

# Kvarterdannelse, industrilokalisering og byudvikling i Århus 1870-1920

Jeppes Norskov

*Fortid og Nutid*, marts 2006, s. 21-42.

De fleste købstæder i Danmark gennemgik store fysiske forandringer i tiden efter 1870, da industrialiseringen og befolkningsvæksten skabte behov for mere plads til byudviklingen. Købstædernes kompakte og lukkede byrum, der omkring 1870 i mange henseender stadig bar flere førindustrielle præg, blev åbnet og spredte sig først ud på områderne uden for de gamle byporte og senere til forstæderne både inden og uden for de gamle kommunegrænser. Herved blev den førindustrielle by afløst af den industrielle med dens klart definerede strukturer. Artiklen behandler byudviklingen i landets næststørste by, Århus, fra 1870 til 1925 og sætter fokus på blandt andet kvarterdannelse, industrilokalisering samt kommunal byplanlægning.

Cand. mag. Jeppes Norskov, f. 1974, er ph.d. stipendiat ved Dansk Center for Byhistorie, Institut for Historie og Områdestudier, Aarhus Universitet. Han har tidligere publiceret om blandt andet byplanlægning, byudvikling og industrialisering i bog- og artikelform; senest *Købstadens Metamorfose. Byudvikling og byplanlægning i Århus 1800-1920*, der udkom på Aarhus Universitetsforlag i 2005 (sammen med museumsinspektør ved Odense Bys Museer, Jens Toftgaard Jensen).

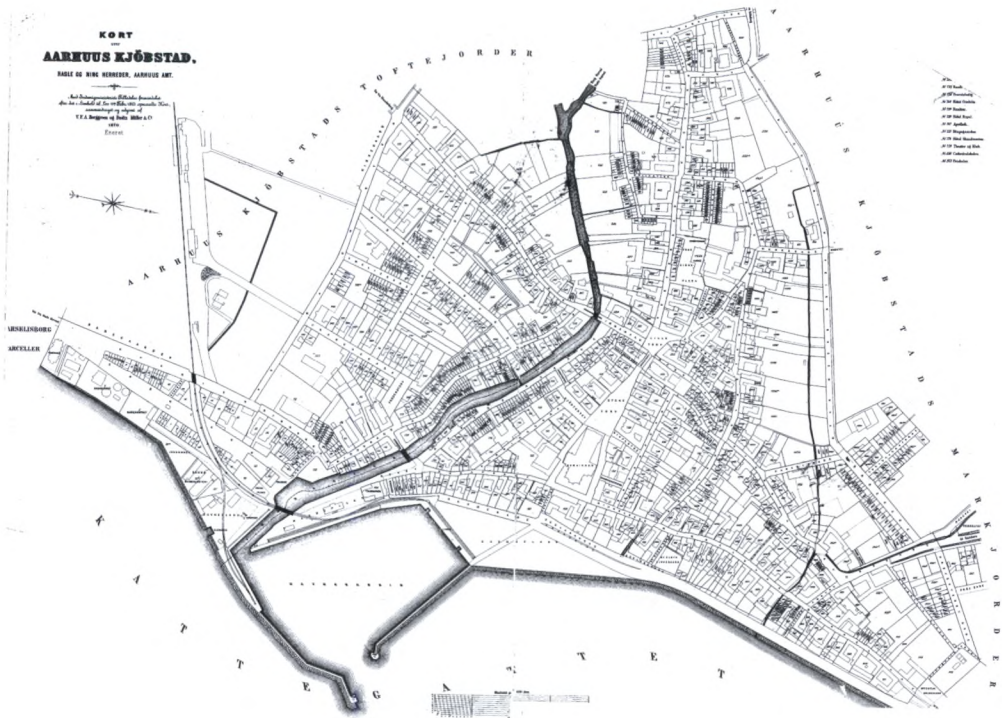
De fysiske forandringer af byerne udgør et centralt element af industrialiseringsprocessen. Centralt i forskningen inden for dette felt er den såkaldte bygeografi.<sup>1</sup> Genstandsfeltet herindenfor er selve rummet og de rumlige mønstre, der skabes af såvel økonomiske, sociale som politiske forhold. Både for den førindustrielle og industrielle by gør sammenhængen mellem socialstruktur, boligforhold samt lokaliseringen af håndværk, erhverv og senere industri, at der i almindelighed dannes en række træk og strukturer i arealudnyttelsesmønstret, som er fælles for en lang række byer.

Temaet for denne artikel er forandringerne af byens indre struktur i Århus i perioden fra 1870 til 1920. Undervejs vil det blive diskuteret, om nogle af de typiske strukturer og træk for såvel den

førindustrielle som industrielle by kan genfindes her. Det vil ske ved at inddrage to centrale forskningstraditioner, der beskæftiger sig hermed.

## Den førindustrielle by – Århus 1870

Århus udgjorde i tiden omkring 1870 et overskueligt miljø. Indbyggertallet var ifølge folketællingen dette år godt 15.000, hvilket knap var en 4-dobling i forhold til folketallet i 1801, der da var på 4.000.<sup>2</sup> Denne tilvækst var foregået, uden at bygrunden, det vil sige den bebyggede del af købstadens jorder, var blevet forøget synderligt. Derfor udgjorde byen stort set det samme areal, som det havde gjort siden middelalderen.



Byens sparsomme fysiske vækst – set i relation til at indbyggertallet næsten var firedoblet – var i perioden efter 1800 hovedsageligt foregået syd for åen. Her var Fredens Torv, Fredensgade, og den endnu ikke navngivne Banegårdsgade blevet anlagt. Denne strækning fungerede indtil opførelsen af Skt. Clemens Bro som forbindelseslinie mellem byen og banegården. Desuden var Søndergade, hvor blandt andet Frichs Fabrikker var beliggende, kommet til, mens der var blevet opført en del etagebyggeri op langs Frederiksgade, der var byens sydlige indfaldsvej. Nord for åen var den første bebyggelse i det område, der senere blev til Øgadekvarteret, skudt op nord for Nørregade. Stadsingeniørens kortsamling, Erhvervsarkivet.

De mange nye indbyggere i byen betød, at nye huse var blevet opført. Mange af disse havde klemt sig ind mellem allerede eksisterende, mens andre var blevet opført på de få tomme byggegrunde, der lå spredt rundt omkring i byen. Samtidig var man begyndt at bygge i højden for på denne måde at udnytte grundene bedre. Byen blev derfor tættere end tidligere og befolkningskoncentrationen højere, men den havde endnu ikke mistet sit førindustrielle præg.

Udover befolkningsvæksten og nybyggeriet var der dog et par andre ting i bybilledet, der indikerede, at man ikke

længere befandt sig i 1800. Det drejede sig om den nye moderne kysthavn, der var blevet udbygget fra 1845-61 og afløste den gamle åhavn, åbningen af jernbanen i 1862 samt en række relativt nyetablerede industrivirksomheder. Sidstnævnte vender vi tilbage til senere. Syv år senere, da hele den jyske længdebane var etableret, kom Århus til at ligge som et centrum herfor, hvilket kombineret med en god havn skulle vise sig at være en position for gode ekspansionsmuligheder.

Anlægget af jernbanen og etableringen af banegården påvirkede byens hid-

tidige strukturer. Det handelsmæssige og politiske centrum havde hidtil været området omkring Store Torv, rådhuset og domkirken på den nordlige side af åen. Jernbanen og banegården trak imidlertid byen i denne retning, hvorved den begyndte at brede sig hastigt syd for åen. I løbet af de følgende godt 25 år blev det samtidig klart, at et infrastrukturelt og erhvervsmæssigt centrum langsomt voksede frem heromkring. Byen havde nu to centre, men da de ikke varetog de samme funktioner, var der ikke tale om, at det gamle blev opløst og afløst af et nyt, men i stedet at de to fungerede side om side.

Den fysiske forbindelse mellem centrene var dog ikke af optimal karakter, idet åen, der i mange år havde været byens grænse mod syd, adskilte de to. Det fik man løst i 1884, da Skt. Clemens Bro blev indviet, hvorved de blev forbundet i en lige linie via broen, Søndergade og Ryesgade. Mentalt vedblev åen dog med at adskille byen i en sydlig og nordlig del, og de udviklede sig også forskelligt frem mod århundredeskiftet.

## Bosættelsesmønstre

Inden for den del af den bygeografiske forskning, der beskæftiger sig med den førindustrielle by, er den amerikanske historiker og sociolog Gideon Sjoberg en af de centrale forskere. Ifølge ham var byens politiske elite og de bedre bemidlede borgeres boliger typisk koncentreret i bykernen langs de centrale gader, torve og pladser i den førindustrielle by.<sup>3</sup> De øvrige sociale grupper i byen blev derved fortrængt til de tilstødende gader, veje og smøger. Herved dannedes der nærmest et system af koncentriske cirkler, hvori den sociale status faldt, jo længere man bevægede sig væk fra centrum. Det er væsentligt for forståelsen af

dette mønster, at bolig og arbejdsplads sjældent var adskilt i den førindustrielle by. Håndværkeren havde således ofte knyttet et værksted til sin bolig, hvor også hans svende og lærlinge i mange tilfælde var bosat. Købmandsgården rummede ud over et udsalg, kornloft, varrelager mv. også en bolig for både købmanden, hans familie samt hovedparten af de, der var knyttet til forretningen.

