne periode, Århus var en betydelig filmby, hvilket afdøde borgmester Bernhardt Jensen har skildret i bogen "Da Århus var Hollywood".

Men selv om hverdagen i smøgen var mere fredelig, kunne forbipasserende blive udsat for andre ubehageligheder i form af nedløbsrender, der under regnvejr sendte kaskader af vand over de sagesløse, som ikke havde mulighed for at undvige. Selv om de færreste på det tidspunkt havde brusebad i hjemmene, var der alligevel tale om en oplevelse, man gerne var foruden!

Byens mindste gade

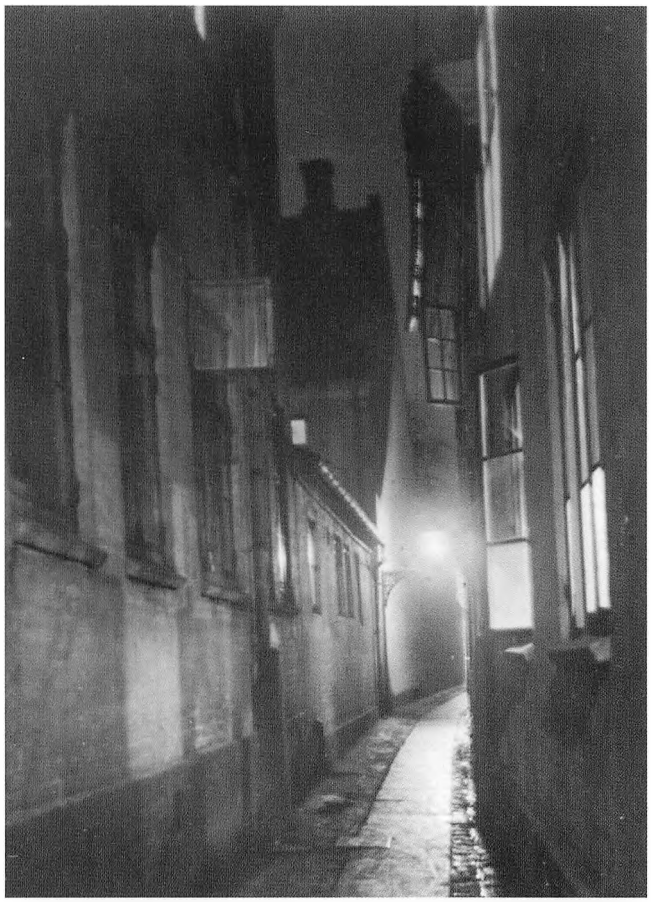
Ved indgangen til Snævringen fra Studsgade ligger et minitorv, hvis historie ikke er mindre interessant. Omkredset af et hvidt hus med en støbejernsbalkon uden bund (!) samt to små huse ligger byens mindste gade - kendt som Rykind - som efter sigende skulle udgøre de sparsomme rester af en gade fra Studsgade til Graven. Men lokalhistorikerne er ikke helt enige på dette punkt.

Derimod ligger det fast, at der ved århundredets begyndelse blev taget skridt til at etablere en fortsættelse af Rykind til



Indgangen til Snævringen fra Studsgade. De to huse på hver sin side af indgangen eksisterer ikke længere. Til venstre blev i stedet opført en etageejendom, hvor bagermester Ingerdahl i mange år havde forretning. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

Aftenstemningen fra den skumle gyde kunne godt være hentet fra en kriminalroman, men Snævringen udgør et ret fredsommeligt miljø. (Foto: Lokalhistorisk Samling)

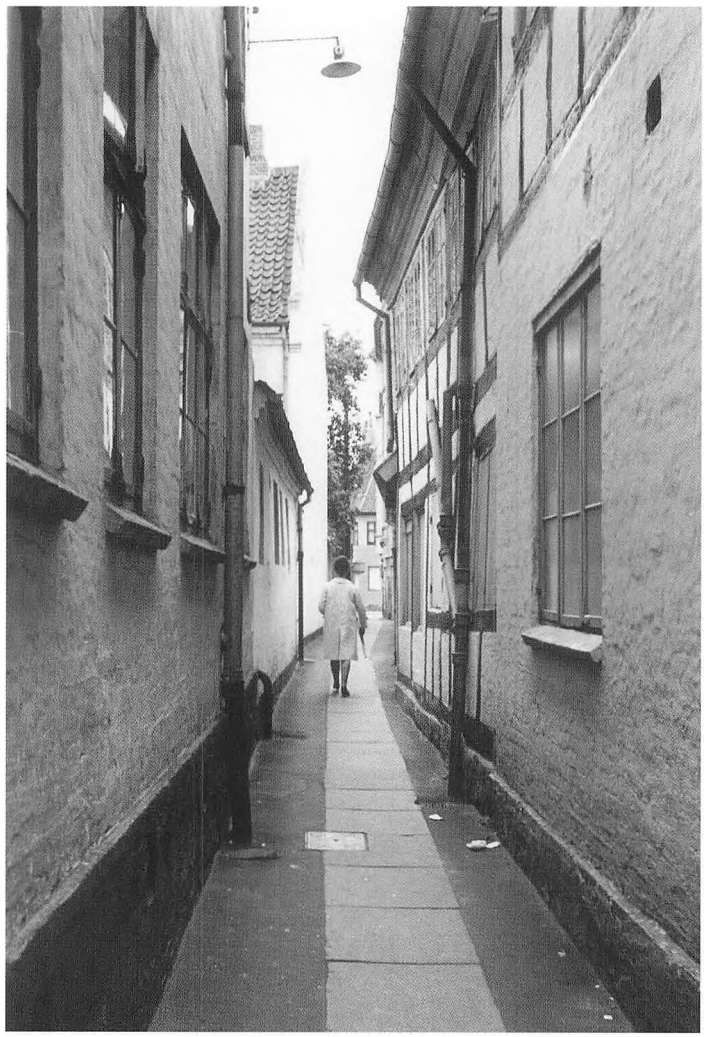


Rosensgade over Graven. I 1907 ansøgte murermester Chr. Jensen byrådet om tilladelse til at gennemføre dette projekt, men fik i den sidste ende afslag. Så sent som i 1936 var arealet igen omfattet af en byggesag, men også denne strandede. Siden har både Snævringen og Rykind fået lov til at ligge i fred.

Opfordring til revolution

Snævringen anno 1999 udgør sandt at sige ikke noget indbydende bekendtskab. De dårligt vedligeholdte mure domineres af graffiti og politiske budskaber, der blandt andet opfordrer til revolution. De sparsomme vinduer er tilgitrede for at holde ubudne gæster ude. Et grønt element i form af et træ, hvis grene hænger ud over passagen, er ene om at bryde et trist helhedsindtryk Så er der mere farve over de to småhuse ved Rykind. Det ene optræder i hippieagtige kulører. Men også her lader vedligeholdet noget tilbage at ønske.

Hvad der skjuler sig bag de uindbydende mure i Snævringen, skal man frem til udgangen ved Mejlgade for at registrere.



Siden middelalderen har Snævringen forbundet Studsgade med Mejlgade. Planer om at anlægge en gade er aldrig blevet realiseret, og i dag indbyder smøgen ikke til længere ophold, selv om den fortsat udgør en bekvem genvej.

Her har en bogbinder indrettet sig i et bindingsværkshus, der også har kendt bedre dage. Den anden side af Snævringen er mere interessant. Her holdt auktionsfirmaet Nellemann & Thomsen til i en bagbygning, der var landets første og eneste, som i 1875 blev indrettet specielt som auktionslokale. Nellemann & Thomsen brød først op fra lokalet, hvis gavl støder op til Snævringen, i 1988. I dag holder Auktionsscenen bestående af egnsteatret gruppe 38 til i de gamle lokaliteter efter en restaurering forestået af arkitekt Ib Smedegaard, som har lagt navn til, hvad der betegnes som "byens smukkeste teaterrum".

Men skønheden forplanter sig ikke til Snævringen.

Den kække Ferdinands miniplads i Riis Skov

Det beskedne græsareal med skydeselskabets pavillon havde i forrige århundrede karakter af en århusiansk dyrehavsbakke, som udgjorde et yndet udflugtsmål for familier og foreninger.

Hans tiltrækning på det andet køn fornægtede sig ikke, når han som chef for de lette dragoner i Århus red gennem byen i spidsen for kavaleriet.

Og sympatien var gensidig. Arveprins Ferdinands appetit på tilværelsen i almindelighed og damer i særdeleshed var legendarisk. Det forklarer samtidig, at han angiveligt nåede at blive far til 14 uægteskabelige børn. Samtidig blev han betegnet som en spillefugl, der på denne konto oparbejdede en ikke ubetydelig gæld.

Prinsens intellekt stod derimod ikke mål med hans forplantningsevne. I en biografi beskrives kong Chr. VII's lillebror, hvis navn betyder den kække, som en "ubegavet, men velvillig mand, der sammen med sin hustru opnåede en vis popularitet".

På baggrund af prins Ferdinands eftermæle som en af naturens muntre sønner er det derfor ikke uden symbolik, at hans århusianske relationer er fastholdt to steder, som på hver sin måde afspejler hans ry som livsnyder. Den Gamle Bys restaurant er - inspireret af afdøde museumsdirektør Erik Kjersgaard - opkaldt efter prinsen. Desuden er Aarhus Borgerlige Skydeselskabs pavillon i Riis Skov placeret på et areal, der bærer navnet Ferdinandspladsen, selv om det ikke fremgår af bykortet.

Gøgl og kongeligt guldbryllup

Betegnelsen plads må siges at være noget prætentiøs. Reelt er der tale om en græsplæne af beskedne dimensioner og med omgivelserne domineret af brændenælder. Men hvis man går 100 år tilbage i tiden, indtog Ferdinandspladsen en helt anden position i det århusianske forlystelsesliv. Så tidligt som i 1825 lagde restauratør J. Kirkerup grunden til et interessant lokalhistorisk kapitel, da han etablerede det første traktørsted på pladsen, der skulle udvikle sig til en århusiansk dyrehavsbakke.

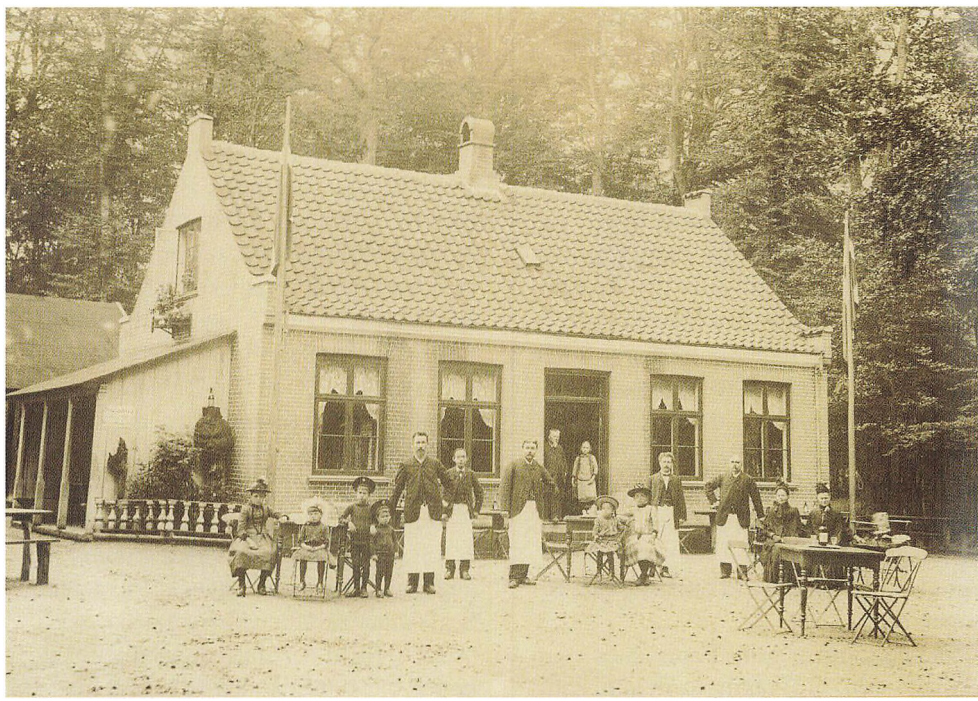
Ferdinandspladsen var i sommertiden et folkeligt udflugtsmål med alskens gøgl som karruseller, gynger, skydetelte, keglebaner samt musik og dans på en estrade. Hvad der startede med telte og boder, blev efterhånden udbygget med en restaurationsbygning og dansesal. Mange foreninger, også den unge arbejderbevægelse, fandt ud til Ferdinandspladsen, hvor folkeligheden udfoldede sig efter alle

kunstens regler. Men også prominente gæster lod sig se i Riis Skov. Kong Chr. IX og dronning Louises guldbryllup blev i 1892 fejret med pomp og pragt ledsaget af et festfyrværkeri.

Behovet for mere repræsentative bygninger i nabolaget til Ferdinandspladsen blev imødekommet ved opførelsen af en stor pavillon i 1869. Det er samme pavillon, der i dag er indrettet som vandrehjem.

Skytterne tog over

Ved begyndelsen af dette århundrede havde Ferdinandspladsen oplevet sine bedste dage som forlystelsessted. Tiltrækningskraften som udflugtssted ebbede ud. I 1906 udtalte et byrådsmedlem, at stedet "ganske havde tabt sit renommé og burde nedlægges". Tilbage efter afviklingen stod kun restaurationsbygningen, som Aarhus Borgerlige Skydeselskab lejede sig ind i. Skydeselskabet, hvis medlemsklientel som antydet af navnet kom fra det højere borgerskab, havde holdt til i en mindre pavillon på Ferdinandspladsen siden 1880. Den traditionsrige forening, stiftet i 1834, hvis årlige skydning ofte har haft kongelig deltagelse, foretog i 1925 en væsentlig udbygning af de hidtidige lokaliteter.



Den første bygning på Ferdinandspladsen som supplement til telte og boder blev opført i 1884 af restauratør H.A. Thomsen. Det store tjeneropbud til at servere for et beskedent publikum antyder, at datidens lønninger var beskedne. Der kan også være tale om et familiefoto.

(Foto: Lokalhistorisk Samling)



Samme restaurationsbygning er her blevet udbygget med en terrasse. Huset blev stående på pladsen til 1924. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

I 1991 raseredes pavillonen af en brand, der opstod i forbindelse med et indbrud. Men allerede året efter kunne de restaurerede lokaliteter igen tages i brug. Kostbare trofæer og sølvpokaler, der skydes om, kommer kun frem ved særlige lejligheder. Ellers bevares de i en bankboks for ikke at friste svage sjæle.

Skydeselskabet måtte i perioden 1904-18 se sig henvist til Egå Fed med den begrundelse, at skyderiet generede skovens fugleliv. Men siden 1919 har tilhørsforholdet til Ferdinandspladsen ikke været anfægtet.

Da Margrethe red markskel

Der er samtidig tale om en af byens få mandlige bastioner, hvor kvinder med henvisning til et kendt bibelcitat ikke alene "bør tie", men helst holde sig helt væk. Det afholder på den anden side ikke skydeselskabet fra at have to kvindelige æresmedlemmer - nemlig grevinde Danner og den nuværende dronning. I kraft af denne værdighed medvirker dronning Margrethe til at bygge bro mellem fortid og nutid. For også den første danske dronning er uløselig knyttet til Riis Skov. Magrethe den 1. (1353 - 1412) optrådte som Århus' første kongelige velgører, da hun satte punktum for en strid mellem bispestolen og byen ved at overdrage Riis Skov og tilhørende bymarker, som senere dannede grundlag for anlæggelsen af villakvarteret Riisvangen, til Århus. I



Det agtværdige borgerlige skydeselskab har holdt til i skiftende rammer på Ferdinandspladsen siden 1880. Selv en brand i den nuværende pavillon kunne ikke fortrænge skytterne, som vendte tilbage efter en istandsættelse af det faste tilholdssted. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

overensstemmelse med datidens skikke red dronningen markskel, hvilket efterfølgende affødte et brev fra biskop Jens Iversen Lange, som godkendte dronningens disposition i følgende formulering:

"Det Markskel, som Dronning Margrethe lod gøre og lagde til Aars By, og Biskop Jens med andre gode Mænds Overværelse siden samtykte".

500 år efter dronningens død i et skib på Flensborg fjord blev der i 1912 kun 100 meter fra Ferdinandspladsen rejst den såkaldte Margrethesten, som placeret med en flot udsigt over Århus-bugten erindrer om dronningens for byen udbytterige ridetur.

I samme omgivelser findes også en anden mindesten, der refererer til en helt anden tildragelse af nyere dato - nemlig nedfaldet af en af de sjældne meteorsten den 2. oktober 1951.

Men den i dag ret anonyme Ferdinandsplads bliver - de borgerlige skytter ufortalt - aldrig, hvad den har været.

Her har humanismen altid fristet gode kår

De spedalske blev plejet i Klostergade, og senere var klostrets sygehus hjemsted for syge og fattige "lemmer". I dag tager Frelsens Hær sig i samme gade af kvarterets sociale tabere.

Gastronomiske tilbud udgør det første indtryk i krydset, der markerer Voldens overgang i Klostergade. På tre af de fire hjørner søger Café Drudenfuss og spisestederne Notes og Latin at lokke folk indenfor - og få meter længere nede ad gaden udgør den franskinspirerede L'estragon en fjerde mulighed for lokale feinschmeckere.

Det første stykke af Klostergade lader ingen i tvivl om, at man færdes i den ældste del af byen. Kun en nyopført forretningsbygning, som tidligere udgjorde en trist tomt på hjørnet af Badstuegade, bryder mønstret. For 150 år siden sluttede



Datidigt motiv fra Klostergade, som i baggrunden fortsætter ud i Graven. I dag indgår gaden i det såkaldte latinerkvarter (Foto: Lokalhistorisk Samling).



Bygningen i midten adskilte Klostergade og Tangen (til højre), som i dag udgør en del af Klostertorv. Også bygningen er forsvundet til fordel for de nuværende kastanietræer.

Århus her. Klostergade udgjorde byens nordligste gade, som gik i en bue uden om det kloster, gaden er opkaldt efter. De tilstødende haver markerede bygrænsen, som dannede overgang til de omkringliggende marker. Haverne gennemstrømmedes af Borrebækken, som fortsatte mod øst gennem Studsgade og Mejlgade, inden den løb ud i bugten.
Vor Frue Kirke udgør sammen med klostret, begge opført af dominikanermunke i det 12. århundrede, den mest markante side af Klostergade. Alligevel skulle man frem til 1909, før strækningen fra Klosterport til Grønnegade fik navneforandring fra Grønnegade til Klostergade.

Dårekisternes tid

Gennem århundreder var området omkring klostret tilholdssted for byens fattige og syge. Her lå også Sct. Karens Gaard, som frem til nedrivningen i midten af 1700-tallet var hospital for byens spedalske. Men så tidligt som ved reformationens udløb i 1536 blev klostret på foranledning af Chr. III indrettet som hospital. Op mod 100 såkaldte fattiglemmer fik her pleje og føde. Selv om klosterhospitalet var ramme om næstekærlighed, kunne det på ingen måde betegnes som et særligt attraktivt opholdssted, hvilket betegnelsen Skidengyde mere end antyder. Og hertil kom, at det klientel, der opsøgte

klostret, også talte sindslidende, som på en tid, da psykiatri var et ukendt begreb, blev anbragt i dårekister.

Som modydelser for kost og pleje udførte fattiglemmerne forskellige funktioner i dertil indrettede arbejdslokaler. Klostret rummede blandt andet et spinderi, som senere flyttede til forsørgelsesanstalten ved dennes opførelse i 1870 i Vester Allé.

Klostret, hvor munkenes kapitelsal i 1888 blev indrettet som hospitalskirke, har frem til dato fastholdt sine sociale funktioner. I dag findes der tidssvarende ældreboliger bag de gamle mure, som i flere faser er nedrevet og genopført. Men i skiftende tidsaldre har humanismen haft gode kår i Klostergade. Over for Klostret opførte Frelsens Hær i 1914 en bygning - indviet påskelørdag af kommandør Lucy Booth-Hellberg - som siden har været fast tilholdssted for byens sociale tabere.

Tangens endeligt

Strækningen langs klostret er samtidig den del af Klostergade, der har gennemgået de største fysiske ændringer. Her delte gaden sig så sent som for et halvt hundrede år siden i Klostergade og Tangen. Sidstnævnte gade indgår i dag i Klostertorv. De nedrevne huse, der tidligere skilte de to gader, har skabt plads til



Klostret til højre ligger, hvor det hele tiden har ligget. Men ellers er miljøet totalt forandret, hvor Klostergade krydser Klosterport.

at give denne del af Klostergade allépræg med kastanietræer.

At Klostergade hører til det ældste Århus, vidner to smukt restaurerede bindingsværkshuse i nr. 58 og 60 om. Det kan også anbefales at gå gennem porten til nr. 56, hvor blandt andet Dansk Journalistforbunds østjyske afdeling kan lokaliseres. Også her værnes der om bindingsværk med betydelig pietetsfølelse.

Også Klostergades fortsættelse frem til Guldsmedgade rummer interessante kapitler i lokalhistorien. Det gælder eksempelvis bygningen i nr. 34, opført af Handels- og Kontoristforeningen i 1886. Som det fremgår af facaden, overgik de faglige aktiviteter senere til en virksomhed, der i højere grad henvendte sig til "den søde tand" - nemlig chokoladefabrikken Elvirasminde. Et firmanavn, som ældre århusianere vil nikke genkendende til. Da chokolade-epoken ebbede ud, blev bygningen ramme om musikalske udfoldelser. Først som domicil for Jazzhus Tagskægget og i dag for diskotek Blitz.

Den Røde Okse

Aarhus Haandværkerforenings bygning er også egnet til at vække nostalgiske følelser. Her lå spiserestaurant Den Røde Okse, ligesom salen gennem mange år var ramme om såvel private selskaber som foreningsarrangementer. I dag har et optikerfirma indrettet sig i de gamle restaurationslokaler, mens det handler om systemer til datasikkerhed på 1. sal, hvor salen lå.

Tilbage af tidligere tiders trang til at more sig er kun Sams Bar i kælderen.

Men selv om Aarhus Handværkerforening ikke længere ejer bygningen, er foreningen ikke helt forsvundet fra de gamle omgivelser, men har lejet sig ind i baggården, hvor der udover kontor også er indrettet et laugslokale.

Det er også vanskeligt at beskæftige sig med Klostergade uden at nævne KFUM. Efter at have haft forskellige tilholdssteder i byen erhvervede KFUM i 1895 en beskeden bygning på hjørnet af Klosterport, og ved århundredets begyndelse var der skabt økonomisk grundlag for at nedrive bygningen og opføre en ny, som i 1903 blev indviet af biskoppen. KFUM-bygningen skabte grundlag for en opgangsperiode. Næsten 50 år senere - nærmere betegnet i 1955 - byggede KFUM igen. Denne gang opførtes den bygning, der i dag udgør den mest markante profil på Klostertorv, og som indeholdt kollegium, ungdomsklub og fritidshjem. Den gamle KFUM-bygning ud mod Klostergade bebos i dag af Århus Pensionistsamråd.

Vikingetomten under hotellet og banken

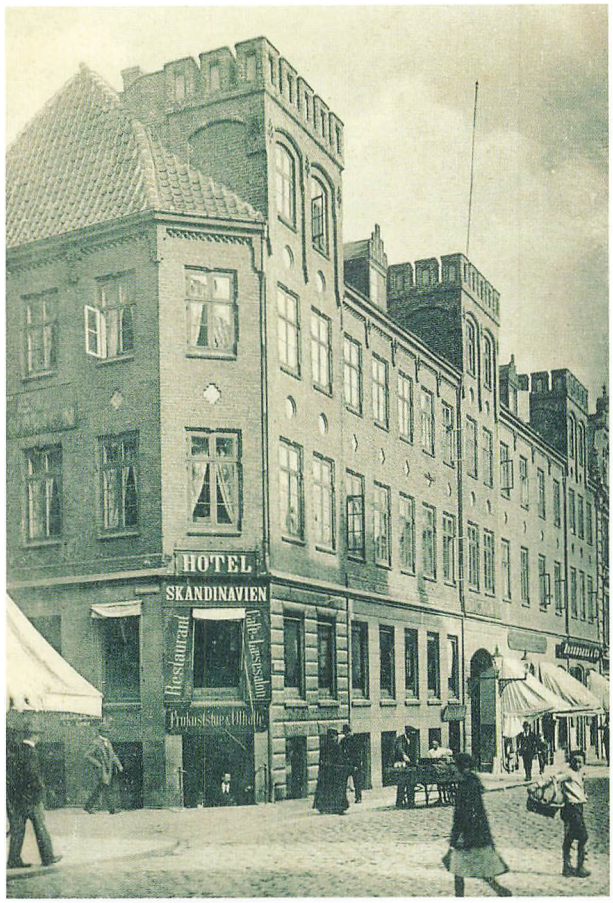
Sct. Clemens Stræde er ældre end torvet af samme navn. I begge tilfælde gemmer der sig noget af det tidligste Århus under asfalten, hvilket Vikingemuseet vidner om.

Hvorvidt et besøg i det smalle stræde tidligere frembød særlige muligheder for at komme i berøring med en ragekniv skal være usagt. Under alle omstændigheder hed Sct. Clemens Stræde frem til 1894 Barbergyde. I det hele taget medvirker skiftende stedbetegnelser til at styrke indtrykket af en smøge med en broget historie, der går tilbage til byens oprindelse.

Hvad der for mere end 500 år siden i Chr. I's kongelige udlægning blev betegnet som en "agevej", fremtræder i dag som en de livligste handelsgader i det indre Århus. At Sct. Clemens Stræde siden 70'erne har haft status af gågade, må der også siges at være en vis konsekvens i, for



Cykelbude klar til de daglige ture i byen. Som det vil fremgå, var datidens Sct. Clemens Stræde smallere end nutidens. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*



Skandinavien på hjørnet af Sct. Clemens Torv og Sct. Clemens Stræde hørte til byens mest fremtrædende hoteller, indtil det måtte vige for et bankbyggeri. (Foto: Lokalhistorisk Samling)

så vidt som strædet opkaldt efter byens skytshelgen forbinder to andre gågader - Immervad og Sct. Clemens Torv.

Ved opførelsen af domkirken, som er opkaldt efter samme skytshelgen, opstod i 1200-tallet kvarteret Clemensstad, som var omgivet af volde og grave til sikring mod krigerisk anlagte "indvandrere". Da denne befæstning blev mindre påkrævet, gav Chr. I i 1477 tilladelse til, at der måtte opføres huse langs åen. Det blev begyndelsen til Ågade, som senere udviklede sig til Åboulevarden.

Samtidig betingede kongen sig, at der skulle anlægges en "agevej" mellem de nye huse ved åen og de gårde, "som stande næst inden plankerne", hvilket ville sige voldenes palisader. Hermed opstod en gyde, der blandt andet blev anvendt som gennemfartsvej for kreaturer på vej ud til græsning på bymarkerne. Af samme grund frembød gyden ikke nogen særligt indbydende passage. I en beskrivelse af forholdene dateret 1668 hed det, at smøgen i den grad flød med skarn, at "man ikke kan gå og næppe nok køre".

Selv de værste udskejelser under Festugen 1999 må derfor betegnes som harmløse sammenlignet med datidens uhumske scenerier!

Vidtløftig prinsesse

For at blive ved sammenligningerne mellem før og nu var Sct. Clemens Stræde dengang længere end i dag, fordi den fortsatte over det endnu ikke eksisterende Sct. Clemens Torv og hen til Kannikegade med tilhørende have. Først i midten af 1800-tallet opkøbte byen en del grunde og anlagde et torv, der var mindre end det, vi kender i dag. Det var oprindelig hensigten, at det nyanlagte torv skulle have heddet Kanniketorv. I stedet kom det til at hedde Svinetorv som følge af de markeder, der fandt sted. Senere ændredes navnet til Slagtertorvet og derefter til Kødtorvet, hvilket refererede til, at her havde byens slagtere stadepladser.

Efterhånden fik den oprindelige "agevej" et mere velholdt udseende, hvilket i 1868 banede vej for navnet Barbergyde, som inden århundredskiftet blev ændret til det nuværende navn.

Men allerede i 1845 ændrede torvet karakter på strækningen fra Sct. Clemens Stræde og ned til Store Torv. Her opførtes en statelig bindingsværksgård, der senere blev gæstgiveri. I huset boede både stiftsamtmanden og borgmesteren. Til de prominente beboere hørte også prinsesse Charlotte Frederikke, der var blevet forvist til Horsens efter en amourøs affære, som vakte skandale ved hoffet. Prinsessen kedede sig i Horsens og flyttede til Århus, hvor hun satte sit præg på selskabslivet i de højere kredse. Men de flotte fester, den noget vidtløftige prinsesse foranstaltede, oversteg tilsyneladende hendes betalingsevne. I hvert fald stod vinhandler Bølck med en ubetalt regning på 800 rigsdaler, da prinsessen brød op fra både Århus og Danmark.

Stødte på fortiden

På hjørnet af Sct. Clemens Stræde og torvet lå gæstgiveriets have. Her opførte italieneren Antonio St. Pietro Hotel Skandinavien, der gennem et par generationer hørte til byens mest velestimerede. Ældre århusianere erindrer stadig den karakteristiske bygning med skydeskår i tagetagen. Skandinavien-epoke sluttede i 1963, da Andelsbanken, som ønskede større forhold i Århus, købte bygningen og indledte en nedrivning.

Men opførelsen af den nuværende bankbygning, hvor Unibank nu holder til, kom til at strække sig over fire år. For under hoteltomten stødte man i bogstavelig forstand på det gamle Århus i form af resterne af nogle middelalderhuse og tilhørende affaldsdynger. Men det stoppede ikke ved middelalderen. For tre meter dybere gravede arkæologer fra Forhistorisk Museum i Moesgaard resterne af en vikingeboplads frem. Det blev starten til en af de største byudgravninger nogensinde i dansk sammenhæng. Under det efterfølgende arbejde kom blandt andet 27.000 skår fra lerkar, 105.000 dyreknogler og 104 hvæssesten frem i dagens lys. En del af fundene kan i dag besigtiges i det vikingemuseum, der er indrettet i bankbygningens kælderetage, og som på årsbasis samler tusindvis af besøgende. Formodentlig er der tale om det eneste museum, der er beliggende på selve "gerningsstedet". Men det er tilsyneladende



Sct. Clemens Strædes forvandling til en moderne forretningsgade er markant. Det skorter hverken på indkøbsmuligheder eller caféliv i strædet, der her ses fra Immervad.

de færreste århusianere, der er opmærksomme på dette forhold. I hvert fald udgøres de besøgende primært af udenlandske turister, skoleungdom og lokalhistoriske studiekredse.

Torvets opblomstring

Sct. Clemens Torv førte en forholdsvis upåagtet tilværelse frem til 1884. Men opførelsen af Sct. Clemens Bro fik torvet til at hænge sammen med byens strøggader. Frem til begyndelsen af 20'erne var Sct. Clemens Torv og Bispetorv adskilt af en husrække, men nedrivningen af husene skabte den nuværende sammenhæng mellem de tre torve ved domkirken.

Sct. Clemens Stræde indgår i det attraktive miljø, der er skabt op gennem 90'erne. Atmosfæren i den gamle gyde, hvor modeforretninger suppleres af restauranter og caféer, tiltrækker både lokalbefolkning og besøgende, som forlængst har afløst datidens kotræk.

Vejen, der kom i klemme ved jernbanen

For godt 80 år siden var Halls Sti en gade med kørebane og fortove, inden en større nedrivning, som har sat sine varige spor, blev indledt. Men de togskinner, der dengang skulle skaffes plads til, anvendes praktisk taget ikke længere.

Skal en fremtidig gennemfartsvej fra Åhavevej til sydhavnen gå via banegraven eller Marselis Boulevard? Temaet er flittigt oppe at vende i lokaldebatten. Selv om et infrastrukturudvalg, der støtter sig til en såkaldt VVM-rapport, indtil videre plæderer for den sidste løsning, savner banegraven heller ikke fortalere. Senest har Flemming Bach Thomassen fra Skødstrup i JP Århus opstillet beregninger, der indikerer, at en byvej, som er den officielle betegnelse, langs banegraven kan



Halls Vej før nedrivningen, der ændrede gadebilledet totalt og som i konsekvens heraf lagde op til den nuværende stibetegnelse.

anlægges for en tredjedel eller fjerdedel af prisen for en tunnel ved Marselis Boulevard.

Der vil givetvis blive anført yderligere synspunkter pro et contra, inden der på den anden side af årtusindskiftet træffes endelig beslutning om, hvilken løsning der skal iværksættes.

Hvis banegraven kommer til at indgå i det foretrukne projekt, vil det i lokalhistorisk sammenhæng ikke være første gang. Banegraven, hvis overdækning med mellemrum også har været et tema, var for godt 80 år siden den konkrete årsag til, Halls Vejs forvandling til Halls Sti.

De første huse lang sporene

Vejen fra Frederiksbro til M.P. Bruunsgade kan føres tilbage til midten af 1870'erne, hvilket vil sige jernbanens barndom. Da de første banespor i 1862 nåede til Århus, skete det via den slugt, der også i dag fører frem til hovedbanegården. Jernbanens anlæggelse var samtidig en medvirkende faktor til, at det nye kvarter Frederiksbjerg opstod på sydsiden af banestrækningen. De første huse ved vejen langs sporene blev opført nærmest Frederiks Allé - eller Skanderborg Chaussé, som den også hed.

I 1875 blev den nyanlagte vej opkaldt efter minister Carl Christian Hall (1812-82), der var med i den grundlovgivende forsamling i 1848-49, og som senere nåede at blive først kulturminister og derefter udenrigsminister og regeringschef. Samtidig med Halls Vej blev nye sidegader mellem Jægergårdsvej (daværende betegnelse) og M.P. Bruunsgade navngivet som Istedgade, Dybbølgade, Helgolandsgade og Fredericiagade. Alle navne, der skulle erindre om slagene i de to krige mod Slesvig og Preussen.

Etatsråd Mads Pagh Bruun, der ejede en væsentlig del af det areal, hvor det nye kvarter skød op, fik i 1876 foranlediget, at Halls Vej blev ført igennem til den gade, der var opkaldt efter ham. I løbet af den næste halve snes år var vejens sydside fuldt udbygget med mindre huse, hvis lejere fortrinsvis bestod af arbejdere og jernbanefunktionærer, der ikke havde langt til arbejde.

Indgreb i bybilledet

Men Halls Vej skulle vise sig at blive et kortvarigt kapitel som gade med kørende trafik. Det jernbanenet, som vejen var opstået på kanten af, gjorde i takt med byudviklingen krav på at blive udbygget. Opførelsen af en ny hovedbanegård til afløsning af den gamle øgede også behovet for flere spor. I 1917 besegledes vejens skæbne ved en byrådsvedtagelse af, at den skulle nedlægges til fordel for en tre meter bred gangsti. Et forsøg på at bevare gaden ved at rykke husrækkerne tilbage strandede, og året efter begyndte nedrivningen af et større antal ejendomme, der efter datidens normer ikke var noget i vejen med. Også sidegaderne ned til Halls Vej måtte holde for ved banegravens udvidelse.

Arbejdet med at forvandle en vej med kørebane og fortove i begge sider til en gangsti var afsluttet i 1925, da statsbanerne, som ikke unaturligt tog del i projektet, overdrog stien til Århus Kommune. Alt i alt var der tale om et betydeligt indgreb i bybilledet langs jernbanen. Udover Halls Vej forsvandt også op mod halvdelen af de tilstødende karréer, hvilket



Nedrivningen af husene langs den daværende Halls Vejs sydside er afsluttet. Vejbanen blev efterfølgende inddraget i det udbyggede jernbanenet på bunden af banegraven.

brød helhedsindtrykket og efterlod nogle uskønne facader og baggårde ud mod den nyetablerede sti, som fortsat bærer spor af datidens hårdhændede behandling. Eksempelvis kan nævnes, at ejendommen på hjørnet af Halls Vej og Dybbølgade tidligere havde nr. 2. I dag er det nr. 14, der er hjørneejendom!

De sociale konsekvenser

Udover det arkitektoniske havde vejens nedrivning også betydelige sociale konsekvenser, fordi 300 lejligheder forsvandt på et tidspunkt, da boligbyggeriet var gået mere eller mindre i stå som følge af den materialemangel, 1. verdenskrig havde skabt. De boligløse familier måtte blandt andet indkvarteres under primitive forhold på en kaserne, hvilket affødte indignerede skildringer i det hedengangne socialdemokratiske dagblad "Demokraten".

En spadseretur i Halls Sti, hvor den kørende trafik i dag indskrænker sig til cyklister, efterlader et blandet indtryk. Ved Frederiks Allé har en stor beboelsesejendom slettet sporene fra fortidens "forsyndelser". Det samme er tilfældet i den modsatte ende ved M.P. Bruunsgade i kraft af Arbejdernes Landsbank. Derimod udgør stiens mellemste stykke ikke noget særlig kønt syn. Til gengæld kan man glæde sig over miljøet med de gamle



Udbygningen af jernbaneterrænet mellem Bruunsbro og Frederiksbro kom til at ske på bekostning af Halls Vej, der mistede en husrække og ændredes til en sti. (Foto: Lokalhistorisk Samling)

velholdte huse, som sidegaderne - primært Helgolandsgade - frembyder.

Hvordan en stærkt trafikeret vej i banegraven i givet fald kommer til at indvirke på Halls Sti, må tiden vise. Et er sikkert: Debatten om fremtidens århusianske infrastruktur vil fortsætte med uformindsket styrke.

Samtidig er det ikke uden skæbnens ironi, at togsporene, hvis etablering de nedrevne huse dengang banede vej for, som følge af centralværkstedernes afvikling ikke længere har nogen praktisk anvendelse. I givet fald kommer samme spor til at vige for en vej langs banegraven!

I kantorens gade boede præsidenter

Men i det foreliggende tilfælde var der tale om de øverste ledere inden for mormon-menigheden i Morten Børups Gade, hvis historie er påvirket af naboskabet til jernbanegraven.

"Frydeligt med jubelkor
hilses vårens komme.
Svalen melder trind på jord
frostens tid er omme".

Når Morten Børups majvise lyder fra rådhustårnets klokkespil, kan de sprøde toner også høres i den gade, der er opkaldt efter ophavsmanden til det frydefulde tema, hvis latinske originaltitel er carmen vernale.

På baggrund af den lokalhistoriske rolle, Morten Børup, der ved sin død i 1526 var kantor og rektor i Aarhus Domskole, bedre kendt som katedralskolen, indtog, havde han nok fortjent at lægge navn til en mere repræsentativ gade. For med al respekt for Morten Børups Gade, navngivet i 1887, udgør forbindelsesvejen fra Frederiksbro til godsbanegården ikke nogen imposant strækning. Rent faktisk omfatter gaden kun en halv snes husnumre på den nordlige side, mens den modsatte side grænser ud til jernebanegraven.

Heller ikke arkitekturen i Morten Børups Gade kan betegnes som prangende. Der er tale om beskedne huse fra slutningen af 1800-tallet - med Speciallægernes Hus som undtagelsen, der bekræfter reglen. Lægerne har siden 1977 holdt til i en kontorbygning opført i 1957. Men der knytter sig det lokalhistoriske aspekt til samme adresse, at her lå mormonbevægelsen første kirke indrettet i 1877 i husets 2. etage og senere flyttet til baghuset.

Mormonkirkens øverste ledere havde titel af præsidenter, og det var baggrunden for, at der ifølge byens vejviser blandt gadens beboere bestående af håndværkere, jernebanearbejdere og vaskekoner også figurerede præsidenter. Men denne imponerende titel var i reglen ledsaget af almindelige navne som Jensen og Christensen. Ved opbruddet fra Morten Børups Gade flyttede mormon-menigheden til en nyopført kirke på Langenæs.

Fra vej til gade

I stedet blev mormonerne afløst af en kaffegrossist, der opførte den nuværende bygning, som en snes år senere blev overtaget af speciallægerne. Men til næste år forventes det, at der rykker nye lejere ind i nr.10, når lægerne flytter til den såkaldte prismebygning på hjørnet af Viborg og Silkeborgvej.



Ved begyndelsen af 1900-tallet var trafikken i Morten Børups Gade af mere overskuelig karakter. For at skabe bedre forhold for den kørende trafik eksisterer fortovet langs banegraven ikke længere. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

Morten Børups Gades naboskab til jernebanegraven har i flere henseender påvirket gadens historie, fordi dens anlæggelse fulgte i kølvandet af jernbanens ankomst til Århus i 1862. Men før den del af Frederiksbjerg, der grænser op til jernbanen, blev indlemmet i Århus i 1874, havde grundejere på eget initiativ anlagt en række smågader i området. Til dem hørte Morten Børups Gade.

I de første år efter gadens anlæggelse opførtes seks huse nærmest Frederiks Allé. Inden gaden blev fuldt udbygget lå der på hjørnet af Valdemarsgade en landlig bebyggelse med betegnelsen Frederiksbjerglund og beboet af møllebygger N.P. Mikkelsen. I 1887 rettede møllebyggeren henvendelse til byrådet og slog til lyd for, at "den nu såkaldte Borupsgade" i stedet kom til at hedde Børups Gade eller Morten Børups Vej. Byrådet gik ind for forslaget og valgte det sidste navn. Man skulle helt frem til 1957, før gadenavnet ændredes til det nuværende.

Langvarig strid med DSB

At gaden grænsede op til jernbanegraven gav fra tid til anden anledning til gnidninger med statsbanerne. Det var eksempelvis tilfældet ved Morten Børups Gades brolægning i midten af 1890'erne. Statsbanernes status som grundejer langs

gadens sydside gjorde det relevant at dele omkostningerne med de øvrige grundejere. Der blev derfor lagt op til, at DSB skulle udrede halvdelen af de samlede udgifter ved brolægningen - men det blev pure afvist til etatens generaldirektør. Århus Kommune så derfor ikke anden udvej end at tage skridt til en proces, som kom til at strække sig over seks år.

Sagen mod statsbanerne indledtes med, at Århus Kommune fik medhold i landsretten, hvilket affødte en appel til højesteret fra statsbanernes side. Men igen vandt Århus Kommune. Alligevel blev der i den sidste ende indgået et forlig, som mundede ud i, at statsbanernes andel i de samlede omkostninger blev reduceret til en fjerdedel. Som et kuriosum kan tilføjes, at den brolagte gade forlængst er blevet asfalteret!

Huskede ridefogedens pisk

For at forbedre den relativt smalle gades trafikale rolle er kørebanen blevet udvidet på bekostning af det tidligere fortov langs jernbanen. Den gennemgående trafik er ikke blevet mindre af Scandinavian Centers tilstedeværelse i Sonnesgade, og udkørslen ved broen i Frederiks Allé kræver, at bilisterne bevæbner sig med en vis tålmodighed. På samme hjørne lå tidligere Andreas Lüdemann's kolonialhandel, men denne har delt skæbnefællesskab med tal-



Hjørnebygningen ved Frederiks Allé og Morten Børups Gade har på billedet fået facaden frisket op, hvilket pyntet på omgivelserne. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

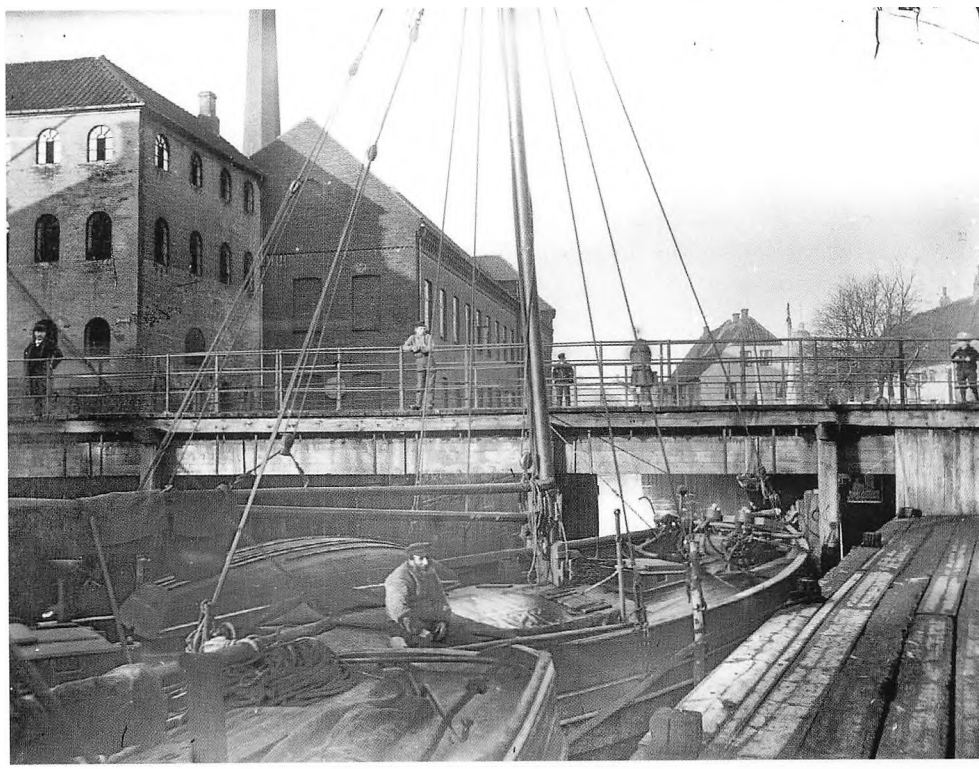
rige andre af byens købmandsforretninger og er forlængst afløst af en bodega. Hjørnebygningen er p.t. under renovering.

Om Morten Børup, hvis oprindelige navn var Martinus Borupsius, hed det blandt andet, at han "virkede i skolens tjeneste med ualmindelig nidkærhed og dygtighed gennemtrængt af humanismens åndsdannelse". Ikke noget helt dårligt eftermæle for en skoleleder, hvis metoder gik på tværs af datidens kompromisløse tugt. Formodentlig var Morten Børups livssyn præget af erindringen om ridefogedens pisk, han som bondedreng stiftede nærmere bekendtskab med under markarbejde ved Skanderborg, og som fik ham til at flygte til Århus. Her kom han i en alder af 25 år til at sidde på skolebænken sammen med betydeligt yngre elever, men evnerne fejlede ikke noget og banede vej for fortsatte studier i København. Efter at have taget først magistergrad og derefter doktorgrad blev han hentet til Århus i 1496 for at lede katedralskolen, som han ligger begravet ved.

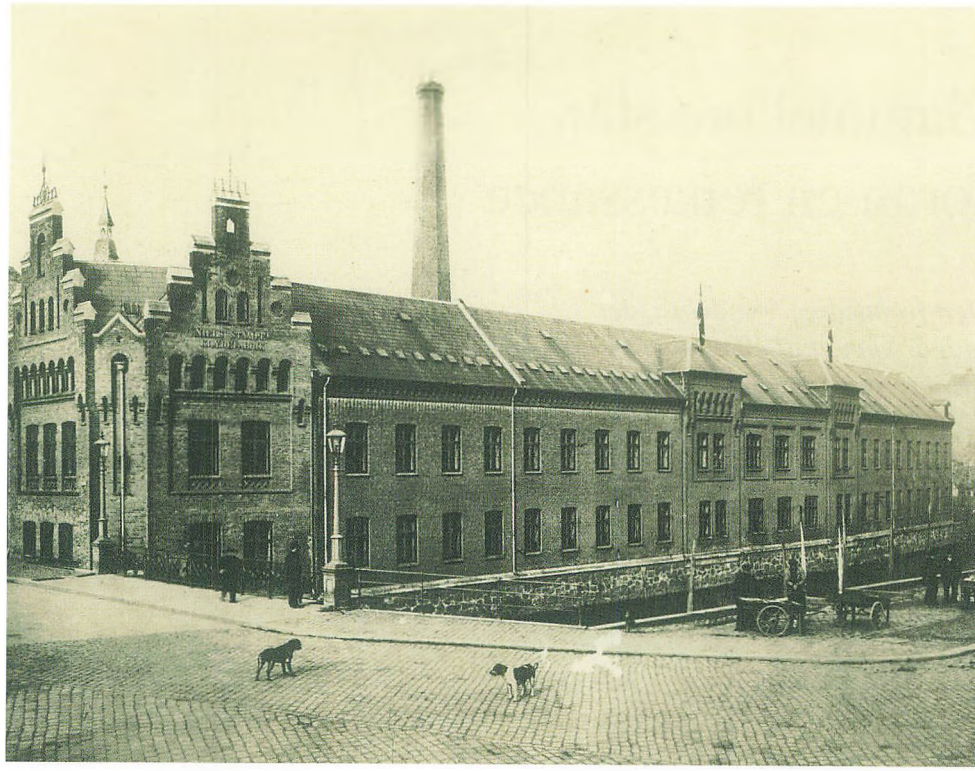
Gammel bro står foran en renæssance

Den fremtidige Mindebro, der indgår som et af elementerne i det bynære havneprojekt, tilgodeser i højere grad miljømæssige end trafikale hensyn.

Når den afsluttende etape af åens frilæggelse mellem Mindebrogade og udløbet ved Europaplads iværksættes inden for en endnu ikke fastlagt tidshorisont, kommer det ifølge de foreløbige planer til at indebære, at Mindebroen genopstår. Det



Det var ikke den letteste sag af verden at lægge til ved Mindebroen, som for godt 100 år siden udgjorde den daværende åhavns mest travle anløbssted. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*



P.V. Stampes Klædefabrik på hjørnet af Mindebrogade og Ågade - den nuværende Åboulevard - fyldte det meste af en karré. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

samme gør et stykke lokalhistorie, der kan føres tilbage til det middelalderlige Århus, men som reelt tager udgangspunkt i byens tilblivelse som fiskerleje.

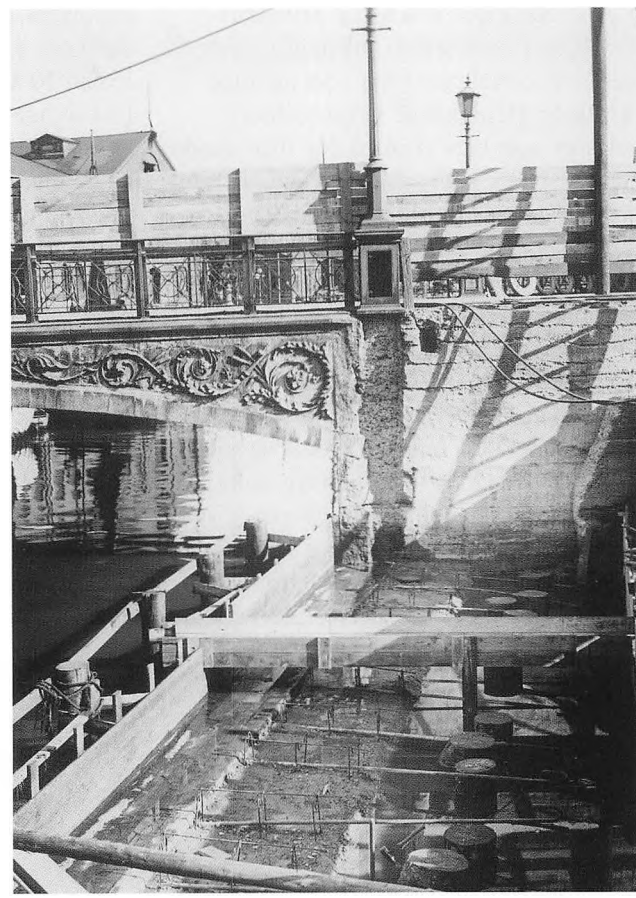
Den fremtidige Mindebro indgår i de to københavnske arkitekter Knud Fladeland Nielsen og Peer Teilgaard Jeppesens vinderprojekt i en konkurrence udskrevet af Århus Kommune og omfattende de bynære havnearealer. Konkurrencens intentioner var at skabe en løsning, der tilgodeså såvel æstetiske som trafikale ønsker. I Mindebroens tilfælde synes det første mere udtalt end det sidste, fordi broens trafikale rolle er væsentligt nedprioriteret som følge af forskellige omlægninger i midtbyen. Et forhold, der vil få en yderligere understregning, når det sidste stykke af Åboulevarden også forvandles til åmiljø. I forvejen er der sat stop for gennemgående trafik i Mindegade.

Situationen var noget anderledes, da den første Mindebro blev opført i begyndelsen af 1700-tallet. Dengang førte broen over til en nyanlagt bydel, der af samme grund nød betegnelsen "over broen". Men frem for alt har forskellige versioner af Mindebroen gennem århundreder haft en vital funktion i forbindelse med åhavnen. Den ældste bro var en såkaldt vindebro,

hvilket vil sige en klapbro, der kunne åbnes og derved gjorde det muligt for tilsejlende skibe at lægge til helt oppe ved Basballebroen placeret ved det nuværende Vadested ud for Immervad.

Svært at lægge til kaj

Da en ny bro ved Mindet, som er en ældre betegnelse for åmunding, 100 år senere viste sig påkrævet, foreslog amtmand Frederik Danneskiold Samsøe, at der igen blev etableret en vindebro, hvilket kunne tyde på, at der i det mellemliggende tidsrum havde været en fast bro. Og det blev der også ved med at være. For amtmandens forslag faldt ikke i god jord hos havneinspektørerne. Alligevel synes datidige tegninger og dokumenter at fastslå, at Mindebro i en periode fra 1816-36 var indrettet som vindebro. Efter-følgende træbroer over åen ved Mindet var i så mangelfuld forfatning, at det gav alvorlige rystelser, når tungtlastede hestekøretøjer passerede. Alligevel skulle man frem til 1896, før en cementbro tegnet af havnearkitekt Thorvald Hornemann stod



Havnearkitekt Thorvald Hornemanns Mindebro opført i 1896 var forsynet med både dekorationer og byvåben, men måtte i 30'erne vige for Åboulevardens etablering.
(Foto: Lokalhistorisk Samling)

nyopført. Udover den funktionelle side af sagen var broen også forsynet med dekorationer, byvåben og fire gaslygter.

Fisk og andre fangster

Selv for erfarne søfolk var det ikke den letteste sag af verden at nå frem til Mindebro, fordi lavvande og vejrforhold ofte vanskeliggjorde den afsluttende sejlads, inden der kunne fortøjes. Når dette var sket, mødte havnefogeden frem og opkrævede en afgift - for at blive efterfulgt af toldere, der ikke sjældent var af den nidkære type, som ikke gav ved dørene.

Allerede inden den første Mindebro blev opført, indtog det omkringliggende areal en central placering i det datidige bybillede. Her landede fiskerne deres fangster, som blev afsat på den tilstødende markedsplads, som gik under betegnelsen "ved stranden". Her lå også Mindeporten, som tilrejsende skulle passere for at få adgang til byen. I det 18. århundrede blev der opført en ny byport ude ved Dynkarken, men den gamle blev længe stående.

Under krigen mod England fra 1807-14 gjorde kaperskibene gode fangster, der blandt andet blev bragt til Århus og solgt på auktioner ved Mindebro. Hvis auktionerne var betydelige tilløbsstykker, så flygtede den lokale befolkning til gengæld over hals og hoved, da svenske tropper i 1659 beskød havnen. Polske beskyttelsestropper var i denne sammenhæng ikke meget bevendt og søgte ly ved den nærliggende herregård Trods Katholm i den endnu ikke anlagte Mindegade.

Ændret bybillede

Mindebroen anno 1896 forsvandt i slutningen af 1930'erne ved Åboulevardens etablering. Heller ikke de gamle omgivelser i Mindebrogade på begge sider af broen er der meget tilbage af. På hjørnet, hvor Midtbank har indrettet sig i en moderne kontorbygning, lå tidligere P.V. Stampes Klædefabrik. Fabrikanten indledte sin virksomhed som farver i Fiskergade, men i slutningen af 1850'erne startede han også en klædefabrikation. Tilsyneladende manglede Stampe ikke aftagere. I hvert fald opkøbte han ejendom efter ejendom i nabolaget, og ved fabrikantens død i 1896 dækkede virksomheden, der fortsatte mere end 30 år endnu, en hel karré mellem Fiskergade, Mindegade og Ågade.

I den nederste del af Mindebrogade på højde med Europahuset lå tidligere Revet - den nu nedlagte gade, som forsvandt ved omlægningen af Åboulevarden. Revet, der var velforsynet med værtshuse, forgrenede sig i Ågade og Skolegade. Den nordlige side af Mindebrogade domineres af Drakenberghus-bygningen, der tidligere var domicil for skibsmæglerfirmaet

Bergmann, Smith & Co., og som i dag er indrettet som asiatisk spisehus. I det hele taget skorter det ikke på gastronomiske tilbud på begge sider af åen, som vil få en ny dimension, når arkitektkonkurrencens vinderprojekt realiseres.

"Borgmesterbanen" blev et smukt tennisanlæg

Men forinden var sandgraven ved Skovvejen leverandør af sand og grus til byens brolægning og ballast til sejlskibe, som måtte betale 12 skilling pr. læs.

Når Aarhus Lawn-Tennis Selskab til næste år kan fejre sin 100 årige beståen, er det blandt andet borgmester Vestergaards fortjeneste. For borgmesteren, der var tennisentusiast, svingede ved indgangen til forrige århundrede ketcheren i den netop nedlagte sandgrav ved Skovvejen. Det er baggrunden for, at en nyetableret gennembane blev betegnet som "borgmesterbanen", og det var ikke mindst på foranledning af Vestergaard, at sandgraven i 1900 blev overdraget til det lokale idrætssamvirke. Året efter førte det til oprettelsen af ALTS, der oprindeligt var et privat



Datidens Sandgravvej set mod Skovvejen. Den store hjørneejendom, som i dag dominerer indkørslen, er endnu ikke opført. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

selskab forbeholdt byens "spidser", men som siden 1905 har haft foreningsstatus.

På vej til 100 års jubilæet kan ALTS' ca. 550 medlemmer i dag udfolde sig på syv baner, men ingen af dem lever op til lawn-betegnelsen, der indgår i klubnavnet, og som betyder græsplæne på engelsk. Men bortset fra det fremstår Sandgraven som et veltrimmet tennisanlæg i smukke omgivelser, som gør det relevant at tale om en grøn oase på stenbroen. Det velplejede afspejler sig også i det nymalede klubhus, som bærer sine 72 år pænt.

Skøjteløb med musik

Vejen til tennisanlægget, der om et par måneder kommer til at danne ramme om den traditionelle Leschly Cup, opkaldt og sponsoreret af ALTS's største navn gennem tiderne, Jan Leschly, går via Sandgravvej - navngivet i 1890, men betydeligt ældre. Op gennem 1800-tallet var der tale om indkørslen til, hvad der blev betegnet som "byens baksandsgrav på Knudrisbakke". Grus og sand fra graven blev primært anvendt til brolægning og til ballast i sejlskibe. I 1857 stod prisen på et vognlæs opført til 12 skilling - med den ikke uvæsentlige tilføjelse, at sandet var uden beregning, hvis det skulle anvendes til brolægning i en by, hvor mange gader og stræder på det tidspunkt var i en sørgelig forfatning. Men for at opnå denne gratis ydelse krævedes en



Hjørnebygningen ved indgangen til Sandgravvej afviger både med hensyn til højde og arkitektur i udtalt grad fra vejens øvrige bebyggelse.



Tennisanlægget i Sandgraven har eksisteret i mere end 100 år, og Aarhus Lawn-Tennis Selskab har næsten været med fra starten.

rekvisition fra det kommunale brolægningsudvalg.

I slutningen af 1890'erne ophørte sandgravens rolle som leverandør af sand og grus, og et areal på 1½ tønde land overgik til idrætslige formål, hvilket vil sige tennis om sommeren og skøjteløb om vinteren. Skøjtebanen blev oplyst af fakler, og udfoldelserne på isen foregik ofte til musikledsagelse.

Arbejdsmænd som bygherrer

Sandgravvejs rolle som tilkørselsvej til tennisanlægget understreges af en beskeden længde, som begrænser sig til et halvt hundrede meter. Heller ikke bebyggelsen kan på nogen måde betegnes som prangende, selv om den 5 etages høje hjørnebygning mod Skovvejen fremtræder i yderst velholdt stand. Mens denne bygning er opført i 1928, refererer vejens lavere bebyggelse til perioden 1866 - 94. Husnumrene 3-5 er opført af Arbejdernes Byggeforening, som også har sat sit præg på det omkringliggende byggeri langs Skovvejen.

Det diskrete anlæg

At Sandgravvej er beliggende i et tidligere arbejderkvarter vil også fremgå af, at C. Mikkelsen og P. Petersen, der står opført som bygherrer af husene 3B samt 4 og 6, begge var arbejdsmænd. Da grundene til omtalte huse for mere end 100 år siden

blev gravet, stødte man på det historiske Århus i form af rester af domkirkens gamle teglgård.

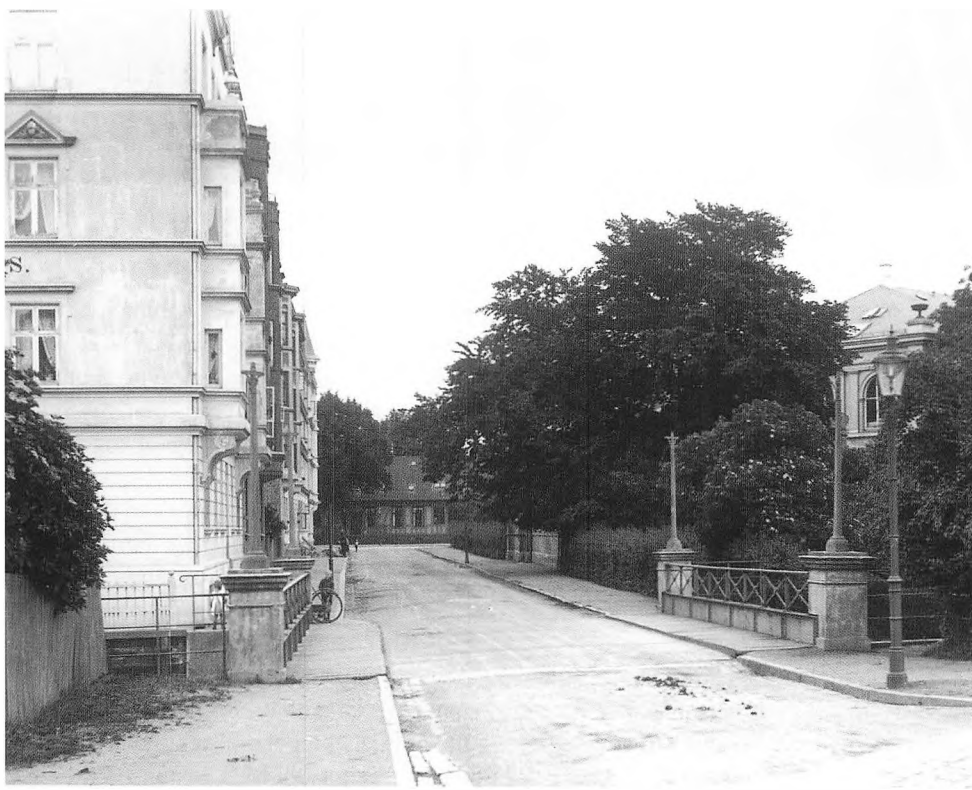
Sandgravvejs vestlige ende afsluttes af en høj trappe, der fører op til Nordre Kirkegård, som blev indviet i 1876. Her ligger flere af byens store sønner begravet. Det gælder blandt andre Enrico Dalgas, H. P. Ingerslev og Høegh-Guldberg.

For at blive ved det gamle er der også grund til at notere, at vejen har bevaret sin oprindelige brolægning. Men det ændrer ikke ved det forhold, at Aarhus Lawn-Tennis Selskabs snart 100 år gamle anlæg er Sandgravvejs største aktiv. At tennisbanernes diskrete placering langs de skovklædte skråninger til kirkegården ikke lægger nogen dæmper på søgningen til klubben, må ALTS' medlemstal siges at være et ganske godt udtryk for. Markeringen af næste års jubilæum i Sandgraven vil formodentlig medvirke til at styrke dette forhold yderligere. Men det vil i sagens natur ikke være nogen skade til, hvis der i jubilæumsåret dukkede en spiller af Jan Leschly-dimensioner op!

