

FYNSKE STATIONSBYER

Af *J. A. Tork.*

Da den faste bosættelse her i landet blev almindelig, samlede befolkningen sig de fleste steder i landsbyer, hvis tal i tidens løb er bleven stærkt forøget ved opdyrkning og ved rydning af skov.

Heri sker der en ændring fra omkring 800, ved at der visse steder foretages en udskillelse fra landbrugsarealet til benyttelse af ikke landbrugere, særlig handlende og håndværkere, og de første byer er derved bleven til.

Ser man bort fra herregårdsbebyggelser og fra udflytning fra landsbyerne som følge af landboreformerne, er det først efter midten af 1800 tallet, at der begynder en ny gennemgribende forandring i det danske landskabs bebyggelse. I visse landsbyer opstår bebyggelser for beboere beskæftiget med handel og håndværk, og efterhånden som udviklingen skrider frem og banenettet udbygges, samler disse bebyggelser sig fortrinsvis i de landsbyer, der har jernbanestation, og i mange tilfælde opstår der ved stationerne helt nye bebyggelser uden landbrugserhverv. Sådanne bebyggelser af bykarakter findes overalt i landet og de fleste steder med en indbyrdes afstand fra 3 til 6 km.

Samtidig med at landskabet på denne måde har skiftet karakter, er befolkningens fordeling mellem land og by bleven en anden end tidligere. Det befolkningsoverskud, der siden midten af forrige århundrede forekom i landdistrikterne, blev indtil 90'erne opsuget af de stærkt voksende byer, men herefter optager stationsbyerne en betydelig del af dette befolkningsoverskud og særlig til midten af tyverne.

Med de forandringer, der således er foregået med bebyggelse og befolkningsfordeling som følge af stationsbyernes opståen, turde det ikke behøve nogen nærmere begrundelse, at der her gøres forsøg på at udrede årsagerne til disse byers opståen og udvikling.

En sådan fremstilling må imidlertid som udgangspunkt have en beskrivelse af de vigtigste træk ved banenettets udformning.

Fremstillingen er i hovedsagen en statistisk analyse bygget på officiel statistik med supplerende oplysninger, hvor sådanne har kunnet fremskaffes.

Trafikkens indflydelse på bebyggelser og bydannelser.

Trafikforholdene har i tidens løb haft en væsentlig indflydelse på, hvor mennesker har slået sig ned.

Fyn bærer tydeligt præg heraf, idet øen i historisk tid har været bindeleddet mellem Øst- og Vestdanmark, og denne trafik har allerede i middelalderen sat sine spor. Til beskyttelse af trafikken byggedes i 1150 en borg ved Nyborg (muligvis Gammelborg på Vindinge mark som forløber for Nyborg slot 1170), og på Sjællandssiden byggedes Tårnburg. Senere fører trafikken med sig, at der opstår byer i Nyborg, Assens, Bogense og Middelfart, hvor der måtte forefindes færgfolk og mulighed for overnatning og proviantering for mennesker og heste. Noget tilsvarende gælder uden tvivl ogsaa Svendborg og Faaborg som forbindelsesled mellem Fyn og de fynske øer. Også i ekstrapostens og diligencens tid gik hovedforbindelsen over Fyn og har sikkert været af stor betydning for de fynske byers udvikling, når man erindrer sig, at vognmandslavene flere steder var byernes vigtigste lav.

Ligesom trafikken i ældre tider var bestemmende for byernes beliggenhed, har banerne i nutiden tiltrukket sig de bydannelser, der var brug for i landdistrikterne, og der er opstået de såkaldte stationsbyer.

Hovedtrækkene i den fynske baneudvikling.

Den første banestrækning, der åbnedes i 1865, havde ikke fynske forhold for øje, idet den særlig havde til formål at forbinde hovedstaden og det østlige Danmark med det øvrige land. Det var på forhånd bestemt, at banelinien skulle lægges gennem Nyborg og Mid-

delfart som de vigtigste overfartssteder. Når Strib og ikke Middelfart blev banens endepunkt, skyldes det sikkert hensynet til Fredericia, som fremhævet af amtmanden for Vejle amt, Orla Lehmann¹⁾).

Hvad den videre udvikling af det fynske banenet angik, så var Odenses betydning for Fyn så ubestridelig, at denne by måtte blive midtpunkt for baneanlægene. Fra Alfred Heymans beretning fra hans lærlingetid i Odense fra første halvdel af 70'erne får man et tydeligt indtryk af Odenses betydning i denne henseende. Han fortæller, at Pagh's kolonialforretning, Fisketorvet, væsentlig handlede med gårdmændene rundt om fra Fyns land, samtidig med at forretningen havde en stor fragtmandskredse med fragtmænd 2 gange ugentlig fra Kværndrup, Assens, Klintebjerg og Sletten og daglig på hverdage fra Kerteminde. I butikken modtoges pakker og breve og mundtlig besked til landbokunderne.

Der kan heller ikke være tvivl om, at det for Odense var en fordel at komme i baneforbindelse med de øvrige fynske købstæder, men for disse var spørgsmålet ikke så lige til. Købstæderne var omkring midten af forrige århundrede stærkt knyttet til deres opland og inde i en opgangsperiode som følge af opsvinget indenfor kornhandelen med udlandet, og særlig England, og endnu den dag i dag minder de mange gamle købmandsgårde om denne periode.

Også efter næringsfrihedens indførelse fra 1. januar 1861 eksisterede denne forbindelse mellem by og land stadig med nærmest samme afgrænsning som tidligere. En købstads opland måtte inden anlæget af baner ifølge sagens natur være afgrænset af mulighederne for med hestekøretøj at komme frem og tilbage på samme dag, og oplandet måtte derfor strække sig 2 à 3 mil fra købstaden. Der forekom for Fyn, som for andre landsdele, en ret ligelig opdeling af landdistrikterne mellem købstæderne.

Efter banernes fremkomst blev det derimod andre grunde, der

¹⁾ „Fynske byer og deres mænd“, Kbh. 1917, side 14.

var bestemmende for, hvilken købstad landboen nu søgte til, dels fordi den store købstad havde mere at byde på end den lille, dels fordi kornet nu ved banernes mellemkomst kunne afsættes til en anden købstad end den nærmeste. Næringsfrihedens indførelse og bygningen af banerne begunstigede netop den industrielle og kommercielle udvikling i de store byer med gode havne, stor arbejdstab og de nødvendige kreditinstitutioner, hvorimod den lille købstad blev dårlig stillet, fordi den tabte en del af sin omsætning til oplandet, samtidig med at hovedstaden og de større købstæder konkurrerede dens håndværk ud.

Under sådanne omstændigheder kan det ikke undre, at de fynske købstæder nærede frygt for, at der gennem banerne ville blive gjort indgreb i deres oplandsforhold, og at der derfor kunne være tvivl om, hvorledes de skulle bedømme fordele og mangler ved en baneforbindelse med den fynske hovedstad.

Om Faaborg er oplyst, at dens interesse for baneanlæg var så ringe, at byen ikke ønskede at være repræsenteret ved et jernbanemøde i Odense i 1874 ved drøftelse af de fynske baneproblemer²⁾).

For Svendborgs vedkommende kan anføres, at byen ikke oprindeligt var interesseret i at komme i baneforbindelse med Odense og Nyborg, men foretrak Ullerslev²⁾), og om Kerteminde er oplyst, at såfremt byen skulle sættes i forbindelse med hovedbanen, måtte det ligeledes være ved en station mellem Nyborg og Odense. Assens blev ført ind til hovedbanen i Tommerup, og Faaborg tænkte oprindeligt sat i forbindelse med Assensbanen, som så skulle forlænges videre til Bogense³⁾).

At købstæderne foretrak forbindelsen med så store dele af landdistrikterne som mulig fremfor den kortest mulige forbindelse med Odense, fremgår af et andragende under 20. september 1877 til regeringen om en bane mellem Odense og Bogense, hvor det ud-

²⁾ Svendborg Amtstidende, 10. juli 1926.

³⁾ Jubilæumsskriftet „Nordfynske Jernbane 1882—1907“, side 1.

taltes: „at det på ingen måde kom an på den korteste vej mellem Odense og Bogense, men på indbyrdes forbindelse mellem så mange steder som muligt.“⁴⁾

Købstædernes frygt for at komme i nærmere berøring med den fynske hovedstad bekræftes af folketingsmanden fra Odense — G. Koch —, der i folketinget i 1876 udtalte: „Jeg tror ikke, at den smålige frygt, som der har været hos enkelte af de fynske byer for at komme i direkte forbindelse med en større by, er berettiget. Vil man knytte landet til byerne, skal man gøre det ad den korteste og naturligste vej, og det er så de pågældende byers sag at se til, hvem der bedst kan trække i enden af det tov, man således lægger gennem landet.“ (Folketingets forhandlinger, side 767.)

Banernes retning var bestemt af landdistrikternes vilje til at tegne sig for aktier i banen. Klaus Berntsen fortæller i sine erindringer, at retningslinien for banestrækningen Odense-Ringe var afstukken over Volderslev, Nørre Lyndelse og Freltofte, men banen kom over Højby, fordi dette sogn (Klaus Berntsen sognerådsformand) tegnede en større aktiekapital, end der var tegnet for den anden linie⁵⁾. Efter Klaus Berntsens fremstilling skyldes det C. Berg, at banen mellem Odense og Bogense fik sin nuværende buede form ved at føres øst om Nislevgård i stedet for gennem de store sogne Særslev (Klaus Berntsen højskole her), Haarslev og Skovby. På lignende måde skal C. Berg have grebet ind over for syd- og vestfynske baneanlæg⁶⁾.

Ved bestemmelsen af stationsbyernes beliggenhed har hensynet til godsbesiddernes ønsker undertiden vejet mere til end andre og nødvendigere hensyn. Det synes at være tilfældet med stationer som Langesø, Falsled og Ellested. Fra samme side skal der også være lagt hindringer i vejen for stationsbyernes vækst, fordi det

4) Jubilæumsskriftet „Nordfynske Jernbane 1882—1907“, side 5.

5) „Klaus Berntsens erindringer“, II, side 109.

6) „Klaus Berntsens erindringer“, II, side 112.

frygtedes, at byen ville føre til en forøget belastning af fattigvæsenet.

Den frygt, som købstæderne nærrede for, at banerne skulle gribe ind i de bestående oplandsforhold, var ikke uden grund efter de foreliggende udtalelser at dømme.

Om Odense-Svendborgbanen hævdes det, at den har berøvet Faaborg en del af dens opland til fordel for Odense og Svendborg⁷). Åbningen af den fynske hovedbane 1865 fratog Assens en del af dens opland ved dens store bøjning mod syd, således at der kun blev 2½ mil mellem Assens og stationsbyen Aarup, der, som vi senere skal se, voksede op til skade for Assens⁸), hvis opland tidligere havde strakt sig til egnene omkring stationsbyerne Skalbjerger, Bred, Aarup, Gelsted og Ejby. Når Bogense ikke har nogen befolkningstilvækst fra 1860 til 1890, tilskrives det for en del, at den fynske hovedbanes stationer har frataget byen en del af dens opland.

For at bevare kunderne ved de nyopdukkede stationsbyer har købstædernes købmænd i mange tilfælde straks ved åbningen af banen anlagt en købmandsgård med kornpakhuis i den stationsby, der var særlig egnet hertil. Året efter åbningen af hovedbanen fik Nørre Aaby sin første købmandshandel, som filial fra en købmand i Middelfart (Møller), der byggede et kornpakhuis og snart efter åbnede en høkerhandel. I 1868 knyttedes der kro til kornpakhuset. Ved anlæget af Assensbanen etablerede firmaet brødrene Plum en købmandsgård i Glamsbjerg med kornpakhuis og gæstgivergård, samtidig med at firmaet købte arealer, som de senere solgte som byggegrunde. Allerede 1884 blev pakhuiset sat i forbindelse med banen gennem et sidespor.

I Aarup og i Ringe åbnedes der hurtigt forretninger af firmaet W. R. Maegaard & Co., Odense, og i Ullerslev havde firmaet konsul W. Kruuse, Nyborg, korn- og produkthandel.

⁷) Folketingets forhandlinger 1876, spalte 765.

⁸) „Fynske byer og deres mænd“. Kbh. 1917, side 118.

Det er ikke her muligt at belyse, hvilken betydning banerne har haft for de fynske købstæder, men til illustration af den relative forskel i udviklingen for de enkelte byer skal den befolkningsmæssige tilvækst fra 1860 til 1945 berøres.