Når bykernen var det mest attraktive område, skyldtes det blandt andet, at en række betydelige religiøse, politiske og økonomiske institutioner almindeligvis var placeret her. Der kom herved til at ligge et anstrøg af prestige over bykernen, som ikke fandtes i byens øvrige kvarterer. Det var dog ikke kun prestige, der gjorde, at de bedre bemidlede borgere i byerne foretrak at være bosiddende i bykernen. At have en bolig i dette område betød også, at man herved opnåede en placering ved – og derved også en nem og hurtig adgang til – de væsentligste institutioner af økonomisk, religiøs og politisk art, hvorpå deres magt netop hvilede.

Store Torv og Lille Torv, der var de centrale torve i Århus, illustrerer udmærket dette forhold. Her lå omkring 1870 foruden domkirken også bispegården, provsteboligen, katedralskolen, rådhuset, banken og apoteket. I de omkringliggende gader lå desuden Vor Frue Kirke, endnu et apotek, byens teater samt en klub, hvis medlemmer hovedsagelig bestod af folk fra det bedre borgerskab.

Ved hjælp af den såkaldte ligning fra 1880, der er en opgørelse over formue- og lejlighedsskatten, er det muligt at bestemme bosættelsesmønstret for de rigeste 10 % af skatteyderne i byen for dette år.<sup>4</sup> Denne gruppe bestod fortrinsvis af købmænd, men også fabrikanter, en apoteker, en bankdirektør, en læge, biskoppen og byens borgmester var repræ-

senteret. Hovedparten af denne befolkningsgruppe var bosat på Store Torv, Lille Torv, Mejlgade og i Vestergade, der var den centrale indfaldsvej fra vest. Desuden var der også en koncentration ved de 8 byporte i byens udkant. De, der boede her, var udelukkende købmænd, som herved kunne fange bønderne og andre udenbys, når de kom ind til byen for at handle. Dette bryder med Sjöbergs model, men ser man bort fra det, lignede Århus i øvrigt på mange måder den typiske førindustrielle by.

På trods af den klare tendens i bosættelsesmønsteret for de rigeste 10 % af skatteyderne i byen, eksisterede der dog ikke noget skarpt skel mellem rig og fattig i det førindustrielle Århus. De boede i bogstaveligste forstand side om side. I de små smøger og mindre gader, der lå i umiddelbar nærhed af Store Torv og Lille Torv, var der således bosat flere mindre bemidlede familier.<sup>5</sup>

De dårlige infrastrukturelle forhold og det ringe transporttekniske niveau betød samtidig, at al færdsel inden for bygrænsen som oftest var en besværlig og langsommelig affære. Disse forhold gjorde, at man kun inden for et fåtal af byens erhvervsgrupper havde en egentlig adskillelse mellem bolig og arbejdsplads. For de få, der havde, gjaldt det, at afstanden herimellem ikke var særlig stor, hvilket betød, at de var placeret inden for gåafstand af hinanden.

Tilgængelighed og centralitet var således af stor betydning for, hvor folk bosatte sig. Herved var transporten og placeringen af økonomiske aktiviteter ved strategiske punkter af afgørende betydning for bestemmelsen af arealudnyttelsesmønsteret.

Dette forhold understreges yderligere ved en undersøgelse af grundværdierne i byen. En sådan kan foretages med udgangspunkt i *Jordebogen for Aarhus Købstad*, der findes for årene 1872 og

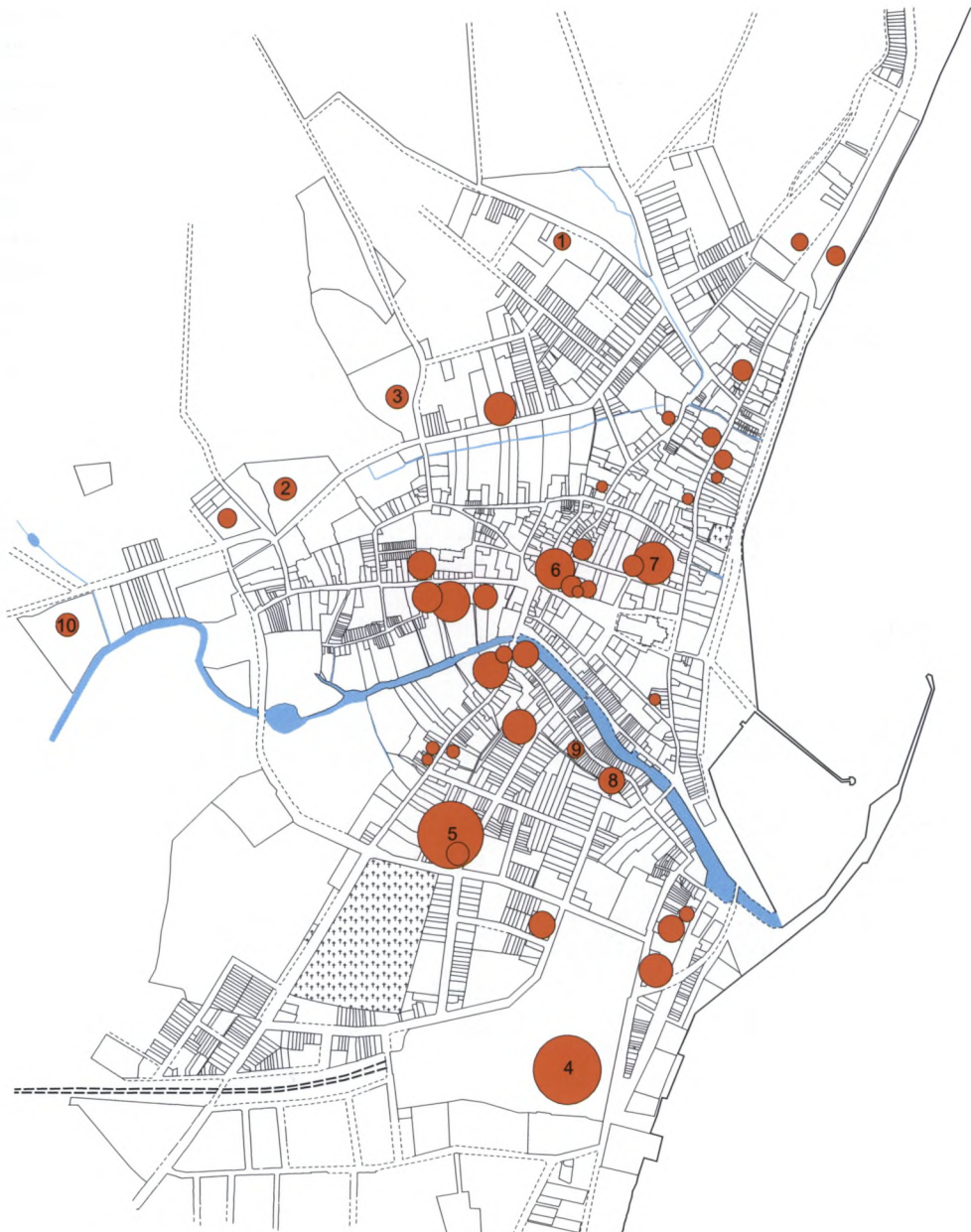
1873.<sup>6</sup> Grundværdierne når et højdepunkt i bykernen, det vil sige på Store Torv og Lille Torv for ellers at aftage, jo længere man bevægede sig væk fra centrum. Undtaget herfra var dog grundværdierne langs hovedindfaldsvejene i form af Vestergade, Frederiksgade og Mejlgade samt i byens få centrale trafikknudepunkter, der nåede et markant højt niveau.

## Industriens lokalisering 1870

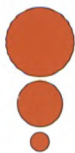
Placeringen af byens industri understreger, hvor stor en betydning tilgængelighed og centralitet havde for arealudnyttelsen. En sådan undersøgelse kan foretages ved hjælp af de såkaldte håndværks- og industritællinger, der blev afholdt i 1871 og 1872.<sup>7</sup> Disse indeholder blandt andet oplysninger om arten af den enkelte fabrik, antallet arbejdere, deres lønforhold, om der blev anvendt mekanisk kraft og i givet fald størrelsen heraf.

I henhold til den definition, der blev anvendt ved diverse forskellige offentlige industritællinger i perioden fra 1870 til 1925, betegnes bedrifter med mere end 6 arbejdere som industrielle foretagender. Derfor er kun håndværks- og industritællingernes oplysninger om bedrifternes antal af arbejdere af interesse i denne sammenhæng.<sup>8</sup>

Denne definition rummer dog en række svagheder. Eksempelvis blev mange halvstore virksomheder drevet efter principper, der ikke adskilte sig væsentligt fra håndværksvirksomheder. Der vil derfor uden tvivl i det følgende være bedrifter, der på trods af deres håndværksmæssige karakter vil blive henregnet under betegnelsen industri. Samtidig vil der heller ikke blive skelnet nærmere mellem de forskellige former for industri.