En gade, der vækker modstridende følelser

Museumsgade anlagt ved den tidligere mølledam byder på fornem arkitektur ved Vester Allé, men er et mindre opløftende syn i den modsatte ende ved åbroen.

Nedkørslen fra Vester Allé yder Museumsgade fuld retfærdighed. I hvert fald ved den del, der ikke skjuler sig bag den tidligere museumsbygning – nu bedre kendt som Huset – som har givet gaden



Museumsgade med åbroen i forgrunden. Bagest i billedet ses den gamle mølle, der senere blev afløst af den nuværende biblioteksbygning. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*



Museumsgade er endnu ikke blevet asfalteret. Til gengæld hørte der rigtige svajere med i gadebilledet i 50'erne. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

navn. Der er i denne sammenhæng god grund til at sende forlængst afdøde arkitekt R. Frimoth Clausen en venlig tanke. For det er samme arkitekt, der tegnede den perlerække af bygninger, som pryder Museumsgade fra nr. 2 – 14.

Men herefter ophører herlighederne. Gadens sidste stykke frem mod broen ved Thorvaldsensgade er sandt at sige ikke nogen pryd på det åmiljø, som ellers berømmes i anden henseende.

Grænsen mellem det smukke og det usmukke udgøres af Museumsgades eneste ejendom af nyere herkomst i nr. 16, som tidligere var et hul i husrækken. Hjørneejendommen med front mod Museumsgade og gavl ud mod åen har iøjnefaldende arkitektoniske kvaliteter, som beklageligvis skæmmes af dårligt vedligehold. Her kunne nogle spande maling virkelig gøre underværker. Heller ikke broen, der ikke er farbar fra Thorvaldsensgade, og som gør Museumsgade blind, er et spændende bekendtskab – for nu at sige det mildt. R. Frimoth Clausens bygninger har fortjent at komme i bedre selskab.

Flot hjørne med spir

For at blive ved R. Frimoth Clausen har denne også i anden sammenhæng sat sit personlige stempel på byen. Hvis man lægger vejen forbi M.P. Bruunsgades udmunding i Skt. Pauls Kirkeplads er ligheden med ejendommene i Museumsgade

4-8 udtalt. Men flottest er hjørneejendommen ved Vester Allé, hvor de to fløje er samlet med en hængekarnap med spir. Nævnte ejendomme er alle opført ved indgangen til 1900-tallet.

Men allerede i 1878 udgjorde en gangsti begyndelsen til Museumsgade, der blev navngivet i 1889, inden opførelsen af de første huse på højre side indledtes, hvilket bidrog til en vellykket afgrænsning af den udtørrede mølledam. Inden denne udtørring blev indledt, stod hele det omkringliggende areal mere eller mindre under vand som følge af Århus-møllens tilstedeværelse. Møllen, der tidligere er omtalt i denne serie, kunne føres tilbage til det ældste Århus.

Mølledammens udtørring

Det blev skelsættende for byen, at møllen i 1846 blev overtaget af cand. polyt. Andreas Severin Weis, der sammen med sønnen Ernst Weis skabte et ret enestående kulturmiljø i de gamle møllebygninger – primært koncentreret om musik og malerkunst. Efter at mølledriften i 1873 skiftede fra vand til damp, kunne udtørringen af det omkringliggende areal indledes, hvilket nogle år senere satte møllerfamilien i stand til at skænke byen grunden til den museumsbygning, der blev indviet i 1877.

Århus Museum, der dengang lå i landlige omgivelser, bestod af to afdelinger – en forhistorisk og en kunstsamling



Det ville pynte på Museumsgade som helhed, hvis Åhuset til venstre i billedet fik frisket facaden op. Bygningen bag Huset i modsatte side er heller ikke spændende.

tilhørende Århus Kunstforening af 1847. Mens museet i dag er ramme om Husets aktiviteter, kan en del af den gamle møllebygning i dag besigtiges i Den gamle By, hvor den tjener administrative formål. Arealet, hvor møllekomplekset lå, blev overdraget Århus Kommune og i 1934 anvendt til opførelsen af hovedbiblioteket i forlængelse af Museumsgade.

Skønhedspletter

Det gamle museum og gaden af samme navn udgør en harmonisk helhed, selv om skønhedspletterne også er til at få øje på. Det gælder – udover de allerede omtalte forhold – primært den fløj af museet, der rummer et metalværksted, og som endnu ikke er omfattet af den renovering, der har pyntet på den øvrige bygning. Murværket ved værkstedet har kendt bedre dage.

Hvis der ved samme lejlighed kunne ske en forskønnelse af arealet omkring broen, ville det fremhæve de arkitektoniske kvaliteter, R. Frimoth Clausen for 100 år siden tilførte Museumsgade.

Langt til tops – men det er udsigten værd

Det handler ikke om bjergbestigning, men om en tur op ad Trøjborgvej, som i kraft af sit grønne miljø på sydsiden godt kunne gøre krav på betegnelsen allé.

Naboskabet frister til respektløse vittigheder. Et af bidragene til folkeviddet går ud på, at vejens beboere kan se over til deres kommende bopæl – nemlig Nordre Kirkegård. Men det grønne miljø, kirkegårdsarealet frembyder, er samtidig med til at befordre en smuk kontrast til beboelsesejendommene, der kommer til deres ret på den modsatte side af vejen. Også den markante højdeforskel fra udgangspunktet ved Dronning Margrethes Vej hører til Trøjborgvejs kvaliteter. Udsigten fra "toppen af bakken" er absolut seværdig med bugten ude i horisonten.

Men baggrunden for navnet Trøjborgvej, som godt kunne gøre krav på betegnelsen allé, skal søges nede i bunden. Her lå villa "Trøjborg", opført af gartner Birkefeldt i 1891 og nedrevet så sent som i 1982. 85 år efter vejens navngivning. Derimod kan vejens første bygning, der blev opført i 1896, stadig lokaliseres på adressen nr. 8, hvor cykelfabrikken "Dania" havde til huse. Men selv om cyklen har fastholdt sin position som befordringsmiddel, kunne den alligevel ikke hindre bilernes fremtrængen i gadebilledet. Som en konsekvens af denne trafikale udvikling, der er fortsat frem til dato, måtte "Dania" i 1919 vige til fordel for automobilfirmaet Bülow & Co., som inddrog nogle af ejendommens lejligheder for at etablere et udstillingsvindue, der ydede de forkromede køretøjer inde i forretningen fuld retfærdighed.

I dag har historien gentaget sig – men med modsat fortegn. Forretningen i den hvide bygning nr. 8 er tilbage ved sit udgangspunkt i form af Trøjborg Cykelcenters tilstedeværelse!

Omskiftende rolle

I det hele taget er det den nederste del af Trøjborgvej, der set fra et lokalhistorisk synspunkt er mest interessant, hvilket ikke er uden sammenhæng med, at dette afsnit også er vejens ældste. Der er tale om et areal, der udgjorde en del af den nordlige bymark, og som tilhørte slagtermester J.M. Ziegler. Sammen med fæstemand Anders Hansen og fabrikant Viggo Ormslev foretog slagtermesteren den udstykning, som i slutningen af 1800-tallet dannede udgangspunkt for bydelen Trøjborg. Nordre Kirkegård er endnu ældre – anlagt på Knudrisbakken i 1870'erne. Senere blev kirkegården udvidet til den anden side af Kirkegårdsvej.



I de første år efter anlæggelsen var Trøjborgvej forsynet med små forhaver, som siden er forsvundet. Træerne kunne godt have berettiget til, at vejen havde fået status som allé.
(Foto: Lokalhistorisk Samling)

Men tilbage til hjørnet af Dr. Margrethes Vej og Trøjborgvej. Her opførte en bankdirektør i 1897 en herskabelig villa i fire etager med anretterkøkken i kælderen og pigeværelser øverst. I 1930, da bankdirektøren forlængst var brudt op, stod villaen i vejen for det nuværende karrébyggeri. Alligevel fik den lov til at blive stående, men er i dag henvist til en mere upåagtet tilværelse i baggården, hvor den har udfyldt skiftende funktioner. Først var villaen indrettet som piskefabrik, men denne måtte indstille virksomheden, da hestene forsvandt i bybilledet. Herefter var den gamle villa polstværksted for et møbelfirma, som senere blev til Trøjborg Boligmontering. For en halv snes år siden indledtes en ny fase i villaens historie, da den efter en gennemgribende restaurering udgjorde en smagfuld ramme om en møbeludstilling. Men denne er siden flyttet til Grenåvej, og i stedet holder psykologer nu til i de mere end 100 år gamle rammer.

Den første udstykning

Da de sporvogne, som nu er blevet aktuelle igen i århusiansk sammenhæng, arbejdede sig op ad Trøjborgvej, lå endestationen i et kvart århundrede på hjørnet ved Tordenskjoldsgade. Først i 1929 tog man fat på at føre skinnerne frem til Marienlund. I nærheden af den daværende ende-

station på Trøjborgvej lå et værtshus, som i kraft af naboskabet til kirkegården gik under betegnelsen "Ved gravens rand".

Det var på samme strækning fra Dr. Margrethes Vej til Tordenskjoldsgade, der i 1895 blev ansøgt tilladelse til udstykning af grunde, der målte 60 alen i dybde, og som fastlagde en byggelinie på 8 alen fra vejen. For fuldstændighedens skyld bør anføres, at en alen er lig med 62,8 cm. Foran de første huse blev anlagt små forhaver, som senere er forsvundet fra gadebilledet.

Kun for kvinder

Men Trøjborgvej fortsatte med at "klatre" op ad bakken. Da man nåede til Kirkegårdsvej måtte denne reguleres, fordi den lå i et niveau 1 ½ alen højere end den nyanlagte vej. Opførelsen af Finsensgades Skole var medvirkende til, at det videre vejforløb blev fremskyndet af det kommunale skoleudvalg og gennemført i årene 1907-08. Fire år senere indledtes en udvidelse af Trøjborgvej, der ved denne lejlighed fik anlagt cykelstier, som forsvandt igen i 1940'erne, da vejen blev asfalteret.

1910 opførtes i nr. 82 en af Trøjborgvejs mest markante bygninger, arkitekten Frits Jensens seminarium, der oprindeligt var forbeholdt kvinder, men som i fortsættelsen har været uddannelsessted for lærere af begge køn. Villa "Aldersro", opført i 1864 som den første bebyggelse



Sporvognsskinnerne føres fra den daværende endestation på Trøjborgvej videre til Marienlund. Arbejdet følges med interesse af både store og små tilskuere. (Foto: Lokalhistorisk Samling)



Meget har ændret sig på Trøjborgvej siden anlæggelsen for mere end 100 år siden. Men udsigten fra toppen af vejen, som udmunder i Nørrebrogade, er fortsat seværdig.

på hjørnet af Trøjborgvej og Aldersrovej, har tidligere været genstand for omtale i denne serie. "Aldersro" måtte i 1951 vige for et boligbyggeri omfattende nr. 58-66.

Vekslende arkitektur

Mens vejens ældste del frem til Tordenskjoldsgade overvejende består af lavere bebyggelse, udgør strækningen frem til Willemoesgade det arkitektonisk smukkeste afsnit med pudsede, renæssanceinspirerede facader med karnapper som karakteristiske træk. Mellem Willemoesgade og Aldersrovej er vi fremme ved den nyere tid med en samlet rødstensbebyggelse, som på den anden side af Aldersrovej afløses af en funktionalistisk inspireret hjørnebygning med altaner og karnapper i 5 1/2 etager. Trøjborgvejs afsluttende del har gennemgående en mere åben karakter i kraft af arealerne omkring seminariet.

Som følge af sin funktion som forbindelsesled mellem midtby og Trøjborg er vejen, der bærer samme navn som den nordlige bydel, udsat for en trafikal belastning, som ikke er blevet mindre med årene.

Ung gade anlagt på udtørret mølledam

Arealet ved Thorvaldsensgade stod gennem århundreder under vand for at forsyne Århus Mølle, men i dag er der ingen, der risikerer at få våde fødder!

Ingen kan anfægte Thorvaldsensgades fortsatte rolle som trafikåre og forbindelsesled mellem Vester Allé og Silkeborgvej. Men det bortforklarer på den anden side ikke, at de trafikale forudsætninger, der i mellemkrigsårene førte til anlæggelse af gaden opkaldt efter den danske billedhugger med verdensry, har ændret sig væsentligt. Og her kan dels henvises til Åboulevardens afsluttede kapitel som gennemfartsvej til havnen – og dels på Hammelbanens nedlæggelse for snart et halvt hundrede år siden.

Thorvaldsensgade kan ikke frakendes et monumentalt anstrøg, hvilket allerede kommer til udtryk ved indkørslen fra Vester Allé med Marstrandsborg og den gamle museumsbygning – bedre kendt som Huset – liggende på henholdsvis venstre og højre side. Begge bygninger tager sig godt ud. Marstrandsborg opført i 1901 efter arkitekt Frimuth Christensens tegninger fremstår i nyrenoveret stand, mens Huset er sluppet godt fra tilbygningen af musikhuset Voxhall. Hertil kan føjes, at naboskabet til åen medvirker til at fremhæve Thorvaldsensgades kvaliteter, inden det bugtede vandløb, som byen har navn efter, svinger mod syd ved Ceres-bryggerierne. Men forinden løber åen på kuriøs måde under ejendommen i nr. 28.

I det hele taget griber åen i flere henseender ind Thorvaldsensgades historie, der har vand som gennemgående tema. Da behovet for en ny gennemfartsvej til den ekspanderende havn førte til etablering af Åboulevarden og tildækning af åen, var projektet afhængig af, at der blev skabt en gennemgående forbindelse fra Silkeborgvej. Samtidig indledtes i 1920'erne et omfattende boligbyggeri langs den nyanlagte Thorvaldsensgade. Andelsboligforeningen Aarhus lagde ud i 1922 med at opføre et kompleks mellem Lundbysgade, Thorvaldsensgade og Carl Blochsgade efter den kendte arkitekt Høgh Hansens tegninger. Et byggeri, der også vakte anerkendelse i kraft af et grønt miljø med legepladser inde i karréen. Og ved indgangen til 1930 blev det nye gadebillede fuldendt ved opførelse af de ensartede ejendomme mellem Marstrandsgade og Lundbysgade.

Offer for bilismen

Den nyanlagte Thorvaldsensgade havde også en gunstig virkning på tilkørselsforholdene til Hammelbanens stationsbyg-

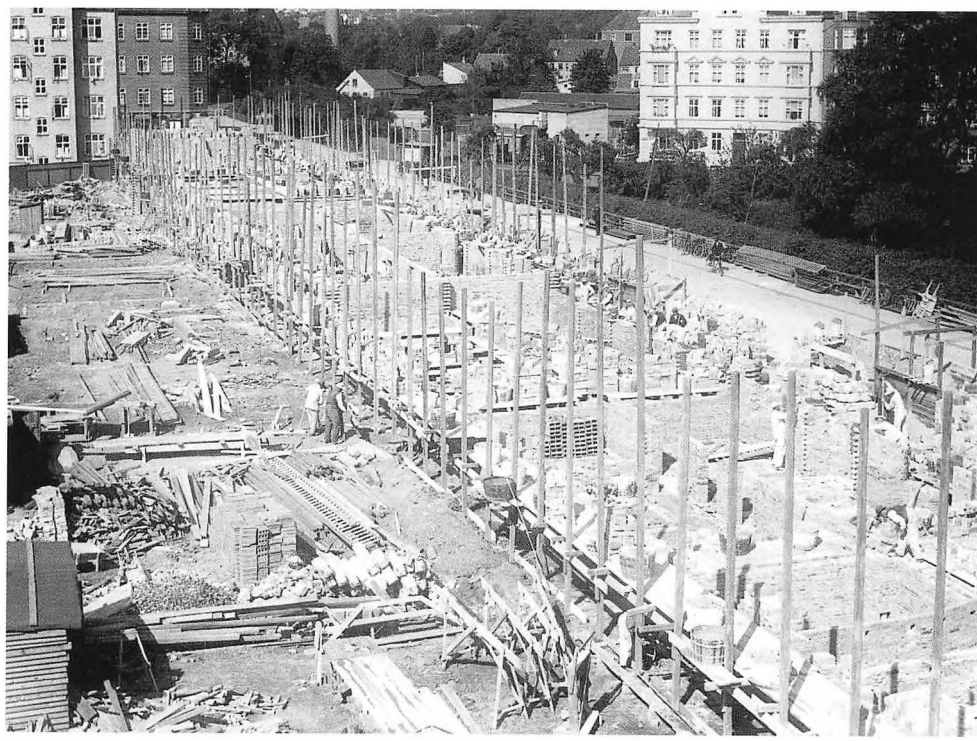
ning i Carl Blochsgade. Banen, der blev indviet i april 1902, spillede gennem det næste halve århundrede en central rolle i gadebilledet, fordi de rejsende i mange tilfælde kom til og fra Vestergade. Men turen var forbundet med en omvej via broen ved Museumsgade. Først i 1909 ændrede dette forhold sig, da "Smedens Bro" ved indgangen til Vestergade blev indviet.

Hammelbanens tilstedeværelse bevirkede i øvrigt, at DSB omdøbte hovedbanegården til Århus H for at hindre begrebsforvirring blandt de rejsende.

Togforbindelsen til Hammel fra Carl Blochsgade og med tilhørende stationsbygning i Thorvaldsensgade udgør et interessant kapitel i lokalhistorien. Som et kuriosum kan også nævnes, at banen indgik i stumfilmen "Ansigtstyve", der blev indspillet i 1910 i en periode, da filmbranchen havde sin storhedstid i Århus. Men udviklingen i form af den stigende bilisme var banen imod. I 1956 kørte det sidste tog, og efterfølgende blev en del af baneterrænet afløst af det nuværende grønne areal langs åløbet. Hvorvidt dette nogensinde bliver bebygget, må tiden vise.

Udstykket og bebygget

Thorvaldsensgade ligger i et område, som tidligere var kendt under betegnelserne



Thorvaldsensgade under anlæggelse. Gaden bidrog sammen med den overdækkede Åboulevard til at fremme trafikken til havnen. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*



En del af Hammelbanens stationsbygning gik helt ned til hjørnet af Thorvaldsensgade og Carl Blochsgade, men blev revet ned efter banens nedlæggelse i 1956. (Foto: Lokalhistorisk Samling)

Mølletoften, Mølledammen og Mølleengen. I alle tre tilfælde begreber, der er relateret til Århus Mølle, som gennem århundreder spillede en afvekslende rolle i lokalhistorien. Møllens tidligere tilstedeværelse i den nuværende Møllepark var baggrund for, at hele området stod mere eller mindre under vand for at sikre møllen den fornødne drivkraft. Men ved overgangen fra vand- til dampmølle i 1873 indledtes en udtørring af det omkringliggende areal, og i forlængelse af denne proces skænkede mølleejer Andreas Severin Weiss, der også var kunstmæcen, byen den grund, som førte til opførelsen af kunstmuseet med indvielse i 1877.

Efterfølgende blev Mølletoften udstykket og bebygget op til århundredskiftet, og i den sidste ende kom turen til Mølleengen. Udover de store beboelseskarréer blev arealet også ramme om Godsbanegården, opført i 1923 efter at have holdt flyttedag fra den nuværende rutebilstation.

Det er også værd at nævne, at vandløbet Hesselbæk via Botanisk Have løb ud i åen ved Thorvaldsensgade. For et par hundrede år siden lå der her en træbro, der menes at have givet navn til Vesterbrogade.

Bertel Thorvaldsen

Tilbage er den billedhugger, som Thorvaldsensgade er opkaldt efter, hvilket tydeligt er inspireret af naboskabet med det gamle kunstmuseum.



Den gamle stationsbygning er i dag afløst af et grønt areal. Hvorvidt dette nogensinde bliver bebygget, må tiden vise.

Bertel Thorvaldsen (1770-1844) blev født i København i trange kår. De kunstneriske anlæg havde han efter faderen, en billedskærer indvandret fra Island. Som kun 23-årig modtog han Akademiets store guldmedalje for et relief, som gengiver apostlene Peter og Johannes' helbredelse af en halt. Sammen med denne udmærkelse fulgte et stipendium, som skulle have dækket tre års ophold i Rom. Men skæbnen ville det anderledes. Bertel Thorvaldsens ophold i pavens by kom til at strække sig over 40 år. I størsteparten af denne lange periode boede han på Via Sistina tæt ved en anden dansk kunstner – H.C. Andersen.

Bertel Thorvaldsen måtte gennem flere prøvelser, inden han fik sit gennembrud som billedhugger ved fremstillingen af den græske sagnfigur

Jason, som i dag står på Thorvaldsens Museum i København. Sit højdepunkt som kunstner nåede han, da han fik til opgave at skabe et gravmæle for pave Piux VII. Dette kunstværk er det eneste i Peterskirken, som til dato er fremstillet af en protestant.

Først i 1838 vendte Bertel Thorvaldsen tilbage til Danmark medbringende størstedelen af sine samlinger, som dannede grundlag for det museum, der bærer hans navn, og som han var direktør for frem til sin død. Denne indtraf den 24. maj 1844, mens Thorvaldsen befandt sig ved en premiere i Det Kongelige Teater.

Historien om en sti

Den 19 km lange Brabrandsti, der blev iværksat som beskæftigelsesarbejde for 50 år siden, byder på både naturoplevelser og historiske seværdigheder.

Den 9. oktober 1950 samledes et fælleskommunalt udvalg til et møde på stadsingeniørens kontor i Århus. Udover lokale byrådsmedlemmer anført af borgmesteren bestod udvalget af sognerådsmedlemmer fra Åby, Brabrand-Årslev, Ormslev-Kolt og Viby. Det var ved denne lejlighed, at de tilstedeværende blev orienteret om, at arbejds- og boligministeren netop havde godkendt, at anlæggelsen af Brabrandstien blev udført som beskæftigelsesarbejde. En meddelelse, der betød, at et projekt, som havde været undervejs siden 1941, omsider kunne iværksættes.

Ved 2. verdenskrigs udbrud hed Danmarks justitsminister Svend Unmarck Larsen. Men ministerkarrieren blev kortvarig, og i besættelsestiden var den socialdemokratiske jurist beskæftiget som civildommer i Århus, hvor han i fredsåret 1945 afløste partifællen Stecher Christensen som borgmester.

Det er ikke alle århusianske borgmestre, der opnår at få rejst en mindesten. Polemisk anlagte kunne her fristes til at tilføje, at de i nogle tilfælde heller ikke har fortjent det. Under alle omstændigheder erindres eftertiden om Svend Unmarck Larsen (1893-1965), hvis mindesten kan lokaliseres ved Brabrand Rostadion.

I kraft af dette initiativ fik såvel lokalbefolkning som gæster fra ind- og udland mulighed for at opleve et rekreativt søområde, der indtil det tidspunkt kun havde været delvis tilgængeligt, på en ny og anderledes intens måde.

Sidste etape i 1977

Anlæggelsen af den 19 km lange, asfalterede sti omkring sø og ådal strakte sig over første halvdel af 50'erne. Men den foreløbig sidste etape af projektet blev rent faktisk først udført i 1977, da stiens blinde udmunding bag Ceres-bryggeriet blev ført over åen af en gangbro og frem til Århus Bymuseum i Carl Blochsgade. Selv om der kun var tale om en beskeden forlængelse, bidrog denne alligevel til at understrege Brabrandstiens særlige position i dansk sammenhæng. Ingen andre steder i landet er det muligt at gå så lang en tur under lignende forhold og i et område, der er omfattet af en kendelse afsagt af overfredningsnævnet den 8. oktober 1956.

Udgangspunktet ved museet medvirker samtidig til at understrege stiens rolle som forbindelsesled mellem by og natur

samt det forhold, at den afvekslende spadsereturs første kilometre følger åløbet, før man når søen ved Fiskerhusbroerne på den anden side af Viby Ringvej.

Brabrandstiens rekreative kvaliteter fik så sent som i fjor en ny understregning, da Hjerteforeningen i samarbejde med den kommunale naturforvaltning foranledigede, at der blev etableret stimærker for hver kilometer. Ved samme lejlighed fulgte udnævnelsen til hjertesti med fremhævelse af områdets forebyggende funktion mod de hjerte- og kredsløbssygdomme, som fremkaldes af stillesiddende arbejde og usunde kostvaner.

Rollen som hjertesti er ikke blevet mindre udtalt i de 50 år, stien omkring Brabrandsøen har eksisteret. Ved anlæggelsen var kondibølgen endnu ikke slået igennem. Dengang affødte synet af en midaldrende mand, der iført træningsdragt kom prustende forbi, dyb undren hos de fodgængere, han passerede. I dag er Brabrandstien tilholdssted for såvel spadserende som løbende med og uden rulleskøjter samt cyklende. Til tider kan opbudet være så stort, at det giver anledning til smågnidninger kondifolket imellem. En tur langs den å, byen er opkaldt efter, og den 153 hektar store sø er balsam for både krop og sjæl. Samtidig er der tale om et område, der rummer lokalhistoriske kapitler, som er værd at genopfriske.

Dalen, der gennemløbes af Århus å, som i øvrigt udspringer ved Solbjerg sø, er dannet som en tunneldal ved slutningen af sidste istid. Værd at vide er også, at søen oprindelig var en fjord, som frem til stenalderen strakte sig helt til Skibby en halv snes kilometer vest for Århus. At havet gik så langt ind i landet bekræftes af, at der er fundet rester af skaldyr i tørvelaget.

Når Brabrand sø i dag er væsentlig mindre end i 1800-tallet, har det flere forklaringer med landvinding som gennemgående tema. Sammenhængen mellem åen og Brabrand sø spillede tidligere i såvel erhvervs- som turistmæssig henseende en væsentligere rolle end i dag. Derfor er en tur langs de gamle vandveje også en nostalgisk oplevelse, der erindrer om tidligere slægters udflugtsture, som havde traktørstederne Fiskerhuset og Constancia som mål.

Sejlende udflugtsture

Fiskerhuset var beliggende ved de nuværende broer af samme navn, hvilket vil sige ved Brabrandstiens deling i ådalen. Så tidligt som i 1789 opførtes ved foden af den stejle skrænt et bindingsværkshus, som blev beboet af en ansat ved godset Marselisborg. Men rollen som traktørsted blev først indledt i midten af 1800-tallet, da den første motorbåd ført af Jørgen Knudsen påtog sig at befordre udflugtsgæster ud til Fiskerhuset på sommeraftener og søndage. Fra 1871 fik bådføreren konkurrence af hr. Langhoff fra Møllestien i Århus, der med sin hjulbåd tilbød sejladser fra Ågade den nuværende Åboulevard. Og den livlige trafik på åen og søen blev yderligere intensiveret, da dampbåden Constantin med plads til 60 passagerer ved århundredets afslutning gjorde sin entré. Som navnet på båden antyder, havde dette relationer til godset Constantinsborg. Men det var Fiskerhuset, Constancia og Brabrand kro, der øvede den største tiltrækningskraft under datidens sejlende udflugtsture.

Alternativet til at sejle til Fiskerhuset var en spadseretur via Langenæs. Når man nåede bestemmelsesstedet, kunne programmet lyde på både søndagskoncerter eller dans i de lyse sommernætter. En tredje mulighed lå i at ro ud til det populære traktørsted ved åen. Roturens udgangspunkt var i mange tilfælde Museumsbroen. Her startede den tidligere skibsfører H.R. Hansen under 1. verdenskrig en bådudlejning, som først ophørte i slutningen af 1940'erne, da alderen indhentede Yankee-Hans, som udlejeren hed i folkemunde. Et tilnavn, der refererede til, at Hansen som ung havde sejlet på langfart på amerikanske skibe.

Rensning og rostadion

Men idyllen ved åen var ikke altid lige udtalt. Heller ikke her var forurening et ukendt problem. Fra de omkringliggende forstæder blev kloak- og spildevand ledt urenset ud i åen, hvilket skete via åbne grøfter. Udover det sundhedsfarlige i denne trafik medvirkede udledningen også til at gøre vandet iltfattigt, hvilket påvirkede fiskebestanden. Så sent som i 1920'erne havde det endnu været muligt at gøre go-



Med Brabrandstiens anlæggelse i 1950 fik århusianerne et nyt rekreativt område, der siden har indbudt til motionsture enten til fods eller cykle. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

de laksefangster. At dette ophørte, var en medvirkende årsag til, at de berørte kommuner i 1937 traf beslutning om at opføre et rensningsanlæg som beskæftigelsesarbejde. Fra begyndelsen af 2. verdenskrig blev spildevandet i lukkede rør og i renset tilstand ledet ud i åen. Rensningsanlægget var medvirkende til at fremme planerne om at etablere en promenade langs åen. Men planerne lå underdrejet under krigen, og selv om de igen blev fundet frem efter befrielsen, måtte man alligevel frem til 1950, før det første spadestik blev taget.

Fiskerhusbroerne

Det var i samme periode, at Brabrand Rostadion tog form. Allerede under besættelsen var roklubberne inde i Århus begyndt at henlægge træningen til søens hurtigere vand, og man fik i stigende grad øjnene op for perspektiverne i at anlægge et kaproningsanlæg. Et projekt, der i 1949 førte til indvielse af tilskuerpladserne ved Vandværksvej på søens nordside, og som stimuleredes af, at århusiansk roning på det tidspunkt indtog en betydelig stærkere position end i dag. Fire år senere stod også bådehuset færdigt. Det er også vanskeligt at beskæftige sig med Brabrandstien uden at nævne de jernbanespor og broer, der gennemskærer landskabet i Ådalen. De tre broer, der er opført i perioden 1921-35, fører dels den jyske længdebane, som ved sin anlæggelse i 1862 kun gik fra Århus til Randers, og dels den nedlagte Hammelbane over åen. Fiskerhusbroerne frembyder et interessant stykke arkitektur, fordi Brabrandstien her er anlagt som en langbro, der går over åen men under de tværgående jernbanebroer. Ved Åby fandtes tidligere et trinbræt, som lokale landboere benyttede, når de skulle ind til torvedagene i Århus for at afsætte deres husflidsarbejde, som blandt andet omfattede sivsko tilvirket af de materialer, som kunne hentes i den nærliggende rørskov. Selv om Brabrandstien i kraft af sine 19 km må siges at udgøre en konditionsmæssig udfordring både til fods og på cykel, er der alligevel hvis man ellers har overskud til det mulighed for at foretage afstikkere undervejs. Man kan eksempelvis via ringvejen komme hen til den gamle landsbykerne omkring Åby kirke, hvor der stadig er bindingsværkshuse, som erindrer om en svunden tid.

Justering

I årenes løb er Brabrandstien blevet justeret flere steder. Det gælder blandt andet ved idrætsanlægget og hallen i Braband. For at få plads til den yderste af boldbanerne ved anlæggelsen i 1960'erne var det nødvendigt at flytte stien længere ned mod søen. Mindestenen for afdøde borgmester Svend Unmarck Larsen ved rostadion er allerede omtalt, men i samme område ved Brabrand Søpark er rejst et andet monument for modstandsmanden Alf Jensen, der i en alder af kun 25 år blev henrettet af tyskerne efter at have udført jernbanesabotager ved Brabrand. Og kun et stenkast herfra findes et tredje mindesmærke for lokalpolitikeren, den socialdemokratiske landstingsmand Johannes Pedersen.

Rekreativt tilbud

Når man er nået til søens vestlige ende ved Byleddet, kan det anbefales at tage en afstikker til Årslev Møllepark med stationsforstander Florian Knirsch i



Anlæggelsen af Brabrandstien nødvendiggjorde, at der blev opført flere broer til sikring af togtrafikken. Men også under broerne er trafikken livlig.

1860'erne anlagte Løjtnantens Have. Et yndet udflugtsted, hvis navn refererer til, at Knirsch deltog som løjtnant i treårskrigen. Den afsluttende del af Brabrandstien fører blandt andet forbi Stavtrup station. I det hele taget spillede den nedlagte Hammelbane sammen med bådene, der besejlede søen, en betydelig rolle i datidens fritidsmønster. Tæt ved Stavtrup station lå udflugtsstedet Constancia, hvor der kunne drikkes eftermiddagskaffe, inden man fortsatte tværs over søen for at spise aftensmad på Brabrand kro. Ved nedlæggelsen af Hammelbanen i 1956 forsvandt etablissementet Constancias eksistensgrundlag. Men bygningen eksisterer endnu. Det samme gør den jubilerende Brabrandsti. Tilmed i bedste velgående og som et permanent rekreativt tilbud til lokalbefolkningen.

Boulevarden, der ikke lever op til sit navn

Det er efterhånden snart 40 år siden, at militæret brød op fra Kaserneboulevarden for at give plads til blandt andet Steno Museet og den fortsatte udbygning af universitetet.

Det skorter ikke på gadenavne, som den mellemliggende udvikling har distanceret sig fra i forhold til det historiske udgangspunkt. Det gælder eksempelvis Kaserneboulevarden, hvis boulevardpræg begrænser sig til et enkelt træ og et grønt areal, som skaber luft til universitetsområdet. Det var i samme område, en af byens nedlagte kaserner, som boulevarden er navngivet efter, lå. Kun en enkelt bygning, hvor universitetets dataloger har indrettet sig, erindrer om epoken, da Århus var garnisonsby.



Så tomt så der ud på den stort set ubebyggede Kaserneboulevard for mere end 50 år siden. I baggrunden den forlængst nedrevne kasernebygning. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*



Kaserneboulevarden under opbrud. Militærets tilstedeværelse er et afsluttet kapitel, og her fjernes træer for at skabe plads til ny bebyggelse. *(Lokalhistorisk Samling)*

På det første stykke af Kaserneboulevarden efter indkørslen fra Langelandsgade møder man to tidsaldre på hver sin side. På sydsiden ligger nogle huse, som kan føres tilbage til boulevardens anlæggelse i 1890'erne. To gamle villaer i nr. 23 og 25 er forsynet med forhaver, hvis tilstand ikke udgør noget behageligt syn. Reelt er der tale om et vildnis.

Også en tidligere forretning i nr. 27 råber efter oprydning. Så udgør boligforeningen "Ringgården"s rækkehuse fra 1943 på den anden side af boulevarden et mere tiltalende miljø. I fortsættelsen frem til Høegh Guldbergsgade domineres Kaserneboulevarden af karréen Bakkegården opført i slutningen af 30'erne.

Men det er på nordsiden, boulevarden præsenterer sig bedst i kraft af det grønne universitetsmiljø. Og det er samme område, der udgør de mest interessante kapitler i lokalhistorien, hvilket har andre sider end det militære. Ved anlæggelsen i slutningen af 1800-tallet indgik Kaserneboulevarden i et ringsystem nord om byen. Udgangspunktet var Østbanetorvet, som fortsatte i Østboulevard, Nørre Boulevard og Vennelyst Boulevard for at udmunde i Kaserneboulevarden.

To kaserner blev til tre

Allerede inden boulevardernes anlæggelse havde behovet for tidssvarende kaserner i Århus ført til forhandlinger

mellem indenrigsministeriet og bystyret. Forhandlingerne mundede i 1873 ud i en aftale om opførelse af to kaserner til henholdsvis rytteri og fodfolk. Men de to kaserner blev til tre, fordi 3. artilleriafdeling i samme periode var kommet til byen, hvilket førte til opførelse af en kaserne på Brendstrupvej, som senere kom til at hedde Langelandsgade. Fodfolkets kaserne i Høegh Guldbergsgade blev opført i flere etaper i årene 1875-78.

Med murermester S.P. Rasmussen som entreprenør blev der efter arkitekt Langes tegninger lagt ud med ekserserbygning, tøjhus, depoter og bøssemageri, inden byggeriet afsluttedes med kvarterer for officer og mandskab.

I perioden 1905-06 var kronprins Christian, som få år senere blev kong Chr. X, chef for 28. bataljon i Høegh Guldbergsgade, og det er nærliggende at antage, at de relationer mellem kongehuset og byen, der ved denne lejlighed blev udviklet, var medvirkende til opførelsen af Marselisborg Slot som en folkegave til det daværende kronprinsepar.

Undervisningssted

Men rollen som fodfolkskaserne strakte sig kun frem til 1909, da de tilknyttede bataljoner ifølge en hærlov blev forflyttet til henholdsvis Roskilde og Slagelse. I stedet blev kasernen indrettet som fodfolkets skole for faste underofficerer og efterfølgende som sergentskole. Også i fortsættelsen betød nye hærlove skiftende funktioner for Høegh Guldbergsgades kaserne, som på foranledning af den tyske besættelsesmagt blev næsten affolket under 2. verdenskrig, da kun depoter og afdelingskontorer tolereredes. Efter befrielsen i 1945 normaliseredes forholdene, da den jysk-fynske generalkommando vendte tilbage til Århus.

Inden afviklingen af Høegh Guldbergsgades kaserne indledtes i slutningen af 1970'erne, var denne også ramme om forsvarets civilundervisning (FCU).

Indigneret Sabroe

I kraft af to kaserners nære beliggenhed var det naturligt, at de åbne arealer, som dengang var til disposition, også blev anvendt som øvelsesplads. Til tider var den mandstugt, der blev praktiseret, så hård, at det vakte forargelse hos omgivelserne. Det var derfor en udbredt opfattelse, at et læbælte, der blev plantet for at afskærme øvelsespladsen fra uvelkomne tilskuere, havde til formål at hindre, at soldaternes barske stroppeture kunne følges. Datidens kendte humanist, folketingsmand og redaktør ved det lokale dagblad "Demokraten" Peter Sabroe hørte til dem, der i skrift og tale ytrede sig skarpt mod de scener, der udspillede sig på den militære øvelsesplads.

Men området, hvor Steno Museet og universitetsbygningerne ved Kaserneboulevarden/ Høegh Guldbergsgade nu er beliggende, har i tidens løb også været anvendt til andre formål end militære. En ikke uvæsentlig side af århusiansk idræts barndom var henlagt til Galgebakken, som stedet også blev kaldt.

Hestekræfter før og nu

Her udfoldede Nordre Boldklub og Olympia sig, og på programmet stod såvel fodbold som kricket. Selv om forholdene for datidens sportsfolk var så primitive, at det ville have skræmt nutidens forkælede



Ved det tidligere kasneareal opførte boligselskabet "Ringgården" i 60'erne rækkehuse i kontrast til fortiden. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

udøvere langt væk, blev der alligevel trænet på en kombineret løbe- og cyklebane af cinders. Den sportslige udfoldelse blev i øvrigt fulgt med betydelig undren af det omkringboende borgerskab, der havde vanskeligt ved at forstå, at unge mennesker, der gennem en lang arbejdsdag måtte præstere hårdt fysisk arbejde, havde overskud til at dyrke idræt efter fyraften. Og i modsætning til øvelsespladsens rekrutter tilmed på frivillig basis!

Frivilligt var det også at besøge samme område, når det blev anvendt til markedsplads og dyrskuer. I dag er hestekræfterne overladt til de køretøjer, som bringer universitetsstuderende og lærere til og fra undervisningsstederne.

Vognmandens gade blev opkaldt efter helgeninde

Belysningen i Skt. Anna Gade er blevet væsentligt forbedret i forhold til anlæggelsen for 122 år siden, da de lokale beboere måtte nøjes med en enkelt petroleumslygte !

Rent faktisk ligger der kun en snes år mellem anlæggelsen af den nederste og øverste del af Skt. Anna Gade. Men dette forhold ufortalt er kontrasten mellem de to afsnit udtalt. Hvad der ved indkørslen fra Jægergårdsgade frembyder et fordringsløst miljø, der kunne være hentet fra hvilken som helst by med købingendelse, udvikler sig ved udmundingen i Ingerslevs Plads til en mere homogen facade af ejendomme med arkitektoniske kvaliteter. Et indtryk, der forstærkes af et grønt islæt på vestsiden af dette gadeafsnit.

Her ligger den aula, hvis opførelse sammen med to gymnastiksale i midten af 50'erne markerer det tidligere amtssygehus' overgang til Skt. Anna Gades skole. Men kapitlet som kommuneskole kom kun til at strække sig over en snes år. Så blev der efter en lokal afstemning truffet politisk beslutning om at lukke, hvilket en rådmand, der senere avancerede til både borgmester og indenrigsminister, måtte effektuere. Nærmere præsentation af pågældende rådmand skulle være overflødig – men for fuldstændighedens skyld var der tale om Thorkild Simonsen.

Den nyere skolefløj ud mod Skt. Anna Gade repræsenterer en anden epoke end hospitalsbygningen langs Ingerslevs Boulevard. Det tidligere amtssygehus blev opført i 1880-82, hvilket gør det jævnaldrende med den første del af Skt. Anna Gade – anlagt i 1878. Gaden gør krav på at være opkaldt efter den katolske helgeninde af samme navn, men der eksisterer også en alternativ udlægning, som er nok så interessant, fordi den er relateret til manden, der etablerede gaden – nemlig Søren Madsen.

Vasketøj i kornet

Denne hørte til datidens største lokale vognmænd, hvis forretning i 1860'erne lå i Amaliegade, inden den senere flyttede til hjørnet af Fredensgade og Østergade. Der var dengang en vis tradition for, at byens vognmænd med deres hestetrukne køretøjer ejede jord i byens udkant. Arealerne anvendtes primært til, at hestene kunne græsse samt til vognparkering. Hvis jorden ellers var egnet til det, blev den også dyrket på traditionel vis – som det skete i Søren Madsens tilfælde. Men det skulle vise sig at rumme et problem, som førte til anlæggelsen af Skt. Anna Gade.



Bybusserne havde tidligere en rute gennem Skt. Anna Gade. Her har en af busserne været impliceret i et uheld på hjørnet af Ole Rømersgade. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

Vognmandens jordbesiddelser lå så tæt ved bygrænsen, at den blev anvendt som legeplads af kvarterets børn. Samtidig havde husmødrene for vane at hænge vasketøj til tørre i kornet. I den sidste ende blev disse friheder for meget for Søren Madsen, som begyndte at udstykke jorden, hvilket førte til opførelse af de første lave huse, der fra Jægergårdsvej, senere ændret til Jægergårdsgade, førte sydpå.

Det er vognmandens person, der efterlader en vis tvivl om, hvorvidt navnet Skt. Anna Gade har et katolsk udgangspunkt. For Søren Madsens efterkommere har senere henledt opmærksomheden på dennes datter, der døde som 3-årig. Ifølge domsognets kirkebøger havde ægteparret Nielsine og Søren Madsen en datter, der ved dåben den 3. marts 1867 fik navnet Anna Marie. Men den lille pige havde et kort liv og døde af meningitis. Det er derfor en udbredt opfattelse, at vognmanden, da han få år senere skulle navngive "sin" nyetablerede gade, havde datteren i tankerne.

Kommunen sagde fra

Dengang var nye gader ofte et privat anliggende. Fra kommunal side blev der anlagt en vis tilbageholdenhed med hensyn til at deltage i såvel etablering som vedligehold. Skt. Anna Gade, som i første omgang kun gik frem til Ole Rømersgade, var derfor i en yderst primitiv forfatning,

hvilket ikke mindst gjorde sig gældende med hensyn til belysning. Denne bestod i de første år kun af en enkelt petroleumslygte, der til trods for, at der var tale om en privat vej, blev bekostet af det offentlige.

Men dermed ophørte den kommunale velvilje. Eksempelvis fik to grundejere i 1889 afslag på ansøgninger om byggetilladelse med den begrundelse, at gaden "ikke var i forsvarlig stand". Samtidig blev der fra anden side klaget over, at Søren Madsen ikke levede op til sine vedligeholdsforpligtelser. Det sidste fik byrådet til at holde vognmanden fast på en deklaration fra 1887, ifølge hvilken han forpligtede sig til at "chaussere" gaden – hvilket vil sige brolægge – samt sørge for kloakering. En forpligtelse, han havde påtaget sig som kvittering for myndighedernes tilladelse til, at gaden blev forlænget på den anden side af Ole Rømersgade.

Mørkets gerninger

Truslen om et sagsanlæg fik Søren Madsen til at bringe nævnte forhold i orden. Men hermed ophørte vognmandens trængsler ikke. Næppe var Skt. Anna Gades forlængelse en realitet, før de nye beboere henvendte sig til bystyret og anmodede om, at også deres del af gaden blev forsynet med en "offentlig" lygte. Men denne gang satte byens viise fædre hælene i. Det blev tilkendegivet, at den gadelygte, der allerede var etableret på hjørnet af Ole Rømersgade, var tilstrækkeligt til, at de nye beboere kunne finde frem til deres huse.

Men hermed var det sidste ord ikke sagt. En ny henvendelse om bedre belysning blev begrundet med, at forholdene satte to "offentlige fruentimmere" i stand til at udøve mørkets gerninger. Men igen meldte bystyret pas. Lygter og brolægning kunne man forholde sig til, men gadens løse fugle var et politianliggende.

Om Søren Madsen, der indirekte var anledning til dette postyr, er i øvrigt at tilføje, at han var blandt de første vognmænd, der etablerede hesteomnibusser i Århus.

Fra lazaret til skole

Ved Skt. Anna Gades navngivelse i 1880 bestod bebyggelsen i den nordlige ende næsten udelukkende af 1 ½ - 2 ½ etages huse, der i dag brydes af to højere ejendomme i nr. 7 og 19, hvilket medvirker til at give gadens ældste afsnit et uregelmæssigt indtryk. Men der er gennemgående tale om velholdte huse.

Helhedsindtrykket er bedre i den øverste del af gaden frem til Ingerslevs Plads. Her fremstår østsidens sammenhængende 4 ½ etagers ejendomme opført ved indgangen af 1900-tallet som en harmonisk helhed - blandt andet forsynet med de karnapper, som er ret typiske for kvarteret.

Amtssygehuset holdt flyttedag i 1935, da et nyt, moderne kompleks stod klar ved Tage Hansensgade. I stedet fungerede de gamle bygninger dels som ortopædisk hospital og dels som hjemsted for boligløse, som på det tidspunkt udgjorde et betydeligt problem for myndighederne. I besættelsestiden vendte det tidligere amtssygehus tilbage til sin gamle funktion, da det blev indrettet som lazaret af værnemagten.

Leverpostej i søgelyset

Efter indvielsen i 1957 var Skt. Anna Gades skole i nogle år centralkøkken





Den yngste del af Skt. Anna Gade er repræsenteret ved den aula, der blev opført i forbindelse med kommuneskolens indvielse i 1957.

for den kommunale skolebespisning, der forsynede alle skoler i den sydlige bydel. Ansvarlig for madens sammensætning var skoleoverlæge H. Lebel. Da der på et givet tidspunkt kunne konstateres et betydeligt antal mavetilfælde blandt eleverne, hed det sig, at årsagen skulle søges i den levertran, som kom i centralkøkkenets leverpostej. Men det blev energisk afvist af H. Lebel:

"Hvorfor skulle man dog ødelægge smagen af godt og sundt pålæg ved at tilsætte levertran ?"

Da centralkøkkenet i Skt. Anna Gade var på sit højdepunkt, blev der dagligt smurt 34.000 stykker rugbrød.

Rift om lokalerne

Skolens lukning i 1976 skete efter en følelsesladet lokaldebat, der inspirerede Århus-forfatteren Henning Mortensen til at udgive kampskriftet "Kampen om en skole", som rettede et frontalt angreb mod rådmand Thorkild Simonsen og det socialdemokratiske flertal.

Men lukningen som kommuneskole betød ikke, at bygningerne kom til at ligge ubenyttede hen. Tværtimod var der rift om lokalerne, som i dag er hjemsted for DGI, der har indrettet et aktivitetscenter, som også inddrager de udendørs arealer, samt Idrætssamvirket, Frederiksbjerg Beboerforening, fritids- og ungdomsklubber, Goethe Instituttet, Grafisk Skole, Tekstil Designskole, Martha Forbundet og diverse beskæftigelsesværksteder.

Det skorter således ikke på valgmuligheder i de 120 år gamle bygninger ved Skt. Anna Gade.

Pædagogik på "bjerget"

Finsensgade opkaldt efter den verdenskendte danske læge tæller seminarier for henholdsvis folkeskole og børneinstitutioner.

Det turde være et velkendt forhold, at den indre by er beliggende i et "hul". Uanset om man skal sydpå mod Viby, vestpå mod Åbyhøj eller nordpå mod Risskov, går det derfor op ad bakke. Med udgangspunkt ved Nørre Boulevard medvirker Finsensgade til at bekræfte dette gennemgående mønster. Men den lange gade ved overgangen til Trøjborg udgør ikke nogen gennemgående trafikåre. Ved Nordre Ringvej ender den blind – for at fortsætte på den anden side. Her – hvor Finsensgade udmunder i Ringgaden – kan der p.t. iagttages en livlig byggeaktivitet.

Bag byggeriet står Århus Dag- og Aftenseminarium, der til april kan tage en ny idrætshal, en foredragssal og diverse un-



Det går konstant opad i Finsensgade. Her har en kvindelig cyklist fået et lift af et hestekøretøj, der for snart 50 år siden fortsat indgik i gadebilledet. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*



Anlæggelsen af Finsensgade for godt 100 år siden var sammenfaldende med opførelsen af Skt. Johannes kirke, der siden har fremstået som et vartegn ved gadens udmunding.

(Foto: Lokalhistorisk Samling)

dervisnings- og administrationslokaler i brug. Når komplekset står klar til at blive taget i brug, vil det indebære, at seminariets samlede fysiske rammer øges med ca. 4.500 kvm. til 12.000 kvm. En udvidelse, der i følge rektor Per Frimer-Larsen vil beløbe sig til godt 50 mio. kr.

Der må siges at være sket et og andet, siden Århus Seminariums præsentable hvide bygning på hjørnet af Trøjborgvej, tegnet af arkitekt Frits Jensen, blev opført i 1909 – med Kirkelig Forening for Indre Mission som bygherre. Tilhørsforholdet til Indre Mission blev først bragt lovgivningsmæssigt til ophør så sent som i 1989, men allerede i 60'erne fik seminariets nybarokke hovedbygning tilført en sidefløj i gule sten langs Finsensgade. Det vil være letfærdig omgang med sandheden at hævde, at de to bygninger har et harmonisk forhold til hinanden, og den manglende arkitektoniske sammenhæng understreges af, at den nybygning, der står foran indvielse, er opført i røde sten. Men det er i sagens natur væsentligere, at det, der foregår inden for de forskelligartede mure, fungerer, fordi det vedrører uddannelsen af næsten 1.500 lærerstuderende og det dobbelte antal kursusdeltagere.

Trøjborgs første kirke

Århus Dag- og Aftenseminarium, der henvender sig til kommende folkeskolelærere og voksenundervisere, er ikke det eneste seminarium, der kan lokaliseres i Finsensgade. På den anden side af gaden

og nærmere Nørre Boulevard er Peter Sabroe Seminariet placeret. Her er det morgendagens børnepædagoger, der udklækkes. Her er elevtallet på 800, og relationerne mellem de to seminarer kommer blandt andet til udtryk i et fælles projekt, der under betegnelsen "Stifinder" tilsigter et tættere samarbejde mellem lærere og pædagoger.

For at vende tilbage til Finsensgades arkitektur savner denne ikke markante udtryk. Sankt Johannes kirke, Trøjborgs første, blev indviet i 1905, og kun to år senere opførte kommunen ved siden af kirken Finsensgades Borgerskole, der i dag er ramme om undervisningen i N. Kochs privatskole. Kirken er opført på en grund skænket af Århus Kommune i forbindelse med kirkesognets adskillelse fra domsognet og efter tegninger af arkitekt Valdemar Schmidt.

Anlagt i flere etaper

Finsensgades anlæggelse refererer til samme periode. Gaden blev navngivet i 1904 efter den danske læge med verdensry, Niels Ryberg Finsen (1860-1904), der påviste de ultraviolette strålers betydning ved behandling af tuberkulose, hvilket i 1903 indbragte ham Nobel-prisen i medicin. Som det har været tilfældet med mange andre Århus-gader, blev Finsensgade anlagt i flere etaper. Den første omfattede strækningen fra Nørre Boulevard til Trøjborgvej, og kun et par år efter fulgte forlængelsen til Larsen-Ledets Gade, som i øvrigt skiftede navn undervejs.

I 1935 besluttede byrådet en yderligere forlængelse frem til Nordre Ringgade, inden Finsensgade i forbindelse med 60'ernes byggeaktivitet fortsatte på den anden side af Nordre Ringgade frem til Skovvangsvej.

Gadens blinde udmunding i Ringgaden bevirker, at det er Barthsgade, som udfylder den trafikale funktion som aflastningsgade.

Hvis Finsensgades østlige side på strækningen frem til kirken er kendetegnet af en uensartet bebyggelse, som brydes af en stor parkeringsplads i bunden, skaber Århus Kommunehospitals rødstensbygninger på vestsiden et miljø, der i flere henseender er anderledes, hvilket godt må betragtes positivt.

Ved Finsensgade ligger blandt andet hospitalets kapelkontor, patienthotel og vaskeri. Mens denne side af det store kompleks er fra nyere tid, kan de ældste hospitalsbygninger føres tilbage til indvielsen den 20. oktober 1893. Det skortede dengang ikke på anerkendende ord om byggeriets kvaliteter. Blandt andet skrev Jyllands-Posten om "et imponerende komplex af røde mustensbygninger, hvoraf særligt den toetages hovedbygning gjør et elegant og stilfuldt indtryk i kraft af en fri og frisk og ganske henrivende beliggenhed med en storartet udsigt over hele bugten. Man har bestræbt sig for, inden for rimelige grænser, at imødekomme alle nutidens fordringer til et sådant etablissement".

Konflikt før indvielsen

Men uden mislyde var hospitals-byggeriet trods alt ikke. Når hovedbygningen først kom under tag i 1892, hvilket ikke var i overensstemmelse med byggeplanen, skulle det ses i lyset af en faglig konflikt, der bragte sindene i kog, hvilket blandt andet afspejlede sig i de lokale dagblades



Århus Dag og Aftenseminariums udbygning ved Finsensgade betød, at de fysiske rammer blev øget med 4.500 kvm.

omtale af konflikten. Mens Aarhuus Stiftstidende og Jyllands-Posten samstemmende talte om "den socialistiske hensynsløshed", var de strejkende murersvendes forbundsfælle, "Demokraten", afskåret fra at blande sig i striden, fordi der på foranledning af et byrådsflertal blev truet med fogedforbud, hvis det socialistiske organ skrev om strejken.

Denne var affødt af, at de 32 murersvende, som var involveret i byggeriet, talte en uorganiseret ved navn M. Jensen. De øvrige murere nægtede derfor at samarbejde med samme Jensen, hvilket fik mestrene til at sende dem hjem. Først da konflikten havde løbet i et par måneder, indgik murernes formand Jacob Jensen et forlig, som de to parter kunne leve med. Samtidig med, at murerne fik en forbedret overenskomst, måtte de acceptere at genoptage hospitals-byggeriet på de gamle betingelser.

Den strejkende murer blev borgmester

Som et kuriosum kan nævnes, at da murerformand Jacob Jensen, som havde været en af de centrale skikkelser i konflikten, i 1919 blev borgmester i Århus, tog planerne om en væsentlig udbygning

af kommunehospitalet fart. De første bygninger havde haft Thomas Arboe som arkitekt. Den næste hed Frimodt Clausen, som stod bag den medicinske afdeling opført i 1918, men herefter var det C.F. Møller, der trådte ind i billedet. Efter at han havde været med til at vinde en arkitektkonkurrence i 1931, forestod C.F. Møller kommunehospitalets fortsatte udbygning. Da den første gruppe nybygninger fire år senere blev indviet, var statsminister og landsfader Thorvald Stauning blandt de tilstedeværende. Den mest prestigefyldte afdeling, der dengang blev taget i anvendelse, var en radium-røntgen-lysafdeling under ledelse af den navnkundige professor Carl Krebs.

Det var også C.F. Møller, der i 1951 tegnede beboelsen til læger og sygeplejersker placeret på hjørnet af Finsensgade og Barthsgade.

Kontrasterne mødes i prinsens gamle gade

Valdemarsgade navngivet i 1875 rummer to bedagede institutioner, der undervejs har ændret både navn og funktioner, men som fortsat udfylder roller i det moderne Århus.

Kontrasten mellem dengang og nu er markant ved Valdemarsgades overgang til Margrethepladsen. Med den tilføjelse, at tidsbegreberne smelter sammen i både Brobjergskolen og Socialcenter Centrums tilfælde. Her er der tale om bedagede bygninger, der kan henføres til slutningen af 1800-tallet, og som alderen ufortalt udfylder nutidige funktioner, selv om disse har ændret sig undervejs.

I kontrast hertil repræsenterer det dominerende naboskab i form af Scandinavian Center en helt anden arkitektur, der medvirker til at gøre Valdemarsgade til et modsætningsfyldt område. Et forhold, der ikke behøver at opfattes negativt, men mere som en konstatering.

Det samme gør sig gældende i gadens fortsatte forløb frem til en mindre plads ved Morten Børups Gade. Valdemarsgade anlagt i 1875 og opkaldt efter kong Chr. IX's søn (1858-1939) har bevaret nogle af sine ældste ejendomme, som generelt fremtræder velholdte. Nogle huse fra denne tidsalder har dog måttet vige for et kompleks af ældreboliger ved siden af socialcentret.

Søndre Byskole

For at blive ved de huse, der blev opført samtidig med gadens anlæggelse, havde nogle af dem Arbejdernes Byggeforening som bygherre. Foreningen opførte i perioden efter sin oprettelse i 1872 omkring 100 huse i kvarteret. I modsætning til efterfølgende boligforeninger, der selv forestod driften af sine lejeboliger, blev Arbejdernes Byggeforenings huse overtaget af medlemmerne. Ved sin oprettelse disponerede foreningen kun over en startkapitel på 18.000 kr., men det afholdt den ikke fra i fortsættelsen at leve op til sin formålsparagraf, som pålagde den "at opføre boliger med sunde og gode beboelseslejligheder på Århus købstads grunde".

At lejlighederne efter datidig målestok levede op til formålsparagraffen vil fremgå af, at boligerne i blandt andet Valdemarsgade blev fremhævet af byens læger i medicinalberetninger til brug for Det Kongelige Sundhedskollegium. Det var i vid udstrækning børnerige arbejderfamilier, der beboede husene, hvilket givetvis havde sammenhæng med den kommunale beslutning om at opføre Valdemarsgades Skole efter arkitekt Vilhelm Pucks tegninger. Skolen blev indviet i maj



Selv om Valdemarsgade har ændret karakter siden anlæggelsen i 1875, er flere af husene fra dengang bevaret, men fremtræder velholdte. Motivet er fra begyndelsen af 1900-tallet.
(Foto: Lokalhistorisk Samling)

1880 med Søndre Byskole som officielt navn. Sammen med Nordre Byskole i Paradisgade var skolen ifølge Århus Købstads Skolevæsen "bestemt for alle skolepligtige børn fra 8 – 14 års alder, som ikke på anden måde modtager lovbefalet undervisning".

Hovedbygningen i Valdemarsgade blev indrettet med plads til 14 normalklasser, en overlærerbolig og en fritstående gymnastiksal, der aflastede byens hidtil eneste i Paradisgade. Men denne nyskabelse ufortalt var skolens indretning genstand for en del kritik. Det blev blandt andet anført, at foretagne besparelser havde et forkert sigte.

"Kronborgs skræk"

Kun fire år senere fik den nyopførte skole i Valdemarsgade en nabo i form af Søndre Pigeskole med front ud mod Frederiks Allé. I konsekvens af, at der var tale om en pigeskole, fik byskolen i Valdemarsgade ændret sit navn til Søndre Drengeskole. De to skoler lignede i arkitektonisk henseende hinanden, men i modsætning til V. Puck udnyttede Carl Lange i Frederiks Allé skolens midtkorridor. Til gengæld



Søndre Byskole på hjørnet af Valdemarsgade og Sct. Nicolausgade. I baggrunden Frederiks Allé skole. Senere blev de to skoler samlet under betegnelsen Brobjergskolen.

(Foto: Lokalhistorisk Samling)

måtte de to skoler benytte samme gymnastiksal. Man skulle frem til 1911, før dette forhold ændrede sig. 50 år senere, ved sammenlægningen af de to skoler under betegnelsen Brobjergskolen, blev bygningen med de gamle gymnastiksale revet ned og afløst af en ny fløj med aula, gymmnastiksal, sangsal og lokale til metalsløjd.

I Søndre Drengeskoles gamle gymnastiksal var det stabssergent Rasmus Nielsen, der huserede, hvilket foregik under gennemført militær disciplin.

Rasmus Nielsen, der også regerede med idrætsforeningen Århus 1900's gymnaster, havde tidligere været gymnastiklærer på det miltære uddannelsessted Kronborg, hvilket gav ham tilnavnet "Kronborgs skræk". Når der stod svømning på programmet i Valdemarsgade, foregik det under fælles afmarch til Ingerslevs Plads. Herefter løb drengene ned til badehusene, der var beliggende ved Carl Nielsensvejs udmunding i Strandvejen. Set med nutidige øjne kan der nok stilles spørgsmålstegn ved det sundhedsmæssige i, at de svedige drenge blev sendt ud i bølgerne, selv om vandets temperaturer til tider var nede på en halv snes grader. Men den gamle stabssergent, der døde i 1914, var ikke tilhænger af blødsødenhed!

Det første socialkontor

Selv om elevtallet på den fusionerede Brobjergskole fortsatte med at falde i takt med børnefamiliernes opbrud fra det centrale Århus, udfoldede skolens inspektør fra 1964-70 og senere skolerådmand og borgmester, Thorkild Simonsen, betydelige bestræbelser for at undgå nedlæggelse af kommuneskolen. Men så sent som i 1988, da elevtallet var dalet til ca. 250, blev skolen indhentet af skæbnen og størsteparten af elever og lærere overflyttet til Læssøesgade Skole.

Men de fysiske rammer om det, der for mere end 100 år siden startede som Søndre Byskole, er intakte. Nu er Brobjergskolen indrettet som fritids- og kulturcenter, hvilket matcher ganske godt til det nærliggende musikhus' aktiviteter.

Også socialcentret udgør en blanding af gammelt og nyt. Den ældste del med front mod Valdemarsgade var oprindeligt garnisonshospital for de lokale kaserner, men i 1933 gav Krigsministeriet, som det dengang hed, afkald på bygningen og overdrog denne til kommunen. Det skete samme år, som socialreformen trådte i kraft, hvilket blandt andet indebar, at hjælpekasserne blev ophævet. I stedet overtog socialkontoret denne funktion, og den øgede administration skabte behov for tilsvarende fysiske rammer. Efter en omfattende istandsættelse kunne socialudvalget i november 1934 præsentere by-



Selv om der stadig står borgerskole på Valdemarsgade-siden af Brobjergskolen, er der ikke længere rygdækning for denne betegnelse. I dag er skolen indrettet som fritidscenter.
(Foto: Lokalhistorisk Samling)



Socialcentret med Scandinavian Congress Center som nabo var oprindeligt garnisonshospital for de lokale kaserner.

ens nye socialkontor. Senere er dette blevet væsentligt udbygget i flere etaper med et moderne kompleks. I dag yder centret blandt andet hjælp til børn og unge, pension og boligstøtte samt behandling af stofmisbrugere.

Løngangen

Som et kuriosum kan nævnes, at en sidevej til socialcentret bærer det officielle navn Løngangen, hvilket i tidens løb har givet anledning til adskillige vittige bemærkninger.

Gaden, der forbinder Frederiks Allé med Valdemarsgade, hed frem til 2. verdenskrigs udbrud Thyrasvej, inden den fik sit nuværende navn Skt. Nicolausgade. Det sidste refererer til, at her lå virksomheden Skt. Nicolaus Kildebrøndanstalt på samme areal, som Mejeriforeningen i dag lægger beslag på. Brøndanstalten, etableret i 1876, brød op fra Valdemarsgade i 1969 og flyttede senere til Gylling, inden den lukkede definitivt i 1990.

