

|   |    |
|---|----|
| Indledning .....  | 2  |
| Problemstilling .....                                     | 4  |
| Metode .....  | 5  |
| Forskningsoversigt .....                                  | 5  |
| Jernbanehistorie .....                                    | 5  |
| Byhistorisk forskning .....                               | 7  |
| Lokalhistorisk kildemateriale .....                       | 9  |
| Afgrensning .....   | 9  |
| Brønderslev før jernbanen .....                           | 11 |
| Tidlig historie .....                                     | 11 |
| Transportforhold .....                                    | 14 |
| Erhvervsstruktur .....                                    | 19 |
| Byens funktioner .....                                    | 24 |
| De omkringliggende byer .....                             | 25 |
| Jernbanen kommer til Vendsyssel .....                     | 28 |
| Lovgivning og politisk holdning .....                     | 28 |
| Vendsysselbanen .....                                     | 32 |
| Brønderslev bliver stationsby .....                       | 38 |
| Transportforhold .....                                    | 38 |
| Erhvervsstruktur .....                                    | 39 |
| Byens funktioner .....                                    | 44 |
| De omkringliggende byer .....                             | 46 |
| Brønderslev bliver købstad .....                          | 49 |
| Transportforhold .....                                    | 50 |
| Erhvervsstruktur .....                                    | 50 |
| Byens funktioner .....                                    | 54 |
| Diskussion .....  | 55 |
| Brønderslevs byudvikling før jernbanen .....              | 56 |
| Brønderslevs byudvikling fra stationsby til købstad ..... | 60 |
| Brønderslevs byudvikling i de tidlige købstadsår .....    | 64 |
| Konklusion .....  | 65 |
| Litteraturliste .....                                     | 66 |
| Tekst .....   | 66 |
| Links .....   | 68 |

## Indledning

Gennem årene er mange byer blevet beriget med mere eller mindre omfangsrige lokalhistoriske udgivelser, der beskriver omformningen af det moderne samfund. Sådanne udgivelser er til stor glæde for lokalområdet befolkning, da det sikrer en mulig forståelse for blandt andet erhvervsmæssige og kulturelle særpræg. Med baggrund i egen opvækst i Brønderslevs opland er der for undertegnede opstået en naturlig interesse for, hvorfor og hvordan Brønderslev er vokset til Midtvejsens største by og derigennem nu fungerer som områdets handelsmæssige, industrielle og administrative centrum. De tilgængelige lokalhistoriske udgivelser for området, om end interessante, giver desværre kun mulighed for at forstå den udvikling, Brønderslevsområdet har gennemgået i brudstykker. Særligt skal serien *Fra Land til by*, som er udgivet af de lokalhistoriske arkiver i kommunen, nævnes som en inspirationskilde til specialet. I artikler fra 1988-<sup>1</sup> 2000-<sup>2</sup> og 2006<sup>3</sup>-udgivelserne af serien behandles den generelle byudvikling i korte træk. Dette har været stærkt medvirkende til troen på, at der eksisterer et reelt grundlag for en mere dybdegående analyse af, hvilke samfundsmæssige forhold der har påvirket Brønderslev bys udvikling, samt hvilke forhold der adskiller sig fra det omkringliggende oplands udvikling.

På baggrund heraf ønsker undertegnede at komme med et bud på, hvordan en analytisk gennemgang af Brønderslev bys og oplands omformning til moderne bysamfund kunne udføres.

Niels Peter Stilling pointerer i sin indledning til sit omfattende værk *De nye byer*, at udforskningen af drivkræfterne bag det moderne samfunds udviklingsprocesser oftest tilskrives at: "...være et samspil af nationale og internationale økonomiske og teknologiske impulser"<sup>4</sup> Men som han videre fremhæver er det nødvendigt med en mere nuanceret tilgang til udviklingen i det der i dag kendes som de danske stationsbyer.

---

<sup>1</sup> Andersen, Annemette og Larsen, Per Drustrup. 1988. *Fra land og by - Beretninger fra århundredskiftet*. Forlaget Fraland og by. Brønderslev.

<sup>2</sup> Kristensen, Ruth., Voldbæk, Elert og Voldbæk Grethe. 2000. *Brønderslev - fra landsby til købstad*. I *Fra land og by 7 - Lokalhistorier fra Brønderslev og omegn*. Red. Kristensen, Ruth., Voldbæk, Elert og Voldbæk Grethe. Side 63-73. Forlaget Fra land og by. Brønderslev.

<sup>3</sup> Jungersen, Chr. Jenssen. 2006. *Vester Brønderslev by indtil år 1920*. I *Fra land og by 10 - Lokalhistorie fra Brønderslev og omegn*. Red. Andersen, Lasse., Hansen, Holger Dahl og Kristensen, Ruth. Side 42-67. Forlaget Fra land og by. Brønderslev.

<sup>4</sup> Stilling, Niels Peter. 1987. *De nye byer - Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940*. Selskabet for Stationsbyforskning. s. 9

Følgende vil dette speciale således forsøge at beskrive områdets forandring fra et stort set udelukkende landbrugs- og landsbysamfund til at være et område, hvor Brønderslev med 12.000 indbyggere<sup>5</sup> er den største by i et område, der tæller et opland med flere mindre landsbyer.

Fokusset vil blive lagt på skelsættende samfundsændringer, der har påvirket området i betydelig grad. Her vil ændringer som næringslovgivning og transportforhold blive behandlet for at bidrage til at belyse Vendsyssels, og dermed Brønderslevs, geografiske, demografiske og økonomiske situation i midten af 1800-tallet. Omdrejningspunktet for en beskrivelse af den efterfølgende udvikling i området, og i særdeleshed Brønderslev, bliver byens nye funktion som stationsby efter den vendsysselske jernbanes åbning i 1871. I lyset her af vil det forsøges at give en forståelse for jernbanens betydning for den demografiske udvikling samt ændring i erhvervsstrukturen i området frem mod 2. Verdenskrigs udbrud.

I et forsøg på at besvare de opstillede problemstillinger vil afhandlingen behandle temaer som geografi, lovgivningsændringer, stationsbyers funktioner og oplandsforhold.

---

<sup>5</sup> Egon Jensen: Brønderslev i *Den Store Danske*, Gyldendal.  
[http://denstoredanske.dk/Danmarks\\_geografi\\_og\\_historie/Danmarks\\_geografi/Jylland/Jylland\\_-\\_byer/Br%C3%B8nderslev](http://denstoredanske.dk/Danmarks_geografi_og_historie/Danmarks_geografi/Jylland/Jylland_-_byer/Br%C3%B8nderslev)

## Problemstilling

Brønderslevs nuværende position som administrativt, handelsmæssigt og industrielt centrum for Midtvestsyssel er en position, som byen ikke altid har besiddet. Så sent som i omkring 1870 adskilte det daværende Vester Brønderslev sogn, med Brønderslev som største by, oprindeligt kaldet Vester Brønderslev, sig ikke betydeligt fra de omkringliggende sogne, hverken i forhold til areal, 6.450 tdr. land, eller indbyggertal, 1.454.<sup>6</sup> De omkringliggende sogne var med undtagelse af Serreslev, nu Serritslev, enten sammenlignelige eller større i indbyggertal. Jerslev og Øster Brønderslev sogne mod øst havde henholdsvis 2.300 og 1.405 indbyggere og arealer på 11.534 og 8.107 tdr. land.<sup>7</sup> Mod vest grænsede sognet også op imod Tolstrup sogn, som med et areal på 5.984 tdr. land og 1.236 indbyggere igen ikke adskilte sig fra Vester Brønderslev sogn.<sup>8</sup> Derfor opstår en undren over, hvilke forhold der har ændret sig, sådan at Brønderslev er vokset til en by med 12.171 indbyggere, hvilket med afstand gør den til den største by i Midtvestsyssel. Brønderslevs opblomstring skal således findes i den mellemliggende periode, hvor flere samfundsændringer har haft betydning for den generelle udvikling i provinsen, og hvor især næringslovgivningen, forbedringer af infrastrukturen og den voksende industris økonomiske betydning har spillet en væsentlig rolle. Ved at forsøge at fastlægge det udviklingsmønster, Brønderslev gennemgår som en by i sig selv, giver det også anledning til det interessante spørgsmål: "Hvorfor Brønderslev og ikke en af de omkringliggende landsbyer?". Derfor vil denne afhandling forsøge at besvare følgende problemformulering:

### **Hvilken betydning fik anlæggelsen af byens jernbanestation for Brønderslev og byens tilstødende oplands udvikling i perioden 1840-1940?**

Problemformuleringen forsøger således at kaste lys over den indflydelse, som jernbaneanlægningen fik for Brønderslevs udvikling. Med jernbanen som den umiddelbart centrale del af problemstillingen forsøges der gennem den valgte litteratur at nå frem til en vurdering af, om stationsanlægningen fik en betydning, og hvis, i hvor høj grad kan den efterfølgende udvikling direkte kan tilskrives denne.

---

<sup>6</sup> Trap, J.P. 1875. Statistisk-topographisk beskrivelse af kongeriget Danmark. 2. udgave. Bind 5. Forlagsbureauet. s. 88

<sup>7</sup> Trap. 1875. s. 89-90

<sup>8</sup> Trap. 1875 s. 85-86

## **Metode**

I dette afsnit vil specialets metode blive behandlet. Først vil der komme en oversigt over den hidtidige forskning inden for specialets problemstilling. Efterfølgende vil centrale begreber i specialet behandles og forsøgt defineret.

## **Forskningsoversigt**

Det følgende afsnit vil forsøge at fremlægge den væsentlige litteratur inden for specialets problemstilling. Udover en gennemgang af det valgte relevante litteratur vil det forsøges at begrunde tilvalget af den pågældende litteratur, samt hvad denne bibringer til den eksisterende diskussion omkring emnet, og hvordan lignende problemstillinger tidligere er besvaret.

Diskussionen omkring den eksisterende forskning vil følgende blive fremlagt tematisk i forhold til specialets problemstilling for at sikre den bedst mulige sammenhæng og forståelse for læseren.

## **Jernbanehistorie**

For at kunne vurdere betydningen af jernbaneanlæggelserne for en enkelt bys udvikling er det først og fremmest relevant at undersøge, hvilken forandring jernbanen som transportmiddel skabte. Første del af specialet vil således forsøge at danne et overblik over samtidens holdning i forhold til det nye transportmiddel, da det vil medhjælpe en senere vurdering om, hvorvidt og i hvor høj grad jernbaneanlæggelserne var udtryk for en strategisk investering i infrastruktur i håb om økonomisk afkast.

Da specialets problemstilling afgrænser sig til et fokus på et bestemt område med en enkelt by i hovedfokus, er det udelukkende fundet relevant at anvende dansk jernbanelitteratur. Den danske litteratur behandlede jernbaneemnet er dog stadig et enormt kildemateriale, hvorfor det er valgt at afgrænse valget af litteraturen til det bedst dækkende i forhold til specialets problemstilling.

De danske jernbanehistoriske fremstillinger er mange og vidt forskellige i både tematisering og omfang. For at sikre læseren et overblik over den relevante forskning er det valgt at foretage en grov kategorisering, hvor den danske jernbaneforskning kan opdeles i to hovedgrene. Den ene kan betegnes som den nationale, samfundsrelaterede jernbanehistorie og den anden som den lokalt orienterede, begivenheds- eller strækningsspecifikke jernbanehistorie. De to forskellige udtryk af jernbaneforskningen kan betegnes som oversigtværker og monografier. I specialet benyttes begge grene af de danske jernbanehistoriske fremstillinger, hvilket vil blive beskrevet nærmere i de kommende afsnit.

### **Oversigtsværker**

Den danske jernbanelitteratur, der fokuserer på et nationalt perspektiv, adskiller sig fra den lokalt orienterede jernbanelitteratur, ved at behandle jernbanens historie i Danmark kronologisk gennem en tematisering af udvalgte tidsperioder. Et gennemgående træk for denne type litteratur er beskrivelsen af jernbanen i forhold til det omkringliggende samfund.

Frem til 1. Verdenskrigs udbrud bærer kildematerialet naturligt præg af lovtekster.

Første reelle bud på en historisk fremstilling af jernbanens historie i Danmark udkom i 1933 af Martin Buch og C.I. Gomard. *Danmarks Jernbaner. Historisk og biografisk haandbog*, som udgivelsen er navngivet, består af to bind, hvor første bind er en historisk håndbog indenfor emnet, mens andet bind er en biografisk håndbog. I specialet anvendes dette værk kun i begrænset omfang, hvilket skyldes at de nyere oversigtsværker, som behandles nedenfor, i høj grad er viderebehandlinger af Buch og Gomards udgivelse, hvor mange tematiseringer går igen.

Næste bud på et fyldestgørende oversigtsværk over dansk jernbanehistorie skal findes i DSB's jubilæumsudgivelse, *De Danske Statsbaner 1847-1947*, udgivet af DSB i anledningen af 100-året for indvielsen af den første danske jernbane. *De Danske Statsbaner 1847-1947* beskriver jernbanens historiske udvikling kronologisk, men med tematiserede afsnit i henhold til tidsperioden det pågældende afsnit behandler. 50 år senere, i 1997, udkom det sidste større bidrag til den nationale jernbanehistorie, i form af Jernbanemuseets udgivelse i 3 bind, *På sporet 1847-1997*. Denne udgivelse var ligeledes en jubilæums udgivelse. Jernbanemuseets udgivelses første bind er anvendt i specialet, da dette giver et indblik i de politiske beslutninger og forventninger til anlæggelsen af de første jernbaner i perioden 1847-1914.<sup>9</sup> Bind to og tre i udgivelsen er ikke anvendt i specialet.