Antal ansatte



- 1 P.M. Herskinds Teglværk
- 2 C.C. Langballes Teglværk
- 3 Steinbrenners Teglværk
- 4 Centralbaneværkstedet
- 5 Søren Frichs Jernstøberi og Maskinfabrik
- 6 J.E. Schmalfelds Tobaksfabrik
- 7 K. Christiansens Trikotage og Uldspinderi
- 8 G. Flachs Læderhandel
- 9 Stampes Farverier og Klædefabrikker
- 10 Bryggeriet Ceres

*Kortet er baseret på grundmaterialet udarbejdet til brug for Richard Willerslev: Studier i dansk industrihistorie 1850-1880, 1952, der findes på Erhvervsarkivet.*

Af de i alt 45 virksomheder med mere end 6 arbejdere, der i 1870 var beliggende i Århus købstadskommune, var mere end halvdelen lokaliseret langs byens indfaldsveje og de to centrale torve. Dette understreger først og fremmest betydningen af tilgængelighed og centralitet. Derudover peger dette lokaliseringsmønster også på, at disse virksomheder først og fremmest arbejdede for det lokale marked i form af byen og det nære opland, hvor indfaldsvejene havde stor betydning med hensyn til tilførsel af råvarer og afsætning af produkter.

Hovedparten af den lokaliserede industri var beliggende i baggårde, dette både hvis man måler på antallet af bedrifter og på størrelsen af arbejdsstyrken. Undtagelserne herfra var de større og mere pladskrævende virksomheder, hvis behov for store bygningsanlæg betingede en placering uden for centrum i byens udkant. Årsagen til denne lokalisering var først og fremmest, at grundpriserne her var lavere, hvilket minimerede omkostningerne ved nybyggeri og senere udvidelser. Fælles for de virksomheder, der lå uden for bykernen, var desuden, at de enten var lokaliseret i umiddelbar nærhed af havnen, jernbanen eller åen. For bryggeriet Ceres vedkommende var placeringen tæt ved åen eksempelvis nødvendig, da det havde behov for store tilførsler af vand til produktionen. For virksomhederne nær havnen og jernbanen var denne placering betinget af, at de for de fleste vedkommende arbejdede for mere end det lokale marked. De havde derfor brug for en nem og hurtig adgang til tidens to centrale transportformer, for derved at optimere produktafsætningen og tilførslen af råvarer.

Udover kravet om tilgængelighed, var der også en række andre forhold, der var bestemmende for industriens lokalisering. I perioden fra 1870 til 1920

blev der vedtaget en række bygnings- og sundhedsvedtægter, hvorigennem de offentlige myndigheder kunne påvirke og i nogle tilfælde diktere industrivirksomhedernes placering.

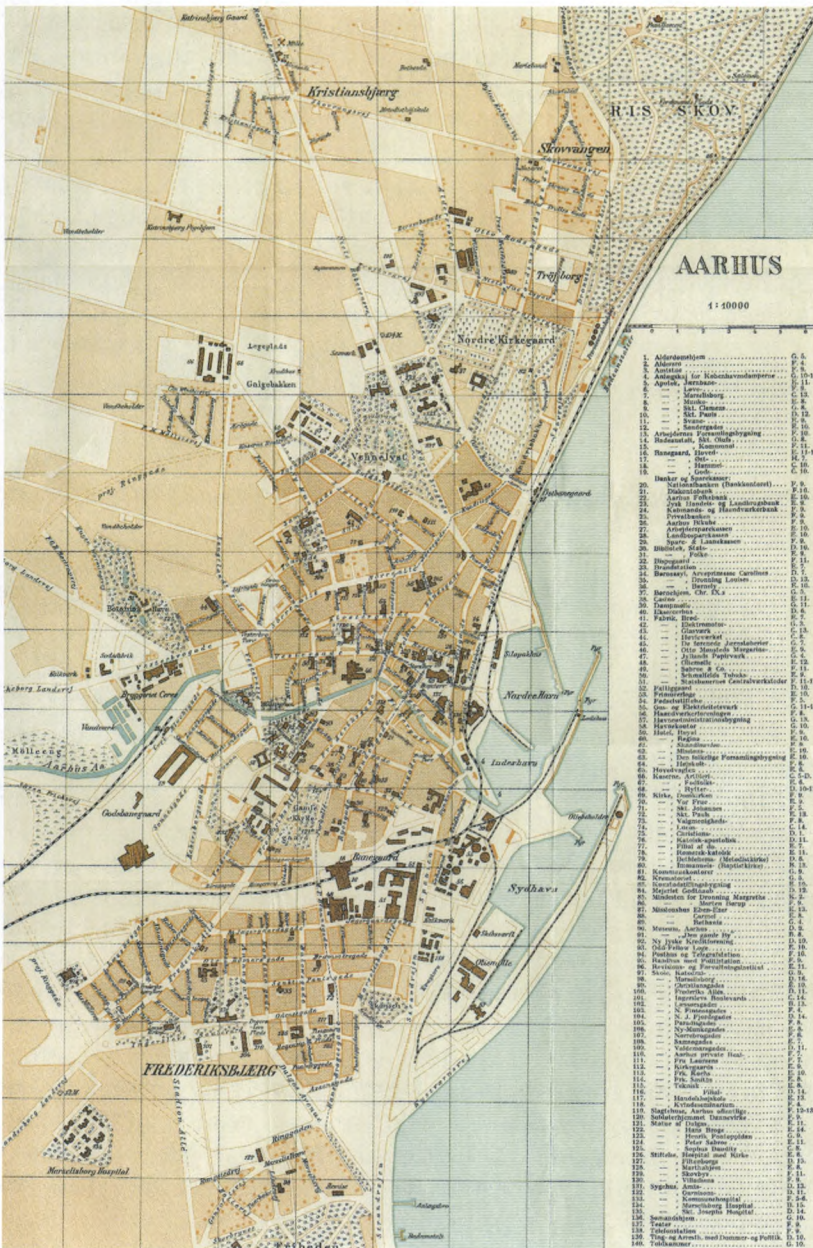
Allerede i et regulativ fra 1857 blev en række erhverv betegnet som skadelige for sundheden. Regulativets bestemmelser blev senere i 1861 indarbejdet i sundhedsvedtægterne.<sup>9</sup> Dette betød, at blandt andet slagterier, garverier, en række kemiske virksomheder samt kalk- og cementbrænderier ikke i fremtiden måtte placeres inden for en nærmere fastsat grænse omkring den indre by. En række andre erhvervs placering skulle desuden godkendes af sundhedskommissionen. Her fandtes dog intet fast regelsæt, idet man fra Sundhedskommissionens side tog stilling fra sag til sag.

Bygningsvedtægternes bestemmelser vedrørte først og fremmest brandfare. De virksomhedstyper, der var omfattet heraf, kunne i de fleste tilfælde få lov til at etablere sig eller opføre nye bygninger, når blot de overholdt bygningsvedtægten og de "... særlige Bestemmelser, som Bygningskommissionen i hvert enkelt Tilfælde anser fornødne".<sup>10</sup> Det vil sige, at man også her tog stilling fra sag til sag.

Effekten af bestemmelserne i bygnings- og sundhedsvedtægterne lader sig ikke aflæse i industriens lokaliseringsmønstre omkring 1870. Man skal frem til omkring 1890, før de slår igenem.

## Den industrielle by – Århus 1920

I 1920 var byen vokset betragteligt. Indbyggertallet var steget fra 15.000 i 1870 til 75.000 – eller 84.000 hvis man regnede de seks forstadskommuner med.<sup>11</sup> Det var man efterhånden var nød til, da



Byen var både areal- og befolkningsmæssigt blevet mangedoblet i perioden siden 1870. Nord for den gamle bykerne var Øgadekvarteret nu fuldt udbygget, mens der endnu var spredte huller i bebyggelsen på Trøjborg, som først blev fyldt ud i 1930'erne. På Frederiksbjerg havde man realiseret dele af den byplan, som Amt og Kampmann præsenterede i 1898. Umiddelbart syd herfor var der opstået en større villabebyggelse omkring gaderne Rungstedvej, Holtevej mv. Dette område var udlagt som et forsøg på at holde på byens gode skatteborgere, som ellers i stor stil flyttede fra kommunen og ud til de naturskønne forstadskommuner i form af blandt andet Højbjerg og Risskov. Læg også mærke til, at den senere anlagte ringgade er projekteret på kortet. Stadsingeniørens kortsamling, Erhvervsarkivet.

de alle udgjorde en del af bydannelsen.

Byen var også vokset arealmæssigt, og flere nye kvarterer var skudt op. Umiddelbart nord for den gamle bygrænse opstod i tiden efter 1870 Øgadekvarteret, mens kvarteret Frederiksbjerg i samme periode udbyggedes syd for banegården. Kvarteret lå fysisk adskilt fra den øvrige del af byen af den i 1860'erne anlagte banegrav. Frem til midten af 1870'erne, hvor Bruunsbro blev bygget over bane-graven, skulle man således ned til Hads Herredsvej, der løb langs med bugten, for at komme fra det nye kvarter og ind til byen. Senere dannedes omkring 1900 Trøjborg-kvarteret, der lå nord for og adskilt fra den øvrige by af en række store offentligt ejede arealer, der var udlagt til kirkegård, alderdomshjem og kommune-hospital. Spredt rundt omkring nord for den gamle bykerne blev der i tiden efter 1870 opført flere store villaer. Selv om der med byggeriet af disse var ansatser til det før, blev der først dannet egentlige villakvarterer efter 1900.