At der for 1.000 år siden eksisterede en helbredende kilde af samme navn i Århus med udløb ved boligkomplekset Kildegården, kan der være grund til at vende tilbage til ved en anden lejlighed.

Nyanlagt have i gamle omgivelser

Såvel byens næsten 150 år gamle rådhus som den tilstødende Mathilde Fibigers Have har ført en omskiftende tilværelse ved Domkirkepladsen.

Rådhus, arrestbygning, politistation – og siden 1984 kvindemuseum. Arkitekt C.G. F. Thielemanns nyrenæssancebygning på Domkirkeplads har siden opførelsen for snart 150 år siden oplevet en omskiftende tilværelse. Det samme kan siges om naboarealet, der i sammenhæng med kvindemuseets etablering fik navneforandring til Mathilde Fibigers Have, og som i dag udgør et af den indre bys små åndehuller.

Have er på sin vis en prætentiøs betegnelse. Anlæg er nok mere dækkende for den beskedne passage, der forbinder Rosensgade med Domkirkeplads, og som frem til 1987 hed Rådhusstræde. I dag er størsteparten af arealet, der mod vest



Arkitekten C.G. F. Thielemanns nyrenæssancebygning har i tidens løb haft flere funktioner. Men her er der stadig tale om et rådhus, som senere er ændret på væsentlige punkter.
(Foto: Lokalhistorisk Samling)

grænser op til nationalbankens monumentale bygning, hvor Nykredit nu holder til, brolagt. Men en gruppe træer og et par bænke indikerer, at der er tale om et sted, som indbyder til at slå sig ned i den varme tid. I givet fald vil der være tale om et frivilligt ophold – i behagelig kontrast til tidligere, da en del af haven var "løbegård" for arresthusets indsatte. De mere indbydende forhold, der nu gør sig gældende, kommer blandt andet til udtryk ved udeservering i Festugen.

Hvis det naboskab, som Mathilde Fibigers Have udgør, har ændret karakter i tidens løb, ligner Thielemanns gamle rådhus fra 1857 stort set sig selv – i hvert fald hvad det ydre angår. Vinkelret på forbygningen med det kraftigt fremspringende midterparti og de svungne gavle blev opført en arrestbygning i 3 ½ etager, og for at hindre de indsatte i at undvige blev bygningen omgivet af en høj mur med en portal ud mod domkirken.

I dag er muren forlængst forsvundet, men portalen er fastholdt som indgang til Fibigers Have.

Cellerne blev kontorer

Dispositionen med at kombinere byens hus med borgmesterkontor og byrådssal med en arrestbygning for mere eller mindre lyssky personer kan forekomme ejendommelig, men blev fastholdt frem til 1906, da Århus fik et nyt arresthus i Vester Allé. Samtidig blev der indledt en omfattende ombygning af rådhuset ledet af arkitekt F.S. Kühnel. Udover en forbedring af husets el- og varmeforhold blev forhallen gjort større og lysere, ligesom den kunstneriske udsmykning fik en ny dimension i kraft af Christian Overgaards to glasmalerier af Margrethe I og Kristoffer af Bayern. Men frem for alt blev arrestbygningen totalrenoveret. Cellevinduernes gitre afløstes af betydeligt større vinduer og de sammenlagte celler indrettedes til kontorer, der blandt andet blev anvendt af politiet, som hermed holdt sit indtog i bygningen.

Mellemkrigsårene bød på nye forbedringer. Der etableredes kontorer i baghusets tagetage og monteret kviste. Samtidig fik hovedindgangen mod Domkirkeplads et nyt indgangsparti i glas.

I bygningen residerede i samme periode byens første folkevalgte borgmester Jakob Jensen, der markerede begyndelsen til et ubrudt socialdemokratisk styre, og som ved årsskiftet 1932-33 blev afløst af H.P. Christensen – også kaldet smeden med henvisning til hans tidligere profession. H.P. Christensen, der kunne være i besiddelse af et iltert sønderjysk temperament, regerede med fast hånd frem til udgangen af 1941, da han i en alder af 72 år måtte stoppe af helbredsmæssige årsager.

Men smeden nåede samme år at være med til at indvie byens nye rådhus, der med nogen forsinkelse betød opbrud fra Domkirkepladsen.

Bymuseet strandede

Mens politikerne brød op, kunne politiet, der allerede befandt sig i bagbygningen, indrette sig i hele huset. Og her blev lovens håndhævere i de følgende 40 år – kun afbrudt af et kortere intermezzo ved 2. verdenskrigs afslutning, da den tyske besættelsesmagt huserede. Men forholdene blev efterhånden for trange for den voksende politistyrke, som også måtte holde til andre steder i byen. Alligevel skulle



På arealet, hvor Nykredits bygning er placeret sammen med Mathilde Fibigers Have, lå tidligere stiftsprovstens bolig. I baggrunden skimtes Hotel Royal. (Foto: Lokalhistorisk Samling)

man frem til 1983, inden den nye politigård i Ridderstræde kunne tages i brug.

Det gamle rådhus fik ikke lov til at stå tomt ret længe. Flere museer lagde billet ind. Tanken om at indrette et bymuseum havde stadsarkitekt Svend Pedersen som ophavsmand og blev allerede støttet af borgmester Bernhardt Jensen, mens denne bar byens gyldne kæder. Da Bernhardt Jensen havde forladt borgmesterposten, blev han i stedet formand for Byhistorisk Udvalg, der i 1974 anbefalede, at rådhuset med adressen Domkirkeplads 5 kom til at rumme det fremtidige bymuseum. Men trods en langvarig avisdebat skete der ikke yderligere i sagen før i 1982, da politiets forestående opbrud foranledigede byrådet til at nedsætte en arbejdsgruppe. Alligevel kom der til at gå yderligere tre år, inden byrådet vedtog arbejdsgruppens indstilling om at bymuseet skulle indrettes i det gamle rådhus. Når projektet alligevel strandede, skulle forklaringen søges i, at der ikke kunne tilvejebringes et politisk flertal for at følge principbeslutningen op med at bevilge de 5 mio. kr., som bymuseets indretning ville beløbe sig til.

Fra stræde til have

Alligevel kom rådhuset til at rumme et museum – men vel at mærke et kvindemuseum, som flyttede ind på 1. etage i forhuset for senere at brede sig til den øvrige del af bygningen, som tilmed fik to museer. For besættelsesmuseet fik i samme periode mulighed for at etablere sig i kælderen. For fuldstændighedens skyld skal tilføjes, at også bymuseet blev



Portalen, der indgik i den mur, som tidligere omkransede arresthuset, udgør indgangen til Mathilde Fibigers Have.

realiseret, men i Hammelbanens nedlagte bygning i Carl Blochsgade.

I 1993 var kvindemuseet genstand for den seneste ombygning, der indebar flere forbedringer med indretning af en café i forhuset.

Også udenfor skete der ændringer. I 1987 skiftede den smalle passage på foranledning af Dansk Kvindesamfund navn fra Rådhusstræde til Mathilde Fibigers Stræde – for yderligere otte år senere at blive omdøbt til Mathilde Fibigers Have.

Forud for sin tid

Hvem var så denne kvinde, haven er opkaldt efter? Mathilde Fibiger (1830-1872) skabte første gang opmærksomhed om sin person ved at skrive brevromanen "Clara Raphael - 12 breve", som udkom anonymt i 1850. Bogen vakte opsigt ved at beskæftige sig med kvindernes frigørelse på et tidspunkt, da de hverken var personligt eller økonomisk myndige. Den oprørske Fibigers næste gang "Clara Raphael" fik en ublid modtagelse og var medvirkende til, at hun opgav sit forfatterskab og i stedet blev privatlærerinde og porcelænsmaler. I 1863 gjorde Mathilde Fibiger sig bemærket i anden sammenhæng ved at blive den første kvindelige telegrafistelev ved Den danske Statstelegraf. Det gav ansættelse i Århus, hvor hun tilbragte sine sidste år.

Mathilde Fibiger, der blev begravet på Søndre Kirkegård, hvor det nuværende rådhus i dag er beliggende, var et af de første medlemmer af Dansk Kvindesamfund. Hendes gravsten kan stadig ses i Rådhusparken.

Møget forsvandt og gav plads til teglværket

Teglværksgade opkaldt efter en virksomhed, der gennem det meste af 1800-tallet indtog en væsentlig rolle i lokalhistorien ved at bidrage til byens vækst.

Sammenhængen er til at få øje på. Tilstedeværelsen af to fødevarekæder på hver sin side af Vesterbro Torv har givetvis medvirket til den butiksdød, som i dag gør Teglværksgade til en stilfærdig oplevelse at færdes i. Gadebilledet var noget anderledes dengang beboerne kunne handle i en snes forskellige forretninger, der i dag er indrettet til lejligheder eller tjener andre formål end de oprindelige.

Undtagelserne, der bekræfter reglen, udgøres af en damefrisørsalon og en naturmedicinsk klinik. Med lidt velvilje kan også en bager ved Grønningen inddrages i det såre beskedne butiksmønster, der gør det relevant at tale om en saga blott.

Hvis forretningslivet er beskedent, så kendetegnes Teglværksgade, der forbinder Vesterbro Torv med minitorvet Grønningen ved Grønnegade, til gengæld af en arkitektonisk harmoni i kraft af det store beboelseskompleks Teglgården opført af Arbejdernes Andels Boligforening i årene efter gadens anlæggelse i 1917. Det gør Teglværksgade til en relativ ung gade, hvis navn refererer til en virksomhed, som gennem det meste af 1800-tallet spillede en væsentlig lokalhistorisk rolle ved i samme periode at bidrage til byens vækst.

Lerholdig undergrund

Gennem skiftende perioder har arealet for enden af Nørregade på drastisk vis ændret karakter. Det middelalderlige miljø var præget af, at her lå en af byens porte – Vesterport, som udgjorde en toldkontrolleret indgang til byen. Når omegnens bønder skulle afsætte landbrugsprodukter til de lokale købmænd, foregik det blandt andet via Vesterport. Men arealet uden for byporten var samtidig det sted, hvor byens sammentrængte befolkning kom af med såvel deres eget som husdyrenes møg, hvilket med jævne mellemrum gav politimester Schumacher anledning til alvorlig påtale. I datidens knudrede sprogbrug belærte politimesteren sine udisciplinerede bysbørn om, at der var tale om "aldeles mod vejanordningen stridende og vejen alt for nærliggende møgdynger".

I hvor høj grad denne formaning, der ledsagedes af bødetrusler, gjorde indtryk på møgdyngernes aflæssere skal være usagt. Under alle omstændigheder indvarslede det en ny epoke i stedets historie, da man i begyndelsen 1800-tallet opdagede, at undergrunden rummede ler velegnet til teglbrænding. Denne opda-



Langballes Teglværk med brænderiernes skorstene set fra hjørnet af Vesterbro Torv og Nørre Allé. Nedlæggelsen i 1917 skabte baggrund for etablering af Teglværksgade.

(Foto: Lokalhistorisk Samling)

gelse skabte grundlag for oprettelse af et interessentskab, der i 1828 startede et brænderi af såvel hvidt som rødt ler.

Afsætningen af teglsten levede fuldt op til forventningerne, og to ovne, der var i stand til at brænde henholdsvis 40.000 og 6.000 mursten ad gangen, arbejdede på højtryk. Der opstod derfor en ret stor arbejdsplads, hvor de ansatte arbejdere var beskæftiget med at udgrave leret og efterfølgende stryge og brænde det.

"Lunt i svinget"

Men selv om der var tale om en givtig forretning for interessentskabets ejere, blev teglværket alligevel afhændet i 1840, da købmand Carl Christian Langballe meldte sig som køber. Langballes købmandsgård var beliggende ved Vesterport, hvilket var en yderst fordelagtig placering, fordi det indebar, at de landmænd, som kom til byen for at afhænde deres vare, først passerede Langballe, der aftog en væsentlig del af produkterne, som efterfølgende blev konverteret til kolonial, isenkram og brændevin fra forretningen.

Langballes købmandsgård havde også en gunstig beliggenhed i anden sammenhæng. I den såkaldte konsumtionstid, da der frem til ophævelsen i 1851 skulle betales told af de indførte varer, florerede en livlig smuglervirksomhed, som foregik via de gårde, som havde haver ud til indfaldsvejen til byen. I denne sammenhæng lå Langballes gård "lunt i svinget", hvilket givetvis medvirkede til, at købmanden, som i 1834 gik i kompagniskab med med

kollegaen A.C.I. Leth, oparbejdede en indbringende forretning.

Mursten til nye kvarterer

Kompagniskabet med Leth ophørte allerede tre år senere, hvilket absolut ikke lagde nogen dæmper på Langballes foretagsomhed, der bredte sig om ringe i vandet. Samtidig var han tilpas fremsynet til at se, at den "blandede landhandel" han drev, ville blive indhentet af udviklingen. Så var der mere fremtid i teglværket, hvis virksomhed begunstigedes af den livlige byggeaktivitet, der kendetegnede byen efter byportenes fjernelse, som skabte grundlag for opførelse af nye boligkvarterer på de tidligere bymarker. Byens udbygning tog yderligere fart ved århundredets afslutning, men på det tidspunkt havde sønnen Otto Langballe overtaget teglværk og andre aktiviteter ved faderens død i 1885.

Teglværket, der var det første på Århusegnen, som overgik til dampdrift, blev suppleret med et kalkbrænderi, og da pladsen ved Vesterbro Torv efterhånden blev for trang, flyttede kalkbrænderiet ned til havnen, hvor det var i drift helt frem til 1950. Derimod indstillede Århus Teglværk, som forinden var blevet omdannet til et aktieselskab, sine aktiviteter i 1917 – samme år Teglværksgade blev anlagt.

For fuldstændighedens skyld skal også nævnes, at Langballe-dynastiets foretagsomhed også omfattede skibsfart. Mindre fartøjer hentede råmaterialer i England til kalkbrænderiet, mens andre returnerede med kul.



Vesterbro Torv hed tidligere Kvægtorvet, hvilket ovenstående motiv må siges at rumme en relevant forklaring på. I baggrunden det forlængst nedlagte teglværk.

(Foto: Lokalhistorisk Samling)



Indkørslen til Teglværksgade. Til venstre Teglgården opført i 1921 og på modsatte hjørne Murersvendenes Stiftelse og Enkekasse.

At der ikke var tale om nogen helt ubetydelig rederivirksomhed vil fremgå af, at Langballes flåde sejlede helt til Kina og Australien. Denne side af den samlede virksomhed blev først indstillet, da konkurrencen fra dampskibene meldte sig.

Reddede sparekasse

C.C. Langballe spillede også en fremtrædende rolle som medlem af direktionen for Aarhus Spare- og Lånekasse, da han var med til at afværge en faretruende situation fremkaldt af et betydeligt underskud. Sammen med en anden fremtrædende storkøbmand, Hans Broge, sørgede han i kraft af en donation på 60.000 kr. for, at sparekassen overvandt krisen. På det tidspunkt et betragteligt beløb.

Udover at skabe grundlag for anlæggelse af en ny gade betød teglværkets nedlæggelse også opførelse af boligkomplekset Teglgården, som stod klar i 1921. Udover det rent arkitektoniske var komplekset, som breder sig over en hel karré, bemærkelsesværdig ved, at der ved samme lejlighed blev skabt et gårdmiljø, som i flere henseender var forud for sin tid. På den modsatte side af hjørnet Vesterbro Torv-Teglværksgade lå teglværkets gamle areal i nogle år ubenyttet hen. Først i 1927 fik torvets østlige ende ved opførelsen af Murersvendenes Stiftelse og Enkekasses bygning sit nuværende udseende. Torvets historie er tidligere blevet behandlet i denne serie.

Torvet søger ny identitet

Den tidligere Skt. Knuds Gade med torvebetegnelse siden 1974 har i kraft af naboskabet til Århus Hallen været med til at skrive medrivende kapitler i lokalhistorien.

Gade eller torv? Spørgsmålet er relevant for så vidt som begge betegnelser anvendes, når talen går om Skt. Knud ved Ryesgade. Men ifølge stadsarkitektens kontor, hvis kompetence ikke bør anfægtes, når temaet er gadenavne, blev Skt. Knud i 1974 ændret fra gade til torv. Nogen egentlig forklaring på denne ændring er ikke anført, men forbipasserende vil utvivlsomt medgive, at torv er mest dækkende for et beskedent areal, som længdemæssigt ikke overstiger 40 meter.

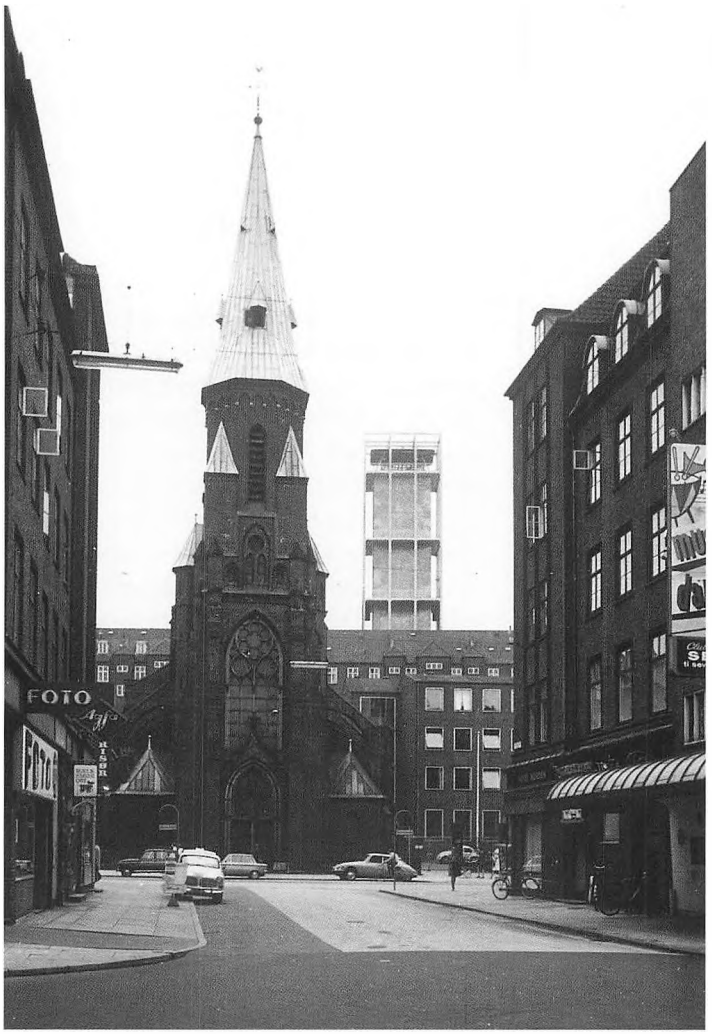
Navnet Skt. Knud optræder ikke kun i forbindelse med denne blindtarm til Ryesgade. Den katolske kirke er også opkaldt efter Knud den Hellige, der blev myrdet i Skt. Albani kirke i Odense i 1086 og ophøjet til helgen 15 år senere. I relation til kirken finder man også Skt. Knuds Skole.

I forhold til omgivelserne er Skt. Knuds Gade en ung gade for så vidt som den blev anlagt og navngivet så sent som i 1929 i forbindelse med den omlægning, såvel Ryesgade som Banegårds Plads i samme periode var genstand for, og som betød en væsentlig ændring af bybilledet. Trods naboskabet til kirken vil det være letfærdig omgang med sandheden at hævde, at Knud den Helliges ånd hvilede over den gade, han lagde navn til. Når der absolut ikke var noget helligt over gaden, der nu har fået torvestatus, skyldes det ikke mindst tilstedeværelsen af det daværende Park Hotel, der med rette eller urette blev betegnet som lasternes hule. Hotelejer James Thompson blev med jævne mellemrum idømt bøder, fordi bygningen på hjørnet af Ryesgade og Skt. Knuds Gade i sene nattetimer var ramme om avancerede fester med deltagelse af nogle af byens mest prominente navne. I festlighederne indgik såkaldt engledans, hvor de mandlige deltagere var påklædte, mens kvinderne optrådte i bar figur.

Aldrig overgået

Så gik det mere ærbart til på et andet af gadens hoteller, Missionshotel Ansgar, som oprindeligt havde kunnet lokaliseres i Banegårdsgade, men som efter Ryesgades regulering blev nabo til Park Hotel.

Hvorvidt det var dette naboskab, der var baggrunden, skal være usagt. Under alle omstændigheder skiftede Ansgar i 1937 adresse til Park Allé, hvor det i dag under et nyt ejerskab er bedre kendt som Scandic Hotel Plaza. Som afløser for



Den katolske kirkes markante profil gør det forholdsvis let at lokalisere Skt. Knuds Gade, der siden 1974 er blevet betegnet som torv. (Foto: Lokalhistorisk Samling)

Ansgar fik Skt. Knuds Gade senere garnihotellet Merci. Hvis den blinde gade ved etableringen ikke fyldte meget i bybilledet, så kom det efterfølgende til at spille en central rolle i det århusianske kultur- og forlystelsesliv. Baggrunden for denne position var opførelsen af Århus Hallen med tilhørende restaurant i 1937-38. Frem til midten af 1960'erne, da den blev indhentet af en i alle henseender trist skæbne, var hallen ramme om oplevelser, der efter manges opfattelse aldrig er overgået, selv om Århus siden har fået både et Musikhus og en Arena.

I dag er det fascinerende, lokalhistoriske kapitel, som Århus Hallen udgjorde, afløst af et biografkompleks, et lavprisvarehus og et billardcenter. Men lokalite-



Verdens mindste vinterbane sørgede for "stemning og fest" i Århus Hallen, som til gengæld var byens største værtshus, når der blev trådt i pedalerne. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

terne, der ved genåbningen i ændret skikkelse midt i 90'erne havde tøjkæden C&A som lejer, står indtil videre tomme. Det samme gør den nyopførte bygning, der er opført på brandtomten, hvor den traditionsrige danserestaurant, som i tidens løb havde forskellige navne, lå. Mogens de Linde, direktør for byggeselskabet af samme navn, stod sammen med Aalborg-kollegaen Thorkild Kristensen bag Århus Hallens genetablering.

For tidligt på færde

I dag erkender Mogens de Linde, at hans intention om at give de besøgende en multioplevelse ved at vælge mellem et udbud af aktiviteter, kun er lykkedes i begrænset omfang.

Han fik idéen under besøg i Sydamerika og Asien, men har måttet konstatere, at han tilsyneladende var for tidligt på færde med dette koncept. Alligevel er Mogens de Linde ikke i tvivl om, at idégrundlaget på længere sigt vil vise sig bæredygtigt. "I virkeligheden handler det om at genoplive noget af det, Århus Hallen stod for, men at tillempe det nutidige normer," siger den århusianske bygherre, der måtte vente flere år på at få de nødvendige tilladelser til at udnytte brandtomten, som alt for længe fik lov til at skæmme torvet. Mogens de Linde havde en lejer, der var klar til at rykke ind i den nyopførte bygning, men usikkerheden om projektets gennemførelse fik pågældende til at springe fra. Helt forgæves har Mogens de Lindes bestræbelser for at tilføre byen et attraktivt center som afløsning for den i mange henseender legendariske hal heller ikke været. Biografcentret CineCity kører upåklageligt, hvilket Mogens de Linde har medvirket til ved at få to konkurrerende direktører til at gå i kompagniskab og skabe moderne rammer for et publikum, der i stigende grad er vendt tilbage til biograferne.

Stilfuld åbning

Men den epoke, som Århus Hallen stod som eksponent for, vender aldrig tilbage. Det kostede 1 ½ mio. kr. at opføre hallen, som blev indviet den 1. april 1938, og der herskede udtalt enighed om, at hver krone var givet godt ud.

For den officielle indvielse stod borgmester H.P. Christensen, bedre kendt som smeden, der kunne byde dronning Alexandrine velkommen blandt de godt 3.000 tilstedeværende, der blandt andet blev underholdt af byorkestret under ledelse af Thomas Jensen. 400 af de festklædte gæster kunne bagefter fortsætte til souper i restauranten, hvor der blev sat 50 lam og 300 hummere til livs.

Den stilfulde åbning lagde op til en fortsættelse på samme niveau, og med al respekt for, hvad Musikhuset i sin snart 20-årige levetid har budt på, så bød de to første sæsoner i Århus Hallen på verdenssolister som de to klavergiganter Alexander Brailowski og Arthur Rubinstein samt violinisten Fritz Kreisler. Og for at blive ved de legendariske navne lagde også den svenske tenor Jussi Björling vejen forbi.

På jazzsiden stiftede publikum bekendtskab med Fats Waller, der blev sekunderet af en purung Svend Asmussen. Andre navne, der var med til at fylde hallen, var Mills Brothers og Josephine Baker, hvis sparsomme påklædning udgjordes af bananer.

Krigsudbruddet nødsagede til mange aflysninger, hvilket dannede optakt til en problematisk tid også i økonomisk henseende - for Århus Hallens direktion. Så tidligt som i juli 1940, da forholdet til den tyske besættelsesmagt stadig var tåleligt, spillede Berliner-filharmonikerne under ledelse af Herman Abendroth i Århus Hallen, og selv om koncerten fandt sted under protektion af den tyske værnemagt, var såvel publikum som anmelderne begejstrede. Siden kølnedes relationerne ikke mindst da en schalburgtage i oktober 1944 lagde restauranten i ruiner og dræbte fem. I stedet måtte restauratør Otto Bækkelund henlægge aktiviteterne til Kasino i Rosenkrantzgade.

Fredstid banede vej

Fredstiden banede vej for nye oplevelser fra Århus Hallens scene. Det vil føre for vidt at opsummere alle de fremtrædende kunstnere, som lagde vejen forbi Århus, men blandt dem var den franske varietéstjerne Mistinquett, Victor Borge, charmøren Carl Brisson, den italienske tenor Benjamino Gigli og nogle af jazzens største koryfæer i form af Louis Armstrong og Duke Ellington.

Verdens mindste bane

Også som sportsarena har Århus Hallen lagt navn til medrivende kapitler. Der blev slået brave øretæver, når hallen var ramme om de jyske mesterskaber i boksning frem til Stadionhallens indvielse i 1953, ligesom grunden til århusiansk håndbolds storhedstid blev lagt her. Men frem for alt er det som vinterbane for cykelrytterne, at Århus Hallen har sikret sig en plads i eftertiden.

Verdens mindste vinterbane, der kun målte 125 meter i omkreds, skabte sammen med 5.000 tilskuere på de interimistiske balkoner en fortættet atmosfære under 50'ernes seksdagesløb, hvor Kay Werner Nielsen, Evan Klamer og Palle Lykke trak det store læs i kamp med alt,



Ombygningen af Århus Hallen blev gennemført i midten af 90'erne. Også den triste tomt, som den nedbrændte restaurant efterlod, er nybebygget.

hvad der havde et navn i vinterbane- karrusellen.

Dødsspiralen

Med en lidt slidt kliché medvirkede seksdagesløbene til at få Århus på verdenskortet. Så længe det varede, var der stemning og fest i hallen ved Skt. Knuds Gade. Men det blev et kortvarigt kapitel, inden hallen kom ind i den dødsspiral, der lukkede og slukkede det hele. Mens der blev sovet i timen fra politisk side, stod nye haller klar til at tage over i Herning og Aalborg.

I stedet blev Århus Hallen anvendt til gokartbane, bowlingcenter og til sidst til postsortering! At restauranten, der på det tidspunkt hed Tropicana, nogle år senere nedbrændte, var med til at fuldende indtrykket af noget uafvendeligt. Det lokale, hvor århusianerne gennem næsten et halvt århundrede havde danset til orkestre under ledelse af Aage Juhl Thomsen, Teddy Petersen, Kaj Julian, Kay Evans, Winstrup Olesen og senere den italienske Bruno Martino, fortjente en anden og bedre skæbne. Men efter en snes års ørkenvandring sker der trods alt noget på Skt. Knuds Torv. Hvorvidt tiden er moden til at fremme Mogens de Lindes koncept, må så vise sig.

Sukkerraffinaderiet blev afløst af kirke

Skt. Pauls kirke på toppen af Frederiksbjerg har i mere end 100 år indgået i et markant byrum, som kompetente planlæggere og arkitekter medvirkede til at udforme.

Når det er vanskeligt at overse Skt. Pauls Kirkeplads, skyldes det ikke alene tvillingetårnene til den kirke, som pladsen er opkaldt efter. Også beliggenheden spiller en fremtrædende rolle og medvirker til, at pladsen aspirerer til betegnelsen, Frederiksbjergs højeste punkt. Under alle omstændigheder er stigningen fra Banegårds Plads op ad M.P. Bruunsgade betragtelig. Herefter går det nedad bakke mod bugten, når man har rundet den senromantiske kirke, der ikke i sig selv udgør



Selv om de elektriske sporvogne har holdt deres indtog i bybilledet, er det fortsat hestevognene, der dominerer dette motiv fra kirkepladsens sydlige ende. Bemærk det særprægede køretøj i midten.
(Foto: Lokalhistorisk Samling)

noget arkitektonisk mesterværk, men som alligevel indgår i helhedsbilledet af et byrum, som pynter på hele kvarteret. Den position, som Skt. Pauls Kirkeplads har indtaget gennem mere end 100 år, beror på kompetente byplanlæggere og arkitekter i nævnte rækkefølge. For stadsingeniør Ambt og bygningsinspektør Hack Kampmann, der i slutningen af 1800-tallet udformede det meste af Frederiksbjerg, var først på færde. Men til historien hører, at de to visionære byplanlæggere oprindeligt havde udlagt området øst for kirkepladsen og Hans Broges Gade til villakvarter. Når Århus Kommune modsatte sig denne side af planen, havde det en økonomisk baggrund. Fra kommunal side ønskede man en bedre forrentning af investeringen i Frederiksbjergs udvikling. Derfor faldt valget ud til fordel for etagebyggeri. Men provisoriekirken kom forud for pladsen.

En langtrukken affære

Denne betegnelse refererer til, at Skt. Pauls kirke blev opført i det afsnit af Danmarks-historien, der er kendt som provisorietiden, fordi ministeriet Estrup regerede uden om Folketinget. Denne problematiske situation var samtidig årsag til, at kirkens tilblivelse blev en langtrukken affære.

I 1870'erne eksisterede der endnu ikke en folkekirke syd for den ny-etablerede jernbane, og selv om der blev sendt deputationer til København for at bevæge kultusministeren på dette punkt, viste det sig vanskeligt at opnå de nødvendige tilskud til opførelse af en ny kirke. Sagen blev heller ikke bedre af, at det tilsyneladende var vanskeligt at finde en egnet placering. En overgang var en grund ved byens gamle kirkegård uden for Frederiksport, hvor restaurant Kellers Gaard i dag er beliggende, inde i billedet. Men en ansøgning om et statstilskud på 50.000 kr. nød ikke fremme, som det hed i det officielle sprog. Herefter lå kirkeprojektet mere eller mindre underdrejet frem til 1883, da der blev dannet en ny komité, som blandt andet bestod af biskop Fog, borgmester Smithen og stiftsprovst Sørensen.

Private betalte

Der kom igen skred i tingene, da kommunen bevilgede 25.000 kr., og samtidig blev der tilvejebragt et tilsvarende beløb gennem en privat indsamling. Også de fysiske rammer blev tilvejebragt, da etatsråd M.P. Bruun skænkede en byggegrund på 7.000 kvadratalen. Andre velyndere var bygningsinspektør, professor Walther, der vederlagsfrit påtog sig at lave et arkitektonisk udkast. Året efter var man nået så langt, at der kunne foretages grundstensnedlæggelse og den 7. februar 1887 fandt selve indvielsen sted under tilstedeværelse af kultusminister Jacob Scavenius og biskop Clausen.

En provokation

Medvirkende til projektets gennemførelse var også, at der få år forinden var opført en katolsk kirke i Ryesgade, hvilket fra flere sider blev betragtet som en udfordring, som folkekirken ikke kunne sidde overhørig. At Skt. Pauls kirke dengang lå i udkanten af byen, hvilket rent faktisk vil sige tæt ved den daværende grænse mellem Århus og Viby, kom til udtryk i følgende avisbeskrivelse: Den er sædemandens udmark, hvor travle hænder såe mere klinte end hvede og hvor netop

jordbunden, fordi den er ny og ukultiveret, trænger mest til en klog og kraftig behandling.

Udmarken blev dog i takt med Frederiksbjergs bymæssige udvikling fortrængt af industri og bebyggelse. I denne sammenhæng er der grund til at notere, at Skt. Pauls kirke er beliggende på den tidligere Sukkerhustoft. Bag navnet skjuler sig det historiske kuriosum, at det var her, M.P. Bruun etablerede et sukkerraffinaderi, der aldrig blev nogen succes som det heller



Høje hatte, barnevogne og en enkelt panserbasse indgår i det opbud, der her er samlet på Skt. Pauls Kirkeplads – måske for at beundre de nyopførte bygninger, hvis arkitektoniske kvaliteter er til at få øje på. Året er 1902, altså den epoke, da størsteparten af den nye bydel Frederiksbjerg var under opførelse på de jorder, som Århus Kommune forinden havde erhvervet ved overtagelsen af godset Marselisborg. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*



Mere end 100 år efter sin opførelse blev kirken udbygget med et sognehus bestående af mindre sammenhængende huse efter arkitekt Inger Exners tegninger.

ikke var tilfældet med en klædefabrik, som også indgik i etatsrådets samlede aktiviteter i området omkring den gade, som er opkaldt efter ham. Trods de private donationer, der skabte grundlag for kirkens opførelse, var økonomien fortsat så anstrengt, at det var nødvendigt for komiteen at indkalde til et menighedsrådsmøde i Søndre Skole ved Frederiks Allé. Her blev der forelagt to forslag enten at andrage om en statsbevilling eller at optage et lån, der skulle forrentes af sognets beboere via skatterne. Begge forslag forkastedes, og i stedet blev det pålagt komiteen at fortsætte med at indsamle frivillige bidrag til kirkens færdiggørelse.

Sognets kirke

I fortsættelsen kom der bedre styr på økonomien, og i de mellemliggende 114 år har Skt. Pauls kirke levet helt og aldeles op til sin rolle som sognekirke. I takt med Frederiksbjergs udvikling voksede Skt. Pauls sogn til at blive byens største, hvilket i 1921 førte til en opdeling ved indvielsen af Skt. Lukas kirke. Men den sognemæssige opdeling har ikke afholdt menigheden fra at tilføre Skt. Pauls kirke forskellige forbedringer. Den mest omfattende fandt sted i 1978 med tilbygningen af et sognehus i den sydlige ende ud mod Odensegade. Sognehusets arkitektoniske komposition med en række mindre, sam-

menhængende huse er med Inger Exner som arkitekt inspireret af Oude Kerk i Amsterdam. Skt. Pauls Kirkeplads blev anlagt og navngivet i 1899. Pladsens anlæggelse skal ses i sammenhæng med den kommunale erhvervelse af godset Marselisborgs jorder.

De arkitektoniske kvaliteter, der kendetegner pladsens beboelsesejendomme, skyldes blandt andet R. Frimodt Clausen, der også har sat sit præg på byen i andre henseender, og som har tegnet hjørneejendommene 7-11 samt nr. 2. Specielt ejendommene ved M.P. Bruunsgade og Skt. Pauls Gade udgør markante eksempler på den arkitektur, som var fremherskende ved indgangen til det 20. århundrede. Til de mere kuriøse sider af Skt. Pauls Kirkeplads hører, at pladsens to langsider mod henholdsvis øst og vest, trods den ensartede bebyggelse, alligevel afviger fra hinanden på et væsentligt punkt. Mens vestsiden bortset fra en bodega og en blomsterforretning udelukkende er indrettet til beboelse, er østsiden forsynet med en række butikker, der i tidens løb har skiftet form og indhold. Ældre århusianere vil i denne sammenhæng erindre Dylmers Boghandel, som ikke længere eksisterer. Men ellers ligner pladsen i mangt og meget sig selv ikke mindst i kraft af kirkens ophøjede tilstedeværelse.

Overlærer Olsens vej blev en afvekslende gade

Thunøgade havde en kompliceret tilblivelseshistorie, der delvist forklarer de mange arkitektoniske stilarter, som er repræsenteret i den gamle gade.

Såvel brosten som de fleste forretninger er forsvundet fra Thunøgade, men det har ikke berøvet gaden en speciel atmosfære, som er værd at opleve. Med sine 3.5 km^2 fylder Tunø ikke meget på landkortet eller søkortet om man vil. Af samme grund kunne man måske forvente, at den gade, som er opkaldt efter øen, har en beskeden udstrækning. Men sådan forholder det sig ikke. Hermed være ikke sagt, at Thunøgade hører til de prangende gader. I den henseende harmonerer den ganske pænt med det samlede øgadekvarter og dets historiske udgangspunkt.



Allerede for næsten 100 år siden var Thunøgade en gade med kontraster.
(Foto: Lokalhistorisk Samling)

Når Thunøgade, der i modsætning til øen staves med h, udgør et interessant og i flere henseender charmerende bekendtskab, skyldes det andre forhold. Det charmerende ligger i en arkitektonisk mangfoldighed, som næppe er uden sammenhæng med en ret kompliceret tilblivelseshistorie, der kan føres tilbage til 1872. Dengang anlagde overlærer Olsen det første vejstykke på sin store grund, som strakte sig fra Ny Munkegade, som dengang kun havde karakter af en markvej, og frem til den endnu ikke anlagte Norsgade. Da denne to år senere indgik i bybilledet, fik Thunøgade samtidig forbindelse til Sjællandsgade. Selv om Thunøvej i årene 1888-96 forlængedes i begge retninger, var den fortsat kun kendt under betegnelsen Olsens vej. Men så tidligt som i 1882 modtog kommunen et andragende fra lokale beboere, som ønskede, at gaden fik offentlig status og ved samme lejlighed blev navngivet. Men som følge af interne uoverensstemmelser kom der først en afklaring i 1890, da gaden fik det navn, som siden har været gældende.

I landlige omgivelser

Men den forsinkede navngivning kom ikke til at påvirke gadens bebyggelse. Allerede i midten af 1870'erne opførtes de første villaer, som dengang lå i landlige omgivelser med udsigt over såvel byen som bugten. Da gaden senere blev udbygget, måtte nogle af villaerne vige, mens andre, som lå tilbagetrukket på grundstykkerne, måtte se sig henvist til gårdrummene af de nye etageejendomme, der opførtes som randbebyggelse. Flere af de ældste huse fra gadens tilblivelse står endnu. Det gælder eksempelvis hjørneejendommene med numrene 1, 3 og 5, der alle er opført i 1876. Også størsteparten af de omkringliggende huse er fra denne tidsalder, hvilket bekræfter, at man færdes i det ældre Århus. En af de bygninger, der ikke længere eksisterer, rummede gennem en årrække Aarhus Private Realskole, som oprindeligt hed Fengers Skole efter grundlæggeren P.B. Fenger. Under dennes ledelse frem til 1910 var skolen beliggende i Nørrebrogade, men ved cand. polyt. Axel Hansens overtagelse syv år senere, flyttede skolen til Thunøgade 2A, hvor den blev indrettet i en villa, som Axel Hansen havde købt af overretssagfører Chr. Kier. Axel Hansen fik skyld for at være af den gammeldags type, men i hvert fald i én henseende viste han sig fremsynet. Efter at have forsøgt sig med mellemskole- og realeksamen lagde han i fortsættelsen undervisningen an på, at eleverne kunne tage præliminæreksamen. Det gav dem efter hans opfattelse en bedre ballast. Et synspunkt, der blev støttet af Landbohøjskolen, der nægtede at anerkende realeksamen som adgang for veterinærer, landinspektører og forststuderende. En præliminæreksamen gav derimod grønt lys.

Børnenes Jord

I 1942 blev Aarhus Private Realskole overtaget af cand. mag. Svend Andersen, der ændrede skolens navn til Aarhus Akademis Skole, og som indledte sin virksomhed med at genetablere mellemskole- og realeksamen. Desuden var skolen ramme om kursusvirksomhed. Dette mønster blev fastholdt frem til 1964, da skolen igen kom til at hedde Fengers Skole. Samtidig blev der foretaget



Bethlehemskirken opført af byens metodistmenighed kendetegnes af en næsten middelalderlig arkitektur efter M.B.Fritz' tegninger. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

en opdeling af aktiviteterne. Mens staten overtog kurserne med Svend Andersen som rektor, blev skolen ledet af hans kone Inga Andersen. Ved dennes død i 1967 overførtes eleverne til Elise Smiths skole, mens et realkursus blev fastholdt et par år endnu i Thunøgade, inden dette skolekapitel sluttede. Men selv om den private realskole ikke længere eksisterer, er børnene ikke forsvundet fra det areal, hvor Kiers villa lå. I slutningen af 70'erne etableredes en kommunal legeplads, der siden har udfoldet sig under betegnelsen Børnenes Jord, og som henvender sig til børn i alderen 6-14 år under ledelse af tre pædagoger. Legepladsen er beliggende, hvor Thunøgade slår et sving hen mod Hjelmensgade. Heller ikke de ældre årgange mangler et tilholdssted. I nr. 11-15 holder fritids- og ungdomsklubben Thunøgården til i en bygning fra 1888. Der var oprindelig tale om en privatbolig for fabrikant A. Leth. I 1967 blev nr. 11 ombygget til fritidshjem af stadsarkitektens kontor, og syv år senere blev nr. 15 også inddraget i den samlede institution.

Kontrasterne mødes

For at vende tilbage til skoletemaet skortede det ikke på tilstedeværelse af mindre private skoler i datidens Århus. Heller ikke i Thunøgade. Rødstensbygningen i



En spadseretur gennem Thunøgade er en afvekslende oplevelse. I det samlede indtryk indgår velindrettede gårdmiljøer.

nr. 17 blev opført i 1892 af institutbestyrerinde frk. M. Bursche, der ledede en pigeskole, som bar hendes navn. Også nabovillaen, opført samme år af bogholder Olsen, fungerede i årene 1918-35 som friskole. Sammen med en halv snes andre villaer beliggende på Munkebakken udgjorde den tidligere friskole en del af den første villabebyggelse i Århus. Man skal frem til den anden side af Ny Munkegade for at finde en skole, der stadig trives i bedste velgående i Thunøgade. Nemlig den private Elise Smiths Skole, der tidligere hed Ny Munkegades Skole. I kontrast til de gamle villaer finder man også høje beboelseshuse i Thunøgade. Det er eksempelvis tilfældet i den sammenhængende bebyggelse i numrene 24-32, der udgør en harmonisk helhed i 5 ½ etager med buede karnapper. Men denne bebyggelse fra begyndelsen af 1900-tallet matcher ikke særlig heldigt til naboejendommen, der rummer Århus Domsogns Menighedsbørnehave, som er kommet i klemme mellem nogle smukke ejendomme, der pynter på det samlede gadebillede.

Metodisternes kirke

For at blive ved det arkitektoniske kan der også være grund til at opholde sig ved Bethlehemskirken opført i 1912 af byens metodistmenighed efter arkitekt M.B. Fritz' tegninger. Den højtbeliggende kirke kendetegnes af en næsten middelalderlig arkitektur med romerske rundbuer over vinduer og døre og med et tårn, der skyder op fra det røde tegltag. Metodistbevægelsen kom til Danmark i midten af

1800-tallet via dansk-amerikanere. Lokalt overhoved for den privatfinansierede kirke er en distriktsforstander, som bedst kan sammenlignes med en provst. Den særlige trosretning, som metodisterne repræsenterer, er blandt andet baseret på en personlig stillingtagen og en bekræftelse af dåbshandlingen ved en senere overhøring. Forud for opførelsen i kirken i Thunøgade holdt metodisterne til i et lokale i Mindegade. En væsentlig del af menighedsarbejdet er koncentreret om det sociale område.

Den diskrete sti

Bethlehemskirken bidrager til den arkitektoniske mangfoldighed, Thunøgade repræsenterer, og som gør en spadseretur gennem den gamle gade til en afvekslende oplevelse. I det samlede indtryk indgår også nogle velindrettede gårdmiljøer, som det blandt andet er tilfældet på strækningen ned mod Lollandsgade. At Thunøgade begynder ved Hjelmensgade er i øvrigt en sandhed med modifikationer. For mange er ikke klar over den forlængelse, som Thunøstien udgør. Den diskrete sti forbinder Thunøgade med Høegh-Guldbergs Gade, som man når frem til via en port over for kunstmuseet. En ganske charmerende detalje, som er værd at udforske, når man kommer på de kanter. I den modsatte ende udmunder Thunøgade i minitorvet ved Grønningen. Men forinden er det muligt at krydse fem gader, hvilket siger noget om Thunøgades anselige længde. Hvad der også kendetegner overlærerens gamle gade er, at den trafikale belastning forekommer at være af begrænset karakter, hvilket må siges at være et plus i det aktuelle bybillede.

Byens store søn lægger navn til beskeden gade

Ole Rømers Gade vil altid blive forbundet med Aarhus Glasværks turbulente historie, som først fandt sin definitive afslutning for en snes år siden.

I betragtning af, at Ole Rømer regnes for en af Århus' store sønner, kan det godt give anledning til en stilfærdig undren, at en astronom og fysiker med verdensry ikke har lagt navn til en af byens mere markante gader. For med al respekt for den hyggelige købstadsatmosfære, der kendetegner dele af Ole Rømers Gade, så hører forbindelsen mellem Frederiks Allé og Bruuns Gade til Frederiksbjergs mere ydmyge gader. Et forhold, der ikke afhjælpes af, at den oprindelige vej for snart 100 år siden blev ophøjet til gade.

Når Ole Rømers Gade anno 2001 i vid udstrækning har fastholdt sit arkitektoniske udgangspunkt fra anlæggelsen for



Meget har ændret sig i Ole Rømers Gade, men de lave huse er bevaret ligesom det stilfærdige trafikbillede. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*



Ole Rømers Gade rummede tidligere mange små virksomheder. En af dem tilhørte skomagermester Erik Olesen, der her er omgivet af sine svende.

125 år siden, skal en del af forklaringen søges i et anerkendelsesværdigt samspil mellem beboergrupper og kommunale myndigheder. Det er samtidig baggrunden for, at der er skabt et par grønne områder i den gamle gade, og at der er blevet sat en stopper for enhver tanke om at erstatte et par af de lave huse, som ikke længere kunne hænge sammen, med bygninger, der ragede mere til vejrs. Derfor domineres Ole Rømers Gade fortsat af den oprindelige bebyggelse fra slutningen af 1800-tallet, da der blev opført små håndværker- og arbejderboliger i halvanden etage. Der er tale om huse, som i dag er ret efterspurgte som ejerboliger, hvilket i mange tilfælde har skabt grundlag for en tiltrængt istandsættelse. Nogle steder er det sket på bekostning af den oprindelige byggestil, men skaderne i den henseende er til at overskue.

Skyskraberne

Når harmonien brydes i ejendommene nr. 71 på den nordlige side og 94-96 på sydsiden, er det udtryk for forsyndelser, der ligger 100 år tilbage. Dengang blev der i kontrast til de lave huse opført to udlejningsejendomme på fire og en halv etager, hvilket vanskeligt kan undgå at påvirke helhedsindtrykket i uheldig retning. For en snes år siden var det nødvendigt at rive nabohuset til skyskraberen i nr. 71 ned, og kommunale overvejelser om at give tilladelse til et nybyggeri i flere etager fik beboerne på barrikaderne. I den sidste ende blev der tilvejebragt en arkitektonisk kompromisløsning, som de implicerede kunne leve med. Selv om ejendommen i nr. 69 er hundrede år yngre end de omkringliggende huse, har det ikke brudt harmonien. En ganske charmerende side af Ole Rømers Gade udgør den kunstne-

riske oase, der er skabt mellem Skt. Pauls Gade og Montanagade. Også i dette tilfælde på initiativ af beboere. Som led i et byfornyelsesprojekt indsnævres gaden for at give plads til et mindre grønt område med en skulptur udført af kunstneren Jan Balling. Skulpturen, der er anbragt på en granitblok, og som viser en mandsfigur, har titlen Homo Sedens eller det siddende menneske. Jan Balling har tydeligt været inspireret af Auguste Rodins nok så berømte skulptur Tænkeren fra 1880. Også mandsfiguren i Ole Rømers Gade grubler over tingene og er omgivet af en bænk og nogle granitkugler.

Storhed og fald

Heller ikke i andre sammenhænge er byfornyelse et ukendt begreb i Ole Rømers Gade. Det gælder eksempelvis i ejendommen nr. 38-40, hvor den kommunale rådgivning for privat byfornyelse har til huse sammen med Håndværkets Byfornyelsesselskab. Men man skal om på ejendommens bagside for at se de smukke teorier omsat i praksis. Her er lejlighederne forsynet med glasindrammede udestuer, ligesom der er anlagt et grønt område med blandt andet vuggestue.

For at blive ved den oprindelige bygning opført i 1898 er denne i høj grad historisk for så vidt som den frem til 1958 rummede Aarhus Glasværk. Mens det ikke skortede på småindustrier og værksteder, hvor håndværksmestre holdt til, udgjorde glasværket Ole Rømers Gades eneste store arbejdsplads. Historien om Aarhus Glasværk rummer både storhed og fald. Det indledende kapitel blev skrevet i 1897, da bogholder Lorenz Mikkelsen under en selskabelig sammenkomst i Handels- og Contoristforeningen i en kreds af yngre forretningsfolk ventilerede tanken om at etablere en glasproduktion. Blandt forretningsfolkene, der til stadighed var vågne over for idéer, der kunne øge deres formuer, var grosserer Axel Wulff, hvis far Rudolf Wulff, storimportør af petroleum, ved sin død året forinden havde efterladt familien en stærkt forurenet byggegrund beliggende på Ole Rømers Gade.

Glashytterne

Under ledelse af Axel Wulff nedsattes en arbejdsgruppe, der ikke lod sig anfægte af, at kredsen ikke talte en eneste branchekyndig inden for glasindustrien. Udgangen på overvejelserne blev, at et nyt selskab så dagens lys med en startkapital på 120.000 kr. Til historien hører, at der rent faktisk ikke var behov for et nyt glasværk, fordi landet på det tidspunkt var velforsynet i den henseende. Alligevel indrettedes et kontor på Ole Rømers Vej 15, hvorfra man kunne følge opførelsen af et glasværk, der inklusive byggegrund kom til at koste 215.000 kr. Det var derfor nødvendigt at øge aktiekapitalen med 50 pct., og i forhold til denne var der tale om byens sjette største virksomhed. Glasværket, der blev indviet den 30. marts 1898, udgjorde et større kompleks, som ud over facadebygningen bestod af flere tilbygninger, som blandt andet rummede glashytter og smelteovne.

Bag byggeriet stod den tyske arkitekt H. Fehmers og som hyttemester, hvilket vil sige hovedansvarlig for produktionen, blev ansat en anden tysker, Evendius Hagen, der betragtedes som en stor kapacitet. I den grønne glashytte, hvor der arbej-



Hjørnebygningen ved Ole Rømers Gade og Skt. Anna Gade afviger arkitektonisk fra omgivelserne. (Foto: Lokalhistorisk Samling)

dedes under ekstremt høje varmegrader, fremstilledes øl- og vinflasker, men den hvide hytte var ramme om produktion af finere glasvarer. I de samlede aktiviteter indgik også et sliberi. Samtidig med, at der blev tændt for ovnene på Ole Rømers Gade, stiftede glasmagerne en Århus-afdeling af Dansk Glasarbejder-Forbund.

Den første likvidation

Hvis forventningerne til den nye arbejdsplads og glasproduktionen var store ved starten, kølnedes entusiasmen forholdsvis hurtigt. Allerede efter et års forløb meldte de første vanskeligheder sig i form af afsætningsvanskeligheder, og flaskerne hobede sig op på lageret. Alligevel valgte ledelsen at prøve at ekspandere sig ud af problemerne ved at udbygge produktionen med en såkaldt dobbeltwanne. Samtidig ansattes den kun 28-årige Ladislav Moravek som direktør for en dengang svimlende årsgage på 4000 kr. Men anstrengelserne for at skabe en rentabel virksomhed skulle hurtigt vise sig forgæves, og allerede den 2. januar 1902 efter mindre end fire års virksomhed måtte selskabet træde i likvidation. Den århu-



Jerngården hører fortsat til de traditionelle virksomheder i Ole Rømers Gade. Kvarterets drenge har i generationer suppleret lommepengene ved at indsamle gammelt jern.

sianske virksomhed havde fra starten været en torn i øjet på en af konkurrenterne, A/S Fyens Glasværk, og allerede en måned senere var De Forenede Glasværker en realitet. En konstruktion, der ud over glasværkerne i Århus og Odense også omfattede det svenske Rosdala Glasbruk. Men virksomheden på Ole Rømers Gade skrantede også i fortsættelsen, og efter et kompliceret hændelsesforløb, som det vil føre for vidt at komme nærmere ind på, kom glasværket i Århus den 29. juni 1907 til at henhøre under A/S Kastrup Glasværk. Selv om der i perioder blev produceret 14.000 flasker i døgnet, arbejdedes der også i fortsættelsen på lånt tid og juleaftensdag 1927 blev der definitivt slukket for ovnene i Århus.

Det sidste kapitel

Men lukket blev virksomheden alligevel ikke. I de følgende år blev den brugt som oplagsplads for skår, som blev samlet fra hele Jylland, samt flaskefordelingscentral. Aktiviteterne i sidstnævnte henseende kulminerede i 1941, da der fra Ole Rømers Gade blev leveret 1.621.402 flasker. En kort overgang i 1950 var opførelsen af et nyt produktionsanlæg i Århus under overvejelse, men det blev ved overvejelserne og i 1978 besluttede Kastrup og Holmegaards Glasværker, som en ny fusion hed, at afhænde bygningerne i Ole Rømers Gade 38-42 til Århus Kommune for 2.672.804 kr. En overgang var det på tale at opføre ejerboliger på fabriksarealet, men også i denne sammenhæng kom

lokale beboerforeninger på banen og foranledigede, at den gamle hovedbygning indgik i en byfornyelse, mens resten af grunden blev udlagt til grønt område med en vuggestue. Men forinden måtte den stærkt forurenede jord udskiftes.

I 1980 fjernede bulldozere glasværkets sidste produktionsbygninger med de glashytter, der forinden havde oplevet et turbulent kapitel forårsaget af en lang række fejldispositioner. Men næsten 75 år efter at produktionen stoppede, findes der i århusianske hjem fortsat eksempler på fornem glaskunst fremstillet på værket. Som et historisk kuriosum bør nævnes, at selv om Aarhus Glasværks historie går tilbage til slutningen af 1800-tallet, var fabriksarealet i nogle år bedst kendt som Adamgrunden, fordi flyttefirmaet af samme navn lejede sig ind i perioden 1958-79.

Markvejen, der førte op til Vesterbro Mølle

Mønsgade, der udgør øgade-kvarterets vestlige forpost, har miljømæssige kvaliteter, som er påvirket af naboskabet til Botanisk Have.

En spadseretur op ad den brostensbelagte Mønsgade henvender sig ikke til konditionssvage personer. At man bevæger sig i en af byens mest stejle gader underbygges af, at den tidligere var mere kendt under betegnelsen Møllebakken. Når Mønsgade udgør øgade-kvarterets vestlige forpost, skal baggrunden søges i naboskabet til det parkområde, som omfatter Botanisk Have og købstadsmuseet Den gamle By. Et naboskab, der understreges af, at Mønsgade kun en bebygget på den nordlige side og således åbner sig ud mod det grønne område, hvilket medvirker til at skabe et tiltalende gademiljø.



Gennem 70 år blev der produceret møbler i fabrikken i Mønsgade 8, hvor et arkitektfirma i dag har indrettet sig. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

Mønsgade, opkaldt efter øen med den berømte klint, blev anlagt og navngivet i 1899. Men allerede i slutningen af 1700-tallet førte en markvej op til de nordlige tofter, der var kendt som Mølletoften. En betegnelse, der ikke lader nogen i tvivl om, at stedets høje beliggenhed indbød til at opføre en vindmølle. Det skyldes derfor ikke rene tilfældigheder, at Mønsgade i dag fortsætter ud i Møllevej, selv om forbindelsen kun opretholdes af en gangsti. Kørselsmæssigt ender Mønsgade blindt.

Stubmøllens rejse

Her – ved Botanisk Haves højeste punkt – rager en stubmølle med en omskiftende historie op over omgivelserne. Stubmøllen stod oprindeligt ved Frøstrup Hovedgård i Vester Horne Herred, men blev senere flyttet til Varde. Hermed var stubmøllens omflakkende tilværelse ikke afsluttet. Næste tilholdssted var Tuesbøl ved Brørup, hvor den gamle mølle var i funktion frem til 1930. På det tidspunkt måtte ejeren erkende, at det ville være urentabelt at foretage de omfattende reparationer, som den nedslidte mølle krævede, hvis driften skulle opretholdes.

Formodentlig havde det sat punktum for et langt kapitel, hvis ikke dampmøller Niels Troengaard var blevet opmærksom på den skæbne, der truede møllen, og efterfølgende medvirkede til, at den blev erhvervet af Den gamle By med midler fra blandt andet Ny Carlsberg Fondet. Stubmøllen blev herefter transporteret til Århus og genopført samme sted, hvor Vesterbro Mølle tidligere havde tronet over byen, hvilket vil sige i skellet mellem Mønsgade og Botanisk Have. Det kan måske være relevant at tilføje, at betegnelsen stub i omtalte sammenhæng dækker over en vejrmølle af træ, der kan drejes om en lodret tap på en pyramideformet stub af svært tømmer. Det menes i øvrigt, at egeplankerne i Den gamle Bys stubmølle stammer fra vraggods skyllet i land på den jyske vestkyst.

Kaptajnens mølle

Forgængeren, Vesterbro Mølle, var den ældste af de vejrmøller, som indgik i datidens århusianske "skyline". I 1755 fik ejeren af Århus Vandmølle, der var beliggende på det areal, hvor det kommunale hovedbibliotek i Mølleparken senere blev opført, Kaptajn C.H. Gretum, kongelig tilladelse til også at opføre en vejrmølle. Kaptajnen ledsagede sin ansøgning med at anføre, at han "desto bedre kunne bestride bemeldte bys maling". Det var i sagens natur kornmaling, der sigtedes til, og når C.H. Gretum lagde vægt på at understrege det lokale aspekt, skulle det ses i lyset af, at de datidige bestemmelser forbød møllere at male for andre end byens indbyggere. Hvis mølleren forsyndede sig på dette punkt, skulle han udover at betale en bøde på 50 rigsdaler til byens fattigkasse udrede et tilsvarende beløb til den, der havde angivet ham.

Stikkeri kunne altså være en lønsom affære.

Det sidste var mere, end der kunne siges om møllerfaget. Den nye mølle på Vesterbro var efter sigende forbundet med så betydelig en investering, at renter og afdrag slugte alle indtægter. Det kunne nok friste til "sort arbejde" i form af udenbys kunder, men C.H. Gretum holdt sig i skindet i den henseende – og efterhånden

bedredes hans situation af, at udviklingen gik imod byens øvrige møller.

Langt møbelkapitel

Men ved indgangen til 1900-tallet havde Vesterbro Mølle også set sine bedste dage. Det gjorde heller ikke situationen bedre, at møllen hærgedes af flere brande – sidst i 1903. Ved udgangen af 1. verdenskrig blev bygningerne omkring møllen på hjørnet af Mønsgade og Møllevej indrettet som husvildeboliger for at afhjælpe den fatale bolignød, der på det tidspunkt gjorde sig gældende. Alligevel skulle man helt frem til slutningen af 1960'erne, før de sidste rester af møllen forsvandt for at give plads til den rødstenskarré med altaner, som blev projekteret og opført af arkitekt Arne Gravers og civilingeniør N. Mose Mortensen. Et byggeri, der ikke ubetinget harmonerer med Mønsgades øvrige bebyggelse.

Gadens indkørsel fra Vesterbro rummer et eksotisk islæt i form af en Thai-restaurant. I fortsættelsen er de første beboelseshuse i 3 ½ etager og med pudsede facadeudsmykninger opført i slutningen af 1800-tallet. Ejendommen i nr. 8 adskiller sig fra Mønsgades øvrige byggeri ved at have rummet en produktionsvirksomhed i form af en møbelfabrik opført i 1917 af fabrikant Axel Folmer Hansen. Under flere ejere blev der i de følgende 70 år produceret møbler i rødstensbygningen i Mønsgade. Først i 1979, da brødrene Knud og Vagn Andersen havde overtaget virksomheden, var tidspunktet til at bryde op fra Vesterbro kommet. I dag kan



Siden anlæggelsen for mere end 100 år siden har Mønsgade været omgivet af møller – her Vesterbro Mølle. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*



Stukmøllen, der blev flyttet til Århus i 1930, indtager samme placering ved Mønsgade som den daværende Vesterbro Mølle. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

firmaet Brdr. Andersen lokaliseres på Lystrupvej i Risskov, hvor der i samarbejde med anerkendte møbelarkitekter er anlagt en mere eksportorienteret linie. Men de håndværksmæssige kvaliteter, som blev udviklet i Mønsgade, er fastholdt af de nuværende ejere.

Samlingssted for kvæg

Gadens arkitektonisk mest markante ejendom udgøres af den hvidpudsede hjørnebygning ved Saltholmsgade. "Vesterled" opført i 1911 er i flere henseender tidstypisk for denne periode, og gadens stigning op mod Møllevej medvirker til at give denne ejendom en særlig placering. Ellers er det karakteristisk for Mønsgade, at bygningerne bliver yngre i takt med, at det går opad. Gaden afsluttes af en 4 ½ etages ejendom i gule sten opført i 1932, inden fortid og nutid mødes ved Arne Gravers rødstensejendom på det gamle møllereal.

Mønsgade belastes ikke af gennemgående trafik. Derimod skorter det ikke på parkerede biler, som ikke pynter på helhedsindtrykket af en gade beliggende i både grønne og historiske omgivelser. For det er værd at fastholde baggrunden for, at Botanisk Have og Den gamle By ligger på den anden side af hegnet. Frem til 1870'erne henlå arealet mellem Viborgvej, som dengang hed Ryvejen, og Møllehøjen Hasleforten som et udyrket areal, der dels indgik i trafikken til og fra byen og dels som samlingssted for kvæg, inden det blev drevet ud på bymarken.

Haveselskabet

Det var i samme periode, at der kunne noteres en voksende interesse for havedyrkning, hvilket i foråret 1873 førte til etablering af Det jydske Haveselskab med initiativtagere som kaptajn Enrico Dalgas (hedens opdyrker) og generalkonsul Hendrik Pontoppidan. Det var samme herrer, der var anledning til, at byrådet på et møde samme år vedtog at udleje jordlod nr. 3 i Møllevang til haveselskabet med henblik på anlæggelse af en planteskole. Lejemålets varighed blev fastsat til Mikkelsdag år 1900, og den årlige leje kom til at andrage 25 rigsdaler pr. tønde land.

I de følgende år blev lejemålet udvidet, således at det efterhånden kom til at omfatte 14 tønder land. Men tilsyneladende havde haveselskabet overvurderet sin økonomiske formåen. I hvert fald blev der i 1910 optaget forhandlinger med byrådet. To muligheder forelå. Enten skulle byen yde støtte til havens opretholdelse – eller lejemålet måtte ophæves. På et byrådsmøde i juni 1911 valgte man den sidste løsning, hvilket indebar, at Århus Kommune overtog haveselskabets bygninger, inventar og redskaber for et samlet beløb 3.000 kr. I denne handel indgik også en gammel udtjent hest, som byen påtog sig at behandle godt!

I de mellemliggende 90 år siden den kommunale overtagelse af det areal, som var ramme om den daværende planteskole, er Botanisk Have blevet udvidet flere gange, således at haven i dag omfatter 21,5 hektarer.

Heri indgår Den gamle By, som blev indviet i 1914 ved genopførelsen af den gamle borgmestergård, der i dag er placeret på byens torv, hvor den indgår i et købstadsmuseum, som hører til landets største turistattraktioner.