De store byers overvægt over for de små viser sig for Fyns vedkommende ved, at Odense er steget med 90 100 indbyggere fra 1860 til 1945, hvor de øvrige 7 byer på hovedøen kun er steget med 35 600. Også relativt ligger Odense i spidsen med en stigning til det 7-dobbelte. Derefter kommer Middelfart og Svendborg, der er steget til omtrent det firedobbelte. For begge disse byer er der stort set en fordobling fra 1860 til 1901 og ligeledes derfra til 1945. Nyborg er for hele perioden bleven omtrent 3 gange større og har den største stigning til 1901. For byerne Kerteminde, Bogen, Assens og Faaborg ligger den absolutte stigning fra 1 100 til 2 200 indbyggere, og relativt set udgør den fra ca. 40 pct. til ca. 80 pct.

For ingen af byerne kan der af tallene drages den slutning, som man så ofte møder, at banen har forårsaget en relativ tilbagegang for disse byer. For de små byer må det snarere tilskrives banerne, at de har klaret sig over for konkurrencen fra landdistrikterne og stationsbyerne, samtidig med at korn- og smørhandelen gled ud af provinskøbmændenes hænder, uden at de formåede at overtage handelen med foderstoffer og gødning.

Når Assens, der fik bane i 1884, kan vokse fra 3 200 indbyggere i 1880 til 4 000 i 1890, så skyldes det antagelig sukkerfabrikken og slagteriet, der begge trådte ud i livet samme år som banen og i nogen grad har haft denne som forudsætning. Den tilvækst, der har været for byerne Nyborg, Svendborg og Middelfart, må for en væsentlig del tilskrives byernes industri, som kun har været mulig gennem den markedsudvidelse, som banerne har skaffet disse byer.

De enkelte banestrækninger er åbnet på de hosstående anførte tidspunkter:

Nyborg-Strib	8.9.1865	Odense-Nørre Broby-	
Odense-Svendborg	12.7.1876	Faaborg	3.10.1906
Ringe-Faaborg	1.4.1882	Odense-Brenderup-	
Odense-Bogense	1.7.1882	Middelfart	5.12.1911
Assens-Tommerup	1.6.1884	Brenderup-Bogense ..	5.12.1911
Nyborg-Svendborg	1.6.1897	Dalby-Martofte	26.2.1914
Nyborg-Ringe	1.9.1897	Faaborg-Svendborg...	25.11.1916
Odense-Dalby	5.4.1900	Langelandsbanen	5.10.1911

Bydannelse i landdistrikterne uden bane.

Inden vi går over til at beskæftige os med de bymæssige bebyggelser, der er opstået ved jernbanestationerne, skal det påvises, at der er opstået lignende bebyggelser uden medvirken af bane.

Hvor bebyggelsen er opstået i en landsby uden station, må grunden til dens opståen søges i landbrugserhvervet, der i sidste halvdel af 1800-tallet udviklede sig fra en tilstand, der nærmest må betegnes som naturalhusholdning, til udpræget pengeøkonomi, hvorved landbrugserhvervet kom ind i en udvikling, der satte sig spor på alle områder indenfor erhvervet og dets udøvere.

Den stigende trang til omsætning kan illustreres gennem regnskaber fra henholdsvis 1840 og 1880 for 2 landbrug på 6 tønder hartkorn og 50—60 tønder god jord. Det første er opstillet kalkulatorisk⁹⁾, medens det andet er et virkeligt regnskab¹⁰⁾.

Disse regnskaber viser, at beløbene for køb og salg er steget fra 1500 kr. i 1840 til 6700 kr. i 1880. For det ældste regnskab er udgifterne til købmænd for jern, tjære, salt, brændevin og lign. 45 rdl., og til småudgifter til driften, slitage og reparationer er der brugt 50 rdl. I 1880 forekommer den samme mangfoldighed af udgifter som i nutiden, f. eks. kan nævnes udgifter til læge, dyr-læge, aviser og jernbanerejser.

⁹⁾ Bergsøe: „Den danske stats statistik“, II, side 48—49.

¹⁰⁾ Falbe Hansen & Scharling: „Danmarks statistik“, II, side 265 f. f.

En sådan udvikling i landdistrikterne må nødvendigvis følges af tilsvarende forøgelse af omsætning og produktion. I begyndelsen, hvor landbruget nærmest stod på naturalhusholdningens standpunkt, var landboernes behov ikke større, end de kunne tilfredsstilles gennem de sjældne besøg i købstæderne og på de markeder, der afholdtes rundt om på landet med faldbydelse af landmandens fornødenheder (krammarkeder), eller han blev forsynet af de omløbende bissekræmmere, indtil denne omløben faldt bort fra 1882 (lov 25.5.1873).

Hvor der var særlig langt til købstad, blev trangen til en voksende omsætning i landdistrikterne før næringsfrihedens indførelse imødegået ved særlige bevillinger til oprettelse af høkerhandel for de varer, som var nødvendige for landmanden og for det håndværk, der i henhold til næringslovgivningen ikke var tilladt på landet.

Til 1847 var der for hele landet givet bevilling til 80 høkere, og for årene 1848—1855 udstedtes 666 høkerbevillinger, hvoraf 87 på Fyn. Forholdene må dog stadig have været utilfredsstillende, idet høkerloven gennemførtes allerede året efter med tilladelse til høkerhandel indenfor 1 mils afstand fra købstadens akseltorv, og i 1857 måtte næringsfriheden indføres med gyldighed fra 1.1.1861. At denne lov udløste et påtrængende behov synes at fremgå af de mange omgørelser af næringsbestemmelserne samt i den stærke vækst i næringerne antal efter lovens ikrafttræden.

I henhold til folketællingerne steg købmændenes antal fra 288 i 1860 til 923 i 1870. For urtekræmmere var der en stigning fra 16 til 22, for boghandlere fra 6 til 20, for manufakturhandlere fra 6 til 25, for vognmænd fra 198 til 274 og for gæstgivere og lign. fra 647 til 808.

Den videre udvikling til århundredskiftet vil fremgå af hostående tabel over befolkningstallet (forsørgere og forsørgede) under omsætning og produktion fra 1860 til 1890. Desværre kan udviklingen ikke følges til 1901, fordi der for dette år ikke er skelnet mellem byer og landdistrikter.

	Handel og trafik			Håndværk og industri		
	1890	1880	1860	1890	1880	1860
Svendborg amt	7 572	2 309	694	19 809	18 750	15 417
Odense amt	3 272	2 191	1 042	19 449	20 658	17 374
Ialt	10 844	4 500	1 736	39 258	39 408	32 791

For begge amter under eet vil det ses, at der for hele perioden for handel og trafik er foregået en meget betydelig udvikling til det seksdobbelte, medens der for håndværk og industri kun er en ca. 5 % større befolkning i 1890 end i 1860. Den nedgang, der forekommer for håndværk og industri fra 1880 til 1890, og som hidrører fra Odense amt, skyldes indlemning af landdistrikter i byen, og muligvis endvidere at flere af de håndværk, der tidligere fandtes på landet, som f. eks. væveri, tækkemænd, træskomagere, har tabt i betydning som følge af konkurrencen fra byernes industri.

Resultatet af den voksende omsætning og produktion har medført, at der i nogle landsbyer er kommen et islet af handlende og håndværkere, men kun hvor afstanden til nærmeste købstad er så stor, at købstadsturen vanskelig kan tilbagelægges på een dag. En sådan bebyggelse vil i nogen grad komme til at spille købstadens rolle for de omgivende egne. De vil i reglen være beliggende ved vigtige veje eller vejkryds med nærmest samme afstand til de omgivende købstæder, og mange af dem er allerede i kraft af gunstig beliggenhed udpeget af myndighederne ved anbringelse af apotek, distrikslæge, poststed og ekstrapoststation.

I øvrigt vil der kun være ringe betingelser for opståen af bymæssige bebyggelser, hvor der ikke er langt mellem købstæderne. En landsdel som Maribo amt på 179000 ha med 7 købstæder giver ikke samme mulighed som Holbæk amt på 175000 ha med kun 3 købstæder i amtets udkanter. Også på Fyn er betingelserne mindre som følge af de 7 købstæder i øens periferi og Odense i midten.

Som eksempel på bydannelse af denne art kan for Sjælland

fremhæves Hørsholm, Fredensborg og Helsinge. For Jylland Hammel, Odder, Rønde, Ørsted, Brønderslev, Fjerritslev, Vestervig og Holsted.

For Fyn kan kun påvises een by af denne art, og det er Ringe, der havde gode muligheder for at udvikle sig til en bymæssig bebyggelse, idet den lå, hvor hovedlandevejene Odense-Svendborg og Nyborg-Assens skærer hinanden med ca. 3 mil til de fire omgivende købstæder. Byen var Kirkeby og fik i 1837 læge, i 1845 apothek og i 1852 oprettedes der brevsamlingssted. I Traps udgave fra slutningen af 50erne oplyses, at der i byen fandtes kro og bager. Når sognet vokser fra 1783 indbyggere i 1840 til 2167 i 1870, må det antages, at det fortrinsvis skyldes byen, som må have haft en tilvækst af næringsdrivende. Efter folketællingen i 1870, 6 år før åbning af banen mellem Odense og Svendborg, fandtes der i byen foruden læge, dyrlæge, landinspektør og apothek, 5 købmænd eller høkere samtidig med, at 17 forskellige håndværk var repræsenteret, hvoraf bl. a. fag som drejer, bogbinder, bødker uhmager og farver. Når det sammenholdes med tredie udgave af P. V. Groves rejsehåndbog „Danmark“ fra 1879, hvorefter Ringe var en „købstadlignende landsby med forskellige handlende og håndværkere“, er det sandsynligt, at byen har haft en ret betydelig bymæssig bebyggelse, før banen åbnedes.

Selv om der på dette tidspunkt ikke var andre bebyggelser, der kunne betegnes som bymæssige eller noget i den retning, så var der dog på Fyn landsbyer, der var mere præget af handel og håndværk, end det var almindeligt i en landsby. En forestilling herom kan man få gennem „Handelskalenderen for kongeriget Danmark“, der udkommer med visse års mellemrum og udarbejdes med bistand fra de lokale myndigheder. Den indeholder oplysning om de enkelte næringsdrivende under hvert postdistrikt og i reglen med angivelse af året for næringsbevisets udstedelse.

Efter handelskalenderen fra 1883 at dømme har der i Nordfyn i Otterup med nabobyen Hjordslev, som senere sammenbygges, alle-

rede før banens åbning været tilløb til en del næringsliv udover det sædvanlige. Endvidere kan der være tale om Haarby i Vestfyn, hvor der var læge, og der forekom de mere specielle fag som buntmager, drejer, kurvemager og uhrmager, som ikke var at finde andre steder. Noget tilsvarende kan siges om Ferritslev i Østfyn, hvor der foruden de almindelige håndværk og dyrlæge var drejer, gartner, guldsmed, hjulmager, sadelmager og stenhugger. I Nørre Søby mark forekom 13 forskellige erhverv med 18 udøvere, hvoraf en dame-skrædderinde, en sadelmager og en brolægger. De nævnte landsbyer er alle beliggende ved gode veje med stor afstand til købstæderne.

I de øvrige landsbyer forekommer kun de mere almindelige næringer og ikke i noget større antal.

En bydannelselse af en anden art forekommer tidligt ved ladepladser og fiskelejer, hvor skipperne havde tilladelse til at afsætte deres varer inden for 3 dage efter ankomsten. For Fyn kan nævnes Lundeborg ladeplads med 205 indbyggere i 1880 og 293 i 1901.

De forannævnte landsbyer hører en tid til, hvor forholdene i landdistrikterne endnu var ret uudviklede, men efterhånden som udviklingen skrider fremad, og særlig efter landbrugets omlægning til dyrisk produktion, bliver der overalt brug for så megen omsætning og produktion, at der maa tilføres landdistrikterne mere næringsliv.

For at få et indtryk af, hvor det voksende næringsliv etablerer sig i landdistrikterne ved århundredskiftet, vender vi os til handelskalenderen fra 1901—02, hvoraf det fremgår, at handel og håndværk har samlet sig i nogle landsbyer fremfor i andre, hvorved de største er bleven noget i retning af bymæssige bebyggelser.

I det jernbanetomme rum mellem den fynske hovedbane, Storebælt og Odense—Svendborgbanen, findes der foruden den tidligere omtalte Ferritslev endvidere Maare, Gislev, Refsvindinge, Ørbæk, Frørup, Hesselager kirkeby, Vejstrup og Skårup. (For byerne ved de i 1897 åbnede baner Nyborg-Svendborg og Nyborg-Ringe er kun regnet med det næringsliv, der er opstået før baneanlæggenes

påbegyndelse.) Langs kysten mellem Svendborg og Faaborg finder vi Vester Skjerninge og Vester Aaby, og i rummet mellem Assens banen og Odense-Ringe-Faaborg banen er der foruden den tidligere omtalte Haarby, byerne Vester Hæsing, Vantinge, Nørre Søby, Nørre Broby og Sønder Broby. I det nordøstlige Fyn nord for hovedbanen forekommer Rynkeby, og i det nordvestlige Fyn mellem hovedbanen og Bogensebanen, byerne Veflinge, Haarslev, Sørslev og Søndersø.

