

Jernbaner, industrialisering og byudvikling

Introduktion

Læringsforløbet retter sig mod samfundsfag, historie og dansk. Det historiske perspektiv er særdeles væsentligt og giver eleverne en historisk baggrund for og en aktuel forståelse af det kulturlandskab, de kan se i varianter over hele landet.

Det danske jernbanenet blev i hovedtrækkene skabt i 1850-60'erne og suppleret med et fintmasket net af privatbaner i de følgende årtier. I 1930 var jernbanenettet i Danmark udbygget til den største længde, det nåede, og efter 2. Verdens-krig blev mange privatbaner afviklet, stationer nedlagt, og byer ændrede rolle og indbyrdes betydning landet over. Jernbanen var en vigtig og afgørende del af den danske industrialisering og muliggjorde transport mellem byer og landsdele, mellem landbrug/industri og de danske havne. Jernbanerne havde en vigtig indflydelse på byudviklingen – både de større byer og de nye stationsbyer, der opstod i sidste del af 1800-tallet – og blev en meget karakteristisk del af det danske samfund frem til nyere tid. Jernbanen satte sit aftryk overalt i landet i form af jordarbejder, spor, stationer, industri, bydannelse og havneudvikling – og mange af disse spor kan fortsat ses i hele landet. Læringsforløbet giver et indblik i de overvejelser og valg, der skulle træffes, da jernbanerne blev lagt gennem landet.

Forløbet er tilrettelagt således, at det kan benyttes, uanset om eleverne har deres baggrund i en større byskole eller i en skole i en mindre stationsby eller anden mindre by.

Forløbet tager afsæt i en byvandring i Odense med eksemplariske cases og eksempler, som kan anvendes mange steder i landet med udgangspunkt i lokalt kortmateriale, relateret til skolens eget lokalområde. Eleverne medbringer iPads og skal dokumentere byvandringen med fotos taget undervejs.

Eleverne bearbejder efterfølgende viden og egne fotos fra byvandringen i en reportage, der skrives umiddelbart efter på Danmarks Jernbanemuseum eller i et digitalt bykort, udarbejdet i programmet Thinglink på Skoletube. Reportage og bykort skal formidle de indtryk, eleverne har med sig efter oplevelsen af byrummet.

Formål

At formidle jernbanens betydning for den danske industrialisering i form af transport mellem byer og landsdele, mellem landbrug/industri og danske havne gennem nedslag i byens udvikling og udvalgte lokaliteter. At synliggøre byrum og kulturlandskaber som historiske kilder.

Problemstilling

- Hvordan påvirkede anlæggelsen af det danske jernbanenet udviklingen og væksten i de danske købstæder?
- Hvordan har anlæggelsen af det danske jernbanenet påvirket byudviklingen i de danske købstæder, stationsbyer og mindre byer?
- Hvilke barrierer skabte jernbanenettet i de danske byer?
- Hvor ser man i det 21. århundrede tydelige tegn på jernbanens betydning gennem tiden i danske byer?

Faglige mål og kernestof

7. - 9. klasse.

Fag

Historie, samfundsfag og dansk.

Varighed

3 timer

Kompetenceområder 7.-9. klasse

Kompetenceområder faget historie efter 9. klasse

Kildearbejde

- Kompetencemål: Eleven kan vurdere løsningsforslag på historiske problemstillinger.
- Færdigheds- og vidensmål: Eleven har viden om kildekritiske begreber.

Kronologi og sammenhæng

- Kompetencemål: Eleven kan på baggrund af et kronologisk overblik forklare, hvorledes samfund har udviklet sig under forskellige forudsætninger.
- Færdigheds- og vidensmål: Eleven har viden om forandringer af samfund lokalt, regionalt og globalt.
- Færdigheds- og vidensmål: Eleven har viden om begivenheders forudsætninger, forløb og følger.

Historiebrug

- Kompetencemål: Eleven kan forklare samspil mellem fortid, nutid og fremtid.
- Færdigheds- og vidensmål: Eleven har viden om sammenhænge mellem fortidsfortolkninger, nutidsforståelser og fremtidsforventninger.

Kompetenceområder faget samfundsfag efter 9. klasse

Økonomi

- Kompetencemål: Eleven kan tage stilling til økonomiske problemstillinger og handle i forhold til egen økonomi og samfundsøkonomi.
- Færdigheds- og vidensmål: Eleven kan redegøre for problemstillinger og muligheder vedrørende bæredygtighed og økonomisk vækst.
- Færdigheds- og vidensmål: Eleven har viden om bæredygtig udvikling og økonomisk vækst.