Det er mere, end der kan siges om Mønsgade på den anden side af hegnet.

Men i kraft af sine vejrmøller har gaden alligevel ydet et bidrag til lokalhistorien.

Væddeløbsbanen og Idrætslandskab Århus

Selv om lejeaftalen med Århus Kommune først udløber i 2030, er en udflytning til Vilhelmsborg genstand for en fornyet drøftelse. Men reelt er der tale om en "gammel traver".

På torsdag samles repræsentanter for Team Danmark, Center for Idræt, Århus Cykel Klub, Århus Idrætspark og Idrætssamvirket til et møde med Idrætslandskab Århus som tema. Bag initiativet står organisationen Space Makers, hvis visioner om den fremtidige anvendelse af arealet omkring det nyrenoverede stadionanlæg og den nyopførte hal Arenaen allerede har været genstand for avisomtale. I det idrætslandskab, som Space Makers har udarbejdet et forslag til, indgår også en alternativ anvendelse af Jydsk Væddeløbsbane, som ønskes flyttet til det nationale ridesportscenter Vilhelmsborg. En ide, der absolut ikke har vundet gehør hos væddeløbsbanens ledelse, som henholder sig til en aftale med Århus Kommune gældende til 2030.

Men det afholder ikke Space Makers fra at arbejde videre med planerne, som i store træk støttes af fritids- og kulturrådmand Niels Erik Eskildsen. På det areal, hvor væddeløbsbanen har ligget siden indvielsen i 1923, går visionerne ud på at anlægge et idrætslandskab omfattende vandland, en hal baseret mere på aktiviteter end tilskuere, idrætsbørnehave, udendørs turfbane, skøjtebane, kropscenter, vandrehjem/hotel samt bygninger til administrative formål. I det samlede projekt indgår også en kombineret indendørs cykelbane og atletikhal ved den nuværende cykelbane. Unægtelig en stor mundfuld, hvilket samtidig forklarer, at der arbejdes med en tidshorisont, som strækker sig en snes år frem.

Hos Jydsk Væddeløbsbane kan lysten til at flytte til Vilhelmsborg ligge på et lille sted. Men samtidig har hestesportsfolkene åbnet en dør på klem med hensyn til, at det store anlæg ved Observatoriestien kan danne ramme om nogle af de beskrevne aktiviteter.

Galop i Skejby

At der ikke er stemning for at bryde op fra det attraktive miljø, som væddeløbsbanen gennem 78 år har udgjort en del af, forekommer ret forståeligt. Men det ændrer på den anden side ikke ved den historiske kendsgerning, at der også blev afviklet hestevæddeløb på århusianske breddegrader før banens indvielse. De første fandt sted allerede i 1890'erne og omhandlede udelukkende galop. Ved Jydsk Væddeløbsforenings stiftelse i 1898

udfoldede man sig på en primitiv bane ved den daværende Magdalenemølle, hvor Marselisborg Hospital nu er beliggende. Andre steder, hvor der blev arrangeret væddeløb, var Galgebakken for enden af Ny Munkegade og i Skejby. Men sidstnævnte bane var placeret i så kuperet et terræn, at tilskuerne havde problemer med at følge rytterne.

Den folkelighed, der i dag kendetegner Jydsk Væddeløbsbane, var ukendt for 100 år siden. Datidens galopløb henvendte sig primært til velstående folk fra land og by, og det sociale mønster blev understreget af, at rytterne i vid udstrækning var officerer. Men oprettelsen af Foreningen for Hestesport og Ridesportsforeningen medvirkede til, at interessen bredte sig til andre kredse, hvilket forstærkede ønsket om at få anlagt en bane med en hensigtsmæssig placering.

De første indsatser

Det var i relation til det sidste, at de to foreninger rettede opmærksomheden mod det 30 tønder land store areal bag den nyopførte Århus Idrætspark. Forhandlinger med Århus Kommune mundede ud i, at der blev indgået en lejekontrakt, der gav hestesportens repræsentanter råderet over arealet ved Observatoriet. Stadsingeniøren påtog sig at udarbejde planer for anlæggelse af en galopbane, men projektets realisering var dyrere, end de nybagte lejere kunne magte. Det lykkedes trods alt at rejse 5.000 kr. til formålet, hvilket rakte til at etablere en elipseformet bane på 1.200 meter. Indvielsen i 1923 – en stor dag i jyske hesteportskredse – samlede 3.500 tilskuere, der gjorde de første indsatser i de primitive totalisatorboder.

Men i fortsættelsen gik udviklingen i retning af trav, hvilket førte til stiftelsen af Århus Travklub. Som en konsekvens af denne nyskabelse var næste trin i banens udbygning indvielsen af en travbane i 1932. Den nyanlagte bane målte 1.000 meter og krævede et betydeligt jordarbejde, fordi den oprindelige bane rummede et bakkedrag, som hindrede publikum i at have fuldt overblik over løbenes afvikling. Den nødvendige udjævning krævede derfor, at der blev flyttet 7.000 kubikmeter fra opløbssiden til langsiden ved stadion, som blev hævet en meter. Herved blev banens niveauforskel reduceret til ni meter, og selv om det ikke kunne siges at være optimale betingelser, blev travbanen inden for galopbanen alligevel en succes, som stimulerede den lokale hestesportsinteresse.

Omfattende forbedringer

Travhestenes indtog på Jydsk Væddeløbsbane fordrede nye investeringer fra ejernes side. De første travere blev dels hentet fra København og dels fra Tyskland, og bag indkøbene stod et konsortium af pengestærke personer. Men det opsving, som travsporten repræsenterede, var ikke uden mislyde. For oprettelsen af Hesteportsforening for Jylland lagde op til et udtalt modsætningsforhold til Århus Travklub, hvilket skabte en langvarig konflikt. I det hele taget skortede det ikke på foreningsdannelser omkring banen. En af dem, Travhestens Værn, havde til formål at skabe bedre forhold for udtjente travere, som man forsøgte at hindre i at afslutte deres sidste år som trækdyr i vognmandsforretninger.

Slutningen af 30'erne var en periode kendetegnet af offentlige beskæftigelses-



Der var trængsel ved totalisatorboksene, da travsporten holdt sit indtog på Jydsk Væddeløbsbane efter en udbygning af anlægget. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

arbejder i bestræbelserne på at afhjælpe en rekordhøj arbejdsløshed. Det kom blandt andet Jydsk Væddeløbsbane til gode. I perioden op til 2. verdenskrigs udbrud var banen genstand for en række forbedringer, som fik det samlede anlæg til at fremstå i den skikkelse, som kendes i dag. Under ledelse af den daværende formand, bankdirektør Niels Jensen, blev der opført en ny tribune ved opløbet med plads til 1.000 tilskuere og med totalisatorfaciliteter. Der blev også indrettet en ny restaurant og mere publikumsvenlige ståpladser. På inderkredsen bidrog to nye dommertårne og en tunnel, der sikrede en bedre tilkørsel fra og til staldene, til helhedsindtrykket af en væddeløbsbane af internationalt snit.

Også selve banelegemet forbedredes ved, at den tidligere nævnte niveauforskel blev reduceret fra 9 til 4 meter.

Løber den "forkerte" vej

Men de mange forbedringer ændrede alligevel ikke ved Jydsk Væddeløbsbanes væsentligste skavank, der får den til at afvige fra de fleste andre baner, og som siden anlæggelsen for 78 år siden har udgjort et kuriosum. I Århus løber hestene højre rundt. Et forhold, der vanskeligt lader sig ændre, fordi det vil forudsætte, at såvel cementtribune som dommertårn skulle flyttes ned til den anden ende af opløbet.

I sin efterhånden lange levetid har den smukt beliggende væddeløbsbane oplevet



Mens en udflytning af væddeløbsbanen til Vilhelmsborg igen er et tema i lokaldebatten, fortsætter aktiviteterne upåvirket.

op- og nedture i takt med travsportens skiftende konjunkturer. Selv om banen fortsat er en institution, som gennem generationer har givet såvel hestesportsvenner som spillere mange glæder, lader det sig vanskeligt bortforklare, at udviklingen i de senere år ikke har været i banens favør. Et forhold, som nye million-forbedringer så sent som i jubilæumsåret 1998 ikke har været i stand til at ændre ved. Banedirektør Pauli Bode peger i denne sammenhæng på, at nedgangen i såvel tilskuertal som spilleomsætning afspejler en international tendens. Dette års samlede besøg på 110.000 – næsten en halvering siden 1988 – skal blandt andet ses i lyset af, at antallet af løbsdage i år er reduceret til 42 i forhold til 52 i fjor. Men nedgangen skyldes også den øgede konkurrence fra andre former for spil.

Debatten genoplivet

Debatten om Jydsk Væddeløbsbanes fremtidige placering, der nu rejses af Space Makers, er i øvrigt ikke ny. Temaet var allerede oppe at vende i 1970'erne, og det samme var tilfældet i 1994, da kulturrådmand Niels Erik Eskildsen bragte Vilhelmsborg på bane. Dengang hed formanden for ridecentret syd for Århus Bjarne Ørum. Den tidligere rådmand gav dengang udtryk for, at der ikke var penge til væddeløbsbanens udflytning, og at Vilhelmsborg var for følsomt et miljøområde til at magte denne belastning.

Samme argumenter vil formodentlig kunne anføres i dag. Men debatten forstummer næppe af den grund.

Millioner af rugbrød bagt til hele byen

Men efter mere end 70 års virksomhed blev Bagernes Rugbrødsfabrik i Sølystgade delvis nedrevet og forvandlet til Beboernes Hus, som i dag er ramme om talrige aktiviteter.

Der er indkørsel forbudt ved Sølystgade, når man kommer kørende fra Høegh-Guldbergs Gade. Det samme er tilfældet ved gadens udmunding i Ny Munkegade. Heller ikke her er det tilladt at køre ind. Hermed turde det være mere end antydet,



Indgangen til den gamle brødfabrik etableret i 1896 fulgte en gammel sti anlagt et halvt århundrede tidligere, da der ikke var noget, som hed Sølystgade. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

at Sølystgade ikke er baseret på gennemgående trafik, hvilket de lokale beboere formodentlig er godt tilfredse med. Når der alligevel holder pænt med biler i den gamle gade, skal forklaringen søges i, at der er tilkørsel i begge retninger via Sjællandsgade, der således optræder som trafikal fødelinie.

Det er også Sjællandsgade, der deler Sølystgade i to afsnit, som begge tilhører en tidsalder, da gadernes linieføring tog hensyn til lokale jordbesiddere. Det ældste afsnit af gaden mellem Høegh-Guldbergs Gade og Sjællandsgade blev anlagt og navngivet i 1877. Navnet refererer til, at storkøbmand Peter Herskind forinden havde opført "Villa Sølyst" på en hjørnegrund, som kom til at danne udgangspunkt for gaden af samme navn. Dengang var flere af de gader, som i dag udmunder i Høegh-Guldbergs Gades sydlige side, endnu ikke anlagt.

Det samme var tilfældet med Sølystgades vestlige afsnit, som først blev ført igennem til Ny Munkegade i 1890. Men det skete ikke i en lige linie, fordi man herved ville have gennemskåret en af de daværende tofter. Det forklarer, hvorfor gaden kendetegnes af et "knæk", som tog hensyn til omtalte tofte og derved gav ejeren mulighed for efterfølgende at foretage en hensigtsmæssig udstykning.

Tvebakker som speciale

At Sølystgade er anlagt i to etaper, kommer også til udtryk ved, at det arkitektoniske helhedsindtryk afviger. Mens den ældste bebyggelse mod øst består af 2 ½ og 3 ½ etages beboelseshuse i røde teglsten og i nogle tilfælde med pudsede facadedekorationer, er gadens vestlige strækning kendetegnet af en højere bebyggelse i 4 ½ etager. Det medvirker til at skabe et mere trangt gaderum, fordi gadens bredde ikke står i et harmonisk forhold til husenes højde. Et forhold, der i nogen grad opvejes af, at der gennemgående er tale om velholdte ejendomme.

Hvad der også bidrager til at gøre dette afsnit af Sølystgade mere åbent, er den nedrivning af det meste af Bagernes Rugbrødsfabrik, der blev foretaget i begyndelsen af 1970'erne, og som banede vej for etablering af Beboernes Hus. Rugbrødsfabrikken, der udgjorde gadens eneste større virksomhed, blev grundlagt i 1896 med bagermester Johan Eduard Holle som den udfarende kraft. Holle med kejser Wilhelm-skægget overtog i 1871 W. Schibyes bageri i Vestergade og drev det frem til 1905, da sønnen Otto tog over.

Holle senior, der opnåede at blive æresmedlem i Aarhus Bagerlaug, skabte en betydelig forretning – blandt andet i kraft af, at han specialiserede sig i tvebakker! Denne form for bagværk havde ikke kun et lokalt kundeklientel. Den foretagsomme bagermester forsynede også københavnske hoteller med sine tvebakker, som også havde udenlandske aftagere. Men med al respekt for dette smuldrende produkt var der trods alt mere substans i rugbrød – ikke mindst når målgruppen udgjordes af folk, der udførte hårdt fysisk arbejde, eller børn i voksealderen. Det var baggrunden for, at Johan Eduard Holle i 1895 samlede en kreds af bagermestre til et møde med en rugbrødsfabrik på dagsordenen.

Vandrørsovne

Ved mødet indgik overtagelse af en eksisterende fabrik i overvejelserne, men i



Dekorationen af en af brødfabrikkens tilbageblevne mure lader ingen i tvivl om forvandlingen til beboerhus. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

den sidste ende enedes de tilstedeværende om at tage skridt til opførelse af en moderne fabrik. For at realisere dette projekt blev der rejst en aktiekapital på 40.000 kr., hvilket var et betragteligt beløb efter datidig målestok. Det næste skridt var at erhverve et areal i Sølystgade tilhørende gartner Mikkelsen, hvorefter den anerkendte arkitekt V. Puch, der har lagt navn til en række kendte århusianske bygninger, blev sat på opgaven at tegne den nye rugbrødsfabrik.

Men de ydre rammer udgjorde kun én side af sagen. Produktionsapparatet var ikke mindre væsentligt. Ikke mindst etablering af de rigtige ovne var af vital betydning for den fremtidige drift, hvilket fik aktieselskabets ledelse til at optage kontakt med det tyske firma Lehmann i Dresden. Herfra leveredes de vandrørsovne, som skulle skabe grundlag for, at der i bogstavelig forstand kom brød på bordet. Også den ældemaskine, der skulle bearbejde surdejgen, repræsenterede det nyeste inden for branchen.

Fik egen mølle

Den 4. juni 1897 kunne det det første hestekøretøj med friskbagt rugbrød forlade den nyopførte fabrik i Sølystgade og forsyne byens bagerforretninger. Senere blev distributionen motoriseret. I forbindelse

med produktionsstarten blev repræsentanter for den lokale presse inviteret til at besigtige rugbrødsfabrikken, som heller ikke fra forbrugerside kunne klage over manglende interesse. Det skabte i de følgende år baggrund for en fortsat udbygning af virksomheden, der blandt andet fik flere dobbeltovne, hvilket øgede produktionskapaciteten. I 1901 føjedes en ny dimension til fabrikkens aktiviteter, da der blev opført en mølle, som betød, at virksomheden blev selvforsynende med mel. Møllen blev også suppleret med et silopakhus, som kunne rumme 2.400 tønder korn fordelt i fire lagerrum.

Men nogen guldgrube var rugbrødsfabrikken trods alt ikke. Med mellemrum opstod der økonomiske problemer, som bevirkede, at nogle af auktionærerne måtte træde til, når likviditeten var stram. Det gjorde heller ikke situationen bedre, at virksomheden i 1907 blev ramt af sin første konflikt, da bagersvendene nedlagde arbejdet. Men også denne konflikt fandt en løsning, inden det igen strammede til. 1. verdenskrigs udbrud i 1914 skabte problemer med at sikre de nødvendige kornleverancer, og da kvaliteten til tider lod noget tilbage at ønske, var det også nødvendigt at anskaffe de nødvendige maskiner til korntørring.

Nedrivningen

Optakten til "de brølende tyvere" forløb heller ikke problemløst i Sølystgade 30, hvor fabrikken holdt til. En brand i kornsiloen raserede tagetagen, som det tog tid at genopføre.

Men rugbrød savnedes trods alle genvordigheder ikke i de århusianske hjem. Produktionen øgedes fra år til år, og da den var på sit højeste, lå den daglige kapacitet på 20.000 kilo – eller mere end syv millioner på årsbasis.

Trods denne ganske imponerende produktivitet skulle det alligevel vise sig, at brødovnene i Sølystgade arbejdede på lånt tid. I slutningen af 1960'erne indhentede udviklingen bagernes gamle fabrik efter mere end 70 års virksomhed. I 1972 indledtes nedrivningen af det store fabrikskompleks, der bredte sig over et samlet areal på 4.800 kvm. Det kom til at gå ud over skorsten, ovne og kornsilo, mens den nyere del bestående af pakhus og marketenderi fik lov til at blive stående. Det er dette afsnit – opført i 1958 – der i dag rummer Beboernes Hus, som udover en børneinstitution er ramme om en række aktiviteter – eksempelvis gymnastik for pensionister. Der er altså tale om et hus, som anvendes af alle aldersklasser.

Men beboerprojektet kom til verden i en periode, da de ideologiske fronter var trukket skarpere op end i dag. Modsætningerne var derfor til at tage og føle på, hvilket blandt andet kom til udtryk ved et møde, hvor den konservative rådmand for magistratens tekniske afdeling, Olaf P. Christensen måtte "skrue bissen på". På et givet tidspunkt truede rådmanden med at afbryde mødet, hvis han ikke fik mulighed for at komme til orde og redegøre for planerne om beboerhusets indretning. I fortsættelsen gik det mere fredsommeligt til, og i den sidste ende lykkedes det at tilvejebringe den løsning, som Beboernes Hus i dag afspejler.

Beboere på barrikaderne

For at blive ved de boligpolitiske modsætninger, som kendetegnede denne periode,



Etableringen af Beboernes Hus med et grønt areal har medvirket til at skabe et mere åbent gaderum.

kan også nævnes en konflikt, som opstod omkring udstykningen af Sølystgade i fem ejerlejligheder. Fra lejernes side gik indsigelserne ud på, at den modernisering, der ønskedes foretaget, var udtryk for en spekulation, som reelt ikke indebar en kvalitetsforbedring. Ved en samlet aktion, som såvel ejendommens beboere som boliggruppen i øgade-kvartet stod bag, lykkedes det at få bremset planerne. Men forud var gået en af de blokader, som hørte denne periode til.

At Sølystgade sammen med det øvrige øgade-kvarter repræsenterer det ældre Århus, kommer i øvrigt til udtryk i en interessant detalje. Langs med Beboernes Hus og det gårdrum, som opstod ved brødfabrikken sanering, løber en sti, som kan tidsfæstes til 1843. Ved etableringen for mere end 150 år siden fulgte stien det oprindelige skel mellem de nordlige tofter. En anden kuriøs detalje, der er værd at notere, ligger i, at Sølystgades ældste afsnit er asfalteret, mens den yngre del er brolagt. Men det ændrer ikke ved helhedsindtrykket af en stilfærdig gade, som den trafikale omlægning har medvirket til at skabe.

Kontrasterne trives ved den nordlige udfaldsport

Den nyrenoverede studestald og funkishøjborgen Klintegården udgør to markante profiler i hver sin ende af Skovvej, der bygningsmæssigt repræsenterer en betydelig arkitektonisk spændvidde.

At betegne vejen langs lystbådehavnen op til Trøjborg som en arkitektonisk rodebutik, kan umiddelbart forekomme noget respektløs og negativt ladet. Det kræver derfor den tilføjelse, at ingen af delene er tilsigtet i Skovvejens tilfælde. Men det bortforklarer på den anden side ikke, at der er tale om en vej med indbyggede modsætninger, hvilket knytter sig til andet end de bygningsmæssige stilarter, der er repræsenteret, og som ikke er uden sammenhæng med Skovvejens anselige alder.

Kontraster finder man eksempelvis på den vestlige side ikke langt fra udgangspunktet Østbane Torv. Her ligger vejens ældste bygning, den såkaldte studestald fra 1865 side om side med en nybygning, der kun er få måneder gammel, og som rummer både beboelse og en dagligvareforretning. Studestalden har sin egen historie. Bygningen blev opført af købmand og fabrikant Hans Henrik Bering Liisberg efter arkitekt Steinbrenners tegninger. Liisberg hørte til byens brændevinsproducenter med fabrik i Mejlgade. Men den gesjæftige fabrikant beskæftigede sig også med studehandel og fandt det derfor nærliggende at lade de opstaldede drøvtyggere tage sig af kartoffelresterne fra brændevinsproduktionen. Af praktiske grunde blev studestalden derfor opført i nabolaget.

I nyere tid har studestalden været anvendt til talrige formål, men efterhånden kendetegnes den gamle bygning af et stigende forfald. Der var derfor kraftige røster, der talte til fordel for en nedrivning, mens andre fandt den bevaringsværdig. For nogle år siden erhvervede forretningsfolk med planer om at opføre et hotel stalden med tilhørende areal. Men selv om den daværende stadsarkitekt havde sagt god for projektet, strandede det i byrådet, som måtte købe grunden tilbage. Nu ejes den snart 150 år gamle bygning af ejendomsselskabet Essex, der efter en gennemgribende renovering netop er flyttet ind i studestalden, hvilket i torsdags blev markeret ved en reception. Set med nostalgiske øjne er det derfor relevant at tale om en happy end.

Bærer alderen pænt

Også i fortsættelsen veksler bebyggelsen på Skovvej mellem gammelt og nyt – med slutningen af 1800-tallet som dominerende tidsfaktor.



Sporvogn på vej ned af Skovvej, mens hestekøretøjet må stride sig den modsatte vej. Det var samtidig året nærmere betegnet 1904, da sporvognene blev elektrificeret.

(Foto: Lokalhistorisk Samling)

Hvis ikke en tæt trafikstrøm i begge retninger talte sit tydelige sprog om, at der er tale om Århus anno 2002, kunne visse afsnit af Skovvej godt give associationer i retning af provinsidyl. Denne kommer mest til udtryk i den bebyggelse, man møder på strækningen fra nr. 21-51. Her opførte Arbejdernes Byggeforening i årene 1887-93 en sammenhængende og stilmæssigt ensartet husrække i 2 ½ etager og med små haver foran. De små gulstenshuse brydes af flere gavlrisalit-udformede facader og har andre arkitektoniske detaljer, der er værd at opholde sig ved. Det gælder både gennemgående buefriser under hovedgesimserne samt bislag ved indgangspartierne. Men mindre heldig forekommer vinduesudskiftningerne og de dominerende kviste, som nogle af ejendommene er blevet forsynet med.

Arbejdernes Byggeforening, der forlængst er afløst af andre kooperative foretagender, har også i andre henseender sat sit præg på byen, men den tidsalder, hvor foreningen udfoldede sig som bygherre, ligger efterhånden så langt tilbage, at de ejendomme, der blev opført for mere end 100 år siden, er afløst af nyt byggeri. Det gælder eksempelvis i Frederiks Allé, hvor Mejeriforeningen har sit domicil.

Arbejdernes Byggeforening, der har sat sine varige spor på Skovvej, indledte sin virksomhed med en startkapital på 18.000 kr., hvilket selv efter datidens målestok



Klintegården, opført i 1936-38, hører til byens mest markante eksempler på den funktionalistiske byggestil. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

var beskedent. Kapitalen blev styrket gennem ugentlige medlemsbidrag. Kvaliteten af de huse, foreningen lagde navn til, lå betydeligt over datidens arbejderboliger, hvilket blandt andet blev fremhævet i de rapporter, som byens læger udarbejdede for Det Kongelige Sundhedskollegium.

På Skovvej bærer den hedengangne byggeforenings huse deres alder med en vis ynde. Det gælder også den traditionsrige Cirkuskro, der indgår i samme afsnit.

Den stejle vej nordpå

At mange af ejendommene er af ældre dato rummer den konsekvens, at det samme kan siges om vejen som helhed. For selv om Skovvej er navngivet i 1872, skal dens tilblivelse søges hundredvis af år længere tilbage i tiden. Inden vejen fik sit nuværende navn, hed den i øvrigt Strandvejen, hvilket formodentlig havde sammenhæng med, at der dengang ikke var nogen havn nedenfor, men kun en strandbred. I øvrigt skal der nok være dem, der er af den opfattelse, at heller ikke Skovvej længere er en dækkende betegnelse, fordi vejens grønne element er yderst begrænset.

Under alle omstændigheder udgjorde den daværende Strandvej byens nordlige udfaldsvej, der startede ved byporten for enden af Mejlgade. Hvis man skulle til Vejlby eller videre til Grenå, måtte hestekøretøjerne dengang møjsommeligt arbejde sig op ad bakken på den anden side af Mejlport.

Samme forhold gjorde sig gældende, når der stod en søndagsudflugt til Riis

Skov på programmet. De alternativer, som ringgaderne i dag udgør, eksisterede ikke. Skovvejens centrale rolle som trafikåre er af samme grund ikke af nyere dato.

Hvis stigningen op mod Trøjborgvej, hvorfra Skovvej går over i Dronning Margrethes Vej, er stejl, var det ikke i mindre grad tilfældet, før bilismen afvejede dette forhold. For selv om Skovvej stort set har haft samme forløb i sin lange eksistens, er der i tidens løb sket en vis nivellering af terrænet. At det forholder sig sådan, fremgår blandt andet af studestaldens nedsænkede placering i forhold til vejbanen, der er blevet hævet på denne strækning.

Åbner sig mod havnen

Bebyggelsen bestående af beboelsesejendomme og enkelte huse varierer fra 1 til 6 etager, hvilket medvirker til den savtakkede profil, vejen frembyder. Bebyggelsen på vejens to sider er ikke lige lange, hvilket bidrager til et gaderum, der åbner sig ud til havnen. Den fysiske forklaring skal søges i, at det ved anlæggelsen var nødvendigt at tage hensyn til såvel østbanens spor som havnen. Men det medvirker til et lysere helhedsindtryk.

For at vende tilbage til kontrasterne på Skovvej, kommer disse også til udtryk i vejens øverste del. Her ligger på vestsiden fra nr. 107-129 en række 1 ½ etages huse i en tilbagetrukket position, som giver plads til forhaver, der i nogle tilfælde skråner ned mod vejbanen. Størsteparten af de små huse er opført i 1880'erne. På den anden side af vejen rykker tidsbilledet et halvt århundrede frem for at give plads



Efter afslutningen på en gennemgående renovering af studestalden forstummede enhver tale om nedrivning af den næsten 150 år gamle bygning.

til et af byens mest attraktive boligkomplekser – den hvide funkishøjborg Klintegården. Byggeperioden var 1936-38, og arkitekten hed Hans Ove Christensen. Det er den gængse opfattelse, at Klintegården afspejler både den arkitektoniske, tekniske og sociale nytænkning, som kendetegnede 1930'ernes byggeri. Eksempelvis var anvendelsen af jernbeton i konstruktionerne og stålvinduer noget nyt.

Klintegården

Klintegården var med sine seks etager, karnapper sammenbygget med altaner og dobbelte altaner ved trappefag indrettet som et kollektivhus, der henvendte sig til familier med udearbejdende ægtefæller. Der var derfor fælles opholds- og spisestuer med køkken, børnehave og fælles gæsteværelser. Men kollektivet måtte i det lange løb vige for mere traditionelle samværsformer. I dag er størsteparten af de attraktive lejligheder med den storslåede udsigt over havnen udstykket i ejerlejligheder, men næsten 70 år efter opførelsen fremstår Klintegården sammen med Strandparken som byens mest markante eksempler på den funktionalistiske byggestil. A propos udsigt kan det anbefales at gå en tur ind gennem porten til Klintegården og beundre udsigten fra den sammenhængende terrasse.

På denne baggrund må beboernes indædte modstand fremkaldt af Langeliniebyggeriets trussel mod denne udsigt forekomme forståelig. Udgangen på det lange sagsforløb turde være velkendt. Efter flere justeringer af byggeriet ved siden af Klintegården er dette nu i fuld gang. Det samme en anlæggelsen af en vej hen til Langelinie, hvilket allerede har ført til etablering af et lyskryds ved Skovvej.

Stilfuld afslutning

Tæt ved dette lyskryds ligger nedkørslen til den cykelsti, som blev etableret af Aarhus Bicycle Club i 1894 med sigte på at skaffe tilskuerne til cykelbanen ved Vejlby Fed lettere adgang til banen. Men selv om cykelstien var en populær foreteelse, hjalp det ikke cykelbanen, som måtte lukke efter et par sæsoner. For at benytte cykelstien måtte folk betale et gebyr, hvilket gjorde den til en ganske god forretning for Aarhus Bicycle helt frem til 1939, da den blev overtaget af Århus Kommune.

Navnet Chr. Frühstück Nielsen optræder i mange sammenhænge, når temaet er fremtrædende århusiansk arkitektur. Det gælder også på Skovvej, hvor Frühstück Nielsen i de to sammenhængende ejendomme i nr. 48-50 har sørget for et kvalificeret naboskab til Klintegården. "Skovborg", som den hvide bygning hedder, er opført i 1909 og sørger for en stilfuld afslutning, inden Skovvej fortsætter i Dronning Margrethes Vej.

Kirkens arkitektur og placering gav problemer

Men i den sidste ende blev der skabt et seværdigt miljø ved Skt. Lukas Kirkeplads.

Da Skt. Lukas kirke for to år siden blev udbygget med et anneks omfattende menighedsrådssal samt lokaler til konfimationsforberedelser og administration, ændrede pladsen, som ved anlæggelsen for 77 år siden fik navn efter kirken, karakter. Den rektangulære plads ved kirkens vestvendte hovedindgang fortsætter nu i et smallere forløb ud i Horsens-gade. Men denne indskrænkning har ikke forringet pladsens kvaliteter. Dels fordi den trekantede tilbygning indgår i en harmonisk



Biskop Th. Schiøler foretager grundstensnedlæggelsen til den krypt, der udgjorde første etape af Skt. Lukas kirkes tilblivelse. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

helhed med kirken – og dels fordi Skt. Lukas Kirkeplads er omgivet af noget af kvarterets mest seværdige arkitektur.

At det miljø, som kirken er centralt placeret i, har byæstetiske kvaliteter, bør sættes i relation til, at såvel Ingerslevs Boulevards forlængelse ud til de Mezas Vej som kirkens placering og udformning for snart 100 år siden voldte byplanlæggere og andre involverede betydelige problemer.

To forhold påvirkede denne planlægning. I 1912 vedtog byrådet en plan, der udover boulevardens forlængelse i en bredde på 185 fod også afsatte plads til opførelsen af en ny kirke. Det sidste skulle ses i lyset af, at Frederiksbjergs fortsatte ekspansion havde gjort Skt. Pauls sogn med kirken på toppen af M.P. Bruunsgade til landets største sogn uden for København. Behovet for en sognemæssig opdeling og opførelse af en ny kirke var derfor påkrævet.

De første kontroverser

Hvis der ikke herskede uenighed på dette punkt, så kom denne til gengæld til udtryk i det fortsatte forløb. For de første planer tog sigte på at placere kirken for enden af den forlængede boulevard. Men udvalget for byens udvidelse havde et andet syn på tingene, hvilket kom til udtryk i følgende udtalelse fra fabrikant J. Chr. Møller:

"Vel var grundene lidt dyrere der, hvor kirken skulle ligge, end længere borte. Men menigheden ville selvfølgelig gerne have kirken liggende på en tiltalende plads og helst nogenlunde i midten af det kvarter, der skulle søge den".

Denne lidt knudrede formulering gjorde så tilpas indtryk på byrådets beslutningstagere, at Skt. Lukas fik den placering, den siden har indtaget. Men det var ikke det eneste problem, som stadsingeniørens nyetablerede kontor måtte tumle med. Også den brede boulevards udmunding i de Mezas Vej ved den senere Harald Jensens Plads var medvirkende til at give teknikerne sved på panden. Hvorvidt det trafikbillede, der tegner sig i dag, hvor der ikke længere er indkørsel til de Mezas Vej, hvis man skal sydpå, kan betegnes som ideel, skal der nok herske delte meninger om.

Underkendt vinderprojekt

I fortsættelsen skulle det også vise sig, at beslutningen om Skt. Lukas kirkes placering på ingen måde var udtryk for, at alle genvordigheden nu var ryddet af vejen. For tilbage stod kirken og dennes arkitektoniske udformning. I 1913 blev der udskrevet en konkurrence, og arkitekt Holger Rasmussen udpegedes som vinder. Men dennes projekt affødte kritik fra såvel byrådsmedlemmer som menighedsråd for i den sidste ende også at blive underkendt af Ministeriet for Kirke- og Undervisningsvæsen. Alligevel fastholdt komitéen, der havde valgt Holger Rasmussen sin holdning og indledte en indsamling. Men de fortsatte modsætninger samt 1. verdenskrigs udbrud satte en stopper for projektets iværksættelse. En ny konkurrence udskrevet fem år senere end den første faldt herefter ud til fordel for arkitekterne Anton Frederiksen og Kaj Anton Gottlob – sidstnævnte senere professor og bygningsinspektør.

Alligevel skulle der forløbe yderligere tre år, inden kirkebyggeriet kunne indledes. Men heller ikke opførelsen kende-

Det første vinderprojekt blev underkendt i kirkens lange tilblivelsesproces, som kom til at strække sig over 13 år, inden indvielsen kunne finde sted i 1926. (Foto: Lokalhistorisk Samling)



tegnedes af et tempo, der var egnet til at imponere ret mange. Gennem privat indsamling og kommunal støtte lykkedes det at tilvejebringe 145.000 kr., hvilket gav grundlag for at ansøge om at bygge kirken i to faser ved først at opføre krypten og indvi denne som midlertidig kirke. Efter grundstensnedlæggelse i 1921 samledes 19 af byens gejstlige to år senere til en andagt i Skt. Pauls kirke for efterfølgende at gå i procession gennem Odensegade til krypten.

Stilen justeret undervejs

De følgende år fortsatte bestræbelserne for at skaffe de nødvendige midler til kirkens fuldendelse, og situationen blev ikke lettere af, at der fra ministeriel side blev

rejst krav på, at kirken skulle være gældfri ved indvielsen og desuden råde over en vedligeholdelsesfond på 50.000 kr.

Men efter at alle vanskeligheder af såvel arkitektonisk som finansiel karakter var overvundet, kunne man den 14. marts 1926 omsider foretage den officielle indvielse. Om den nyopførte kirke ved Ingerslevs Boulevard skrev Jyllands-Posten:

Her er skabt et kirkerum så smukt og højtidsfuldt som i nogen århundredgammel kirke. Som kirkerummet står med klare, rene linjer, et stort rum med spartansk udstyr, da stemmer det utvivlsomt den kirkesøgende til andagt".

Under den lange opførelsesfase, hvor Kaj Gottlob var eneansvarlig, ændredes byggeriet, således at det oprindelige klassicistiske bevægede sig over i det nyklassicistiske. Facaderne af faksekalksten giver kirken et næsten puritansk indtryk, der er fastholdt i det indre. Men her er der grund til at fremhæve de 12 runde malerier i loftet udført af Johan Vilh. Andersen i 1962. Kirkens første orgel blev etableret i 1930 for at blive afløst af et nyt 43 år senere.

Monumental akse

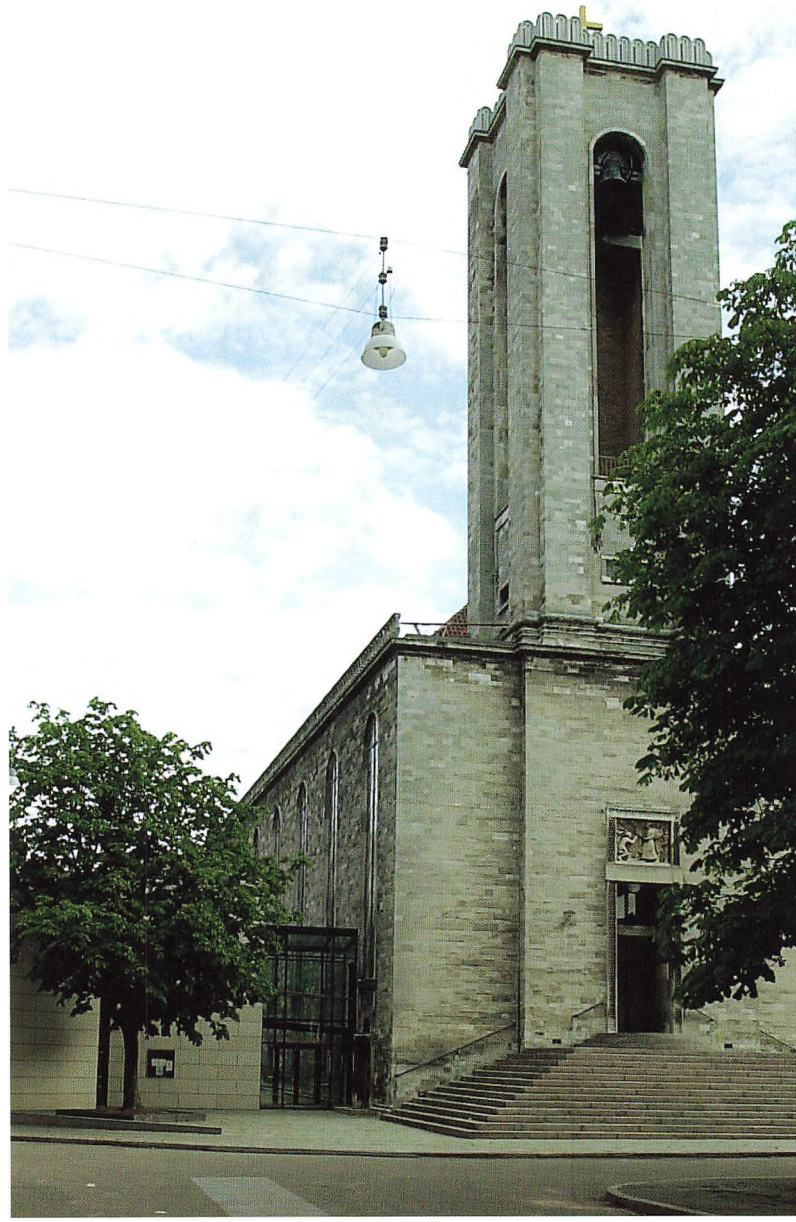
Tårnet over kirkens hovedindgang er placeret ud for Stadion Allés midterlinie, der mod syd rammer Århus Idrætsparks søjlegård. Denne næsten linialtrukne akse fremstår stadig som noget monumentalt, der er med til at give stadion-kvarteret karakter.

Den 18. juni 2000 var der igen indvielse i kirken. Denne gang af sognehuset, som afløste krypten og skabte mere tidssvarende rammer for menighedsarbejdet. De arkitektoniske intentioner om at skabe en bygning af samme enkelthed som kirken, men alligevel afstemt efter tidens normer, må siges at være efterlevet. Sognehuset er opført i to etager med indgang ved siden af kirkens hovedtrappe.

Skt. Lukas Kirkeplads' beplantning af kastanietræer kan føres helt tilbage til indvielsen, men er suppleret med nyplantning, der er med til at fremhæve det grønne miljø ved Ingerslevs Boulevard. Hvis pladsen alligevel ikke udmærker sig i anlægsmæssig henseende, opvejes dette forhold af de beboelsesejendomme, der indrammer den. Og i denne sammenhæng støder man igen på arkitektnavnet V. Puch, der også i andre henseender har sat sit præg på byen – vel at mærke i positiv henseende. Hertil kan føjes, at der rent faktisk har eksisteret to arkitekter af dette navn, nemlig senior og junior. Carl Vilhelm Puck (1844-1926) blev efterfulgt af Vilhelm Puck (1882-1954), og det er sidstnævnte, der har tegnet ejendommene på Skt. Lukas Plads, der indgår i en karré, som også omfatter Vejlegade, de Mezasvej Vej og Horsensgade.

Flotte detaljer

Ejendommene ved Skt. Lukas Kirkeplads nr. 2-8 udgør en sammenhængende helhed og er opført i 5 ½ etager i 1915-16. Facaderne er kendetegnet af fremspringende partier med karnapper og afsluttet med rundbuede gavle symmetrisk placeret. Arkitekturen er stilmæssigt renæssance-inspireret, og ikke mindst de flotte gavle, der formodes at være inspireret af herregården "Hesselagergård", er værd at kaste et blik på. Øverste etage er af den bindingsværkstype, der går under betegnelsen "fabriksafbinding" og er ad-



Det tilbyggede sognehus udgør sammen med Skt. Lukas kirke en vellykket arkitektonisk helhed.

skilt fra de øvrige etager med en kraftig hovedgesims i tegl og med rundbuefriser nedenunder. Risalit med rundbuet karnap afsluttes i nogle tilfælde af altaner, der i nr. 8, som udgør kompleksets midterakse, er forsynet med smedejernsrækværk. Ejendommene ved overgangen til Vejlegade er med til at fremhæve det fornemme helhedsindtryk, som refererer til en tid, da byggeri ikke var baseret på cementklodser.

Eftertiden har grund til at sende fabrikant J. Chr. Møller fra udvalget for byens udvidelse og bebyggelse en venlig tanke, fordi han for 90 år siden stod fast, da Skt. Lukas kirke og den tilhørende plads placering var på dagsordenen.

Købmandens bymark blev optikkens højborg

Schandorffstræde kendetegnes af det paradoks, at strædet trods sin centrale beliggenhed i byens hjerte først blev etableret for 30 år siden.

For 150 år siden græssede der køer på toft nr. 9 under Århus sydvendte bymark. I dag finder man samme sted byens samlingspunkt for avanceret optik. Så kort kan Schandorffstrædes historie beskrives. Det sidste er ikke uden sammenhæng med, at strædet først blev etableret og fik status som gågade for 30 år siden. Et ret kuriøs forløb, når det tages i betragtning, at vi befinder os i det centrale Århus – kun et stenkast fra strøget.

Og for at blive ved strøget blev også Søndergade anlagt på købmand Henrik Schandorffs bymark, hvilket forklarer, at denne forretningsgade oprindelig hed Schandorffs Gade og senere Sønderbakket. Først ved anlæggelsen af strædet bag stormagasin Salling kom den gamle købmand (1817-1869) igen til ære og værdighed.

Det sidste må betragtes som ganske rimeligt på baggrund af den ikke ubetydelige rolle, han indtog i forbindelse med byens udvikling. For at danne sig et reelt indtryk af denne udvikling, vil det være relevant at tage udgangspunkt i stadens beskedne udstrækning, inden Henrik Schandorff i midten af 1800-tallet tog fat på at udstykke sin toft. På det tidspunkt markeredes bygrænsen blandt andet af Posthusmøgen, hvis navn kan relateres til, at den tidligere førte frem til det datidige posthus ved Fredens Torv. Det var samme smøge, som i byportenes tid patruljeredes af toldbetjente på jagt efter personer, som forsøgte at smugle varer ind i byen.

Købmanden fik modspil

Da bytolden blev afskaffet og murene om den indre by forsvandt, satte det fart i en udvikling, der primært bevægede sig i sydlig retning. Og det var i denne sammenhæng, at Henrik Schandorff, der drev en stor købmandsgård beliggende på hjørnet af Sønder Allé og Frederiksgade, hvor Den Danske Bank nu residerer, ansøgte byrådet om tilladelse til at udstykke sin toft. Ansøgningen blev imødekommet under forudsætning af, at de nyetablerede gader Søndergade og Østergade skulle være mindst 30 alen brede. Byens viise fædre havde åbenbart ikke fantasi til at forestille sig den trafikale udvikling og Søndergades senere forvandling til gågade.

Schandorff var i øvrigt ikke købmand for ingenting. Også i relation til bystyret forsøgte han at få en handel i stand. Efter at han i 1854 havde annonceret sine grunde til salg, gik hans udspil ud på,



Så snævert og ugæstfrit så der tidligere ud i Schandorffstræde, der her er taget fra Posthussmøgen. I baggrunden stormagasinet Salling, der gør klar til at udvide.
(Foto: Lokalhistorisk Samling)

at hvis han bekostede anlæggelsen af de nye gader, skulle kommunen kompensere hans byggeafgifter – som det havde været tilfældet med nyopførte huse i Fredensgade. Men denne gang havde købmanden forregnet sig. Kommunen gav ikke længere ved dørene.

Alligevel manglede Henrik Schandorff ikke købere til sine grunde. En af dem var en ung ingeniør ved navn Søren Frich, der anlagde en maskinfabrik på det areal, hvor Reginakomplekset blev opført i 1920'erne, da Frichs flyttede til Åbyhøj.

Salling lagde grunden

Mens Søndergade udviklede sig til strøggade i kraft af det trafikale gennembrud, som opførelsen af Skt. Clemens Bro

skabte grundlag for, og Østergade blev en vigtig gennemfartsvej til havnen, indtog den smøge, der senere skulle blive til Schandorffstræde, en mere upåagtet rolle. Der var kun tale om en smal passage, der fra Østergade førte hen til Posthussmøgen, og det miljø, der åbenbarede sig, var sandt at sige ikke spændende.

Begyndelsen til en udvikling i retning af det bedre blev iværksat af Sallingdynastiet repræsenteret ved skaberen af stormagasinet, Ferdinand Salling og sønnen Herman, der i 1952/53 opførte det gule forretningskompleks, som vender ud mod såvel Søndergade som Østergade og Schandorffstræde. For det arkitektoniske stod ingen ringere end C.F. Møller, men Ferdinand Salling nåede ved sin død i 1953 ikke at se sit livsværk realiseret.

I det mellemliggende halve århundrede har stormagasinet udvidet sine fysiske rammer på strøget i flere faser, og navngivningen af Schandorffstræde rykkede nærmere ved opførelsen af Sallings parkeringshus i 1969. Heller ikke parkeringshuset var nogen éngangsforeteelse. For så sent som i 2000 blev det store kompleks udbygget i højden, hvilket skabte grundlag for at etablere den "højbro", der i dag giver kunder mulighed for at gå direkte fra parkeringshus til stormagasin.



En ungdommelig version af tidligere viceborgmester Olaf P. Christensen ved indvielse af den netop navngivne gågade ved Schandorffstræde (Foto: Lokalhistorisk Samling)



Ved afslutningen af Sallings udbygning ud til Schandorffstræde blev der fra den optiske højborg på den modsatte side knyttet forventninger til et mere grønt miljø.

"Øjengaden"

Men forinden var Schandorffstræde blevet navngivet og havde fået status af gågade, hvilket skete i april 1971, da den daværende rådmand for magistratens tekniske afdeling, Olaf P. Christensen på rituel vis klippede snoren over. Indtil det tidspunkt havde strædet været en "blindtarm" til Østergade. Ved samme lejlighed lagde rådmanden grunden til en ny forretningsgade, der efterfølgende skulle udvikle sig til optikkens højborg – eller "øjengade" om man vil. Fem år senere åbnede Tom Buris den første specialklinik for kontaktlinser, og 25 år senere domineres Schandorffstrædes østlige side ved parkeringshuset af et samlet kompleks af optiske forretninger, der udgøres af Buris Briller, Kontaktlinseinstituttet og Syntest Klinikken. I 1993 indgik Tom Buris, der i det væsentlige beskæftiger sig med udviklingsarbejde og design, i et partnerskab med Bo Lauenborg, som er daglig leder af det samlede foretagende.

Men Salling har ikke sagt sit sidste ord i Schandorffstræde. En udvidelse af stormagasinet havde længe været på dagsordenen, og det er ikke nogen hemmelighed, at sagsbehandlingens langsommelige forløb har matchet dårligt til købmand Herman Sallings tålmodighed. Men nu skulle der være lys forude. Lokalplanen har været til offentlig høring og er under behandling, hvilket skulle indebære, at Schandorffstræde inden årets udgang igen vil blive forvandlet til en byggeplads. Den projekterede tilbygning, som skal opføres i forlængelse af kompleksets "bagside" i nordlig retning, vil betyde, at udsigten til et ikke særligt spændende baggårdsmiljø forsvinder.

Ønskes: grønt miljø

Samtidig håber direktør Bo Lauenborg på "brillesiden", at der ved afslutningen af Salling-byggeriet vil kunne skabes et mere grønt miljø i bunden af Schandorffstræde – som kompensation for de træer, som p.t. står i vejen for det forestående byggeri. På ønskesedlen står også en fornyelse af flisebelægningen, der har kendt bedre dage.

Så udover at lægge navn til strædet, hvor han for 150 år siden indledte sin udstykning, kan Henrik Schandorffs efterkommere efter alt at dømme se frem til, at navnet kommer til at optræde i forbedrede rammer. Schandorff, der overtog føromtalte købmandsgård efter sin far Rasmus, gik senere i kompagniskab med kollegaen S.M. Holst, som gården er opkaldt efter. Da denne blev nedrevet kort før 2. verdenskrigs udbrud i 1939, bevaredes gårdens to ældste fløje sammen med portfagene, som i dag indgår i S.M. Holst gård i Den gamle By.

Til de mindre velkendte sider af Henrik Schandorff hører rollen som skibsreder. Baggrunden skal søges i det forhold, at briggen "Daisy" under et stormvejr i 1853 grundstødte ud for byporten i Mejlgade og blev stærkt beskadiget. Men efter at bjærgningsfirmaet Svitzer, der allerede eksisterede dengang, havde trukket den forliste brig fri af grunden og ved hjælp af pumper fået den bugseret ind i åhavnen, kom "Daisy" på auktion. For et beløb af 2.500 rigsdaler kom den nye ejer til at hedde Henrik Schandorff.

Institutionsgaden for unge og gamle

Hjarnøgade savner beboelsesejendomme i traditionel forstand, men har gennem snart 100 år været hjemsted for byens ældste børneinstitution og eneste metodistkirke.

Tilværelsens aldersmæssige yderpunkter mødes i Hjarnøgade. Her ligger byens ældste børneinstitution side om side med et plejehjem. Alligevel er der ikke fuld dækning for at tale om, at gaden opkaldt efter den beskedne ø ved Horsens fjord er forbeholdt de helt unge samt ældre på vej mod livets afslutning. For til bebyggelsen i en gade uden en eneste beboelsesejendom i traditionel forstand hører også en kirke opført af den lokale metodistmenighed, hvor de fleste årgange må formodes at være repræsenteret. Men tilbage står, at det er institutionerne, der dominerer Hjarnøgade, hvilket arkitekturen taler sit tydelige sprog om.

Med til at understrege det sidste er også, at det er én og samme arkitekt, som er ansvarlig for gadens udformning. M. B. Fritz påtog sig indledningsvis, hvilket vil sige i 1912 – samme år som gaden blev både anlagt og navngivet – at tegne Bethlehemskirken beliggende på hjørnet af Thunøgade og Hjarnøgade. Fritz stod også bag det kompleks, der rummer diakonissestiftelse og plejehjem, og som blev opført i to faser i henholdsvis 1917 og 1924 med Bethaniaforeningen som bygherre.

I kraft af sin arkitektur afviger Hjarnøgade i væsentlig grad fra det øvrige ø-gadekvarter. Medvirkende hertil er også, at førnævnte institutioner udelukkende er opført på Hjarnøgades vestlige side. Den ubebyggede østside består af en tilplantet skråning, der støder op til Århus Brandstation og Samsøgade Skole, hvilket bidrager til at skabe et luftigt gaderum, som tilgodeser det grønne element.

Særpræget kirke

Hjarnøgade er anlagt på et skrånende terræn, der med Thunøgade som udgangspunkt stiger op mod Samsøgade. I bunden af bakken er det Bethlehemskirkens karakteristiske arkitektur, der påkalder sig opmærksomheden. Metodisternes kirke er bemærkelsesværdig ved, at byggestilen godt kunne være hentet fra middelalderen. De romerske rundbuer over vinduer og døre, anvendelsen af granit ved trappen til hovedindgangen samt et klokketårn, der skyder sig op fra det røde tegltag, er med til at understrege indtrykket af en kirke, der er "anderledes". Det samme kan siges om den menighed, som holder til her.

Metodistbevægelsen kom til Danmark i midten af 1800-tallet via dansk-ameri-



Hjernøgade ligner sig selv siden de institutioner, der siden har domineret gaden, blev opført. I forgrunden Bethlehemskirken og i baggrunden Lokalcenter Bethania.

(Foto: Lokalhistorisk Samling)

kanere. Lokalt overhoved for den privatfinansierede kirke er en distriktsforstander, som bedst kan sammenlignes med en provst. Den særlige trosretning, som metodisterne repræsenterer, er blandt andet baseret på en personlig stillingtagen og en bekræftelse af dåbshandlingen ved en senere overhøring. At en væsentlig del af menighedsarbejdet er koncentreret om det sociale understreges af, at det var Bethania- foreningen, der stod bag opførelsen af det bygningskompleks, der gennem 85 år har udgjort naboskabet til kirken.

Lokalcenter i gamle rammer

De to sammenhængende rødstensbygninger, der ved opførelsen rummede henholdsvis en diakonissestiftelse og et plejehjem, er opført i 3½ og 4½ etager med granitsokkel og teglhængt mansardtag. Den lange nyklassicistisk inspirerede facade fremstår som et markant eksempel på den tids institutionsbyggeri, som man også møder andre steder i byen.

De to bygninger er forbundet med en mellembygning. I nyere tid har komplekset fået tilført en tilbygning i den nordlige ende, hvilket er faldet mindre vellykket ud i arkitektonisk henseende. Dertil afviger det nye i såvel materialevalg som stil for meget fra de oprindelige bygninger.

Det er uændret Bethaniaforeningen, der ejer bygningerne, som i dag udgør Lokalcenter Betania. Men det administra-

tive foregår i kommunal regi, og i denne sammenhæng opereres med begrebet korttidspladser, som er relevant i to sammenhænge. Enten ved udskrivelse fra et hospitalsophold eller som en overgangsperiode, mens der afventes en løsning af mere permanent karakter. Den funktion, Lokalcenter Betania p.t. udfylder som midlertidigt opholdssted for halvdelen af de 68 beboere, skal ses i lyset af, at der er tale om en institution med utidssvarende rammer. En modernisering er derfor nært forestående efter aftale mellem magistratens 3. afdeling og Bethaniaforeningen.

Alsidig arkitekt

Arkitekten bag Hjarnøgade var i øvrigt en alsidig kunstnerisk begavelse. M.B. Fritz, student i Århus, blev i 1888 cand. phil., inden han tog fat på en maleruddannelse ved kunstakademiet. At hans kvaliteter som maler vanskeligt kan anfægtes, vil fremgå af, at M.B. Fritz i en årrække frem til århundredskiftet udstillede på Charlottenborg. Men herefter foretog han et drastisk sporskifte ved i 1908 at afslutte en arkitektuddannelse og bosætte sig i Århus, hvor det ikke kom til at skorte på opgaver.

Som det også er tilfældet i andre gader, er husnumrene i Hjarnøgade ikke kendetegnet af den store konsekvens. Mens gadens dominerende bygning er forsynet med numrene 3-5, fortsættes der med nr. 9, som omfatter Arveprinsesse Carolines Børneasyl – en tilbagetrukket vinkelbygning i 1½ etager opført i 1918. Hvorvidt økonomien i projektet satte nogle begrænsninger for arkitekt Fritz skal være usagt. Under alle omstændigheder er der tale om en ret fordringsløs bygning, der ikke tåler sammenligning med naboskabet. Men hvis det ydre ikke kan betegnes som iøjnefaldende, så dækker bygningens indre til gengæld over et interessant lokalhistorisk kapitel. For det tidligere asyl, der i dag har status af kommunal børnehave, er med sine 166 år byens ældste af sin art.

Prinsessens donation

At børneasylet blev etableret i 1836, vil fremgå af en protokol, som fortsat bevares. Når arveprinsessen kom til at lægge navn til en institution, som på det tidspunkt repræsenterede noget banebrydende på det sociale område, skal forklaringen formodentlig søges i et lokalt tilhørsforhold. For Caroline var gift med arveprins Ferdinand, der var chef for et dragonregiment, som havde kvarter i Århus. Det er i øvrigt samme Ferdinand, som har lagt navn til den velrenommerede spiserestaurant i Den Gamle By.

Jens Paludan-Müller, der dengang var biskop i Århus, formåede arveprinsesse Caroline til at donere 550 rigsdaler til indretning af børneasylet, der udover at være byens første også blev et af landets første.

Som kvittering for den økonomiske håndsrækning kom asylet, der indrettedes i lejede lokaler på hjørnet af Frue Kirkerist, som senere blev bortsaneret, og Frue Kirkeplads, til at bære prinsessens navn. Asylets sociale funktion kom til udtryk ved, at det i vid udstrækning var børn af samfundets underprivilegerede, som blev optaget. Ofte var der tale om børn af enlige mødre, hvilket efter datidens normer stemplede dem som "uægte". Men ellers talte vedtægterne deres tydelige sprog om, at det klientel, som havde fortrinsret, var



Arveprinsesse Carolines Børneasyl hører til de institutioner, som er med til at give Hjarnøgade en særlig karakter. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

"børn af forældre, der hørte til den arbejdende klasse, og især af dem, hvis arbejde forefalder uden for deres hjem".

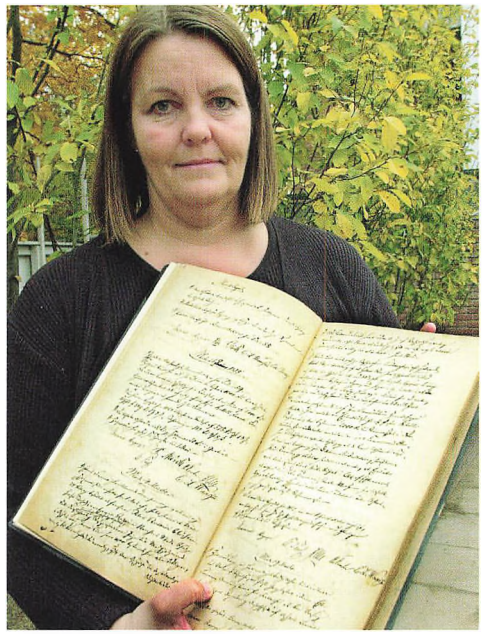
De trange forhold

Trods trange forhold husede asylet omkring 100 børn, og at der primært var tale om et opbevaringssted, hvor den pædagogiske side af sagen kunne ligge på et lille sted, kom også til udtryk ved, at der kun var en "asylmor" til at passe de mange børn. Arveprinsessen var ikke ene om at bidrage til asylets drift. Også repræsentanter for det højere borgerskab "spyttede i bøssen", mens kommunen holdt sig pænt tilbage. Forældrene betalte ikke noget for en asylplads, men børnene skulle selv have mad med, hvilket heller ikke var uden problemer for nogle familier. Også det forhold blev der kompenseret for ved, at velgørere leverede forskellige former for fødevarer til de unge pensionærer.

Men den velgørenhed, der var nødvendigt for at børneasylet ved Frue Kirkerist kunne eksistere og udfylde sin sociale funktion, ændrede ikke ved de trange pladsforhold. Allerede i midten af 1840'erne blev der derfor fremsat ønsker om at finde større og mere velegnede lokaliteter.

Udflytning til Hjarnøgade

To muligheder forelå. Enten at flytte til et gårdhus i Fiskergade eller at foretage en tilbygning ved Frue Kirkeplads. Men



At Arveprinsesse Carolines Børneasyl kan føres helt tilbage til 1836 bekræftes af en protokol, som den nuværende leder Karin Henriksen her står med.

det sidste forudsatte, at asylet overtog ejerskabet. Der gjorde sig dog en vis inhabilitet gældende med hensyn til gården i Fiskergade, som ejedes af to af asylets bestyrelsesmedlemmer. Man valgte derfor at overlade afgørelsen til arveprinsesse Caroline, som diplomatisk mente, at asylet skulle erhverve den bedst egnede af bygningerne. Men samtidig lod prinsessen skinne igennem, at hun foretrak de bestående lokaliteter. På denne baggrund blev asylet husejer i 1851, hvilket på ingen måde løste pladsproblemerne. Denne side af sagen fandt først en løsning otte år senere, da man kunne indvi en ny asylbygning.

Og så skete der i øvrigt ikke de store ændringer i det følgende halve århundrede – bortset fra, at der blev installeret el og wc med træk og slip.

Men under 1. verdenskrig viste firmaet Hans Schourup interesse for asylets areal, og da bestyrelsen samtidig af kommunen fik tilbudt en anden byggegrund ved Hjarnøgade, blev en flytning en realitet i 1919.

Selv om Arveprinsesse Carolines Børneasyl forlængst er blevet en selvejende institution i kommunal regi, er navnet fastholdt på den "nye" adresse. Her er primært det indre blevet ændret i de forløbne 84 år – og yderligere forbedringer er på vej. Ifølge børnehaveleder Karin Henriksen forventes en omfattende modernisering at blive iværksat inden for de nærmeste år.

Det er i øvrigt også værd at tilføje, at det var den daværende leder Karen Margrethe Christiansen, der i 1933 i sine private stuer i asylet indledte aftenundervisningen inden for Jydsk Børnehaveseminarium, som hun mere end nogen anden var initiativtager til.

Gaden, der opstod på en udbrændt tømmerplads

Kaløgade opkaldt efter slotsøen af samme navn var gennem næsten 70 år hjemsted for Seests Maskinfabrik, hvis bygninger senere blev overtaget af Arkitektskolen.

To spiserestauranter af gallisk observans henvender sig på hver sit gadehjørne til publikums gunst ved indgangen til Kaløgade fra Mejlgade. Mens Olive fristers med et fransk-italiensk menukort, holder Le Basilic, som navnet antyder, sig til det franske køkken. I begge tilfælde et signal om, at man befinder sig i et kvarter med gastronomi på dagsordenen.

Men i fortsættelsen forekommer gaden opkaldt efter slotsøen i bunden af Kalø vig ret så dansk. Hvis Kalø stort set har bevaret sit udseende siden anlæggelsen



Da tømmerpladsen i forgrunden i 1899 raseredes af en brand, der også gik ud over det omkringliggende kvarter, førte det til anlæggelsen af Kaløgade. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

for mere end 100 år siden, så har omgivelserne i højere grad ændret karakter, hvilket primært gælder den afsluttende del mellem Helgenæsgade og Kærlighedstien.

Her lå tidligere på den sydvendte side nogle ikke særligt pyntelige bygninger, der blev anvendt til forskellige former for erhverv, og som ved en sanering i anden halvdel af 50'erne måtte vige for etablering af en parkeringsplads. Og selv om parkeringspladser sjældent udgør nogen berigelse, når temaet er byfornyelse, så skal det medgives, at det her har skabt et lysere rum. Med den tilføjelse, at det grønne element er til at overskue. Nogle træer og andre vækster ville befordre et mere miljøvenligt helhedsindtryk, men det skal man hen til Kærlighedsstien for at finde. Dette forhold opvejes i nogen grad af gedigen arkitektur over for parkeringspladsen.

Arkitektur med detaljer

Med en enkelt undtagelse er Kaløgade bebygget i 1901-02 med 4 ½ etages beboelsesejendomme, der havde forskellige håndværksmestre som bygherrer. Der er fortrinsvis tale om huse i rød tegl og præget af epokens renæssanceinspirerede arkitektur, som lagde vægt på facadedetaljer og refendfugede underetager. Hjørnebygningerne markeres med smigfag, der er en arkitektonisk betegnelse for en mur placeret på skrå i forhold til den øvrige bygning, samt karnapper og tårne, som i et enkelt tilfælde – i nr. 8 – er forsynet med et spir. Her er man i øvrigt sluppet mindre heldigt fra at mure en tidligere hjørnebutik til. Nogle af de gamle ejendomme er på et senere tidspunkt blevet forsynet med kviste. Men ellers afspejler især den nordlige side en bygningsmæssig harmoni med facademæssige detaljer, der er værd at kaste et nærmere blik på.