Når det netop var de forannævnte byer, der blev sæde for mere næringsliv end almindeligt, så har det sin forklaring i en relativ høj jordbonitet og stor folkemængde, jfr. kortene i „Danmarks statistik“ af Falbe Hansen & Scharling, I bind, siderne 222 og 554. Særlig tydeligt træder dette frem i de frugtbare og folkerige bæltter mellem Nyborg og Svendborg samt mellem Svendborg og Faaborg. Endvidere er de pågældende egne gennemskåret af gode veje, jfr. kortet fra 1871 i „Danmark“ af L. Both, som dog mangler den fra 1870 fra Rygaard til Svendborg forbedrede sognevej, der rykkede op i landevejsklassen.

At flere af de her omtalte byer har været ret betydelige, vil fremgå af, at de er blevet så store, at de er optaget særskilt i folketællingsstatistikken ved de første 2 tællinger, hvor der for optagelse krævedes en størrelse på omkring 500 indbyggere (det vedføjede tal angiver indbyggerantal). I 1901 er optaget Vester Skjerninge (402), Nørre Broby (510), Haarby (601), og Søndersø (429). I 1906 er optaget Brobyværk (261), Gislev (295), Hesselager kirkeby (272), og Ferritslev (159).

Det er således ikke få landsbyer, der har fået et bymæssigt præg i de her omtalte jernbanetomrum. Til sammenligning skal anføres, i hvilket omfang de her åbnede baner har formået at være bydannende til 1911, hvor statistikken giver oplysning over stationsbyer, der har mere end ca. 250 indbyggere.

Ved Odense-Svendborgbanen fra 1876 og Ringe-Faaborgbanen fra 1882 med henholdsvis 7 og 4 egentlige landstationer er kun

opført Ringe (1287), der var bypræget før banen, samt Kværndrup (483) og Korinth (313), hvis opståen således må tilskrives banen. Ved de i 1897 åbnede strækninger Nyborg-Svendborg og Nyborg-Ringe med i alt 12 stationer, er der foruden de allerede omtalte byer, der havde et udviklet næringsliv før banens åbning, kun kommen stationsbyerne Hesselager (338), Oure (255) og Ryslinge (540) til som følge af banen. I det nordfynske omraade er der ved den i 1882 åbnede bane mellem Odense og Bogense med 9 stationer ingen stationsbyer, der er bleven så store, at de er optaget i statistikken, bortset fra Otterup (772), der allerede var ret betydelig før banens åbning.

Det foregående vil formentlig have vist, at der har været adskillige bymæssige bebyggelser i landdistrikterne uden medvirken af bane, og at banerne selv efter mange års forløb ikke kan siges at have været særlig bydannende. Der kan derfor ikke være nogen tvivl om, at sådanne bebyggelser, hvadenten de er med eller uden jernbanestation, må være resultatet af den økonomiske udvikling i landdistrikterne. Banerne har siden deres fremkomst været afgørende for, hvor en egns nyere bebyggelser kom til udvikling, men de har langt fra været ene om at fremkalde dem. For de første baners vedkommende kan det måske med større ret siges, at banerne søgte de egne, hvor der allerede var bymæssige bebyggelser eller tilløb til sådanne, end det kan siges, at disse bebyggelser blev fremkaldt af banerne.

Selv for de senere i Jylland anlagte hedebaner gælder noget tilsvarende, men det må dog her tilføjes, at det ved banerne opståede antal stationer betyder mere i sammenligning med tidlig opstået bebyggelse end på Fyn.

En medvirkende årsag til, at landsbyer har fået tilvækst af byerhverv, kan skyldes højskoler og lign. Der kan formentlig også tillægges markeder nogen betydning. I 1847 fandtes der marked i Søndersø og Egeskov, hvoraf førstnævnte senere ophævedes. Efter 1870 forekom der marked i følgende landsbyer: Ringe 1871, Broby-

værk 1873, Hesselager 1885. Til 1878 omfattede markedet i Egeskov foruden heste og kvæg tillige kram, får, lam, gæs, fødevarer og andre landmandsprodukter samt husflidsgenstande. Herefter er markederne kun for levende dyr, for Egeskov dog også kram i nogle år. Oprettelse af apothek og læge kan også have haft sin betydning.

I det foregående er oplandet tillagt stor betydning for opståen af stationsbyer, men som vi skal se i det følgende, kommer der andre årsager til som f. eks. industri, hvis tilstedeværelse har banerne som forudsætning.

Stationsbyernes udvikling indtil århundredskiftet.

Med banernens fremkomst blev det lettere og billigere for handlende og håndværkere i landdistrikterne at få deres forsyninger fra købstaden end tidligere, hvorved omsætning og produktion stimuleredes. De første virkninger af baneanlægene blev derfor ikke, at der straks voksede stationsbyer op ved stationerne, men derimod en forøgelse af næringslivet i landdistrikterne, idet de næringsdrivende mente det mere formålstjenligt at etablere sig, hvor de havde deres kunder. En gennemgang af den ældste handelskalender (fra 1883) bekræfter dette, og som eksempel skal omtales egnene op til Ullerslev station. I Ullerslev bondeby, der ligger ved hovedlandevejen ca. 1,6 km fra stationen, etablerede 4 handlende sig mellem 1867 og 1873 og 2 bagere i 1881. Syd for stationen kom der i Skjellerup ca. 2,1 km fra stationen i 1877 en købmand, og i Biskopstaarup 3,2 km fra stationen en købmand i 1874. Sognerådsformand Niels Rasmussen, Ullerslev, har velvilligst oplyst, at kun 3 af de 15 næringsdrivende, der fandtes i Ullerslev i 1883, boede ved stationen (en købmand, en skrædder og en skomager), hvor der i 1887 yderligere fandtes mejerist, dyrlæge, portør, landpost, slagter, musiker, teglmester og naturligvis en stationsforstander. Samme oplyser, at der til 1901 kun byggedes 1 hus, hvorefter en murer og en tømrer byggede nogle huse til salg.

Det er tænkeligt, at fremkomsten af cyklen som almindeligt befordringsmiddel i slutningen af forrige århundrede har været medvirkende til at ophæve betydningen af afstanden mellem stationen og de omgivende landsbyer og derved fremmet opkomsten af næringsliv ved stationen.

De første bebyggelser ved stationen hidrører fra personale ved station og postekspedition, og i nogle tilfælde fra filialer af nærmeste købstads korn- og købmandshandel, ligesom kro med rejsestald heller ikke har været længe om at etablere sig. Hvor banen kom til før mejeriet, blev stationen det naturligste sted at placere dette.

En medvirkende årsag til stationsbyens opståen har været landmandens besøg ved stationen, når han skulle til købstaden, eller når han skulle have sine kreaturer og svin afsendt med banen til marked eller slagteri og have sit korn afleveret til forsendelse eller til den stedlige købmand.

Da oplandet er basis for stationsbyen, vil dens størrelse i almindelighed være bestemt af dettes størrelse og godhed, som igen er påvirket af vejforbindelser og afstanden til nærmeste købstad. Dette opland behersker stationsbyen for så vidt angår landboernes forsyning af dagligvarer, medens de stadig føler sig knyttet til en købstad, hvad de mere særprægede varer angår.

Selv efter læbælternes ophævelse er betingelserne for stationsbyer kun ringe i købstædernes nærhed, hvorfor stationsbyerne Marslev, Holmstrup, Hjulby og Kauslunde, først sent får nogen betydning (de to sidstnævnte åbnedes først henholdsvis 1904 og 1899 som holdepladser). Hvor banen blev anlagt sent, som tilfældet er ved mange privatbaner, har skabelsen af et opland for stationerne og dermed af betydelige stationsbyer været vanskeliggjort, fordi der allerede i de omgivende landsbyer fandtes de købmænd og håndværkere, som egnen havde brug for, eller fordi tilgrænsende baners stationer har grebet ind på det område, der ellers ville have været det naturlige opland for de nye stationer.

Flere stationsbyer rummer højskoler og lign., der har haft en ikke ringe betydning ved at tilføre byen en udvidet købekraft. Også efterskoler og realskoler kan have haft betydning for byens vækst, og det samme gælder formentlig også de i stationsbyerne afholdte markeder. En del af markederne har dog efterhånden tabt sin betydning som følge af ændrede former for omsætning af levende dyr, og i nogle tilfælde er kun det med markedet forbundne forlystelsesliv blevet tilbage.

Af andre forhold, der kan have haft betydning for en stationsby gennem de personer, der beskæftiges, skal nævnes sparekasser, banker, brandvagtsstationer, distriktsredningsstationer samt dag- og ugeblade. Endelig kan tinghus og sygehus som i Ringe være af betydning gennem de besøg, de foranlediger.

Større forhåbninger om snarlig opkomst af stationsbyer har man næppe haft ved de første fynske baner, da der endnu ikke var opvokset stationsbyer ved de sjællandske baner på dette tidspunkt, jfr. L. Boths „Danmark“. Forståelse af banernes betydning for egnen synes man at have savnet, idet man flere steder ikke var interesseret i, at stationen fik en gunstig beliggenhed i forhold til vejnettet. I Nørre Aaby blev stationen ikke anlagt ved et vigtigt vejkryds ca. 1 km østligere, men derimod ved den dårlige vej, der kun benyttedes til Viby mølle. Også i Ejby lå stationen dårligt i forhold til vejnettet¹¹⁾ At man ikke straks har ventet en større udvikling ved stationerne, synes bekræftet ved, at Skalbjerger, Bred, Gelsted og Ejby til 1869—70 kun var stoppesteder, og at Skalbjerger og Bred først i dette driftsår fik sidespor. Samme år blev Lange-skov stoppested.

Vil man danne sig en mening om stationsbyernes udvikling, lader dette sig bedst gøre gennem indbyggerantallet, men denne vej er først farbar fra 1901, fra hvilket år folketællingsstatistikken giver oplysning om indbyggerantallet i de bymæssige bebyggelser.

11) „Fynske byer og deres mænd“, Kbh. 1917, hhv. side 273 og 296.

For dog at få et skøn over stationsbyernes befolkningsmæssige udvikling, har Statistisk Departement i 1905 foretaget en opgørelse (hundredårsoversigten) over befolkningstilvæksten i sogne med og uden jernbane for hver af perioderne 1860—70, 1870—80, 1880—90 og 1890—1901, og resultatet heraf vil for Fyn fremgå af nedenstående tabel.

	Sogne med Station				Sogne uden Station			
	Fra	Stigning til	absolut	%	Fra	Stigning til	absolut	%
1860—1870	14 175	16 118	1 943	13,71	159 574	171 425	11 851	7,43
1870—1880	23 679	24 824	1 145	4,84	163 864	167 316	3 452	2,11
1880—1890	41 240	42 121	881	2,19	150 900	146 463	÷ 4 437	÷ 2,94
1890—1901	59 295	62 557	3 262	5,50	129 289	131 564	2 275	1,76
1860—1901	51 119	62 557	11 838	22,37	122 630	131 564	8 934	7,29

Tilvæksten har for hele perioden udgjort 22,37 % for stations-sognene og 7,29 % for de andre. Også for de enkelte tællingsmellemlum har tilvæksten været størst i stations-sognene, og forskellen har i de fleste tilfælde været ret betydelig og voksende mod århundredskiftet. For sogne uden station har der endog været nedgang for perioden 1880—1890. Der kan efter dette næppe være tvivl om, at stationsbyerne har tiltrukket en del af landbefolkningen.

Stationsbyernes udvikling til 1901 vil til en vis grad kunne belyses gennem topografiske værker som Traps 2. og 3. udgave (hvh. fra 1873 og 1899) og L. Boths „Danmark“ fra 1871, idet der i disse værker er oplysning om de stationsbyer, hvor der forekommer handel og håndværk. Endvidere vil handelskalenderen og folketællingslister kunne bidrage til belysning af det næringsliv, der findes i stationsbyerne.

I L. Boths „Danmark“ fra 1871 er der kun oplysning for Nørre Aaby, hvor der er handelsgård, pakhus og kro, for Bred, hvor der er et betydeligt købmandsetablisement, og for Aarup, hvor det under omtalen af Assens tilføjes, at Aarup har tilføjet Assens en

konkurrence, idet der efterhånden danner sig en lille by, som drager en del næring til sig. Tilsvarende oplysninger om Aarup forekommer i P. Groves rejsehåndbog, 3. udg. fra 1879, hvor der uden omtale af andre fynske byer angives: „Ved Aarup station er der siden jernbanens åbning fremvokset en hel lille by“. I henhold til et utrykt manuskript om Aarup bys historie af fru sagfører Ane Andersen blev der straks efter banens åbning i 1865 bygget et par købmandsgårde og en lægebolig i byen, og allerede året efter en mængde ejendomme, bl. a. gæstgivergården. I 1873 stiftedes „Aarupforeningen“, der fra starten havde 55 medlemmer. I 1870 flyttedes apotheket fra Gribvad. Årsagen til denne udvikling må først søges i beliggenheden med omtrent lige stor afstand til de omgivende 4 købstæder, således at der har været brug for et handelscenter på samme måde, som der andre steder er opstået sådanne uden medvirken af jernbane. Hertil kommer, at den lå ved den vigtige hovedvej fra Assens til Bogense, og at den var forbindelsesstation for Vestfyn til den fynske hovedbane for rejsende og post til nattogene. Om Ringe er tidligere talt.