### **Monografiske udgivelser**

Da Vendsysselbanen ikke er behandlet i tilstrækkeligt omfang i forhold til specialet problemfelt i de jernbanehistoriske oversigtsværker er der gjort brug af de monografiske jernbanehistoriske udgivelser. En stor hjælp i forbindelse med at erhverve den nødvendige litteratur om Vendsysselbanen, har været Jeppe Hansens, *Danske jernbanestrækninger - En bibliografi*. gennem denne bibliografi har det været muligt at opnå et fint overblik over den tilgængelige monografiske litteratur vedrørende Vendsysselbanen.

---

<sup>9</sup> Thestrup, Poul. 1997. Dampen binder Danmark Sammen i På sporet 1847-1997 jernbanerne, DSB og samfundet. Bind 1. Jernbanemuseet. Odense. s. 7

I forhold til beskrivelsen af generelle forhold i forbindelse med jernbanens anlæggelse, er Niels Jensen udgivelser *Danske Jernbaner* og *Nordjyske Jernbaner* anvendt. Disse giver kort og præcist overblik over de håndgribelige oplysninger om banens forhold, såsom anlæggelses år, stationer på jernbanelinjen og afstand i mellem stationer etc., samt en kort beskrivelse af særlige forhold ved en pågældende bane.

For at opnå en indsigt i de regionale forventninger til jernbanen er Vendsyssel Årbog 1972 anvendt. I artiklen *Den vendsysselske jernvej* af C. Nørrelykke bringes en række avisartikler fra årene omkring Vendsysselbanens åbning. Disse giver et indblik i hvilke diskussioner der var vedrørende linjeføringen af banen omkring Hjørring, de udfordringer transporten med jernbanen gav i de første år efter åbningen samt et indblik i anlæggesarbejdet.

### **Byhistorisk forskning**

For at belyse byudviklingen i Brønderslev er det valgt at inddrage den relevante byhistoriske forskning der behandler den urbane udvikling fra 1800-1940. Den byhistoriske forskning har gennem årene ændret karakter. Som Niels Peter Stilling fremhæver i indledningen til *De nye byer - Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940* forekommer der før 1980'erne ikke betydelig historisk forskning der behandler den generelle urbane udvikling i det 19. og starten af det 20. århundrede. Stilling fremhæver at den historiske forskning hidtil har fokuseret på mere overordnet samfundsforhold, som industrialiseringen i et nationaløkonomisk perspektiv samt 1700-tallets landboreformers betydning for omformningen af samfundet.<sup>10</sup> At der tale om en ny bølge i den byhistoriske forskning fra 1980'erne kommer også til udtryk i Statens humanistiske Forskningsråds projekt *Stationsbyen*, som har skabt grundlag for den senere forskning. Projektet blev igangsat på baggrund af et seminar i 1979, hvor forskere fra forskellige fagområder bidrog med artikler der skulle klarlægge stationsbyens fremvækst. Seminaret udmundede i en rapport indeholdende de artikler der blev fremlagt på seminaret. Det er interessant at fremhæve, at der allerede var en forståelse blandt de involverede forskere, for hvilke styrker og begrænsninger projektet besad. I rapportens afslutningsdiskussion fremhæves det således, at der var et overvejende fokus på stationsbyens opståen og kun i mindre grad fokus på den efterfølgende tid og det fremhæves at der blandt andet i fremtiden burde ligges vægt på mellemkrigstiden.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Stilling, Niels Peter. 1987. *De nye byer - Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940*. Selskabet for Stationsbyforskning. s. 9

<sup>11</sup> Jansen, Chr. R. 1980. *Stationsbyen: Rapport fra et seminar om stationsbyens historie 1840-1940*. Universitetsforlaget i Aarhus. Århus. s. 148-149

Med Niels Peter Stillings bidrag til stationsbyforskningen, *De nye byer*, sker der et nyt skred i den byhistoriske forskning. Problemstillingen i værket beskriver Stilling selv som "... hvordan befolkningsforholdene afspejlede sig i den enkelte bys udvikling og funktion."<sup>12</sup> Stillings forskning sigter altså i mod at give en helhedsbetragtning af stationsbyens udvikling og ikke kun den opståen. Stilling bygger sin metodiske fremgang på en kombination af casebaseret analyse af udvalgte stationsbyer hold op imod en statiske fremstilling af stationsbyens generelle befolkningsforhold, såsom befolkningstal, erhvervsfordeling, og byernes funktioner.<sup>13</sup>

I specialet anvendes også Jørgen Finks bidrag til stationsbyforskningen fra 1992, *Butik og Værksted*. Denne udgivelse ligger sig tæt op af problemstillingerne i Stillings værk, med den forskel at Fink i højere grad fokuserer på erhvervsforholdenes betydning for stationsbyernes udvikling, som han selv fremhæver i udgivelsens forord, og i mindre grad på stationsbyernes funktioner i forhold til det omkringliggende opland.<sup>14</sup>

Med oprettelsen af Dansk Center for Byhistorie i 2001, er der i de seneste år igen kommet en ny bølge af akademiske byhistoriske udgivelser. Denne nyere forskning har i mindre grad fokus på en beskrivelse af den historiske byudvikling i et stationsbyperspektiv, men søger i mod at bidrage med en anderledes tematisering af den danske bys udvikling. Disse udgivelser sigter ud fra en tidsafgrænset hovedtematisering at behandle mere konkrete tematiseringen end generelle udviklingsmæssige forhold set i et samfundsmæssigt perspektiv. Hermed menes der at, hvor stationsbyforskningen forsøger at skitsere de brede træk i forhold til befolkningsforholdene, sigter Dansk Center for Byhistories udgivelser at behandle den byhistoriske udvikling mere nuanceret gennem valgte tematiseringer, som samlet set bidrager til en bred forståelse for urbanismen og urbaniseringen.<sup>15</sup>

Det er i specialet valgt hovedsageligt at anvend Stilling og i mindre grad Finks udgivelser, da problemstillingen for specialet, ligger sig op af en forståelse for byudviklingen i Brønderslev i et stationsbymæssigt perspektiv.

---

<sup>12</sup> Stilling. 1987. s. 10

<sup>13</sup> Stilling. 1987. s. 10

<sup>14</sup> Fink, Jørgen. 1992. *Butik og værksted - Erhvervslivet i stationsbyerne 1840-1940*. Selskabet for Stationsbyforskning. s. 3

<sup>15</sup> Christensen, Søren Bitsch og Thøgersen, Mette Ladegaard.. 2006. *Bysystem og urbanisme ca. 1840-2000 - historie og historiografi*. I *Den moderne by*. Red. Christensen, Søren Bitsch. Aarhus Universitetsforlag. Århus. s. 9



## Lokalhistorisk kildemateriale

I forbindelse med undersøgelsen af den bymæssige udvikling i Brønderslev er der i specialet anvendt en betydelig mængde lokalhistorisk kildemateriale.

C. Klitgaards udgivelse, *Vester Brønderslev Sogns og Brønderslev Købstads Historie*, kan betegnes som hovedværket indenfor lokalhistorien omhandlende Brønderslev. Samtidig er Klitgaards udgivelse den eneste der nærmere sig en karakter af akademisk forskning i Brønderslev. På trods af Klitgaards manglende akademiske baggrund, bevidner omfanget og antallet af hans lokalhistoriske udgivelser om en efterspørgsel af hans kompetencer. Samtidig har han gennem hans mangeårige ansættelse i postvæsnet i Vendsyssel og hans virke som medarbejder på blandt andet Jyllandsposten og Vendsyssel tidende opnået en hvis anerkendelse for hans lokalhistoriske interesser og udgivelser herom.

I specialet er der serien *Land og By* ligeledes anvendt, for at nuancerer Klitgaards udgivelse. Ydermere bliver netop Brønderslevs udvikling fra landsby til stationsby og senere købstad ofte behandlet i artikler heri, hvor de blandt andet bidrager med både gengivelser af enkelte personers erindringer samt mere generelle beskrivelser, behandlet ud fra det lokalhistoriske materiale.

I forbindelse med specialets analyse og diskussion er der i sammenhæng med den byhistoriske forskning også anvendt statistisk kildemateriale. Her er det i løbet af analysen og diskussion tydeligt anført hvorfra de statistiske oplysninger er hentet. Hovedsageligt er Traps topografiske udgivelser anvendelser, men der er i høj grad også anvendt statistisk materiale der er behandlet i de eksisterende byhistoriske og lokalhistoriske udgivelser.

## **Afgrænsning**

Da det er valgt at undersøge Brønderslevs udvikling i forhold til jernbanens anlæggelse og oprettelsen af en station i byen, er det valgt at afgrænse perioden så perioden der behandles i specialet strækker sig fra omkring 1800 til 1940. Det er dog valgt at hovedfokusset skal lige på perioden 1840-1921, da eksisterende forskning antyder, at byudviklingen i disse år er i en brydningsperiode, der kan tilskrives flere faktorer i samfundets udvikling. Perioden før 1840 og efter 1921 vil dog blive behandlet i mindre omfang, for at sikre en kontekstforståelse. Afgrænsningen bød til 1840 er sket med udgangspunkt i Niels Peter Stillings behandling af stationsbyforskningen, hvor han vælger at fastsætte afgrænsningen sådan. Det skyldes et ønske om

at sikre en forståelse for den agrare baggrund stationsbyen voksede ud fra, samt at perioden før 1840 rent kildemæssigt er svagt belyst i forhold til regelmæssigheden i folketællingerne.<sup>16</sup>

Det er samtidig valgt at udelade en analyse af de omkringliggende byers udvikling i perioden 1921-1940, da deres betydning i forhold til udvikling i Brønderslev by i perioden er begrænset.

---

<sup>16</sup> Stilling. 1987 s. 9

## **Brønderslev før jernbanen**

I det følgende afsnit vil Brønderslevs byhistoriske udvikling fremlægges for at sikre læseren en forståelse for udviklingen i området før anlæggelsen af jernbanen og stationen. Først vil Brønderslevs tidligste historie kort beskrives. Herved menes der byen og områdets første benævnelse og opståen som bysamfund, hvorefter den efterfølgende udvikling vil beskrives i grove træk. Derefter vil perioden op til anlæggelsen af jernbane og station i byen behandles for at opnå en forståelse for byens position i denne periode i 1800-tallet. Her vil emner som erhvervsstruktur blive behandlet som tematiseringer, der kan hjælpe til en nuanceret beskrivelse af forholdene i og omkring byen i perioden.

### ***Tidlig historie***

Første tegn på beboelse i det område, vi i dag kender som Brønderslev, er svært at præcisere. De tydeligste tegn på den tidligste beboelse af området er områdets gravhøje, som der kendes ca. 60 af.<sup>17</sup> Tilstedeværelsen af gravhøje i området hjælper til en grov datering for de første beboere i området, da gravhøjenes funktion som begravelsessted kendes fra den tidlige bondestenalder frem til overgangen til den kristne tro i slutningen af vikingetiden. Dermed giver tilstedeværelsen af gravhøje alene ikke mulighed for nogen nærmere datering af de første beboere i området, da tidsperioden strækker sig fra ca. 3900 f.Kr. til ca. 900 e.Kr. I sammenhæng med de arkæologiske fund fra området kan der derimod gives et klarere billede af, hvornår den første beboelse af området fandt sted. Af betydelige fund i området findes flintredskaber og økser, hvilke er karakteristiske for stenalderfundene. Dermed kan det antages, at der har været en vis form for beboelse af området, antageligt i form af mindre bopladser, allerede fra stenalderen. Den betydelige mængde af fund inden for et relativt afgrænset område kan betyde, at fundene kan forbindes med en mere fast beboelse af området, hvilket kan medhjælpe en datering til bondestenalderen, hvor afgrødedyrkning og husdyrhold vandt frem som ernæringsform.<sup>18</sup>

For at opnå en yderligere forståelse af, hvornår det kan antages, at områdets bopladser udviklede sig til et reelt landsbysamfund, kan der med fordel kigges imod stednavneforskningen. Her er der bred enighed om, at de mange stednavne med endelsen ”lev” betegner et ejerskabsforhold, mens første led i disse bebyggelses navne betegner, hvem området er i ejerskab hos. Første led er som oftest et

---

<sup>17</sup> Klitgaard. 1942. s. 10

<sup>18</sup> Klitgaard. 1942. s. 10-11

mandsnavn eller en stilling, personen besidder. Betydningen af Brønderslevs navn antages derfor at være *Brunders "lev"*, hvor Brunder, eller Brundur, antages at være høvdingen i ejerskab over stedet eller området.<sup>19</sup>

Navngivningen af området kan dermed indikere, hvornår første landsby- eller beboelse har fundet sted, da navnet for første gang beskriver et ejerskab over området. En rimelig antagelse må være, at der har været noget at tage ejerskab over. Datering af denne type stednavne giver derfor mulighed for at præcisere tidsperioden til at være mellem år 500 f.Kr. til år 850 e.Kr.<sup>20</sup>