Samfundsfaglige metoder

- Kompetencemål: Eleven kan anvende samfundsfaglige metoder.
- Færdigheds- og vidensmål: Eleven kan identificere, formulere og gennemføre enkle undersøgelser af samfundsmæssige problemstillinger.

Kompetenceområder faget dansk efter 9. klasse

Fremstilling

- Kompetencemål: Eleven kan udtrykke sig forståeligt, klart og varieret i skrift, tale, lyd og billede i en form, der passer til genre og situation.
- Færdigheds- og vidensmål: Eleven kan tilrettelægge proces fra ide til færdigt produkt.
- Færdigheds- og vidensmål: Eleven kan disponere og layoute stof, så det fremmer hensigten med produktet.
- Færdigheds- og vidensmål: Eleven har viden om virkemidler, grafisk design og efterproduktion.

Forslag til læringsmål

- Eleven har viden om jernbanens betydning for udviklingen af købstæder, stationsbyer og mindre byer.
- Eleven har viden om byudvikling set i forhold til jernbanens anlæggelse og placering.
- Eleven kan redegøre for forskellen mellem byudviklingen i en købstad og en stationsby.
- Eleven kan forklare, hvorledes jernbanens anlæggelse betød udvikling for dansk industri og økonomi.
- Eleven kan bearbejde egne fotos og tekster med digitale værktøjer.
- Eleven kan planlægge, disponere og layoute et stof ud fra valg af virkemidler og kendskab til genretæk.

Indhold, rammer og aktiviteter

Læringsforløbet afholdes dels som en byvandring og dels på Danmarks Jernbanemuseum. Forløbet er delt i fire faser: *forberedelse*, *fordybelse*, *produktion* og *evaluering*. Alle faser planlægges gennemført på museet. En del af forberedelsen kan afholdes på den enkelte skoler. Dette aftales med den undervisnings- og udviklingsansvarlige for Undervisning, Ulrik Vestergaard Jensen. Det konkrete indhold og faglige niveau afstemmes efter klassetrin og kan differentieres efter behov.

Forberedelse

På museet. Varighed: 15 minutter.

Eleverne præsenteres for forløbets indhold, rammer og aktiviteter på Danmarks Jernbanemuseum.

Museets undervisningsansvarlige introducerer baggrunden for byvandringen og skitserer læringsmål for eleverne.

Udvalgt kortmateriale fra Historisk Atlas anvendes i introduktionen.

Fordybelse

Byvandring. Varighed: 60 minutter.

Byvandringen fører eleverne på en målrettet vandring over, under og langs jernbanen i Odense med fokus på de hovedtræk, der er beskrevet ovenfor – dvs. jernbanens anlæggelse i forhold til byen, dens evne til at tiltrække industri og skabe bestemte mønstre og gadeforløb samt nærhed til havnen og de barrierer, som jernbanen også altid har skabt i byerne og landskabet.

Undervejs skal eleverne tage fotos af byrummet og de valgte lokaliteter med iPads. Disse indgår som elevens redskab til den videre bearbejdning. Eleverne inddrages i byvandringen gennem dialog og refleksion over byrummets forandring og egne erfaringer med at færdes i byen.

Følgende nedslag er udvalgt:

- Odenses 2. banegård – 1914, Østre Stationsvej 27
- Stibroen, Byens Bro, 2015
- Østre og Vestre Stationsvej
- Toldbygningen, Østre Stationsvej 43
- Sydfynske Jernbanes stationsbygning, Vestre Stationsvej 5
- Rugårdsvej 5-7 m.fl. med slagterier, kvægtorv og industri
- Jarlsberggade-tunnellen, 1914
- Havnespor og havnerelaterede virksomheder

Fordybelse

På museet. Varighed: 25 minutter.

Eleverne arbejder med et kort over Odense og drøfter placeringen af de forskellige lokaliteter. I plenum fastsættes ruten, og kommentarer til byvandringen og elevernes reaktioner deles.

Det er muligt at inddrage kortmateriale fra elevernes hjemby i denne fase. Her drages paralleller mellem stationsbyen, den mindre by og Odense som købstad. Eleverne skal med afsæt i det lokale kortmateriale reflektere over placeringen af lokaliteter, der har tilknytning til jernbanen, og beskrive byen set med industrialiseringens øjne.

Det anbefales at benytte Historisk Atlas.

Produktion

På museet. Varighed: 60 minutter.

På baggrund af byvandringen og den fælles opsamling bearbejder eleverne deres viden i et digitalt bykort i det digitale værktøj, Thinglink, eller i en reportage, der beskriver byvandringen set med elevens øjne. Begge udtryk inddrager elevens egne fotos af byrummet og udvalgte historiske fotos. Eleven får udleveret et fakta-ark, der beskriver de valgte lokaliteter. Dette kan understøtte elevens arbejde med egen produktion.