Endnu ved århundredskiftet er stationsbyernes størrelse, bortset fra nogle få, ubetydelig. I Traps 3. udgave fra 1899 er der, bortset fra Ringe og Aarup, kun oplysning om, at der i Nørre Aaby var en cyklefabrik, i Ejby et savværk, at der i Glamsbjerg forekom cykle- og maskinfabrik, dampteglværk, cementtagstensfabrik, kalkværk, maltgøreri og ølbryggeri samt købmandsforretninger og handelsgartner, og at der i Kværndrup var flere handlende og håndværkere. Oplysningerne om de øvrige stationsbyer giver ikke indtryk af næringsliv af betydning.

Handelskalenderen og folketællingslisterne er ret udførlige for hver enkelt stationsby, men da den del af det under en station opførte næringsliv uden tvivl er at finde i bondebyerne eller i nærmeste omegn, er det vanskeligt at bestemme stationsbyens størrelse ad denne vej, og særlig da folketællingslisterne i mange tilfælde mangler angivelse af matrikelnummer. Sammenholder man

de enkelte års handelskalender, viser det sig, at det særlig er henimod århundredskiftet, at de næringsdrivendes antal vokser i stationsbyerne.

For Tommerup er det i jubilæumsudgaven for Tommerup og omegns avis 6.9.1935 oplyst, at da Tallerup mejeri opførtes i 1880erne, udførtes murerarbejdet af en murer fra Tommerup station, medens tømrer- og snedkerarbejdet måtte udføres af håndværkere andet sted fra i sognet. Yderligere oplyses, at der fra århundredskiftet begyndte en tilflytning til stationsbyerne af håndværkere af forskellige fag.

At udviklingen til århundredskiftet har været meget beskeden for de fleste stationsbyers bebyggelse vil endelig fremgå af, at folketællingsstatistikken for 1901 kun har oplysning om fire stationsbyer, nemlig Aarup, Ejby, Glamsbjerg og Ringe med henholdsvis 787, 553, 658 og 922 indbyggere, og for de fleste stationsbyer varer det længe, før de bliver repræsenteret i folketællingsstatistikken med små indbyggerantal, og der er adskillige, som aldrig når de 250 indbyggere, som i almindelighed danner grænsen for optagelse i statistikken.

Hvorledes udviklingen siden 1860 til århundredskiftet har været i stationsbyerne Aarup, Ejby, Glamsbjerg og Ringe, kan til en vis grad belyses gennem de nedenfor anførte befolkningstal i det samlede sogn fra 1860.

	Skydebjerg	Ejby	Kjøng	Ringe
1860.....	695	513	1 432	2 092
1870.....	894	642	1 607	2 167
1880.....	1 068	725	1 669	2 402
1890.....	1 186	797	1 756	2 615
1901.....	1 445	1 076	1 957	2 855

Man kan sikkert gå ud fra, at den stigning på ca. 500 indbyggere, der har været fra 1860 til 1901 for Ejby og Kjøng sogne, for langt den væsentligste del hidrører fra stationsbyerne. For Skydebjerg sogn har tilvæksten været på ca. 700 og falder fortrinsvis fra

1860 til 1870 og fra 1890 til 1901, og dette synes for den første periode at være i overensstemmelse med, hvad der foran er sagt om Aarups udvikling i dette Tidsrum. For Ringe begynder stigningen først fra 1870 og fordeler sig jævnt over årene. Ser man bort fra Ringe og Aarup, må det for de andre byer antages, at det fortrinsvis er i slutningen af 90erne, at disse byer rigtig får karakter af bymæssig bebyggelse.

For at få et indblik i den stigning, der forekommer i 90erne, er der for Ejby, Nørre Aaby og Glamsbjerg foretaget fra folketællingslisterne en opgørelse over de fra 1890 til 1900 tilflyttede og de af disse fødte børn.

Ejby	tilflyttet 255,	af disse født 45 til 1895 og 80 fra 1896 til 1901 = 380
Nørre Aaby	— 127, - — — 15 - — - 50 - — - — = 192	
Glamsbjerg	— 222, - — — 48 - — - 98 - — - — = 368	

Selvom en del af de tilflyttede (f. eks. tjenestemænd, tyende og arbejdere og formentlig enkelte erhvervsdrivende) har erstattet fraflyttede eller døde, er der tilgået disse byer et så stort antal indbyggere efter 1890, at man kan slutte, at det fortrinsvis er i 90erne, at stationsbyerne rigtig begynder at udvikle sig.

Hvad de øvrige stationsbyer angår, kan der ikke ved disse være sket større tilvækst fra 1890 til 1901. I henhold til de tidligere anførte folketællingstal for sogne med station var stigningen 1890—1900 i stationsegnene på 3 262, og fradrager man stigningen i de fire sogne Skydebjerg, Ejby, Kjøng og Ringe, bliver der en stigning tilbage paa 2 283 indbyggere til de øvrige omkring 40 stationsogne. Der kan således ikke være tale om, at der er opstået ret mange større stationsbyer i dette tidsrum, og især ikke når det tages med i betragtning, at Otterup og Nørre Aaby sikkert har haft et ret betydeligt indbyggerantal, da de respektive stationsbyer er opført i folketællingsstatistikken for 1906 med hhv. 673 og 495 indbyggere.

Det synes af det foregående at fremgå, at det først er henimod århundredskiftet, at bebyggelsen ved stationsbyer rigtig begynder at

vokse, og at byerne begynder at udvikle sig til regulære stationsbyer. Det samme vil fremgå af mange litterære kilder. Her kan f. eks. henvises til „Fynske byer og deres mænd“ side 273 for Nørre Aaby og til side 326 for Gelsted, og for vestjydske stationsbyers vedkommende til: Jenny Alkjær sig „Huse i Hederanden“ side 58. Det må dog samtidig erkendes, at det kun er et fåtal af byer, der på dette tidspunkt har nået et ret betydeligt indbyggertal.

Stationsbyernes udvikling efter århundredskiftet.

De fynske stationsbyers udvikling skal nu belyses gennem befolkningsmængden, som denne fra 1901 vil fremgå af den officielle folketællingsstatistik, suppleret med oplysninger fra Statistiske Departement.

Ved optællingerne i 1901 og 1906 blev kun byer med omkring 500 indbyggere og derover talt særskilt, medens man ved de følgende tællinger regnede med byer fra omkring 250 indbyggere. Fra 1940 tælles den bosiddende og ikke som tidligere den tilstedeværende befolkning.

Da en afgrænsning af en bymæssig bebyggelse ofte vil bero på et skøn, er der fra og med tællingen 1940 for hver by udarbejdet et matrikelskort, som holdes à jour og tilstilles de lokale tællingsmyndigheder.

I Danmark levede i 1945 i alt 9,9 % og på Fyn med omliggende øer alene 9,8 % af befolkningen i bymæssige bebyggelser, og heraf udgjorde stationsbyerne den væsentligste del.

De siden 1901 talte bymæssige bebyggelser på Fyn med øer er opført i omstående tabel med et samlet tal for henholdsvis stationsbyer, landsbyer, fiskerlejer og småøerne.

Den stigende befolkning, den tiltagende økonomiske virksomhed og anlæg af baner har bevirket, at antal bebyggelser har været stigende, ligesom de enkelte bebyggelser er blevet større.

Da tællingsgrundlaget er forskelligt før og efter 1911, må man ved en bedømmelse af udviklingen gå ud fra dette år.

Antal bymæssige bebyggelser og deres folkemængde.

	1901	1906	1911	1916	1921	1925	1930	1935	1940	1945
Stationsbyer¹²⁾:										
Antal	5	17	22	27	31	37	43	40	43	40
Indbyggere	3 227	7 564	11 772	14 546	17 522	20 539	24 422	25 785	26 171	27 009
Landsbyer:										
Antal	4	8	6	6	7	7	10	8	10	9
Indbyggere	1 942	3 003	2 397	2 455	2 609	2 725	3 730	3 706	4 469	4 492
Fiskerlejer:										
Antal	1	1	4	4	4	5	6	4	6	3
Indbyggere	293	259	1 099	1 129	1 150	1 300	1 434	955	1 454	839
I alt hovedøen:										
Antal	10	26	32	37	42	49	59	52	59	52
Indbyggere	5 462	10 826	15 268	18 130	21 281	24 564	29 586	30 446	32 094	32 340
Øerne:										
Antal	1	3	3	3	7	7	9	8	10	10
Indbyggere	794	1 618	1 540	1 607	3 291	3 244	4 202	4 019	5 055	5 051
I alt Fyn:										
Antal	11	29	35	40	49	56	68	60	69	62
Indbyggere	6 256	12 444	16 808	19 737	24 572	27 808	33 788	34 465	37 149	37 391

For perioden fra 1911 til 1945 vokser antal bymæssige bebyggelser på Fyn med øer fra 35 til 62 og befolkningen fra 16 800 til 37 400.

Denne stigning hidrører såvel for antal som for befolkningsmængde særlig fra stationsbyerne, hvoraf der i 1911 fandtes 22 med 11 800 indbyggere, medens der i 1945 er 40 med 27 000 indbyggere. For landsbyer med bymæssig bebyggelse og for fiskerlejer har både antal og befolkning været svingende, de sidste viser endog nedgang i begge henseender. På øerne har udviklingen været bemærkelsesværdig, idet antal bebyggelser vokser fra 3 til 10 og indbyggerantallet fra 1 500 til 5 000, således at den forholdsmæssige udvikling endog har været større her end ved stationsbyerne.

¹²⁾ Landsbyer, der først senere får station, er for alle år opført under stationsbyer.

For Fyn er ikke mindre end $\frac{1}{3}$ af samtlige bebyggelser uden station, og dette hidrører særlig fra øerne, hvor der af 10 bebyggelser kun er 3 med station (Humble, Kædeby og Bagenkop).

En betragtning af stationsbyernes udvikling viser, at stigningen i såvel antal som befolkningmængde særlig forekommer i de 14 år fra 1911 til 1925, hvor antallet stiger fra 22 til 37 (68 %) og befolkningmængden fra 11800 til 20500 (74 %). I de 20 år fra 1925 til 1945 stiger antallet kun med 3 (8 %) og befolkningmængden med 6500 (32 %). Til sammenligning skal anføres, at den samlede befolkning for samme tidsrum er steget med 17,8 %, og den befolkning, der lever i byerne med forstæder, med 35,9 %.

De forannævnte tal viser stigningen for den befolkningmængde, der lever i bymæssige bebyggelser, og for at få en forestilling om, hvorledes de enkelte byer har udviklet sig, skal de 20 stationsbyer, der var talt i 1906 og i 1945, gøres til genstand for en nærmere omtale.

Indbyggerantallet for de 8 stationsbyer, som voksede til over 1000 indbyggere, er for første og sidste år anført nedenfor, og til belysning af den relative udvikling er for hver enkelt by anført indbyggerantallet for årene 1911, 1916, 1925, 1930 og 1945 i forhold til udgangspunktet 1906, som er sat til 100.

Indbyggerantal, absolut og relativt.

	Absolut		Relativt					
	1906	1945	1906	1911	1916	1925	1930	1945
Strib	448	1359	100	132	189	304	298	303
Tommerup	260	1157	100	245	212	318	349	445
Ejby	629	1196	100	141	165	165	159	190
Nørre Aaby	495	1120	100	157	209	186	204	226
Glamsbjerg	749	1471	100	121	135	167	186	196
Ringe	978	2291	100	132	159	170	190	234
Otterup	673	1246	100	115	129	163	175	185
Aarup	783	1067	100	113	112	136	124	136
Ialt	5015	10907	100	134	155	172	192	217

Tabellen viser, at indbyggerantallet i de 39 år er lidt mere end fordoblet, men med en ikke ubetydelig forskel mellem de enkelte byer. Absolut set ligger byerne Ringe, Strib og Tommerup i spidsen med en samlet stigning på 3 121 indbyggere, medens der for de øvrige 5 (Nørre Aaby, Ejby, Glamsbjerg, Otterup, Aarup) kun har været en stigning på 2 771. Ser man på den relative tilvækst, ligger Strib og Tommerup i spidsen, idet befolkningen er henholdsvis 3 og $4\frac{1}{2}$ gange så stor i 1945 som i 1906, medens de øvrige byer stort set har fået deres indbyggerantal fordoblet i dette tidsrum, dog bortset fra Aarup, hvor befolkningen kun er vokset med ca. $\frac{1}{3}$.