Som det fremgår, rettede byens vækst sig frem til 1900 mod nord og syd. Karakteren af udviklingen var dog vidt forskellig. Nord for åen bestod den fortrinsvis af arbejderboliger, villaer og mindre industri, mens der syd for var tale om arbejderboliger samt både større og mindre industri. Åen fungerede derfor stadig som en skillelinie i byen, hvad angår social status og arten af byggeriet. Først efter 1896, hvor kommunen erhvervede Marselisborg gods og de dertil hørende jorder syd for byen, blev byggeriet her af en mere blandet karakter. Man lod nemlig udarbejde en byplan for de bynære dele af området, der indeholdt klart definerede områder forbeholdt henholdsvis borgerskabet, middel- og arbejderklassen samt industri- og erhvervsvirksomheder, hvorved de to førstnævnte grupper også fandt plads i byens sydlige del.

Udvidelser mod vest blev i første om-

gang blokeret af Århus Mølle og mølledammen. I 1873 indgik kommunen og mølleejeren en overenskomst, hvor man enedes om at nedlægge sluserne og lade dammen forsvinde.<sup>12</sup> Det skete, fordi kommunen var interesseret i at udnytte åens vand som drikkevand og på længere sigt inddrage områderne mod vest til bebyggelse. Jordbunden forblev dog i en lang årerække for sumpet til, at der kunne opføres bygninger i området. I 1890'erne kom der så småt gang i byggeriet, men hovedparten af kvarteret blev først udbygget i 1920'erne.<sup>13</sup>

## Bosættelsesmønstre

Ser vi på Århus i 1920 og tiden umiddelbart herefter, var bosættelsesmønstret for den rigeste 10 % af byens skatteydere markant forandret i forhold til 1870. Hvor de tidligere hovedsageligt var bosat i bykernen omkring Lille Torv og Store Torv, var de nu i højere grad bosat i byens udkant. Enten i de store og mondæne lejligheder langs Kystvejen eller i de villaer, der i tiden efter 1900 var opført nord og syd for byen. Det fremgår af den ligning, der blev udarbejdet for byen i 1925.<sup>14</sup> Desuden var der uden for bygrænsen i de omkransende sognekommuner opstået en række store villakvarterer, der tiltrak mange velhavere. At mange af disse foretrak at flytte ud i forstadskommunerne, hvor skatterne var lavere, var et problem for købstadskommunen. Årsagen hertil var, at købstadskommunen derved mistede mange skattekrone. Mange af beboerne ejede enten selv virksomheder eller arbejdede inde i købstadskommunen, men betalte skat af deres indkomst i den pågældende forstadskommune, hvor de var bosat.

Dette var et problem, som eksisterede i de fleste større købstæder. At det var noget, som optog politikere og embeds-



mænd i købstadskommunerne, fremgår af, at man diskuterede det løbende på en række møder købstadskommunerne imellem allerede fra 1860'erne.<sup>15</sup> Dette var starten på en diskussion, som først blev afsluttet godt 100 år senere med kommunesammenlægningen i 1970. I hele perioden forsøgte specielt de store købstadskommuner således at få indlemmet de omkringliggende sognekommuner, for derved at få del i de velhavendes skattekroner, hvilket sognekommunerne naturligvis forsøgte at undslå sig.

### Øgadekvarteret

Et af de nye kvarterer, der var opstået i byen i tiden efter 1870 var Øgadekvarteret, der var beliggende nord for den gamle bykerne. De første beboelsesejendomme i området blev opført omkring 1870 i form af store villaer. Da de første blev bygget, blev de opført på grundstykker, som på dette tidspunkt forekom landlige. Grundene var store og lå i smukke omgivelser med udsigt over byen og havet. Det stigende boligbehov hos den voksende arbejderbefolkning i byen betød dog, at de private grundejere i området kunne tjene store penge på at udstykke grundene i mindre parceler, hvorpå der kunne opføres etageejendomme. På denne måde kom villabebyggelserne få år efter opførelsen til at indgå som dele af en stadig fremvoksende karréstruktur.

Dette betød også, at den sociale sammensætning i kvarteret ændrede karakter. Ligningen viser, at en fortrinsvis stor procentuel andel af beboerne i 1880 tilhørte middel- og overklassen, det vil sige folk, der tjente mere end 10.000 kr. om året.<sup>16</sup> Denne andel var stort set lig nul i 1925.<sup>17</sup> Årsagen hertil var, at kvarteret nu var domineret af etageejendom-

me, der fortrinsvis var forbeholdt arbejderklassen, det vil sige folk, der i 1925 ikke tjente mere end 3.000 kr. om året.

### Frederiksbjerg

En tilsvarende social sammensætning fandtes i 1925 på Frederiksbjerg. Kvarterets baggrund er dog en lidt anden end Øgadekvarterets. En væsentlig forudsætning for kvarterets vækst var placeringen af banegården i 1862 i byens sydlige ende, hvilket trak byudviklingen i denne retning. Udbygningen af Frederiksbjerg startede omkring 1870, hvor der hovedsageligt langs Jægergårdsgade blev bygget en række beboelsesejendomme. Ifølge folketællingen fra samme år boede der omtrent 300 personer i kvarteret.<sup>18</sup>

I de efterfølgende år gik det stærkt. I 1872 blev Århus Palmekernefabrik anlagt, der i mange år frem og senere under navnet Århus Oliefabrik skulle komme til at sætte sit præg på kvarteret. Fabrikken tiltrak arbejdskraft til området, hvorved der kom en kraftig stigning i antallet af nyopførte boliger. Som en konsekvens heraf steg kvarterets indbyggertal markant, og i 1875 boede der allerede omkring 2000 personer i kvarteret.<sup>19</sup>

Det nye kvarter skabte dog en del administrative problemer, da dele af det ikke var beliggende i købstadskommunen, men derimod i Viby sognekommune. For det første var der mange, der flyttede frem og tilbage mellem de to kommuner, hvilket skabte en del papirarbejde. For det andet indså byrådet, at der var ved at opstå et kvarter lige uden for byen, som det hverken med hensyn til gadeudlæg, afløbsforhold, bygnings- eller sundhedsvæsen havde nogen kontrol med. Da størstedelen af beboerne i kvarteret tillige arbejdede i købstadskommu-

ne, men ikke bidrog til byens udgifter i kraft af deres skattemæssige tilhørsforhold til Viby sognekommune, var det i byrådets interesse at få Frederiksbjerg indlemmet i købstadskommunen.

Samtidig var man i Viby sogneråd også bekymret over udsigten til, at byens vækst ville betyde, at et kvarter, der fortrinsvis var beboet af arbejdere, skulle skyde op, da man kunne forudse, at det ville påføre sognekommunen store udgifter til skoler m.v. uden at give tilsvarende skatteindtægter.

Som en konsekvens heraf henvendte de to kommuner sig i 1872 til Indenrigsministeriet, hvor man søgte om godkendelse til at indlemme de 88 tdr. land, der lå mellem købstadskommunens sydlige grænse, defineret ved jernbaneterrænet, og Marselisborgs hovedparcel.<sup>20</sup> Godkendelsen blev givet, og fra 1874 lå byens grænse mod syd, hvor Odensegade og Ingerslevs Boulevard løber i dag.<sup>21</sup>

Folketællingerne fra 1870 og 1880 samt de kommunale mandtalslister viser, at Frederiksbjerg fra starten var domineret af folk, der typisk var beskæftiget som faglærte eller ufaglærte arbejdere inden for håndværks- og industrifagene.<sup>22</sup> Derved var Frederiksbjerg i modsætning til Øgadekvarteret fra starten, hvad man vil kalde et typisk arbejderkvarter.

## Trøjborg

Trøjborg lignede derimod mere Øgadekvarteret. Kvarteret blev som sagt dannet fra omkring 1900 og frem, og lå som anført adskilt fra den øvrige by af en række store offentligt ejede arealer, der var udlagt til kirkegård, alderdomshjem og kommunehospital.<sup>23</sup>

Den bebyggelse, der blev opført i tiden efter 1900, var udelukkende etageejendomme og byggeri til industri. I perioden

fra 1860 til 1890 blev der dog opført en række villaer i området. Disse var fortrinsvis beliggende med udsigt over vandet, hvorfor de ikke direkte blev inde-sluttet af etagebyggeri. Opførslen af de mange både 3, 4 og 5 etagers ejendomme betød dog, at områdets status faldt, og i tiden efter 1900 blev der ikke bygget flere villaer i kvarteret.<sup>24</sup>

Den sociale sammensætning i kvarteret var i 1925 meget lig den i Øgadekvarteret og på Frederiksbjerg, da en klar majoritet af kvarterets beboere var beskæftiget inden for håndværks- og industrifagene.<sup>25</sup>

## Marselisborg

I tiden efter 1900 blev Frederiksbjergs status som et entydigt arbejderkvarter ændret. I 1896 lykkedes det at skaffe politisk flertal i byrådet for, at kommunen skulle opkøbe et større område umiddelbart syd herfor i form af Marselisborg gods. Årsagen til købet var, at byens vækst mod syd endnu engang havde nået grænsen til Viby sognekommune. Århus kommune havde stået i en lignende situation i 1872, hvor man havde ladet en del af Viby sognekommune indlemme, men det indlemmede areal var nu stort set fuldt udbygget.<sup>26</sup>