I programmet Thinglink bearbejder eleverne egne fotos og udvalgte historiske fotos fra byrummet og indsætter dem i et bykort. De skal ligeledes anvende viden om de udvalgte lokaliteter og forfatte tekster eller indtale lyd, der beskriver bybilledet før og nu. De færdige kort deles på klassens egen Skoletubekanal og præsenteres for klassen.

Reportagen skal indeholde beskrivelser af lokaliteter, stemninger fra byrummet og faktuelle oplysninger. Eleverne bearbejder tekst og fotos og anvender viden og færdigheder om layout og de journalistiske genrer.

Som afrunding drøftes industrialiseringens og jernbanens indflydelse på byrummet set ud fra børn og unges perspektiv. Det er muligt, at eleverne fortsætter arbejdet med deres produktioner på skolen.

Evaluerings

På museet. Varighed: 20 minutter.

Eleverne drøfter i mindre grupper, hvilken viden de har tilegnet sig, og hvilke færdigheder de har anvendt og trænet. Eleverne får udleveret et dokument, hvor de skal fuldende følgende udsagn:

- "Jeg har fået viden om..."
- "Jeg har kendskab til jernbanens betydning for byudviklingen i danske købstæder, stationsbyer og mindre byer. Især..."
- "Jeg kan fortælle om lokaliteter i Odense, der knytter sig til jernbanens anlæggelse..."
- "Jeg kan redigere og bearbejde eget foto- og tekstmateriale..."
- "Jeg kan bearbejde viden, stemninger og fotos i en reportage og anvende virkemidler fra de journalistiske genrer..."

Eleverne præsenterer deres udsagn i plenum.

Faghistorisk tekst · Baggrundslæsning til læreren

Den faghistoriske tekst kan avendes i lærerens egen forberedelse af forløbet på Danmarks Jernbanemuseum eller inddrages i temaer i den daglige undervisning. Indholdet inddrages i byvandringen og fordybelsesfasen.

Anlæggelsen af det danske jernbanenet – hovednet og privatbaner 1847-ca. 1970

Anlæggelsen af de danske jernbaner fandt sted i flere faser. Den første strækning mellem København og Roskilde åbnede i 1847 og var ikke som sådan planlagt som første led i et nationalt jernbanenet, men blot som en isoleret bane. Derefter fulgte med nogen forsinkelse strækningen mellem Roskilde og Korsør i 1856. Disse tidlige strækninger blev anlagt af engelske ingeniører efter kontrakt med den danske stat og drevet som et privat jernbaneselskab, Det sjællandske Jernbaneselskab.

Med planerne for at udbrede banenettet til Jylland og dermed skabe et egentligt nationalt sammenhængende jernbanenet fulgte en diskussion om linjeføringen, som havde både politiske aspekter og som altid, når en bane skulle anlægges, sammenstød mellem både lokale og regionale interesser. Man var nemlig allerede klar over, at der kunne være væsentlig økonomisk effekt af, at banen gik forbi eller til en eksisterende by eller virksomhed. De jysk-fynske baner blev ligeledes anlagt af engelske ingeniører og drevet af et engelsk driftsselskab. Banerne åbnede mellem 1862 og 1869, og dermed var det sammenhængende danske jernbanenet i hovedtrækkene skabt – i store træk det net, vi kører på i dag.

Linjeføringen på Sjælland var ikke kontroversiel, og den fynske strækning, som åbnede i 1865, var heller ikke meget omdiskuteret. Banen kom til at strække sig fra Nyborg forbi Odense og videre til Strib nord for Middelfart. Der var dog kortvarigt diskussioner om i stedet at føre banen fra Odense til Assens og via færgeoverfart fortsætte i Sønderjylland. På det tidspunkt var Assens – Årøsund en meget benyttet overfart blandt andet for postruten fra København mod Europa. Efter krigen i 1848 og ikke mindst i 1864 var denne mulighed ikke længere til stede.

Diskussionen stod især om den jyske linjeføring, dvs. om der skulle bygges en jysk længdebane, der fulgte de østjyske købstæder ved de sejlbare fjorde, eller en tværbane rettet mod handel med England. Der var – før 1864 – diskussioner om, hvorvidt en jysk bane skulle rette sig mod Tyskland og eksport via Hamborg som hidtil, eller om man i stedet skulle sigte mod en forbindelse til England via en ny havneby på vestkysten (Esbjerg). Løsningen blev en kombination af en østjysk længdebane til Aalborg og en tværbane fra Randers/Langå mod vest til Holstebro samt en sydlig tværbane til den nyanlagte havneby Esbjerg. I 1871 førte man banen videre fra Aalborg til Frederikshavn. I 1875 blev der åbnet en vestlig længdebane, der forbandt Esbjerg med Holstebro.