Kaløgades tilblivelse i 1900 skal ses i lyset af ret dramatiske omstændigheder. I området, der i dag også omfatter Molsgade og Helgenæsgade, lå tidligere Petersen & Jacobsens Tømmerhandel, der i 1899 raseredes af en kæmpebrand, som opstod i et hjørne af tømmerlageret. Trods en intens slukningsindsats af et talstærkt brandmandskab lykkedes det ikke at få bugt med ilden, før denne havde fortæret såvel tømmer som et savværk og nogle tilstødende købmandsgårde. Men værst var, at også det nyopførte Mejlborg-kompleks, som hørte til byens stoltheder, blev flammernes bytte. I alt nedbrændte 19 bygninger, og der ligger ikke nogen overdrivelse i at konstatere, at de omfattende ødelæggelser hensatte den berørte bydel i en choktilstand.

Kirkeklokker med alle tonearter

Mens Mejlborg forholdsvis hurtigt blev genopført i sin gamle skikkelse og i fortsættelsen udviklede sig til et efterspurgt tilholdssted for et publikum, der kom både for at spise og danse, var tømmerhandlen et overstået kapitel. I stedet opstod et nyt beboelseskvarter bestående af de tre førnævnte gader.

Men selv om Kaløgade i dag består af udlejningsejendomme, knytter der sig også et industrielt kapitel til gaden, og det er tilmed ældre end denne. Så tidligt som i 1891 etablerede fabrikant L. Andersen en virksomhed, der selv om den ikke længere eksisterer, fortsat kan høres i byen. Fabrikanten havde nemlig udviklet en betydelig ekspertise som støber af kirke-



Selv om Kaløgade domineres af beboelsesejendomme, der udgør en harmonisk helhed, knytter der sig også et industrielt kapitel til gaden. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

klokker, der repræsenterede alle tonearter. Det gjorde støberiet, som L. Andersen indrettede ved et gartneri, som gik under betegnelsen Den Mollerupske Have, til leverandør til en række af landets kirker – også Århus Domkirke.

Ekspansiv maskinfabrik

Storbranden i 1899 berørte også støberiet, men det fortsatte alligevel sin virksomhed ved Kaløgade, inden det i 1904 blev opkøbt af en anden fabrikant M. Seest, som omdannede støberiet til en maskinfabrik. Senere købte M. Seest også en galvaniseringsanstalt, der var blevet indrettet i støberiet. I det hele taget oplevede virksomheden en ekspansiv periode under den nye ledelse, og fra 1907 indgik et nyt støberi også i de samlede aktiviteter. Som led i udvidelsen erhvervede M. Seest en halv snes år senere ejendommen i Studsgade 70, som omfattede en empirebygning fra 1798. Året efter – i 1918 – overgik virksomheden til aktieselskab med blandt andre konsul Drescher og godsejer Pontoppidan fra Constantinsborg som bestyrelsesmedlemmer.

I sin glansperiode beskæftigede maskinfabrikken 125 ansatte, og efterhånden blev de fysiske rammer i Kaløgade for snævre og utidssvarende. For at afhjælpe dette forhold blev der i slutningen af 2. verdenskrig opført en funkisinspireret hjørnebygning på 2 ½ etager og i røde sten. Det er denne bygning, hvor Arkitektskolen i Århus nu holder til, som både



Gennem næsten 70 år kunne maskinfabrikken lokaliseres på adressen Kaløgade 5-7. I dag lægger Arkitektskolen beslag på hjørnebygningen.

alders- og stilmæssigt bryder med omgivelserne.

Man skulle frem til 1967, inden maskinfabrikken brød op fra Kaløgade for at flytte til en nyopført fabriksbygning på Stormosevej i Hasselager. At der på det tidspunkt fortsat gjorde sig en tro på fremtiden gældende i de nye omgivelser kom blandt andet til udtryk ved, at man overtog en anden maskinfabrik i Næstved, hvilket bragte det samlede antal medarbejdere op på 135.

Flere smutveje

Men i fortsættelsen skulle det vise sig, at M. Seest Maskinfabriks Eftf., som den nu hed, havde set sine bedste dage. Eller for at udtrykke det mere symbolsk var klokken begyndt at falde i slag på det oprindelige støberi. I 1972 var det som følge af valutaproblemer nødvendigt at træde i betalingsstandsning, men problemerne blev overvundet ved en rekonstruktion, der indebar, at et konkurrerende foretagende, Schou & Co, sikrede en kapitaltilførsel. Men det skulle vise sig, at der kun var tale om en stakket frist for den gamle maskinfabrik, som syv år senere definitivt måtte dreje nøglen om. Altså samme skæbne, der i tidens løb er overgået andre kendte århusianske virksomheder, som er blevet distanceret af en ugunstig udvikling.

Trods til- og frakørsel til parkeringspladsen kendetegnes Kaløgade af behersket trafik, hvilket bidrager til et ret fredeligt gadebillede. Hvis bilister har

begrænsede valgmuligheder på vej til og fra parkeringspladsen, er man bedre stillet som fodgænger. Via Kærlighedsstien er der adgang til Nørreport og Molsgade, ligesom det også er muligt at skyde genvej til Knudriisgade.

Ø med bevæget historie

Øen, som Kaløgade er navngivet efter, har i kraft af et slot, der kun findes ruiner tilbage af, dannet baggrund for bevægede kapitler i Danmarkshistorien. Slottet blev allerede i begyndelsen af 1300-tallet opført som en "tvangsborg" af Erik Menved, da denne havde problemer med oprørske nordjyske bønder, og blev senere kendt som et ufrivilligt opholdssted for den svenske kong Gustav Vasa i 1518-19. 150 år senere indledte Ulrik Frederik Gyldenløve en nedrivning af slottet og anvendte efterfølgende materialerne til at opføre Charlottenborg i København. I forrige århundrede blev resterne af slottet udgravet og er nu mål for turister, der besøger Kalø via den dæmning, som forbinder øen med fastlandet.

Hvor skoven begynder indfinder fortiden sig

Skovbrynet rummer både positive og mindre opløftende Århus-kapitler. Til de sidste hører lukningen af zoologisk have for snart 50 år siden.

Nogle gade- og vejnavne forekommer mere relevante og dækkende end andre. Til de velvalgte hører Skovbrynet, fordi betegnelsen ikke lader nogen i tvivl om, at her begynder skoven – i det foreliggende tilfælde Havreballe, som udgør det mest bynære afsnit af Marselisborgskovene.

Siden sin anlæggelse i perioden 1909-1918 har Skovbrynet udgjort en markant skillelinie. På den nordlige side frem til Marselis Boulevard ligger et villakvarter, hvis veje i vid udstrækning er opkaldt efter københavnske omegnskommuner – og mod syd begynder skoven, som gennem mere end 100 år har udgjort århusianernes største og mest hjemsøgte rekreative område. Med den tilføjelse, at dette er betydeligt ældre, men først i 1896 blev gjort tilgængelig for offentligheden ved Århus Kommunes overtagelse af godset Marselisborg med tilhørende mark- og skovarealer.

Udover at markere overgangen til den grønne natur medvirker Skovbrynet også til at spænde bro mellem fortid og nutid. I sit forløb fra udgangspunktet ved Filtenborg Plads og frem til Jyllands Allé erindrer Skovbrynet i flere henseender om noget, der "var engang". Men inden en svunden tid melder sig, kan der godt siges at ligge noget af et paradoks i, at vejens nyeste byggeri udgøres af de plejeboliger, der hører under Lokalcenter Dalgas. De kun få år gamle plejeboliger, der i kraft af deres beliggenhed ved skov og strand måske er byens mest attraktive, er opført på det areal, hvor byens hedengangne sporvogne tidligere "overnattede", og hvis garager senere blev indrettet til brandværnsmuseum. Hvis nævnte aktiviteter ikke siger den unge generation ret meget, må de til gengæld formodes at kunne erindres af lokalcentrets nuværende beboere.

Gymnasium på historisk grund

Kun hundrede meter længere fremme, på den anden side af Marselisvej, konfronteres man på samme side af Skovbrynet med en fortid, der er betydeligt ældre. Ved Marselisborg Gymnasium lå den herregård, som dette afsnit af skoven er opkaldt efter. Havreballegård, der oprindeligt udgjorde en del af det bispegods, som lå inde ved domkirken, blev senere ophøjet til baroni efter den hollandske Marselis-families overtagelse. Samtidig skiftede godset navn til Marselisborg. Det kompleks af bygninger, hvor skiftende



Udendørsservering ved Frihedens nyopførte pavillon. Billedet er fra indvielsen i 1904, hvilket forklarer de festklædte herrer med høje hatte. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

ejere residerede, forsvandt ved indgangen til 1900-tallet for at give plads til gymnasiet. Men det gamle indgangsparti med de stynede linetræer, der fra Skovbrynet fører den besøgende frem til gymnasiet, eksisterer fortsat. Lad så være, at der i dag reelt er tale om en bagindgang.

I fortsættelsen er det sydsiden mod skoven, der påkalder sig den største interesse i kraft af to etablissementer med vidt forskellige skæbner. Mens Tivoli/Frihedens overgang til privat regi synes at have sat gang i en positiv udvikling i besøgsmæssig henseende, forholder det sig anderledes med naboen på den anden side af Stadion Allé, Århus Zoologiske Have, der allerede måtte dreje nøglen om i 1960. Lukningen af zoo efter 38 års virksomhed gav dengang anledning til at genoplive den gamle traver om, at der ikke var noget, der "kunne gå" i Århus. At eftertiden i flere henseender har dementeret denne udlægning, ændrer ikke ved det forhold, at zoo er et overstået kapitel.

Den første traktør

Så er der mere gang i Tivoli/Friheden, hvis levedygtighed den 31. juli 2004 vil udmønte sig i et jubilæum, der formodentlig bliver fejret med manér. Til den tid

vil det være nøjagtig 100 år siden, at den restaurationsbygning i bindingsværk, der fortsat kan betragtes som forlystelsesparkens vartegn, blev indviet. Bag opførelsen stod en foretagsom tjener ved navn Hans Rising, som forinden måtte gennem et besværligt sagsforløb med Århus Kommune som den anden part. At der var mulighed for servering i skoven ved Friheden, rummede på sin vis intet nyt. Arealet ved Friheden, som oprindelig havde hørt til skovfogedens mark, var allerede fra slutningen af 1800-tallet et yndet udflugtsmål. Det var derfor ikke unaturligt, at skovfogeden påtog sig rollen som traktør.

Men efterhånden antog denne virksomhed et omfang, som bevirkede, at skovfogeden i den varme tid havde problemer med at varetage sine egentlige funktioner. Det var baggrunden for, at det kommunale Marselisborgudvalg i 1903 slog til lyd for, at en af byens restauratører fik en bevilling til at servere for skovens gæster.

Barske lejevilkår

Selv om der endnu var tale om et fortroligt anliggende, fik Hans Rising nys om, hvad der var under opsejling, og ansøgte om tilladelse til at opføre en pavillon ved Friheden.

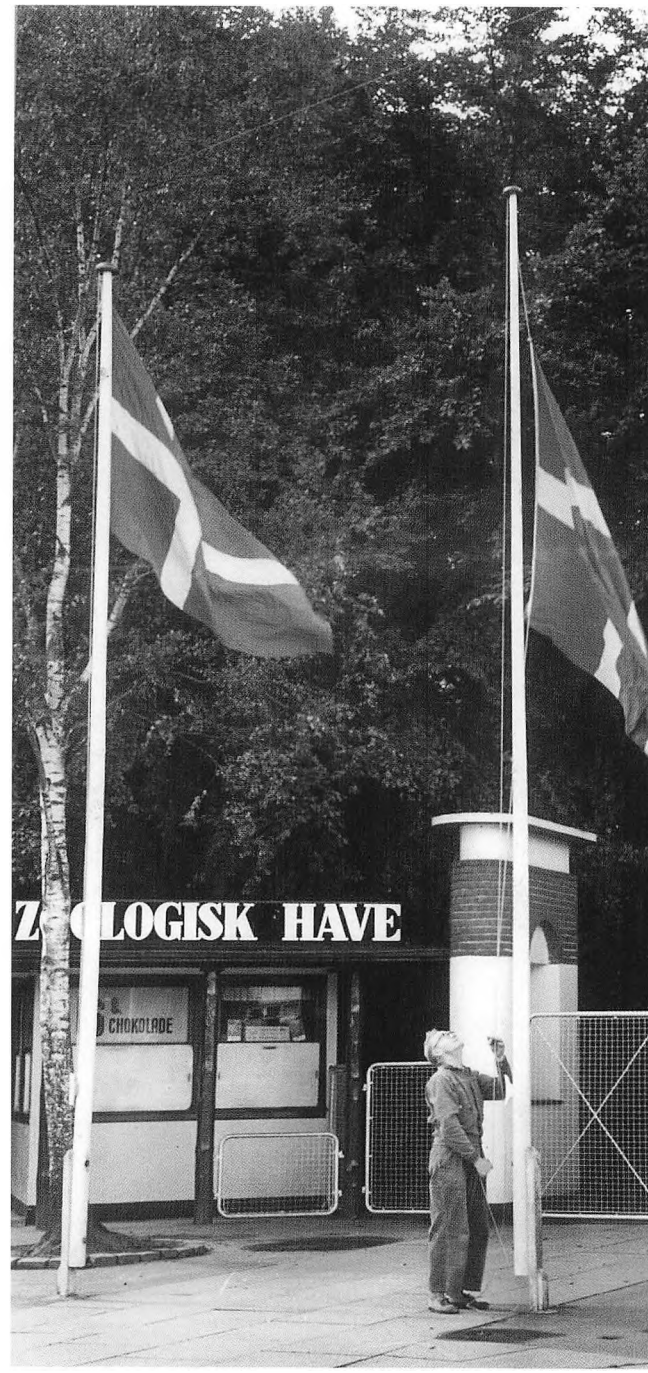
Risings økonomiske forudsætning for at løfte projektet var beskedne. Rent faktisk androg hans kapital kun et par hundrede kroner, men da venner og leverandører trådte til, lykkedes det ham at opnå en overenskomst med kommunen. I aftalen indgik et årligt lejemål af det nødvendige areal til 500 kr. om året. Desuden skulle de bygninger, han opførte, tilfalde kommunen efter 22 års forløb. Også i anden henseende forekom de betingelser, som Hans Rising måtte acceptere, at lægge hindringer i vejen for at skabe et rentabelt foretagende. Den nye restauratør forpligtede sig til at etablere borde og bænke, hvor publikum kunne betjene sig selv med og nyde medbragte spise- og drikkevarer, som dog også kunne købes. Hertil kunne føjes en tradition, der tidligere knyttede sig til traktørstederne i Marselisborgskovene, og som i Friheden forpligtede Hans Rising til "ved samme borde at levere kogende vand til kaffeavning til en pris af 125 øre for to potter samt at udleje kopper, knive, gafler og andet service til priser, som udvalget bestemmer".

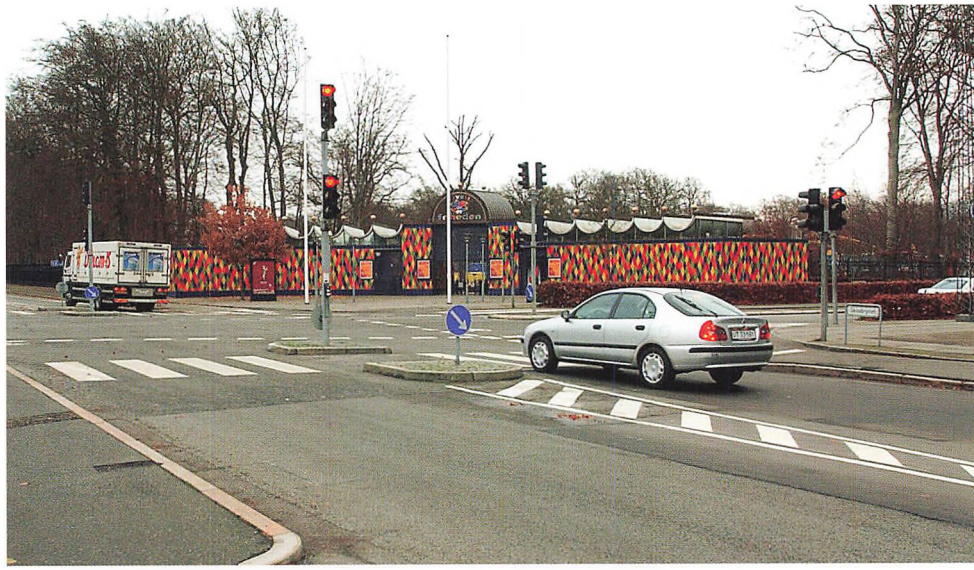
Men nævnte vilkår afholdt ikke Rising fra at oparbejde en tilpas indbringende forretning. I hvert fald blev han på stedet i et halvt århundrede og nåede at fejre 50 års jubilæum i 1954, inden han trak sig tilbage som 82-årig. At Hans Rising nåede at blive en institution i Friheden vil fremgå af, at der blev indspillet en film om ham med barnebarnet, netop afdøde Lotte Tarp som instruktør. Området, hvor han startede, hedder i dag Risings Have.

Poetisk morgentur

I fortsættelsen udviklede traktørstedet Friheden sig til forlystelsesparken Tivoli/Friheden, som blev officielt indviet den 2. maj 1958. De mellemliggende 44 år er ikke forløbet problemløse under skiftende ledelser og konstruktioner, men efter et omfattende investeringsprogram, der siden midten af 90'erne har givet såvel anlæg som aktiviteter et løft, tegner der sig et billede af et etablissement i fremgang. P.t. står sæsonen 2003 i planlægningens tegn bag de høje gitre ud mod Skovbry-

Den 11. august for 50 år siden blev flagene ved zoologisk haves hovedindgang strøget, og hermed blev der sat punktum for et ikke særligt glorværdigt kapitel. (Foto: Lokalhistorisk Samling)





Fortid og nutid på hjørnet af Stadion Allé og Skovbrynet. Mens Tivoli/Friheden synes inde i en gunstig udvikling, er zoologisk have, hvis indgangsparti lå til højre i billedet, forlængst forsvundet.

net, hvor naboskabet på den anden side af vejen udgøres af herskabsvillaer fra begyndelsen af 1900-tallet. At det grønne er fremherskende i mere end én henseende, kommer blandt andet til udtryk ved, at kørebane og fortov i den bebyggede side er adskilt af en bred græsstribe.

På den anden side af Stadion Allé rummer det sidste stykke af Skovbrynet frem til Jyllands Allé et mindre opløftende kapitel. Her åbnede Århus Zoologiske Have den 1. maj 1932 på et areal på ca. 50.000 kvm. Op gennem 30'erne nåede haven op på en dyrebestand på 2.000 omfattende næsten 500 arter, hvilket inspirerede Hubert Hutzelsider til følgende poetiske skildring i bogen "Min Morgentur":

"En sommermorgen i Zoologisk Have er herlig. Alt ånder liv og glæde over solens varme stråler. Skovens vilde fugle synger og pipper. Løverne brøler. Hanerne galer. Gibbonaberne synger deres ejendommelige morgensang. Påfuglehanen slår hjul for konen samtidig med, at han udstøder et skrig af glæde over sin egen pragt. Rensdyrenes raslende klove lyder son kastagnetter i denne vidunderlige symfoni af toner og lyde".

Ikke nogen pryd

Men forfatterens hyldest til dyrelivet i zoo fandt tilsyneladende ikke den fornødne grobund blandt byens befolkning samt udenbys gæster. Op gennem 1950'erne var havens drift genstand for en voksende kritik, som i den sidste ende førte til lukning den 31. august 1960, hvilket foranledigede Aarhuus Stiftstidende til følgende afskedssalut på lederplads og forsynet med overskriften "En skamplet forsvinder":

"Aarhus Zoologiske Have har længe ikke været nogen pryd for byen. Vi har

ikke lagt skjul på vor mening derom, og det skal heller ikke skjules, at vi hilser lukningen – som burde have fundet sted for flere år siden – med tilfredshed.

Tiden har nye og bedre muligheder for at lære den opvoksende generation om dyrenes liv. Rejsebøger, naturfilm i naturtro farver og fjernsynets udsendelser fra fremmede egne er nogle af mulighederne. De udnyttes flittigt og overflødiggør de zoologiske haver og da navnlig dem, der ikke formår at give dyrene rummelige og lyse forhold at færdes under".

Plads til visioner

At forholdene i Aarhus Zoologiske Have lod meget tilbage at ønske, kan vanskeligt anfægtes. Men det bortforklarer på den anden side ikke, at et øget udbud af TV-kanaler med nok så mange naturudsendelser ikke har forhindret zoologiske haver i andre danske byer i at trives i bedste velgående. Eksempelvis er det vanskeligt at forestille sig Aalborg uden zoo. Hertil kan føjes etableringen af dyreparker i Givskud og Knuthenborg med videre.

Ovenstående avisleders konklusion, som nærmest overflødiggjorde de zoologiske haver, er derfor blevet dementeret. Det bortforklarer på den anden side ikke, at den århusianske version ikke havde den fornødne bevågenhed. Fra tid til anden har der været fortalere for en genoplivelse, hvilket ikke virker særligt realistisk. Men det ændrer ikke ved det tidligere zooareals gunstige beliggenhed i Skovbrynet. Med al respekt for det spejderhus, der i dag udgør den eneste form for bebyggelse på vejens sydlige side, kunne man godt forestille sig, at arealet gav plads for mere spændende projekter. Med henvisning til stedets fortid ville visionære ideér måske blive hilst med et godt brøl, løve!

Generalens gade med det besværlige navn

Schleppegrellsgade havde tilkørsel til den midlertidige godsbanegård, der blev anlagt i forbindelse med Landsudstillingen i 1909.

Sammenhængen med Frederiksbjerg Torv medvirker til at gøre Schleppegrellsgade til en asymmetrisk gade. Forstået på den måde, at mens den side, der vender ind mod byen, følger torvet fra Frederiks Allé, udgår den sydvendte side fra bunden af torvet og er derfor kortere. Men det afholder ikke Schleppegrellsgade navngivet efter en norskfødt general, der faldt under et rytterslag ved Isted Hede i 1850, fra at rumme interessante lokalhistoriske kapitler. Det asymmetriske kommer også til udtryk ved, at beboelsesejendommene i gaden er på 4 1/2 etager for østsidens vedkommende, mens der er en etage mindre i ejendommene mod syd. Hvad der er baggrunden for dette paradoks, fortaber sig i det uvisse.

De ældste bygninger i Schleppegrellsgade er udsmykket med pudsede facadedekorationer. Der findes også eksempler på det mere barokprægede, ligesom de karnapper, som er ret karakteristiske for kvarteret som helhed, heller ikke mangler her. Schleppegrellsgade indgik i øvrigt i stadsingeniør Chr. Ambt og kgl. bygningsinspektør Hack Kampmanns tidligere omtalte byplan udarbejdet i 1898 – med den tilføjelse, at gadens forløb på forhånd var bestemt af det allerede eksisterende gadenet.

Ved anlæggelsen af gaden, der dengang fulgte skellet mellem Århus og Viby kommuner, vedtog byrådet i en forpligtende programerklæring, at kvarteret "skal bebygges med gode og sunde boliger for mindre bemidlede. Lejlighederne skal have en vis størrelse og facadernes udseende godkendes af kommunen".

Hvis husfacaderne i Schleppegrellsgade må formodes at have efterlevet de kommunale krav ved det boligbyggeri, der efterfulgte navngivelsen i 1899, så skal der nok herske delte meninger om de enkelte lejligheders indretning. For i nutidig målestok lod denne noget tilbage at ønske. Der fandtes eksempelvis hverken toilet eller bad, men "ekstravagance" af denne karakter indgik ikke ved boligindretning i begyndelsen af 1900-tallet. Ved toiletbesøg var beboerne henvist til baggårdenes retirader.

Kontroversielt funkishus

I betragtning af, at opførelsen af de første ejendomme i Schleppegrellsgade ikke kendetegnedes af større systematik, men tværtimod kunne forekomme ret sporadisk, fremtræder det arkitektoniske



Tilstedeværelsen af børnerige familier skabte grundlag for mange forretninger i Schleppegrellsgade. Men de hører fortiden til. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

helhedsindtryk alligevel ret homogent. Undtagelserne vender vi tilbage til. Byggetempoet var også behersket. I det første år i det nye århundrede optrådte fyrbøder Mathiasen som gadens eneste bygherre. Fyrbøderen stod bag opførelsen af et hus i tre etager med kvist. Huset kan i dag lokaliseres bag facaden som nr. 20B. Foran dette hus opførte Mathiasen også en stald med plads til fire heste. Det skete tilsyneladende uden de fornødne tilladelser. I hvert fald krævede kommunen stalden nedrevet. Alligevel fik denne lov til at stå til midten af 1930'erne, da den måtte vige for en rødstensejendom i 4 1/2 etager. Ejendommen, tegnet af arkitekt Johs. Frederiksen, er med opførelsesåret 1937 gadens yngste.

Naboejendommen i nr. 18 A-B bryder arkitektonisk ret afgørende med sine omgivelser. Den hvide funkisbygning i 6 etager og med fladt tag blev opført i 1933 af ingeniør Ove Christensen og var sammen med bygninger i Carl Berthelsensgade med til at introducere en ny byggestil, som efterfølgende også kom til udtryk ved opførelsen af Klintegården ved Skovvej i den anden ende af byen. Betonhuset i Schleppegrellsgade repræsenterede ikke kun en ny arkitektonisk tænkning, men også en ny byggemetode. Ikke mindst det sidste gjorde funkisbygningen til et kontroversielt projekt, som bygherren tilmed havde planer om at føre ud i livet andre steder i byen. Det bragte såvel de lokale tømrer- og murermesterforeninger

som Murernes Fagforening på banen. Pågældende foreninger havde vanskeligt ved at forlige sig med, at betonbyggeri var både hurtigere og mere rationelt end de mere velkendte byggemetoder og derfor rummede beskæftigelsesmæssige aspekter. Men her som i andre henseender lod udviklingen sig ikke stoppe. Betonbyggeri var kommet for at blive.

Ugeløn på 35 øre

Byggeteknik var ikke ene om at være et kontroversielt emne i Schleppegrellsgade. I en bog med titlen "Det var på Frederiksbjerg" beskæftiger Henry Darby, der voksede op i gaden, sig med de problemer, som var forbundet med at stave generalens navn korrekt. Forfatteren giver i denne forbindelse udtryk for en vis



Ejendommen Rosengård med de to sammenhængende gavlkviste afslutter Schleppegrellsgade ved Læssøesgade. (Foto: Lokalhistorisk Samling)



Funkisejendommen i Schleppegrellsgade nr. 18 A-B adskiller sig arkitektonisk fra gadens øvrige bygninger.

misundelse over, at de skolekammerater, der boede i den nærliggende Trepkasgade, havde det lettere!

Henry Darbys far, der var rørlægger af profession, etablerede et cykelværksted i baggården til nr. 22, og sønnen hjalp til ved blandt andet at slibe fælge med sandpapir. Det indbragte en ugeløn på 35 øre, som i mange tilfælde blev konverteret til en biografbillet i Folketeatret i Bruunsgade i samme lokaliteter, hvor Arbejdernes Landsbank i dag er hjemmehørende. Måske blev det til flere biografbilletter. For Henry Darby var også bud hos mælkehandler Thomsen i nr. 24, hvilket indbragte en betragtelig ugeløn på 50 øre.

Den midlertidige godsbane

I 1902 blev Hammelbanen indviet med stationsbygning i Carl Blochsgade, men det er værd at notere, at det under projekteringen indgik i overvejelserne, at stationen i stedet skulle anlægges for enden af Schleppegrellsgade. Men selv om planerne i den henseende blev skrinlagt, kom gaden syv år senere til at spille en anden rolle i trafik- og transportmæssig henseende. 1909 var året for den store Landsudstilling i Århus, hvilket forstærkede behovet for etablering af en ny godsbanegård til afløsning for den, der var placeret på rutebilstationens nuværende areal ved Fredensgade. For at afhjælpe dette behov

anlagde DSB af hensyn til Landsudstillingen en midlertidig godsbanegård med spor og tre træbarakker, som blev opført i banegraven ud for Schleppegrellsgade. Til- og frakørslen til godsbanegården skete fra Schleppegrellsgade, som herved blev udsat for en ikke ubetydelig trafikal belastning, selv om køretøjerne fortsat dominerede. Der anlagdes samtidig en læssevej i Mølleengen med forbindelse til Schleppegrellsgade, og DSB-annoncer opfordrede vognmændene til at anvende denne vej ved aflæsning af gods.

I begyndelsen af 20'erne ophørte forbindelsen med læssevejen ved indvielsen af den nye godsbanegård ved Skovgårdsgade, og Schleppegrellsgade mistede sin rolle som tilkørselsvej. Men forinden havde der fundet et omfattende udgravningsarbejde sted. Der var behov for opfyldning af godsbaneterrænet, og de betydelige jordmængder, der var behov for, blev tilvejebragt ved, at der blev gravet så meget ind i skrænten, at banegraven rykkede 75 meter nærmere i forhold til Schleppegrellsgade. Efterfølgende fandt der en nivellering sted, der skabte grundlag for den bebyggelse, som blev opført i gadens forlængelse. Den senere anlæggelse af Ankersgade med postterminal skal også ses i denne sammenhæng.

De forsvundne butikker

Ved baneskrænten samme sted opførte DSB og Odderbanen allerede i midten af 20'erne hver sin tosporede træremise. DSB benyttede sin remise til at prøvefyre damplokomotiver efter reparationer på Centralværkstedet. Begge remiser er nu nedrevet, men Odderbanens fik lov til at stå til 1976.

Hvis Schleppegrellsgade med hensyn til de ydre rammer stort set har bevaret sit udseende gennem sin mere end 100-årige eksistens, så har gadebilledet til gengæld ændret sig. Medvirkende hertil er i første række, at de butikker, der tidligere medvirkede til at skabe liv i gaden, er forsvundet. Ifølge vejviseren for 1930 fandtes dengang 15 butikker, som blandt andet omfattede flere købmænd, bødker, delikatesse, cykelværksted, bager, grøntforretning, rulleforretning, mejeri og skomager. Men alle er siden bukket under for tidernes ugunst. Eksempelvis lukkede gartner Poulsen i 1963 sin forretning i nr. 27, selv om denne ellers blev betragtet som en af Frederiksbjergs bedste. I stedet blev lokalerne overtaget af en kunstmaler, der var kendt under navnet prins Heinrich, fordi han hævdede at være resultatet af en uægteskabelig kongelig romance. Prins Heinrich kørte rundt med sine malerier i en Diana-scooter med sidevogn.

Saneringens overlever

Samme skæbne som butikkerne er også overgået de mange småindustrier, der holdt til i Schleppegrellsgade – i de fleste tilfælde i baggårde - og som primært repræsenterede forskellige former for håndværk. Men ingen regel uden undtagelse. I 1948 etablerede salatfabrikken "Charmant" sig i nr. 8 B.

Ved samme lejlighed blev der opført en læsserampe for at fremme ekspeditionen. "Charmant" holdt skansen frem til midten af 70'erne.

Samme bygning indtager i øvrigt en særlig position i den gamle gade. For det første har nr. 8 B været ramme om virksomheder af vidt forskellig art – og

for det andet er der tale om det eneste baghus, som overlevede en omfattende gårdsanering, som blev iværksat i begyndelsen af 90'erne. Omtalte bygning fik lov til at blive stående, fordi den skønnedes bevaringsværdig, hvilket i 1999 dannede baggrund for en renovering. Gennem den sidste snes år har bygningen været ramme om tømrerfirmaet Jørgen Jensens aktiviteter. Til husets beboere hører også kunstnersammenslutningen "Pappagallo".

Bygningen i nr. 8 B, som også har været ramme om en kiksfabrik, gav i øvrigt anledning til en livlig byrådsdebat i forbindelse med gårdsaneringen. Når det med 24 stemmer mod 4 blev vedtaget, at der fortsat måtte være småindustri i huset, skete det i henhold til en tidligere erklæring om, at det ville medvirke til skabelse af et mere levende miljø i midtbyen. Fra mindretallets side blev det gjort gældende, at bevarelse af småindustri ville stride mod den vedtagne sanering. Tilbage er at konstatere, at huset er bevaret sammen med de aktiviteter, det er ramme om.

I forbindelse med gårdsaneringen blev der på nabogrunden til nr. 8 B udgravet porcelænsaffald, der refererede til et andet industrielt kapitel i Schleppegrellsgades historie – nemlig en virksomhed, der beskæftigede sig med porcelæns- og glasmaleri.

General Frederik Adolf Schleppegrell, som gaden er opkaldt efter, blev født i Norge i 1792 og gjorde tjeneste i den danske hær under krigen om Slesvig i 1848-50. Han hørte til de faldne under et rytterslag ved Isted Hede i 1850, hvilket inspirerede salmedigteren N.F.S. Grundtvig til at hylde ham i et vers med følgende linjer:

"Dér faldt den gamle nordmand,
den djærve Schleppegrell,
han regned mer ej kugler
end hagl det hårde fjeld".

Kolonihaver og trælast gik forud for beboelse

Når bebyggelsen af Gyldenløvesgade opkaldt efter en generaladmiral, kom til at strække sig over mere end et halvt århundrede, skyldes det trælastbranchens tilstedeværelse.

I nogle gader er anlæggelse og efterfølgende bebyggelse sket inden for en kortere årrække. I andre tilfælde har til-blivelsesprocessen strakt sig over mere end et halvt århundrede. Gyldenløvesgade placerer sig i sidstnævnte kategori. Når gaden, der indgår



Hjørnebygningen Gyldenhøj ved indgangen til Gyldenløvesgade repræsenterer en anden epoke end gadens nederste del ved den tidligere tømmerhandel. (Foto: Lokalhistorisk Samling)



I kraft af sine seks etager dominerer Tømmergården, opført for 40 år siden, omgivelserne i Gyldenløvesgade.

i rækken af danske admiraler og søhelte, som har været med til at navngive Trøjborg, bebyggelsesmæssigt har været mere end 60 år undervejs, skyldes det i høj grad tilstedeværelsen af en virksomhed, hvis etablering ikke var uden kuriøse elementer. Nogle vil endda gå så langt som til at mene, at Aarhus ny Trælasthandel aldrig burde have været placeret for enden af Gyldenløvesgade.

Men byrådet var af en anden opfattelse, da det ved juletid i 1921 besluttede sig for at give grønt lys for anlæggelse af en tømmerplads på et 15.000 kvm. stort areal, som indtil det tidspunkt havde rummet en grusgrav. Tilladelsen blev givet ud fra den forudsætning, at der blev sikret en trafikal sammenhæng med Tordenskjoldsgade og Otte Ruds Gade. På denne baggrund opførtes en stor lagerbygning på tværs af Gyldenløvesgade.

Mere end 80 år efter etableringen af Aarhus ny Trælasthandel, der også optrådte under betegnelsen Aarhus Ny Tømmergaard, kan det umiddelbart undre, at det miljømæssige ikke spillede en større rolle i de kommunale overvejelser. For selv om Trøjborg på det tidspunkt endnu ikke var fuldt udbygget, så var trælasthandelen alligevel omgivet af beboelseskvarterer. At virksomheder, som oplagrer større mængder af trælast, udgør et brandfarligt naboskab, skorter det ikke på historiske eksempler på – heller ikke i århusiansk sammenhæng. Det kan eksempelvis være relevant at henvise til den storbrand, der i 1899 raserede kvarteret omkring Mejlborg ved Østbanegården, hvilket efterfølgende skabte grundlag for anlæggelsen af Molsgade, Kaløgade og Helgenæsgade. Hvorvidt det skyldes

skærpede sikkerhedsforanstaltninger eller en gunstig skæbne. at man undgik noget lignende ved Gyldenløvesgade, skal være usagt. Under alle omstændigheder forsvandt brandfaren – i hvert fald fra den kant – da trælasthandlen, der havde Det Danske Trælastkompagni som indehaver, ophørte sin virksomhed i begyndelsen af 1960'erne.

Tømmergårdens dominans

Det skabte samtidig baggrund for opførelsen af boligbebyggelsen "Tømmergården", hvilket indebar, at muligheden for en videreførelse af gaden til Otte Ruds Gade forsvandt. Bag opførelsen stod Ejendomskontoret af 18.12.1961, mens tegningerne til den 6 etages høje stokbebyggelse med parterre blev udarbejdet af arkitekt Gunnar Larsen. I kraft af sin arkitektur baseret på elementbyggeri lever Tømmergården på både godt og ondt op til den tidsepoke, den repræsenterer. Kontrasten til gadens øvrige bebyggelse er udtalt, men anderledes kan det vanskeligt være, når de første huse kan dateres til 1911. Tømmergården dominerer sine omgivelser, men har samtidig en rumdannende effekt.

Mens den første bebyggelse i Gyldenløvesgade først var en realitet, da man nåede et pænt stykke ind i det 20. århundrede, var byrådet tidligere på færde med hensyn til anlæggelse og navngivning. Allerede i 1896, da Trøjborg var under udvikling blev en ansøgning om at anlægge en gade fra Niels Juels Gade og Otte Ruds Gade behandlet og imødekommet i byrådet. Det skulle så efterfølgende vise sig, at gaden aldrig blev gennemført efter planen. Også navngivningen tog sin tid. Man skulle frem til 1902, før byrådet efter forslag fra slagtermester J.M. Ziegler, der ejede arealet, og som var en af de jordbesiddere, Trøjborg skylder sin tilblivelse, vedtog navnet Gyldenløvesgade. På det tidspunkt indskrænkede gadens længde sig til 60 meter med Niels Juels Gade som udgangspunkt, og fortove indgik ikke i det indledende projekt.

Den første bebyggelse

Heller ikke i fortsættelsen gjorde det store hastværk sig gældende, hvilket vil fremgå af, at man skulle en halv snes år længere frem, inden den første bebyggelse stod klar. På gadens vestside opførte tømrermester P. Davidsen fire beboelsesejendomme på et areal, som indtil da havde rummet nogle kolonihaver. I denne bebyggelse indgik hjørneejendommen Gyldenborg med tårn og spir som karakteristiske elementer. Et andet gennemgående træk ved ejendommene på denne side af gaden udgøres af karnapper og mansardtag i teglsten. Selv om den sidste ejendom i nr. 9 først blev opført i 1931, er mønstret med rødstensejendomme i 3 ½ etager fastholdt. Alligevel er der blevet plads til varianter i form af affasede karnapper i nr. 7.

Bebyggelsen på den østlige side blev først indledt i 1929 med opførelse af en møbelfabrik i nr. 8, og man skulle yderligere fire år frem, inden en hjørneejendom over for Gyldenborg kunne tages i brug. At der ligger mere end 20 år mellem opførelsen af de to hjørneejendomme ved Niels Juels Gade taler den forskellige arkitektur sit tydelige sprog om. Gyldenløvesgade 2 tager sammen med naboejendommen, begge opført af murermester



Overgangen mellem den ældste bebyggelse og Tømmergården, opført i 1961 efter arkitekt Gunnar Larsens tegninger, afspejler kontrasten mellem to epoker.

S. Rasmussen, hul på den funkisstil, som efterfølgende holdt sit indtog andre steder i byen.

Hus med mange aktiviteter

Gadens lange tilblivelsesperiode understreges også af, at husrækken på den østlige side først blev lukket i 1954, da ejendommen i nr. 6-8 stod klar. Det indebar samtidig, at marmeladefabrikken "Merkur" kunne indlede sin virksomhed i samme bygning, der i tidens løb har været ramme om forskellige aktiviteter af erhvervsmæssig karakter. Bygherre var grosserer I.C. Andersen, der havde drevet en betydelig kolonial en gros-forretning i en lagerbygning på samme adresse, og som nu kunne udfolde sig i større fysiske rammer. Men inden grossistfirmaet indledte sin virksomhed i Gyldenløvesgade, var det trækapitel, der blev videreført af Aarhus ny Trælasthandel, blevet iværksat af firmaet P. Petersen & Søn Savværk og Maskinsnedkeri, som også holdt til i nr. 6-8, hvor der blandt andet blev produceret møbler.

Ingen af nævnte virksomheder eksisterer i dag. Men I.C. Andersen fortsatte frem til 1981, da han trak sig tilbage af aldersmæssige årsager.

Marmelade-virksomheden drejede derimod allerede i midten af 60'erne nøglen om. Ejendommen blev efterfølgende ombygget og indrettet til ejerlejligheder. Det

sidste skete ikke uden protester fra den lokale beboerforening, som var af den opfattelse, at gaden i højere grad havde brug for en børneinstitution. Men indsigelserne var ikke i stand til at stoppe ejerlejlighedernes etablering.

Spisestederne forsvandt

Hvis produktionsvirksomhederne forsvandt fra Gyldenløvesgade, så blev der i fortsættelsen iværksat forskellige tiltag for at fremme det sociale samvær i en gade, der havde ændret karakter efter opførelsen af Tømmergårdens elementbyggeri. Der blev lagt ud med café Voltaire, et franskinspireret spisested, der åbnede i 1983 i nr. 9. Senere blev gadens gastronomiske islæt suppleret med restaurant Trojka, der også havde værelsesudlejning på programmet. Men ingen af nævnte steder formåede i længden at skabe levedygtige forretninger. De lokale beboere foretrak tilsyneladende andre former for samvær. I hvert fald forsvandt såvel Voltaire som Trojka.

I stedet holder organisationer af vidt forskellig karakter til i Tømmergården for enden af Gyldenløvesgade. Det gælder såvel LSV-klubben, der er tilholdssted for sindslidende, som har været under psykiatrisk behandling – som Århus L'hombre Klub.

Da boligbebyggelsen Tømmergården frem til begyndelsen af 60'erne var en trælastvirksomhed, havde til- og frakørslen et ikke ubetydeligt omfang. Men det meste af trafikken gik via en port på Dronning Margrethes Vej. I dag er det trafikale af lokal karakter, hvilket får den blinde Gyldenløvesgade til at fremstå som en relativ stilfærdig gade, hvis arkitektur bærer præg af den tidligere trælasthandels tilstedeværelse gennem 40 år. Den nuværende Tømmergårds dominans i gadebilledet er udtalt, selv om et mindre grønt område tilstræber at neddæmpe dette forhold.

Den uægte kongesøn

Sammenlignet med Tordenskjold og andre søhelte, som gaderne på Trøjborg er navngivet efter, indtager Ulrik Christian Gyldenløve (1678-1719) - en mere anonym plads i Danmarks-historien. Måske fordi han optrådte mindre fandenivoldsk. Til gengæld fejlede hans strategiske evner ikke noget. At Gyldenløve i en alder af kun 18 år blev udnævnt til admiral og vicepræsident i admiralitetet havde dog andre forklaringer end hans kvaliteter som søofficer. Den unge mand med lynkarrieren var nemlig uægte søn af kong Christian V og født af dennes elskerinde Sophie Amalie Moth. Kongen sørgede godt for sit afkom, og Ulrik Christian blev sammen med fire søskende optaget i grevestanden under navnet Gyldenløve. At han mestrede krigshåndværket til søs kom blandt andet til udtryk ved, at han var chef for den danske flåde under den store nordiske krig. Ulrik Christian Gyldenløves fortjenester i datidens træfninger blev underbygget af, at han under sig havde kompetente søofficerer, der kunne foretage de dristige operationer, som flåden involverede sig i. En af dem hed Peter Wessel – bedre kendt som Tordenskjold. Som kvittering for dennes bedrifter optrådte Gyldenløve i flere henseender som protegé for Tordenskjold, hvis succes som søhelt vakte misundelse i flådehierakiet.

Admiralens gade med de mange bygningstyper

Trods et uensartet helhedsindtryk rummer Cort Adelers Gade på Trøjborg alligevel eksempler på seværdig arkitektur.

I betragtning af, at Cort Adeler sin titel af generaladmiral ufortalt ikke indtager nogen fremskudt position blandt danske søhelte, må der siges at være en vis konsekvens i, at den gade, som er opkaldt efter ham, heller ikke hører til de mest fremtrædende på Trøjborg. Til gengæld lever Cort Adelers Gade mellem Otte Ruds Gade og Skovvangsvej fuldt ud op til en karakteristisk side af kvarteret i den nordlige bydel – nemlig kontrasten mellem bymæssigt etagebyggeri og mere forstadspræget villabebyggelse. I det fore-



Villaerne i den nederste ende af Cort Adelers Gade er rummelige, som det blandt andet kommer til udtryk på adressen nr. 2. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

liggende tilfælde kommer denne kontrast til udtryk ved, at mens gadens vestlige side domineres af beboelsesejendomme i rødsten, er villaer af ældre årgang mest markante på den anden side.

Men i hvert fald i ét tilfælde kan overgangen mellem de to boligtyper virke næsten brutal, som det forekommer i nr. 11 og 13. Her mødes modsætningerne i form af en 2 ½ etagers villa, der i en tilbagetrukket position, som giver plads til en forhave, "kolliderer" med en beboelsesejendom i 4 ½ etager. Sidstnævnte hjørneejendom ved Peder Skrams Gade kan uden overdrivelse siges at udgøre et ret dominerende naboskab. Den noget klemte hvidmalede villa kan tilmed gøre gældende, at den var først på færde – for så vidt som den blev opført i 1906 af skræddermester Christensen. Det understreger samtidig indtrykket af den uensartede arkitektur, der kendetegner Cort Adelers Gade, og som ikke er uden sammenhæng med gadens tilblivelsesproces. Denne kom til at strække sig over mere end et kvart århundrede, et tidsafsnit, som afspejler sig i de mange stilarter, der er repræsenteret, og i de enkelte huses placering i forhold til gadelinien.

Arkitekt med spændvidde

Anlæggelsen kan føres tilbage til 1899 – vel at mærke for den sydlige dels vedkommende. Herefter kom der til at forløbe en snes år, inden gaden blev ført igennem til Skovvangsvej. Sit navn fik gaden i 1901 efter indstilling til byrådet fra de daværende ejere af området på den anden side af Otte Ruds Gade – Byggeselskabet Skovvangen. Men i fortsættelsen var det et andet kooperativt byggeforetagende, Arbejdernes Andels Boligforening(AAB), der involverede sig i det lokale byggeri. Det gælder blandt andet ejendommene i gadens vestlige hjørne i forlængelse af randbebyggelsen langs Skovvangsvej. I denne sammenhæng allierede ABB sig i 1921 med en af byens mest fremtrædende arkitekter, Chr. Frühstück Nielsen (1876-1956).

Frühstück Nielsen, der i modsætning til mange af de kolleger, som har sat deres præg på byen, er født og opvokset i Århus, etablerede sig med tegnestue i 1908. Hans arkitektoniske spændvidde er kommet eftertiden til gode i form af såvel erhvervs- som beboelsesejendomme af nyklassicistisk karakter. Som eksempler på denne byggestil kan nævnes den hedengangne chokoladefabrik Elvirasmindes kompleks i Klostergade/Klosterport og forretnings- og beboelsesejendommen Borgporten på samme breddegrader. At Frühstück Nielsen ikke kunne beskyldes for ensidighed, vil fremgå af, at han også påtog sig at tegne villaer i det eksklusive kvarter på Niels W. Gades Vej ved Mindeparken, mens den mere sociale side af hans virksomhed mere kom til udtryk på Trøjborg i samarbejde med AAB.

Dobbelthusene

Samme boligselskab indledte først for alvor sin virksomhed i den nordlige bydel efter 1920. Den karrébebyggelse, AAB i denne periode lagde navn til, og som også omfattede Cort Adelers Gade, skulle ses som et alternativ til dobbelthusene, som var ret omkostningstyngende at opføre.

Det er ellers dobbelthusene, der er ret karakteristiske i såvel Cort Adlers Gade som i kvarteret som helhed. Dobbelt-

Overgangen mellem villaerne i Cort Adelers Gade og beboelses-ejendommen, der udgør naboskabet, forekommer ret dramatisk. (Foto: Lokalhistorisk Samling)



husene, der optræder i mange varianter, vender i mange tilfælde gavlen ud mod gaden. Det er blandt andet tilfældet i nr. 18-20. Selv om der er tale om et hus, der fremstår som en helhed, har det alligevel to forskellige bygherrer og er opført i henholdsvis 1909 og 1910. Alligevel er der god grund til at formode, at de to har talt sammen, inden projektet blev iværksat. Under alle omstændigheder er der tale om et seværdigt gråmalet hus med siderisaliter afsluttet med to gavltrekanter.

Rummelige villaer

Gadens yngste byggeri kan dateres til 1932-33 og omfatter en randbebyggelse ved det vestlige hjørne mod Peder Skrams Gade. Der er tale om en beboelsesejendom i 4 ½ etager, hvis enkle udformning danner en blød overgang til den funktionalisme, som skulle holde sit indtog få år senere. Kontrasten til denne bebyggelse finder man i de ældste villaer, som kan føres tilbage til perioden 1906-10. Villaernes rummelighed fortæller om en



Selv om denne dobbeltvilla i Cort Adelers Gade 18-20 er opført i henholdsvis 1907 og 1909, er det ikke sket på bekostning af harmonien.

epoke, hvor kvadratmeterne selv i datidig målestok var yderst rimelige, og hvor der skulle være plads til såvel herskab som tyende.

Et af de mest fremtrædende eksempler på denne rummelighed tilført arkitektoniske kvaliteter finder man i gadens første villa i nr. 2 ved Herluf Trolles Gade. Selv om der er tale om et hus, hvis opførelse ligger snart 100 år tilbage i tiden, bærer det sin alder flot. Der er stil over de gamle mure.

Trafikalt hører Cort Adelers Gade til kvarterets mest stilfærdige, hvilket har den enkle forklaring, at der ikke er nogen gennemgående færdsel, ligesom butiksliv hører fortiden til. Alt ånder fred, hvilket må formodes værdsat af beboerne. Det eneste urolige moment udgøres af gadens arkitektur.

Navneforvirring

I øvrigt gør der sig en vis navneforvirring gældende omkring den person, som gaden er opkaldt efter. Som andre danske søhelte blev Curt Sivertsen, som han oprindelig hed, født i Norge i 1622. Hans efterfølgende karriere som søofficer startede med, at han gik i hollandsk orlogstjeneste. Her fik den unge nordmand sin ilddåb, da han som kun 17-årig var involveret i et historisk søslag ved Dünerne, hvor den hollandske flåde besejrede en spansk modstander. Næste kapitel udspillede sig på italienske breddegrader, hvor Cort Adeler gik i venetiansk tjeneste. At hans kvali-

teter som søofficer også blev værdsat her, kom til udtryk ved, at han i 1659 var en af de få udlændinge, som blev udnævnt til ridder af St. Marcusordenen. Og selv om han ikke var trykket af alderen, bevilgede den daværende republik ham samtidig en årlig pension på 200 dukater.

Året efter brød han op fra Venedig og vendte tilbage til Holland, hvor han antog navnet Adelaur. På opfordring af Frederik III, som ikke var ukendt med hans kvaliteter som søofficer, indvilgede Curt Adelaur i 1663 i at komme til Danmark, hvor han indtrådte i flåden som admiral og viceadmiral i admiralitetet. Når han kom til Danmark, skete det blandt andet på foranledning af en anden søhelt, Niels Juel. Senere opstod der et modsætningsforhold mellem de to admiraler.

Alligevel var det indirekte Curt Adelaurs fortjeneste, at Niels Juel kunne notere sin største triumf under slaget ved Køge Bugt, hvor den svenske flåde led et overvældende nederlag. Forinden havde Cort Adeler, som hans navn nu var ændret til, ved at intensivere byggeaktiviteten på Holmen sørget for, at den danske flåde var velforberedt. Men selv nåede han ikke at høste frugterne af, hvad der i dag ville være blevet betegnet som "rettidig omhu". Han døde samme år, den skånske krig brød ud. Forinden var han blevet optaget i den danske adelsstand og udnævnt til ridder ved Dannebrogsordenens indstiftelse i 1671.

Selv om Cort Adeler på højdepunktet af sin karriere ikke gjorde sig bemærket i søslag, forekommer det alligevel velmotiveret, at en gade på Trøjborg er opkaldt efter ham.

Fra industrikvarter til erhvervscenter

Beboerne langs Søndervangs Allé har fra nært hold kunnet følge det tidligere FDB-areals forvandling, der nu er inde i en afsluttende fase.

Navnet er nyt, men omgivelserne har en lang historie bag sig. Sønderhøj var den betegnelse, der blev lanceret af planlæggerne, da FDB's fabrikker i midten af 90'erne brød definitivt op fra tilholdsstedet i Viby og dermed satte punktum for næsten 100 års tilstedeværelse. Siden har beboerne langs Søndervangs Allé, der udgør naboskabet, fra nært hold kunnet følge det gamle fabriksareals forvandling til Sønderhøj – et attraktivt beliggende erhvervs- og uddannelsescenter. En forvandling, der givetvis bifaldes af samme naboer, som har set en spøgelsesby ændre sig til ramme om liv og aktivitetet. Det sidste yder Århus Købmandsskole og Erhvervsakademis ca. 2.000 elever et vægtigt bidrag til.

Selv om de historiske forudsætninger er vidt forskellige, forekommer det alligevel relevant at sammenligne Sønderhøj med Frichsparken. I begge tilfælde har selskaberne bag de to projekter valgt at renovere de bestående bygninger frem for at lade bulldozere jævne det hele med jorden. At denne renovering også er blevet ledsaget af nybyggeri, hører med til det samlede billede af især Sønderhøjs arkitektur, som på en ganske indtagende måde forener gammelt og nyt. For at blive ved det arkitektoniske ville helhedsindtrykket i sagens natur være blevet anderledes, hvis man var startet på et ryddet areal. Men den valgte løsning giver næppe anledning til fortrydelse.

Sønderhøjs tilblivelse, der har været næsten 10 år undervejs, nærmer sig nu sin afslutning. I øjeblikket er Stibo Grafik i færd med et byggeri, og herefter er der ifølge direktør Henrik Jacobsen fra konsulentfirmaet Insignia Cederholm kun godt 10.000 kvm. tilbage af et samlet areal på 55.000 kvm.

Cykel invitation

Sønderhøj er ikke ene om at have gennemgået en forvandling til det bedre. Det samme kan siges om Søndervangs Allé, der fik sit nuværende navn i 1967, og som tidligere har optrådt under betegnelserne Gammel Horsensvej og Søndervangsvej. Selv om det første navn indikerer, at vejen har været udfaldsvej mod Horsens, afspejlede det sig ikke i dens tilstand, som lod en del tilbage at ønske. Af samme grund har det ikke skortet på indignerede klager fra beboerside. Denne utilfredshed gjorde sig gældende helt frem til nyere tid. Så sent som i kommunesammenlægningsåret



Margarinefabrikken med det karakteristiske tårn var den sidste af FDB-fabrikkerne, der indstillede virksomheden, inden forvandlingen indledtes. (Foto: Lokalhistorisk Samling)

1970 blev daværende kommuneingeniør i Viby, H. Arnum, i et harmdirrende læserindlæg fra en beboerkreds inviteret til at foretage en cykeltur gennem Søndervangs Allé. Samme beboere havde forinden rejst krav om, at der blev indført forbud mod gennemkørsel, og at vejbelægningen blev fornyet. I forbindelse med cykelturen blev kommuneingeniøren opfordret til at iføre sig nyrebælte, støvbriller – samt nerver af stål!

At forholdene i Søndervangs Allé åbenbart kunne være bedre, kom til udtryk i følgende afsnit i læserbrevet til H. Arnum:

"Hvis De slipper levende fra turen, beder vi Dem tage turen én gang til i regnvejr. Hvis De stadigvæk har Deres helbred i behold, håber vi, at De ret omgående får gjort noget ved denne strækning".

Så vidt de ikke særligt diplomatiske beboere, der ved samme lejlighed foreslog, at vejen blev gjort ensrettet for biltrafik eller at et af fortovene alternativt blev ændret til cykelsti.

I sit svar afslog kommuneingeniøren opfordringen til en cykeltur med henvisning til, at han kendte forholdene ved Søndervangs Allé udmærket. Samtidig stillede han de utilfredse beboere flere forbedringer i udsigt.

Den gamle vej

Det sidste må siges at være blevet efterlevet. Hvis nogen skulle være i tvivl om den udvikling, som Søndervangs-kvarteret i almindelighed og den tidligere Horsens Landevej har gennemgået, er det tilstrækkeligt at kaste et blik på ovenstående foto fra 1962, som viser en smal vej med træer

på begge sider og med yderst sparsom beboelse på sydsiden, hvor beboelsesblokkene Søndervang og Kjærslund nu ligger.

Når hertil føjes anlæggelsen af Ringvej Syd, der deler Søndervangs Allé i to afsnit, må kontrasten mellem en ikke særlig fjern fortid og nutid siges at være udtalt.

Og alligevel findes et stationært element i en epoke, der har strakt sig gennem størsteparten af det 20. århundrede. Selv om FDB's fabrikker er en saga blott, ligger størsteparten af bygningerne der endnu. Men de aktiviteter, som de tidligere produktions-virksomheder var ramme om, har totalt ændret karakter under Sønderhøj-konceptet, der i højere grad repræsenterer det fremtidsorienterede.

Det samme blev formodentlig anført, da Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger i 1904 erhvervede et stort areal i landsbyen Viby, som dengang lå et pænt stykke uden for Århus. Men beliggenheden fejlede ikke noget. FDB's nyerhvervelse lå ved siden af Viby station med forbindelse til såvel den jyske længdebane som Odderbanen. Og på den anden side af arealet løb Gammel Horsens Landevej, der sin mangelfulde forfatning ufortalt udgjorde en del af den datidige infrastruktur.

Det startede med sæbe

Men etableringen af den første produktion i Viby var ikke ensbetydende med, at brugsforeningsbevægelsen hermed holdt sit indtog på århusianske breddegrader. Det var allerede sket i 1889 med et kontor i Mejlgade og et lager i Sct. Olufsstræde, inden aktiviteterne fire år senere samledes i Vestergade. At FDB, der blev en landsdækkende organisation fra 1896, flyttede sin jyske hovedafdeling til Viby, indgik som led i en strategi, der tog sigte på at udbygge det handelsmæssige ved at etablere egen produktion og derved sikre forbrugerne billige kvalitetsvarer. I overensstemmelse med denne programerklæring opførtes tre fabrikker på det nye areal i Viby, hvor der fra indvielsen i 1906 blev produceret sæbe, kemiske artikler og tovværk.

Produktionsstarten forløb ikke problemløs. Ikke mindst tovværksfabrikken voldte problemer, fordi de indkøbte maskiner ikke fungerede efter hensigten. Det bevirkede at denne produktion først kom i gang med et par års forsinkelse. Men efterhånden kom den samlede produktion ind i så god en gænge, at der var basis for at udbygge programmet med høstbindegarn i tovværksfabrikken, vaskepulver på sæbefabrikken samt soya og sennep på den kemiske fabrik.

Spytbakkernes indtog

1912 fulgte den næste store produktionsmæssige udvidelse, da det på en generalforsamling blev vedtaget at opføre en margarinefabrik, som året efter kunne indlede aktiviteterne. Men de hygiejniske forhold på den nye fabrik lod noget tilbage at ønske, og da produktionen havde været i gang i et års tid, stillede sundhedskommissionen krav om, at fabrikkens toiletter blev forsynet med vandlåse. Det siger også noget om datidens holdning til hygiejniske forhold, at der blev indført bestemmelse om, at der skulle opstilles spytbakker i margarinefabrikkens kærnesal!

Trods problemer med råvareleverancerne kom FDB-fabrikkerne i Viby nogenlunde helskindet gennem 1. verdenskrig,



Selv om dette motiv fra den daværende Horsens Landevej kun er 40 år gammelt, er de mellemliggende forandringer slående, hvilket gælder både vejen og omgivelserne.

(Foto: Viby Lokalsamling)

selv om forbrugerne måtte leve med kvalitetsforringelser. Eksempelvis havde den sæbe, der blev fremstillet, mere karakter af ler end sæbe!

Mellemkrigsårene bød på fornyet fremgang i kraft af en tiltrængt modernisering af produktionsapparatet. Det kom i første række til at omfatte margarinefabrikken, der nu var i stand til at fremstille en bakteriologisk ren margarine, som ikke kom i berøring med menneskehænder under hele produktionsforløbet. Samtidig øgedes kapaciteten i kraft af øget mekanisering.

Efter margarinen kom turen til sæbefabrikationen, der krævede opførelse af en ny fabrik, som blev indviet i 1936. De frigjorte lokaler blev indrettet til den teknisk-kemiske fabrik, og rokaden afsluttedes ved, at reb- og tovfabrikken flyttede ind i den kemiske afdelings tidligere lokaler. Hermed var en gennemgribende modernisering, der blev suppleret med opførelsen af et kontorhus, tilendebragt.

70'ernes nedtur

2. verdenskrig affødte de samme problemer som den første. Igen svigtede forsyningerne. For at undsætte forbrugerne kom der gang i produktionen af en række erstatningsvarer. Eksempelvis blev stenene fra de blommer, som anvendtes til at lave marmelade, sendt til FDB's fabrik i Kolding og anvendt til et produkt, der gik under betegnelsen marcipan. Der blev også opført en ny fabrik som led i en produktion af hør. Men besættelsestidens problemer blev overvundet og banede efterfølgende vej for den bedste periode



Sønderhøjs placering i et lavere niveau i forhold til Søndervangs Allé bidrager til at skabe et åbent rum.

i Viby-fabrikkernes historie – frem til 1973. Den forbrugereksplosion, der skete fra slutningen af 50'erne, kom også FDB til gode. På denne baggrund fortsatte ekspansionen med udbygning af produktprogrammet, som også kom til at omfatte en kød- og viktualieafdeling (1962) og en salatfabrik (1964).

Men fra midten af 70'erne begyndte de ugunstige konjunkturer at melde sig, og situationen forværredes af en kæmpebrand, der raserede et centrallager, og som en overgang truede med at brede sig til de omkringliggende boligblokke på den anden side af Søndervangs Allé. Selv om en ny terminal blev opført, skulle det alligevel vise sig, at det var skriften på væggen. I takt med tidernes ugunst indledtes en afvikling af fabrikkerne. En afvikling, der kom til at strække sig over en snes år, og som afsluttedes med margarinefabrikkens lukning samtidig med, at de første skridt til udvikling af erhvervskvarteret Sønderhøj blev taget.

Sønderhøj er placeret i et lavere niveau i forhold til Søndervangs Allé, hvilket bidrager til at skabe et åbent rum. På den anden side af ringvejen har Søndervangs Allé en blind udmunding ved Gunnar Clausens Vej, hvilket har haft en trafikdæmpende effekt, som tilgodeser den lokale skoleungdom.

Byens hus fik sit tårn – men ikke uden debat

Århus Rådhus var længe undervejs, hvilket i høj grad havde sammenhæng med det tårn, som nu pryder den nye 20 kroners mønt. Byens hus fik sit tårn men ikke uden debat

Hvis det oprindelige vinderprojekt i en arkitektkonkurrence om et nyt rådhus i Århus for mere end 60 år siden var blevet virkeliggjort, havde samme rådhus næppe prydet den nye 20 kroners mønt, som Nationalbanken sendte i omløb i 2002. For arkitekterne Arne Jacobsen og Erik Møllers projekt, som indbragte vinderprisen, savnede det tårn, der siden indvielsen i 1941 har været betragtet som rådhusets vartegn, og som i kunstneren Inge Nogels udformning optræder på mønten. Det manglende tårn affødte i umiddelbar forlængelse af vinterprojektets præsentation i 1937 heftige indsigelser fra såvel byrådsmedlemmer som den brede offentlighed. I en til tider ophedet debat blev der fremført krav om et mere monumentalt byggeri eller som det blev anført:

Et hus, der lignede et rådhus. Kravet blev i tre væsentlige henseender imødekommet af arkitekterne. Udover at byens nye hus fik et tårn, ændredes ved indgangspartiet, ligesom facadens lyse puds blev beklædt med Porsgrunn-marmor. Når debatten om rådhusets fremtidige udseende optog sindene i en grad, som betegnes som uden sidestykke i byens historie, skal det ses i sammenhæng med de høje forventninger, der knyttede sig til projektets gennemførelse. Arkitektkonkurrencens udfald skulle have sat punktum for mange års diskussion. I stedet blussede denne op. At byen havde brug for et nyt rådhus til afløsning af kongelig bygningsinspektør C.G.F. Thielemanns version opført i 1856, kunne vanskeligt anfægtes. At byen forlængst var vokset fra det gamle rådhus, der senere blev indrettet til politistation, og hvor Kvindemuseet i dag holder til, vil fremgå af, at rådhusets administrative funktioner i mellemkrigsårene var fordelt på en halv snes forskellige adresser. På selve rådhuset fandtes kun byrådssal og forhal, der blandt andet førte hen til stadsingeniørens kontorer. Borgmesteren residerede derimod i Mejlgade.