Stednavnet "Brønderslev" er blot et af en række stednavne med "lev"-endelse i Vendsyssel. Disse stednavne strækker sig fra Bindslev mod nord over blandt andre Hundeleve, Vrejlev og Serritslev. Derudover findes også flere af denne type stednavne vest for Brønderslev som Øster og Vester Hjermitslev, mens der øst for Brønderslev findes Jerslev. Disse landsbysamfund, eller levebygder, antages at være navngivet samtidig, hvilket dateres til en tid omkring folkevandringstiden, år 400 e.Kr., hvor nye tilflyttere angiveligt bosatte sig i Vendsyssel.<sup>21</sup> Nyere fund ved det psykiatriske sygehus nord for Brønderslev sår dog tvivl om denne datering. I forbindelse med udgravninger i området i de senere år er der fundet 13-14 huse og flere potteskår, hvilket ifølge museumsinspektøren ved Vendsyssels Historiske Museum, Sidsel Wåhlin, kan dateres til førromersk jernalder. Hun mener dermed, at fundene beviser tilstedeværelsen af en boplads af en vist format allerede så tidligt som omkring år 500 f.Kr. De mange potteskår fundet ved bopladsen indikerer ifølge Sidsel Wåhlin, at der er blevet lavet potter på stedet.<sup>22</sup>

Området omkring det vi i dag kender som Brønderslevs opland har altså i et betydeligt omfang været beboet i omkring 2000 år. At beskrive udviklingen herfra til nu i detaljeret grad vil være for omfattende og ikke hensigtsmæssigt i forhold til specialets problemstilling. Det er dog interessant i henblik på at danne et overblik områdets generelle udvikling. Ovennævnte afsnit beskriver således ikke, hvornår Brønderslev med sikkerhed kan siges at være opstået som et decideret landsbysamfund, men fortæller udelukkende noget om selve områdets tidlige bosættelser. Første egentlige konkrete bevis på, at Brønderslev har opnået en beboelsesmæssig størrelse svarende til et mindre landsbysamfund, er opførelsen af Brønderslev gamle kirkes. Kirken antages at være opført

---

<sup>19</sup> Klitgaard. 1942. s. 12

<sup>20</sup> Vibeke Dalberg: stednavn i Den Store Danske, Gyldendal. <http://denstoredanske.dk/index.php?sideId=164469>

<sup>21</sup> Klitgaard. 1942. s. 12

<sup>22</sup> Esben Heine. *En Andern historie. Fund giver arkæologer ny viden*. Nordjyske. <https://nordjyske.dk/nyheder/anden-historie/207257db-1830-4e15-ba93-e798162fcb7e/112/1513>

omkring år 1150.<sup>23</sup> Første tilgængelige kildemateriale omhandlende Brønderslev findes i de bevarede historiske aktstykker, hvor der i 1305 findes et udstedt brev vedrørende gods i sognet.<sup>24</sup> De tidlige kilder fortæller altså ikke noget om selve samfundet i området, men udelukkende om ejerskabsforhold over betydningsfulde gårde og godser i sognet.

Første gang vi med sikkerhed kan bestemme Brønderslevområdets størrelse er i 1553. Ved præsteindberetningerne i 1553 er der for Brønderslev indberettet 21 gårde i sognet.<sup>25</sup> Der blev her også indberettet seks bol, hvilket betegnede størrelsen af det dyrkede areal tilhørende disse gårde. Det er dog svært at anvende dette jordmål til yderligere vurdering af den senere udvikling, da størrelsen på en bol varierede voldsomt fra landsby til landsby. Samtidig var målet oftest en konstant, der forblev uændret trods et øget opdyrket areal, da målet mestendels blev anvendt til at betegne, hvor stor en andel de enkelte gårde havde i bymarken.<sup>26</sup> Allerede i 1568 kan vi se, at der ved næste indberetning var sket en mindre stigning i antallet af gårde, og samtidig blev der for første gang indberettet antal af huse. I Brønderslev sogn fandtes nu 23 gårde og 21 huse. Selvom disse opgørelser er interessante og giver et indblik i sognets størrelse, kan der herudfra ikke udledes noget præcist om selve udviklingen i Brønderslev by. Her skal vi 100 år længere frem, til 1662, hvor den første matrikelbog blev udarbejdet. Heri blev der til Brønderslev by tillagt 17 gårde, otte bol og 36 huse. Gennem en sammenligning med den senere matrikelbog af 1688 kan vi for første gang se et udviklingsmønster for byen. Heri blev der til Brønderslev by henregnet 27 gårde og 46 huse.<sup>27</sup> På 26 år var der kommet ti nye gårde og huse til. Samtidig giver matrikelbogen fra 1688 første gang indblik i byens størrelse i forhold til det omkringliggende opland, da det her er muligt at sammenligne byens gårdantal og opdyrkede areal med det samlede sogns opgørelse. I hele sognet var der således opgjort 39 gårde og 49 huse og et opdyrket areal på 1.450 tønder land, hvor de 617 af disse blev tilskrevet selve byen.<sup>28</sup> Ud fra matrikelbogens afgørelser tegner der sig altså fra 1688 et billede af et reelt bysamfund i Brønderslev, jævnfør at stort set alle huse i sognet er beliggende her.

Et andet tegn på, at Brønderslev i 1600-tallet havde udviklet sig til et fungerende landsbysamfund, er dateringen af det tidligst kendte grandebrev, som blev oplæst på Jerslev

---

<sup>23</sup> Klitgaard. 1942. s. 83

<sup>24</sup> Klitgaard. 1942. s. 27

<sup>25</sup> Klitgaard. 1942. s. 27

<sup>26</sup> Troels Dahlerup. *Bol*. Den Store Danske. Gyldendal. <http://denstoredanske.dk/index.php?sideId=49170>

<sup>27</sup> Klitgaard. 1942. s. 27-28

<sup>28</sup> Klitgaard. 1942. s. 28

Herredsting i 1643.<sup>29</sup> Grandebreve, også kaldet vider, var lovbestemmelser for den enkelte landsby og regulerede blandt andet udnyttelsen af landsbysamfundets økologiske ressourcer. Hermed menes der, at der i disse vedtægter for eksempel var retningslinjer for, hvornår der skulle sås, om markerne eventuelt skulle indhegnes herefter, og hvor mange kreaturer hver gård havde tilladelse til at afgræsse på den fælles eng. Senere blev disse vider mere omfattende og kom også til at omhandle sociale forpligtigelser i landsbysamfundet samt regler om ønsket opførsel fra fællesskabets beboeres side, såsom opfordring til ikke at være beruset i forbindelse med forsamlinger.<sup>30</sup>

Da matrikuleringerne fra 1600-tallet ikke blev vedligeholdt i forhold til ejerskifter, blev der i starten af 1800-tallet udarbejdet en ny matrikelbog. Ønsket om en ny matrikulering kom ligeledes i kølvandet på udskiftningen i slutningen af 1700-tallet. Ved landboreformerne blev de fælles bymarker opdelt og indhegnet, stavnsbåndet ophævet og muligheden for, at den enkelte bonde kunne købe sig fri og blive selvejer opstod.<sup>31</sup> Dermed skete der store ændringer i landsbysamfundets fællesskab, hvor dyrkningen af jorden blev individualiseret, især i takt med at flere bønder blev selvejende. På trods af de store ændringer bestod landsbyfællesskabet, da flere sociale opgaver stadigvæk skulle løses i fællesskab. Det gjaldt blandt andet syge- fattigdomsvæsen. At landboreformerne også fik betydning for Brønderslev bys vedkommende, kan ses i matrikuleringen af 1844. Byen bestod i sig selv nu af 40 gårde og 76 huse, mens der i sognet var 56 gårde og 91 huse, hvilket vidner om, at reformerne også her betød, at der kom flere selvejere til.<sup>32</sup> I årene frem til 1850'erne udgjorde Brønderslev altså et ganske normalt vendsysselsk landsbysamfund.

### **Transportforhold**

I tiden før etableringen af det danske jernbanenetværk var indbyggerne i Vendsyssel begrænset til færdsel med landtransport og, hvor der var adgang til det, ad vandvejen. I begyndelsen og frem til midten af 1800-tallet foregik længere rejser på landjorden, der ikke kunne klares til fods eller på hesteryg, oftest med postvæsenets pakkepostvogne. Ordningen påbød dog, at alle passagerer, ligesom pakkerne, skulle skifte vogn i næsten hver by, de passede.<sup>33</sup> På grund af de ubejlige og

---

<sup>29</sup> Klitgaard. 1942 s. 34

<sup>30</sup> Paludan, Helge., Ulsig, Erik., Porskrog Rasmussen, Carsten., Bonderup, Gerda., Strange Petersen, Erik., Poulsen, Henning., Hein Rasmussen, Søren. Red. Busck, Steen og Poulsen, Henning. 2002. Danmarks historie - i grundtræk. 2. udgave. Aarhus Universitetsforlag. Århus. s. 138 + 190-192

<sup>31</sup> Paludan et.al. 2002. s. 204-206

<sup>32</sup> Klitgaard. 1942. s. 29

<sup>33</sup> Thestrup. 1997. s. 15

tidskrævende vognskifte var denne ordning ikke særligt hyppigt anvendt af de rejsende i starten af 1800-tallet. Den foretrukne rejseform til lands var ekstraposten. Her kunne de rejsende leje hest, kusk og vogn eller nøjes med at leje hest til egen vogn, hvorved de undgik de mange stop og kunne nå deres rejsemål hurtigere. Med denne rejseform kunne gennemsnitsfarten på de bedre veje som hovedruten fra København til Altona i hertugdømmet Holsten nå op på 7½ kilometer i timen.<sup>34</sup> Ekstrapostordningen var en udgiftstung transportform og derfor heller ikke et transportmiddel for den almene dansker. I takt med det økonomiske opsving frem mod midten af 1800-tallet dukkede en ny transport form op i 1829: Dagvognene. Denne transportform må betragtes som værende det første reelle forsøg på en organiseret transportform for en bredere del af befolkning. Dagvognene var åbne vogne, der kørte bestemte ruter til fastlagte byer til bestemte tider. For første gang var der en organiseret transportform, der ikke udelukkende fulgte postvæsenets ruter. Fra den første rute i 1829 blev ordningen gradvist mere og mere udbredt i takt med at populariteten steg. Den første rute, København-Køge, befordrede i 1832 10.000 passagerer gennem året. I 1833 er tallet allerede steget til 16.000, og i 1835 var antallet af ruter steget betragteligt, så det fra dette år var muligt for vendelboerne at gøre brug af dagvogne fra Nørresundby og Hjørring. Dagvognenes succes fik også postvæsenet til at investere yderligere i deres personbefordringsordninger. Dette gjaldt både antallet af forbindelser og kvaliteten af vognene, der øgede de rejsendes komfort og sænkede rejsetiderne. Ændringerne var medvirkende til, at postvæsenets pakke- og personpostruter oplevede en markant stigning i passagerer fra 8.290 i 1833 til 64.764 i 1846.<sup>35</sup>

Den nok største betydning for landtransportens øgede popularitet skal ikke udelukkende findes i de forbedrede personbefordringstiltag, men i investeringerne i det danske "vejnet". I 1793 blev en forordning vedtaget, der skulle sikre vejnettet en højere kvalitet. De danske veje blev i forordningen inddelt i tre klasser: hovedlandeveje, mindre landeveje og biveje. Hovedlandevejene var de veje, der forbandt provinserne i Danmark, de mindre landeveje forbandt købstæderne og sikrede forbindelse til vigtige lade- og færgesteder, og bivejene var de resterende vejanlæg.<sup>36</sup> Ansvar for hovedlandevejene blev lagt under staten, mens de mindre landeveje, også kaldet amtslandevejene, sorterede under amterne. De resterende veje, bivejene, havde de enkelte sogne ansvaret for.<sup>37</sup>

---

<sup>34</sup> Thestrup. 1997. s. 15

<sup>35</sup> Thestrup. 1997. s. 15-16

<sup>36</sup> Thestrup. 1997. s. 16

<sup>37</sup> Thrane, Helle. 2003. Fra grus til motorvej i Folkets Nordjylland. Red. Larsen, Bent Bang. Side 112-120. Nordjyllands Amt. s. 123

Hovedvejene skulle naturligvis anlægges efter den bedste standard, hvilket betød gruslægning af vejene i ca. seks meters bredde. Hovedlandeveysnettet var allerede påbegyndt i 1760'erne, men der var kun anlagt ca. 260 kilometer vej i den tidligste del af 1800-tallet. Frem mod 1836 var der dog kommet mere fart på anlægningen af hovedlandevejene, og disse bestod nu af 580 kilometer. En interessant betragtning er, at samtlige af de sjællandske vejanlæg i perioden var færdiggjorte, mens der i Jylland i 1848 kun var anlagt cirka en fjerdedel af det planlagte hovedlandeveysnet. Først i 1850'erne kunne vendelboerne nyde godt af de forbedrede veje, hvor hovedlandevejen gennem de østlige Jylland nåede Aalborg og fortsatte nordpå gennem Hjørring og videre til Frederikshavn.<sup>38</sup>