I 1867 overtog den danske stat de jysk-fynske baner og i 1880 også Det sjællandske Jernbaneselskab. I 1885 blev De danske Statsbaner, DSB, etableret.

Jernbanenettet voksede også i årene efter 1870 – der blev anlagt statslige baner, men langt overvejende det, man betegner som privatbaner. Det skyldes banernes finansieringsform og drift, ofte med et væsentligt element af kommunale og amtslige midler. Der blev anlagt nogle tusinde kilometer privatbaner, således at jernbanenettet i Danmark nåede sin maksimale udstrækning omkring 1930 med tæt på 5500 km, næsten ligeligt fordelt mellem statslige og private jernbaner. Det danske jernbanenet blev dermed meget fintmasket med få steder i landet, hvor der var mere end 20 km mellem jernbanelinjerne – omkring 1920 omtalte man nettet som ”en bane til hver mands dør”. Dette jernbanenet var en forud-sætning for de mange (mere end 500) stationsbye og for det system, der opstod mellem landbruget og havnene, der stod for eksporten til England ad søvejen. Jernbanen var en vækstfaktor og igangsætter og bandt aktiviteterne sammen.

Især efter 2. Verdenskrig med udbredelsen af lastbiler og privatbilisme blev de private jernbaner for en stor dels vedkommende nedlagt og enkelte overtaget og drevet videre af DSB. De mange stationsbyer oplevede nedgang og forfald, der er blevet stærkere og mere synligt i de seneste årtier. I 1970 var det danske jernbanenet knap skrumpet til 3000 km – tæt på længden omkring 1900.

Den danske industrialiserings hovedtræk – og sammenhængen med jernbanen

Industrialiseringen havde i Danmark tæt sammenhæng med jernbanen og fandt i store træk sted fra midten af 1800-tallet.

Industrialiseringen brød med den gamle håndværksmæssige produktion bl.a. ved at bruge mekanisk kraft, arbejdsmaskiner og ved at organisere arbejderne i større virksomheder, i fabrikker.

Før industrialiseringen, som i Danmark fandt sted fra midten af 1800-tallet, var landet præget af brugen af heste som trækraft og af vand- og vindmøller som kraftkilde. Udbredelsen af dampmaskinen i bredere forstand fra midten af 1800-tallet og anvendelsen af jern til landbrugsredskaber og maskiner var vigtige elementer i industrialiseringens gennem-brud. Industrialiseringen krævede nye råstoffer og varer, bl.a. kul, og dermed behov for transport af flere varer over længere afstande.

Effektiv transport af råmaterialer og råstoffer var afgørende for industrialiseringen, og først udbygningen af de danske havne fra begyndelsen af 1800-tallet og siden etableringen af et jernbanenet fra midten af århundredet var vigtig for den fortsatte industrialisering. Industrialiseringen fandt først sted i hovedstaden og de større købstæder, men jernbane-nettets stadige udbygning og ophævelsen af købstædernes monopol på handel og ikke-landbrugsmæssig produktion i 1857 bidrog til, at industrialiseringen også gradvis kunne udbredes til landdistrikterne.

Den første industri (1700-tallet og 1800-tallet) var placeret i købstædernes centre, men efterhånden som produktion og produktions-anlæg voksede, flyttede man i slutningen af 1800-tallet industrien ud i byernes yderkant og overlod bykernen til handel og beboelse. Jernbanen havde en stærk tiltrækningskraft på industriens placering.

Den danske industrialisering var i høj grad knyttet til landbruget og de tilhørende korn- og foderstofanlæg, slagterier og mejerier. Disse virksomheder opførte karakteristiske anlæg overalt i købstæderne og til dels også stationsbyerne. Men også andre produktions-virksomheder var afhængige af jernbanerne, og mange stor virksomheder – jernstøberier, papirfabrikker, glasværker og sukker-fabrikker m.fl. – havde egne jernbanespor omkring byerne – i et helt andet omfang, end man kan se i dag. Hele industrikvarterer blev anlagt med adgang til jernbanen.

Efter at bilerne fra 1920'erne gradvis vandt frem og i efterkrigstiden overtog transporten, og byerne oplevede en tilvækst af parcelhuskvarterer, flyttede industrien endnu længere væk fra bykernen og orienterede sig nu mod motorvejene. Sammenhængen med jernbanen forsvandt næsten.