Byen fattedes penge

Det var baggrunden for, at Axel Høeg-Hansen, der betragtedes som byens førende arkitekt, i 1918 fik til opgave at udarbejde et skitseprojekt til et nyt rådhus. Et par år senere lå projektet klar til bedømmelse på byrådets bord. Når Høeg-Hansens nyklassicistiske rådhus ikke vakte genklang, skyldtes det ikke manglende arkitektoniske kvaliteter, men i højere grad

en opførelsespris, som blev anslået til fem-seks mio. kr., hvilket var mere, end datidens kommunale kasse kunne bære! I fortsættelsen blev der trådt vande i rådhusmæssig henseende. For at skaffe mere plads til de administrative funktioner, som byens fortsatte ekspansion krævede, blev ejendommene i Mejlgade 4-8 opkøbt og indrettet til kontorer. Men det var kun lappeløsninger og løste ikke de problemer, der i stigende grad pressede sig på.

Alligevel skulle man frem til anden halvdel af 30'erne, før der omsider blev taget skridt til at udskrive en arkitektkonkurrence om et nyt rådhus. I samme forbindelse blev nedsat en dommerkomité med borgmester H.P. Christensen, i folkemunde kaldet Smeden, som formand. Da fristen udløb den 2. august 1937, forelå der 53 forslag. Hvis projektet havde været længe undervejs, så handlede dommerkomitéen til gengæld hurtigt. Allerede to uger senere forelå en afgørelse, der entydigt gik ind for Arne Jacobsen og Erik Møllers funktionalistiske projekt, som var baseret på en opførelse på Søndre Kirkegård ved den nyanlagte Park Allé.

Debat ladet med følelser

Men hermed var man ikke ved vejs ende i beslutningsprocessen. Tværtimod udløste vinderprojektet en følelsesladet debat, som delte byen i to lejre. Medvirkende hertil var, at byens to aviser holdt på hver sin hest. Mens Demokraten var loyal over for den socialdemokratiske borgmester



Rådhusets skaber, arkitekt Arne Jacobsen, skåler med borgmester H. P. Christensen ved grundstensnedlæggelsen.
(Foto: Lokalhistorisk Samling)



De høje hatte dominerede ved rådhusets grundstensnedlæggelse, der satte punktum for en følelsesladet lokaldebat. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

og støttede projektet, kastede Aarhuus Stiftstidende sig ud i et frontalt angreb på samme projekt, som af bladets bannerfører, kritikeren Richard Gandrup, blev betegnet som Funkis overdrevet stilrytteri. Gandrup kunne ikke forlige sig med Arne Jacobsens fremhævelse af, at vor tid er ikke til overflødig luksus og pynt. Dette stormvejr kom bag på dommerkomitéens formand. Borgmesteren blev tilsyneladende svag i knæene, og selv om sagen skulle have været afgjort, tog han alligevel med den øvrige komité på studierejse til udlandet. Men trods alt havde H.P. Christensen tilstrækkeligt mandshjerte til at afvise kravet om at udskrive en ny konkurrence.

I stedet blev de to vinderarkitekter samme efterår anmodet om at give møde i det kommunale budgetudvalg. Her fik de til opgave at foretage de før omtalte ændringer, som skulle imødekomme ønskerne om et mere monumentalt rådhus.

Indvielse i krigsårene

Herefter kom der skred i tingene. Kun tre dage efter, at det reviderede projekt forelå, blev det vedtaget af et enigt byråd bestående af tyve medlemmer. Kun en enkelt, den konservative konsul Kai Blicher, undlod at tage stilling. Mindre end et år senere kunne borgmesteren sammen med sin senere afløser E. Stecher Christensen



I kraft af sin tidløse arkitektur betragtes rådhuset med det karakteristiske tårn som et af byens mest monumentale bygningsværker.

foretage grundstensnedlæggelsen, og ved indgangen til 1939 nedrammedes jernbetonpælene, som skulle bære tårnfundamentet. Indvielsen var fastsat til den 2. juli 1941, som var identisk med 500 året for Christoffer af Bayerns overdragelse af byens privilegier.

Derfor blev dagen fastholdt, selv om det nye rådhus ikke stod helt klar, hvilket den tyske besættelse var medansvarlig for.

En enig eftertid

Mere end 60 år efter indvielsen hersker der i fagkredse enighed om, at byens hus har mange kvaliteter, og at det dengang lykkedes arkitekterne at tilvejebringe den ønskede balance mellem det monumentale og det funktionelle. Rådhuset betragtes ikke for ingenting som et af byens mest værdifulde bygningsværker, hvilket understreges af, at det har været fredet siden 1995. Det 60 meter høje tårn med klokkespillet bidrager til dette helhedsindtryk, selv om der i tidens løb er sagt mange morsomheder om tårnets stilladsagtige udseende, som nu er fastholdt på den nye 20 kroners mønt.

Jernbane-naboskabet har sat tydelige spor

Ewaldsgade forbandt tidligere Frederiks Allé med Læssøesgade, men banegravens udvidelse for mere end 80 år siden ændrede ved gadens geografi og skabte en "blindtarm" ved Halls Sti.

Hvis savnet af grønne vækster sammen med en bebyggelse i 4 ½ etager på begge sider medvirker til at skabe et noget lukket indtryk, så afhjælper baneskråningen for enden af Ewaldsgade i nogen grad dette forhold. Ved Halls Sti åbner rummet sig og frembyder et ganske seværdigt pa-



Ewaldsgade efter decimeringen ved banegravens udvidelse. Den enlige gadelygte fortæller noget om datidens belysning.

norama med både fortidige og fremtidige elementer.

I relation til det sidste er tunge maskiner p.t. i færd med at anlægge den kørevej, der skal lede trafikken fra Værkmestergade via Bruuns Galleri frem til Søndre Ringgade. Selv om vejen i første omgang kun kommer til at gå til den omdiskuterede rampe ved Frederiksbro, og selv om der er stillet spørgsmåltegn ved projektets fortsættelse, så kan skeptikere ved selvsyn konstatere, at der arbejdes på sagen.

Naboskabet til den jernbane, der blev indviet i 1862, har i tidens løb sat sine spor i Ewaldsgade. Frem for alt har baneskråningen gjort gaden opkaldt efter en af datidens mest fremtrædende lyrikere, kortere, hvilket var en nødvendig konsekvens af den udvidelse af baneskråningen, som blev foretaget i årene 1918-26. Indtil det tidspunkt havde Ewaldsgade siden sin anlæggelse og navngivning i 1899 haft forbindelse med Læssøesgade. Men behovet for etablering af flere togskinner ændrede i væsentlig grad bybilledet i den del af Frederiksbjerg, som blev berørt af projektet. Det gælder i første række de gader, der havde forbindelse til den tidligere Halls Vej, som blev forvandlet til Halls Sti, fordi vejens nordlige husrække forsvandt samtidig med, at baneskråningen flyttede den modsatte vej. Nedrivningen af en række beboelsesejendomme i de berørte gader gjorde mange familier hjemløse i en periode, da bolignøden i forvejen var udtalt. En følge af, at byggeriet lå underdrejet.

Hjørnekarnapperne

For Ewaldsgade betød den ændrede geografi, at gaden fik en blindtarm mellem Wilstergade og Halls Sti, hvilket har haft en afdæmpende trafikal virkning. I den henseende udgør Ewaldsgade en kontrast til den pulserende Frederiks Allé. Men Ewaldsgades status som en af bydelens mere upåagtede gader, er på den anden side ikke udtryk for manglende arkitektoniske kvaliteter, der bidrager til at skabe et ganske harmonisk gadebillede. Som det er tilfældet med andre af kvarterets gader er der gjort en del ud af hjørneejendommene, hvilket er ret karakteristisk for tidsalderen omkring 1900. Det samme gælder datidens trang til at navngive hjørneejendommene. Det er tilfældet med både Ewaldshus på hjørnet af Frederiks Allé og Wilstershus på hjørnet af Wilstergade. Ewaldshus med en fotoforretning i stueplanet er opført i 1899 og tegnet af en af periodens anerkendte arkitekter R. Frimodt Clausen. Rødstensejendommen har hjørnekarnap, som afsluttes med en tagrytter. Den pudsede konsolgesims er forbundet med en karnistagrende.

Wilstershus med konsolbåren hjørnekarnap og tagrytter er også forsynet med en pudset konsolgesims afsluttet med karnistagrende.

To stilarter

Uden at det bryder harmonien er to stilarter repræsenteret i Ewaldsgade. Mellem Frederiks Allé og Wilstergade domineres helhedsindtrykket af renæssanceinspirerede facadedekorationer, mens rødstensbygningerne det sidste stykke ned mod banegraven er præget af nybarokkens formsprog. Men undtagelsen i dette mønster udgøres af ejendommen i nr. 10, hvilket har den relevante forklaring, at denne ejendom opført så sent som i 1984

er omkring 80 år yngre end sine omgivelser. Selv om den arkitektoniske kontrast er iøjnefaldende, bidrog opførelsen af denne rødstensejendom alligevel til gadens forskønnelse, fordi der tidligere på samme sted lå et ret uheldigt 1 etages hus, som brød den ellers homogene gadefacade.

Det homogene understreges også af sammenhængen mellem ejendommene nr. 17-19, selv om der er tale om forskellige bygherrer. I begge tilfælde er der tale om ejendomme med mansardtage og karnapper.

Nr. 19 havde ved opførelsen i 1913 yderligere en opgang, men denne hørte til de tidligere omtalte ofre for banegravens udvidelse og fik kun fire års levetid. Senere, i 1931, blev sammenhængen genskabt ved opførelsen af ejendommen Halls Sti nr. 37. De nedrevne ejendomme, som banegraven var årsag til, stillede i det hele taget arkitekterne over for vanskelige opgaver. I nr. 14 løste man opgaven ved at opføre en rund hjørnetilbygning mod Halls Sti.

Byfornyelse

Til de bemærkelsesværdige sider af Ewaldsgade hører også de altaner med smedejernsrækværk, som optræder i flere ejendomme på den sydlige side. Når det kun er denne side af gaden, der er tilgodeset, har det formodentlig noget at gøre med solens tilstedeværelse.



Indgangen til Ewaldsgade set fra Frederiks Allé, hvor trafikken er mere intensiv.
(Foto:Lokalhistorisk Samling).

For at blive ved det miljømæssige er det også værd at notere, at Ewaldsgade for en halv snes år siden var omfattet af et byfornyelsesprojekt, som primært berørte en forfalden ejendom i nr. 8. Da den daværende ejer ikke viste interesse for projektet, benyttede Århus Kommune sig af en særregel i byfornyelsesloven og overtog ejendommen. Udover førnævnte ejendom omfattede byfornyelsen også etablering af et grønt gårdmiljø, og opgaven blev overdraget arkitekt Per Seier-Petersen i samarbejde med landskabsarkitekt Poul LeFevre. I forbindelse med en gennemgribende renovering af ejendommen fik denne på bagsiden en karnapagtig tilbygning. Også gårdmiljøet, der tidligere prægedes af en møbelfabrik, har ændret sig til det bedre og fremtræder nu mere grønt og venligt.

Bagest i køen

Selv om Ewaldsgade er anlagt for mere end 100 år siden, er de omkringliggende gader faktisk endnu ældre. Jernbanens etablering satte sammen med industrialiseringens indtog i anden halvdel af 1800-tallet fart i en befolkningsmæssig udvikling, der blandt andet skabte et nyt boligkvarter vest for Frederiks Allé, som på det tidspunkt nærmest havde karakter af en landbysgade. Det nye kvarter opstod på arealer, som tilhørte Mallings Kalkværk og N. Webers Handelsgartneri. Når Ewaldsgade kom til at stå bagest i køen ved etablering af de nye gader i det vestlige Frederiksbjerg, der endnu ikke havde fået denne betegnelse, og som frem til 1874 hørte under Viby sogn, skal forklaringen søges i, at handelsgartneren kom senest i gang med at udstykke sine jorder.

En privat vej, der gik under betegnelsen Peter Madsens Gang, førte dengang ned til kalkværket. Der var derfor en konsekvens i, at vejen i 1875 blev navngivet Kalkværksstræde. Et navn, der ikke fik nogen lang levetid. I stedet opstod Holbergsgade, Wilstergade og Absalonsgade i takt med udstykningen af kalkværket. Derimod kom N. Weber først i gang med sin udstykning i slutningen af århundredet og i forbindelse med anlæggelsen af Ewaldsgade. På det tidspunkt havde Århus Kommunes erhvervelse af de arealer, der hørte ind under godset Marselisborg, skabt mulighed for, at der også kunne etableres boligkvarterer i det østlige Frederiksbjerg – men det er en anden historie.

Tilbage står, at Ewaldsgade gennem sin mere end 100 årige eksistens har delt skæbnefællesskab med den jernbane, gaden er placeret op til. I hvor høj grad dette naboskab fremover kommer til at ses og høres, vil afhænge af de kommunale dispositioner, som måske ikke er blevet justeret for sidste gang!

Digter med spændvidde

I betragtning af, at der er tale om et kvarter opkaldt efter nogle af Danmarks historiens mest anerkendte digtere og forfattere, må Johannes Ewald siges at høre naturligt hjemme i denne sammenhæng. Mere end 200 år efter sin død i 1781 indtager han fortsat en fremtrædende plads som både lyriker, dramatiker og prosaist. Uanset hvilken genre, Johannes Ewald dyrkede, optrådte han som fornyer og brød på afgørende vis med den tid, han levede i. Han beskrives som en lyriker, der skrev sig fri af klassicismen og udformede en prosa, der kunne beskrive et



Byfornyelsesprojektet i Ewaldsgade omfattede primært ejendommen i nr. 8, der i forbindelse med en gennemgribende renovering fik en karnapagtig tilbygning ud til det nye gårdmiljø.

både bevæget og sammensat følelsesliv, hvilket skete med både skarphed og humor. Også dansk teater blev tilført nye impulser af præste- og lærersønnen, hvis far var ansat ved det kongelige Vajsenhus i København.

Johannes Ewald oplevede en omtumlet Sturm und Drang-periode i sin tidlige ungdom. Efter at være blevet student som kun 15-årig kom hans sans for både det dramatiske og patetiske til udtryk ved, at han deltog i den prøjsiske syvårskrig. Da han et par år senere vendte svækket hjem fra slagmarken, genoptog han sine studier som teologisk kandidat og fik fribolig ved Valkendorf Kollegium. Senere blev de teologiske studier lagt på hylden, og i de følgende år hutlede Ewald sig gennem tilværelsen som digter, der færdedes i et drikfældigt bohememiljø.

Forfatterskabet er ganske omfattende. Ewald debuterede med sørgedigte i anledning af Frederik den femtes død og fortsatte med at omskrive et læredigt til tragedien "Adam og Ewa" eller "Den ulykkelige Prøve". Klassisk inspirerede oder er senere blevet betegnet som højdepunktet i hans lyrik. I teatersammenhæng slog han igennem med det heroiske syngespil Balders Død. Det heroiske blev også dyrket i kongesangen "Kong Christian stod ved højen mast".

Ved sin død fik Johannes Ewald en national begravelse med et sørgetog af næsten kongelige dimensioner.

Kirkepladsen anlagt på teglværkets overskudsjord

Skt. Markus kirke var samlingssted for landets mest folkerige sogn, indtil Møllevang sogn blev oprettet ved en udskillelse i 1959

En væsentlig del af de århusianske kirker er omgivet af større eller mindre pladser, der skaber byrum, som er med til at fremhæve kirkernes arkitektoniske kvaliteter og skabe en vis form for ophøjethed. Når dette forhold ikke er mindst udtalt ved Skt. Markus Kirkeplads, skyldes det dels kirkens placering på en bakketop – og dels den omkringliggende boligbebyggelse, som på fornem vis indrammer kirkekomplekset.

Uanset om man foretrækker at komme kørende fra Langelandsgade eller vælger den terrasseformede trappe fra Samsøgade, er Skt. Markus kirke værd at tage i nærmere øjesyn. Samtidig udgør kirkepladsen en tidsmæssig kontrast til sine omgivelser i øgadekvarteret, som afgrænses af Nørre Allé, Langelandsgade og Kaserneboulevarden. Mens øgaderne blev anlagt som et resultat af den industrialisering, der skabte en voldsom bymæssig vækst i perioden 1870-1900, da Århus mere end tredoblede sit indbyggertal fra ca. 15.000 til 50.000, var Skt. Markus Kirkeplads' anlæggelse et halvt århundrede længere om at blive virkeliggjort. Forklaringen på dette forhold skal i væsentlig grad søges i det teglværk, som udgjorde naboskabet.

Teglværkernes tilstedeværelse i øgadekvarteret var dels baseret på et reelt behov og dels på heldige omstændigheder. Behovet var dikteret af den høje byggeaktivitet, som fulgte i kølvandet af industrialiseringens folkevandring fra land til by. Til at bygge fabrikker og boligejendomme krævedes mursten, og her kom forsynet byen til hjælp, da det allerede i 1820 kom for dagen, at der under en tidligere møddingplads uden for Vesterport ved det nuværende Vesterbro Torv fandtes ler. Denne forekomst skabte grundlag for etablering af et teglbrænderi, som blev drevet af en kreds af borgere mod en årlig afgift til byens kæmnerkasse. I 1840 blev aktiviteterne overtaget af købmand C.C. Langballe, der hørte til byens foretagsomme mænd.

Teglværkernes storhedstid

At der var gang i byggeriet i anden halvdel af 1800-tallet vil fremgå af, at det skabte grundlag for tilstedeværelsen af ikke færre end seks teglværker, der blev suppleret af et par tegl- og kalkbrænderier. At nævnte virksomhed med relationer til byggebranchen primært kunne lokaliseres i det øgadekvarter, som var under



Ved kirkens grundstensnedlæggelse skortede det ikke på honoratiores, der her lytter til biskop Bruun Rasmussen. Blandt de tilstedeværende var stiftamtmand V. Hvidt, borgmester H.P. Christensen (med skæg) og den kendte afholdsagitator Lars Larsen-Ledet placeret bag taleren. (Foto: Lokalhistorisk Samling)

udvikling, vil fremgå af, at Medan & Caspersens Teglværk lå, hvor Sølystgade krydser Sjællandsgade, mens Steinbrenners Teglværk lagde beslag på et større areal i bunden af Ny Munkegade. Der blev bygget på kraft uden større hensyn til byplanlægning, der på det tidspunkt kun var kendetegnet af sparsom lovgivning, hvilket forklarer den ret tilfældige bebyggelse, som skød op. Men i 1869 fik Århus trods alt sin første stadsingeniør, og samtidig forelå de første bygningsvedtægter, som indeholdt bestemmelser om, at "gader bliver udlagt i hensigtsmæssig retning, ikke blot med hensyn til vejens beliggenhed på selve de pågældende områder, men også til det system af gader og veje, der efter forholdene på det sted vil være mest hensigtsmæssige".

Denne knudrede formulering blev i de følgende år fulgt op af yderligere bygningsvedtægter. Når den overordnede byplanlægning alligevel fortsat bar præg af tilfældigheder, skyldtes det blandt andet, at der blev taget vidtgående hensyn til jordbesiddernes særlige interesse, der ikke sjældent kolliderede med den kommunale linieføring.

Fra lergrav til kirke

Men det sidste berørte ikke C.C. Langballes rolle som teglproducent, der blev suppleret med andre aktiviteter, som trængte hans oprindelige købmandsforretning i baggrunden. Blandt andet optrådte han som skibsreder og hentede i denne sammenhæng råmaterialer hjem til sit kalkbrænderi, ligesom hans sejl-

skibe blev sendt helt til Kina og Australien.

Ved Langballes død i 1885 blev teglværk og brænderi videreført af næste generation, og firmanavnet eksisterer fortsat. Men teglværkets virksomhed ophørte i 1917. I stedet erhvervede Arbejdernes Andels Boligforening arealet langs Langelandsgade og opførte fem år senere Teglgårds-komplekset tegnet af arkitekterne Thorkel Møller og V. Puch junior. Det store kompleks, der også breder sig over Teglværksgade og Sejrøgade, var i flere henseender banebrydende og kom til at danne forbillede for efterfølgende karrébyggeri.

Men teglværkets lergrav kom til at ligge ubenyttet hen. Med den tilføjelse, at graven blev fyldt ud med overskydende jord fra Teglgårds-byggeriet, og selv om der i forbindelse med Langelandsgades fortsatte forløb frem mod Kaserneboulevarden blev foretaget en terrænmæssig nivellering, var den tidligere lergrav ændret til en bakketop. Det er på dette areal, Skt. Markus kirke blev opført i 1935 – som en konsekvens af, at der samme år var opstået et nyt sogn samme sted.

Puritansk enkelhed

Planerne om at foretage en udskillelse fra Vor Frue sogn blev allerede bragt på bane



Ved udformningen af Skt. Markus Kirke søgte arkitekten Thomas Havning inspiration i såvel en middelalderlig byggestil som i moderne funktionalisme. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*



Den terrasseformede trappe udligner niveauforskellen fra Samsøgade op til Skt. Markus Kirkeplads.

i begyndelsen af 1920'erne og skulle ses i lyset af, at sidstnævnte sogn efterhånden talte 26.000 sjæle. Men man skulle altså frem til 1935, før Skt. Markus sogn var en realitet. 24 år senere gentog historien sig. Skt. Markus sogns befolkningstal voksede så stærkt, at en ny sognemæssig udskillelse var påkrævet, hvilket førte til etablering af Møllevang sogn.

Relationerne til Vor Frue kirke med det historiske kloster forklarer samtidig, at det annex, der blev indviet i 1982, nyder betegnelsen Klostergården. Såvel kirken som pladsens udformning var resultatet af en arkitektkonkurrence, som affødte 70 forslag. Bag vinderprojektet stod den københavnske arkitekt Thomas Havning, som betegnede sin løsning som "mellem tvende have". Heri lå en tilkendegivelse af, at han ved kirkens udformning havde søgt inspiration i såvel en middelalderlig byggestil og i en mere moderne funktionalisme. Der tales også om et kirkerum, der er næsten puritansk i sin enkelhed. De hvide flader blev oprindelig kun brudt af korset på østvæggen, men kunstneren Sven Havsteen Mikkelsens femfløjede alterfrise har ændret ved dette forhold.

En markant position indtager kirkens orgel, hvis klangmæssige kvaliteter er baseret på 41 stemmer. Orglet er bygget i 1967 af Poul Gerhard Andersen. Skt.

Markus kirke er også bemærkelsesværdig ved, at det siden 1970 har været tilholdssted for Pastoraleseminariets jyske afdeling. Efter opførelsen af "Klostergården", en firefløjet bygning i to etager, har kirken så sent som i 1998 været genstand for en omfattende renovering. De omfattende aktiviteter, komplekset er ramme om, tilgodeser alle generationer i form af både en ungdomsklub og en ældreklub.

Dominerende naboskab

Men efter kirkens indvielse den 27. oktober 1935 skulle der forløbe en snes år, inden bebyggelsen omkring kirkepladsen, der hæver sig over såvel Samsøgade som Sejrøgades baghaver, blev indledt. Bag opførelsen, der strakte sig over perioden 1953-59 stod byggeselskabet Århusbo med Thyge Klemann som arkitekt. Den halvåbne randbebyggelse med de karakteristiske kviste er på harmonisk vis tilpasset kirkens arkitektur. De lave ejendomme i 2 ½ etager brydes ved, at etagerne i nr. 20-22 øges til 5 ½ ved overgangen til Samsøgade og herved udligner niveauforskellen.

Selv om Saltholmsgade og Mønsgade udgør undtagelser, der bekræfter reglen, er det den gængse opfattelse, at øgadekvarterets vestgrænse udgøres af Langelandsgade. Men det bidrager til at skabe en vis usikkerhed omkring denne "grænsedragning", at Skt. Markus Kirke er mere orienteret mod Langelandsgade end mod Samsøgade – uden at det påvirker pladsens kvaliteter. Det er i højere grad tilfældet med de betonblokke, der for enden af Grønnegade udgør et ret dominerende naboskab, som samtidig står i kontrast til øgadernes mere kompakte bebyggelse.

I historisk sammenhæng er det i øvrigt ikke uinteressant at notere, at arkitekt Rudolf Frimodt Clausen allerede i slutningen af 1800-tallet påtog sig rollen som byplanlægger ved at udarbejde et forslag med betegnelsen "Fremtidens Aarhus". Planen omfattede blandt andet det terrænmæssigt vanskelige areal ved Klostervang, og selv om byrådet i princippet godkendte Frimodt Clausens forslag, blev det aldrig virkeliggjort. I stedet skabte det strandede projekt formodentlig mulighed for den senere opførelse af Skt. Markus kirke.

Landsbysamfundet der ikke overlevede

Middelalderkirken i Vejlby Kirke er stort set ene om at repræsentere det stationære i et miljø, hvor fortiden ellers har måttet vige for "moderne tider".

Forgængelighedens ubønhørlige love er heller ikke gået sporløs gennem Vejlby. Det landsbysamfund, der opstod for tusind år siden ved landbrugets spæde begyndelse, eksisterer ikke længere. Men totalt forsvundet er det trods alt ikke. Tre bygninger med hver sin historie er stort ene om at erindre om noget, der var engang. Vejlby Kirke af romansk oprindelse afspejler en tidløshed, som står i velgørende kontrast til en mere forceret verden. Gunnar Ovesens bindingsværkshus i Vejlbygade hører med sine mere end 200 år også til "fortidens vidner" – og det samme gælder den gamle skolebygning, som i dag er ramme om kro og motelvirksomhed.

Men ellers lader Vejlby ingen i tvivl om, at vi befinder os i det 21. århundrede med moderne bebyggelse, lokalcenter og indkøbsmuligheder. Hvis det oprindelige



Landsbyidyl i det gamle Vejlby. Dammen er forlængst forsvundet, og det samme er bygningerne. Men kirken i baggrunden står der stadig – som den har gjort gennem snart 1000 år.
(Foto: Lokalhistorisk Samling)

miljø trods alt er søgt fastholdt i en vis grad, så lægger omgivelserne i form af et bankkompleks ved indkørslen og et amtsgymnasium på den anden side af kirken sammen med Grenåvejen en ring omkring den tidligere landsby.

Udviklingen lader sig heller ikke stoppe ved Vejlby, hvilket bør opfattes som en lidenskabsløs betragtning.

Men i brydningen mellem fortid og nutid er der alligevel grund til at notere, at det fortsat er kirketårnet, som rager højest til vejrs, når man nærmer sig Vejlby. Og sådan har det været siden den sene middelalder, hvilket vil sige i begyndelsen af 1500-tallet, da tårnet blev opført sammen med våbenhuset. Men kirken er betydelig ældre. De ældste bygningsdele, koret og skibet, kan føres tilbage til den romanske tid, hvilket vil sige år 1000-1200. Tårnet har trappegavle, der vender mod nord og syd, og glamhullerne leder tanken hen på hullerne i Århus Domkirkes tårn, hvilket indikerer, at der er tale om samme bygmester. Kirken havde tidligere to indgange, men den tidligere kvindeindgang er tilmuret, således at den sydlige indgang udgør den eneste indgang.

Løbedegnene

I den katolske epoke hørte Vejlby Kirke under kantordømmet i Århus. At kantoren indtog en betydelig position, vil blandt andet fremgå af, at der udover kirken også hørte seks gårde til hans "prælatur". Først i 1632 blev Vejlby sognekald lagt ind under det øverste kapellani i domkirken i Århus. Samtidig ophævedes anvendelsen af Kannikegården i Vejlby, som havde været beboet af vikarierende præster. Sin første selvstændige præst fik kirken i 1811, da tilhørsforholdet til domkirken ophørte.

Kalkmalerierne blev sammen med indskriften og andre dekorationer i kirkerummet afdækket af maleren Harald Borre under en restaurering i 1941-42.

Kirketjeneste og skoleundervisning i Vejlby havde frem til 1771 et fælles problem, som udgjordes af de såkaldte løbedegne. Der var tale om en betegnelse, som knyttede sig til ældre, men ikke altid særligt kvalificerede disciple fra latinskolen i Århus. Først ved Jacob Christensens tiltræden førnævnte år fik Vejlby sin første sædedegn. Men uheldigvis var denne trykket af alderen, som også påvirkede hans helbred. I stedet vikarierede sønnen Anders Philkjær, der var gårdmand, men som senere fik overdraget embedet som både degn og skoleholder. Undervisningen fandt sted i en primitiv stue i forbindelse med Philkjærs privatbolig. Senere flyttede skolen til større forhold, hvor tredje generation af lærerfamilien, Jens Philkjær, tiltrådte som den første seminarieuddannede lærer i Vejlby.

Den gule skole

I takt med et stigende elevtal voksede også behovet for en større skole, og denne blev indviet i 1860. Selv om bygningen på hovedgaden i Vejlby siden 1990 har været ramme om krovirksomhed, tales der stadig om den "gule skole", hvilket refererer til bygningens farve. I dag er der tale om en velholdt kro, der pynter på gaden, og som arkitektonisk lever smukt op til opførelsesåret. Da bygningen var skole rummede den udover skolestuer også lærerboliger, men det betragtes som tvivlsomt, om førstelærer Nicolai Hjortshøj boede på skolen.



Den "gule skole" i Vejlby opført i 1860 har fastholdt sin farve, men er i dag hjemsted for Gammel Vejlby Kro. *(Foto: Vejlby-Risskov Lokalhistoriske arkiv)*

Han ejede to gårde i nabolaget og tog i øvrigt sin afsked i 1887 efter på et offentligt møde at have angrebet regeringen Estrup!

I 1901 var tidspunktet kommet til at bygge en ny skole i Vejlby – denne gang i røde sten, hvilket affødte betegnelsen "den røde skole". Senere tilføjedes et fritliggende gymnastikhus. Men selv om den "gule skole" fortsat blev benyttet, dækkede det alligevel ikke undervisningsbehovet, fordi sognets børnetal voksede stærkt fra 1920. Det førte til opførelsen af Vejlby Skole, som blev indviet i 1927 efter tegninger af arkitekt A.M. Fritz. Få år efter skiftede den store centralskole i herregårdsstil navn til Risskov Skole, hvilket havde sammenhæng med dens geografiske placering. Den nedlagte "røde skole" i Vejlby blev i stedet indrettet til kommunal administration.

Men hermed var behovet for skolebyggeri i det ekspanderende sogn på ingen måde mættet. Mens Risskov Skoles elevtal i takt med befolkningsudviklingen voksede til mere end tusinde, blev en ny Vejlby Skole i 1954 taget i brug på Vikærvej, og herefter fulgte opførelsen af Strandskolen på Feddet og Jellebakkeskolen i henholdsvis 1965 og 1970. Hertil kan yderligere føjes, at Risskov Skole for kun et par år siden var genstand for en udbygning.

Bondesamfundet

Udviklingen er unægtelig gået stærkt i Vejlby i de sidste 100 år. Så sent som ved indgangen til 1900, da det daværende bondesamfund lå et godt stykke vej fra købstaden Århus, blev det i kraft af tilstedeværelsen af 30 gårde betragtet som

en større landsby. Når kun få af gårdene lå uden for landsbykærnen, var det blandt andet dikteret af, at det tætte fællesskab tidligere havde ydet beskyttelse mod røvere og andre ubudne gæster. Men landsbyen talte også en række huse beboet af håndværkere og daglejere, der alle havde tilknytning til det landbrug, som de fleste levede af. Til denne kategori hørte også bagere, kreaturslagtere og syersker.

At der var tale om et bondesamfund understregedes af, at vejen ind til Århus førte gennem et landskab med marker til alle sider, indtil man nåede frem til Riis Skov ud mod bugten. Datidens vej til Grenå fulgte et set med nutidige øje ejendommeligt mønster. Med byporten i Mejlgade som udgangspunkt fulgte vejen den stenede strandkant ud til fedet. Herfra fortsattes til Egå, som en primitiv bro, sandsynligvis et tidligere vadested, gjorde det muligt at passere. Herfra drejede vejen ind i landet for blandt andet at passere Vejlby.

Udskiftningen

Trafikken til og fra byen domineredes af landboer, der havde produkter at afsætte. Slagterne i Vejlby nød det særlige privilegium at have ret til torvesalg i Århus. Når folk beskæftiget i landbruget gennem århundreder fristede trange kår, havde det sammenhæng med deres stilling som fæstebønder, der blev udnyttet af godsejere og herremænd. Denne udnyttelse kom til udtryk ved, at fæstebønderne måtte betale stadigt stigende afgifter uanset jordens dyrkningsevne, hvilket vanskeligt kunne undgå at påvirke motivationen i negativ retning. Motivationen blev heller ikke bedre af, at bønderne var underkastet et fællesskabsbaseret landbrugsmønster, hvor den enkeltes indsats ikke blev honoreret.

Det kendetegnede derfor et betydeligt fremskridt, da selvejeridéen blev ført ud i praksis. Men forinden skulle et andet problem løses. Den fælles bymark var opdelt i et utal af smalle jordlodder efter et forældet system. Det var derfor ikke ualmindeligt, at en bonde havde en snes lodder spredt over hele bymarken. Den eneste gangbare løsning lå derfor i at samle den enkeltes jordbesiddelser. Denne omfordeling, der blev praktiseret i begyndelsen 1800-tallet, er i historisk sammenhæng kendt som "udskiftningen".

Men denne udskiftning ændrede ikke ved, at et betydeligt græsareal i midten af Vejlby blev fastholdt som fælleseje. Og selv om denne fælled var ret befærdet, hvilket dannede et net af stier, skulle man alligevel frem til anden halvdel af 1800-tallet, før de første navngivne gader og veje optrådte på matrikelkortet – med Vejlbygade, Bredkildegade og Skejbyvej som væsentligste trafikåre.

Ovesens hus reddet

Det er dette landsbysamfund, der i løbet af de sidste 100 år har ændret sig til det nuværende Vejlby, der fra 1929 kom til at indgå i Vejlby-Risskov Kommune, inden denne et halvt århundrede senere blev en del af den nye storkommune ved forstædernes indlemmelse. Mens den befolkningstilvækst, Vejlby-Risskov oplevede op gennem det 19. århundrede, da de landliggere, som indrettede sommerboliger ved Fedet, overgik til at blive fastboende, kun berørte Vejlby i beskeden grad, blev der gået mere drastisk til



Gammel Vejlby Kro, indrettet i den tidligere skole i Vejlbygade, pynter på gadebilledet.

værks ved kommunesammenlægningen. Forinden var de gamle gårde med tilhørende jord blevet opkøbt af den gamle kommune for at give plads til beboelse og erhvervsliv. Nu kom turen til Vejlby. Som formanden for Vejlby-Risskov Lokalhistoriske Arkiv, Arne Christiansen, beskriver det i en gennemgang af landsbyens skæbne:

"Der blev hyret entreprenører til at fjerne Vejlby. Bulldozere havde kronede dage – men man stoppede gudskelov ved kirkegårdsmuren!"

Det var også tæt ved, at Gunnar Ovesens bindingsværkshus i Vejlbygade 7, opført i slutningen af 1700-tallet, var blevet offer for bulldozernes hærgen. Det gamle husmandssted, hvor der tidligere græssede køer, skulle ifølge planerne have været nedrevet for at give plads til lokalcentret. Men da Gunnar Ovesen, der har boet i huset, som i sin tid blev erhvervet af hans bedstefar, i et halvt århundrede, fik foretræde for de kommunale beslutningstagere, viste det sig, at huset ikke stod i vejen for det kommende lokalcenter.

Derfor står det over 200 år gamle bindingsværkshus stadig i Vejlbygade.

Kvalitet er der ingen grund til at ændre ved

Heri ligger den væsentlige forklaring på, at Fåborggades homogene arkitektur er forblevet uændret gennem snart et århundrede.

Da børnebogsforfatteren Robert Fisker under 1. Verdenskrig boede i Fåborggade, legede han sammen med andre børn på "hestegaden". Betegnelsen, der knyttede sig til kørebanen, mere end antyder, at det dengang var hestekøretøjerne, som dominerede trafikmønstret. Biler var det mere sparsomt med, hvilket begunstigede børnenes legemuligheder.

I dag er bilerne mere synlige. Alligevel har Fåborggade fastholdt sit rolige pulsslag, som er påvirket af, at den gennemgående trafik antager beskedne former. Det sidste bidrager til indtrykket af en stationær gade, der under sin næsten 100 årige eksistens ikke har undergået de store ændringer. Mens der andre steder på Frederiksbjerg rives ned og bygges nyt, bliver der ikke rørt ved ejendommene i Fåborggade – i hvert ikke hvad det ydre angår. At der finder indre forbedringer sted, er mere i overensstemmelse med den sanering, den ældre boligmasse løbende er genstand for.

Når den gamle gade stort set ligner sig selv siden anlæggelsen og navngivelsen i 1906, har det noget at gøre med arkitektoniske kvaliteter i sammenhæng med en byplanlægning, som blev gennemført i forlængelse af Århus Kommunes overtagelse af godset Marselisborgs arealer. Mens den ældste del af Frederiksbjerg, hvilket vil sige de første gader, som blev anlagt på den sydlige side af banegraven efter indvielsen af den jyske længdebane i 1862, havde en ret tilfældig tilblivelsesproces, var der anderledes planlægning over det kvarter, der i de første år af 1900-tallet skød op syd for Odensegade.

Revideret byplan

Byplanlæggerne Hack Kampmann og Chr. Ambt er tidligere blevet nævnt i denne sammenhæng. Selv om de to kongelige bygningsinspektørers visioner om kvarterets fremtidige udseende i vid udstrækning blev ført ud i livet, måtte Kampmann og Ambt alligevel gå på kompromis på nogle punkter. For selv om de nyerhvervede Marselis-jorder rummede mange kvadratmeter at gøre godt med, var byens viise fædre alligevel af den opfattelse, at der skulle være en rimelig bygningsgrad. De to byplanlæggere med de banebrydende idéer havde derimod en svaghed for det monumentale med store byrum i form af torve og boulevarder. Hvis det havde stået til Kampmann og Ambt, ville Ingerslevs Boulevard eksempelvis have fået lov

til at fortsætte frem til Skt. Pauls Kirkeplads. I stedet blev der tale om den indsnævring, som Odensegade repræsenterer. For at blive ved de store pladser, som den oprindelige byplan fra 1898 opererede med, kan der være grund til at opholde sig ved, at et af de mest centrale elementer i planen var anlæggelsen af en kæmpemæssig plads mellem Ingerslevs Boulevard og Marselis Boulevard. Et projekt, der allerede blev skrinlagt året efter. I stedet blev arealet udlagt som idrætsplads, som siden kom til at spille en markant rolle i det lokale idrætsliv. Det var eksempelvis her, AGF holdt til helt frem til udflytningen til Fredensvang i slutningen af 1930'erne. Selv om Otte Mønsted Kollegiet og Ingeniørhøjskolen har lagt beslag på en del af arealet ved Dalgas Avenue, spilles der stadig fodbold på de næsten uopslidelige baner.

Det åbne rum

I Hack Kampmann og Chr. Ambts byplan, der i forbindelse med forelæggelsen for Århus Byråd blev udgivet i bogform med titlen "Forslag til Bebyggelsesplan for en Del af Marselisborg Grunde", var det hensigten, at en del af arealet ved Hans Broges Gade skulle have været udlagt som villakvarter. Men i den sidste ende opstod det karrébyggeri, som Fåborggade indgår i. Hvis det forslag, som var indeholdt i bogen, således ikke blev gennemført i sin fulde konsekvens, kunne de to planlæggere trøste sig med, at sam-



Den homogene bebyggelse i Fåborggade set mod vest. I baggrunden Dalgas Avenue.
(Foto: Lokalhistorisk Samling)

tidige danske fagtidsskifter fremhævede den nytænkning, der her kom til udtryk.

Sammen med Assensgade udgør Fåborggade den sydlige afslutning på den omfattende boligbebyggelse, der blev opført i dette hjørne af Frederiksbjerg i begyndelsen af 1900-tallet, og som udmunder i henholdsvis Dalgas Avenue og Hans Broges Gade. Det homogene helhedsindtryk, Fåborggade frembyder, kommer til udtryk ved, at der i vid udstrækning er tale om rødstensejendomme – alle i 4 1/2 etager. Som det er tilfældet i kvarteret som helhed, er byggeperiodens karnapper et fremherskende tema. Til gadens karakteristiske træk hører også det åbne rum, der er opstået ved, at ejendommene fra nr. 7 – 19 er opført i en tilbagetrukket position i forhold til den øvrige randbebyggelse. Denne disposition, der sammen med et grønt element medvirker til at skabe et lysere gaderum, kan tilskrives en af datidens kendte arkitekter, Thorkel Møller, der har tegnet den symmetriske bebyggelse omkring pladsen. Kun synd, at samme plads næsten 60 år efter verdenskrigens afslutning fortsat skal skæmmes af en i alle henseender grim beskyttelsesbunker, der formodentlig er den eneste på Frederiksbjerg, som indtager så central en placering i et gadebillede. Det ville være en velgerning, hvis bunkeren forsvandt. Dette til alvorlig overvejelse på rette sted.

Kendte arkitektnavne

For at vende tilbage til Fåborggades arkitektoniske kvaliteter, har et andet kendt navn også bidraget til denne. A. Høeg Hansen, der blandt andet har tegnet Banegårds Plads og Park Allé, står også bag Fåborggade 8 med gennemgående karnap fra 2. til 4. etage, som afsluttes af et mindre spir. Over indgangspartiet er opført tre altaner. Høeg Hansen-bygningen befinder sig i godt selskab. Også ejendommene i nr. 4 og 6, tegnet af arkitekterne P.M. Wier og N.S. Bech, er både seværdige og velholdte med mange facadedetaljer, der er værd at tage i nærmere øjesyn. I overensstemmelse med den byggestil, der dengang var fremherskende, savnes der heller ikke spir på gadens hjørneejendomme, hvilket optræder mest markant i nr. 1 på hjørnet af Hans Broges Gade. Men heller ikke "Faaborghus" i nr. 10 og "Elisborg" i nr. 12 savner denne form for udsmykning.

Ved gadens udmunding i Dalgas Avenue optræder A. Høeg Hansen igen som arkitekt bag ejendommene i nr. 18-20, som er opbygget symmetrisk omkring en frontispice placeret i skellet.

Barndommens gade

Det er også vanskeligt at dvæle ved gadehjørnerne i Fåborggade uden at henfalde til nostalgiske erindringer om de forretninger, der lå her. Selv om beboerne forlængst har vænnet sig til at handle andre steder i nabolaget, skal der nok være mange, der sender såvel den forsvundne købmand som bager en venlig tanke. Førstnævnte boede i nr. 19B, men ifølge den indledningsvis omtalte Robert Fisker har der også været mejeri samme sted. Og forfatteren bør vide, hvad han taler for. For det var hans mor, der var indehaver af mejeriet på omtalte adresse, hvilket Robert Fisker har skildret i en erindringsbog, som tager udgangspunkt i årene under 1. Verdenskrig.



Byggestilen på Frederiksbjerg præges af mange karnapper, og som det turde fremgå, udgør Fåborggade ingen undtagelse i den henseende. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*



Ejendommene i nr. 4 og 6 hører til de mest velholdte facader og er samtidig med til at fremhæve Fåborggades arkitektoniske kvaliteter.

Mens moderen passede mejeriet, som også solgte ugeblade, delte faderen et snedkerværksted med en kollega i Munkegade. At forholdene i værkstedet var trange, vil fremgå af, at de møbler, der fremstilledes, blev solgt fra lejligheden i Fåborggade. At snedker Fisker var en alsidig mand kom også til udtryk ved, at han sideløbende med snedkeriet drev en anden forretning under betegnelsen "Cykellageren Rapid", som ligeledes havde den private bopæl som base.

Barndommens gade havde – og har fortsat – en begrænset længde. Alligevel var den i Robert Fiskers erindringer opdelt i to verdener. Selv boede han i den vestlige ende, men legede aldrig med børn fra gadens modsatte ende, som blev betragtet som fremmede. Selv om det dengang ikke skortede på forretninger i

gaden, blev denne alligevel hjemsøgt af gadehandlere. Til dem hørte fiskemanden, der syngende faldbød sine varer med en stemme, der kunne høres i hele nabolaget, og som ikke lod nogen i tvivl om, at "sild er *godt*".

Familien Fiskers opbrud fra Fåborggade skete i 1925. Forinden havde han gået i Ingerslevs Skole, hvor lærere og elever en overgang måtte dele skolen med husvilde ofre for den værste bolignød i lokalhistorien.

Den lette krumning

Hvis man studerer Fåborggade, er det ikke vanskeligt at registrere, at den snart 100 år gamle gade kendetegnes af en let krumning. Men noget isoleret fænomen er der ikke tale om. Samme buede forløb kendetegner også de omkringliggende gader og skal sættes i relation til Hack Kampmann og Chr. Ambts byplanmæssige idéer udformet i slutningen af 1800-tallet. Til det gennemgående billede i karréstrukturen i Fåborggade og omkringliggende gader hører også, at der i modsætning til den mere uensartede bebyggelse af ældre dato ikke findes baghuse i karréens indre.

Fåborggade afspejler en ekspansiv periode, da et nyt kvarter skød op på Frederiksbjerg og herved bidrog til, at bydelen efterhånden nåede op på at omfatte et par tusinde beboelsesejendomme. Et tal, der er værd at sætte i relation til, at der ved Frederiksbjergs etablering omkring 1870 kun boede 300 mennesker syd for den nyanlagte jernbane. Men behovet for at skaffe boliger til de mange, som i de følgende år søgte til byen, kom i Fåborggades tilfælde ikke til at gå på kompromis med de arkitektoniske kvaliteter, som fortsat er markante. Alligevel kan gaden opkaldt efter den sydfynske købstad trods sit gennemgående velholdte udseende ikke løbe fra sin alder. Selv om der har fundet en vis modernisering sted i nogle af ejendommene, lader det sig på den anden side ikke bortforklare, at den generelle boligstandard ikke ubetinget lever op til nutidige krav. Den byfornyelse, der er foretaget andre steder i kvarteret, må derfor forventes også at nå til Fåborggade. Det bør dog tilføjes, at karréen, der omfatter Bogensegade, J.Michaelsens Gade, Fåborggade og Dalgas Avenue har været genstand for en gårdforbedring.

Da de sandede lodder på Fedet blev eksklusive

Brændevinsproducent H. Bering Liisbjerg var den første af byens matadorer, der blev "landligger" ved stranden i Risskov, hvor de første sommerboliger havde karakter af små slotte.

Når villavejene mellem Nordre Strandvej og kystlinien betragtes som et af byens mest attraktive boligområder, hvilket huspriserne heller ikke lader nogen i tvivl om, skyldes det primært adgangen til stranden. Havmiljøer har altid øvet tiltrækning på mennesker på udkik efter et velegnet sted at slå sig ned. Når Vejlby Feds rekreative muligheder alligevel først blev "opdaget" i 1870'erne, skal forklaringen søges i flere forhold.

Mens markerne omkring det daværende bondesamfund ved landsbyen Vejlby rummede naturlige livsbetingelser, indbød de sandede arealer ikke agerbrugerne til at bosætte sig ved kysten – eller rettere sagt på Fedet. Som følge af de sparsomme vækstbetingelser var Fedet ret uinteressant for de velaflagte bønder, der koncentrerede sig om de mere frugtbare jorder oppe ved Vejlby. Ved den såkaldte udskiftning i begyndelsen af 1800-tallet, da bønderne fik mere samling over deres spredte lodder, blev også Fedet inddraget i denne proces. Og i modsætning til, hvad der senere skulle blive tilfældet, var jordlodderne inde i landet betydeligt mere værd end langs den tilsandede kyststrækning.

Dette forhold fik i nogle tilfælde velfunderede bønder til at afhænde deres jordlodder ved Fedet. Køberne var i vid udstrækning husmænd, kreaturhandlere og fiskere, der ikke havde råd til at erhverve den mere frugtbare jord omkring Vejlby, men som i stedet var i stand til at skabe sig en eksistens på de sandede arealer. Herved skød de første ydmyge beboelser op og lagde grunden til den udvikling, der siden har kendetegnet Fedet.

Hjulsporet til byen

Begrebet Vejlby Fed refererer til en sandrevle, der engang adskilte havet fra et lavvandet område, som efterhånden blev fyldt op og dannede et tilsandet landskab, hvor der gennem århundreder kun kunne gro marehalm og andre nøjsomme vækster. Fedet udgjorde derfor et ufrugtbar bælte mod havet, men havde alligevel en ikke uvæsentlig funktion som vejforbindelse til Århus. Vej er nok ikke en dækkende betegnelse. Der var i højere grad tale om et hjulspor, som bønderne fra Egå betjente sig af, når de skulle ind til byen for at afsætte deres produkter. Bønderne fra Vejlby foretrak derimod den mere



Allerede i slutningen af 1800-tallet øvede Fedet tiltrækning på det århusianske borgerskab, som her promenerer ud for badehusene. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

direkte vej, som senere skulle blive til Grenåvej. Rivaliseringen mellem de to parter, der begge afsætningsmæssigt appellerede til byboernes gunst, var i øvrigt udtalt. Men Vejlby-bønderne havde den fordel, at de ikke behøvede at køre helt ind til byen for at afsætte deres korn. For undervejs lå en vindmølle, som kunne forvandle kornet til mel og gryn. Også bygafgrøden havde en aftager i form af Weilbye Hvidtøl Bryggerie, som lå tæt ved vindmøllen. Bryggeriet drejede nøglen om i 1906.

Apropos tørst foregik turen ind til byen enten til fods eller med hestevogn, og på datidens grusveje kunne det ikke klares på under to timer. Alligevel skulle man tæt til byporten ved Mejlgade, før det første traktørsted dukkede op i landskabet. Det lå ved den nuværende Skovvej og hed Trøjborg. En betegnelse, der senere skulle knytte sig til den bydel, som begyndte at skyde op i slutningen af 1800-tallet.

Det militære kapitel

For at vende tilbage til Fedet er dette navnemæssigt kædet sammen med Vejlby, selv om det forekommer mere relevant at sætte det i relation til Risskov, som omfatter den tidligere sognekommune Vejlby-Risskovs kystnære arealer. Navnet Risskov blev i øvrigt først indført i 1878 som en omskrivning af Riis Skov.

Inden Fedet udviklede sig til et beboelsesområde, blev det i 1850'erne anvendt som militært skydeområde som led i forberedelserne til den krig mod preusserne, det trak op til, og som blev en realitet i 1864. Og selv om garnisonen i Århus også i fortsættelsen lagde beslag på en del

af Fedet, blev området i sommer-halvåret også anvendt til græsning for kreaturer. Så vidt det har været muligt at fastslå, kom ingen køer i vejen for kanonkugler under de militære skydeøvelser. Alligevel var relationerne mellem krigskarle og lokale beboere i perioder ret anstrengte, hvilket der var flere årsager til. Når skydeøvelserne stod på, var Fedet lukket, hvilket blev markeret ved, at en kurv gik til tops på en høj stander. Det indebar, at beboerne måtte gå en større omvej for at nå hjem. Hertil kom, at de ridende husarers heste på vej til og fra skydebanen trampede den svagt funderede vejbelægning op. Der blev også anlagt skydevolde til øvelser med håndvåben ved Bellevue, og man skulle helt frem til 1925, før det militære kapitel ved Fedet ophørte og åbnede nye muligheder for den fortsatte planlægning.

"Dåreanstalten"

Alligevel udgør det militære opbrud kun én af flere faktorer, der danner baggrund for den position, Vejlby-Risskov i dag indtager i det storårhusianske bybillede. Selv om det formodentlig vil overraske nogen, er såvel indvielsen af Jydske Asyl, bedre kendt som Psykiatrisk Hospital, og cykelstien langs bugten også nævnt i denne sammenhæng. At der ligger næsten et halvt århundrede mellem etableringen af de to vidt forskellige projekter, ændrer ikke ved deres betydning. På hver sin måde.

Jydske Asyl, opført i 1851-52 var dengang også kendt som "dåreanstalten". En betegnelse, der siger et og andet om datidens syn på sindslidende, og som var medvirkende til anstaltens isolerede placering i tilbørlig afstand fra "normale" mennesker. Men naturen omkring arkitekten Michael Gottlieb Bindesbølls nyopførte hovedbygning fejlede absolut ikke noget, og i takt med, at det store kompleks bredte sig ud over landskabet, blev andre end asylets ledelse opmærksom på stedets rekreative kvaliteter. Der er derfor ingen tvivl om, at det nuværende Psykiatriske Hospitals opførelse for godt 150 år i høj grad medvirkede til at befordre den befolkningsmæssige udvikling, som har forvandlet Fedet og Vejlby Krat til attraktive villakvarterer.

I forbindelse med denne udvikling i anden halvdel af 1800-tallet tegnede der sig samtidig et socialt mønster. Mens et betydeligt antal mindrebemidlede landboer søgte ind til Århus for at søge beskæftigelse på de nye arbejdspladser, som industrialiseringen havde skabt, gik strømmen også den modsatte vej – fra byen til landet. Med den tilføjelse, at sidstnævnte strøm ikke tjente beskæftigelsesmæssige formål, men i højere grad var dikteret af et ønske om at bosætte sig i landlige omgivelser. I første omgang var der dog ikke tale om permanent ophold på Fedet. I stedet indrettede det højere borgerskab bestående af købmænd, grosserere og embedsmænd i vellønnede stillinger sommerboliger på Fedet. Det gjorde heller ikke interessen for sommerlandet nord for byen mindre, at adgangsvejen til de rekreative herligheder blev forbedret ved anlæggelsen af en brolagt chaussé, der fra landevejen førte ned til Jydske Asyl, som i øvrigt også nød betegnelsen Den nørrejydske Helbredelsesanstalt. Herfra var der mulighed for at fortsætte ned mod kysten.

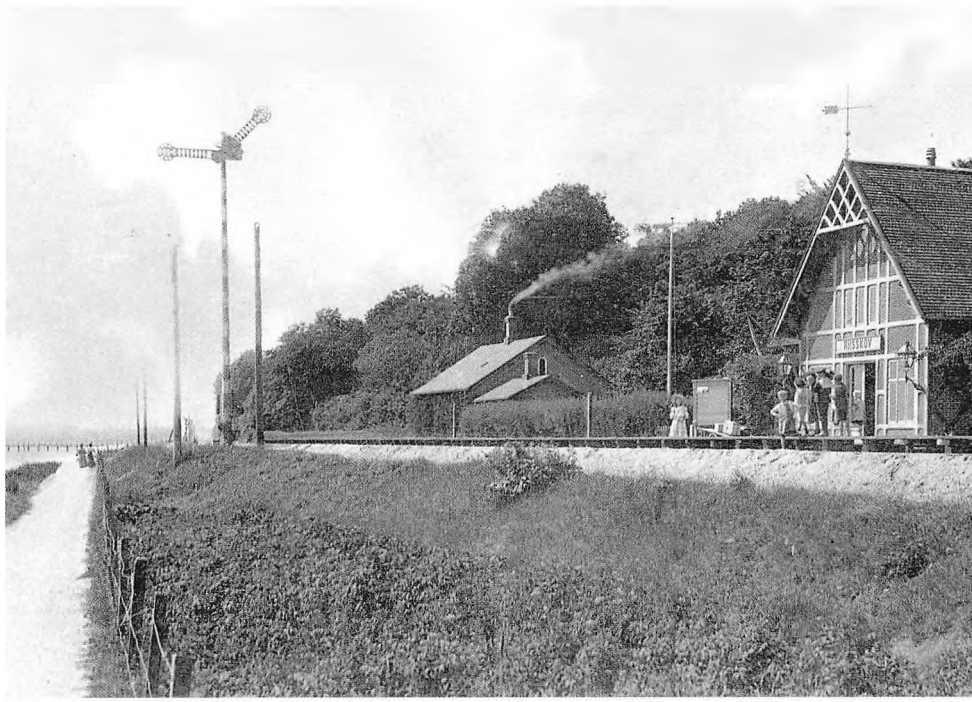


Badelivet ved Vejlby Fed var medvirkende til, at der i baglandet blev etableret hoteller og pensionater til at sørge for sommergæsterne. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

Jernbanen og cykelstien

Men fra 1877 øgedes befordringsmulighederne til Fedet betragteligt, da den nyetablerede jernbane mellem Århus og Ryomgård, der havde Østbanegården som udgangspunkt, stoppede op ved Riis Skov holdeplads. Her afveg den idylliske stationsbygning i bindingsværk, som fik den til at minde om et skovriderhus, fra alle andre stationer. I starten blev banestrækningen drevet i privat regi, men allerede efter fire års forløb tog DSB over. Udover at bringe folk til og fra arbejde i Århus, blev banen også anvendt som led i udflugtsture til skov og strand. Men det sidste var ret sæsonbestemt, og efterhånden blev behovet for at stoppe op ved indgangen til Fedet så beskedent, at togene kørte forbi. I dag henvender den gamle stationsbygning, der siden har været anvendt til forskellige formål - blandt andet magasin for Den jyske Opera – sig kun til nostalgien.

Derimod trives den cykelsti, der blev anlagt af Aarhus Bicykle Club i 1894 for at lette vejen ud til klubbens cykelbane på Fedet, i bedste velgående, selv om cykelbanens levetid kun kom til at strække sig over fire år. Udover det motionsmæssige har cyklisterne mulighed for at nyde den naturskønne tur langs bugten. Cykelstien, der ved anlæggelsen var betydeligt smallere og grusbelagt, sikrede gennem mange år Aarhus Bicykle Club en pæn



Stationsbygningen i bindingsværk ved indgangen til Fedet er bevaret, selv om den forlængst har udspillet sin rolle. Som det vil fremgå, var cykelstien dengang betydeligt smallere end i dag.
(Foto: Lokalhistorisk Samling)

indtægt, fordi der blev opkrævet en afgift af cyklister, der benyttede stien. Da denne i midten af 30'erne blev overtaget af Århus Kommune, som ved samme lejlighed foretog en omlægning og udbygning, gav cykelklubbens formand, grosserer N. Groes Petersen, udtryk for, at villakvarteret ved Fedet skyldte cykelstien sin tilblivelse.

Rådmandens "krathus"

Såvidt det har været muligt at fastslå var brændevinsproducent, rådmand Henrik Bering Liisbjerg, den første repræsentant for det århusianske establisment, der valgte at bryde op fra den stank, som byen ikke mindst i den varme tid udsatte sine indbyggere for. Liisbjerg erhvervede et areal på fem tønder land og opførte her sin sommerresidens "Krathuset" – en betegnelse, der refererede til stedets beliggenhed – i 1871. Trods denne ret ydmyge betegnelse var der tale om en bygning, der udover rådmandens familie også skulle huse en pæn stab af tjenestefolk. "Krathuset" blev opført i italiensk stil, og det var typisk for den måde, de første landliggere indrettede sig på, at de ønskede at komme tæt på naturen. Husene blev derfor forsynet med verandaer, udsigtstårne og karnapper, hvilket i nogle tilfælde godt kunne minde om minislotte. For at blive

ved Vejlby Krat betragtes dette som området mellem Psykiatrisk Hospital og Riis Skov, men i "pionertiden" strakte krattet sig næsten ud til Fortevej.

I de følgende år efter, at Henrik Bering Liisbjerg havde opslået sit sommerkvarter ved Fedet, fik han følgeskab af en række andre prominente Århus-familier, som i takt med områdets "civilisering" gik over til at indrette sig på helårsbasis. For Vejlby-Risskov var denne udvikling gunstig – ikke mindst fra et skattemæssigt synspunkt. For samtidig med, at det var folk med store indtægter, som flyttede ud til den nordlige sognekommune, søgte mere ubemidlede familier ind til Århus. Selv om datidens beskatningsprocent var af yderst human karakter set med nutidige øjne, spyttede nævnte klientel alligevel pænt i sognekassen.

Den sociale balance

Når det i fortsættelsen også blev muligt for "almindelige" mennesker at erhverve jord på Fedet, var det ikke mindst Aage Bergs fortjeneste. Udover at være indehaver af et toldklaringskontor i Hack Kampmanns kendte toldbygning, drev han også en vognmandsforretning og menes at være den første inden for branchen, der i 1913 erhvervede en lastvogn. Indtil da havde hestene leveret drivkraften, og Aage Berg lod i sommertiden sine heste græsse på Fedet. Det var i denne sammenhæng, han blev opmærksom på områdets rekreative kvaliteter, hvilket i 1907 fik ham til sammen med en svoger at købe de første 9 tønder land. Den efterfølgende udstykning bidrog til, at det ikke længere var velhavere, som optrådte i rollen som langliggere. For Aage Berg tilbød den sandede jord til 10 øre pr. kvadratalen, hvilket bidrog til at sætte skub i Fedets udvikling.

Men inden villakvarteret fik sit nuværende udseende, forestod en betydelig byplanlægning, som sognerådet i Vejlby-Risskov iværksatte i 1928, og som ikke kom til at forløbe problemløs – blandt andet fordi jernbane-overførslen allerede dengang voldte kvaler. Et forhold, der ikke har ændret sig synderligt. I det hele taget kom det trafikale til at spille en central rolle i planlægningen, fordi en stigende del af den århusianske befolkning, som ikke havde råd til at købe jord, fik øjnene op for Fedets tillokkende badestrand. Dennes tiltrækning har siden været usvækket.

DSB gør omsider klar til at stoppe op i Viby

Premieren på nærbanen kort før jul sker 141 år efter, at de første jernbaneskinner blev lagt i Viby sogn, som efterfølgende ikke har manglet stationsbygninger.

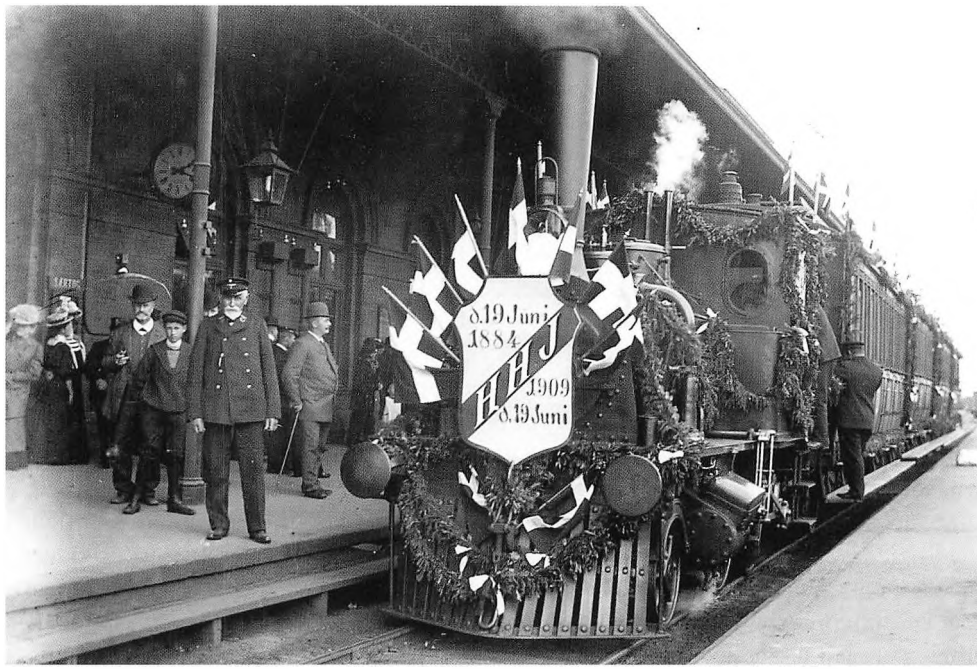
Hvis det ellers kommer til at gå efter planen, vil der den 13. december blive indføjet et nyt kapitel i Vibys lokalhistorie. Det er i hvert fald den dag, der er fastsat til indvielse af nærbanen mellem Silkeborg og Århus – med stop ved en nyopført stationsbygning tæt ved indkørslen til Sønderhøj-komplekset. Forudsætningen for, at dette "juleeventyr" kan løbe af stablen, er dels, at der inden sommerferien gives grønt lys for projektet i Århus Byråd, og dels at man i øvrigt undgår forsinkelser i det fortsatte forløb. Under alle omstændigheder skulle det i den sidste ende indebære, at Viby får sin fjerde station siden etableringen af den første østjyske jernbane i 1862.