Hvad de enkelte byers tilvækst i tidens løb angår kan anføres, at Strib fra 1916 til 1925 vokser med 516 indbyggere, hvorefter dens indbyggerantal er nærmest uforandret (Lillebæltsbroen taget i brug 1935). Byerne Ejby, Nørre Aaby, Glamsbjerg og Otterups tilvækst falder hovedsageligt til 1925, medens byerne Tommerup og Ringe og særlig den sidste vokser op til 1945.

De øvrige 12 byers udvikling vil fremgå af nedenstående tabel, der er udarbejdet som tabellen foran:

	Absolut		Relativt					
	1906	1945	1906	1911	1916	1925	1930	1945
Gelsted	198	637	100	248	235	277	325	322
Knarreborg	138	835	100	183	228	278	336	605
Ebberup	160	541	100	104	204	233	249	338
Ullerslev	171	282	100	94	93	136	164	165
Kværndrup	478	583	100	101	105	118	130	122
Korinth	293	621	100	107	131	186	169	212
Ørbæk	333	589	100	110	128	142	152	177
Ryslinge	473	509	100	114	117	96	100	108
Hesselager St.by	305	541	100	111	108	127	143	177
Brobyværk	261	576	100	162	154	191	211	221
Nørre Broby	490	606	100	87	93	125	118	124
V. Skerninge	464	551	100	103	102	110	110	119
Ialt	3764	6871	100	118	127	148	158	183

De tre byer, Gelsted, Knarreborg og Ebberup, har såvel absolut som relativt den største stigning, idet halvdelen af stigningen i

indbyggerantal falder på disse. Herefter kommer byerne Korinth, Ørbæk, Hesselager stb. og Brobyværk, der stort set kan siges at have fået deres indbyggerantal fordoblet. For Ullerslev har der været en stigning på 65 %, og for Kværndrup, Ryslinge, Nørre Broby og Vester Skjerninge har stigningen i indbyggerantal kun ligget mellem 8 % og 24 %.

Hvad tilvækstens fordeling inden for tidsrummet angår, kan anføres, at Gelsted har sin væsentligste tilvækst fra 1906 til 1911, medens de to industriprægede byer, Knarreborg og Ebberup, og særlig den første, også vokser betydeligt fra 1930 til 1945. For de øvrige byer har tilvæksten siden 1925 været ret ubetydelig. Nedgang forekommer for Kværndrup fra 1930.

For yderligere at få et overblik over befolkningstilvæksten fra 1906 til 1945 har man for de 20 omtalte byer nedenfor opført den procentvise stigning:

4 stiger	0—25 %	0 stiger	151—200 %
1 —	26—50 %	3 —	201—250 %
2 —	51—75 %	0 —	251—300 %
4 —	76—100 %	2 —	301 % og mere
4 —	101—150 %		

De 20 byer, der ikke er omtalt og som først er optaget i statistikken efter 1906, er anført nedenfor med angivelse af første år, byen er talt, og med indbyggerantal i 1945:

	Optaget første gang	Indbyggerantal i 1945		Optaget første gang	Indbyggerantal i 1945
Oure	1911	333	Harndrup	1925	538
Vejstrup	„	408	Langeskov	„	750
Skaarup	„	760	Rygård	„	225
Bred.	1916	763	Gudme	„	586
Kappendrup	„	255	Højby	1930	328
Mesinge	„	440	Aarslev	„	259
Brenderup	„	403	Ollerup	„	530
Stenstrup	1921	709	Seden	„	428
Højrup	„	239	Asperup	„	667
Espe	1925	339	Millinge	1940	271

Man ser, at adskillige af disse byer har haft en betydelig absolut og relativ tilvækst fra første tællingsår til 1945. De 8 første har nået indbyggerantal på 500 til 800.

Foruden de 40 stationsbyer, der er optaget i statistikken i 1945, findes der på Fyn ca. 60, som ikke er nået op på de ca. 250 indbyggere, der danner grænsen for optagelse, men hvoraf en del dog må formodes at ligge nær ved denne.

Når antallet af landsbyer uden station fra 1911 kun udviser en ubetydelig stigning på 3, er det åbenbart, fordi de næringer, der er kommet til i landdistrikterne, har foretrukket at etablere sig ved stationerne. For de landsbyer, der er optaget i tællingen, er indbyggerantallet omtrent fordoblet fra 1911 til 1945, og de er ret betydelige af størrelse, idet de gennemsnitlig har ca. 500 indbyggere. Gislev og Horne har fået deres indbyggerantal fordoblet fra 1925 til 1945.

Stationsbyernes geografiske fordeling.

Da der ikke overalt er de samme muligheder for udvikling af en stationsby ved en jernbanestation, vil disse byers fordeling over landet og den størrelse, de kan opnå, kunne blive meget forskellig.

For at belyse dette er der i nedenstående tabel anført, hvorledes befolkningen i 1945 fordelte sig mellem købstæder, andre bebyg-

Fyns befolknings fordeling på amter og bebyggelser.

	Svendb. A. excl. ø.			Odense A. K.			Assens A. K.			Fyn ialt excl. ø.		
	Antal bebygg.	Indbyggere		Antal bebygg.	Indbyggere		Antal bebygg.	Indbyggere		Antal bebygg.	Indbyggere	
		Antal	% fordeling		Antal	% fordeling		Antal	% fordeling		Antal	% fordeling
Købstæder m. forstæder	3	38205	35,7	3	111152	63,5	2	13722	24,3	8	163079	48,2
Stationsbyer	21	11808	11,0	10	6451	3,7	10	8999	15,9	41	27258	8,2
Landsbyer	3	1639	1,5	3	1304	0,7	2	1300	2,3	8	4243	1,3
Fiskelejer o. a.	2	579	0,5				1	260	0,5	3	839	0,2
Rene landdist.		54892	51,3		56029	32,1		32210	57,0		143131	42,1
Ialt		107123	100,0		174936	100,0		56491	100,0		338550	100,0

gelser og de rene landdistrikter for hver af de fynske amter (kredse), idet anden afgrænsning ikke er mulig.

Man ser af tabellen, at 8,2 % af øens samlede befolkning findes i stationsbyerne, men med en betydelig forskel mellem de enkelte amter. Da den væsentligste interesse knytter sig til stationsbyernes andel af den samlede landbefolkning, er dette forhold anført nedenfor:

I Svendborg amt, ekskl. øerne, (118670 ha) bor 17,1 % af landbefolkningen i 21 stationsbyer.

I Odense amt (114397 ha) bor 10,1 % af landbefolkningen i 10 stationsbyer.

I Assens amt (66671 ha) bor 21,0 % af landbefolkningen i 10 stationsbyer.

Svendborg amt har således det største antal stationsbyer og den største absolutte befolkning i disse. Af de 21 stationsbyer, der fandtes i amtet, lå ikke mindre end 6 på den 37,7 km lange bane mellem Nyborg og Svendborg. Grunden til dette er formentlig, dels at der som tidligere berørt langs Storebælt strækker sig et særlig frugtbart og folkerigt bælte, dels at disse byer er sikrede mod konkurrence fra den side, der vender mod bæltet, og endvidere at banen anløber samtlige kirkebyer i disse egne, som med deres landbefolkning tælles med under stationsbyen — Hesselager kirkeby er dog opført særskilt i statistikken. Det må formodes, at amtets eneste virkelig betydelige stationsby Ringe med sine 2291 indbyggere har virket hæmmende for stationsbyernes vækst mellem Ringe og amtets købstæder.

Odense amtsrådsreds, der har nærmest samme areal som Svendborg amt, havde kun 10 % af landbefolkningen boende i stationsbyerne, det laveste tal der kendes her i landet. Kun Otterup i Nordfyn har kunnet arbejde sig op til en større handelsplads på ca. 1200 indbyggere, og af de øvrige er kun Tommerup nået op over 1000 indbyggere (1157) som følge af sin stilling som industriby. Odense, der ligger som et centrum i et net af jernbaner og automobilruter til alle sider, har været en hindring for større bydannelse.

ser i de omgivende landdistrikter. På den 38 km lange nordfynske bane fra 1882 er i 1945 kun Otterup og Kappendrup optaget i statistikken. Den nordvestfynske bane på 62 km, der åbnedes i 1911 mellem Odense og Middelfart, har ikke været særlig bydannende, idet kun 3 af dens 17 egentlige stationer er så store, at de i 1945 — 34 år efter banens åbning — er opført særskilt i statistikken, og det er de tre nabostationer i det nordvestlige Fyn, nemlig Asperup (667), Brenderup (403) og Harndrup (538). Ser man bort fra de sogne, hvori de tre anførte byer ligger, så har der for de øvrige sogne, der berøres af banen, ikke været nogen tilvækst i indbyggerantal fra 1906 til 1945, så de stationsbyer, der forekommer inden for Odense amtsrådsreds, kan næppe være af større betydning. Ved siden af Odenses nærhed er det formentlig de store stationsbyer på den fynske hovedbane, der har forhindret de nye stationsbyer i at erhverve sig et større opland, og hertid kommer, at der i de pågældende landsbyer (bl. a. Særslev og Søndersø) fandtes det næringsliv, som egnen havde brug for.

Assens amtsrådsreds er helt oppe på 21,0 % af landbobefolkningen boende i stationsbyer, og ikke mindre end 5 byer er på over 1000 indbyggere, nemlig Strib (1359), Nørre Aaby (1120), Ejby (1196), Aarup (1067) og Glamsbjerg (1471). Når der her er blevet så mange store stationsbyer, må det skyldes, at der i kredsen kun findes 2 mindre købstæder, Assens og Middelfart, og at Odense for Vestfyn er for fjernt til at kunne øve nogen større indflydelse. Endvidere har byerne på hovedbanen haft et meget betydeligt opland, hvad godhed og udstrækning angår, indtil åbningen af den nordvestfynske bane i 1911.

Befolkningsmængde og beboelsesbygninger.

I det foregående er stationsbyernes udvikling illustreret gennem befolkningstilvæksten, men for mange byer synes den relativ ringe tilvækst efter 1916 ikke at være i overensstemmelse med det ind-

tryk, man får af byens udvikling gennem den betydelige tilvækst i antal beboelsesbygninger og i den erhvervsmæssige udvikling.

Til belysning af forholdet mellem tilvæksten i befolkning og bebyggelser er der på grundlag af folketællingsstatistikken, der fra 1901 til 1921 giver oplysning om antal huse og gårde og fra 1935 om antal husstande, udarbejdet nedenstående summariske statistik over boliger og indbyggerantal for fynske stationsbyer. Til sammenligning er anført tilsvarende tal for hele landet.

Antal huse og gårde, hhv. antal husstande og indbyggerantal.

	1906-1911			1911-1921			1930-1945		
	9 byer			16 byer			22 byer		
	1906	1911	+i%	1911	1921	+i%	1930	1945	+i%
Stationsbyer:									
Huse og gårde, hhv. husstande	971	1259	29,7	1838	2531	37,7	3996	5243	31,2
Indbyggerantal	5505	6957	26,4	9838	11683	18,8	17920	17920	14,7
Hele landet:									
Huse og gårde, hhv. husstande	372219	403879	8,5	403879	458581	13,5	932618	1217354	30,5
Indbyggerantal	2588919	2923679	12,9	2757076	3104209	12,6	3550656	4045232	13,9

For perioden fra 1906 til 1911 er der endnu ingen forskel af betydning i stigning for indbyggere og for huse. Til 1921 er forholdet derimod et ganske andet, idet antal huse stiger dobbelt så meget som indbyggerantallet. For perioden 1921 til 1930 udelukker den ændrede opgørelsesmåde en sammenligning, men det kan sikkert slutes, at udviklingen har haft samme tendens som i perioden før og efter. For perioden fra 1930 til 1945 ligger tilvæksten for såvel husstande som indbyggere noget lavere end i den foregående periode, men tendensen er den samme, idet husstande stiger mere end dobbelt så meget som indbyggere.

For landet som helhed har der til 1921 ikke været nogen forskel i tilvæksten for huse og indbyggere, men efter 1930 foregår ud-

viklingen i samme retning og med samme styrke som i stationsbyerne.

Den her omtalte udvikling har sin årsag i den for hele befolkningen gældende forskydning fra de yngre aldersklasser (0—19) til de produktive (20—64) og de ældste aldersklasser (over 64), men når udviklingen sætter tidligere og stærkere ind i stationsbyerne, så skyldes det endvidere tilflytning af personer i de produktive aldersklasser. Man har i dette forhold en af grundene til, at stationsbyerne synes at stagnere efter folketallene at dømme, samtidig med at de er inde i en erhvervmæssig udvikling, der kun er mulig ved en tiltagende voksen befolkning.