I Vendsyssel kunne de manglende investeringer i vejnettet mærkes. Afstandene til de nærmeste købstæder var afgørende for at de mange bønder hurtigt kunne afsætte den overskydende del af produktionen af landbrugsvarer, og de dårlige vejforhold betød dårlig fremkommelighed og lange rejsetider. Før forbedringerne af vejnettet i 1860'erne var transporten af varerne besværlig for de dele af regionen, der ikke lå i umiddelbar nærhed af en købstad eller af mulige udskibningssteder i forbindelse med transport ad vandvejen til Aalborg.<sup>39</sup> I forlængelse af hovedlandevejen op gennem Vendsyssel fra Nørresundby over Hjørring til Frederikshavn blev der også etableret, hvad der i forordningen fra 1793 blev betegnet som en mindre landevej. Vejen havde samme endemål i Frederikshavn og Nørresundby, men denne rute tog en østlig retning fra Nørresundby for at skabe forbindelse til købstaden Sæby. Første del af vejene blev anlagt i 1840'erne, og det var stykket mellem de to store købstæder i Vendsyssel, Hjørring og Frederikshavn, der blev færdiggjort i disse år. De to resterende vejstykker, Hjørring-Nørresundby og Frederikshavn-Nørresundby, blev først anlagt i 1850'erne. Vendsyssel var således først fuldt forbundet til resten af landet, og omverdenen, i starten af 1860'erne.<sup>40</sup>

Investeringerne i de to veje, der nu udgjorde hovedfærdselsåreerne i Vendsyssel, kom i kølvandet på den forbedrede økonomiske situation, der efterfulgte landbrugskrisen.<sup>41</sup> Årsagen til den sene udbygning af vejnettet i Jylland skal dog ikke udelukkende tillægges den økonomiske betydning, som landbrugskrisen fra 1818-1828 fik, men også i jydernes modstand mod vejbyggeriet. Det skyldtes, at vejene blev anlagt gennem fæstebøndernes hoveri, hvilket betød en øget arbejdsbyrde for bønderne. Med vejlovsrevisionen i 1841 blev dette forhold ændret. Gennem

---

<sup>38</sup> Thestrup. 1997. s. 17

<sup>39</sup> Riismøller. 1952. s. 238

<sup>40</sup> Thrane. 2003. s. 124-125

<sup>41</sup> Riismøller. 1953. s. 239



lovgivningsændringen blev det besluttet, at alt hoveri så vidt muligt skulle erstattes af lejet arbejdskraft. Forholdet blev efterlevet, og sammen med en stigning i kornpriser i 1840'erne blev den jyske stemning for vejanlæggene mere positiv.<sup>42</sup> Det forbedrede vejnet fik den åbenlyse betydning, at transporten til lands blev både hurtigere og nemmere. I forbindelse med næringsfrihedsloven fra 1857 voksede flere af oplandsbyer samtidigt frem i forbindelse med vejnettet, hvilket sikrede bønderne en kortere afstand til nærmeste markedsplads.<sup>43</sup>

For selve Brønderslev betød den nye landevej mellem Nørresundby og Hjørring ikke kun en forbedring af eksisterende vejforhold. Selve vejens forløb fik betydning for byens videre udvikling. Frem til den nye vejs etablering i 1850'erne og 1860'erne, havde den primære færdselsåre til lands op gennem Vendsyssel bestået af tre vejsystemer. Det ene vejsystem, det østlige, havde nogenlunde samme forløb som den nye landevej fra Nørresundby til Sæby. Det vestlige vejsystem havde et forløb, der fra Nørresundby gik over det nuværende Aabybro, vest om Vildmosen gennem Hvetbo Herred, hvor den derefter drejede og løb nord-nordøst for at ramme Børglum Kloster og derfra videre løb til Hjørring. Det sidste vejsystem var beliggende mellem de to førnævnte og gik fra Nørresundby gennem Hammer Bakker, over Øster Brønderslev og derfra mod nordvest for at ramme et forløb, der ligner den nuværende hovedvejs, hovedvej 190, ved Serritslev på vejen direkte mod Hjørring.<sup>44</sup> Disse vejsystemers forløb havde kun i minimal grad betydning for Brønderslev, da byen er beliggende, om end ikke midt imellem den vestlige og centrale vej i Vendsyssel, så tæt på.<sup>45</sup> Den nye landevej fra Nørresundby til Hjørring, havde altså et mere vestligt forløb, hvor vejen fra Nørresundby går stort set stik nord. Dette forløb betød, at hovedfærdselsåren i det centrale Vendsyssel nu gik tæt forbi Brønderslev by, hvilket fik betydning for byens videre udvikling.

Foruden den nyanlagte landevej blev Brønderslev by forbundet med det nærmeste opland af en håndfuld betydningsfulde veje. Før den nye landevejschaussé blev anlagt, var der forbindelse til den gamle landevej fra Nørresundby til Hjørring ad et vejforløb øst på, der samtidig forbandt Brønderslev med nabobyen Øster Brønderslev, hvor den gik forbi hovedgården Nibstrup, før den nåede Jerslev Herreds Tingsted. Tingstedet var beliggende lige nord for Øster Brønderslev, og her forbi gik den tidligere landevej. Dette samme vejforløb forbandt også Brønderslev med Saltum og Vesterhavet mod vest.<sup>46</sup> Nedenstående kort over vejforholdene i Midtvendsyssel giver et godt billede af, hvordan Brønderslev lå relativt isoleret i forhold til de nord- og sydgående

<sup>42</sup> Thrane. 2003. s. 124

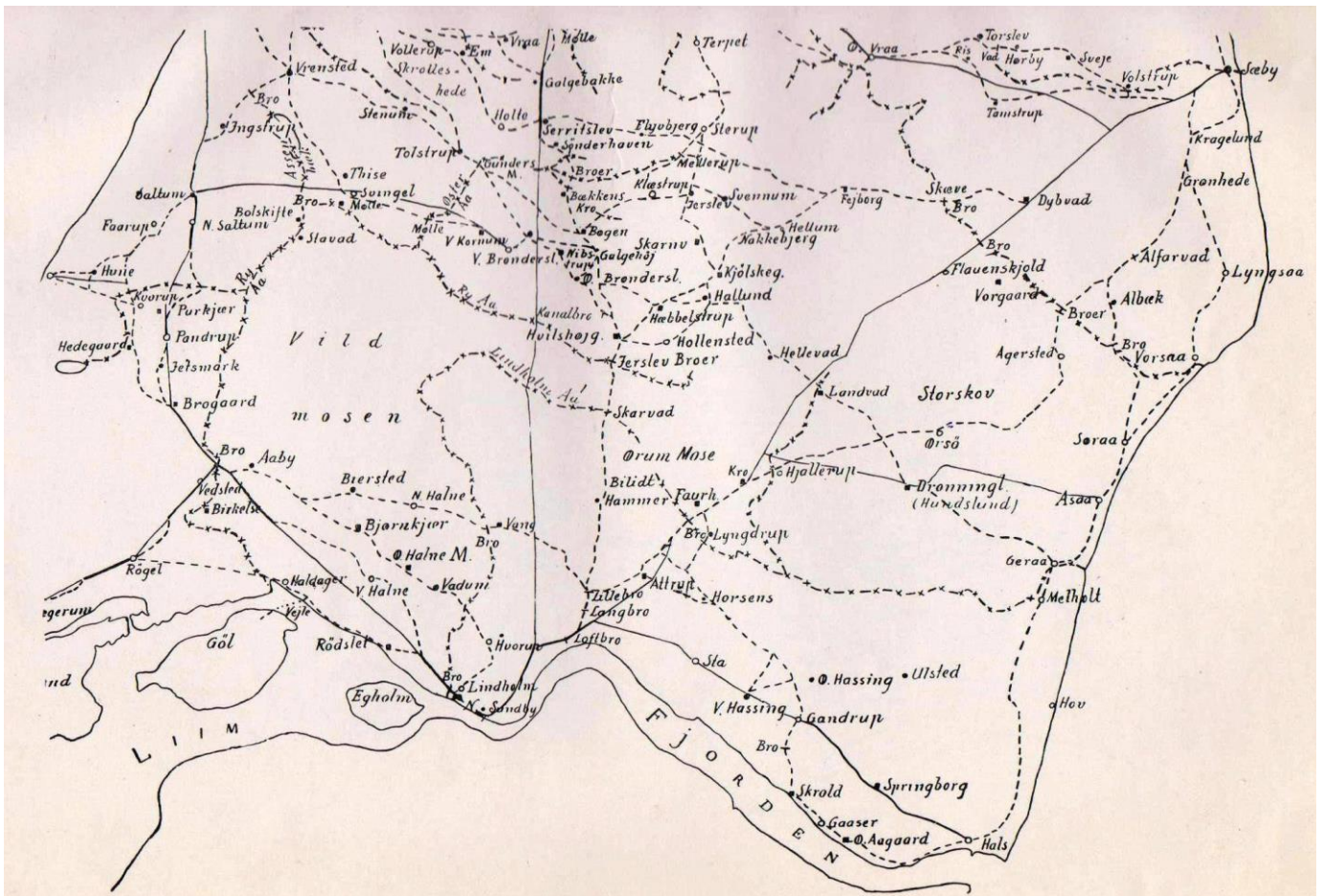
<sup>43</sup> Thrane. 2003. s. 125

<sup>44</sup> Klitgaard, Carl. 1936. Vendsysselske Veje. Fra Middelalderen til ca. 1860. H.F. Sigettys Boghandel. Hjørring. s. 7

<sup>45</sup> Lebach. 1952. s. 325

<sup>46</sup> Klitgaard. 1942. s. 29

vejforhold. Derudover kan det af kortet også aflæses, at den øst-/vestgående vej er det eneste deciderede vejforløb, der forbandt byen med andre vejforløb i området



**Figur 1:** ● = Kirke. ■ = Gård. ○ = By. - - - = Gammel vej. — = Ny vej. — = Gammel og ny vej følges. -x-x = Vandløb.<sup>47</sup>

Uden at behandle jernbanens ankomst til landsdelen er her en kuriøs sidebemærkning, at på grund af, at landsdelen først fik sin jernbane i 1871, søgtes der alternative metoder at effektivisere fragten af gods og passagerer på. Her tænkes der på det i 1862, af den frederikshavnske købmand E. C. Christiansen, indkøbte landevejslokomotiv. Transportmidlet, der, som navnet antyder, kan betegnes som et damplokomotiv på almindelige hjul der kunne befærde en almindelig vej, skulle forsøge at opnå en sådan effektivisering. Allerede på den første såkaldte "lysttur" fastsatte køretøjets ene hjul sig i den bløde vej. Efter flere fejlslagne prøveture i Frederikshavn- og Hjørringområderne, og på ruten i mellem byerne, nåede ejeren dog frem til, at det tonstunge køretøj og de vendsysselske veje,

<sup>47</sup> Klitgaard. 1936. s. 131+133

på trods af de kraftige forbedringer, ikke komplimenterede hinanden.<sup>48</sup> Dette private tiltag fik altså ikke nogen betydning for transportforholdene i Vendsyssel, men selve initiativet giver et indblik i landsdelens ønske og behov for en jernbane.

### **Erhvervsstruktur**

Dette afsnit vil forsøge at skitsere, hvordan der er sket en udvikling i erhvervsstrukturen i området fra 1600-tallet frem til Vendsysselbanens åbning i 1871. Først vil forholdet mellem købstad og landsbysamfundene kort behandles, hvorefter der vil forekomme en mere konkret gennemgang af selve Brønderslevs betydelige erhverv i samme periode.

I starten af 1800-tallet, var samfundsforholdene, ikke overraskende, markant anderledes end de var bare 100 år senere. Et af forholdene, der havde en stor effekt på byernes position i provinsen, var købstadsforordningen af 1422. Forordningen sikrede bestemte byer købstadsprivilegier, som sikrede byer, der opnåede disse privilegier, retten til at føre handel. Ikke nok med at handelsrettighederne var begrænset til byer med købstadsprivilegier, sikrede en forordning fra 1537, at alle håndværkere, med undtagelse af de håndværk, der var uundværlige i landsbyerne, skulle flytte til købstæderne.<sup>49</sup> På denne måde var købstæderne sikret monopol på både handel og håndværk.

Udover denne centralisering af handel og håndværk til købstæderne betød lovgivningen også, at formændene for de etablerede håndværker- og handelslav fik en vigtig og magtfuld position, da det var disse oldermænd, der modtog og vurderede ansøgninger om oprettelsen af nye forretninger.<sup>50</sup> Begge af førnævnte forhold var med til at skabe en monopolisering af handlen og de forskellige håndværk, da oldermændene dermed kunne styre udbuddet og i sidste ende prisen.