I betragtning af, at der allerede ligger en stationsbygning ved siden af den, som det er hensigten at opføre i forbindelse med nærbanens åbning, skal der nok være en og anden, som kunne finde på at stille det relevante spørgsmål, hvorfor den nuværende bygning, som faktisk kun er fra 1956, ikke bliver indrettet til at varetage nærbanens funktioner. Det er der ifølge Banestyrelsen flere forklaringer på. For det første er bygningen, der tidligere tilhørte den private Hads-Ning Herreders Jernbane, bedre kendt som Odderbanen eller "Oddergrisen", afhændet til private så sent som i 1998 og anvendes nu til liberale formål. Og for det andet skal den ubetjente nærbanebygning være i overensstemmelse med et særligt koncept, som Banestyrelsen har udarbejdet.

Den nye bygning, der ifølge samme koncept vil blive placeret i et grønt miljø, og som forsynes med forskellige former for automatik ved billetkøb med videre, opføres sammen med en gangbro over banelegemet og en elevator, som skal tilgodese gangbesværede. Projektets gennemførelse indebærer som tidligere omtalt i avisen, at nogle villaejere langs banen må finde sig i at få en del af deres baghaver eksproprieret, hvilket ikke kommer til at ske med de berørtes gode vilje.

Den stejle Hasselager-bakke

Uanset denne problematik vil en nærbane, der stopper op ved Viby J., givetvis blive hilst med tilfredshed af de pendlere, der dagligt tager toget mellem Silkeborg og Århus retur. Passagerer med bopæl på Viby-kanten, har hidtil, når de kommer sydfra, måttet affinde sig med at tage turen helt ind til Århus H for derefter at



Siden 1884 har af Hads Nimb Herreder været ansvarlig for Odder-banens drift. Her fejres banens 25 års jubilæum med et flagsmykket tog. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

returnere med bybusser eller Odderbane. Nærbanens fremtidige stop ved Viby J. kommer derfor til at indebære en ikke uvæsentlig tidsmæssig gevinst – med mulighed for at stige om til Odderbanen.

Etableringen af en nærbanestation i Viby indebærer, at den sydlige forstad omsider bliver tilgodeset af DSB. Når det ikke altid har været tilfældet i historisk sammenhæng, skyldes det ikke nogen bevidst nedprioritering, men havde i højere grad noget at gøre med de første togs beskedne trækkraft. Hvis der blev stoppet op i Viby, var det forbundet med store vanskeligheder at komme i gang igen og forcere stigningen op mod Hasselager station. Det stillede samtidig visse krav til fyrbøderne, som skulle holde kedlerne "i kog". Hvis der blev svigtet på det punkt, gik toget simpelthen i stå, hvorefter det ikke sjældent var nødvendigt at tilkalde forstærkning fra Århus i form af et ekstra lokomotiv, som kunne hjælpe med til at skubbe det nødstedte tog op af bakken.

Den modsatte vej

Når det gik den modsatte vej, var problemerne af en anden karakter. På vej ned mod Århus handlede det om at begrænse farten af sikkerhedsmæssige grunde. Men også i denne sammenhæng forekom det, at lokomotivførerne ikke havde den fornødne magt over dampkræfterne. Det var eksempelvis tilfældet i jernbanens spæde barndom i 1868, da et tog på vej ned ad Hasselagerbakken bevægede sig på kan-

ten af den tophastighed på 10 mil i timen, hvilket vil sige 75 km, som bestemmelserne tillod. Det bevirkede, at toget undervejs knækkede alle laskebolte, så skinnerne gik fra hinanden og afsporede toget. Til alt held skete der kun materiel skade, der blandt andet gik ud over 27 telegrafpæle, som blev væltet omkuld på en strækning på næsten to kilometer. Uheldet fik den engelske overbanemester til at beordre farten sat ned til 60 km i timen!

At pågældende var engelsk skal ses i sammenhæng med, at den første jyske længdebane var statsfinansieret, men brugsretten havde det privatejede danske jernbane-driftsselskab, der i praksis var engelsk ledet i kraft af et konsortium af engelske entreprenører, som anlagde banen. Da entreprenørerne fik økonomiske problemer med projektet, afhændedes selskabet i 1867 til den danske stat. Under de store anlægsarbejder var der beskæftiget både danske, svenske, tyske og engelske "banebørster", hvilket var den ikke særligt respektfulde betegnelse, arbejderne nød. De største tekniske problemer stødte projektet på ved anlæggelsen af banedæmningen i Mølleengen, som dengang lå i Viby sogn. Dæmningen sank med næsten fem meter, hvilket nødvendiggjorde en omfattende pilotering forud for opførelsen af en bro ved det hedengangne traktørsted Fiskerhuset.

Så var det Odderbanens tur

Men da det første afsnit af den jyske længdebane stod klar og efterfølgende havde vist sin berettigelse i en tid, da vejene gennemgående var i en elendig forfatning, skulle det vise sig, at banen havde en afsmittende virkning og åbnede op for to projekter, der i modsætning til længdebanen i høj grad kom til at berøre Viby. Det sidste understreges af, at sognet i fortsættelsen fik ikke færre end tre stationer. Mens der var etableret jernbaner til Randers i nord og Skanderborg i syd, manglede der nu forbindelser til Odder og Hammel for at tilgodese alle trafikale østjyske interesser. Det var baggrunden for, at der allerede i 1870'erne var kræfter i gang for at udbygge Odders erhvervsmæssige relationer til oplandet. For at nå til og fra Odder var det nødvendigt at betjene sig af diligencen. Senere bedredes samfærdslen ved, at vognmændene Petersen og Jensen indsatte hesteomnibusser til at betjene rejsende mellem Århus og Odder. Med henholdsvis Hotel Skandinavien og Hotel Hads Herred som udgangspunkter for daglige dobbeltture.

Men det afholdt ikke møller Jensen i Fillerup fra allerede i 1874 at holde møder med godsejer Viggo von Holstein-Rathlou og juristsråd Rehling med en jernbane fra Odder på dagsordenen. Men hvor banen skulle føre hen, herskede der ikke ubetinget enighed om. Der blev talt om både en tværgående bane til Hovedgård og om en tilkobling til længdebanen ved Hasselager. Af lokalpatriotiske hensyn gik stemningen blandt herrerne fra Odder mest i retning af den første løsning, der tog sigte på at få omegnens befolkning til Odder for at handle. Men fordelene ved en forbindelse til erhvervslivet i Århus vejede også tungt. Sidstnævnte perspektiv bragte også storkøbmanden Hans Broge, som på det tidspunkt var involveret i alle tænkelige projekter, ind i billedet. Hans Broge påtog sig at tage til hovedstaden og gøre sin indflydelse gældende. Men i



Den befolkningsmæssige udvikling langs Odderbanen har skabt grundlag for etablering af en række trinbrætter. Her er der tale om Rosenhøj ved Viby. (Foto: Lokalhistorisk Samling)

dette tilfælde havde han tilsyneladende overvurderet samme indflydelse. I hvert fald sagde indenrigsministeren i 1876 nej til Odder-projektet.

Afskeden med DSB

Men det afskrækkede ikke Hans Broge, der til fortrydelse for opinionen i Odder fik ændret planerne til at omfatte en forbindelse til Århus via Hasselager. Selv om sognerådet i Viby blev inviteret til at tage del i beslutningsprocessen, involverede det sig aldrig økonomisk. Når der alligevel blev opført en station i Viby, skulle forklaringen søges i det forhold, at den billigste løsning ved banens anlæggelse lå i at benytte DSBs spor fra Viby til Århus. Det var samtidig første gang, at statslige og private interesser forenedes ved, at der blev etableret et sporskifte ved Odderbanens udmunding i DSB-nettet. Sporarbejdet indledtes i juni 1882, og to år senere var man klar til at indvi den nye bane, der i øvrigt gik helt til Hou. Som et kuriosum kan nævnes, at arbejderne, der byggede banen, i vid udstrækning bestod af lokale landarbejdere, hvilket betød at sporlægningen kun skred langsomt frem i høstperioden. For her kunne landarbejdere tjene mere ved høstarbejde.

Når Viby station, der i lighed med alle stationsbygninger på strækningen var tegnet af arkitekt Arboe, blev større end de øvrige, skyldtes det, at den skulle besty-



Stationsbygningen ved Sønderhøj i Viby indstillede sine funktioner i 1990 og anvendes nu til liberale formål. Men udenfor har togtrafikken fået nyt liv.

res af en stationsforstander fra DSB. Og herfra blev den private baneledelse mødt med et krav om, at forholdene skulle svare til statsbanernes nyeste landstationer. Til gengæld var Viby station ringere stillet end andre stationer langs Odderbanen ved ikke at have en kro. Relationerne mellem DSB og Odderbanen var fra tid til anden anspændte, og det var derfor en lettelse for begge parter, da der i forbindelse med DSBs anlæggelse af et dobbeltspor fra Hasselager til Mølleengen blev skabt mulighed for, at Odderbanen i 1917 kunne få sit eget spor ind til Århus H.

Under sin mangeårige tilstedeværelse i nabolaget hørte FDB-fabrikkerne til Odderbanens største kunder i godsmæssig henseende. Virksomhed og bane var så tæt integreret, at sporene førte gennem fabriksområdet, hvilket i længden var uholdbart. De to parter enedes derfor om at flytte sporene, hvilket nødvendiggjorde opførelse af en ny stationsbygning, som FDB påtog sig at opføre. Projektet indebar samtidig, at Horsens Landevej – den nuværende Holme Ringvej – skulle føres over banesporene, hvilket skabte tekniske problemer som følge af niveauforskellen. Udgangen på denne problematik blev derfor, at vejen kom til at gå under togviadukten.

Stationen ved Damagervej

Opførelsen af FDBs storlager i 1959 øgede i betydelig grad Odderbanens godsomsætning og skabte baggrund for etablering af en særlig sporforbindelse fra syd. Men efter den brand, der raserede storlageret i 1975, nåede godstransporterne aldrig samme niveau. Efterfølgende indledtes den afvikling af FDB-fabrikkerne, der i 1990 førte til indstilling af de funktioner, som havde knyttet sig til Viby station, der i dag er afløst af et trinbræt. Mens godstrafikken hører fortiden til, er der ikke noget i vejen med personbefordringen, som er blevet stimuleret af, at 3.000 elever frekventerer den købmandsskole, der er indrettet i de gamle fabriksbygninger. Hads-Ning Herreders Jernbane forekommer i kraft af den befolkningsmæssige udvikling, der er sket langs sporet, at være et fremtidssikret foretagende – ikke mindst i kraft af en påtænkt rolle som nærbane, der fortsætter nordpå fra Århus H. Det må så vise sig, om det fortsat bliver i privat regi, ligesom en udskiftning af det efterhånden noget nedslidte togmateriale forekommer tiltrængt.

Det er også vanskeligt at beskæftige sig med togtrafik i Viby uden at omtale Hammelbanen, der blev etableret i 1902, og som lukkede i 1956. Den private bane havde i modsætning til Odderbanen udgangspunkt ved Carl Blochsgade i Århus Bymuseums nuværende bygning. Den første af Hammelbanens 16 stationer havde betegnelsen Viby Nord og lå, hvor Damagervej udløber i Viby Ringvej.

Sandvejen, der udviklede sig til Risskovs strøggade

Nordre Strandvejs tilblivelse var en sej kamp for Fedets pionerer, der skulle overvinde såvel ridende husarer som et genstridigt sogneråd og amtsråd for at tilvejebringe rimelige trafikale forhold.

Kurver og sving er ukendte begreber. Nordre Strandvej er så lige, at den kunne være trukket efter en linial. Sådan forholder det sig faktisk også. For den mere end to kilometer lange strandvej langs Vejlby Fed blev reelt til, da landmålere slog nogle streger på et matrikelkort, der udgjorde



Anlæggelsen af jernbaneoverskæringen ved Nordre Ringvej og Rolighedsvej satte foreløbigt punktum for en langvarig lokaldebat. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

det første tilløb til at etablere en vejforbindelse til det sommerland, som var under tilblivelse. At Sandvejen, der var det oprindelige navn, i de efterfølgende 100 år skulle få så vital betydning for infrastrukturen i de attraktive villakvarterer, som udviklede sig, havde de færreste på det tidspunkt fantasi til at forestille sig.

Men det kræver også en vis indlevelse at forestille sig det landskab, som ved indgangen til 1900-tallet åbenbarede sig langs den senere Nordre Strandvej. Ud mod vandsiden havde det mest af alt karakter af en sandørken med yderst sparsom beboelse. Det første hus på Fedet tilhørte efter sigende en husmand, der hed Jens Nielsen Staldmester. Huset nedbrændte i øvrigt i 1903. Men forinden havde husmanden fået de første genboer.

I dag fremtræder Nordre Strandvej, der ved sin etablering var en afgørende forudsætning for, at folk havde mulighed for at slå sig ned ved Fedet – uanset om der var tale om landliggere eller fastboende – som en færdselsåre, der tåler at blive betegnet som Risskovs strøggade. Det er her de fleste forretninger, som sørger for lokalbefolkningens fornødenheder, ligger. Men samtidig signalerer den lave bebyggelse, at man befinder sig i en forstad, som lægger vægt på at fastholde sit historiske udgangspunkt.

De anstrengte militære relationer

Sandvejen og Nordre Strandvejs tilblivelsesproces var absolut ikke ukompliceret. Denne er samtidig historien om Fedets pionerer, der var oppe mod stærke kræfter i form af genstridige myndigheder, som ikke var indstillet på at lukke op for pengekassen, når istandsættelse og forbedring blev bragt på bane af beboerne. At der ellers var et udtalt behov for begge dele, vil fremgå af, at der reelt kun var tale om et hjulspor i sandet, hvilket besværliggjorde turen til og fra Fedet – uanset om befordringen skete med hestevogn eller på cykel.

Vejsituationen blev heller ikke bedre af, at relationerne til det militær, der holdt til inde i Århus, men som havde skydeanlæg ved Fedet, var anstrengte. Den militære tilstedeværelse var ellers baseret på en tradition, der kunne føres tilbage til 1800-tallets krige mod Slesvig-Holsten og Prøjsen. Men det ændrede ikke ved det forhold, at husarerne – eller rettere sagt deres heste – ikke var velsete gæster i området. Baggrunden skulle søges i, at husarerne under turen til og fra skyde-banerne beskadigede den vej, som beboerne ved egen indsats forsøgte at gøre farbar.

Det sidste var ikke verdens letteste job. Først skulle der hentes ler fra hospitalsbakken og i Vejlby. Leret blev sammenkittet med vand og derefter lagt i et tyndt lag. Dette lerfundament tromlede man og spredte afslutningsvis grus over. Men det krævende arbejde, lodsejerne langs vejen lagde for dagen, blev tilsyneladende ikke påskønnet af garnisonen i Århus. I hvert fald følte formanden for den nyetablerede vejforening, Aage Berg, sig i et indlæg i Aarhuus Stiftstidende den 29. juli 1911 – midt i badesæsonen – foranlediget til at anføre, at det havde gjort "et brutalt indtryk at se to officerer hensynsløst have hestene trampe stien op, skønt den var afmærket af planker". Garnisonen beklagede det skete, og der blev sat advarselsskilte op.

Kampen om offentlig status

Alligevel fortsatte det spændte forhold, som seks år senere kom til udtryk ved, at vejforeningen fremsendte en klage til garnisonen og besværede sig over, at man havde afspærret Nordre Strandvej med militærposter, der i forbindelse med skydeøvelser viste trafikanterne ind på de tilstødende marker. Men i 1918 kunne vejforeningen notere en betydelig sejr, da fredningsnævnet efter forhandling med de to stridende parter sikrede fodgængere fri og uhindret adgang på strandbredden fra Risskov Station til tømrermester Withens ejendom. Det blev samtidig begyndelsen til enden for det militære kapitel ved Fedet. I 1925 brød garnisonen definitivt op fra øvelsesområdet og efterlod nogle skydevolde som erindring om sin ofte problematiske tilstedeværelse.

Forinden havde vejforeningen opløst sig selv. I stedet stiftedes Lodsejerforeningen Vejlby Fed. Vejforeningens opløsning skulle ses i lyset af, at der var taget de første skridt til, at Nordre Strandvej kunne opnå status af offentlig vej. I hvert fald foranledigede sognerådet, at en istandsættelse af vejen blev indledt i begyndelsen af 1920. Men for at understrege, at sognerådets velvilje havde en grænse, blev udgifter fordelt på de 200 lodsejere. Men noget var sat i gang, og Nordre Strandvejs optagelse som offentlig vej blev i 1925 et af temaerne i den lokale valgkamp, som også omfattede valg til amtsrådet. Fra socialdemokratisk side blev der draget i felten til fordel for, at strandvejen blev et offentligt anliggende, og i en valgavis vendte partiet sig skarpt mod, at amtsrådet gjorde det til en betingelse for en overtagelse, at kørebanen blev både macadamiseret og udvidet. Af hensyn til uindviede bør tilføjes, at førstnævnte begreb omfattede belægning med skærver og grus under vanding.

"Denne sag må og skal løses trods al modstand fra bøndernes og amtets side", hed det i valgavisen.

Hvor stort indtryk denne appel havde på vælgerne skal være usagt. Men tilbage står, at Nordre Strandvej forlængst er blevet et kommunalt anliggende.

Fedets pioner nr. 1

At navnet Aage Berg går igen i historien om strandvejens tilblivelse, har den simple forklaring, at vognmanden fra Trøjborg mere end nogen anden fremstår som Fedets pioner nr. 1. At han som formand for førnævnte vejforening måtte forsvare dennes interesser, når de militære øvelser gik ud over den nyetablerede vej, havde det indbyggede paradoks, at faderen, stabssergent Ludvig Ferdinand Berg, havde deltaget i forsvaret af Dybbølskanserne. Sønnen Aage blev indskrevet i Fengers Realskole, og de kundskaber han her erhvervede, skabte grundlag for en efterfølgende uddannelse som toldklarerer. Han etablerede sig i 1898 i toldboden i Århus havn og drev sideløbende med aktiviteterne her en vognmandsforretning. De heste, som leverede forretningens trækkraft, var samtidig en medvirkende årsag til, at Aage Berg i 1907 opkøbte 9 tønder land på Fedet. For toldklarereren og vognmanden var både naturelsker og dyreven, og det nyerhvervede areal blev anvendt som et rekreativt område for firmaets heste, der i 1913 blev suppleret med en lastvogn, som menes at have været byens første.



Linieføringen af Ndr. Strandvej kunne godt være trukket med en lineal, hvilket fortæller noget om vejens tilblivelsesproces. *(Foto:Lokalhistorisk Samling)*

Et par år forinden havde Aage Berg opført sommerhuset "Havstokken". Et navn, der er blevet fastholdt, selv om det i dag indgår i en moderne bebyggelse på samme adresse. Inden Aage Berg indrettede sin sommerresident på Fedet, havde landliggerlivet været forbeholdt det højere borgerskab, men i kraft af den udstykning, som Aage Berg indledte, ændrede det sociale mønster sig i retning af, at også "almindelige" familier kunne slå sig ned på Fedet. Denne udvikling blev fremmet ved, at Aage Berg udbød den sandede jord til 10 øre pr. kvadratalen.

Mild, men viljestærk

Men Fedets nybyggere havde et godt stykke ind i det 20. århundrede et problem, der lagde en dæmper på udviklingen – nemlig transporten frem og tilbage. Denne vanskeliggjordes ved, at Sandvejen, som senere skulle blive til Nordre Strandvej, var i en mangelfuld forfatning. Men også i denne sammenhæng kom Aage Berg til at repræsentere den udfarende kraft i det vej-arbejde, som lodsejerne for egen regning udførte. Det var derfor naturligt, at han som formand for vejforeningen optog forhandlinger med de ikke særligt imødekommende myndigheder om en fortsat forbedring af forbindelserne til Fedet. Selv om Aage Berg kom fra en militær familie, kom det aldrig til udtryk i hans adfærdsmønster. Til sin død i 1928 var denne Fedets pioner en rund og mild mand.

Først med byplanlægning

Den fortsatte udvikling i Vejlby-Risskov udsatte Nordre Strandvej for en øget belastning. Der var derfor behov for en fortsat udbygning af såvel vejen som tilkørselsforholdene, der på ingen måde kunne betegnes som velfungerende. Byplanlægning var her som i andre tidligere landkommuner et mere eller mindre ukendt begreb. Men også i denne sammenhæng fandtes der visionære personer ved Fedet. En af de varmeste fortalere for byplanlægning hed Regner Knudsen, lektor ved latinskolen i Århus og medlem af Vejlby-Risskov sogneråd. Det var Regner Knudsens fortjeneste, at Vejlby-Risskov blev den første landkommune, som fik en byplanlov vedtaget. I de ideer, som lektoren, der også var hjemstavnsforsker, udviklede, indgik, at det skydebaneareal, som militæret brød op fra i 1925, skulle danne udgangspunkt for to nyanlagte veje til afhjælpning af Nordre Strandvejs stigende trafikale problemer. Det førte til anlæggelse af Østre og Vestre Strandallé, der begge udmunder i Nordre Strandvej. Når Regner Knudsens intentioner ikke blev realiseret i sin fulde konsekvens, havde det blandt andet sammenhæng med et andet problem, der ikke umiddelbart lod sig løse – nemlig jernbanens tilstedeværelse. Et tema, man også vil kunne nikke genkendende til i vore dage.

Problematisk baneoverskæring

To dage før jul i 1929 gav en togulykke anledning til en lokaldebat, som kom til at strække sig over de følgende år. Først på aftenen kom lillebilchauffør Søren Christensen kørende i nordlig retning med grosserer Langvardt som passager. Ved det åbne led i krydset ud for villa "Rolighed" stoppede chaufføren op for at være sikker på, at der ikke kom tog. Samtidig kastede han et blik på sit ur, som fortalte, at Grenå-toget ifølge køreplanen ville dukke op om en halv time. Herefter kørte Søren Christensen frem – for umiddelbart efter at blive torpederet af toget, som uheldigvis var forsinket.

Selv om lillebilens sammenkrøllede chassis ved det voldsomme sammenstød blev slynget ud i grøften, slap chauffør og passager på næsten mirakuløs vis med lettere kvæstelser. Som en umiddelbar konsekvens af ulykken låste DSB ledet, hvilket indebar, at beboerne herefter skulle ud til Fortevej for at krydse jernbanesporet. Men denne disposition fik på ingen måde debatten om sikkerheden til at forstumme. Flere løsningsmodeller blev bragt på bane, og tilsyneladende var de lokale beboere delt i to lejre i spørgsmålet om at foretage en forlængelse af Nordre Strandvej under eller over jernbanelinien. Men den nyetablerede telefoncentral under Jydsk Telefon lagde hindringer i vejen for dette projekt.

Gamle huse på ung vej

Man skulle derfor frem til 1935, før der blev iværksat en gangbar løsning af jernbane-problematikken. Det skete ved, at den sydvestlige ende af Nordre Strandvej blev omlagt i sydlig retning. Samtidig blev der etableret en lys-bevogtet overskæring. Men forstummet er debatten ikke. Grenå-banens rolle i nærtrafikken er næsten 70 år senere stadig et tema, der med jævne mellemrum dukker op i avisspalterne.



Nordre Strandvejs funktion som hovedfærdselsåre øgedes i takt med de beboelseskvarterer, som skød op på begge sider af vejen. Her mellem Strandmarksvej og Solmarksvej.
(Foto: Lokalhistorisk Samling)

Nordre Strandvejs vitale funktion som hovedfærdselsåre til og fra Fedet er heller ikke blevet mindre med årene. Og selv om vejens anlæggelse ligger snart 100 år tilbage i tiden, rummer den huse, der er betydeligt ældre. Det gælder primært huset på Nordre Strandvej 30, der blev opført for et par hundrede år siden. Der er tale om en tidligere aftægtsbolig, der var i så dårlig forfatning, at sognerådet ifølge klausulerne havde ret til at nedrive det ved ejerskifte. Når man undlod det, skulle forklaringen søges i den almindelige boligmangel i området. Det gav i 1950 maskiningeniør Phister Rasmussen mulighed for efter overtagelsen at foretage en gennemgribende renovering.

Her lå Åbyhøjs gamle mølle og rutebilstation

På Carit Etlars Vej indrettede forstadens første politibetjent også en fængselscelle med gitter i sin private villa.

Når man fra Silkeborgvej svinger ind på Carit Etlars Vej i Åbyhøj, er der ikke meget tilbage af det gamle landsbymiljø, som vejen tidligere udgjorde en del af. I den henseende adskiller vejen opkaldt efter den historisk anlagte forfatter af samme navn sig ikke nævneværdigt fra det omkringliggende kvarter. Ældre beboere, der så sent som i 60'erne har færdedes på Carit Etlars Vej, som nu udmunder i Klokkervej, vil erindre den mølle, der lå i bunden af vejen kun få meter fra Silkeborgvej.

Åbyhøj Mølle, der var i funktion i næsten 100 år, lå ved opførelsen i 1866 i et åbent landskab, som i mellemtiden har ændret betydelig karakter. Der var tale om en hollandsk mølle af en type, der tidligere satte sit præg på det danske landskab. De hollandske møller havde en



Silkeborgvejens opblødte tilstand for mere end 100 år siden siger noget om, at det var en blandet fornøjelse at køre med hesteomnibus til Århus med Åbyhøj Mølle som udgangspunkt.
(Foto: Lokalhistorisk Samling)

særlig konstruktion, der i betragtning af, at denne kan føres tilbage til middelalderen, nærmede sig det geniale. Sådan at forstå, at man kun behøvede at dreje møllens "hat" for at få vingerne justeret efter vindretningen. I modsætning hertil var det nødvendigt at dreje hele møllehuset på de stubmøller, som udgjorde alternativet.

Møllen ved Carit Etlars Vej, der ragede pænt op over landskabet, arbejdede helt frem til udgangen af 1940'erne, selv om den form for kornformaling, den kunne præstere, på det tidspunkt var forældet. Som mange andre vindmøller var Åbyhøj Mølle allerede i mellemkrigsårene blevet forsynet med motorkraft. Men i længden var dette forhold ikke tilstrækkeligt til at tage konkurrencen op med de koncerner, som i stigende grad satte sig på markedet. Demonteringen af den gamle mølle skete i flere etaper. I 60'erne stod noget af møllehuset stadig tilbage, mens vingerne var forsvundet. De sidste spor af dette kapitel i Carit Etlars Vejs historie blev fjernet, da arealet blev overtaget af et campingfirma. I dag er der parkeringsplads samme sted.

"Kanariefuglen"

Selv om Åbyhøj et pænt stykke ind i 1900-tallet stadig havde karakter af en landsby, som ganske vist rykkede nærmere til storbyen mod øst, blev der så tidligt som i 1903 etableret en fast transportforbindelse til Århus. Denne havde førnævnte mølle som udgangspunkt og befordrede folk, som havde ærinde i byen, ind til Vesterbro Torv. At der var interesse for denne rute, hvor dagvognen blev afløst af en hesteomnibus, der i kraft af sin gule farve blev kaldt "Kanariefuglen", og som var overtaget fra Københavnsk Kommune, vil fremgå af, at der blev gennemført otte daglige dobbeltture. Den hestetrukne omnibus rummede 14 siddepladser plus ståpladser på bagperronen, og taksten for en enkelttur var 10 øre for voksne og 5 øre for børn. Bag ruten stod et konsortium bestående af lokale grundejere, som allerede efter tre års drift mistede interessen og overlod rettighederne til mølleejer Kofoed. Da Åbyhøj Mølle efter yderligere tre års forløb blev overtaget af Johan Strandgaard, fulgte omnibusruten med. Denne ret ejendommelige konstellation blev praktiseret helt frem til den kommunale overtagelse af ruten i 1937. På det tidspunkt havde motoriseringen forlængst holdt sit indtog, ligesom vejforholdene havde ændret sig til det bedre.

Når det er relevant at notere det sidste, skal det ses på baggrund af den blandede oplevelse, som "Kanariefuglen" tidligere havde udsat passagererne for. Når rejsen til og fra Århus langtfra var nogen lysttur, skal det ses i sammenhæng med Silkeborgvejs forfatning. Frem til 1914, da der blev foretaget en hårdt tiltrængt brolægning, var der tale om en grusbelagt vej, hvis huller og ælte ikke mindst i vintermånederne udsatte de rejsende for hårde prøvelser. Og så udgjorde vejens miserable tilstand tilmed kun én side af den samlede problematik. For nogen form for belysning var endnu ikke etableret, hvilket i den mørke tid befordrede hyppige overfald. Røveriske elementer fra både Åbyhøj og Århus bidrog til, at de rejsende også i den henseende måtte frygte for liv og lemmer.

Sporvejene tog over

Men der fandtes rent faktisk alternativer til omnibusserne. I årene frem til 1. ver-



Åbyhøj Mølle indtog en markant placering i det åbne landskab, som tidligere åbenbarede sig, når man fra Silkeborgvej drejede ind på Carit Etlars Vej. (Foto: Lokalhistorisk Samling)

denskrigs udbrud var det også muligt at blive befordret i Hans Møllers hestedrosscher. Hestene havde han opstaldet hos kollega Strandgaard på Carit Etlars Vej, inden han i 1912 opførte et hus på Åbyhøj Torv og indrettede både stald og vognport. En anden vognmand, der bidrog til den lokale befolknings transport var N.P. Anthony, der med base på Tværvej, som senere blev til Bjarkesvej, drev Åbyhøjs første lillebilforretning.

Møller og vognmand Strandgaard drev sin busrute i næsten 30 år, inden kommunen tog over. Samme vognmand hørte i øvrigt til branchens pionerer ved at etablere en organisation af rutebilejere. Det skete først på lokalt plan, men efterfølgende blev Strandgaard den første landsformand for Danmarks Bilruter. Hans kørselsaktiviteter i Åbyhøj ophørte, da Århus Sporveje i 1936 indsatte linie 5 på ruten Silkeborgvej og frem til byskellet. Året efter blev turen forlænget til Tousvej. Men navnet Strandgaard figurerede i mange år endnu på rutebiler i Århus-området.

Den første panserbasse

Landsbyen Åbyhøj fortsatte med at udvikle sig til Århus' vestlige forpost, og det voksende indbyggertal fik i 1914 grundejerforeningen til at rette henvendelse til sognerådet og anmode om, at der blev ansat en ordensbetjent, som man var villig til at dele med Brabrand Kommune. Men sognerådet følte ikke, at der var grundlag for at beskæftige en lovens håndhæver. Men ønsket forstærkedes, og i 1921, da Åby Kommunes indbyggertal var nået op på 2.820, blev sognerådet genstand for en fornyet henvendelse fra en kreds af borgere, der anførte fem punkter som begrundelse for at få ansat en lokal "panserbasse". Det blev blandt andet gjort gældende, at "den hensynsløse bilkørsel gennem Åbyhøj, der

hvilken dag, det skal være, kan forårsage ulykkestilfælde, da politiets opslag om kørselshastighed aldeles ikke respekteres". Desuden anførte beboerne i henvendelsen, at ungdommen ofte udviste utilbørlig opførsel i gaderne, og at uheldige eksistenser lejlighedsvis hjemsøgte Åbyhøj og derved "forøger den tiltagende usikkerhed for fredelige borgeres færden.

Henvendelsen gjorde tilsyneladende tilpas indtryk på sognerødderne. I hvert fald fik Åbyhøj året efter sin første politibetjent. Jens Christian Jensen indskrænkede sig ikke til at flytte ind på Carit Etlars Vej nr. 16, men understregede sin tjenesteiver ved at indrette en fængselscelle med jerntremmer samme sted. Cellen kom så vidt det har været muligt at fastslå ikke til at huse farlige forbrydere, men blev primært anvendt som detention for berusede personer, der var til fare for både sig selv og deres omgivelser. I dag giver det velholdte gule hus på samme adresse ingen associationer om, hvad det tidligere har været anvendt til. Der kan i øvrigt være grund til at notere, at ordensbetjente var kommunalt ansatte, men kriminalpolitiet var et statsanliggende. Senere flyttede den lokale politistation til Silkeborgvej, inden den som afsluttende etape blev hjemmehørende på politigården i Århus.

Avanceret skolebyggeri

Carit Etlars Vej er som andre veje anlagt i to etaper. Den første vejstrækning gik kun frem til Thyregodsvej, men blev i 1952 forlænget mod nord og udmunder nu i Klokkervej. Denne forlængelse var en forudsætning for at opføre den daværende Åbyhøj Kommunes anden skole – Gammelgårdskolen – på en mark, der tidligere havde hørt under den nedrevne Åby Gammelgård. Selv om den officielle indvielse af skolen fandt sted i 1962, blev der al-



Det velholdte hus på Carit Etlars Vej nr. 16 rummede tidligere Åbyhøjs første fængselscelle indrettet i forbindelse med betjentens private bolig.

lerede "tyvstartet" næsten tre år forinden, da skolens første inspektør, Børge Barløse, i spidsen for 300 børn marcherede fra Åby Skole til Carl Etlars Vej for at tage den nyopførte skole i besiddelse. At det ikke kunne gå hurtigt nok med at rykke ind, siger noget om det behov, der gjorde sig gældende. Allerede i 1946 erkendte sognerådet, at den stigende befolkningstilvækst og det dermed voksende børnetal gjorde det påkrævet med en aflastning af Åby Skole, hvilket i de følgende år understregedes ved, at skolens elevtal nåede op på 1.500. Det affødte betydelige pladsproblemer, som gjorde det nødvendigt at strække undervisningen til kl. 17.

På denne baggrund erhvervede kommunen for 100.000 kr. fem hektarer jord, der tilhørte gartner Harmsen, og som tidligere havde hørt under Gammelgård. Alligevel kom der til at forløbe 13 år, inden den nye skole stod klar. Indledningsvis blev der udskrevet en arkitektkonkurrence, der blev vundet af Gravers Nielsen og Richter, som også står bag Statsgymnasiet på Fenrisvej.

Selv om de tre østlige fløje stod klar til anvendelse i august 1959, kom der alligevel til at forløbe mere end to år, inden den officielle indvielse fandt sted. Men det var den almindelige opfattelse, at skolens fuldendelse var værd at vente på. For med faciliteter som biografsal med scene og svømmehal var der tale om et avanceret skolebyggeri med et opvarmningssystem, der var forud for sin tid.

Pseudonymet Carit Etlar

Men 30 år senere var det avancerede ved Gammelgårdskolen mindre iøjnefaldende. Skolen begyndte at gøre et nedslidt indtryk, og kræfterne samlede sig nu om at udarbejde planer for, hvordan skolen igen kunne bringes i trit med udviklingen i såvel fysisk som funktionel henseende. Den kommunale skoleforvaltning kom skolefolkene i møde ved i 1997 at udpege Gammelgårdskolen som forsøgsskole. Intentionen var at vise, hvordan skolen ved en ændret indretning i højere grad blev i stand til at leve op til kravene om mere projektarbejde på den enkelte elevs præmisser og øget vægt på den praktisk-musiske dimension. Året efter forelagde ingeniørfirmaet Friis & Moltke en rapport om, hvor denne målsætning kunne efterleves. Der blev afsat 13 mio. kr. til ombygning af fem fløje og en nybygning med overdækning af en atriumgård, og ved skolestarten i 2001 stod Gammelgårdskolen klar til i forynget skikkelse at fungere som forsøgsskole.

At der er placeret en skole med ca. 800 elever på Carit Etlars Vej vidner forskellige former for trafiksikkerhed om. At vejen er anlagt i to etaper, der repræsenterer hver sin tidsalder, taler husenes arkitektur syd og nord for Thyregodsvej også sit tydelige sprog om.

Forfatteren Carit Etlar, som vejen i Åbyhøj er opkaldt efter, har sine kvaliteter ufortalt aldrig været nogen ægte person. Navnet optræder som pseudonym for Carl Brosbøll, der levede fra 1816 til 1900. Carit Etlars historiske romaner indtager stadig en plads i dansk litteratur i kraft af titler som Gøngehøvdingen, Dronningens Vagtmester og Fangen på Kalø. Skildringen af Gøngehøvdingens konfrontationer med den svenske besættelsesmagt har også opnået at blive filmatiseret og givet anledning til en TV-serie.

Borgerskabets diskrete charme i Viby-version

Gennem mere end 100 år har den røde låge markeret indgangen til Rosenvænget, hvis tilblivelse både Århus og Viby Kommune ellers søgte at sætte en stopper for.

Navnet signalerer, at her har danskheden til huse. Hvis denne udlægning ikke skulle være i overensstemmelse med tidens politiske korrekthed, så lad os indskrænke os til at konstatere, at idyllen er udtalt i Rosenvænget, der gennem mere end 100 år har indtaget en position som Vibys ældste villakvarter. En betegnelse, som med visse forbehold godt kan udbygges til at omfatte hele Århus-området.



Familieidyl ved huset "Retiro" på Lindevej 16. Havekolonien Rosenvængets forvandling til parcelhuskvarter tog hurtigt fart. *(Foto: Viby Lokalhistoriske Forening)*

Medvirkende til at befordre denne idyl i et kvarter, der er afgrænset af Jyllands Allé, Vilhelm Becks Vej og Carl Jensens Vej, er, at den kørende trafik er sat på vågeblus. Baggrunden skal søges i, at Rosenvænget ikke har indkørsel fra den stærkt trafikerede Jyllands Allé, og at beboere og besøgende derfor er henvist til at benytte en "bagindgang".

At det ikke er muligt at køre ind fra Jyllands Allé, er der næppe mange, der beklager, fordi det med anvendelse af titlen fra en Bunuel-film medvirker til at skabe "borgerskabets diskrete charme" i Rosenvænget. Hermed være ikke sagt, at det gamle villakvarter gemmer sig for omverdenen. Det sidste sørger den røde låge, der er næsten lige så gammel som Rosenvænget, og som har sin egen ikke uinteressante historie, for.

Ydmyg ansøgning

Udgangspunktet for lågens etablering i 1899 var en tvist mellem ejeren af Vibygaard Leth Espensen og Århus Kommune. Det var Espensens jord, som forinden havde dannet baggrund for udstykningen af Rosenvænget, og det var de nye beboeres adgang til at gå gennem skoven, når de skulle ind til byen, der gav anledning til en konflikt, som måtte afgøres i retten. Her fik kommunen medhold, hvilket indebar, at "nybyggerne" i Rosenvænget en overgang var nødsaget til at tage en omvej omkring Vibygaard for at komme ind til byen. Forinden havde Leth Espersen hævdet det synspunkt, at det var en hævdvunden ret at benytte skoven. For at understrege dette forhold havde gårdejeren på selvbestaltet vis fjernet nogle gærder, som kommunen i foråret 1897 havde etableret for at hindre, at to stier blev benyttet som gennemgang.

Selv om den retslige afgørelse gik Leth Espensen imod, berørte den i høj grad også de nye grundejere. Det affødte den 22. juni 1899 en henvendelse fra samme grundejere til byrådet, som blev anmodet om at give tilladelse til, at en af de afspærrede passager gennem skoven blev forsynet med en låge, som kun grundejerne fik nøgler til. Under indtryk af, at Århus Kommune forinden havde fået medhold i retten, var der behov for at anlægge en ydmyg tone i ansøgningen, der var udfærdiget af bogholder Emanuel Nielsen og forsynet med 22 underskrifter. Ydmygheden kom til udtryk i følgende formulering:

"I anledning af, at det høje råd har spærret passagen mellem Marselisborg Skov og de ved Skovdal på Vibygaards mark beliggende havelodder, tillader undertegnede ejere af nævnte havelodder sig herved ærbødigst at andrage det høje råd om tilladelse til

at lade indsætte en låge i en af afspærringerne

at forsyne denne låge med forsvarlig lukke

at lade anskaffe nøgler til lågen til de af lodsejerne, som måtte ønske at benytte denne gennemgang, når de går til og fra byen

at lade lægge en gangbro over grøften på det sted, hvor rådet eventuelt måtte få tilladelse til opstilling af lågen.



Motivet fra Irisvej med de smalle veje og de høje hække er karakteristisk for Rosenvænget.
(Foto: Viby Lokalhistoriske Forening)

Det bedes høfligt bemærket, at tilladelsen ikke behøver at være bindende for noget længere eller bestemt tidsrum, så at den til enhver tid kan trækkes tilbage, hvis byens høje råd skulle finde anledning hertil, f.eks. begrundet i ufred i skoven iværksat af ansøgerne, ligesom det selvfølgelig er en pligt for vedkommende indehavere af nøglerne at sørge for, at lågen holdes lukket, når den ikke benyttes. Opstillingen af lågen, lægningen af broen og vedligeholdelsen af begge dele bæres naturligvis af ansøgerne".

Lågen kom på plads igen

Så vidt grundejerne i Rosenvænget, hvis underdanige henvendelse åbenbart gjorde tilpas indtryk på byens vise fædre. I hvert fald blev der givet en midlertidig tilladelse til etablering af den røde låge, der gennem mere end 100 år og under skiftende forhold har været Rosenvængets vartegn. At dette fortsat er tilfældet, kommer blandt andet til udtryk ved, at kvarterets årlige vejfest nyder betegnelsen lågefest, og at der ved samme lejlighed på rituel vis udnævnes en lågemester med ansvar for lågens vedligehold.

Hvor længe den røde låge forblev aflåst, fortaber sig i det uvisse. Men af Rosenvængets kassebog fremgår det, at der blev foretaget indkøb af nøgler helt frem til 1922. Det lader sig også vanskeligt fastslå, hvornår lågerne blev fjernet, således at kun portalen stod tilbage. Men at beboerne hæger om denne portal, er kommet til udtryk i flere tilfælde. Da Jyllands Allés afsnit gennem skoven og frem til Fre-

densvang Runddel blev anlagt i 1949, gav det anledning til en debat om, hvorvidt den røde låge skulle fjernes for bestandigt eller genetableres. At det sidste blev tilfældet, vil de fleste i dag betegne som en heldig beslutning. Senere – nærmere betegnet i 1979, da der blev foretaget kloakarbejde – kom lågen igen i farezonen. Faktisk var det på et hængende hår, at den overlevede. Lågen var faktisk fjernet og kørt til en kommunal oplagsplads. Men energiske protester fra beboerforeningen bevirkede, at lågen vendte tilbage til sin vante plads. I dag har Rosenvængets vartegn udover sin historiske rolle også en praktisk funktion ved den årlige tøndeslagning, hvor den anvendes til at hænge tønden op i.

Børnene vendt tilbage

At der hver fastelavnssøndag er tøndeslagning, er samtidig med til at dementere opfattelsen af Rosenvænget som et udpræget sølvbryllupskvarter. Sådan var det også tidligere, da unge familier i 60'erne slog sig ned i de nye parcelhuskvarterer uden for Århus. Men siden er strømmen vendt, og nu kan børnene både ses og høres i Rosenvænget, hvilket også kommer til udtryk ved, at mange af de gamle huse både istandsættes og tilbygges. De oprindelige kolonihaver er forlængst blevet til helårshuse, hvis alder og byggestil varierer. Men de smalle veje, der først blev asfalteret i 1963, og som i vid udstrækning omkranses af høje hække, der bidrager til kvarterets særpræg, er fastholdt. Rosenvænget udgør på denne baggrund en enklave, der trods de nævnte ændringer kendetegnes af en vis tidløshed.

For 107 år siden var dette kvarter en mark, der grænsede op til Marselisborgskoven, som Århus Kommune netop havde opkøbt. Marken tilhørte gårdejer Chr. Leth Espensen, som i en periode havde sæde i folketinget. Den 19. februar 1896 indrykkede gårdejeren annoncer i tre lokale dagblade med følgende tekst:

"I henhold til plan og vilkår, som er fremlagt på sagfører Valdemar Christensens kontor, Østergade 5, udbyder jeg herved til salg 100 havelodder af omtrent en skæppe lands størrelse hver. Jordene er i fortrinlig kultur og beliggende umiddelbart op til Marselisborg Skov. Prisen er 24 øre pr. kvadratalen, som betales i løbet af 10 år".

Skeptisk sogneråd

Selv om det ikke var en partifælle, der stod bag projektet, blev annoncen alligevel genstand for velvillig omtale i det socialdemokratiske organ "Demokraten", der fandt betingelserne for at blive haveejer i Rosenvænget "overordentlig favorable", hvilket blev ledsaget af følgende tilføjelse:

"Idet vi forbeholder os at komme tilbage til denne sag, der efter vor mening kan få stor betydning for arbejderne, skal vi blot meddele, at vi har taget jordlodderne i øjesyn og finder dem både smukt og bekvemt beliggende".

Men det skulle i fortsættelsen vise sig, at havekoloniens etablering ikke var så enkel endda. Tværtimod løb Leth Espensen ind i betydelige problemer. For "Demokraten"s lovprisning af projektet havde ikke den tilsigtede virkning – tværtimod. For det første viste det sig, at interessen blandt byens arbejdere for at



Den rød låge med portalen har gennem mere end 100 år markeret indgangen til Rosenvænget, men i modsætning til tidligere er det ikke længere nødvendigt at have en nøgle for at sikre sig adgang.

erhverve en kolonihave kunne generelt ligge på et lille sted. Og hvad værre var: Sognerådet i Viby så heller ikke med større begejstring på gårdejerens udstykningsplan. Da denne blev forelagt den 3. juli samme år, var sognerødderne ret afvisende og lod sagen gå i udvalg, hvilket også dengang var en klassisk forhalingsmanøvre. Heller ikke da sagen igen kom på dagsordenen, fik Leth Espensens projekt større opbakning. Begrundelsen var af social karakter, hvilket kom til udtryk i følgende udtalelse:

"Da sognerådet formener, at den påtænkte udstykning på 102 jordlodder med eventuel bebyggelse kun vil blive beboet af arbejdere, da lodderne ligger noget afsides, og da disse formentlig vil søge deres erhverv i Århus, og da kommunen, som for tiden er stærkt bebyrdet med skatter, ikke tror sig i stand til at bære de byrder, som en sådan udstykning let kan føre til, særlig for fattig- og skolevæsen, så kan sognerådet mindst af alt være med til at række hånd til sligt foretagende, der efter rådets opfattelse i sig rummer en stor fare for kommunens selvstændighed".

De første helårshuse

Denne fare skulle dog vise sig ubegrundet. Da Viby næsten 75 år senere mistede sin selvstændighed ved kommunesammenlægningen, var det uden sammenhæng med Rosenvænget sociale status. Sognerådets frygt for, at der skulle opstå et slumkvarter – en frygt, der også blev

delt af Århus Kommune – skulle vise sig ubegrundet. Tingene blev da også sat på plads af stiftamtet, der ikke havde samme betænkelighed, og som gav udtryk for, at "amtet skønner ikke, at den af sognerådet fremhævede omstændighed kan være til hinder for, at udstykningen kan nyde fremme og skal henstille, at det ansøgte bevilges".

Hermed var der givet grønt lys for havekoloniens etablering – uden at det havde nogen befordrende virkning på salget af jordlodder. Især arbejderne stod ikke i kø, selv om fremtrædende socialdemokratiske penneførere som Harald Jensen og Peter Sabroe var blandt de få købere. I fortsættelsen meldte flere sig dog under fanerne, og ved indgangen til det 20. århundrede var det tæt ved, at Leth Espensen kunne melde udsolgt, hvilket motiverede ejeren af Vibygaard til at foretage nye udstykninger i det kvarter, som i dag er kendt som Rosenvang.

Opførelsen af de første helårshuse i Rosenvænget lod heller ikke vente længe på sig. Så tidligt som i 1899 blev "Fredenslund" brandforsikret. Huset kan i dag lokaliseres i ombygget form på adressen Bøgevej 8-10.

Selv om forvandlingen fra havekoloni til parcelhuskvarter er et for længst overstået kapitel, har Rosenvænget fastholdt sit karakteristiske miljø med de smalle veje og de høje hække, hvis tillukkethed ikke forhindrer beboerne i at "komme hinanden ved".

Træskibe og livsstil i lystbådehavnen

Selv om de ældste skibe er fra begyndelsen af 1900-tallet, har Træskibsforeningen i Aarhus alligevel firdoblet sit medlemstal siden den fik sit faste tilholdssted.

Kontrasterne mødes i det nordligste afsnit af Århus havn. I baggrunden tegner en række kraner af betragtelige dimensioner en silhuet, der fortæller omgivelserne, at her ligger en af havnens mest vitale arbejdspladser – containerterminalen, som inden for en indtil videre ubestemmelig tidshorisont kommer til at indgå i det bynære projekt, der blandt andet taler om boligbebyggelse.

Hvis containerterminalen repræsenterer både nutid og fremtid, der før eller



Landsudstillingen i 1909 bidrog til, at mange både satte kursen mod Århus og lagde til ved nordre mole. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

senere indebærer en udflytning til den nyanlagte østhavn, så frister nostalgien gode kår i forgrunden. Her er man tilbage ved indgangen til 1900-tallet – personificeret ved et halvt hundrede skibe fortøjret ved den bådebro, som udgør lystbådehavnens yngste afsnit. Træskibshavnen blev officielt indviet i maj 1998, men er reelt tre år ældre.

Uanset om der er tale om ældre mennesker eller skibe, plejer det at være en naturlov, at det år for år tynder ud i rækkerne. Men ingen regel uden undtagelse.

Ved træskibshavnens etablering i 1995 talte Træskibsforeningen i Aarhus, der er landets største, et halvt hundrede medlemmer fordelt på 30 både. I dag er medlemstallet firdoblet og flåden er mere end fordoblet. Ifølge Jørgen Bargisen, der hører til foreningens pionerer, og som i foråret afsluttede en længere formandsperiode, har træskibshavnen haft en betydelig indflydelse på denne udvikling. Mens de gamle træskibe, der for de ældstes vedkommende har sejlet de danske farvande tynde i mere end 100 år, tidligere lå fortøjret forskellige steder i Århus Lystbådehavn, er der nu mere samling på tropperne, hvilket har haft en befordrende indflydelse på samhørigheden blandt træskibenes indehavere.

Et specielt folkefærd

"Vi er nok et specielt folkefærd, fordi vi bruger det meste af fritiden og alle penge på træskibene, som kræver betydeligt vedligehold. Man kan derfor godt betegne det som en livsstil", konstaterer Jørgen Bargisen, der er indehaver af den tidligere Skagens-kutter "Zenith" bygget i 1941. Inden kutteren blev indrettet til lystbådsejlads, arbejdede den i 35 år med fiskeri i Nordsøen.

I øvrigt er det et gennemgående træk ved den århusianske træskibsflåde, at den har haft en fortid som brugsfartøjer forud for overgangen til det mere fritidsbetonede, som primært omfatter lystsejladser i farvandene mellem Danmark og Sverige. Selv om denne trafik er mest relateret til sommermånederne, lægger Jørgen Bargisen vægt på at understrege, at træskibsforeningens aktiviteter udfolder sig året rundt. I den mørke tid står der udover renovering og vedligehold også uddannelse på programmet efter den gamle devise om kunsten at tyde søkort og føre skib. I det foreliggende tilfælde skulle de to begreber gerne gå op i en højere enhed.

Nævnte aktiviteter er ifølge den afgåede formand baggrunden for, at den specielle atmosfære, man møder i træskibshavnen, er et helårsfænomen – i modsætning til marinaerne, der er mere uddøde i vintermånederne. Selv om træskibene til stadighed kræver vedligehold, er de alligevel gjort af godt kram med en høj grad af sødygtighed. Det sidste kommer til udtryk ved, at de yngste af skibene er bygget efter gamle tegninger, hvilket siger noget om veteranernes sejlmæssige egenskaber.

Det nye naboskab

Træskibsforeningen har siden oprettelsen været selvfinansierende. Gennem forskellige arrangementer, som blandt andet har været relateret til den århusianske festuge, er der blevet tilvejebragt en pæn kapital. Når denne er forblevet urørt, selv om træskipperne leverede et betydeligt medspil ved etableringen af en ny mole



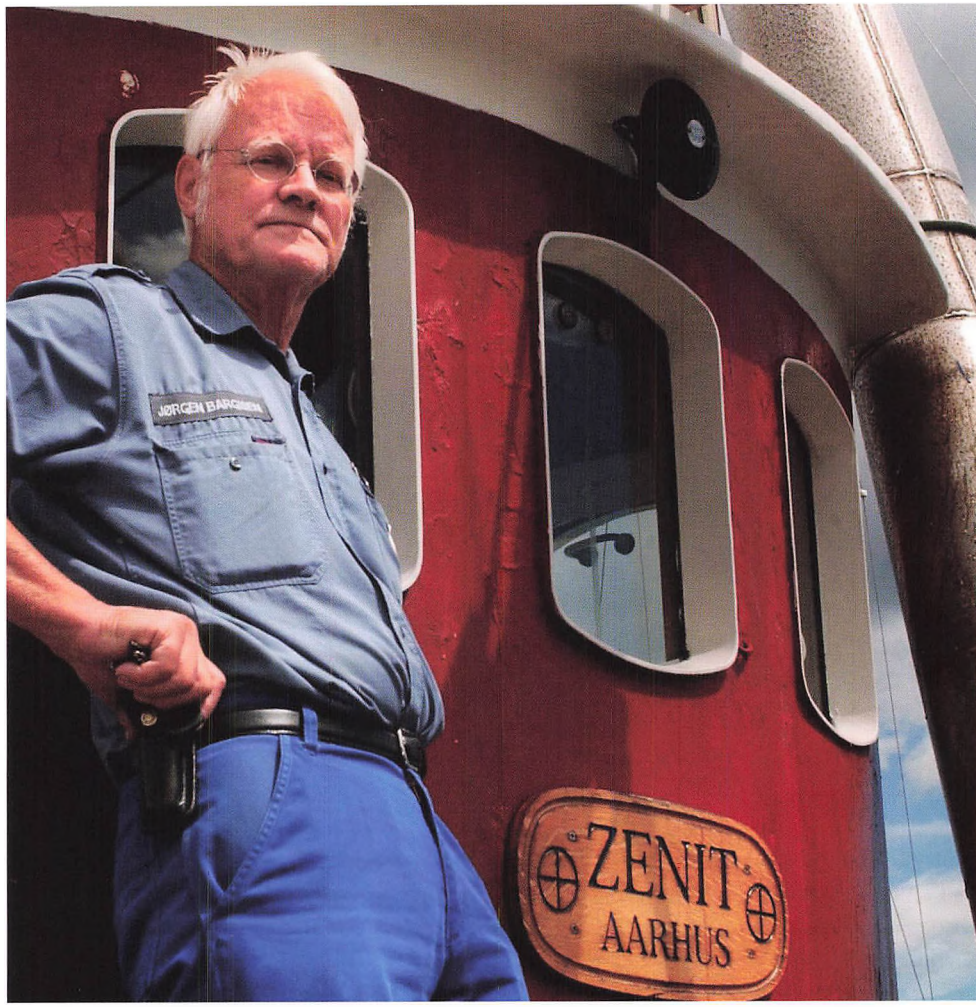
Klargøring af både i det afsnit af havnen, der efterhånden udviklede sig til den nuværende lystbådehavn. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

og anløbsbro, skal det ses i sammenhæng med en betydelig frivillig indsats. Denne har også omfattet opførelsen af en klub, der tjener som tilholdssted for det sociale samvær, som foregår, når medlemmerne ikke er til søs.

Men trods de nyetablerede forhold i lystbådehavnen har denne alligevel ikke fået sin endelige udformning. I øjeblikket arbejder en gravko med at forberede en tunnel, der skal føre under Grenåbanen, som går langs træskibshavnen. Ved tunnelens udmunding er det hensigten at foretage en opfylding, som de mindre både kan anvende til vinterplads. Tunnelen vil samtidig betyde, at beboerne i det eksklusive nybyggeri, hvis opførelse ved siden af Klintegården affødte en langvarig debat, får lettere adgang til lystbådehavnen.

Den første kapsejlads

For at blive ved lystbådene er der ikke tale om nogen ny foreteelse i Århus havn, selv om den erhvervsmæssige side af havnens aktiviteter altid har nydt den højeste prioritering. Af samme grund har lystsejlerne måttet affinde sig med skiftende tilholdssteder. Men at de var tidligt på færde vil fremgå af, at den første egentlige kapsejlads fandt sted i 1866 – eller i samme periode, da åhavnen begyndte at udvikle sig til en kysthavn ved anlæggelse



Jørgen Bargisen, der var blandt initiativtagerne til træskibshavnen, ombord på sin ombyggede Skagen-kutter "Zenith".

af de første moler. Initiativtagere til denne kapsejlads var nogle af byens "spidser" som toldinspektør Müller, jernbaneoveringeniør Fr. J. Rowan samt godsejer M. Simesen, Harlev Mølle. At interessen for at deltage ikke fejlede noget, kom til udtryk ved et større opbud af både af alle typer fra skonnerter til fiskebåde og krage-joller. For at dele sol og vind lige blev deltagerne derfor opdelt i klasser.
Men at arrangementet trods alt havde social slagside til fordel for byens velhavere, kom til udtryk ved, at disse kunne betjene sig af professionelle besætninger. At der var stil over foretagendet blev understreget ved en afsluttende middag på Hotel Royal.

At noget var sat i gang, afspejlede sig ved nye kapsejladser i de følgende år. Men det var først ved stiftelsen af Aarhus Sejlklub i 1879, at søsporten blev underlagt mere organiserede former. For at stimulere interessen, der trods alt var af begrænset karakter, erhvervede sejlklubben heldæksbåden "Svava", som blev anvendt som øvelsesbåd. I de ambitiøse planer indgik også opførelsen af en restaurant med udsigtspavillon på havnepladsen. En af byens mest anerkendte arkitekter Frimodt Clausen fik til opgave at udarbejde tegninger til projektet, hvis finansiering også synes på plads. Når det alligevel strandede, skyldtes det modstand fra havnevæsnet.

På land ved "Radisemarken"

I 34 år var Aarhus Sejlklub ene om at tegne sejlsporten. Man skulle frem til 1913, før der opstod et alternativ i form af Sejlklubben Bugten. Årsagen til denne nyskabelse lå i voksende sociale modsætninger. Det var – som det blev anført – ikke alle medlemmer i den gamle sejlklub, der havde råd til at afslutte en kapsejlads med en fin middag på Royal eller i Polyhymnia, som var hjemsted for byens højere borgerskab. Når Bugten efterhånden udviklede sig til den største af sejlklubberne, havde det ikke kun en sportslig baggrund. Det var også her, man var bedst til at feste, ligesom Bugten var kendt for sin søsportsrevy. Hvad der også virkede befordrende på medlemstallet, var, at klubben også optog indehavere af motorbåde.

Men det stigende antal fritidssejlere var i længden ikke uproblematisk. Ikke mindst gjorde der sig en voksende mangel på plads til vinteroplægning gældende. De mindre både havde i en årrække holdt til ved den såkaldte "Radisemark" ved Blegdammen. En betegnelse, der refererede til, at her lå nogle kolonihaver, hvor bådene blev trukket i land i vintermånederne. Når det blev forår og haverne skulle tilsås, gik bådtrafikken tilbage til havnens nordre mole.

De store både kunne ikke sejle gennem åen og måtte derfor trække op på land ved hjælp af et spil. Men mangel på plads både til vands og til lands var ikke det eneste problem, som ledsagede de lokale sejlklubber i tiden efter 1. verdenskrig. Der var også den kommercielle skibsfart at tage hensyn til. Tankbåde med benzin og petroleum lagde til ved nordre mole, hvor der var adgang til havnens oliebeholdere. Mens losningen stod på, var der forbud mod lystsejlads, hvilket betød et ufrivilligt afbræk i aktiviteterne. Sejlsportsklubberne lagde derfor et stigende pres på havnemyndighederne og anførte, at byen havde behov for en lystbådehavn.

Igen sejlet agterud

Men man skulle frem til 1933, før klubberne blev imødekommet. Indvielsen af det nye havneafsnit i form af en molearm anlagt ud fra nordhavnen indledtes med afsløring af en mindesten på 12 tons for byens første folkevalgte borgmester Jakob Jensen, der havde siddet i havneudvalget siden 1900. Herefter gik en række honoratiores anført af den nye borgmester H.P. Christensen ombord på slæbebåden "Aros" for at sejle hen til den nyanlagte lystbådehavn. Da dagens festprogram var blevet afviklet, kunne de tilstedeværende konstatere, at byens fritidssejlere var blevet imødekommet på næsten alle punkter

og nu kunne disponere over 550 meter anlægsplads med en vanddybde på to til fire meter. Hertil kunne føjes en ophalerplads og en bedding til vinteropbevaring af lystbåde. Et par år senere fulgte kronen på værket i form af et nyopført hus til søsportens udøvere.

Men 30 år senere blev lystbådehavnen igen indhentet af udviklingen, som blandt andet introducerede nye bådkonstruktioner af glasfiber. Samtidig betød 60'ernes velstand, at det blev populært at sejle, og da den tekniske udvikling skabte billigere bådtyper, meldte der sig igen et behov for bådpladser. Et behov, som lystbådehavnen ikke havde mulighed for at imødekomme. Da en undersøgelse samtidig viste, at et stigende antal af bådejere var bosat i forstadskommunerne, fandt borgmester Bernhardt Jensen, at den eneste reelle løsning lå i, at der blev anlagt nye lystbådehavne langs bugten. Men der skulle en kommunesammenlægning til, før marinaerne ved Egå og Kalø blev ført ud i livet. Og i 1991 fik sejlsporten yderligere "vind i sejlene" ved indvielsen af Marselisborg Lystbådehavn. Da der samtidig kunne konstateres en vis afmatning, er det pres, som Århus Lystbådehavn tidligere havde oplevet, lettet betydeligt.

Det er også vanskeligt at beskæftige sig med den efterhånden 70 år gamle lystbådehavn uden at nævne, at det er her, byens beskedne fiskerflåde holder til. Men de fangster, der landes, antager så beskedne dimensioner, at man i fjor så sig nødsaget til at lukke fiskeauktionen.

Også i denne sammenhæng repræsenteres nostalgien i træskibshavnen, hvor de gamle kuttere nu tjener andre formål.

Her dinglede byens misdædere i galgen

Lille Torv, byens ældste, der i dag indtager en central placering i gågadenettet, har i sin 1000-årige eksistens og under skiftende forhold fastholdt sin rolle som handelsplads.

Uanset om det er lokale beboere eller sommerens turister, der færdes i forretningskvarteret ved Lille Torv, er det utvivlsomt de færreste, som gør sig større forestillinger om, at de befinder sig i det ældste Århus. Selv om brolægningen er genetableret, og selv om flere af bygningerne, som omgiver byens ældste torv, repræsenterer en anselig alder, kræver det alligevel en vis indlevelse at forestille sig, at man færdes i et miljø, hvis udgangspunkt kan føres de første tusinde år tilbage i tiden.

Dengang var det eksempelvis ikke noget usædvanligt syn at se nogle af byens såkaldte misdædere dingle i torvets murede galge. Og selv om der var tale om en tid, der ikke henvendte sig til svage sjæle, blev det i længden alligevel for meget for borgerne. Henrettelserne for lovovertrædelser, som i dag ofte kun ville involvere sagsbehandlere, blev derfor flyttet ud til Galgebakken for enden af Munkegade.