Industrialiseringen var grundlaget for opbygningen af det velstående land, som Danmark blev i løbet af det 20. århundrede.

Industrialiseringens tilknytning til landbruget aftog i løbet af århundredet – ikke mindst i efterkrigstiden, da små og mellemstore virksomheder var kernen i den danske industri.

Jernbanen og de større byer 1850 ff. (byen før banen)

Jernbanens etablering fik stor betydning for de gamle købstæders udvikling. Det danske bylandskab bestod fra middelalderen af – i europæisk sammenhæng – små og forholdsvis tæt placerede byer, som næsten alle var havnebyer. Transport af tunge varer foregik før industrialiseringen i midten af 1800-tallet langt overvejende til søs. Det ændrede sig med etableringen af jernbanen.

Jernbanen og industrialiseringen af de gamle købstadshavne medvirkede til forandringer og udvikling af de fleste gamle byer.

Købstadshavnene blev i løbet af 1800-tallet udbygget – især efter fremkomsten af dampskibe, og efter at jernbanen fra 1860'erne blev sat i forbindelse med havnene. Meget større godsmængder kunne nu transporteres i et sammenhængende system.

Der blev i sidste del af 1800-tallet skabt en tæt relation til landbruget, da havne og godstransport i høj grad var baseret på udførsel af landbrugsprodukter og indførsel af rå- og hjælpestoffer til landbruget. Men lige så vigtigt blev kul til de dampdrevne skibe og tog. Kulpladserne optog stadig større arealer på havnene.

I større byer voksede en landbrugsrelateret industri frem, som var orienteret mod havn og jernbaner. Offentlige slagtehuse, kvægtorve og slagterier var med til at præge mange byers havnenære områder fra 1880'erne, og på havnene dominerede korn- og foderstofvirksomhederne. Men også anden industri placerede sig tæt ved transportvejene – f.eks. værfter, tømmerhandler, gartneriernes salgsforeninger m.m. Jernbanen skabte hurtige forbindelser, men rejste samtidig også barrierer i byerne. Jernbanen og stationen blev typisk lagt i den gamle købstads udkant, men i takt med at byerne voksede og gradvis bredte sig omkring stationen og jernbanen, kom banerne til at ligge som skarpe grænser i det nye, større byrum. Den moderne industribys landskab blev præget af overkørsler og senere broer og viadukter.

Jernbanen forandrede transportmønstrene i byen og skabte flaskehalse, hvor man skulle passere jernbanen – indtil problemerne blev så store, at tunneller eller broer og viadukter blev nødvendige.

Købstædernes centre med handelsgader og industri var ikke orienteret mod jernbanen, fordi de var opstået, før banen kom til, men de nye stationer skabte ofte en ny central plads og et naturligt sted at opføre hoteller. I mange byer blev stationen placeret for enden af en handelsgade, eller en ny gade blev anlagt frem til stationen – ofte med navn af Jernbanegade eller Stationsvej eller lignende. Stationen var den vigtigste indgang til byen, indtil bilerne i efterkrigstiden igen ændrede dette mønster, og nye, alternative bycentre opstod langt fra de gamle stationer og bycentre.

På en vandring i en større, ældre by (købstæderne) kan man finde en række typiske træk, der fortæller om jernbanen og industrialiseringen – det kan være en fordel at se på et bykort fra omkring 1900 og sammenligne med nu:

- Hvordan er handelsgaden orienteret i forhold til stationen – blev gaden nyanlagt i forbindelse med jernbanen? (se på husene)
- Er der en Stationsvej eller en Jernbanegade – findes der en station – eller er den måske flyttet eller revet ned?
- Hvilke bygninger på Stationsvejen eller Jernbanegaden er måske relateret til jernbanen (for eksempel hoteller)?
- Danner jernbanesporene en barriere i byen, og hvordan er barriererne overvundet?
- Er der jernbanespor til industrivirksomheder som slagterier eller andet?
- Har eller havde byen en særlig industri, der var knyttet til jernbanen (sukkerfabrik, teglværk, papirfabrik eller lignende)?
- Er der en sammenhæng mellem havn og jernbane – måske et havnespor eller rester af det?
- Måske er der en færgehavn og en særlig forbindelse mellem jernbane og havn.

Stationsbyer 1850-1950 (banen før byen)

Det danske bylandskab forandrede sig fra midten af 1800-tallet for første gang i flere hundrede år. Flere faktorer lå til grund herfor – blandt andet den voksende befolkning og afvandringen fra landbruget til de større byer – men især to forhold fik betydning.