Købstadslovgivningen var i starten af 1800-tallet stadigvæk gældende. Lovgivningen afspejlede meget fint, at den danske økonomiske politik stadig var præget af 1600- og 1700-tallets merkantilistiske tankegang. Merkantilismen mål var at sikre, at nationen var selvforsynende. Denne tankegang betød også at købstæderne bestræbte sig på at klare sig selv i videst muligt udstrækning, hvilket igen betød, at bysamfundene var relativt lukkede samfund centreret om det nærmeste opland. Det betød også, at købstæderne havde mulighed for at have et overblik over indtægter og udgifter, da der af al handel, der krydsede bygrænsen, blev opkrævet told.<sup>51</sup>

---

<sup>48</sup> Thrane. 2003. s. 126-127

<sup>49</sup> Skou, Kaare, R. Politik der forandrede Danmark. 65 beretninger om landets vigtigste lovgivning 1848-2012. Sohn. 1. udgave. 2012. s. 23-24

<sup>50</sup> Skou. 2012. s. 23

<sup>51</sup> Skou. 2012. s. 24

I 1857 blev der gjort op med købstadslovgivningen, hvilket mestendels skyldtes de politiske strømninger, der begyndte at vinde mere indpas i den udførte danske politik. Med indførelsen af Grundloven i 1848 blev grundstenene til ophævelsen af købstadslovgivningen lagt. Paragraf 88 i Grundloven ulovliggjorde alle indskrænkninger af fri og lige adgang til alle erhverv, der ikke var begrundet i det almene vel.<sup>52</sup> Det var dog først i 1857, at en decideret lovgivning erstattede købstadslovgivningen med en mere konkurrencepræget tilgang til handel og erhverv. Det var ikke længere oldermændene, der uddelte rettigheder til handlende og håndværkere, da alle borgere i købstæderne kunne nedsætte sig som handlende eller håndværker. Der var dog stadig visse begrænsninger. Personer, der ville nedsætte sig som købmand eller håndværker, skulle være myndige, ikke være under fallitbehandling og ikke dømt for ulovligheder, der kunne medføre strafarbejde. Blev disse kriterier opfyldt, kunne enhver borger mod et gebyr sikre sig et næringsbrev, der sikrede retten til at drive den pågældende virksomhed. Udover borgerne i købstæderne havde beboerne på landet samme rettigheder, så længe de boede uden for "læbæltet", hvilket vil sige, at der var over 1½ mil, eller 11 kilometer, til den nærmeste købstad. Dette forhold bestod helt frem til 1920.<sup>53</sup>

Frem til 1857 var beboerne uden for købstæderne således begrænset i forhold til, hvilke næringsmæssige muligheder, der bød sig. Størstedelen af vendelboerne var beskæftiget på landet i slutningen af 1800-tallet, hvilket folketællingerne tydeligt afspejler. Folketællingen fra 1870 viser således, at der i Hjørring amt, der arealmæssigt udgjordes af området, der betegnes som Vendsyssel, samt Læsø og den østlige del af Han Herred, boede 91.906 vendelboer, hvoraf kun 7.437 var bosiddende i købstæderne.<sup>54</sup> Dermed levede over 83.000 af indbyggerne i Danmarks nordligste del på landet.<sup>55</sup> I perioden boede over 90 procent af befolkningen uden for købstædernes byporte i Vendsyssel. Dette var et pænt stykke over landsgennemsnittet på 80 procent.<sup>56</sup> På trods af, at det lavere landsgennemsnit til dels skal finde sin forklaring i Københavns befolkningstal, giver det trods alt et billede af Vendsyssel som et udpræget landbosamfund, hvor størstedelen af befolkningen ernærede sig gennem landbrug, og i vid udstrækning var selvforsynende.<sup>57</sup>

<sup>52</sup> Skou. 2012. s. 24

<sup>53</sup> Skou. 2012. s. 25-26

<sup>54</sup> I 1870 havde kun 4 byer i Vendsyssel købstadsprivilegier: Hjørring, Fredrikshavn, Sæby og Skagen.

<sup>55</sup> Trap, J.P. 1875. *Statistisk-topographisk beskrivelse af kongeriget Danmark*. 2. udgave. Bind 5. Forlagsbureauet. s. 10

<sup>56</sup> Riismøller, Peter. 1952. *Næringsliv og samfærdsel. Danmark før og nu - Nordjylland*. Brøndsted, Johannes. Side 233-272. Alfred G. Hassings Forlag. København. s. 234

<sup>57</sup> Riismøller. 1952. s. 236

På trods af ophævelsen af købstædernes monopol på at drive handel og håndværk var den umiddelbare effekt af lovgivningsændringen ikke udelukkende positiv. Handels- og håndværkerlavene havde frem til næringslovens ikrafttræden fungeret som et kvalitetssikrende organ. Lavene kunne, som tidligere nævnt, kontrollere, hvem der kunne blive udlært og derved sikre, at enhver håndværker opnåede en duelighedsprøve, som garanterede en vis kvalitet i det udførte stykke arbejde. Endnu vigtigere var den sociale funktion, som lavene besad. Lavsvæsenets stod for en større del af den økonomiske sikring af de socialt udsatte grupper i købstadskommunerne, da der i lavene var oprettet fattig-, syge- og andre hjælpe-kasser.<sup>58</sup> Med ophævelsen af næringslovgivningen manglede disse hjælpe-kasser i forhold til den sociale sikring af de udsatte grupper, hvilket kom til udtryk i antallet af almissenydende i årene efter lovgivningsændringen. I købstæderne steg antallet af almissenydende med 36,5 procent fra 1860 til 1870, og i landdistrikterne var stigningen på 42 procent. En del af væksten i antallet af almissenydende kan dog tilskrives de dårlige økonomiske konjunkturer i landbruget, hvor især landdistrikterne blev ramt. På trods af konjunkturerens indvirkning kan størstedelen af stigningen, især for købstædernes vedkommende, tilskrives næringslovens ophævelse.<sup>59</sup>

De negative effekter til trods medførte næringsfrihedslovgivningen også, at flere mindre landsbyer i det nordlige Jylland oplevede en vækst både økonomisk og i indbyggertallet, således at nogle blev købstadslignende byer med de dertilhørende funktioner. Gode eksempler på dette er blandt andre Hurup i det vestligt liggende Thy, Fjerritslev i Han Herred, Løgstør i Himmerland, samt Brønderslev, der med tiden blev centrum for handlen i Midtvevdsyssel.<sup>60</sup>

Før netop Brønderslev udviklede sig til at blive et sådant handelscentrum for Midtvevdsyssel, var erhvervsstrukturen præget af netop det forhold, at byen ikke var en købstad, men et mindre landsbysamfund. Ligesom i andre landsbysamfund ernærede beboerne sig næsten udelukkende gennem jordbrug i perioden helt frem til udgangen af det 19. århundrede.<sup>61</sup> De fleste af bønderne i selve byen var helt frem til begyndelsen af det 19. århundrede enten fæstebønder under den store

---

<sup>58</sup> Skou. 2012. s. 26

<sup>59</sup> Skou. 2012. s. 28

<sup>60</sup> Riismøller. 1952. s. 240

<sup>61</sup> Klitgaard. 1942. s. 42

hovedgård Nibstrup øst for byen, Kornumgaard beliggende i den vestlige del af byområdet eller ved herregården Hjermelevgaard.<sup>62</sup>

Foruden det altdominerende landbrugserhverv var der i byen helt tilbage fra 1600-tallet en betydelig pottemagerindustri, hvilken kan have rødder helt tilbage til de første bopladser i området. Pottemagerindustrien har tilsyneladende været relativt betydelig, da der i tingbogen i maj 1653 blev rejst tiltale mod en mand for ulovlig tørvegravning, som blev leveret til "grydefolkene", hvor en Anders Sørensen er nævnt med navn. Også i 1767 nævnes erhvervet i forbindelse med tilførslen af 12 læs sorte potter fra Vester Brønderslev til Hundslund Marked, det vi i dag kender som Hjallerup Marked. At pottemagerindustrien var relativt betydelig i byen bekræftes i en beskrivelse af Hjørring Amt fra 1828, hvor der nævnes, at der i byen er 10 familier, som ernærer sig ved dette hverv.<sup>63</sup> Pottemagerindustrien fortsatte frem til 1870'erne, hvor lerpotter og gryder blev udkonkurreret af jerngryder, der blev mere og mere almindelige.<sup>64</sup>

Frem til sidste halvdel af 1800-tallet har landsbysamfund som Brønderslev i høj grad forsøgt at være uafhængige af købstæderne og deres handlende og håndværkere. Det har derfor været normalt, at der gennem husflid blev produceret de fornødenheder, der skulle til for at klare sig. Her har landsbybeboerne selv kunne producere de nødvendige redskaber og vævet beklædning i hjemmet, mens de overskydende husflidsprodukter blev afsat, hvilket udgjorde en del af næringsgrundlaget for indbyggerne i byen.<sup>65</sup> Det var derfor begrænset, hvor meget kontakt landsbysamfundene havde med den nærmeste købstad frem til sidste halvdel af 1800-tallet,<sup>66</sup>

Udover pottemagerindustrien og den almindelige husflid forsøgte der, ligesom i de fleste andre landsbysamfund, at drive krohold for at maksimere familiens indtjening. Det vides med sikkerhed, at der også i Brønderslev fandtes disse ulovlige kroer, da der i maj 1674 blev rejst tiltale mod Lars Jensen og Niels Jensen for ulovligt krohold og ølsalg.<sup>67</sup>

Med anlæggelsen af landevejen mellem Nørresundby og Hjørring ændredes Brønderslevs trafikale forhold til det bedre. Fra at være relativt isoleret var Brønderslev nu langt mere centralt beliggende i forhold end tidligere på trods af, at afstanden fra byen til det nye vejanlæg var to kilometer. At de

---

62 Lebech, Mogens. 1952. Brønderslev. I Danmark før og nu - Nordjylland. Brøndsted, Johannes. Side 325-330. Alfred G. Hassings Forlag. København. s. 330

63 Klitgaard. 1942. s. 42

64 Klitgaard. 1942. s. 42

65 Trap. 1875. s. 88

66 Bladt, Inge K. 2003. *Håndværk og industrialisering i Folkets Nordjylland*. Red. Larsen, Bent Bang. Side 66-85. Nordjyllands Amt. s. 67

67 Klitgaard. s. 42

forbedrede trafikale forhold fik betydning for byen skyldtes ikke mindst den centrale placering midt mellem Nørresundby og Hjørring, hvilket medførte en betydelig landevejstrafik.<sup>68</sup> Grundet Brønderslevs placering ved det nye vejforløb blev der her allerede i 1836 bygget en ny kro, som overtog Vrangbæk Kros privilegier.<sup>69</sup> Overdragelsen af disse privilegier viser også, hvordan den nyanlagte vej hurtigt fik betydning, da Vrangbæk Kro var beliggende ved et vadested langs den tidligere hovedfærdselsåre i Vendsyssel et stykke nordøst for Brønderslev i udkanten af Vester Brønderslev sogn.<sup>70</sup> Den nye kro var i sig selv et udtryk for den centrale placering, Brønderslev nu havde fået.

Med opførelsen af Brønderslev Kro, og dens overtagelse af Vrangbæk Kros privilegier, medfulgte også, at det efterårsmarked, der var afholdt ved Vrangbæk Kro tidligere, nu flyttede til Brønderslev Kro og blev afholdt her første gang i september 1843.<sup>71</sup> Derudover blev der efterhånden også afholdt to markeder i oktober på dagene efter henholdsvis Hjørring og Løkken markeder. Udover de tre store markedsdage opstod der også kreaturmarkeder ved kroen hver onsdag fra september til jul. I 1861 blev markederne dog begrænset til de to oktobermarkeder og det store septembermarked. Især septembermarkedet, som vi i dag kender som Store Brønderslev Marked, fik stor betydning for især kreaturpriserne i landsdelen og blev et af landets største kreaturmarkeder.<sup>72</sup> Med markedernes popularitet, den tiltagende landevejstrafik og kroens placering begyndte flere næringsdrivende at bosætte sig i området. Med næringsloven ikrafttræden d. 1. januar 1862 tog denne udvikling fart. Der blev nu drevet mange forskellige erhverv lige syd for kroen såsom købmandshandel, tømmerhandel, ølbryggeri, jernstøberi, rebslageri, garveri, smedje og vognfabrik og teglværk.<sup>73</sup> De nye erhvervsdrivende, der bosatte sig ved kroen, betød, at der opstod et bysamfund heromkring kaldet "østbyen", hvilket medførte, at størstedelen af byudviklingen foregik her og ikke i den oprindelige landsby. Der blev altså skabt en parallelby.

Dermed blev der frem mod jernbanens åbning i 1871 større diversitet i erhvervsstrukturen, hvilket til dels kan tillægges Brønderslevs nye trafikale position. Samtidig voksede byen også i perioden, så hvor der i 1801 var 666 beboere i sognet, var der i 1859 981, mens indbyggertallet i sognet nåede 1454 i 1875.<sup>74</sup> Om det var denne stigning i indbyggertallet, der

---

<sup>68</sup> Andersen, Annemette og Larsen, Per Drustrup. 1988. Fra land og by - Beretninger fra århundredskiftet. Forlaget Fraland og by. Brønderslev. s. 43

<sup>69</sup> Lebach. 1952. s. 325

<sup>70</sup> Klitgaard. 1936 . s. 32-33

<sup>71</sup> Lebach. 1952. s. 325

<sup>72</sup> Klitgaard. 1942. s. 52-53

<sup>73</sup> Andersen og Drustrup. 1988. s. 43

<sup>74</sup> Klitgaard. 1942. s. 29

medførte, at der blev flere næringsdrivende håndværkere og handlende i byen, eller om det netop var den forbedrede trafikale placering, der medvirkede oprettelsen af disse erhverv og dermed medførte en stigning i indbyggertallet, vil blive behandlet senere.

## **Byens funktioner**

Ovenstående afsnit bærer gennemgående præg af, at der frem til midten af 1800-tallet kun skete en mindre gradvis udvikling i byens struktur og udformning. Brønderslev forblev i perioden en udpræget landsby. Mod slutningen af afsnittet bringes forholdene omkring udviklingen af østbyen dog i spil, og det fornemmes her, at byen nu ikke længere udelukkende kunne betegnes som en landsby i traditionel forstand.