Uden at komme nærmere ind på en redegørelse for de enkelte stationsbyer skal lige anføres, at det, som naturlig er, særlig er ved de større og industriprægede byer som f. eks. Tommerup, Nørre Aaby, Glamsbjerg, Knarreborg, Ullerslev og Korinth, at man finder en større stigning for husstande end for indbyggere.

Med det foregående for øje vil man forstå, at en stationsby kun kan karakteriseres gennem såvel befolkningsmængde som husstande, idet man først herigennem får klarhed over de forhold, der har betydning for en stationsbys administrative opbygning.

Stationsbyernes aldersfordeling.

Den indvandring, der foregår til de stærkt voksende stationsbyer, vil i reglen give disse byer en særpræget aldersfordeling. En belysning heraf var ønskelig, men på grund af det hermed forbundne arbejde, må vi indskrænke os til et enkelt eksempel og har valgt Nørre Aaby, hvor man gennem forskydningerne i befolkningsmængde og husstande får formodning om en ændret aldersfordeling.

I den efterfølgende tabel er anført aldersfordelingen for 1906, 1916 og 1940, og til sammenligning er for hele landet anført årene 1901, 1911 og 1940, idet der ikke foreligger oplysning for årene 1906 og 1916.

	Nørre Aaby stationsby						Nørre Aaby sogns landdistrikt						Hele landet		
	Indbyggerantal			relative tal			Indbyggerantal			relative tal			relative tal		
	1906	1916	1940	1906	1916	1940	1906	1916	1940	1906	1916	1940	1901	1911	1940
0 - 4	67	120	104	13,8	11,6	9,6	89	95	65	11,9	14,2	8,0	12,5	12,1	8,3
5 - 9	62	140	86	12,8	13,5	8,0	83	84	70	11,1	12,6	8,6	11,0	10,9	7,7
10 - 14	39	109	70	8,1	10,5	6,5	68	73	76	9,1	10,9	9,4	10,3	10,5	8,0
15 - 19	48	113	92	9,9	10,9	8,5	90	71	75	12,0	10,6	9,2	9,7	9,2	8,6
20 - 64	246	502	645	50,8	48,5	59,7	349	297	446	46,6	44,4	54,8	49,6	50,3	59,6
65 og over	22	52	83	4,6	5,0	7,7	70	49	81	9,3	7,3	10,0	6,9	7,0	7,8
Ialt	484	1036	1080	100,0	100,0	100,0	749	669	813	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Byens befolkningsudvikling har siden århundredskiftet været stærkt særpræget. Fra 1906 til 1916 er byens befolkning steget med 114,0 %, hvor den samlede befolkning kun er steget med 12,8 %, medens byen fra 1916 til 1940 kun har en stigning på 4,2 %, hvor den samlede befolkning er steget med 25,0 %.

I 1906 er forskellen i aldersfordelingen mellem Nørre Aaby og den samlede befolkning ikke betydelig, men det må dog anføres, at de unge aldersklasser (0—9) er stærkere repræsenteret i byen end i landet som helhed, fordi der er født eller medbragt mange børn af de tilflyttede. Aldersklassen 10—14 ligger derimod relativt lavt, fordi der kun forekom få fødsler i byen i begyndelsen af 1890erne. De produktive aldersklasser ligger lidt højere som følge af tilflytninger, og hvad de højeste aldersklasser angår, er det klart, at disse må være relativt lavt repræsenteret i en stærkt voksende by.

Fra 1906 til 1916 foregår der i henhold til tabellen en meget betydelig tilflytning af mennesker i de produktive aldersklasser, men alligevel er deres andel af befolkningen lavere end i 1906 og lavere end for landet som helhed. Dette skyldes en forholdsvis stærkere tilvækst for de unge, der nu udgør 46,5 % af byens befolkning, hvor det tilsvarende tal for hele befolkningen kun er 42,7 %. Forskellen i de produktive aldersklasser er særlig fremtrædende for mænd.

Fra 1916 til 1940, hvor der kun er en tilvækst på 44 indbyggere, er de yngre aldersklasser til 20 år gået tilbage i absolut antal med 130, medens de øvrige aldersklasser er steget med 174. Som følge heraf udgør aldrene 0—19 i 1940 kun 32,6 % mod 46,5 i 1916, medens de produktive aldre nu udgør 59,7 % mod 48,5 i 1916. Forskydningen til 1940 har bevirket, at aldersfordelingen i Nørre Aaby nærmer sig den for hele landet gældende. Det er dog værd at lægge mærke til, at mændene nu er svagere repræsenteret i de produktive aldersklasser end kvinderne, henholdsvis 57,4 % og 62,0 %, hvor de tilsvarende tal for hele landet er henholdsvis 59,2 og 60,5 %.

En sammenligning af stationsbyen og sognets landdistrikt udviser fra 1906 til 1916 henholdsvis en samlet stigning på 552 og en nedgang på 80 indbyggere, der muligvis skyldes en indvandring til stationsbyen. Fra 1916 til 1940 er stationsbyens befolkning kun steget med 44 personer eller 4,2 %, medens befolkningen i landdistrikter udviser en stigning på 144 personer eller 21,5 %. Hvad de produktive aldersklasser angår, er den absolutte stigning på det nærmeste lige stor i byen og i landdistrikterne, men relativt udgør stigningen henholdsvis 28,5 % og 50,2 %. Dette må formentlig være et udtryk for, at en del af den i byen arbejdende befolkning har bosat sig i landdistrikterne. Det er iøvrigt ikke almindeligt, at befolkningen stiger i landdistrikterne, der omgiver stationsbyerne. En undersøgelse af befolkningen i landdistrikterne for de 28 fynske stationssogne, hvor byen er talt i 1916 og 1940 viser, at der har været en nedgang for denne befolkning på 3,0 %.

Den forskydning, der i henhold til det foregående er foregået i retning af en tiltagende relativ betydning for de produktive aldersklasser i de senere år, understreger, hvad der i det foregående afsnit er sagt om misforholdet mellem befolkningsudvikling, boligbyggeri og erhvervsudvikling.

De enkelte aldersklassers relative betydning i en stationsby vil kunne variere meget fra by til by. De voksnes antal vil ganske naturligt være særlig stærkt repræsenteret i byen, der er inde i en

stærkt erhvervsmæssig udvikling, men på den anden side behøves der i den lille by kun en ubetydelig tilgang af voksne for at forrykke forholdet mellem aldersklasserne.

Et andet forhold af mere tilfældig natur, der kan få en afgørende indflydelse på en stationsbys størrelse, er befordringsmidlerne. Den omstændighed, at en arbejderstab i togenes, cyklernes og rutebilerne tid ikke er bunden til deres arbejdsplads, bevirker, at mange bor uden for byen, måske i nabostationsbyerne eller nærmeste købstad. Gennem oplysning fra nogle sogneråd får man det indtryk, at arbejderne i de mindre byer foretrækker at bo i byen, medens en by med store virksomheder trækker arbejderne til sig fra større områder. For hørfabrikken i Tommerup er oplyst, at ca. halvdelen af virksomhedens arbejdere bor uden for kommunen, og noget tilsvarende gælder for Haarby. Om Sønderbyfabrikken er oplyst, at den beskæftiger 15 funktionærer og 45 arbejdere, hvoraf de 35 er ret fastknyttet til virksomheden. Funktionærer og 9 arbejdere bor i egne huse i Ebberup og Sønderby, og af resten af de 35 arbejdere bor de 16 til leje i Sønderby og 10 i omegnen (Turup, Assens, Voldtofte, Saltofte og Torøhuse).

Stationsbyernes erhvervsstruktur.

Stationsbyernes opståen skyldes, at det håndværk og de handlende, der var brug for i de omgivende landdistrikter, fortrinsvis har samlet sig ved stationen, hvorfor stationsbyen i særlig grad er præget af disse erhverv. I reglen vil håndværk være fremherskende i forhold til handel, bl. a. fordi der i en lille bebyggelse som en stationsby vil være brug for alle almindelige håndværksfag, medens der kun er erhvervsmulighed for de mere almindelige handelsfag. Der findes dog, som vi skal se, mange stationsbyer, der, hvad størrelse og erhvervsstruktur angår, har fået en anden karakter end den, der er betinget af oplandet.

Oplysning om befolkningens fordeling på erhverv, herunder de forsørgede, findes i folketællingsstatistikken. På grundlag af det senest foreliggende tabelværk for 1930 er udarbejdet omstående

tabel over befolkningens fordeling mellem de enkelte erhvervs­mæ­sig­e hovedgrupper i samtlige fynske stationsbyer og andre by­mæ­sig­e bebyggelser, og til sammenligning er anført tilsvarende oplysninger for fynske købstæder og rene landdistrikter.

Befolkningens erhvervsfordeling efter folketællingen den 5.11.1930.

Amt	Landbrug m.m.	Håndv. og industri	Handel og omsætn.	Transp. og kommission	Immaterielt erhverv	Husgøring m. m.	Personude af erhverv	Uoplyst	Ialt
<i>Stationsbyer.</i>									
Svendborg A.	2005	3371	1037	466	707	891	924	152	9553
Odense A. K.	1231	2696	645	581	335	491	568	40	6587
Assens A. K.	1024	3061	1012	1049	383	692	799	82	8102
Tilsammen	4260	9128	2694	2096	1425	2074	2291	274	24242
Procent	17,6	37,6	11,1	8,6	5,9	8,6	9,5	1,1	100,0

Bymæssige bebyggelser uden jernbanestation.

Svendborg A.	1867	1579	443	833	231	545	868	61	6427
Odense A. K.	373	419	85	50	75	104	79	10	1195
Assens A. K.	302	571	123	129	37	112	158	16	1448
Tilsammen	2542	2569	651	1012	343	761	1105	87	9070
Procent	28,0	28,3	7,2	11,2	3,8	8,4	12,2	0,9	100,0

Provinsbyer, inkl. forstæder.

Svendborg A.	2221	14597	6296	6242	3225	3209	5149	609	41548
Odense A. K.	2810	38981	14436	6157	5440	6111	7095	752	81782
Assens A. K.	566	5636	1395	1087	950	828	1876	179	12517
Tilsammen	5597	59214	22127	13486	9615	10148	14120	1540	135847
Procent	4,1	43,6	16,3	9,9	7,1	7,5	10,4	1,1	100,0

Rene landdistrikter.

Svendborg A.	55162	12776	2731	2643	1663	3645	6862	775	86257
Odense A. K.	37666	9661	1951	1466	982	2399	4378	459	58962
Assens A. K.	21399	5369	993	786	612	1320	2549	277	33305
Tilsammen	114227	27806	5675	4895	3257	7364	13789	1511	178524
Procent	64,0	15,6	3,2	2,8	1,8	4,1	7,7	0,8	100,0

Man vil af tabellen se, at der er en betydelig lighed mellem stationsbyerne og købstæderne, samtidig med at der er en betydelig forskel mellem stationsbyerne og de rene landdistrikter. De bymæssige bebyggelser uden jernbanestation har vel ikke købstads-karakter i samme omfang som stationsbyerne, men bærer dog deres benævnelse med en vis ret.

Ved den følgende belysning af de enkelte erhvervs relative betydning for stationsbyerne vil vi begynde med landbruget. Stationsbyerne er i et ikke ringe omfang præget af *landbrug*, idet 17,6 % af den samlede befolkning hører under dette erhverv. Det må ved bedømmelse af dette tal erindres, at landbrugets betydning for en stationsby vil variere stærkt, eftersom stationsbyen er sammenbygget med en tidligere landsby eller ikke. Eksempelvis kan nævnes, at bondebyerne Ejby, Nørre Aaby og Bred først fra henholdsvis 1921, 1921 og 1916 er vokset sammen med stationsbyen og derfor er talt sammen med denne fra dette år. I andre tilfælde skyldes den relativt høje landbrugsprocent gartneri, frugtavl, skovbrug og fiskeri, som regnes hørende under landbrug. Som det fremgår af tabellen, er befolkningen under landbrug i Svendborg og Odense amter dobbelt så stor som under handel og omsætning, medens disse befolkningsgrupper er lige store i Assens amt.

Stationsbyens vigtigste erhverv er som foran antydnet *håndværk og industri*, idet ikke mindre end 37,6 % af befolkningen hører herunder.

En belysning af disse erhvervs betydning for stationsbyerne lader sig bedst gennemføre gennem den i 1935 foretagne erhvervstælling, der giver oplysning om de ved håndværk og industri beskæftigede, men ikke om de af dem forsørgede. Da tællingen omfatter langt færre stationsbyer, end de i folketællingsstatistikken anførte, er en direkte sammenligning ikke mulig, og man vil derfor foreløbig betragte landdistrikterne som en helhed uden afsondring af de få i statistikken forekommende stationsbyer.