Ved bebyggelsen af de nyerhvervede jorder, ønskede man ikke at lade tilfældighedernes spil råde, hvad angår anlæg af gader og veje og deres linieføring. Det havde i vid udstrækning været tilfældet tidligere i blandt andet Øgadekvarteret og på den ældre del af Frederiksbjerg. Årsagen var, at hovedparten af matriklerne i disse områder var ejet af private. De gældende bestemmelser, hvad angår anlæg af gader og veje, var nedfældet i købstædernes bygningslov fra 1858.<sup>27</sup> Denne gav kommunen en mulighed for at øve en vis indflydelse på kommende



Ambt og Kampmanns byplan var omfattende, og man regnede med, at det ville tage 30-40 år, før området var fuldt udbygget. Planen fik stor ros i offentligheden, men desværre var der store dele af planen, der aldrig blev realiseret. Hvad der blev gennemført var den let buede Hans Brogesgade, Tietgens Plads, Dalgas Avenue og dele af Ingerslevs Boulevard, mens Marselis Boulevard og Ringgade i nogen grad blev anlagt i overensstemmelse med planen. Stadsingeniørens kortsamling, Erhvervsarkivet.

gadeudlæg, men i henhold til loven var de dog på ingen måde givet ret til at udarbejde gadeplaner, som de private grundejere skulle følge. Kommunens opgave var at godkende, at planlagte gader og veje tog hensyn til det allerede eksisterende gadenet, og at de havde en hensigtsmæssig retning ud til offentlig vej. Initiativet ved anlæg af gader og veje var derfor i vid udstrækning overladt til de private grundejere.

Det ny erhvervede område var derimod ejet af kommunen, og man kunne derfor selv afgøre og udstikke retningslinierne for, hvorledes og efter hvilken li-

nieføring gaderne skulle anlægges. Derfor nedsatte man allerede kort tid efter købet Udvalget for Marselisborg Jorder, der hurtigt gik i gang med at undersøge mulighederne for at lade en bebyggelsesplan udarbejde for området.

I første omgang satte man byens stadsingeniør, Oscar Jørgensen, på sagen. Jørgensens planforslag delte dog byrådet i to: Nogle mente, at Jørgensens plan hurtigst muligt skulle realiseres, så "... Kommunen kan faa nogle af de Penge ind, den har givet ud ved Kjøbet af Marselisborg". Andre derimod var ikke tilfredse med resultatet af hans arbejde, og

ønskede "... en overlegen Bedømmelse af disse Planer – en Bedømmelse af Mænd, der ere vor Stadsingeniør overlegen".<sup>28</sup>

Enden på diskussionen i byrådet blev, at man kontaktede Jørgensens kollega i København, Charles Ambt, og den Kgl. Bygningsinspektør for Nørrejylland, Hack Kampmann, for at lade dem vurdere stadsingeniørens planer. De to havde dog så mange indvendinger, at de i stedet lod et helt nyt forslag til en byplan udarbejde.

Ambt og Kampmanns plan udmærkede sig specielt ved to forhold. For det første præsenterede de et udkast til en bebyggelse af det ny erhvervede område, der i en dansk sammenhæng udviste en hidtil uset grad af interesse for formgivningen af det offentlige rum. Planen indeholdt ud over forslag til selve anlægget af gadenettet således også udkast og skitser til, hvordan husenes facader skulle tage sig ud samt opførelsen og anlæggelsen af forskellige større byggerier, pladser, udkigspunkter osv.<sup>29</sup> Det, som er interessant i denne sammenhæng, er dog, at de i deres planudkast opererede med en deling af kvarteret efter socialklasser og funktioner. Planen indeholdt således et villakvarter beliggende på det mest attraktive område nær vandet, hvor det var tænkt, det bedre borgerskab skulle bo, et karrékvartér, hvor der skulle opføres boliger for den jævne mand i skikkelse af funktionærer, håndværksmestre og de bedrestillede arbejdere samt et fabriks- og industrikvarter. Denne deling af kvarteret rummede nok en adskillelse af de sociale klasser, men også intentioner om at skabe et både social- og erhvervstopografisk velafbalanceret område i byen.

Det er unikt, og en af de første gange man ser et sådant forslag i en dansk sammenhæng. Planen blev kun til en vis grad realiseret, men ideen om en opdeling af området efter socialklasser og

funktioner blev bibeholdt. De ældre dele af Frederiksberg vedblev efter bebyggelsen af det område, som kommunen i 1896 erhvervede, at være et rent arbejderkvarter. Den nye del, der lagde sig uden på den ældre som en halvcirkel, kom derimod til at rumme kvarterer for såvel arbejder-, middel- som overklassen.<sup>30</sup>

## Social deling

I modsætning til tiden omkring 1870 var der i 1925 en klar social deling af byen. Overordnet set var de sociale klasser delt og bosat i hver deres kvarterer. Arbejderklassen var fortrinsvis bosat i Øgadekvarteret, på Frederiksberg og på Trøjborg. Velhaverne var bosat i villakvartererne i forstadskommunerne, i villaerne nær kysten nord for den gamle bykerne og i de nye Marselisborgkvarter samt i de store og mondæne lejligheder på kystvejen. Byens sociale geografi var således ændret radikalt, hvorved den opdelte industriby var en realitet.

Sammenholder man grundværdierne i byen med de sociale klassers bosættelsesmønstre, opstår der et paradoksalt forhold. På et såkaldt grundværdikort over Århus, der blev udarbejdet i 1932, kan man se, at grundværdierne nåede et højdepunkt i bykernen omkring Store Torv og Lille Torv for ellers at aftage, jo længere man bevægede ud i byens periferi. Undtaget herfra var grundværdierne langs hovedindfaldsvejene i form af Vestergade, Frederiksgade og Mejlgade samt i byens få centrale trafikknudepunkter, der også nåede et markant højt niveau.<sup>31</sup> Udover at betydningen af tilgængelighed og centralitet afspejles tydeligt i byens grundværdier, viser kortet også, at jo tættere man kommer bykernen, det vil sige området omkring Store Torv og Lille Torv, des dyrere var grun-

dene.<sup>32</sup> Byens arbejdere var altså hovedsageligt bosat i de områder, hvor grundpriserne var høje, mens velhaverne hovedsageligt var bosat i villakvartererne i byens periferi og de omkransende sognekommuner med lave grundpriser.

Dette mønster genfindes i flere andre byer og har givet anledning til en række interessante diskussioner.<sup>33</sup> Overordnet set forklares forholdet ved, at de mindre bemidledes rådighedsbeløb til transport var lille, hvorfor de boede nær arbejdspladsen i små boliger. De velhavende var bosat mere luksuriøst i byens udkant på større arealer. Den nære tilknytning, der hidtil havde været for de erhvervsdrivende mellem virksomhed og bolig, var blevet opløst. Den moderne virksomhedsejer, var således ikke bosat ved fabrikken, men derimod typisk ude i forstæderne. Det var nu forbundet med prestige, at flytte fra hovedstrøgene til villakvartererne, hvor der ikke var større erhvervsvirksomheder. Den gamle bykerne var blevet mere beskidt. Baggårdsbyggeriet betød, at det var blevet mindre grønt og tættere i byen. Samtidig var færdslen taget til. Hensyn til grønne omgivelser, lys og luft spillede således nu for de bedre bemidlede en større rolle end hensynet til afstand og centralitet.

Centralt for forståelsen af den sociale adskillelse er også, at de, som flyttede ud, var de, som havde råd. Det var de økonomisk velstillede. Først i mellem- og efterkrigstiden fik de øvrige socialgrupper på grund af forbedrede økonomiske forhold mulighed herfor.

Udviklingen af den offentlige trafik og forbedrede transportmuligheder var dog også af betydning, idet betingelserne for tilgængelighed derved ændrede karakter. Hidtil var det for arbejderen en nødvendighed at være bosat nær arbejdspladsen. Arbejdsdagen var lang, og ofte indeholdt den en middagspause på 1-2 timer, hvor man typisk tog hjem

for at spise. Etableringen af et velfungerende offentligt transportnet ændrede på dette mønster. I Århus blev den første sporvejsrute, der dækkede større dele af byen, taget i drift i 1904.<sup>34</sup> Strækningen gik fra Marselisborg i syd til Trøjborg i nord. Der gik dog noget tid, inden etableringen heraf slog klart igennem og for alvor ændrede på folks bosættelsesmønstre. En gennemgang af mandtalslisterne for Trøjborgkvarteret for 1911 viser således, at en overvægt af kvarterets mandlige beboere havde under 2 kilometer til arbejde, det vil sige mindre end 15 minutter til fods.<sup>35</sup>

Samtidig med at de sociale klasser i vid udstrækning blev adskilt i perioden fra 1870 til 1925, blev det førindustrielle forhold, hvor folk typisk boede og arbejdede samme sted, også opløst. En hastigt faldende andel af arbejdsstyrken indgik således i arbejdsgiverens husstand, som typisk ville have til huse i samme ejendom som virksomheden.