Det stigende indbyggertal og antal forskellige næringsdrivende i byen, begyndte allerede i 1840'erne, men tog fart i Brønderslev i 1850'erne, indikerer, at byen i netop denne periode begyndte udviklingen mod den by, vi kender i dag. De to forhold kan dog ikke alene konkludere, om der reelt er tale om, at byen nu havde et decideret bymæssigt præg. Mette Ladegaard Thøgersen forsøger i sit bidrag til *Den moderne by*, der i 2006 blev udgivet af Dansk Center for Byhistorie, at klargøre, hvordan disse rurale byer, som hun betegner dem, kunne defineres. Her fremhæver hun blandt i alt seks karakteristika, at en bys erhvervs- og servicefunktioner, der ligger ud over agrare funktioner, kan ses som en indikator for, at et bysamfund kan betegnes som et sådant.<sup>75</sup> I Brønderslev fandtes der frem til Vendsysselbanens anlæggelse kun få af sådanne funktioner i byen. Derudover var der således foruden kirken, der ikke er af betydning i denne sammenhæng, kro, fattighus, en højskole samt en sparekasse oprettet i 1870, kun et år før jernbanens åbning.<sup>76</sup> Som nævnt tidligere, blev kroen bygget i 1836 og overtog Vrangbæk Kros privilegier, mens de med tiden autoriserede markeder påbegyndte i 1843. Der var derimod allerede fra 1820 fattighus i byen, men dette blev i 1860 erstattet af en fattiggård beliggende i byområdes vestlige udkant. Byens højskole blev oprettet i 1852.<sup>77</sup> I perioden fra anlæggelsen af det nye landevejsanlæg, der førte en betydelig landevejstrafik tæt forbi Brønderslev by, har byen således ikke kun ændret sig på den erhvervsmæssige front. Byens service- og erhvervsfunktioner har udviklet sig fra at være ikkeeksisterende til at bestå af nogle få essentielle funktioner. Det vil senere behandles, hvorvidt disse service- og erhvervsfunktioner har haft betydning for det bymæssige præg, byen senere ville

---

<sup>75</sup> Thøgersen, Mette Ladegaard. 2006. *De rurale byer*. I *Den moderne by*. Red. Christensen, Søren Bitsch. Side 257-279. Aarhus Universitetsforlag. Århus. s. 267

<sup>76</sup> Klitgaard. 1942. s. 60+62+66

<sup>77</sup> Klitgaard. 1942. s. 66+114



få, men her nøjes det med at blive påpeget, at der i tiden før det nye vejanlæg hverken var højskole, sparekasse eller kro i byen, hvorfor byen i de sidste år før jernbanen har antaget et mere urbant udtryk end tidligere i 1800-tallet.

### **De omkringliggende byer**

For at kunne diskutere jernbanens indflydelse på Brønderslevs udvikling, er det relevant at skitsere de omkringliggende byers forhold i perioden omkring Vendsysselbanens åbning. Det følgende afsnit vil derfor kort behandle befolkningstal, transportforhold, erhvervsforhold og service- og erhvervsfunktioner for de omkringliggende sognes betydelige bysamfund. Det er her valgt at anvende J.P. Traps 1. udgave, hvorfor alle nævnte tal samt andre beskrivelser af gældende forhold er opgjort i 1855.

Som tidligere nævnt grænser Vester Brønderslev sogn op til de fire sogne: Tolstrup sogn mod vest, og Serritslev sogn mod nord. I østlig retning grænsede Vester Brønderslev sogn op mod Jerslev sogn mod nordøst samt Øster Brønderslev sogn direkte mod øst.

Mod vest, i Tolstrup sogn, var hovederhvervet i 1855, som i de fleste andre landsogne, landbrug. Udover landbrug var der to teglværk tilhørende hovedgården Hjerimitslevgaard, hvoraf det ene var af betydelig størrelse. Af bysamfundene i området kan Tolstrup og Øster Hjerimitslev betegnes som de mest betydelige. I Tolstrup var der udover kirken ligeledes en skole, hvilket der også var i Øster Hjerimitslev. I hele sognet er der opgjort 57 gårde og 81 huse, hvoraf 11 gårde og 42 huse var beliggende uden for bysamfundene i sognet. For hele sognet opgjordes et indbyggertal på 885 beboere.<sup>78</sup>

Serritslev sogn, beliggende nord for Vester Brønderslev, var indbyggermæssig meget lig Tolstrup sogn med sine 839 beboere. I sognet kan Serritslev betegnes som eneste deciderede landsbysamfund, mens de resterende bebyggelser mestendels bestod af en mindre samling af gårde og huse, der ikke vil kunne betegnes som landsbysamfund. I Serritslev var der udover kirke også skole. I sognet benævnes hovederhvervet som jordbrug. Derudover befandt der sig i sognet også et mindre betydeligt teglværk. Med sine 50 gårde og 84 huse, hvoraf 14 gårde og 21 huse var

---

<sup>78</sup> Trap, J.P. 1859. *Statistisk-topographisk beskrivelse af kongeriget Danmark*. 1. udgave. Bind 2. G. E. C. Gad. København s. 71-72

beliggende uden for bebyggelserne i sognet, var sognet også sammenligneligt på dette punkt med Tolstrup sogn.<sup>79</sup>

Mod øst grænsede Vester Brønderslev sogn som nævnt op til to sogne: Jerslev og Øster Brønderslev sogne. Jerslev sogn var med sine 1.858 indbyggere med afstand det mest befolkningsrige sogn i området. Sognets beliggenhed nordøst for Vester Brønderslev sogn gjorde samtidig Jerslev sogn, med dens betydelige sogneby, til det mest fjerntliggende af nabosognene. I Jerslev by befandt der sig udover en kirke også en skole og en kro. Klæstrup og Sterup, begge med skole, kan betegnes som betydelige bebyggelser hvis ikke mindre landsbysamfund. I sognet var der i alt 107 gårde og 207 huse, hvoraf 65 gårde og 164 huse var beliggende uden for byerne. Også dette var betydeligt flere end de i andre nævnte sogne. Det eneste erhverv nævnt i opgørelsen er jordbrug, der beskrives som det eneste erhverv.<sup>80</sup>

Sidste nabosogn, Øster Brønderslev sogn beliggende øst for Vester Brønderslev, var med sine 1.190 indbyggere det næstmest befolkede sogn i området. Også her betegnes jordbrug som hovederhverv, men også afsætning af haveafgrøder nævnes som et betydeligt erhverv for især husmandsklassen. Tjenestepiger ernærede sig også ved en del vævning i vinterhalvåret. Der nævnes også et teglværk beliggende i området, men dette er ikke opgjort som et betydeligt erhverv. I sognebyen Øster Brønderslev var der foruden kirke også skole. I sognet opgjordes 48 gårde og 136 huse, hvoraf seks gårde og 37 huse var beliggende uden for byerne. Af andre nævneværdige bebyggelser i området skal Hvilshøj og Kraghede mod henholdsvis øst og sydøst nævnes. I begge byer var der skole, og Hvilshøj var beliggende i forbindelse med den betydelige Hvilshøjgaard tæt på den gamle landevej gennem Midtvedssyssel. I en periode fandtes der krostue på gården, da denne lagde tæt på et vadested over Ryå i forbindelse med landevejen, hvor flere rejsende af og til var tvunget til at gøre ophold. Den lave andel af huse og gårde beliggende udenfor byerne skal ses i lys af, at netop Hvilshøjgaard var beliggende i forbindelse med et landsbysamfund, hvilket også gjorde sig gældende for hovedgården Buurholt, som lå i forbindelse med Øster Brønderslev.<sup>81</sup>

De ovennævnte forhold for nabosognene skal ses til sammenligning med forholdene i Vester Brønderslev, hvor der i 1855 befandt sig 1.031 indbyggere i sognet. I sognebyen befandt der sig udover en kirke også en skole og en kro. Jordbrug betegnes som hovederhvervet, hvor der også, som nævnt tidligere, fremhæves en hvis produktion af husflidsprodukter, hvorunder den førnævnte pottemagerfremstilling sandsynligvis indgår. Derudover nævnes også et teglværk beliggende ved

---

<sup>79</sup> Trap. 1859. s. 73

<sup>80</sup> Trap. 1859. s. 73-74

<sup>81</sup> Trap. 1859. s. 75-76

den nye landevej. Udover Brønderslev by fandtes der ikke i sognet betydelige landsbysamfund, selvom Agdrup og Vrangdrup dog kan nævnes, uden at disse havde nogle erhvervs- eller servicefunktioner. Der er i alt opgjort 48 gårde og 84 huse, hvoraf de 17 gårde og 24 huse var beliggende uden for byerne.<sup>82</sup>

---

<sup>82</sup> Trap. 1859. s. 74-75

## **Jernbanen kommer til Vendsyssel**

Anlæggelsen af den nye hovedfærdselsåre i den nordligste del af Jylland vil i det følgende afsnit behandles, hvor der vil lægges fokus på den offentlige holdning til det nye transportmiddel, lovgivningen herom og valget af linjeføring for den vendsysselske jernbane, Vendsysselbanen.

### ***Lovgivning og politisk holdning***

Med anlæggelsen af den første jernbane i Slesvig-Holsten og den efterfølgende etablering af Roskildebanen fik den danske regering for alvor øjnene op for jernbanens potentielle betydning for de danske handelsveje. For at sikre en forståelse for, hvorfor der i et relativt tyndtbefolket område som Vendsyssel anlagdes en omkostningstung jernbane, er det vigtigt at danne et overblik over den danske stats tilgang til anlæggelsen af jernbaner generelt.

Anlæggelse af en jernbane mellem Kiel og Altona var et ønske hos den danske regering allerede i 1830'erne. At regeringen ønskede en jernbane mellem Østersøen og Nordsøen, som var målet med Kiel-Altona banen, kan virke paradoksalt, da den danske regering ikke umiddelbart havde nogen fordel i en sådan forbindelse. Øresundstoldprovenuet bidrog så sent som i 1847 til mere end en fjerdedel af statens indtægter, hvorfor en jernbaneforbindelse mellem Østersøen og Nordsøen, umiddelbart vil have en negativ påvirkning på den danske stats indtægter.<sup>83</sup> Den danske regerings ønske om en etablering bunder dog i en forventning om, at der med tiden ville blive anlagt en jernbane mellem Østersøen og Nordsøen syd for hertugdømmernes grænse mellem Lübeck og Hamborg. Derfor var der et ønske om at komme sådanne tiltag i forkøbet og anlægge et jernbaneanlæg på dansk territorium for at opretholde det toldprovenu, der antageligt ville gå tabt ved Øresund.<sup>84</sup> Årsagerne bag ønsket om en jernbane mellem Kiel og Altona, der blev åbnet i 1844, viser, at den danske regering relativt tidligt så, hvilken indflydelse anlæg af jernbaner kunne have for landets handelsforhold og dermed landets økonomi. På trods af jernbaneanlæggenes forventelige betydning for landets forhold, var den offentlige debat mere lunken. Især i københavnske kredse frygtede man, at den nye jernbane ville styrke Hamborgs handelsposition og dermed svække

---

<sup>83</sup> Thestrup. 1997. s. 23

<sup>84</sup> Thestrup. 1997. s. 23-24

Københavns. Samtidig mente man at datidens diligencer, post- og dagsvogne var tilstrækkelige i forhold til at befordre de rejsende til lands, hvorfor forbedrede vejforhold var at foretrække.<sup>85</sup>

Det første reelle forslag om en samlet plan for jernbaneanlæggelsen i Danmark findes i Christian Marinus Poulsens og Fredrik Alexander Gottlieb Klees udgivelse *Motiveret forslag til en successiv Fuldførelse af et Jernbane- Dampskibs- og Telegraphsystem for Danmark og Slesvig* fra 1850. Klee og Poulsens interesse i anlæggelsen af danske jernbaneanlæg skal findes i deres embedsstillinger. Klee havde i sin funktion som chef for Postvæsenets revisionskontor interesse i at forbedre trafikale og dermed kommunikative forhold i landet og derved sikre den københavnske centraladministration bedre forudsætninger. Poulsen besad en stilling udstukket af finansmester Sponneck, der fokuserede på oprettelsen af dampskibsforbindelser med England, fortrinsvis med henblik på at forbedre eksporten af danske kvæg.<sup>86</sup> Klee og Poulsens skrift udstak de linjeføringer, der ifølge dem var mest gavnlige for landet. Først skulle den allerede anlagte jernbane mellem København og Roskilde forlænges til Korsør, hvorfra der skulle være dampskibsforbindelse til de østjyske kystbyer. Dernæst skulle der bygges tre jyske tværbaner, som skulle sikre forbedrede forhold for udskibning af danske eksportvarer til England. Først herefter skulle en jysk længdebane prioriteres.<sup>87</sup> At ønsket var at sikre forbedrede handelsforbindelser med England skyldes det politiske klima efter Treårskrigen. Det politiske klima var dog splittet i to, hvad angik prioriteringen af tværbaner kontra længdebane. De nationalliberale, samt de jyske købstæder, var fortalere for tværbanerne af førnævnte interesser, mens Bondevennerne og de jyske landbokredse ønskede en længdebane, da det var mod syd og især i Hamborg, at de afsatte deres produkter og skaffede sig de nødvendige forsyninger. Med Junigrundlovens ikrafttræden skulle forslag om fremtidige jernbaneanlæg nu behandles i rigsdagen. Det fik den betydning, at de nationalliberales synspunkt vandt frem grundet deres stærke position i rigsdagen, hvilket i sammenhæng med Englands ophævelse af korntolden, og den medfølgende øgede betydning, som handlen med England fik, påvirkede jernbanediskussionerne i de kommende år.<sup>88</sup> På baggrund af den statsfinansielle situation efter Treårskrigen var det ikke muligt for staten alene at bære investeringerne til nye betydelige jernbaneanlæg, hvorfor der fra åbningen af København-Roskilde-jernbanen skulle gå seks år, før