Lille Torv forener således en grum fortid med et mere humant indkøbsmønster, som har givet torvet en central placering i et net af gågader. Skiftende tider kommer også til udtryk i skiftende betegnelser. Hvad der oprindeligt hed Torvet eller Torvet ved Immervad fik senere navneforandring til Gammeltorv. Det sidste skal ses i sammenhæng med, at Store Torv først blev etableret på et senere tidspunkt. I sin nuværende fremtoning lever Lille Torv ganske pænt op til sit navn. Reelt er torvet kun omkranset af fire bygninger. Mens de tre af dem har en længere historie, udgøres kontrasten af Magasins sorte glasfacade, som arkitektonisk repræsenterer en helt anden tidsalder. Hvorvidt denne kontrast tilfører omgivelserne miljømæssige kvaliteter, skal der nok herske delte meninger om. Derimod lader det sig vanskeligt anfægte, at Magasin du Nords tilstedeværelse medvirker til at skabe et handelscenter, som ikke savner indkøbsmæssig bevågenhed.

Fortidens købmænd

Lille Torv domineredes tidligere af et par store købmandsgårde. I en af dem, der for 100 år siden måtte vige for den bygning, som blev opført af Jysk Handels- og Landbrugsbank efter arkitekt S.F. Kühnels tegninger, indrettede købmand Magnus Lazarus sig i 1833 som manufakturhandler. Herved lagde han med



Det årlige Skt.Olufs marked hørte til de faste foreteelser på Lille Torv, hvor der var trængsel ved boderne. I baggrunden den "afstumpede" domkirke. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

base i købmand Laurentins gård op til et konkurrenceforhold til sin bror, som etablerede sig på torvets modsatte side. Men allerede efter et par års forløb måtte sidstnævnte med fornavnet Nathan indstille sine aktiviteter og gik i stedet i kompagniskab med broderen.

Nathan Lazarus var leder af Århus' jødiske menighed, hvis synagoge kunne lokaliseres i Vestergade i samme bygning, som senere blev overtaget af margarineproducenten Otto Mønsted. Efter Nathan Lazarus' død i 1846 videreførte broderen firmaet. Men hans aktiviteter indskrænkede sig ikke til købmandsvirksomhed. Han arbejdede også som bankier og ejede flere ejendomme i nabolaget. Trods sin vidt forgrenede foretagsomhed oplevede Magnus Larazus med det bibelske efternavn, som var med til at understrege den jødiske herkomst, også en konkurs. Men i kraft af sit forretningstalent kom han på ret køl igen.

Bankier og kunstmæcen

Der hersker nogen usikkerhed om, hvordan de sidste 30 år af Lazarus' liv forløb. Det er vanskeligt at fastslå, om han tilbragte den største tid i København eller Århus. I 1863 meddelte han i en annonce, at han flyttede til København, men det afholdt ham ikke fra at fortsætte sine handelsmæssige aktiviteter i den jyske hovedstad. Det ligger også fast, at han 1 1879 afhændede samme aktiviteter til firmaet Hans Holm & Co. Men relationerne til Århus blev i hvert

fald fastholdt til 1883, da han kunne fejre sit 50 års borgerjubilæum. Herefter meddelte han igen i en annonce, at han havde til hensigt at flytte til hovedstaden og derfor ophørte med sine forretninger som vekselerer og bankier. Måske var flytningen 20 år forinden aldrig blevet realiseret.

Ved siden af det forretningsmæssige optrådte Magnus Lazarus også som kunstmæcen, hvilket kom til udtryk ved en kuriøs tildragelse. I sit brød havde han en gårdskarl ved navn Jens Hansen-Årslev. Dennes kvaliteter som gårdskarl var af tvivlsom karakter, mens da Lazarus opdagede, at karlen havde evner som maler, finansierede han Jens Hansen-Årslevs uddannelse og medvirkede herved til, at denne blev en anerkendt maler.

Renæssancebanken

Den gamle købmandsgård, hvor Magnus Lazarus havde lagt sin livsgerning, stod frem til 1900, da den blev revet ned for at give plads til Jysk Handels- og Landbrugsbank. Oprettelsen af denne kan føres tilbage til 1874, og bag initiativet stod handels- og bankierhuset Adler, Wulff og Meyer. Bankens selvstændighed kom kun til at strække sig over to år, inden den blev en filial under den nye indehaver Københavns Handelsbank. I 1955 fik banken navneforandring til Handelsbanken i Århus, som senere blev en del af Den Danske Bank. I dag er den smukke bygning med granitsoklen inspireret af italiensk renæssance blandt andet hjemsted for en modeforretning og et advokatfirma. Det



Den gamle købmandsgård, der efter nedrivningen blev delvis genopført i Den gamle by, og hvis placering på hjørnet af Lille Torv og Immervad forlængst er overtaget af Magasin du Nord.
(Foto: Lokalhistorisk Samling)

var også på tale at indrette et diskotek, men det projekt blev opgivet.

For den daværende bank var der ikke tale om nogen lang flytning, da den nye bygning stod klar. Den havde fra opførelsen i 1874 sæde i naboejendommen på Lille Torv – bedre kendt som Meulengracht eller Gerdes gård. Begge navne knytter sig til noget af datidens mest fremtrædende købmandsskab. Den hvide, nyklassicistiske bygning blev opført i 1816 af Harboe Meulengracht og blev 40 år senere overtaget af J.U. Gerdes. I begyndelsen af 1900-tallet var bygningen genstand for en større ombygning og blev ved denne lejlighed forsynet med et mansardtag. I kraft af sit palæagtige udseende med balkon tjente Gerdes gård også repræsentative formål og blev anvendt som bolig ved kongebesøg, selv om byens fornemste hotel Royal kun lå et par hundrede meter borte. Herfra kunne flere danske konger fra balkonen modtage folkets hyldest.

Den tidligere flaskehals

Til de mindre velkomne gæster, der indlogerede sig i Gerdes gård var også den tyske general Vogel von Falckenstein, der i forbindelse med det danske tilbagetog i 1864-krigen opslog hovedkvarter her. Når opholdet blev af kort karakter, skyldes det købmand Gerdes tyskfødte hustru, hvis danske sindelag påbød hende at vise generalen, at han var uønsket, hvilket blev taget til efterretning. Da Århus i 1940 var genstand for den næste tyske besættelse, foretrak værnemagtens repræsentanter denne gang Hotel Royal - men det er en helt anden historie. Derimod siger det noget om den mellemliggende samfundsudvikling, at det i dag er et rejsebureau og en sportsforretning, som lægger beslag på stueetagen i Gerdes gård. For 40 år siden var bygningen i fare for at blive offer for en videreførelse af busgaden, men her fik afdøde borgmester Bernhardt Jensen sat hælene i, hvilket eftertiden bør være ham taknemlig for.

Den næsten 200 år gamle bygning markerer afslutningen på Lille Torv. Overgangen til Store Torv udgøres af Borgporten, som blev opført i 1916 efter nedrivningen af en anden købmandsgård tilhørende Marcus Bech og opført i 1593 af rådmand Poul Pedersen Skriver. Gårdens sydlige ende ud mod torvet havde en mere fremskudt position end Borgporten, hvilket skabte en betydeligt smallere passage end den, der kendes i dag. De trange forhold kunne vanskeligt undgå at påvirke trafikken, som ikke blev bedre af, at de elektriske sporveje fra 1904 holdt deres indtog i gadebilledet. De to torves nuværende status som gågader har løst op for denne problematik. Nu er der god plads til at slentre rundt i noget af det ældste Århus – uden at skulle tage hensyn til hverken biler eller sporvogne.

Magasin afløste borgmestergården

På den sydlige side, hvor Lille Torv går over i Immervad, repræsenterer den hvide hjørnebygning også en længere historie, selv om den i kraft af sin velholdte facade ikke synes trykket af alderen. Bygningen var i begyndelsen af 1800-tallet kendt som Bager Sperlings gård, hvilket mere end antyder, at der dengang var tale om et bageri. Det var her, den ene af Lazarusbrødrene med fornavnet Nathan drev sin købmandsforretning i årene 1835-37, inden han så sig nødsaget til at lukke.



Den tidligere bankbygning hører til de arkitektoniske perler på Lille Torv. I dag er de bankmæssige aktiviteter afløst af en modeforretning og et advokatfirma.

Efterfølgende har hjørnebygningen været ramme om skiftende aktiviteter som manufakturhandel, forsikringsvirksomhed og bageri med servering. I dag holder en butikskæde med døgnkiosker som koncept til i de gamle lokaliteter.

På det modsatte hjørne repræsenterer Magasin du Nord i bygningsmæssig henseende den nyere tid. Men det gør ikke samme hjørne historisk mindre interessant. For her lå byens borgmestergård. Den gamle bindingsværksbygning hed oprindeligt Den Secher'ske Gaard og var gennem århundreder ramme om købmandsvirksomhed under forskellige former. Ved nedrivningen i 1908 blev borgmestergården året efter genopført på Landsudstillingens terræn. I dag hører den til Den gamle Bys største attraktioner.

Emil Vett, som passagen af samme navn er opkaldt efter, grundlagde Magasin du Nord, da han i 1868 åbnede en manufakturhandel i Vestergade ved siden af Svaneapoteket. Allerede tre år senere flyttede Emil Vett med Theodor Wessel som kampagnon til den nuværende adresse ved Lille Torv og Immervad. Her måtte de daværende bygninger i 1960'erne vige for opførelsen af det bygningskompleks, der i dag omfatter 10.000 kvm., og som har bredt sig til Åboulevarden. At stormagasinet er placeret i noget af det ældste Århus, var i øvrigt med til at forsinke byggeriet, fordi der under udgravning af fundamentet blev gjort fund, som involverede arkæologer fra Moesgård Museum.

Nabo til dronningen, men ret upåagtet af publikum

Forstbotanisk Have, der rummer træarter og andre vækster fra det meste af verden, blev for 85 år siden anlagt i et utilgængeligt hjørne af Kirkeskoven.

Århus savner hverken parker eller anlæg, som indgår i de rekreative tilbud til såvel den lokale befolkning som besøgende. De grønne områder savner i almindelighed heller ikke bevågenhed, og denne er i sagens natur ikke mindst udtalt på denne årstid, hvor vejret indbyder til udendørs ophold. Når nogle parker besøges mere end andre, har det ofte noget at gøre med beliggenheden, som i nogle tilfælde kan være ret upåagtet. Det gælder blandt andet Forstbotanisk Have, der ellers er nabo til



Den nyanlagte Forsthave ved dammen lå i et moseområde, hvilket bevirkede, at der blev gravet tørv, inden svømmefuglene kunne slå sig ned i det våde element. (Foto Lokalhistorisk Samling)

Marselisborg Slotspark, og som grænser ud til Skovridervej mellem Carl Nielsens Vej og Kongevejen.

Hvis Forsthaven, som den hedder i vanlig tale, ikke kan opvise de store besøgstal, skyldes det ikke manglende naturmæssige kvaliteter, som er ubetinget til stede. Og hertil kan føjes stedets særlige tilblivelseshistorie, som i høj grad er menneskeskabt.

Bymæssig bebyggelse er ikke ene om at ændre udseende i takt med, at saneringsmodne huse må vige for nybyggeri. Men også naturen ændrer sig – med eller uden forstmæssig bistand. For 80 år siden udgjorde det skovparti, hvor Forsthaven er anlagt, et utilgængeligt terræn, som spejdere stort set var ene om at udforske. Nælder i mandshøjde og en sumpet undergrund stimulerede heller ikke lysten til at færdes i dette hjørne af Kirkeskoven. Behovet for en forstlig indsats var derfor til stede, og det var baggrunden for, at det kommunale skovudvalg traf beslutning om at anlægge en park og indrette det til forsøg med træarter fra alverdens lande. Hvad der også talte til fordel for dette projekt, var, at selv om der kun var tale om et areal på 7.5 hektar, rummede det næsten alle jordbundsarter, hvilket de nyplantede træers vækstbetingelser kunne afstemmes efter. Og hertil kom, at stedet lå godt beskyttet mod østenvinden.

Genstand for eksursioner

Forsthavens anlæggelse fandt sted i årene 1923-24 under ledelse af den nytiltrådte skovrider Niels Jørgen Bang. Til havens mest idylliske partier hører dammen, der er samlingssted for en større koloni af svømmefugle. Dammen blev til ved, at man skar tørv i et moseagtigt terræn, som efterfølgende blev udgravet. I dag rummer Forsthaven omkring 1.400 forskellige træarter og buske, som repræsenterer alverdens lande, hvilket gør haven til et eldorado for såvel biologistuderende som andre interesserede. Oplysende skilte fortæller de besøgende, om et træ har Sibirien eller Japan som udgangspunkt. Aarhus Universitets Biologiske Institut, der er resultatet af en fusion, men som reelt har eksisteret i 40 år, foretager på alle årstider ekskursioner til Forsthaven, der betragtes som et nyttigt element i undervisningen. Men den smukt anlagte have med indgange fra hver sin ende af Skovridervej kan og bør give anledning til besøg af andre end studerende. Havens attraktion er da heller ikke ukendt for familier, hvis yngste medlemmer sætter pris på at fodre ænderne, der holder til ved dammen.

Striden om kirkeskoven

Det afsnit af Kirkeskoven, som omfatter Forsthaven, var tidligere kendt som Jægerskoven, fordi et hus her i 1821 indgik i ansættelsesforholdet mellem godset Marselisborg og jægeren Schou. Betegnelsen Kirkeskoven, der er på 38 hektar, og som omfatter arealet mellem Carl Nielsens Vej og Oddervej, refererer til, at skoven oprindelig hørte til Viby kirke. I 1631 fik Viby-præsten Jens Lauridsen Mariager fæstebrev på skoven. Fæstet overgik senere til præstens søn, som også overtog faderens præsteembede. Da en stor del af skoven efterhånden var ophugget, indgik det i præstens forpligtelser at frede "hvad underskov af bøg og eg, som kan opvokse, og ellers ikke at hugge af underskoven til upligt".



Siden Forsthavens etablering for 85 år siden er der blevet plantet tusindvis af træer og buske på arealet. Her er skovrider Kjeld Ladefoged i færd med at tilføre haven et nyt træ assisteret af gartner Harry Hansen.
(Foto: Lokalhistorisk Samling)

Efterfølgende var Kirkeskoven genstand for en strid, der involverede Marselisborgskovenes ejer, baron Marselis. Under indtryk af, at Kirkeskoven igen var i vækst, ville baronen, der også var blevet ejer af Viby kirke, ved præstens død i 1686 selv disponere over skoven, som blev lagt ind under godset. Men da baronen døde, fik striden om Kirkeskoven ny næring. Constantinsborgs ejer Peter Rodsteen fik ved dom tilkendt kirken, men skoven ville Marselisborgs forvalter, Albrit Aulum, ikke give afkald på. Det gav anledning til en kompliceret situation. I 1710 forbød Constantinsborgs nye ejer, Christian Charisius, præsterne i Viby og Holme at betale afgift til Marselisborg for deres kvægs græsning i Kirkeskoven. Efterfølgende anlagde Christian Charisius sag ved Marselisborg Birketing, hvor han fik tilkendt retten til Kirkeskoven.



Sommerstemning fra Forstbotanisk Have, som i dag omfatter ca. 1.400 forskellige træer og buske, som er hjembragt fra alverdens lande.

Skovridernes domicil

Men da Charisius fortsatte med at føre processer om skoven, var det slut med at få medhold. Den nye præst, Niels Hansen Heide, ville som fæster ikke svare hverken kirke- eller kongetiende af agerjorden inde i skoven. Charisius svarede igen ved at forlange, at præsten, der åbenbart kunne andet end sit Fadervor, ikke måtte bringe høsten i hus, før der var betalt tiende. Desuden gjorde han præsten ansvarlig for, hvad der ulovligt blev fældet i skoven. Det blev af Niels Hansen Heide besvaret med et krav om at få udvist træ til brændsel og til gærder. Da et kompromis mellem de to stejle herre ikke var muligt, måtte birkedommeren skære igennem og give præsten medhold.

Kirkeskoven fortsatte med at indtage en omskiftende rolle. I 1771 kom skoven igen under Marselisborg, da Constantinsborg frasolgte såvel kirke som skov. Men hermed var tingene ikke faldet på plads. For kirke og skov blev solgt hver for sig, og selv om baron Gersdorff på Marselisborg tilsyneladende købte begge dele, blev det bestemt fra højere sted, at skoven ikke længere skulle følge med kirken. Det indebar, at den kontroversielle Kirkeskov omsider kunne lægges sammen med den øvrige skov. Og sådan forholder det sig stadig, selv om det i dag er uden praktisk betydning.

I udkanten af Forsthaven ligger Louisenlund, der har været skiftende skovrideres residens gennem 162 år. At skovridere

ikke er et folkefærd, der løber af pladsen i utide, understreges af, at der faktisk kun har været fem af slagsen, siden Chr. Johan Pries som den første rykkede ind på Louisenlund i 1841. Pries blev i 1885 afløst af sønnen Arthur. Hvad der skal ske med skovridergården, når den sidste skovrider Peter Bruun Madsen, der ikke afløses, bryder op om halvandet år, fortaber sig i det uvisse. Under alle omstændigheder sættes der punktum for en mere end 160-årig tradition. Med til Louisenlund hørte tidligere 13 tønder jord, der i dag udgør havekolonien Skovlunden etableret i 1934. På den anden side af Skovridervej over for Forsthaven ligger i et kuperet terræn Råhøj Krat med tre gravhøje.

Bondedreng byens første folkevalgte borgmester

Jakob Jensens opvækst under fattige kår på Helgenæs kom på godt og ondt til at præge hans faglige og lokalpolitiske karriere, som ellers ikke savnede fortjenstfulde sider.

Da den senere redaktør, byrådsmedlem og folketingsmand Holger Eriksen som nytiltrådt kommunalpolitisk medarbejder ved dagbladet "Demokraten" i 1922 havde sin første samtale med borgmester Jakob Jensen, blev han mødt med følgende udtalelse:

"Du aner ikke, hvilken samling slyngler mine gruppefæller er. Jeg har beviser for det".

Beviserne lå i en skuffe, som borgmesteren trak ud, men hvis indhold journalisten ikke fik mulighed for at sætte sig ind i. Nogen fortrolig information var der ifølge Holger Eriksen ikke tale om. Andre, der havde et ærinde på borgmesterens kontor, blev mødt med samme svada. Hermed er det mere end antydet, at klimaet i den socialdemokratiske byrådsgruppe var alt andet end fordrageligt, og at Jakob Jensen ikke gik af vejen for at kaste benzin på bålet.

Holger Eriksen har senere givet udtryk for, at den psykologiske forklaring på borgmesterens særprægede adfærdsmønster skulle søges i, at han var den typiske førstegangsgeneration af socialdemokrater, som var på kollisionskurs med såvel politiske modstandere som partifæller.

Men den mere kantede side af bondedrengen fra Borup på Helgenæs, der ved sin tiltræden i 1919 blev Århus' første folkevalgte borgmester, og som lagde grunden til et socialdemokratisk bystyre, der kom til at strække sig over de følgende 80 år, bortforklarer ikke Jakob Jensens fortjenester for byen i de 13 år, han sad ved roret. Hans eftermæle vil blandt andet være knyttet til havnens udbygning og universitetets etablering, som han i begge tilfælde ydede vægtige bidrag til.

Mindestenen flyttet to gange

Det skyldes derfor ikke rene tilfældigheder, at den mindesten for Jakob Jensen, der blev afsløret i maj 1933, fik en placering ved havnen. Afsløringen, der blev foretaget af den nytiltrådte borgmester H.P. Christensen, også kendt som "Smeden", fandt sted sammen med indvielsen af lystbådehavnen. Blandt de tilstedeværende gæster var hovedpersonen, Jakob Jensen, selv. Siden har mindestenen holdt flyttedag to gange som følge af havneudvidelser og kan i dag lokaliseres i et mindre anlæg ved Sverigesgade. Der er

tale om et bronzerelief udført af billedhuggeren Jenny Salicath og placeret på en syv tons tung sten, der blev fundet på bunden af havnen. Mindestenen, der oprindelig stod ved Århus Roklubs bådehus, fortæller, at Jakob Jensen var medlem af det kommunale havneudvalg i perioden 1900-1931.

Heller ikke i anden henseende kom borgmesteren til at savne anerkendelse for sin indsats for byen. Da kong Chr. X samme år var med til at indvie det første afsnit af Aarhus Universitet omfattende institut for kemi, fysik og anatomi, overrakte han ved samme lejlighed Jakob Jensen en fortjenstmedalje i guld. Herefter skulle man frem til 1946, før eksborgmesteren, der var død fire år forinden, også fik en gade opkaldt efter sig. Valget faldt på den nyanlagte gade, der ved Vestre Ringgade forbinder Botanisk Have med Poul Martin Møllers Vej.

Der er tale om en gade af beskeden længde med bebyggelse ud mod ringgaden, mens den på modsatte side åbner sig ud mod Vestervang.

Fik ikke noget foræret

Når der var sider af Jakob Jensens væsen, som ikke forekom umiddelbart tiltalende, kan det have haft sammenhæng med hans opvækstvilkår. Han kom til verden i 1858 i landsbyen Borup på Helgenæs, hvor forældrene ejede en mindre gård. I modsætning til, hvad der ellers var udbredt, kom han ikke ud at tjene, men måtte sammen med sine søskende arbejde hårdt i mark og stald for at sikre familiens eksistens. Hertil bidrog også fiskeri i Ebeltoft Vig. Men sammenfattende kan konstateres, at Jakob Jensen voksede op i et nøjsomt miljø, hvor man ikke fik noget foræret.

Efter konfirmationen kom den unge Jakob i murerlære og var her udsat for en arbejdstid, der var urimelig lang, hvilket var stærkt medvirkende til at vække den faglige og sociale bevidsthed. Selv om han kun var lærling, fik han en ledende rolle også i forhold til svendene. Som led i den første sparsomme forbedring af arbejdsforholdene var det Jakob Jensen, der ringede med en klokke, når uret viste 20 om aftenen. Herefter afbrød murerne arbejdet, selv om det ikke var baseret på nogen overenskomst og fortsat strakte sig over 14 timer om dagen.

De faglige kampe

Som 19-årig holdt Jakob Jensen sit indtog i Århus, som kom til at danne ramme om hans livsgerning. Men hverken løn eller arbejdsforhold blev bedre af den grund. Forude stod derfor nogle hårde kampår for den spæde arbejderbevægelse, som oplevede gentagne tilbageslag – ikke mindst efter at de to førende skikkelser Pio og Gelef havde måttet udvandre til USA for at undgå fængslet. Mest aktive på den faglige front var typograferne, som organiserede sig i et jysk forbund under ledelse af Harald Jensen, den senere stifter af og redaktør for bladet "Demokraten". Inspireret af Harald Jensen var han med til at etablere Murernes Fagforening i Århus og førte efter en strejkekonflikt dette frem til den første sejr. Efterfølgende blev Jakob Jensen medlem af Arbejdernes Fællesorganisations forretningsudvalg, hvor han varetog formandshvervet i årene 1897-1901. Hermed nærmede afslutningen på hans faglige karriere sig sin afslutning.



Århus' første folkevalgte borgmester Jakob Jensen kom fra et fattigt landbohjem, hvilket kom til at præge hans økonomiske tilbageholdenhed. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

Arbejdernes produktionsforening

Til gengæld blev der trukket på hans organisatoriske evner i anden henseende. For allerede i 1884 havde en lokal afdeling af Arbejdernes Forbrugsforening set dagens lys i Århus. Foreningen bør ikke forveksles med den brugsforeningsbevægelse, som begyndte at røre på sig i samme periode. I stedet var der tale om produktforening baseret på den socialistiske filosof Ferdinand Lasalles teorier, som tog sigte på, at arbejderne selv skulle producere deres fornødenheder og ikke overlade dette til kapitalisterne. For at understrege dette ændrede forbrugsforeningen navn til Arbejdernes Produktionsforening, og med Jakob Jensen som forretningsfører indrettede man kontor og lager i Studsgade. I fortsættelsen kom den senere borgmesters administrative evne til udfoldelse, og under hans ledelse voksede foretagendet støt og sikkert. Med et bageri som udgangspunkt kom aktiviteterne også til at omfatte mølleri, ølbrygning, mineralvandsfabrik og brændselsforretning med egen kulimport.

Da Jakob Jensens efterfølgere som forretningsførere ikke havde samme format, kom Arbejdernes Produktionsforening i vanskeligheder i den skærpede konkurrence, overlevede foretagendet kun i kraft af, at Jakob Jensen med henblik på udvidelse og flytning havde opkøbt store arealer. Da disse var blevet byggemodne, kunne de sælges med stor fortjeneste.

Voksede med partiet

Men ellers var det kommunalpolitik, der i stigende grad engagerede den tidligere murersvend med den beskedne skolemæssige baggrund. Efter sin ankomst til Århus var han på et tidligt tidspunkt blevet medlem af Demokratisk Samling, som var at betragte som en forløber for den socialdemokratiske bevægelse. Efter at have fået sæde i partiets bestyrelse fik Jakob Jensen i 1894 sit første kommunalpolitiske hverv, da han blev medlem af ligningskommissionen. Her sad han til 1900, da han rykkede ind i byrådet. Her sad i forvejen partifællen Harald Jensen, men da denne var mest optaget af sit rigsdagsarbejde, var det Jakob Jensen, der måtte trække det største læs som opposition til det konservative bystyre.

Den vellykkede Landsudstillingen 1909 bidrog til, at Århus befæstede sin position i dansk sammenhæng, og da arbejderbevægelsen voksede i takt med industrialiseringen disponerede Socialdemokratiet efterhånden over den største gruppe i byrådet – med Jakob Jensen som den førende skikkelse. I 1919 skabte gennemførelsen af Zahles lovgivning mulighed for, at byen kunne få en folkevalgt borgmester, hvilket indtil det tidspunkt var foregået ved kongelig udnævnelse. Selv om kommunisterne søgte at spænde ben for projektet, kunne Jakob Jensen i den sidste ende sætte sig i borgmesterstolen, hvor han blev siddende de næste 13 år.

Reformerede skolevæsnet

Siden sin indtræden i byrådet havde murerformanden og forretningsføreren været medlem af såvel skoleudvalg som havneudvalg, som også efter hans tiltræden som borgmester nød Jakob Jensens usvækkede interesse. Det var blandt andet hans fortjeneste, at de sociale skel inden for undervisningen blev nedbrudt. Indtil det tidspunkt havde skolevæsnet været opdelt



Jakob Jensens navn er i flere henseender blevet fastholdt for eftertiden. Det gælder blandt andet ved, at en vej i den nordlige bydel er opkaldt efter ham. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

i fattigskoler med gratis undervisning og betalingsskoler for borgerskabets børn. Som led i bestræbelserne for at skabe enhed på dette område tog Jakob Jensen initiativ til at opføre nye skoler, som fra modstanderside blev betegnet som rene paladser – med Samsøgades Skole som et af eksemplerne. Han sørgede også for en demokratisering af gymnasierne, således at arbejderklassens børn i stigende grad fik mulighed for en videregående uddannelse. Der er ingen tvivl om, at Jakob Jensens indsats på dette område var påvirket af de mangelfulde vilkår, der havde knyttet sig til hans egen skoletid. Det forklarer samtidig hans utrættelige kamp for at realisere det universitet, som han i 1932 kunne lægge grundstenen til.

Respekteret, men ikke afholdt

Et andet område, hvor sporene fra borgmesterens fattige opvækst på Helgenæs kom til at sætte sine spor, var den kommunale økonomi. Her kom Jakob Jensen til at stå som eksponent for den konsolideringspolitik, der også blev praktiseret af hans efterfølgere, og som bevirkede, at Århus i modsætning til andre købstadskommuner ikke optog dyre lån i de vanskelige tider efter 1. verdenskrig.

Den forsigtighed og økonomiske tilbageholdenhed, der kendetegnede byens første folkevalgte borgmester, bidrog til, at Jakob Jensen også nød respekt hos sine politiske modstandere. Men direkte afholdt blev han ikke – heller ikke hos sine egne. Dertil havde han i for udtalt grad sit væsen imod sig. Til Jakob Jensens mindre tiltalende karaktertræk hørte en indgroet mistænksomhed, som blev mere udtalt med årene.

Men det bortforklarer på den anden side ikke, at Århus under hans ledelse tog de første skridt til at udvikle sig til den storby, man kender i dag.

Da lokomotiverne fra Frichs blev kørt agterud

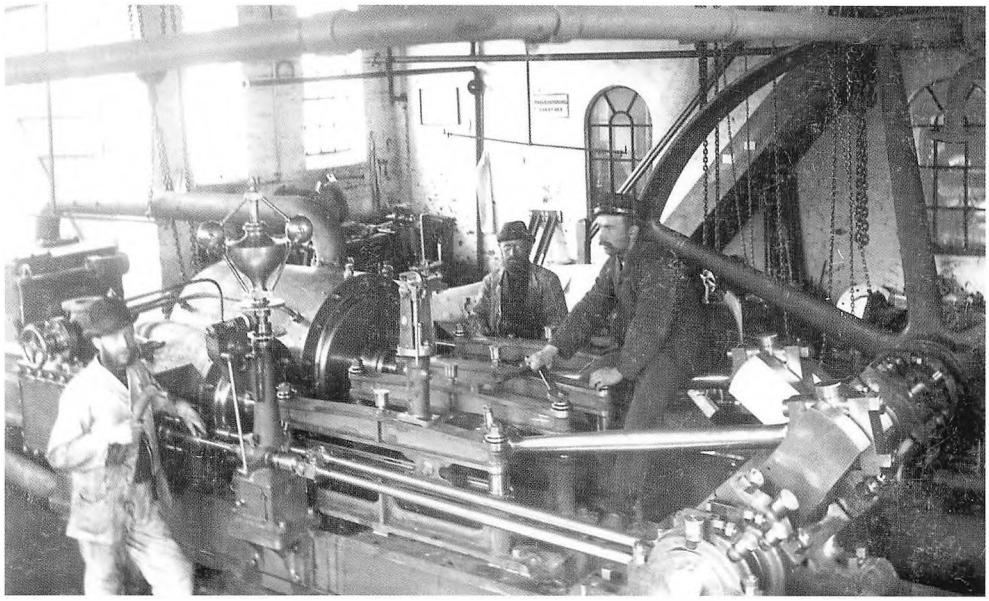
Maskinfabrikanten, der skabte en af byens største industrivirksomheder, men som ikke nåede at opleve dens storhed og fald, var en arbejdsgiver af den patriarkalske type.

Da maskinfabrikant Søren Frich i 1885 afhændede sin virksomhed til nevøen, ingeniør Hilmar Vestesen og dennes kampagnon John Wied, var der tale om en fabrik på vej til at blive landets førende producent af dampmaskiner med ventilstyring. Ved Søren Frichs død i 1901 var maskinfabrikken, der fortsat bar hans navn, blandt andet blevet leverandør af dampanlæg til en række elektricitetsværker, som på det tidspunkt etableredes i takt med, at den nye energikilde holdt sit indtog i både industrien og private hjem. Men de lokomotiver, som navnet Frichs senere skulle blive forbundet med, ventede indtil videre med at blive "sat på skinner".

Alligevel var relationerne til DSB allerede indledt i Søren Frichs tid. De første ordrer kom i stand samtidig med indvielsen af den jyske længdebane i 1862 og omfattede specialstøbegods til signaludstyr, sporskifter, drejeskiver og kulkraner. Da statsbanerne fem år senere overtog de centralværksteder, som i fortsættelsen udviklede sig til Århus' største arbejdsplads, fastholdt Frichs rollen som leverandør. Men dette forhold ufortalt var det i første række dampmaskiner og dampkraftanlæg, der lagde grunden til en arbejdsplads, som i sin glansperiode i mellemkrigsårene beskæftigede omkring 1.000 ansatte. Sammen med virksomheder som Ceres, Aarhus Olie (i dag United) og Thomas Sabroe (nu identisk med York) var Frichs i høj grad med til at sikre Århus en plads på det industrielle landkort. Men kapitlet som leverandør af først damp- og senere af diesellokomotiver ebbede ud i midten af 1970'erne, inden en konkurs satte punktum for et glorværdigt afsnit i lokalhistorien. Men helt forsvundet er navnet trods alt ikke. Fabrikshallerne, hvor lokomotiverne blev til, inden de via en drejeskive blev ledt ind på sporet til den ligeledes nedlagte Hammelbane, er nu forvandlet til en erhvervspark opkaldt efter den hedengangne virksomhed. Og hertil kan føjes at vejen, der fra Hammelbanens stationsbygning fører ud til Åbyhøj, er navngivet efter Søren Frich.

Krigsveteran

Den industrielle udvikling, der knytter sig til anden halvdel af 1800-tallet, blev befordret af en række jernstøberier, som så dagens lys i både hovedstaden og de største provinsbyer, hvor de indgik som



Montagehal ved Frichs daværende maskinfabrik i Søndergade, hvor Regina-komplekset senere blev opført. Årstallet er 1890. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

et væsentligt led i byggeaktiviteten. I Århus var det veletablerede købmænd, der stod bag de nye støberier, som ofte blev opført i tilknytning til købmandsgårdene. Søren Frich, der kom til verden på gården Bolund vest for Horsens i 1827, afveg fra dette mønster ved at blive polytekniker i stedet for at gå handelsvejen. Det første skridt på vejen var den videnskabelige realskole i Dynkarken i Århus, som blev frekventeret i årene 1842-45. Den nyoprettede realskole lagde i modsætning til katedralskolens klassiske undervisning mere vægt på en erhvervsorienteret linie med matematik og fremmedsprog. Herfra fortsatte Søren Frich til Polyteknisk Læreanstalt i København, hvor han tog eksamen i blandt andet maskinlære, hvilket skulle få afgørende betydning for den fortsatte karriere.

Men i første omgang blev ingeniørstudierne afbrudt ved, at han meldte sig under fanerne ved treårskrigens udbrud i 1849. Han deltog i hele krigsforløbet og blev hårdt såret i slaget ved Isted. Ved hjemsendelsen havde han fået varige mén i form af en ødelagt lunge, men det afholdt ham ikke fra at blive lærling og volontør på jernstøberiet i Frederiksværk. Det blev også til studierejser til Belgien og England. At han undervejs fastlagde sine fremtidsplaner, vil fremgå af følgende citat fra hans dagbog:

"Altsaa mit Løsen er Agerdyrkningsredskaber og Støberi. Jeg haaber, at jeg derved kan fortjene mit Brød, da Danmark er i færd med at forbedre sin Agerdyrkning især ved hjælp af Maskiner".

Det sidste var en relevant betragtning. For dansk landbrug befandt sig i en tid

med behov for mere moderne redskaber til at fremme produktiviteten.

De gunstige konjunkturer

Det var således en ung ingeniør med en solid ballast af faglig viden, der vendte tilbage til Århus for at realisere en plan om at opføre sin egen fabrik med jernstøberi og maskinbyggeri på programmet. Ved indgangen til 1854 søgte han indenrigsministeriet om de nødvendige tilladelser, som en måned senere blev imødekommet. Det skortede ellers ikke på indsigelser fra beboere i Søndergade og Sønder Allé. Her havde Søren Frich erhvervet en stor hjørnegrund af købmand Hendrik Schandorff i et område, som var delvis ubebygget. Protesterne begrundedes med, at den nye fabriks stenkulsrøg og støv ville forhindre beboerne i at åbne døre og vinduer. Der blev også peget på, at fabrikken ville skade et nærliggende gartneris "eksotiske vækster".

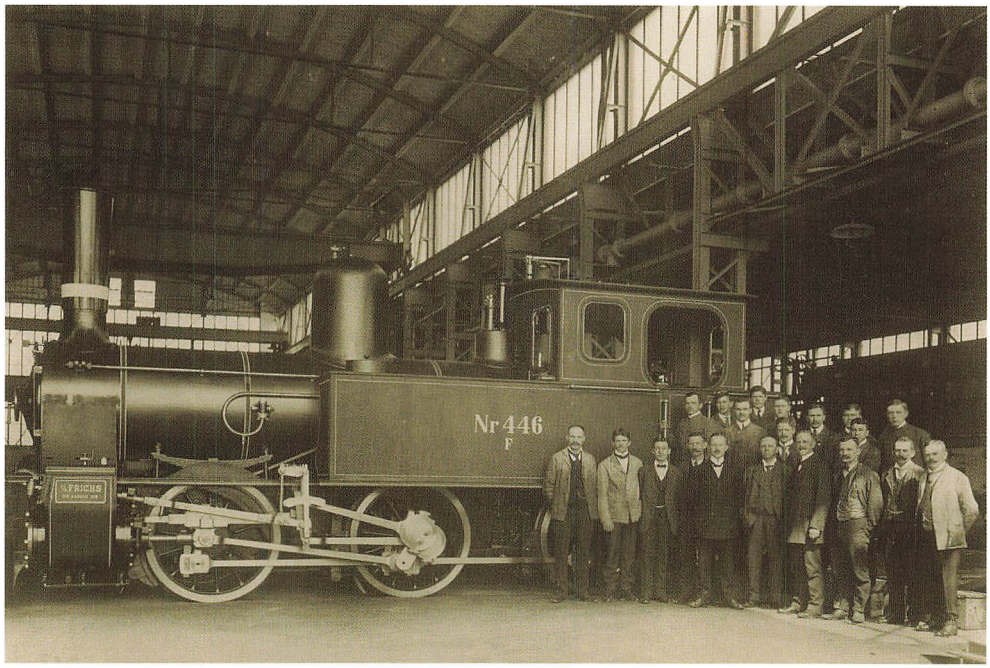
Men de miljømæssige argumenter gjorde åbenbart ikke større indtryk på de relevante myndigheder. I hvert fald kunne Søren Frich gå i gang med sit fabriksbyggeri, som i første omgang blev koncentreret langs Sønder Allé, hvor der udover kontor blev indrettet snedkerværksted, maskinværksted og støberi.

Til at finansiere byggeriet fik den nyetablerede fabrikant støtte fra forældrene, der på hver sin side af familien var velsituerede.

Søren Frich var begunstiget af de konjunkturer, som industrialiseringen banede vej for, og som skabte behov for andet end landbrugsredskaber og – maskiner. Andre erhverv skabte grundlag for, at den unge fabrik kunne udbygge sine aktiviteter, og samtidig udviklede Søren Frich en sikker sans for fremtidsorienterede tiltag. Det sidste kom til udtryk i to henseender. Frigivelsen af møllererhvervet udløste fra midten af 1800-tallet et omfattende nybyggeri af kornmøller. I såvel de nye som allerede eksisterende møller blev der installeret jerngangværk som afløsere for de hidtil anvendte trækonstruktioner. Frichs stod på denne bølge ved at opbygge et lager af såkaldt mølletøj til komplette anlæg, og i de følgende år leverede fabrikken ved den senere strøggade i Århus udstyr til de første 1.000 møllebyggere fordelt over det meste af landet.

Dampkraftens epoke

Men møllerne var ikke ene om at repræsentere en ny målgruppe. Det samme gjorde opbygningen af jernbanernes spornet. Selv om der endnu ikke stod lokomotiver på dagsordenen, optrådte Frichs som leverandør af støbegods til forskelligt udstyr, som jernbanedriften var afhængig af, og som blev fremstillet på det nyetablerede centralværksted. Men det afgørende gennembrud som storleverandør til den voksende industri kom først, da virksomheden slog sig på fremstilling af dampmaskiner og dampkraftanlæg. Den første spæde start til dette kapitel i Frichs historie kunne noteres allerede i 1854, da der blev leveret en beskeden dampmaskine på to hestekræfter til Schandorffs dampbrænderi i Frederiksgade. Men i takt med, at der blev bygget dampanlæg med betydelig større kapacitet, meldte også tekstilfabrikker, savværker og virksomheder inden for cement- og olieindustri sig blandt kunderne. Den fortsatte udvikling af dampteknologien bevirkede, at Frichs



Lokomotiv nr. 446 gør klar til at forlade en af hallerne i Frichs storhedsperiode som monopolleverandør til DSB. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

som en af de førende virksomheder på dette område kunne levere dampmaskiner på indtil 100 hk. De store anlæg blev samtidig suppleret med et bredt anlagt program af arbejds- og værktøjsmaskiner, som tilgodeså næsten alle sider af erhvervslivet – også de nye andelsmejerier. Men midt i fremgangen måtte Frichs også notere en fiasko, da virksomheden også forsøgte sig som skibsbygger. Men de to jerndampskibe, der kom ud af anstrengelserne, kendetegnedes af så dårlige sejlegenskaber, at det ikke fristede til gentagelse.

Den enerådige fabrikant

I de godt 30 år, Søren Frich ledede virksomheden, voksede denne til at beskæftige 150 ansatte. Det gjorde det påkrævet at udbygge de fysiske rammer, således at fabrikskomplekset efterhånden fyldte det meste af karréen Søndergade, Sønder Allé, Amaliegade og Østergade. Privat indrettede Søren Frich sig i en ejendom i Søndergade 72-74. Men hans rolle som fabrikant gik nu ind i sin afsluttende fase. I 1883 satte Søren Frich virksomheden til salg, men der skulle komme til at forløbe to år, inden han i en avisannonce takkede for den tillid, han havde været genstand for – samtidig med, at de nye ejere håbede på velvilje fra gamle og nye kunder. I kraft af nevøen Hilmar Vestesens overtagelse sammen med John Wied - bror til forfatteren og samfundssatirikeren Gustav Wied – blev virksomheden delvis i familien.



Jernskulpturen ved indgangen til den ombyggede Frichspark erindrer nutiden om, hvad der foregik i de nu ombyggede fabrikshaller.

Generationsskiftet betød ikke kun farvel til virksomhedens grundlægger, men også til en arbejdsgiver af den gamle skole. Søren Frich var en både patriarkalsk og autoritær type, der ikke tålte modsigelser, og som trumfede sin vilje igennem.

Nævnte egenskaber prægede ham også som lokalpolitiker, hvor han repræsenterede det konservative højre i byrådet, hvor han sad i tre perioder, som alle blev af kort varighed. Søren Frichs uvilje til at gå på kompromis med sine synspunkter og idéer, gjorde ham til en kontroversiel skikkelse i byrådet, som han forlod, når der var afgørelser, som gik ham imod. Som arbejdsgiver havde han været vant til at bestemme. Derfor passede det politiske håndværk ham ikke.

Det siger også noget om den enerådige fabrikant, at han på valgdage, hvor højrekandidaten, etatsråd Ingerslev, skulle genvælges til folketinget, mødte op i valglokalet sammen med sine ansatte for at sikre, at de stemte "rigtigt". Selv om Søren Frich ikke kunne se sine folk over skulderen, var pressionen ikke til at tage fejl af!

Udflytningen til Åbyhøj

Der var samtidig tale om en tid præget af barske politiske modsætninger. Harald Jensen havde endnu ikke fået organiseret socialisterne, og som sin ærkefjende havde Søren Frich derfor valgt venstreføreren, redaktøren for Aarhus Amtstidende Lars Bjørnbak. Da denne havde samlet midler til at opføre det forsamlingshus, som senere blev kendt som Østergades Hotel, var Søren Frich på tale som leverandør af bygningens bærende jernkonstruktioner, der blandt andet omfattede nogle pæle, som skulle bære den store sal. Det affødte den reaktion fra fabrikanten, at han kun ville påtage sig denne ordre, hvis Bjørnbak blev hængt i en af pælene!

Også uden Søren Frich i direktørstolen fortsatte virksomheden sin ekspansion. Ved indgangen til 1900-tallet var arbejdsstaben vokset til 400, og fra 1908 indledtes opbruddet fra Søndergade, som nu var blevet byens hovedstrøg. Alligevel skulle der forløbe fire år, inden udflytningen til Åby langs åen var afsluttet. I samme periode skete det skelsættende, at dampmaskinerne måtte vige til fordel for de første dieselmotorer. Frichs tog i høj grad del i denne udvikling. Men mest perspektivrig for virksomheden var en aftale med DSB indgået i 1919 om løbende levering af lokomotiver til såvel person- som godstransport. Kundekredsen blev udbygget med såvel privatbaner som udenlandske aftagere.

Begyndelsen til enden

Under skiftende konjunkturer, som blandt andet blev påvirket af 2. verdenskrig, fastholdt Frichs sin position som leverandør af først damplokomotiver og derefter dieseldrevne motorvogne op gennem 50'erne. Men da der herefter meldte sig et alvorligt konkurrencemoment i form af den amerikanske gigant General Motors, skulle det i fortsættelsen vise sig, at virksomheden i Århus ikke kunne følge med i den teknologiske udvikling. Som begyndelsen til ende mistede Frichs sin monopolstilling som leverandør til DSB. Alligevel beskæftigede virksomheden ved udgangen af 1960'erne fortsat 800 medarbejdere – blandt andet i kraft af leverancer til den københavnske nærtrafik.

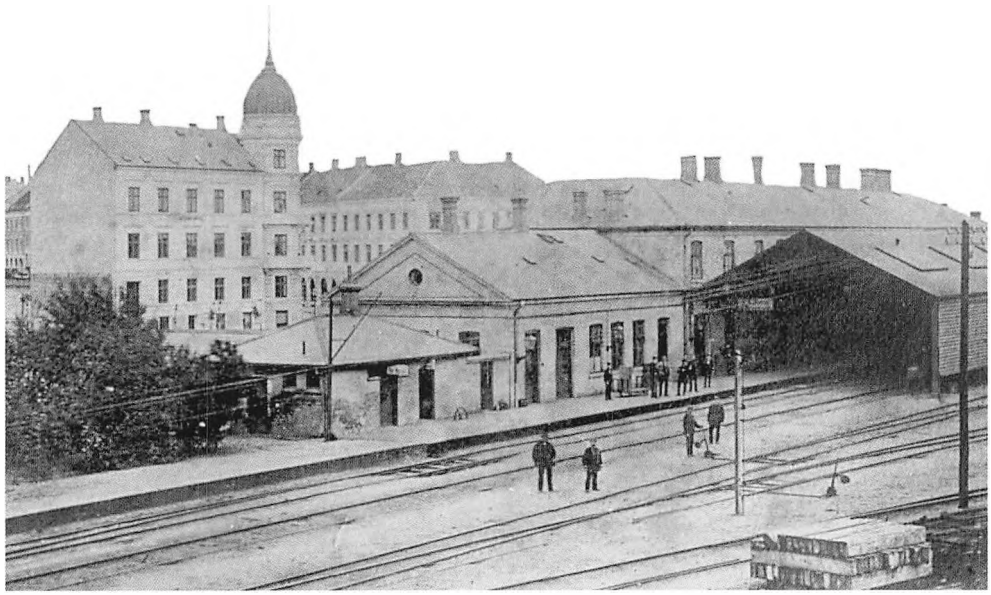
Men herefter indledtes nedturen for alvor. Forskellige forsøg på en produktionsmæssig omlægning slog ikke an, og efter at DSB i 1976 havde overført levering af togmateriel til Scandia i Randers, var forudsætninger for en videreførelse af virksomheden ikke længere til stede. Tre år senere måtte ejerkredsen se sig nødsaget til at dreje nøglen om.

Det kapitel, der blev indledt af Søren Frich i 1854, havde fundet sin afslutning, Herved mistede byen en arbejdsplads, der altid vil blive forbundet med den industrielle epoke.

Den trafikale udvikling overhalede to banegårde

Århus' tredje hovedbanegård blev indviet den 15. juli 1929. Lige siden har den med sin centrale beliggenhed og monumentale indgangsparti givet togrejsende indtryk af at være kommet til en storby.

Verden var endnu ung, da der i 1853 udkom et skrift med den alenlange titel: Den østjydske Jernbane, dens Skadelighed og hvad der i dens Sted burde iværksættes. Et Tilbageblik på Europa til Advarsel for Danmark. Det manende skrift indeholdt en opsummering af de ulykker, der ville ramme nationen, hvis de politiske beslutningstagere skulle formaste sig til at etablere en jernbane op gennem Jylland. Forfatteren hed M.L. Nathansen og var fra Randers. Men de skræmmende per-



Århus' første banegård opført i 1862 sammen med indvielsen af den jyske længdebane fik kun en levetid på 22 år. *(Foto: Lokalhistorisk Samling)*

spektiver ufortalt kom der alligevel kun til at forløbe ni år, inden det første damplokomotiv den 29. juni 1862 forlod Århus for at begive sig ud på den nyanlagte banestrækning til Randers. Samme år indviedes den første banegård i Århus under tilstedeværelse af kong Frederik VII ledsaget af grevinde Danner. Siden har byen haft tre hovedbanegårde. Den nuværende kan den 15. juli fejre 75 års jubilæum og indgik ved opførelsen i mellemkrigstidens største lokale anlægsprojekt, der også omfattede Banegårds Plads, Ryesgade og en del af Park Allé. Da der i sommeren 1929 omsider blev sat punktum for seks års byggerod, der gjorde det ret problematisk at færdes i midtbyen, havde Århus i kraft af en ny infrastruktur fået et storbypræg, som overarkitekten K.T. Seests monumentale banegårdsbygning i dag er med til at fastholde.

Adelig entreprenør

Uanset hvad man ellers måtte mene om jernbanedrift anno 2004, må L.M. Nathansens dommedags-profetier siges at være manet effektivt i jorden. Det gælder ikke mindst de sociale betragtninger, forfatteren dengang anstillede. I hans udlægning ville jernbanen »berige enkelte, svække Middelstanden og bringe den arbejdende Classe til Bettelstaven.« For at ingen skulle være i tvivl om, hvad det var, man indlod sig på, blev det understreget, at »Lokomotiverne vil blive Vejviser enten til Fattigdom eller Udvandrerskibe. Jyllands Eksistens må være ved Menneske- og Hestekraft, men ingenlunde veed den engelske Dampkraft.« Bortset fra, at hovedlandets eksistens aldrig har været truet fra den kant, var det relevant nok at identificere jernbanens anlæggelse med engelsk dampkraft. For i midten af 1800-tallet, da industrialiseringen slog afgørende igennem, var en væsentlig del af den tekniske ekspertise samlet på den anden side af Nordsøen, hvilket for jernbanens vedkommende ville sige hos sir Morton Peto adlet i kraft af sine fortjenester for imperiet under Krim-krigen. Petos entreprenør-selskab stod bag både anlæggelse og drift af de første jernbaner i England og på kontinentet. I 1852 fik selskabet koncession på strækningen Flensborg-Husum-Tønning, hvilket skabte en kontakt til kong Frederik VII, som dengang var hertug i det danskejede Slesvig-Holsten. Morton Petos næste skridt var derfor at ansøge kongen om en tilsvarende koncession for en jernbane op gennem Jylland.

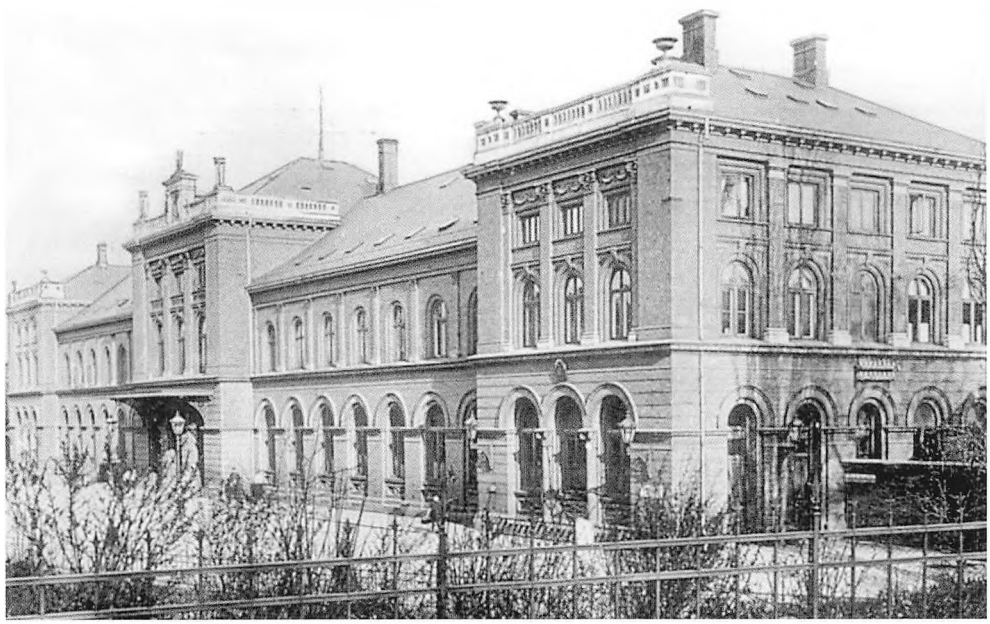
Jernbanebørsterne

Ansøgningen blev i princippet imødekommet, men gav efterfølgende anledning til en årelang politisk debat om linjeføringen. Ifølge det oprindelige udkast skulle den jyske længdebane foretage en afstikker til Ballum ved vestkysten, ligesom den skulle en tur omkring Viborg, inden der blev fortsat mod Aalborg/Frederikshavn. Men i den sidste ende bestemte indenrigsminister P.C. Bang sig for, at jernbanens første afsnit skulle gå fra Århus til Randers og Viborg via Langå. I 1859 kunne selskabet Peto, Brassey & Bett indlede projekteringen efter at have opnået en enebevilling, og året efter anløb det engelske dampskib Swallow Århus havn med de første byggematerialer. Jernbanens anlæggelse var i vid udstrækning baseret på manuel arbejdskraft. Nutidens entreprenørmaskiner var mere eller min-

dre ukendte, og det var derfor et talstærkt opbud af arbejdere, som blev involveret i projektet. Jernbanebørsterne kom fra både Danmark, Sverige og England, hvilket godt kunne give anledning til sprogmæssige problemer. Hertil kom forskellige nationale opfattelser af arbejdstidens længde, ligesom det ikke virkede befordrende på effektiviteten, at de engelske arbejdere ret hurtigt fandt ud af, at dansk brændevin var billig!

Værkstederne i Ryesgade

Heller ikke opførelsen af Århus' første banegård var en problemløs affære. Sådan at forstå, at der herskede uenighed om, hvor den skulle ligge. Pladsen ved den nedlagte byport for enden af Mejlgade havde sine fortalere, men i den sidste ende blev den sydlige del af byen foretrukket. I stedet blev Østbanegården senere opført ved det torv, der først havde været inde i billedet. Terrænet, hvor man valgte at placere byens første hovedbanegård, lå dengang et stykke uden for byen, der først begyndte ved Søndergade. Ryesgade, der kun var i sin vorden, efter at jorden var blevet eksproprieret fra gartner Ehlers have, blev derfor anvendt til materialeplads med værksteder og stalde for den hestekraft, som i mere end én forstand måtte trække det tunge læs. Da det første lokomotiv, der blev anvendt til transport af grus, ankom til havnen, var anlæggelsen af Fiskerhusbroen endnu ikke afsluttet. I stedet måtte der 32 heste til at trække maskinen ad landevejen til Mundelstrup, hvor montagen af lokomotivet



Byens anden banegård, indviet i 1884 efter arkitekt T. Arboes tegninger, fremstod som et smukt bygningsværk i renæssancestil med to ensartede fløje. *(Foto: Lokalhistorisk Samling).*



Overarkitekt K.T. Seests monumentale banegårdsbygning, der markerede afslutningen på seks års byggerod i midtbyen, er stadig med til at profilere Århus.

blev foretaget. Værkstederne, hvor beslagsmede foretog vedligehold og reparationer af værktøjet, og hvor en staldmester havde ansvaret for et halvt hundrede heste, lå tæt ved det jernstøberi, som fabrikant Søren Frich få år forinden havde etableret. Senere skulle Frichs Fabrikker udvikle sig til storleverandør af lokomotiver til de jernbaner, som allerede i 1867 overgik til staten.

Lang åbningsdag

Efter at have overvundet mange genvordigheder, som det vil føre for vidt at komme nærmere ind på, kunne man den 29. juni 1862 sende det første tog af sted fra Århus. At der var tale om en prøvetur understregedes af, at toget undervejs til Randers skulle passere flere improvisatoriske broer, som endnu ikke var færdige. Efter flere udsættelser kunne den officielle indvielse omsider finde sted den 3. september. Med i toget, der startede midt på formiddagen, var kong Frederik VII og grevinde Danner, som havde fået foræret en waggon af det projekterende selskab. Når ankomsten til Randers først skete ud på aftenen, havde det ikke udelukkende sammenhæng med togets beskedne fart. Men undervejs blev der gjort ophold i Langå, hvor sir Morton Peto var vært ved en middag for 200 personer i et telt rejst i dagens anledning. At der var stil over foretagendet kom også til udtryk ved, at

den engelske jernbaneentreprenør forud for indvielsen var kommet rejsende til Århus i sin lystyacht. Også de kongelige gæster kom fra søsiden ombord på dampskibet Slesvig. Senere nødsagedes sir Peto til at aflægge de flotte manerer, da selskabet krakkede, så den danske stat måtte overtage jernbanen i 1907. Den nyopførte banegård i byens udkant var med en længde på 50 meter og en overdækket perron på 110 meter tilsyneladende dimensioneret med henblik på fremtiden. På det tidspunkt talte byen kun 10.000 indbyggere, og nogle var af den opfattelse, at der var bygget for stort, hvilket forholdsvis hurtigt skulle vise sig at være en vildfarelse. Når der var Sct. Olufs marked, skabte det så stor tilstrømning til byen, at den unge jernbane havde problemer med at klare presset. Det var derfor nødvendigt at indsætte åbne godsvogne, men de rejsende gjorde ingen indvendinger. Blot de kom med. På byens første banegård var personbefordringen suppleret med en godsekspedition, brovægt, vognremise og en lokomotivremise med drejeskive. Men i længden var nævnte faciliteter ikke tilstrækkeligt til at dække et voksende behov for kollektiv befordring i en tid, da bilismen endnu ikke havde holdt sit indtog. Banegården anno 1862 fik derfor kun en levetid på en snes år, inden den måtte nedrives for at give plads til noget større. I 1884 kunne man indvie byens nye terminal, der udover de udbyggede fysiske rammer også i arkitektonisk henseende tog sig bedre ud end forgængeren. Der var tale om et smukt bygningsværk i renæssancestil med to ensartede fløje og et fremskudt midterparti med hovedindgang tegnet af arkitekten Th. Arboe, som senere også stod bag kommunehospitalets første bygninger. At behovet for en ny banegård vanskeligt kunne anfægtes, vil også fremgå af, at byen, siden jernbanen blev anlagt, havde tredoblet sit indbyggertal, ligesom togforbindelserne sydpå forlængst var en realitet.

Det store midtbyprojekt

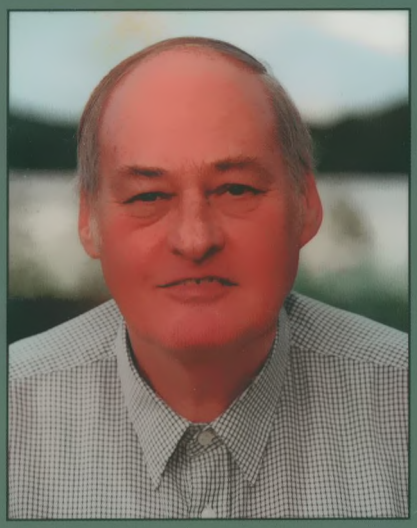
Når byens anden hovedbanegård fik en levetid på mere end 40 år, skyldtes det ikke så meget dens funktionelle kvaliteter som den langvarige beslutningsproces, der gik forud for opførelsen af den nuværende banegård. Allerede ved indgangen til 1900-tallet blev der talt om, at forholdene var for trange med for smalle perroner. I konsekvens heraf blev der så tidligt som i 1919 vedtaget en lov om en ny hovedbanegård. Alligevel skulle man frem til midten af 1920'erne, inden der kom skred i tingene. Igen gav projektets placering i bybilledet anledning til langvarig debat. For selv om banegården nu i takt med den bymæssige udvikling var centralt beliggende, var der alligevel fortalere for en udflytning i sydlig retning. Men her satte den lokale handelsstand hælene i, således at den placering, der havde gjort sig gældende siden 1862, blev fastholdt.

Når byens tredje hovedbanegård var så længe undervejs, skulle det også ses i lyset af, at den kom til at indgå i den storstilede omlægning af Banegårds Plads og Ryesgade samt anlæggelsen af Park Allé. Projektet tog kort sagt sigte til at hæve Banegårds Plads ca. fem meter, hvilket krævede, at også Ryesgade blev hævet for at skabe den fornødne sammenhæng. Mens det store anlægsarbejde stod på, måtte trafikken inklusive sporvognene

ledes via Park Allé og Sønder Allé til Søndergade. Men projektet krævede også en udvidelse af banegraven og Bruuns Bro samt opførelse af en ny Frederiksbro (indviet i 1924). Det forklarer, hvorfor de samlede udgifter kom til at beløbe sig til 23 mio.kr, hvilket var mange penge dengang. Af dette beløb lagde opførelsen af hovedbanegården kun beslag på et par millioner.

Lang beslutningsproces

Undervejs måtte også de arkitektoniske udkast til højbanegården, der var den betegnelse, som blev anvendt, affinde sig med diverse justeringer. Som et kuriosum kan nævnes, at det var under overvejelse at lade en svømmehal indgå i det samlede kompleks. Bygningens oprindelige længde på 107 meter blev først reduceret, men siden fastholdt, da postvæsnet valgte at indgå i det samlede projekt, som statsbanernes overarkitekt K.T. Seest lagde tegninger til. Den 15. juli 1929 kunne man omsider foretage den officielle indvielse af den nyklassicistiske bygning med den monumentale søjleindgang. Ved indvielsen var der rejst en talerstol i forhallen, og her blev der talt af DSB's generaldirektør Andersen Alstrup og borgmester Jakob Jensen. Den tidløshed, der kendetegner K.T. Seests hovedbanegård 75 år efter opførelsen, underbygges af pladsens gulstensbygninger tegnet af en af periodens mest fremtrædende arkitekter A. Høeg-Hansen. Den gennemførte harmoni brydes kun af den funkisbygning, som dagbladet Demokraten opførte i 1936 i pladsens sydlige ende. Men også højhuset i forbindelse med Bruuns Galleri, indviet i fjor, må siges at være et nærgående bekendtskab. Bortset fra det synes naboskabet med den elegante overgang for enden af ankomsthallen at fungere upåklageligt. Siden opførelsen har hovedbanegårdens indre gennemgået adskillige ændringer. Ældre århusianere vil utvivlsomt savne restauranten, der er blevet offer for fast food-epidemien. Men fremskridtet kræver sine ofre. Lad os trøste os med, at den jubilerende banegårdsbygning i sit ydre ligner sig selv.



MOGENS WEINREICH er født i 1937 i Århus. Realeksamen fra N.J. Fjordsgades Skole med efterfølgende handelsuddannelse, inden overgangen til journalistik blev indledt med elevtid i Herning.

Sportsredaktør ved det århusianske dagblad "Demokraten" fra 1961-74. Herefter freelance-virksomhed med et bredt stofområde, der har omfattet de fleste genrer.

Selv om Mogens Weinreich har nået pensionistalderen, er journalistikken ikke et overstået kapitel.

Da den lokalhistoriske artikelserie "Kend din by", som gennem fem år udgjorde et fast indslag i JP Århus, udkom i bogform med Østjysk Hjemstavnsforening som udgiver, skete det på grundlag af talrige læseropfordringer, som blev efterkommet første gang i 2005.

Men mere kræver mere. Derfor følger nu den tredje version, der fortsat er baseret på avisartikler forfattet og udvalgt af journalist Mogens Weinreich, som skildrer århusianske gader, stræder, torve og parker i historisk og nutidig sammenhæng.

Som det var tilfældet med de to første udgivelser, henvender "Kend din By III" sig til andre end en ældre læserskare med trang til at genopleve sider af Århus, som ikk
gøres af yngre tilflyttere
og nu. Mogens Weinre
sider af hjembyen Århus
ledsages af personlige i

hb ocv udl

46.4 Århus
Weinreich, Mogens
Kend din by
[Bind] 3

KASSERET
Odense Bibliotekerne
og Borgerservice

2 805 617 6

Odense Centralbibliotek
4237387592