For det første blev det danske jernbanenet etableret med den første strækning i 1847, og i løbet af de næste mange år blev nettet udvidet og mere og mere finmasket, indtil det kulminerede i 1930'erne.

For det andet blev købstædernes monopol på handel og håndværk ophævet med næringsfrihedsloven i 1857, hvilket gav mulighed for at slå sig ned i landdistrikterne og drive andre erhverv end landbrug. Der var for første gang siden middelalderen basis for anlæggelse af nye byer.

I løbet af 1800-tallets sidste årtier og de første årtier af 1900-tallet voksede et stort antal – formentlig mere end 500 – nye byer frem, hovedsagelig knyttet til jernbanen. Der var en stærk sammenhæng med landbruget, og stationsbyerne blev knudepunkter for transport af landbrugsprodukter og forsyning af hjælpeprodukter til landbruget, men der opstod også forskellig industri, detailhandel og sociale funktioner som forsamlingshuse, missionshuse, skoler og andre institutioner, der servicerede den voksende befolkning i de nye byer, ligesom hoteller skød op i takt med et stigende antal rejsende. Stationsbyerne fik derfor en række karakteristiske funktioner i ofte let genkendelige bygninger som andelsmejerier, maskinfabriker, savværker, købmandsforretninger, brugsforeninger, missionshuse, forsamlingshuse, hoteller m.fl.

Antallet af funktioner afspejlede stationsbyens størrelse, som ofte igen var bestemt af afstanden til den nærmeste store by – købstaden. Der opstod et netværk af større og mindre byer, således at der typisk mellem to købstæder blev etableret en større stationsby og mellem to større stationsbyer en mindre og så videre – afhængig af oplandets størrelse.

Stationsbyerne er let genkendelige med en naturlig bymæssig kerne omkring jernbanestationen – der var ingen gammel bykerne med kirke og torv, og det adskiller stationsbyen stærkt fra de gamle købstæder. Jernbanen kom før den egentlige bydannelse.

Ofte var der tale om en beliggenhed tæt ved en gammel landsby, men typisk voksede den ny by uafhængig af den gamle landsby, og byens opbygning blev defineret af jernbanens placering.

Der blev typisk etableret en hovedgade med tæt bebyggelse, som mindede om købstædernes byhuse, og hovedgaden var enten parallel med eller krydsede jernbanen. Stationsbyernes storhedstid var i første halvdel af 1900-tallet. Bilismens vækst, – og fra 1950'erne hastige udbredelse i konkurrence med jernbanen – førte til, at stationsbyernes rolle efterhånden var udspillet. Jernbanen blev udkonkurreret af den langt mere fleksible last- og personbiltransport.

I stationsbyen kan der ses nogle meget karakteristiske træk, som med fordel kan danne grundlag for en lille vandring:

- Findes der et mejeri (kan ofte kendes på en karakteristisk skorsten eller en høj front med skummesal og læsseramper ud mod vejen)?
- Er der industrianlæg tilknyttet jernbanen (teglværk, savværk, korn- og foderstofsilo eller andet)?
- Hvordan er hovedgadens forløb?
- Findes der en station – eller er den væk?
- Findes der et hotel – missions-, afholds- eller jernbanehotel?
- Hvordan ser husene ud i hovedgaden?
- Findes der gamle huse med butiksvinduer?
- Findes der et forsamlingshus eller et missionshus?
- Er jernbanen måske væk og erstattet af en cykelsti – og kan man finde den nedlagte station?

Byvandring i Odense Jernbaner, industrialisering og byudvikling

Her beskrives de lokaliteter, der besøges på byvandringen i Odense. Det er muligt at differentiere indholdet af vandringen. Dette aftales ved booking af læringsforløbet.

Odenses 2. banegård – 1914, Østre Stationsvej 27

Med jernbanen kom en ny bygningstype, som kom til at udgøre et andet centrum i den gamle by – jernbanestationen. Stationen er let at kende – og det var også meningen. De rejsende skulle ikke være i tvivl, og stationsuret var et meget tydeligt kendetegn. Hidtil havde kirken eller som i Odense domkirken Skt. Knuds Kirke og andre gamle bykirker udgjort centre i byen.

I større byer og også i Odense, der var Danmarks næststørste by efter København, har flere stationer afløst hinanden over tid. I Odense blev banegård og jernbane anlagt nord for den gamle by, nord for slottets have.