Udover øget velstand blandt arbejderne og bedre transportmuligheder spillede også fagforeningerne en vigtig rolle i denne forbindelse. De arbejdede således længe for, at de mange svende og lærlinge, der tidligere var tvunget til at være bosat hos deres mester, fik mulighed for at stifte eget hjem og familie. Gradvist blev det normen, at mesteren, hans familie samt den arbejdskraft, der var tilknyttet hans værksted, ikke længere var bosat hos under samme tag, som det eller havde været sædvane fra gammel tid. Herved blev det patriarkalske forhold, der havde været mellem mester, svend og lærling delvist opløst for at blive afløst af et arbejdsgiver- og lønmodtager forhold.<sup>36</sup>

Byens stadig større udstrækning inddar således ikke alene betydelige forskydninger i befolkningens relative geografiske fordeling, men tillige en ny struktur med hensyn til forskellige so-



*Frichs Jernstøberi omkring 1890. Virksomheden var fra 1870 og godt 100 år frem en af byens største arbejdspladser. Den beskæftigede både faglærte håndværkere inden for jern- og metalindustrien samt træfagene og mange ufaglærte maskinarbejdere og arbejdsmænd. Ved dens anlæggelse var den beliggende i byens sydlige udkant, men blev dog relativt hurtigt indhentet af byens vækst og omkranset af bolig og erhvervsbyggeri. Fabrikken flyttede omkring 1910 ud til forstadskommunen Aabyhøj, hvor man anlagde nye fabriksbygninger nær det eksisterende jernbanenet. Herved blev Frichs forbundet med såvel gods- og hovedbanegården som havnearealerne, hvorfra der var videre adgang til de nationale og internationale markeder. Foto: Erhvervsarkivet, Århus*

ciale gruppers indbyrdes lokalisering.

## Industriens lokalisering

Samtidig med at de forskellige sociale grupper i byen i stigende grad blev adskilt, ændredes industriens lokaliseringsmønster sig også markant i perioden efter 1870. I 1925 var der således opstået egentlige industrikvarterer i byen.

I 1925 var der mere end 300 virksomheder af industriel karakter i Århus. For disse var tilgængelighed og centralitet stadig væsentligt i deres valg af placering. Men mens tilgængelighed i 1870

var betinget af en lokalisering ved en af byens indfaldsveje, var det i 1925 i lige så høj grad betinget af en placering ved havnen eller jernbanen. Specielt for de større virksomheder var en beliggenhed i umiddelbar nærhed af havnen og jernbanen af stor betydning.

Det var blandt andet gældende for Århus Oliefabrik, der med knap 800 ansatte i 1925 var blandt de største arbejdspladser i byen. Den egentlige fabrik var beliggende syd for banegården, men virksomheden havde siden 1915 flyttet en del af produktionen ned på sydhavnen. Placeringen her, hvor virksomheden havde sit eget kaj anlæg, var fordelagtig, da man blandt andet und-



Kortet er baseret på statistisk materiale, lønindberetninger 1917 i Dansk Arbejdsgiverforenings arkiv, Erhvervsarkivet, Arbejdsgiverforeningens Haandbog 1917 og 1920, Erhvervsarkivet, Industriforeningens fortegnelse over danske virksomheder 1914-1920, Erhvervsarkivet og Danmarks Statistisk: Industrielle Produktionsstatistikker for 1917 (S 16/102-104) og (S 16/107-108), Rigsarkivet.



*Århus Oliefabrik omkring 1920. Under navnet Århus Palmekernefabrik opførtes i begyndelsen af 1870'erne en række markante fabriksbygninger i byens sydlige udkant. Ret hurtigt herefter blev fabriken omgivet af erhvervs- og boligbyggeri. Senere udvidelser måtte derfor foregå andetsteds. Af hensyn hertil og de gældende sundheds- og bygningsvedtægter opførtes flere nye produktionsanlæg til oliefabrikken på Sydhavnen fra 1915 til 1918. På billedet ses disse kort efter indvielsen. Foto: Lokalthistorisk Samling, Århus*

gik at skulle omlade og transportere råstofferne over længere afstande på land. Samtidig drog virksomheden også fordel af at være lokaliseret ved havnen i forbindelse med afsætningen af de færdige produkter. Hertil kom, at man via en sporforbindelse til godsbanegården havde direkte adgang til såvel det regionale som nationale jernbanenet.

Af andre større virksomheder på havnen var Korn- og Foderstofkompagniet (KFK), der ved placeringen på havnen nød de samme fordele som Århus Olie. Endelig var der en række af mindre virksomheder med 10 til 20 ansatte, der var lokaliseret her i henhold til sundhedsvedtægten. Årsagen hertil var, at de var omfattet af den paragraf, der sagde, at erhverv, der var skadelige for sundhe-

den, ikke måtte placeres inden for nærmere fastsat grænse omkring den indre by.<sup>37</sup> Det drejede sig blandt andet om Det Offentlige Slagtehus, der blev opført på Sydhavnen i 1895.

En tungtvejende årsag til havnens stigende betydning var blandet andet de gradvise men store udvidelser, der havde fundet sted siden midten af 1800-tallet. Dette havde ikke blot betydet, at skibstrafikken var øget, men også at der var skabt plads for opførelse af flere store industrianlæg både på havnen og i områderne i nærheden.

Mens byens industrielle tyngdepunkt i 1870 var baggårdsindustrien langs byens indfaldsveje og hovedstrøg, lader dette sig ikke entydigt bestemme i 1925. Baggårdsindustrien udgjorde i 1925 sta-



dig en stor del af den samlede lokaliserede industrielle arbejdsstyrke, men dens andel var faldende. Desuden var der en stor koncentration af virksomheder på Frederiksbjerg omkring Århus Oliefabrik og Centralbaneværkstedet ved jernbanen samt omkring Frichs fabrikker, der lå placeret uden for byen i Åbyhøj. De sidstnævnte steder var koncentrationen af arbejdere så høj, at man kan tale om, at der her var opstået egentlige industrikvarterer. Industrien udgjordes altså af en blanding af baggårdsindustri og fritliggende industri anlæg.

Lige som Frichs fabrikker havde en række andre virksomheder også valgt at flytte produktionen uden for byen i forstadskommunerne. Årsagerne hertil var flere. For det første var grundpriserne lave. Dette var selvsagt en fordel, specielt for de virksomheder hvis produktion betingede store bygningsanlæg. For det andet muliggjorde en udflytning, at en placering i umiddelbar nærhed af jernbanen blev mulig. Jernbanen, og de transportmuligheder den gav, var derved en væsentlig forudsætning for, at der opstod industrikvarterer på Frederiksbjerg, i Åbyhøj og i Viby. For det tredje betød placeringen uden for købstadskommunen også, at virksomheden kunne krybe i skattely. Kommuneskatten var nemlig lavere i sognekommunerne end i købstadskommunen.

## Byen funktionsopdeles

Den svage tendens, der i 1870 var til en funktionsopdeling af byen, var blevet mere markant med dannelsen af egentlige velhaver-, arbejder- og industrikvarterer. De større industrielle foretagender, der i 1870 var lokaliseret i byens udkant, var blevet indhentet af byens vækst og lå i 1920 omkranset af boligbyggeri. Disse virksomheder havde

tydeligvis skabt grobund for nye beboelseskvarterer på grund af deres efterspørgsel på arbejdskraft.

Fabrikkerne kom herved til at få en væsentlig indflydelse på den fremtidige arealudnyttelse i de omkringliggende nabolag. I området omkring Aarhus Oliefabrik og Centralbaneværkstedet blev de hovedsageligt landbrugsorienterede erhverv, der hidtil havde ligget i området, fortrængt. De fritliggende landejendomme blev nedrevet og fabriksbygninger og etagebyggeri opført. Havde en industri først etableret sig, lader det til, at de andre arealbrugere valgte at fortrække på grund af de ulemper og gener, den påførte området. Denne tendens ses i en række både større og mindre industribyer fra midten af 1800-tallet og frem.<sup>38</sup> Virksomhedernes valg af lokalitet var således af stor betydning for byens udformning. Specielt i tiden efter 1900, hvor de stadig større foretagender krævede mere plads.

Arbejderkvarterer lader også til at have samme tendens til at forskubbe andre grupper af arealbrugere. Det ses blandt andet i Øgadekvarteret nord for den gamle bygrænse. Den første bebyggelse, der blev opført her omkring 1870, bestod hovedsageligt af villaer. Det var en boligform, der var ved at vinde indpas i byen på dette tidspunkt. Da de første villaer blev bygget i denne del af byen, blev de opført på grundstykker, som lå i landlige omgivelser. Grundene var store og lå med en smuk udsigt over byen og havet samt en umiddelbar nærhed til skoven.

Det stigende boligbehov hos den voksende arbejderbefolkning i byen betød dog, at de private grundejere i området kunne tjene store penge på at udstykke grundene i mindre parceller, hvorpå der kunne opføres etageejendomme. På denne måde kom villabebyggelserne få år efter opførelsen til at indgå som dele af

en stadig fremvoksende karréstruktur. I et kvarter, hvor etagebyggeri var klart overrepræsenteret, var det ikke længere nær så attraktivt for de bedre bemidlede at bosætte sig, da der for denne gruppe var sket en forringelse af områdets miljø i forhold til tidligere. Den sociale sammensætning i kvarteret ændrede derved karakter. Mens en fortrinsvis stor procentuel andel af beboerne i 1880 tilhørte middel- og overklassen, var denne andel stort set lig nul i 1925. Kvarteret var nu domineret af etageejendomme, der fortrinsvis var forbeholdt arbejderklassen.<sup>39</sup> I perioden fra 1870 til 1920 var der således sket en delvis specialisering og afgrænsning af de enkelte kvarterer.