I henhold til erhvervstællingen fandtes der på Fyn med øer 43 744

personer beskæftiget med håndværk og industri, hvoraf 2 550 i de få særlig talte bymæssige bebyggelser og 12 401 i de rene landdistrikter. For industriarbejdere alene var de tilsvarende tal henholdsvis 28 996, 1 464 og 6 566.

Det er således kun en ubetydelig del af den samlede fynske håndværker- og industribefolkning, der kan forefindes i landdistrikterne, og det siger da også sig selv, at de virkelig store industrier, der fordrer tilstedeværelse af f. eks. havn, stor arbejderstab og gode bankforbindelser, er afskåret fra at etablere sig i stationsbyen og de rene landdistrikter.

Som vi skal se i det følgende, er der dog så meget industri i mange stationsbyer, at den formår at befordre dens udvikling og at give byen et særpræg. Af de i stationsbyen forekommende industriarbejdere vil en del være beskæftiget i de almindelige håndværksvirksomheder, der arbejder for oplandet. Ved siden heraf forekommer der egentlige industrivirksomheder som f. eks. mejerier, elektricitetsværker, savværker, teglværker, cementfabrikker, bryggerier og maltfabrikker, der ligesom håndværket arbejder for det lokale opland. Endvidere er der i mange stationsbyer og landdistrikter egentlige industrivirksomheder, der uden særlig tilknytning til de pågældende landdistrikter søger sig afsætning overalt, i mange tilfælde også i udlandet. Disse sidste virksomheder tilfører stedet et helt nyt befolkningselement, som bevirker, at en stationsby får et større indbyggerantal og en anden erhvervsstruktur end den almindelige stationsby.

På grundlag af erhvervstællingen er for de fynske landdistrikter udarbejdet hosstående tabel over de industrier, der har haft betydning for erhvervsudviklingen i landdistrikterne med angivelse af antal virksomheder og antal egentlige industriarbejdere. Endvidere er angivet den procentvise andel af de tilsvarende tal for hele Fyn, og for landdistrikternes vedkommende er tilføjet antal arbejdere pr. virksomhed.

Alle de anførte virksomheder viser sig at have tilknytning til

	Virksomheder		Egentlige industriarbejdere		Arbejder pr. virksomhed i landdistrikterne
	Antal	i % af samtlige	Antal	i % af samtlige	
Savværker, træsæerier og pakkassefabrikker	76	79.2	465	81.2	6.1
Møbelsnedkerier	152	60.8	413	39.5	2.7
Træskofabrikker og Træskomagerforretninger	218	83.5	55	64.0	0.3
Snedkerforretninger uden nærm. angivelse . .	213	64.4	161	50.9	0.8
Jernskibsbyggerier, maskinfabrikker og jernstøberier	46	52.9	352	8.9	7.7
Teglværker og kalksandstensfabrikker	22	91.7	491	95.0	22.3
Cementvarefabrikker	46	80.7	101	66.5	2.2

landdistrikterne, de træforarbejdende gennem råstofforsyningen, og maskinfabrikkerne gennem reparation og produktion af de redskaber og landbrugsmaskiner, der anvendes i landbruget.

Håndværk er den fremherskende erhvervsform for trækoproduktionen og for den almindelige snedkerforretning, idet der forekommer et stort antal virksomheder, men kun få egentlige arbejdere. For teglværker, maskinfabrikker m. m. og savværker udgør det gennemsnitlige antal arbejdere pr. virksomhed derimod henholdsvis 22, 8 og 6, således at der for disse fag forekommer udprægede industrivirksomheder. For teglværkerne er det særlig de store værker i Stenstrup, der sætter gennemsnittet så højt op.

For at få en forestilling om, hvilke industrielle virksomheder der i nutiden forekommer på Fyn, og hvorledes de er fordelt mellem stationsbyerne og øvrige landdistrikter, er der foretaget omstående uddrag af „Kongeriget Danmarks handelskalender“ for 1947 af alle virksomheder, der i denne er betegnet som fabrikkvirksomhed. Det må dog formodes, at nogle virksomheder med denne benævnelse er ret ubetydelige.

Herefter forekommer der ikke mindre end 360 fabrikkvirksomheder fordelt med 232 eller de $\frac{2}{3}$ på stationsbyerne og 128 på landdistrikterne. Træforarbejdende fabrikker er de hyppigst forekommende med i alt 145 virksomheder, og herefter kommer maskin-

Antal industrivirksomheder i fynske landdistrikter.

	Stationsbyer	Øvrige land- distrikter
Savskærerier, møbelfabrikker og anden træindustri	88	57
Maskinfabrikker og lign.	40	21
Cement- og betonvarefabrikker	16	10
Teglværker	14	10
Maltfabrikker	8	4
Ostefabrikker	6	6
Mostfabrikker	4	2
Konserverfabrikker	4	1
Cikorietørrier	2	0
Fjerkræslagterier	3	1
Margarinefabrikker	4	0
Frugttørteri	1	2
Andre	12	14
I alt.....	232	128

fabrikker og lign. med i alt 61. Af cementfabrikker er der 26 og af teglværker 24. 48 virksomheder forarbejder produkter, der kan henregnes til landbrugsproduktion. De 56 ikke særlig angivne fordeler sig på mange forskellige virksomheder som f. eks. bornholmeruhre, franske møbler og ski.

Svendborg og Assens amter har både absolut og relativt de fleste savværker og møbelfabrikker, og forklaringen kan kun være, at disse egne er mere skovrige end det nordlige Fyn. På Kertemindebanen forekommer således ingen træforarbejdende virksomheder og kun få på de to andre nordfynske baner. Maskinfabrikkerne er mere jævnt fordelt over landet.

Ingen af de foran benyttede kilder giver mulighed for at bedømme omfanget af den industri, der findes i de enkelte byer, og endnu mindre at give en forestilling om, hvorledes denne industri er opstået i stationsbyerne, og hvorledes den er udviklet i tidens løb.

For at uddybe emnet i denne henseende er der foretaget en henvendelse til kommunale myndigheder eller til særlig egnede personer i de 15 byer, hvor der i henhold til de tidligere benyttede kilder forefindes industri af et vist omfang.

Det havde været fristende paa grundlag af dette materiale at give en fremstilling af udviklingen af de enkelte industrier i hver enkelt stationsby, men pladshensyn gør en begrænsning til enkelte summariske oplysninger nødvendig.

Der fandtes i de 15 byer i alt 85 virksomheder, der beskæftigede ca. 2 400 arbejdere eller 28 pr. virksomhed. For de 64 virksomheder er oprettelsesåret nøjagtig kendt, og dette vil fremgå af hosstående:

18	oprettet	indtil	1910.
14	—	mellem	1910—1920.
9	—	—	1921—1930.
14	—	—	1931—1940.
9	—	efter	1940.

Hvor mange arbejdere der fandtes i de enkelte stationsbyer, vil fremgå af nedenstående:

2	byer	havde	over	550	arbejdere.
3	—	—	mellem	200—250	arbejdere.
3	—	—	—	100—200	—
1	—	—	—	50—100	—
6	—	—	—	25—50	—

Den detaljerede undersøgelse viser, at stationsbyernes industrielle udvikling først begynder ved århundredskiftet, og at industriforetagenderne på få undtagelser nær oprindelig var almindelige håndværksvirksomheder, der voksede sig store gennem grundlæggerens kloge og energiske arbejde.

De tidligste virksomheder er smede- og maskinvirksomheder, affødt af landbrugets behov for mere enkle landbrugsmaskiner, samt enkelte træforarbejdende virksomheder. Oprindelig er virksomhederne små, og det er først efter første verdenskrig, at flere af dem får en størrelse, så de kan betegnes som industri, og efterhånden udvikler nogle sig til betydelige virksomheder med en stab af arbejdere samt med ingeniører og kontorpersonale, og flere går over til at drives som aktieselskaber.

Blomstringstiden for stationsbyernes industri kan påregnes at ligge fra midten af tyverne til nutiden, og det er i dette tidsrum, at iscremfabrikker, mostfabrikker, frugttørrerier, konserverfabrikker og frugteksporthøer kommer til og som resultat heraf også pakkassefabrikker.

Noget bestemt om årsagen til, at industrien først gør sig rigtig gældende i stationsbyerne noget ind i indeværende århundrede, kan ikke siges, men der skal dog peges på forhold, som har haft betydning i denne henseende.

Helt naturligt er som foran anført tilstedeværelsen af tørvefabrikker, teglværker og cementfabrikker, idet disse har været betinget af tilstedeværelsen af råprodukter i omegnen af stationsbyerne. Noget tilsvarende gælder mejerierne.

Udviklingen af den elektriske motor og anlæget af elektricitetsværker i landdistrikterne har gjort det muligt for den mindre virksomhed at skaffe sig den fornødne drivkraft. Derfor ser man da også eksempler på, at offentligt elektricitetsværk er blevet til i forbindelse med udvidelse af industriel virksomhed.

Mange af de industrielle virksomheder, der nu findes i stationsbyerne, er først fremkommen her i landet i indeværende århundrede ved overgang fra håndværk til industri. Det vil gælde virksomheder som møbelfabrikker, de specielle stolefabrikker, skotøjsfabrikker, herre- og dameekvipering og mange andre.

Maskinanvendelsen i landbruget, der efterhånden er udvidet til alle områder af dette, cyklen og automobilen har været basis for de mange maskinværksteder, redskabsfabrikker og cyklefabrikker, der forekommer overalt.

Tilstedeværelsen af arbejdskraft er en væsentlig betingelse for industri, og da cyklen blev et almindeligt befordringsmiddel omkring århundredskiftet, var der herved skabt mulighed for at kunne drage arbejdskraft til sig fra et større område. Med anlæg af nye jernbaner og med rutebilernes fremkomst er disse muligheder blevet kendeligt forøget. Der kan heller ikke være tvivl om, at stations-

byernes fødselsoverskud i mange tilfælde har foretrukket at blive i stationsbyen fremfor at drage til købstæder eller hovedstaden. Det er netop efter århundredskiftet, at der fremkommer fødselsoverskud i stationsbyerne, som kan absorberes af en opvoksende industri.

En anden væsentlig betingelse for industri er muligheden for kapitallån, og selvom der nok tidlig fandtes sparekasser i mange stationsbyer, er det dog først med købstædernes filialbanker og stationbyernes egne banker, at der foreligger mulighed for de næringsdrivende her at få den økonomiske støtte, de behøver (f. eks. er selvstændige banker oprettet i Gelsted 1919, Nørre Aaby 1918, Aarup 1911, Otterup 1919).

Endelig er industrien i stationsbyerne blevet begunstiget ved den billigere levned og de deraf følgende lavere arbejds lønninger, og det har formentlig også været af betydning, at prisniveauet har været stigende under industriens opblomstring i stationsbyerne.

Efter håndværk og industri er *handel og omsætning* de erhverv, der særlig giver stationsbyen et særpræg i modsætning til landsbyen, og dette vil også gælde de fleste af de stationsbyer, hvor befolkningen under landbrug er større end under handel og omsætning.

Handel og omsætning omfatter i stationsbyerne 11,1 % af befolkningen, således at disse byer står langt tilbage for købstæderne med deres 16,3 %. I stationsbyerne forekommer kun i ringe grad engros handel og agenturvirksomhed, samtidig med at landbefolkningens forsyning med de særlige udvalgsvarer foregår i købstaden. I de rene landdistrikter er kun 3,2 % beskæftiget med handel og omsætning.

Som for håndværk og industri vil vi søge yderligere oplysning om handel og omsætning i erhvervsstatistikken for 1935. På grundlag af denne er for de enkelte amter udarbejdet omstående tabel over antal virksomheder i detailhandel og i restaurationsfaget i de samlede landdistrikter (herunder de få stationsbyer, der er optaget særskilt), samt for amterne som helhed.

	Landdistrikter		Fyn ialt	
	Detailhandel	Restaurationer	Detailhandel	Restaurationer
Svendborg A.	1904	148	3346	340
Odense A. K.	1017	82	3427	332
Assens A. K.	813	54	1178	103
Tilsammen.....	3734	284	7951	775

Medens håndværk og industri kun var relativt ringe repræsenteret i landdistrikterne, findes omkring halvdelen af Fyns detailhandel og over $\frac{1}{3}$ af restaurationsvirksomhederne her, dog med nogen forskel for de enkelte amter. I Svendborg og Assens amter er såvel detailhandel som restaurationsvirksomheder relativt stærkere repræsenteret i landdistrikterne end i Odense amt. For Svendborg amt skyldes det muligvis øerne, hvor købstæderne er få og små, og for Assens amt hidrører det dels fra de få købstæder, dels fra de store og gamle stationsbyer, der tidligere har trukket sådanne virksomheder til sig, samtidig med at disse byer rummer en betydelig industribefolkning.

Den hyppigst forekommende detailvirksomhed er den almindelige købmands- og kolonialhandel (herunder brugsforeninger), hvoraf der i landdistrikterne findes 1232, og af virksomheder, der handler med fødevarer, findes 1220.