Den første stationsbygning fra banens anlæggelse i 1865 er for længst nedrevet. Odenses banegård nummer to blev tegnet af landets førende jernbanearkitekt, DSB's Heinrich Wenck. Der blev brugt dygtige arkitekter til at tegne banegårdene, som er blandt nogle af de flotteste historiske bygninger, vi har. Banegård nummer to åbnede i 1914. Den blev i 1995 afløst af det nye Odense Banegård Center, der er udtryk for en helt ny type station. Den er nærmest et butikscenter og har kun betjening af jernbanen som én af flere funktioner. Bygningen er heller ikke let at genkende som station, sådan som den gamle banegård er.

Stibroen Byens Bro

Udsigten fra stibroen, der åbnede i 2015, giver et indtryk af det omfattende transportlandskab, som jernbanen skabte, og som kom til at præge byens udvikling. Stibroen, der er navngivet Byens Bro, er i sig selv et billede på, at jernbanen skabte en barriere i byen. I flere årtier har byen diskuteret, hvordan man kunne binde byen sammen, sådan at det gamle bycentrum og havnen, der er under omdannelse på grund af tømning af de gamle funktioner, kunne fungere sammen – der er nemlig kun ganske kort afstand mellem det gamle centrum, Flakhaven, og havnen. Gennem en stor del af 1900-tallet har trafikken skullet gå gennem to tunneller og siden 1960 under viadukten i Thomas B. Thriges Gade.

Stibroen er tæt på det sted, hvor Odenses første banegård blev opført i 1865. Jernbanegade med fine offentlige institutioner som Katedralskolen og Landsarkivet for Fyn (Rigsarkivet Odense) blev opført langs denne gade, der blev ført igennem i 1890'erne og blev porten mellem by og jernbane. I mange år efter banens anlæggelse var Jernbanegade ikke ført helt frem til stationen. Det skyldes de særlige forhold i Odense, at slottets have lå som en grænse, og at Gråbrødre Kloster lå i vejen for byudviklingen. På den måde viser næsten alle byer både det samme overordnede mønster og små, lokale variationer betinget af særlige forhold.

Østre og Vestre Stationsvej

Østre Stationsvej blev anlagt samtidig med jernbanen i 1865 og skulle skabe adgang til Nørrebro. Over for banegården, i Kongens Have, blev der opført et posthus, som dog ret hurtigt blev revet ned. Øst for Byens Bro ligger Posten, byens rytmiske spillested. Det hedder Posten, fordi det er en bygning opført i 1916 som postbygning og postpakkehus og knyttet til jernbanen.

Vestre Stationsvej er ført igennem lidt senere og giver adgang til Kongensgade og Middelfartvej. Det ældste byggeri er fra omkring 1870, og fordi stationsvejen lå op mod banen, blev den præget af pænere byggeri, både villaer og boligbyggeri – selv om jernbanen og bl.a. Odense Glasværk samt industrivirksomhederne på Rugårdsvej egentlig gjorde området mindre behageligt til privat beboelse. Hotellerne er placeret på den del af gaden, der ligger tættest på Jernbanegade, på hjørnet Odense nye Missionshotel (i dag Plaza) fra 1915-16 og derefter flere hoteller på strækningen. Det er typisk for gader, der ligger tæt på jernbanen.

Toldbygningen, Østre Stationsvej 43

På hjørnet af Østre Stationsvej og Rugårdsvej, lige over for Kongensgade, ligger den store, flotte bygning, som er Odense Toldkammer. Den er tegnet af den odenseanske arkitekt Jens Vilh. Petersen og opført i 1898-99. Toldbygningen var en offentlig bygning, der skulle signalere vigtighed, og den er opført i meget høj kvalitet. Bygningen er i dag ikke så let at forstå, men den blev opført ganske tæt på jernbanesporene, der lå bag bygningen og fortsatte helt hen til Rugårdsvej. Bemærk de gamle læsseramper. Helt frem til 1955 var der en overkørsel lige bag bygningen. Dvs. at jernbanen krydsede Rugårdsvej. Det var Svendborgbanens spor.

Syddanske Jernbanes stationsbygning, Vestre Stationsvej 5

Syddanske Jernbaneselskabs stationsbygning fra 1876, udvidet senere i 1911 med to små sidefløje, er et eksempel på de mange privatbaner, der blev anlagt fra 1870'erne og frem. Der var ventesal for passagerer til 1. og 2. klasse og 3. klasse i den ene sidefløj tv. Banen strakte sig mellem Odense og Svendborg, og selv om stationen blev nedlagt i 1955, er Svendborg-banen den eneste af de fynske privatbaner, der fortsat er aktiv. Banerne fra Odense var: Svendborgbanen 1876, Nordfynske (Odense-Bogense) 1882-1966, Odense-Kerteminde-Martofte 1900-1966, Odense-Nr. Broby-Faaborg 1906-1954, Nordvest-fynske (Odense-Brenderup-Middelfart) 1911-1966. Fra 1955 blev bygningen benyttet som rutebilstation – nu vandt bilerne over privatbanerne over hele landet.