Denne udvikling foregik i vid udstrækning uden nogen form for kommunal styring eller indgriben. Der eksisterede ikke nogen byplanlov eller lovgivning af anden art, der muliggjorde dette, så længe byggeriet og etableringen af gade- og vejanlæg skete på privatejet jord. Anderledes forholdt det sig derimod på det af kommunen ejede Marselisborg Jorder. Her ser man klart kommunalt styret byplanlægning, hvorved der også skabtes et område i byen, hvis fysiske strukturer adskilte sig klart fra de, der var udviklet de foregående 60-70 år.

## Århus som det typiske eller særegne tilfælde

Ser man på forandringerne af arealudnyttelsesmønstret i industribyen, var de overordnet set ret ensartede. Det typiske mønster var, at de velstillede gradvist fraflyttede centrum. I tilknytning til fabrikkerne opstod der arbejderkvarterer. De dele af den indre by, der stødte op til de nye fabrikker og industrianlæg, blev således langsomt forslummet og proletariseret, hvorved det tidligere mondæne anstrøg forsvandt herfra. Her var det

hverken for byernes gamle borgerskab eller det nye industriborgerskab attraktivt eller prestigøst at bo, og de valgte derfor i stor stil at flytte ud i de nye forstadskvarterer, hvor egentlige villakvarteret skød op.

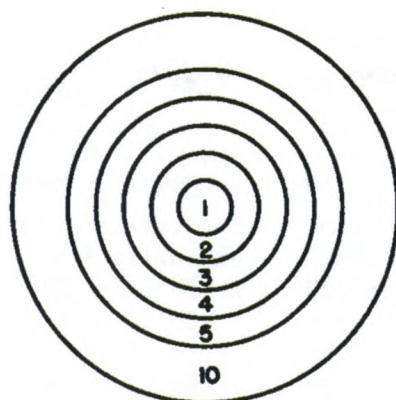
Et godt eksempel herpå er Mejlgade i byens østlig ende, der, indtil Kystvejen blev anlagt i begyndelsen af 1870'erne, havde været en fin gade. Bygningerne her havde på den ene side af gaden haft grund ned til stranden, men de kom nu til at vende over mod baggårdene til de nye fine herskabsboliger på Kystvejen. Gradvist blev de gamle købmandsgårde i Mejlgade afløst af mindre industri og håndværk. På denne vis kom Mejlgade derved til at ligge tilbage med ændrede funktioner og dalende prestige, hvilket var et typisk træk for udviklingen i den gamle bykerne.

De forandringer, som industribyen gennemgik, ses i England fra tiden omkring 1800 og frem, hvor industrialiseringen indtraf først. Her forandres byer som London, Liverpool, Leeds mv. efter det ovennævnte mønster. Fra 1850'erne ses en lignende udvikling i København og et par tiår senere også i de større danske provinsbyer.

Inden for den byhistoriske forskning eksisterer der en række forskellige teorier, der beskæftiger sig med denne forandringsproces. Den ældste – og stadig helt centrale – af disse er den såkaldte koncentriske zoneteori. Den blev præsenteret i 1925 af den amerikanske sociolog E. Burgess i artiklen *Growth of the City*. Teorien var blevet til på baggrund af en række studier udført i 1920'erne af social- og erhvervsstrukturerne i Chicago.<sup>40</sup> Hovedtesen var, at den gamle førindustrielle by lidt efter lidt blev omgivet af nogle karakteristiske zoner, der hver især var karakteriseret ved nogle særpræg.

I selve bykernen findes det centra-

Skematisk fremstilling af den koncentriske zoneteori  
Fra Ole Degn:  
Urbanisering og industrialisering,  
København, 1978.



CONCENTRIC ZONE THEORY

- DISTRICT**
1. Central Business District
  2. Wholesale Light Manufacturing
  3. Low-class Residential
  4. Medium-class Residential
  5. High-class Residential
  6. Heavy Manufacturing
  7. Outlying Business District
  8. Residential Suburb
  9. Industrial Suburb
  10. Commuters' Zone

le forretningsområde, det vil sige selve hjertet i byens kommercielle, industrielle, sociale og kulturelle liv. Herefter følger i anden zone et overgangsområde, der er domineret af udlejningsejendomme i forfald og let industri, der er flyttet ud fra byens centrale område. I tredje zone findes boligområder for den mindre bemidlede del af befolkningen, mens der i fjerde zone er et boligområde for befolkningen med middelindkomster. Denne zone består hovedsageligt af enfamiliehuse og eksklusive udlejningsejendomme. Den yderste og femte zone er et forstads- og satellitbysamfund, der fungerer som soveby for folk, der arbejder i det centrale byområde og dagligt pendler frem og tilbage. Som det ses, antages det i den koncentriske zone-teori overordnet set, at grundværdierne – sammenhængende med tilgængeligheden – i den industrielle by falder kontinuerligt, jo længere væk man bevæger sig fra centrum. Sidstnævnte stemmer godt overens med den struktur, som det omtalte grundværdikort over Århus viste.

Burgess teori tegner naturligvis et noget forenklet billede af industribyens struktur. Man skal derfor erindre, at byernes udvikling blev påvirket af en lang række forskelligartede faktorer, herun-

der mange der var lokalt betingede. Derfor lader det sig næppe noget sted gøre at finde eksempler på en idealiseret industriby med en struktur, der har form efter klart afgrænsede koncentriske cirkler. De faktiske forhold var således mere nuancerede, end Burgess teori giver udtryk for.

Undlader man at lede efter nøjagtigt definerede zoner, er der i eksemplet Århus en række klare tendenser, der lader sig afdække. For det første lå såvel store som små industri- og håndværksvirksomheder her placeret strategisk ved de centrale infrastrukturelle anlæg. For det andet viste undersøgelsen af byens grundværdier, at disse tydeligt nåede et højdepunkt i centrum for derefter at falde ud mod periferien. Andre højdepunkter optrådte langs de centrale trafikårer, og specielt der hvor disse skar hinanden. Den helt afgørende faktor for grundværdiernes niveau var derfor tilgængelighed. Vej- og jernbanenettet tenderede således mod at give byen et stjerneformet mønster og påvirkede derved tydeligt byens struktur.

De ovennævnte forhold kan også findes i andre byer. En række undersøgelser viser således, at lignende tendenser kendetegner arealudnyttelsesmøn-

stret i København og Odense.<sup>41</sup> Hertil kommer, at der i Århus med udgangspunkt i det industrielle tyngdepunkt synes at være en række områder – eller zoner – med en kraftig koncentration af arbejdspladser. Mest markant var dette i området omkring Centralbaneværkstedet og Aarhus Oliefabrik samt Frichs. Egentlige boligzoner kan identificeres i villakvartererne i Åby, Risskov og i byens sydlige del i det nye Marselisborgkvarter, langs og bag ved den daværende Hads Herredsvej, samt i arbejderkvartererne på Frederiksbjerg, Trøjborg og i Øgaderne, om end der i de tre sidstnævnte tilfælde også fandtes en mængde både større og mindre industri- og håndværksvirksomheder.

Vil man forsøge at tilpasse disse zoner ind i Burgess' teori, kan man identificere et bånd af industrivirksomheder rundt om den gamle bykerne. Her lå blandt andet De Forenede Jernstøberier, Mønstedes Margarine Fabrik, Thomas Ths. Sabroe samt Centralbaneværkstedet, Aarhus Oliefabrik og Frichs. Omkring dette lå en zone bestående af de tre ovenfor nævnte arbejderkvarterer og her udenpå et boligområde for overklassen i form af de omtalte villakvarterer. Men kan altså genfinde elementer fra Burgess teori i Århus, om end der skal lidt god vilje til, for at det kan lade sig gøre at bestemme de koncentriske zoner i byen. De forskellige kvarterstyper havde således en tendens til at glide ud og ind mellem hinanden, og de havde derfor karakter af at være temmelig udflydende og ikke klart definerede. Eksempelvis bestod Øgadekvarteret udover en stort andel af etagebyggeri, der fortrinsvist var bebøjet af arbejdere, både af flere mindre håndværksvirksomheder og enkelte villaer.

Nogle af de centrale elementer fra den koncentriske zoneteori synes således – om end ikke entydigt – at være kon-

kretiseret i den århusianske bystruktur. Teorien kan med dens forenklede og idealiserede billede af den klassiske industriby dog ikke tjene som en fuldstændig forklaringsmodel på industriens lokalisering og bosættelsesmønstret. De økonomiske, sociale, politiske og topografiske forhold bibragte således hver især billedet af byens struktur lokale facetter.

I Århus påvirkede åen, mølledammen samt anlægget af jernbanen – herunder også banegraven – og udvidelsen af havnen specielt byens fysiske udvikling i tiden efter 1850. Åen virkede i mange år både som en fysisk og mental skillelinie i byen. Den vanskeliggjorde i første omgang en egentlig forbindelse mellem byens gamle centrum omkring Store Torv og det nye ved banegården. Efter denne var etableret i 1884, udviklede de to dele syd og nord for åen sig stadig i forskellig retning med hver deres klart definerede karakteristika. Først med købet af Marselisborg i 1896 og Ambt og Kampmanns byplan udviklede området syd for åen sig til at være andet en industri og arbejderkvarter. Banegraven virkede i en årrække indtil opførelsen af Bruunsbro på samme måde som åen som en fysisk barriere for byens fysiske ekspansion, idet den afskar området omkring banegården fra det nye arbejderkvarter Frederiksbjerg. I byens vestlige del satte Mølleengen, indtil denne blev drænet, en naturlig begrænsning for byens vækst i denne retning.