---

85 Koed, Jan., Koefoed, Jens., Nielsen, Torben., Sevaldsen, Erik. 1972. Danmarks Jernbaner i 125 år. Herluf Andersens Forlag. s. 7

86 Thestrup. 1997. s.75-76

87 Koed et.al. 1972. s. 8

88 Koed et.al. 1972. s. 8

banen blev forlænget til Korsør. Investorerne til denne bane fandtes, ikke overraskende, i England, hvor også firmaet bag hovedentreprisen blev fundet.<sup>89</sup>

Med baggrund i en engelsk oversættelse af det føromtalt skrift af Klee og Poulsen vakte der interesse for nye anlæg af jernbaner i Danmark hos et engelsk entreprenørfirma, Peto, Brassey & Betts, hvis repræsentant i Danmark var Samuel Morton Peto. Gennem hans virke fik konsortiet koncession på anlæggelse og drift af de slesvigske jernbaner, Flensborg-Tønning og Tønning-Rendsborg. I behandlingen af dette jernbaneforslag blev et andet element af regeringens holdning til jernbaneanlæggelserne bragt i spil. Krigsministeren C.F. Hansen bragte her de militærstrategiske problemstillinger i spil. Han mente, at forbindelsen til Rendsborg vil medføre en stor risici i tilfælde af krig, da tyske tropper nemt og hurtigt ville kunne transporteres af denne strækning til den dansk grænse.<sup>90</sup>

Peto, Brassey & Betts skulle vise sig at få yderligere betydning for de danske jernbaneanlæg, da entreprenørvirksomheden i 1852 indsendte en ansøgning, der foruden de slesvigske jernbaner også omhandlede koncession på et jysk jernbanenet. I forslaget havde konsortiet udstukket en rute stort set identisk med den engelske udgave af Klee og Poulsens skrift. Banen skulle gå fra Flensborg til kystbyen Ballum. Herfra skulle banen i siksakkurs gå igennem Jylland for at berøre Århus, Viborg og Aalborg.<sup>91</sup> Også her var der diskussioner om linjeføringen, da regerings holdninger og interesser ikke altid stemte overens med de private investorers. Igen var krigsminister C.F. Hansen en hovedaktør i diskussionerne, da det fra hans ministeriums side var et krav, at den jyske længdebane førtes fra Flensborg forbi Fredericia og dens fæstningsværk, via Åbenrå, Haderslev og Kolding.<sup>92</sup> En komite nedsat i maj 1854 bestående af repræsentanter fra de fire berørte ministerier, Finansministeriet, Indenrigsministeriet, Ministeriet for Slesvig og Krigsministeriet, skulle forsøge at løse problemstillingen vedrørende Krigsministeriets krav. Denne problemstilling samt stigningerne i prisniveau, lønninger og renteniveau som følge af Krimkrigen medførte, at interessen for et jysk baneanlæg dalede kraftigt fra hovedinvestoren Peto, Brassey & Betts side. Debatten omkring linjeføringen, hvor de nationalliberale og jyske købstæders interesser i et jernbanenet bestående af tværbaner stod over for de jyske bønder og Bondevennernes ønske om en længdebane gennem Jylland, fortsatte op gennem 1850'erne. Skiftende regeringer sad i perioden

---

<sup>89</sup> Jensen, Niels. 1972. Danske jernbaner 1847-1972. J. FR. Clausens Forlag. København. s. 16

<sup>90</sup> Thestrup. 1997. s. 99

<sup>91</sup> Koed et.al. 1972 s. 9

<sup>92</sup> Thestrup. 1997. s. 111

på magten, hvilket var med til at trække debatten i langdrag, og hvor især økonomien blev diskuteret heftigt. Undersøgelser, der skulle bestemme omkostningerne ved forskellige linjeføringer, blev igangsat, og de viste, at en længdebane langs den jyske østkyst med dens mange fjorde og dale ville blive omkostningstung i forhold til en mere centralt beliggende længdebane langs den jyske højderyg, som nok var billigere, men ikke i samme grad tog hensyn til kommercielle byer. Denne linjeføring ville således løbe igennem et tyndtbefolket område, mens den østjyske linjeføring ville forbinde de mange østjyske kæbstæder.<sup>93</sup> Først i 1860 blev et lovforslag forelagt, der skulle afslutte debatten og sikre enstemmighed over for en linjeføring op gennem Jylland. I slutningen af 1850'erne var det statsfinansielle i bedring, hvorfor den danske regerings holdning til finansiering af et jernbanenet ændredes. Det var nu et ønske at finansiere et samlet fynsk og jysk jernbanenet gennem statsobligationer. Peto-konsortiet havde imidlertid opnået koncession til en jysk tværbane fra Aarhus til Struer, hvor det indledende arbejde var påbegyndt. Det lykkedes dog Monrad at nå en overenskomst med Peto, Brassey & Betts om at opgive koncessionen, mens konsortiet i stedet fik rettighederne til anlægsarbejdet af det jyske og fynske jernbanenet.<sup>94</sup> Den 10. marts 1861 blev det færdigbehandlede lovforslag underskrevet af Frederik d. 7. Peto, Brassey & Betts havde nu kontrakt på at anlægge en fynsk jernbane fra Nyborg over Odense til Middelfart/Strib, samt en jysk længdebane fra Vamdrup ved grænsen til Nordslesvig, over Kolding og Fredericia til Vejle og herfra videre til Aarhus gennem Gudenådalene. Fra Aarhus gik banen mod Randers og Hobro over Langå for at ende i Aalborg. Fra Langå skulle der anlægges en tværbane til Skive og Struer over Viborg.<sup>95</sup>

Den overstående beskrivelse af forløbet forud for anlæggelsen af det danske jernbanenet kan virke mindre betydeligt for specialets problemstilling, men det er vigtigt at forstå, at en indsigt i regeringens lovgivning og dennes generelle holdning til jernbanenettets udbredelse fik en vis betydning for landet og dermed også Vendsyssel og Brønderslev. De skiftende økonomiske forhold, blandt andet i kølvandet på Treårskrigen og Krimkrigen, fik således stor betydning for, hvilket tempo planerne og lovgivningen på området foregik i. Det samme gjorde de mange debatter om linjeføringen af det jyske jernbanenet. Det fik den betydning, at på trods af tidlige, indledende planer, kunne man først i 1869 åbne jernbanen helt til Aalborg,

---

<sup>93</sup> Thestrup. 1997. s. 113-116

<sup>94</sup> Thestrup. 1997. s. 118

<sup>95</sup> Thestrup. 1997. s. 121-122

## **Vendsysselbanen**

Vendsysselbanen var en af de sidste jernbaner i det jyske jernbanenet, der blev anlagt. I afsnittet vil der forsøges at blive givet en gennemgang af, hvilke årsager der lå til grund for, at Vendsysselbanen var blandt de sidste åbne strækninger på det, vi i dag kender som statsbanenettet. Her vil lovgivningen, der omhandlede banens anlæggelse, blive behandlet, og i den forbindelse vil forholdene omkring banens linjeføring samtidig behandles.

Behandlingen af et vendsysselsk jernbaneanlæg havde, som det kan læses mellem linjerne i ovenstående afsnit, ikke den højeste politiske prioritet. Det lovgivningsmæssige grundlag for anlæggelsen af Vendsysselbanen blev bestemt i april 1868. Lovbestemmelse indeholdt foruden en bestemmelse af linjeføringen, finansieringen samt en bestemmelse af driftsforholdene for Vendsysselbanen, de samme retningslinjer for anlæggelsen af en bane fra Silkeborg til Skanderborg. I lovbestemmelsen skulle Vendsysselbanen tages i brug den 1. juli 1871. Sidste del af lovgivningen omhandlede den endnu ikke anlagte Esbjerg havn og to baner, der skulle forbinde den nye havn med både den østlige længdebane, og Vestjylland med anlæggelse af ny længdebane over Varde og Ringkøbing til den eksisterende midtjyske tværbanes endestation, Holstebro.<sup>96</sup> Det var netop denne del af loven, der var drivkraften bag dens vedtagelse.<sup>97</sup>

Anlægget af Vendsysselbanen skulle i sig selv vise sig at blive interessant, idet banen var det første jernbaneanlæg i landet, hvor entreprisen var udelukkende dansk, siden anlægget af den kun 13 kilometer lange Klampenborgbane. Tømmerhandler, konsul Johan F.V. Steenberg tilbød at udføre banen for 1.800.000 rigsdaler, hvilket var 200.000 rigsdaler under det i lovbestemmelsen udstukne beløb på 2.000.000. Der var dog en vis debat om, hvorvidt en tømmerhandler fra Randers havde de nødvendige kompetencer til en sådan anlæggelse. Da Peto, Brassey & Betts var gået konkurs i 1868, var der dog ikke den store konkurrence udefra, da forbindelsen til det engelske kapitalmarked nu var stærk svækket. Firmaets tidligere overingeniør, Frederick James, skaffede i alliance med Privatbankens direktør, C.F. Tietgen, dog alligevel kapital til at kunne byde ind på udførelsen af banen. Buddet var dog hele 700.000 rigsdaler dyrere end Steenbergs forslag, som havde skaffet sig kapitalen til at byde på anlæggelsen ved at indgå kompagniskab med baron G.A. Gedalia og kammerråd E.C. Møller. Ikke overraskende tilfaldt kontrakten det langt billigere tilbud fra

---

<sup>96</sup> Thestrup. 1997. s. 246-248

<sup>97</sup> Thestrup. 1997. s. 247



Steenberg og kompagni til trods for bekymringerne vedrørende danske teknikeres og entreprenørers kunnen udi jernbaneanlæggelse. Kontrakten blev underskrevet i januar 1869.<sup>98</sup>

På trods af at planerne om en jernbane nord for Limfjorden allerede blev fremsat i den første plan om det jysk-fynske jernbanenet i 1852-53, skulle der gå yderligere 16 år, før anlægget kunne begynde. Vendsysselbanen var en del af Petos oprindelige plan for den jyske længdebane, hvor forventningen var, at banen ville være en naturlig forlængelse af Randers-Aalborg-strækningen. Årsagen hertil skal findes i en forventning om, at de forbedrede transportforhold ville fremkalde en betydelig transitbefordring af gods, mellem Norge og Sverige, og det sydlige udland.<sup>99</sup> Banen blev da også en del af den oprindelige plan for det jyske jernbanenet fra 1853, men da man nåede til enighed om en samlet plan om en statsfinansieret længdebane ved lovforslaget fra 1861, var Vendsysselbanen udeladt, og længdebanen sluttede i Aalborg. Som nævnt tidligere skyldtes det, at regeringen på trods af forbedrede konjunkturer i den sene del af 1850'erne stadig ikke turde bevilge de midler, der skulle til for at anlægge og drive banen, da loven allerede stillede store krav til landets finanser uden Vendsysselbanens medregning.<sup>100</sup> Udeladelsen førte dog til flere protestmøder og underskriftsindsamlinger til politikerne i København.<sup>101</sup>

De første undersøgelser vedrørende Vendsysselbanens linjeføring blev foretaget i 1856, hvor udgangspunktet var at klargøre muligheden for at anlægge en direkte linjeføring fra Nørresundby til Frederikshavn langs Jyske Ås. Undersøgelsen af terrænforholdene viste dog, at en anlæggelse af banen ville blive kostbar grundet et besværligt terræn. På baggrund af undersøgelsen blev det nu foretrukket at anlægge linjeføring, således at den fra Nørresundby blev ført mod nord langs den nyligt anlagte landevejschaussé til Hjørring. Her skulle banen så dreje mod øst og derved opnå forbindelse til Frederikshavn. Foruden en mindre omkostningstung baneanlæggelse havde denne linjeføring den fordel, at den nu kom til at forbinde Hjørring, der var en betydelig købstad i landsdelen, til det jyske jernbanenet.<sup>102</sup> Ved valget af denne linjeføring blev banen altså ført igennem Brønderslev by.