En nærmere undersøgelse af de få stationsbyer, der er optaget i erhvervsstatistikken, og som uden tvivl kan regnes at repræsentere de fleste stationsbyer, viser, at man i stationsbyerne finder de mere specielle fag som modevarer, manufaktur, isenkram, maskiner, cykler, automobiler, viktualier, tobak, skotøj, møbler og bøger, og fordi disse fag fordrer et større opland, end en almindelig landsby kan opvise.

Hvad fordelingen af erhvervene mellem stationsbyer og rene landdistrikter angår, er det formentlig ikke uforsigtigt at slutte, at en meget væsentlig del af virksomhederne findes i stationsbyerne, når det af industritællingen fremgår, at der i de få stationsbyer

i Assens amt, der er opført særskilt i statistikken, er flere virksomheder, der handler med beklædningsgenstande, bygningsartikler, isenkram og lignende, end i de rene landdistrikter.

Om de følgende tre hovederhverv, *kommission* og *transport*, *busgering* og „uden erhverv“, gælder det, at deres relative betydning på det nærmeste er den samme i stationsbyer og købstæder. Kommission og transport er særlig stærkt repræsenteret i stationsbyer med meget jernbane- og postpersonale, som f. eks. i Strib og Tommerup, samt i småøernes bymæssige bebyggelser, hvor der findes en stor sørfartsbefolkning. „Uden erhverv“ består i reglen af landbrugere, der har opgivet erhvervet og er flyttet til stationsbyen. Betydningen af denne befolkningsgruppe vil være særlig stor, hvor der forekommer alderdomshjem samt i udprægede pensionistbyer som Strib (med 12,2 %), hvor det afskedigede personale hyppig forbliver i byen som pensionister, og noget tilsvarende gælder søfartsbefolkningen i småøernes byer, hvor 14,5 % er uden erhverv.

Almindelig karakteristik af stationsbyerne.

Efter i det foregående at have stiftet bekendtskab med stationsbyernes størrelses- og erhvervsforhold vil vi til slut søge at danne os et skøn over de forhold, der har givet mange af stationsbyerne et særpræg, således at der kan blive tale om noget i retning af at udskille enkelte typer.

Den hyppigst forekommende stationsby er alene præget af at være centrum for et mindre opland for dagligvarer, og dennes størrelse vil ligge op mod, og undertiden lidt højere, end de ca. 250 indbyggere, som betinger optagelse i statistikken. I en sådan by vil det almindeligste være, at der er 2 à 3 gange så mange mennesker under håndværk og industri som under handel og omsætning, samtidig med at den under handel og omsætning faldende befolkning vil udgøre ca. $\frac{1}{10}$ af byens samlede befolkning. Bygninger med forretninger vil præge byens hovedgade, og den bebyggelse, der efterhånden opstår derudover, vil være villaer eller småhuse for

funktionærer ved f. eks. skole, jernbane og postvæsen samt for omegnens landmænd, der har trukket sig tilbage fra landbruget. Inden industrien opblomstrede i mange stationsbyer i indeværende



Fig. 1.

århundrede, hørte de allerfleste af landets stationsbyer til denne type, og hvor der nu forekommer afvigelser herfra, vil stationsbyen få et særpræg, der for nogle byers vedkommende vil kunne karakteriseres som i det følgende påvist.

Hvor en stationsby er beliggende langt fra de omgivende købstæder, vil den have mulighed for at blive sæde for mere handel og håndværk, end tilfældet er ved den almindelige stationsby, og det kan ikke være meget fejlagtig at slutte, at de stationsbyer, der

allerede er opført i statistikken i 1901 og 1906, hører til den type. De mest udprægede større byer af denne art er Ringe, fig. 1¹⁴) og Aarup, der er sæde for megen handel samt noget håndværk, men uden industri af større betydning. Befolkningen under håndværk og industri er kun henholdsvis 138 % og 71 % større end befolkningen under handel og omsætning, medens det tilsvarende forhold for alle stationsbyer under eet er ca. 350 %. Disse byer har udpræget købstadskarakter, og den regulære gadebebyggelse på hovedstrøget er det karakteristiske ved bybilledet.

I modsætning til denne kategori står byer uden synderligt opland, men med en betydelig industri. Her kan nævnes Tommerup stationsby, fig. 2, hvor der er 7 gange så meget håndværk og industri som handel og omsætning. Her mangler den udprægede forretningsgade, hvorimod mange mindre gader med villabebyggelse er det karakteristiske. Noget tilsvarende, om end ikke i så udpræget grad, vil gælde en del byer af forskellig størrelse, hvor oplandet ikke er særlig stort, fordi de ligger i nærheden af en købstad med gode vej- og jernbaneforbindelser dertil, men hvor der forekommer industri af en eller anden art. Efter de statistiske oplysninger at dømme kan det se ud, som om dette gælder byer som Espe, Korinth, Ebberup og Hesselager stationsby, der har 5 à 6 gange så meget håndværk og industri som handel og omsætning, og byer som Lange-skov, Knarreborg, Oure og Skaarup, der har ca. 4 gange så meget. Af samme kategori er Vejstrup og Ollerup med hhv. 10 og 7 gange så meget håndværk og industri som handel og omsætning, og her er grunden til den betydelige forskel formentlig at søge i, at disse byers beboere for en væsentlig del foretager deres indkøb i Svendborg, således at der af denne grund kun er brug for få handlende i stationsbyen og i hvert fald ikke for selvstændig bankvirksomhed og lign.

En anden type af stationsbyer forekommer, hvor der som følge

¹⁴) Byplanerne er gengivet med tilladelse af Geodædisk Institut.

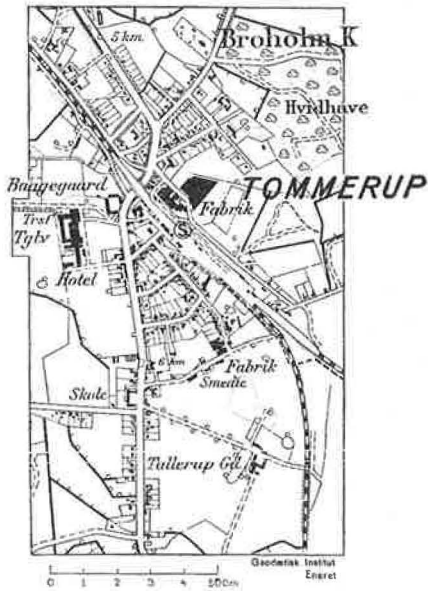


Fig. 2.



Fig. 4.



Fig. 3.



Fig. 5.

af et stort opland er megen handel og omsætning samt mange håndværkere, samtidig med at der også forekommer betydelige industrier med et stort antal arbejdere. Her bliver den med industrien opståede villabebyggelse mindre fremtrædende i forhold til den bebyggelse, der følger af handel og omsætning samt håndværk. I disse byer er det handel, pengevirksomhed og lign. samt håndværket, der sætter sit præg på bybilledet ved at dominere byens hovedstrøg langs landevejen i en sådan grad, at byen får købstads-karakter med en ret betydelig størrelse. Dette gælder f. eks. Nørre Aaby og Glamsbjerg, der trods sine betydelige industrivirksomheder kun har ca. 4 gange så meget håndværk og industri som handel og omsætning, Otterup med ca. 3 gange så meget og Ejby med ca. $2\frac{1}{3}$ gang så meget. Det ret lave forhold for Ejbys vedkommende må skyldes, at den er en betydelig handelsby i kraft af et stort opland og ret fjernt fra købstæder.

Enkelte byer er præget af særlige forhold som f. eks. skoler. Af denne grund har byerne Glamsbjerg, Knarreborg, Korinth og Skaarup en særlig stor del af befolkningen under immaterielt erhverv. Der skal her erindres om, at udenbys elever på disse skoler først til og med folketællingen 1935 er medregnet på opholdsstedet.

I forbindelse med den foregående omtale af stationsbyernes bymæssige udseende må også fremhæves, at bebyggelsen ved stationer ved de senest åbnede banestrækninger ikke har samme tilbøjelighed til at samle sig om stationen som tidligere, men mere omkring den nærmest liggende landsby. Som eksempel herpå kan nævnes Brobyværk. Grunden er sikkert, at man i bilernes tid ikke er så bunden til stationen som tidligere. Det skyldes formentlig også bilerne, at nyere bebyggelser mere orienterer sig til landevejen end til stationen. Dette ser man som f. eks. ved Bred og Ullerslev, fig. 3 og 4.

Fig. 5 viser byplanen for en stationsby — Skalbjerger — der ikke er bleven så stor, at den er optaget særskilt i statistikken.

Betragter man stationsbyerne ud fra et arkitektonisk synspunkt,

må det indrømmes, at det ikke er større skønhedsværdier, der er skabt her. I de fleste stationsbyer er det i reglen en enkelt eller et par bygmestre, der har opført byens huse efter deres egen smag og uden større variationer, og adskillige steder er det en smart muremester, der har opført en del huse for egen regning, og som så har fristet handlende og håndværkere til at købe disse huse og slå sig ned i stationsbyen. Det bedste, der i mangfoldige tilfælde kan siges om disse huse, er det, at deres mangel på soliditet befrier fjernere slægter for at skulle ærgre sig over den kortsynethed, hvorved mange stationsbyer er anlagt og bebygget. I erkendelse heraf er der da også i den nyere tid draget omsorg for en mere planmæssig bebyggelse gennem byplansloven af 1938, der forlanger en udarbejdet byggeplan for bebyggelser med over 1000 indbyggere.

Som eksempel på god byggeskik kan fremhæves Glamsbjerg og for mindre god byggeskik Nørre Aaby, begge omtalt i „Fynske byer og deres mænd“ hhv. side 221 og 275.

Ser man på den byggeskik, der i tidens løb er fulgt med hensyn til husenes udseende og beliggenhed, får man det indtryk, at man i begyndelsen efterlignede købstædernes bebyggelse med sammenhængende huse, således at der fremkommer en regulær gadebebyggelse. Vi ser det f. eks. i Aarup og ligeledes af bebyggelsen langs med landevejen i Ullerslev bondeby, og den samme hustype forekommer i mange stationsbyer, selvom bebyggelsen ikke bliver så talrig, at der kan tales om gadebebyggelse som i købstæderne. Længere ned i tiden, hvor stationsbyerne får mere bypræg, kommer der på hovedstrøget fleretages bygninger med store butikker til, og herudover bliver villabebyggelse det almindelige.

Er en stationsby bleven særlig stor, har den med hensyn til oplandet mulighed for at komme til at spille samme rolle som en købstad, idet den trækker beboerne fra de nærmeste stationsbyer bort fra købstæder til fordel for sig selv. For Fyn vil dette gælde Ringe, omend i noget mindre grad end ved byer af denne type i andre landsdele.

Man har belyst dette forhold på grundlag af det antal rejsende, der i driftsåret 1941—42 (ubetydelig bilkonkurrence) er foretaget fra de mindre landstationer til Ringe og til købstæderne (dobbeltbillet regnet for een billet), idet disse tal til en vis grad vil give



I kortet over Vissenbjerg har man et eksempel på en betydelig landevejsbyggesel fra bilperioden:

udtryk for, hvor disse stationsbyers befolkning søger hen for at få de varer og tjenesteydelser, der ikke forefindes i den mindre by, jfr. nedenstående tabel, der velvilligst er udarbejdet af Sydfynske Jernbaneselskab:

<i>Nyborg-Ringe:</i>	Ringe	Nyborg	Odense	<i>Odense-Ringe:</i>	Ringe	Odense	Svendb
Ørbæk	1883	3829	1309	Hjallese	735	1406	1009
Ellested	981	700	472	Højby	743	6326	526
Fjellerup	1498	985	1052	Aarslev	2662	9257	946
Ryslinge	3392	778	2415	Pederstrup	2253	5495	708
<i>Ringe-Faaborg:</i>	Ringe	Faaborg	Odense	<i>Ringe-Svendborg:</i>	Ringe	Svendb.	Odense
Boltinggaard	403	80	500	Rudme	1196	1424	2723
Espe	1425	950	2840	Kværndrup	2112	6681	4900
Højrup	899	1067	2491	Stenstrup	1882	14080	5458
Haagerup	178	694	770				
Korinth	587	3747	2801				
Grønderup	49	802	299				

Man ser, at Ringe er i stand til at trække et ret betydeligt antal rejsende til sig fra flere af de nærmeste stationsbyer, selvom der også fra disse foretages mange og i de fleste tilfælde også flere rejser til Odense og Svendborg end til Ringe, også selvom det måske ved togskifte i Ringe. Selv en by som Kværndrup, der ligger 18 km fra Svendborg og 31 km fra Odense, har på det nærmeste samme billetsalg til Odense og Svendborg, medens billetsalget til Ringe, 1 km derfra, udgør knap $\frac{1}{3}$ af billetsalget til Svendborg.