I tiden efter 1925 kom en række nye bygningsværker og infrastrukturelle anlæg til, som var med til at påvirke byen fysiske struktur. Det drejer sig om den nye godsbanegård fra 1920'erne, der blev anlagt vest for byen på dele af den gamle mølleegn, ringgaden fra 1930'erne, der omsluttede store dele af den eksisterende by, og det nye rådhus fra begyndelsen af 1940'erne.

Godsbanegården havde hidtil været beliggende på det areal ved Sønder Allé, hvor rutebilstationen ligger i dag. Flytningen skete af flere årsager. Arealet var for lille, der var ikke plads i området til udvidelsesmuligheder, og endelig var tilkørselsmulighederne elendige. Flytningen til Mølleengen var ideel, da der har været masser og plads til spor og pakhuse. Desværre forstørrede godsbanegården den kile, som det eksisterende banelegeme i forvejen udgjorde for derved at uddybe skellet mellem den nordlige og sydlige bydel.

Etableringen af ringgaden fra 1920'erne og frem til slutningen af 1930'erne rettede delvist op herpå. Anlægget af denne var en gammel ide, og forslag hertil ses blandt andet i den byplan for Marselisborg, som Ambt og Kampmann udarbejdede i 1898. Den skabte med den markante bro over banegraven og godsarealerne en tiltrængt forbindelse mellem byens nordlig og sydlige del og aflastede derved de tre eksisterende ved Spanien, M.P. Bruunsgade og Frederiks Allé.

Den status, som Store Torv tidligere havde haft som byens religiøse, politiske og økonomiske centrum blev mere og mere udtømt frem mod 1940. Etableringen af banegården var det første skridt på vejen, senere søgte meget af handelslivet op langs Søndergade og Ryesgade, der senere udviklede sig til at blive byens egentlige strøggader. Bispegården, der havde ligget bag ved Domkirken og umiddelbart op til torvet blev nedrevet i 1882 og gav senere plads til blandt andet det ny Århus Teater, og endelig flyttede man i 1941 rådhuset op til det nuværende placering mellem Park Allé og Frederiks Allé. Herved var byens politiske centrum også flyttet.

De førindustrielle fysiske strukturer, der stadig prægede byen omkring 1870, var derved brudt op. I stedet havde man

fået en by, der indeholdt tydelige tendenser til en egentlig funktionsopdeling med dannelsen af egentlig velhaver-, arbejder- og industrikvarterer.

## Noter

1. For en nærmere introduktion til bygeografien se Ole Degn : *Urbanisering og industrialisering*, København. 1978.
2. *Statistisk Tabelværk*. 5. R. Litra A, nr. 5, tabel 8, s. 17 og tabel 9, s. 20.
3. G. Sjøberg: *The Pre-industrial City, past and present*, 1960.
4. *Ligning over Formue- og Lejlighedsskatten i Aarhus Kjøbstadskommune for Aaret 1880*, Århus Kommunes arkiv, Erhvervsarkivet, Århus.
5. Sst.
6. *Jordebog for Aarhus Kjøbstad 1872-73*, Århus Kommunes arkiv, Erhvervsarkivet, Århus.
7. R. Willerslev: *Sammentælling af Industri- og Erhvervstællingerne 1871/72 og 1872*, Erhvervsarkivet, Århus.
8. For en nærmere diskussion af begrebet industri og anvendelsen heraf i denne sammenhæng henvises der til Ole Hyldtoft: *Københavns industrialisering 1840-1914*, København 1984, Ole Hyldtoft: *Den københavnske industris vækst og lokalisering 1870-1900*, utrykt speciale fra Institut for Historie ved Københavns Universitet, 1970, Hans Chr. Johansen: *Industriens vækst og vilkår 1870-1973*, København 1988, og Hans Chr. Johansen (m.fl.): *Fabrik og bolig - det industrielle miljø i Odense 1840-1940*, Odense 1983.
9. "Sundhedsvedtægt for Aarhus Kjøbstad 1861", i *Aarhus Byraads Forhandlinger 1861*.
10. Citeret efter "Bygningsvedtægt for Aarhus Kjøbstad af 27. September 1895", § 31, i *Aarhus Byraads Forhandlinger 1895*, T18. Bestemmelsen findes også i bygningsvedtægterne fra 1893 (§ 23) og 1880 (§ 13). Jævnfør *Aarhus Byraads Forhandlinger 1880*, T1 og 1893, T29.
11. *Statistisk Tabelværk*. 5. R. Litra A, nr. 5, tabel 8, s. 17 og tabel 9, s. 20.
12. Ib Gejl (red.): *Århus - byens historie*, bd. 3, Århus 1998, s. 15 f.
13. *Bygningskommissionens byggestatistik 1895-*

- 1909, 1909-1913, 1913-24 og 1924-27, Århus Kommunes arkiv, Erhvervsarkivet, Århus.
14. *Ligning over Formue- og Lejlighedsskatten i Aarhus Kjøbstadskommune for Aaret 1925*, Århus Kommunes arkiv, Erhvervsarkivet, Århus.
  15. Se blandt andet *Beretning om forhandlingerne på den 2den forsamling fra de jyske købstæders kommunalbestyrelser, 1866* og *Beretning om mødet for danske købstæder i Odensen den 17de og 18de november 1869*. Begge på det Kongelige Bibliotek.
  16. *Ligning over Formue- og Lejlighedsskatten i Aarhus Kjøbstadskommune for Aaret 1880*, Århus Kommunes arkiv, Erhvervsarkivet, Århus.
  17. *Ligning over Formue- og Lejlighedsskatten i Aarhus Kjøbstadskommune for Aaret 1925*, Århus Kommunes arkiv, Erhvervsarkivet, Århus.
  18. Jf. Elisabeth D. Farah og Johanne Smidt: *Fredriksbjerg 1870 – 1900*, utrykt speciale fra Historisk Institut, Aarhus Universitet 1981.
  19. Sst.
  20. *Aarhus Byraads Forhandlinger 1872*, tillæg 49-77 og *Aarhus Byraads Journalsager*, journal nr. 239/1871, Erhvervsarkivet, Århus.
  21. *Aarhus Byraads Forhandlinger 1871*, s. 96; 1872, s. 53, 55, 58, 61, 66, 75, 83, 91 og 102; 1873, s. 28, 37, 52, 67, 74 og 141.
  22. Jf. Elisabeth D. Farah og Johanne Smidt. (Som note 18).
  23. Jeppe Norskov Stockholm: "Trøjborg – et indflytterkvarter omkring 1910", i *Århus Stifts Årbøger 2001*.
  24. Sst.
  25. Sst.
  26. For en mere udførlig gennemgang af sagsforløbet og Ambt og Kampmanns plan se Jeppe Norskov og Jens Toftgaard: *Købstadens metamorfose – byudvikling og byplanlægning i Århus 1800-1920*, Århus 2005, s. 50-65.
  27. *Bygningslov for Kjøbstæderne i Kongeriget Danmark af 30de December 1858*.
  28. *Aarhus Byraads Forhandlinger 1897*, s. 36.
  29. Denne del af planen er beskrevet af Jeppe Norskov og Jens Toftgaard. (Som note 26), s. 54-63.
  30. Realiseringen af Ambt og Kampmanns byplan strakte sig over mere end et halvt århundrede, og planen blev således flere gange ændret. Området blev først fuldt udbygget i 1960'erne med opførelsen et højhuskompleks udarbejdet af arkitektfirmaet Friis og Moltke.
  31. *Grundværdikort over Aarhus Købstad pr. 1. januar 1932*, udgivet ved Overskyldrådets foranstaltninger, 1932.
  32. Sst.
  33. Ole Degn. (Som note 1), s. 85 ff.
  34. Ib Gejl (red.). (Som note 12), s. 341.
  35. *Det kommunale mandtal for Trøjborg 1911*, Erhvervsarkivet, Århus.
  36. Henrik Fode (m.fl.): *Håndværkets kulturhistorie. Kapløbet med industrien. Perioden fra 1862-1980*, København 1984, s. 145 ff.
  37. "Sundhedsvedtægt for Aarhus Købstad 1861" I *Aarhus Byraads Forhandlinger 1861*.
  38. Ole Degn. (Som note 1), s. 89.
  39. Procentsatsen for 1925 er udregnet på baggrund af *Ligning over Formue- og Lejlighedsskatten i Aarhus Kjøbstadskommune for Aaret 1925*, Århus Kommunes arkiv, Erhvervsarkivet, Århus.
  40. E.W. Burgess: "The Growth of the City" In R.E. Park (ed.): *The City*, 5. ed., 1967.
  41. Ole Hyldtoft: *Københavns industrialisering 1840 – 1914*, København 1984, Ole Hyldtoft: *Den københavnske industris vækst og lokalisering 1870 – 1900*, utrykt speciale fra Institut for Historie ved Københavns Universitet 1970. Hans Chr. Johansen (m.fl.): *Fabrik og bolig – det industrielle miljø i Odense 1840-1940*, Odense 1983 og Henrik Harnow: *Industribyen Odense*, Odense 2001.