Bygningen er placeret aksefast over for Thorsgade, næsten som den store station over for Jernbanegade. I dag er det nyere bygninger, men der blev skabt en lille plads med afskårne hjørner omgivet af Odenses første villakvarter, der nu er næsten forsvundet. Kun en enkelt villa ses i Thorsgade. I begyndelsen fandt man jernbanen tiltrækkende og spændende, men efterhånden som området blev præget af fabrikker, var det ikke længere interessant for Odenses borgerskab at bo ved jernbanen. I stedet byggede fabrikanter og velstillede borgere villaer et helt andet sted, i Hunderupkvarteret – langt fra jernbanen og de rygende skorstene. Jernbanen var med til at skabe den opdeltede by – industribyen.

Rugårdsvej 5-7 m.fl. med slagterier, kvægtorv og industri

Især industrier, der var knyttet til landbruget, blev placeret tæt ved jernbanen og også tæt ved eller på havnene. Rugårdsvej blev næsten til Odenses slagterigade, selv om der også var andre virksomheder. På den store tomme plads står nu kun de gamle kontorbygninger tilbage fra Exportslagteriet, som var et meget stort og moderne anlæg, da det blev opført i 1894-96. Der var både beboelse, restauration, slagtehal for svin og kreaturer, kødkontrol, kontorer og kødudsalg i den ene af bygningerne ud mod Rugårdsvej.

Længere ude ad Rugårdsvej, på den anden side af vejen, lå Koopmanns Svineslagteri, mens der på samme side længere ude – der hvor TV2 i dag holder til – blev opført byens store kvægtorv i 1911. Endnu længere ude på Rugårdsvej nr. 60 blev et kæmpestort anlæg opført til Odense offentlige Slagtehus og Næringsmiddelkontrol i 1926-1927. Ingen af de store, gamle slagterier er aktive længere – men de blev alle anlagt på grund af nærheden til jernbane og havn.

Jarlsberggade-tunnelen

Den store tunnel blev anlagt i 1914, da jernbanen over Fyn blev udvidet fra et enkelt spor til et dobbeltspor. Et enkelt spor var for lidt til trafikken over Fyn, og der var tit problemer med at afvikle togdriften. Tunnelen er så lang, fordi der også var plads til en række andre spor til Odenses godsarealer og adgang til slagterier m.m. Den store, lidt uhyggelige, men også imponerende tunnel er et eksempel på, hvordan man overvandt en barriere i byens landskab. Skulle alle de mange spor have ligget ind over en vej, ville det have været næsten umuligt at afvikle trafikken i Odense. Samtidig med Jarlsberggade-tunnelen blev også den store tunnel ved siden af banegården anlagt – Nørrebrotunnelen. Den findes endnu i dag – men den er dækket til og skjult.

Havnespor og havnerelaterede virksomheder

Odense Havn blev skabt for enden af en kunstig, gravet kanal og åbnede i 1803 for skibe. For enden af det gamle havne-bassin ses toldkammeret, der er en udvidet og meget ombygget udgave af det ældre toldkammer. Bygningen er fra 1847 og ligner toldkammer på mange danske havne.

Allerede fra 1865 blev der skabt forbindelse mellem stationen og havnen. Man kan i dag se rester af den bløde bue i Dannebrogsgade, og det første havnespor strakte sig langs den nuværende Thomas B. Thriges Gade ned til havnen. Med udbygningen af havnen i 1884 og med vægt på landbrugets handel med England og importen af kul blev der behov for en stor mængde jernbanespor langs kajerne på havnen. I de seneste år i forbindelse med byomdannelsen er de fleste havnespor forsvundet, og det er i dag svært at se sammenhængene. Det ældste havnespor er for længst væk, men det er også vanskeligt at se det nye havnespor, som med udvidelsen af havnen efter 2. Verdenskrig og i 1960 blev lagt om og først gik over til Åløkke Allé og derefter ned over den store plads, som nu ligger tom med en viadukt over. Det er i virkeligheden et stort jernbaneareal med virksomheder og med forbindelse til havnen.

De tydeligste eksempler på de mange jernbanespor og sammenhængen mellem havn og jernbane ses i dag langs Østre Havnekaj.

Tekst udarbejdet af: Danmarks Jernbanemuseum (René S. Christensen, Henrik Harnow og Lise Stadelund), April 2016.