Anlægsarbejdet påbegyndtes i maj 1869 og blev opdelt i flere undersektioner, hvor hovedentreprenøren udbød arbejdet til danske underentreprenører. Disse havde dog svært ved at

---

<sup>98</sup> Thestrup. 1997. s. 250-251

<sup>99</sup> Buch, Martin og Gomard, C.I. 1987. *Danmarks Jernbaner - Historisk og biografisk haandbog*. Bind 1. Genoptryk. Forlaget banebøger. Roskilde. s. 249

<sup>100</sup> Buch og Gomard. 1987. s. 249

<sup>101</sup> Christensen, Asger. 1996. 1871: Vendsysselbanen. I *Jernbanehistorisk Årbog '96*. Red. Christensen, Eigil og Poulsen, John. Side 11-20. Bane Bøger. Smørum. s. 11

<sup>102</sup> Buch og Gomard. 1987. s. 250

finde tilstrækkeligt dansk arbejdskraft, hvorfor mange svenskere blev ansat som "banebørster". På trods af flere ulykker og lange perioder med frostvejr i vinteren 1869-70, som forsinkede jordarbejdet, var der ved udgangen af 1870 anlagt skinner fra Nørresundby til Hjørring og et stykke ind i landet fra Frederikshavn. Der opstod dog forsinkelser i forbindelse med ballasteringen af baneanlægget grundet manglende grusgrave i Midtvevdsyssel, hvorfor grus blev transporteret fra henholdsvis Nørresundby og Frederikshavn til den centralt beliggende del af banen. Også sandflugt viste sig at blive et problem både for maskinellet og arbejderne. Problemerne betød, at indvielsen af banen blev forsinket med cirka 1½ måned i forhold til den i kontakten fastsatte dato, 1. juli 1871, hvilket i forhold til andre jernbaneanlæggelser vidner om, at førnævnte problemer kun var af mindre alvorlighed. Den 15. august 1871 kunne banen indvies.<sup>103</sup>

I forhold til debatten vedrørende den jyske længdebanes linjeføring syd for Limfjorden var der i mindre grad diskussioner om, hvilket af de førnævnte tre linjeforløb, der skulle vælges. For hele linjeføringen af Vendsysselbanens vedkommende var der ikke den store diskussion, da de indledende undersøgelser i høj grad tilgodeså Nørresundby-Hjørring-Frederikshavn-linjeføringen til trods for, at de 84,5 kilometer var en del længere end den direkte linje fra Nørresundby gennem Hammer Bakker og den Jyske Ås til Frederikshavn.<sup>104</sup> Vendsysselbanens overordnede linjeføring blev altså fastlagt på baggrund af økonomiske og tekniske forhold, hvor der med økonomiske forhold menes den opnåede banebetjening i Hjørring, samt at de tekniske forhold omkring anlæggelsen af banen ved denne linjeføring gjorde denne billigere.<sup>105</sup>

Til trods for den manglende debat om den generelle linjeføring var der modstridende interesser i forhold til placeringen af stationerne i de største byer på strækningen. Frederikshavn og Nørresundby fandt dog relativt hurtig frem til en acceptabel løsning, men i Hjørring var situationen en anden.<sup>106</sup> I et mødereferat fra Hjørring byråd dateret 24. februar 1869, bragt i Hjørring Amtstidende, behandles en problemstilling omkring placeringen af byens kommende station. Diskussionen omhandlede, om der skulle gøres indsigelse imod en skrivelse fra Indenrigsministeriet, som havde det administrative ansvar for opførelsen af jernbanerne, hvori en ændring af linjeføringen omkring Hjørring behandlede. Uden at gå i detaljer omkring debatten var stridspunktet et ønske om en mere lige linjeføring omkring Hjørring igennem et mindre kuperet

<sup>103</sup> Christensen. 1996. s. 13-15

<sup>104</sup> Jensen, Niels. 1976. *Nordjyske jernbaner*. J. F.R. Clausens Forlag. København. s. 19

<sup>105</sup> Jensen. 1976. s. 14-15

<sup>106</sup> Nørrelykke, C. 1972. *Den vendsysseliske jernvej*. I *Vendsyssel årbog 1972*. Red. Nørrelykke, C. Side 7-42. Historisk Samfund for Vendsyssel. s. 9

terræn, der ville være betragteligt billigere end at føre banen ind til Hjørring by.<sup>107</sup> Flere af byens fremtrædende personligheder viste stor utilfredshed og kæmpede for en station, der skulle være et centrum for byen. Dette blev vedtaget i byrådet, hvorefter en deputation blev sendt til København for at foreligge indenrigsministeriet sagen. Indenrigsministeren imødekom forslaget, hvori Hjørring Kommune havde forpligtiget sig til visse omkostninger ved anlægget af stationen og vejforhold heromkring, hvorfor der blandt dele af borgerkredsen var betænkeligheder.<sup>108</sup>

Også i Brønderslev var der betænkelighed blandt beboerne. Især bønderne var bekymrede for det nye transportmiddel, som, de mente, ville skræmme dyrene på markerne. Mere reel var utilfredsheden med, at jernbanesporene gennemskar mange af området bønders marker. Stationen blev opført på Vestergaards mark i byen. At der hos bønderne var en vis skepsis, kan måske forklare, at denne gård omkring 1870 skiftede ejer og blev opkøbt af en Bendt Madsen fra Hune. Han opførte tæt ved stationen først en gæstgivergård og senere en købmandsgård i forbindelse med jernbanens åbning. Det omkringliggende terræn ved jernbanen tilhørte samtidig gården, som blev bebygget i årene efter jernbanens anlæggelse og førte til en betydelig fortjeneste.<sup>109</sup> Ejerforholdet omkring Vestergaard kan tolkes som et godt billede på, at der var delte meninger omkring jernbanen. Jernbanens linjeføring gennem Brønderslev medførte dog det problem, at byen blev delt i to, hvilket uundgåeligt førte til en generende ventetid, når togene passerede. Selvom der kan sættes spørgsmål til præcisionen af udregning, berettes der om en samlet ventetid ved jernbanebommen på tre år, 187 dage, 11 timer, 47 minutter og 31 sekunder gennem en brønderslevborgers levetid. Om der er tale om tilnærmelsesvise udregninger, eller om der her er tale om, at overdrivelse fremmer forståelsen, skal lades stå usagt, men uanset bevidner fortællingen om et reelt hverdagsproblem for byens borgere.<sup>110</sup> Linjeføringen gennem byen blev således også ændret i 1966, da stationen og stationsterrænet siden 1940'erne havde haft svært ved at opfylde de stigende krav. Først her slap brønderslevborgerne for niveauoverkørsler, da station blev anlagt i et højere terræn med bro over byens travle Vestergade.<sup>111</sup>

Den manglende offentlige og politiske debat i tidens aviser og amtsrådsmødernes referater vidner om en vis enighed om, at den valgte linjeføring var til størst fordel for landsdelen. Samtidig gik banen igennem en relativt tyndt befolket landsdel, hvilket igen minimerede de reelle alternativer til

---

<sup>107</sup> Nørrelykke. 1972. s. 9-10

<sup>108</sup> Nørrelykke. 1972. s. 16-17

<sup>109</sup> Klitgaard. 1942. s. 56

<sup>110</sup> Andersen og Larsen. 1988. s. 44

<sup>111</sup> Jensen. 1976. s. 16

den forslåede linjeføring. Den generelle positivitet over for en jernbane i landsdelen kommer til udtryk i forventningerne om, at de forbedrede forbindelser ville styrke afsætningsmulighederne for landsdelens frembringelser. I 1870 berettedes der således fra Hjørring om, at de allerede forbedrede forbindelser, jernbanen fra Aalborg samt forbedrede vejforhold havde gjort det muligt at eksportere friske, ikke saltede, fisk til Hamborg og Berlin.<sup>112</sup> Forventningerne til selve Vendsysselbanens drift var også betydelige, hvilket fremgår af finanslovsforslaget fra 1871, der budgetterede med et overskud på 8.000 rigsdaler. Forventningerne til jernbanen som personbefordringsmiddel blev dog hurtigt sænket. Den første køreplan dikterede kun tre daglige afgang i hver retning, hvor et problem ligeledes var, at den tidlige og sene afgang ikke stod i forbindelse med afgangene syd for Limfjorden. Toget fra syd ankom således først til Aalborg station klokken 22, hvor den sene forbindelse fra Nørresundby til Frederikshavn afgik over 1½ time tidligere, hvilket gjorde, at passagerer og post skulle overnatte i Aalborg til næste morgen. På samme måde var der heller ikke umiddelbar forbindelse om morgenstunden.<sup>113</sup> Køreplanen var dermed ikke optimal i forhold til mulighederne for videre forbindelse til resten af landet, men modtagelsen af jernbanen og dens åbning skabte stadigvæk begejstring og forhåbninger for fremtiden. Hjørring Amtstidende indfanger i en artikel fra 11. august 1871 stemningen omkring dagene op til jernbanens åbning i Hjørring:

*"Når man står på stationen ved togets ankomst, kender man slet ikke mere den gode gamle by Hjørring, men føler sig pludselig ganske fremmed og som om man var på rejse i en eller anden provinsby, der alt i flere år har været velsignet med en jernvej."*<sup>114</sup>

Allerede inden den officielle åbning af banen synes en by som Hjørring at have været i forandring. Denne forandring skal nok ses i en overført betydning som et håb for, hvad jernbanen ville bidrage med i en nær fremtid, hvor den stærkt reducerede rejsetid må have medført en følelse af, at isolationen nord for Limfjorden ville blive brudt.<sup>115</sup> Samtidig viste det sig efter banens åbning, at der ved stærk blæst var begrænsede muligheder for at krydse Limfjorden. Hård blæst umuliggjorde dampskibets sejllads over fjorden, og pontonbroen var så ubeskyttet, at der var fare for at blæse af broen.<sup>116</sup>

---

<sup>112</sup> Nørrelykke. 1972. s. 19

<sup>113</sup> Nørrelykke. 1972. s. 19-20

<sup>114</sup> Nørrelykke. 1972. s. 21

<sup>115</sup> Nørrelykke. 1972. s. 21

<sup>116</sup> Nørrelykke. 1972. s. 38-39

De førnævnte problemer vedrørende forbindelsen til jernbanenettet syd for Limfjorden var allerede i den offentlige debat i 1869, hvor en jernbanebroforbindelse over fjorden blev diskuteret. Selvom en sådan forbindelse ville medføre en langt bedre udnyttelse af Vendsysselbanens muligheder for at blive et vigtigt led i den Nordeuropæiske transittransport fra Norge og Sverige til resten af Europa, skulle der gå syv år, før broen stod færdig. Indledende undersøgelser havde klarlagt tekniske udfordringer ved etableringen af en bro over Limfjorden. Nogle steder var det nødvendigt at føre bropillerne ned i en dybde på 110 fod, hvilket var 30 fod dybere end nogen anden bro i verden på daværende tidspunkt. Hjørring-kredsens folketingspolitiker L. C. Nyholm formåede dog at samle de politiske kræfter om etableringen af en bro frem for en jernbanefærgeforbindelse.<sup>117</sup> Arbejdet på broen påbegyndtes i april 1874, men der opstod allerede problemer ved etableringen af den første bropille, der viste sig at skulle føres ned i en dybde på 30 meter, 16,6 meter dybere end det var forventet. Da den første bropille af i alt syv stod færdig, var der allerede gået 14 måneder. Der kom til at gå over 5½ år, før broen kunne benyttes grundet de tekniske udfordringer, som anlæggelsen af broen skabte, men den 8. juli 1879 indviedes det hidtil største ingeniørarbejde i Danmark.<sup>118</sup> Broen over Limfjorden var en kraftig forbedring af transportforholdene for hele Vendsyssel, men der manglede et sidste led i, at landsdelen kunne drage fuld udnyttelse af det nye transportmiddel. Udover de førnævnte vejanlæg, der blev færdiggjort i årene op til anlæggelsen af jernbanen, var vejforholdene utilstrækkelige. I Vendsyssel Tidende blev dette forhold i flere indlæg kommenteret, og Hjørrings amtsråd blev heri opfordret til at tage en køretur på landsdelens biveje, som nogle steder var decideret farlige at færdes på. Hvis Vendsysselbanen skulle være til fordel for hele landsdelen og ikke kun de byer, den direkte berørte, var det nødvendigt at forbedre vejforholdene.<sup>119</sup>

---

<sup>117</sup> Nørrelykke. 1972. s. 33

<sup>118</sup> Nørrelykke. 1972. s. 42

<sup>119</sup> Nørrelykke. 1972. s. 42

## Brønderslev bliver stationsby

Det følgende afsnit vil behandle den udvikling, Brønderslev gennemgik i årene efter Vendsysselbanens åbning frem til 2. Verdenskrig. Ligesom i afsnittet vedrørende byens udvikling frem til anlæggelsen af jernbanen vil der blive fokuseret på byens transportmulighed, erhvervsstrukturen og de service- og erhvervsmæssige funktioner, som byen kom til at besidde i perioden.

Med Brønderslevs nye status som stationsby ændredes det bymæssige præg gradvis i perioden frem mod 1. Verdenskrig. Allerede i 1875 kan man se en begyndende tendens til det vokseværk, som byen senere skulle vise. Ifølge J.C. Traps topografiske opgørelse fra 1875 var sognets indbyggertal vokset til 1.454, hvilket skal ses i forhold til de 1.031 indbyggere, der blev opgjort i 1855. På bare 20 år var der altså sket en stigning i befolkningstallet på næsten 50 procent.<sup>120</sup>

### **Transportforhold**

Med anlæggelsen af Vendsysselbanen og linjeføringen direkte gennem Brønderslev by ændredes transportforholdene markant til det bedre. Vendsyssel var siden 1840'erne blevet kaldt "landet norden for lov ret". Hvad der i dag af nogle benyttes som et let drillende udtryk om landsdelen, opstod som et reelt udtryk for den isolation, landsdelen befandt sig i, før jernbanen kom dertil. Udtrykket opstod i forbindelse med en tyvebandes hærgen langs den Jyske Ås i slutningen af 1830'erne. Grundet Sæbys herredsfoged manglende evne til at stoppe banden, valgte nogle lokale beboere at yde selvtægt og opsøge tyvene i deres hjem i et fattighus, hvor episoden endte med dødelig udgang for fire af bandens medlemmer. Episoden medførte, at regering nedsatte en kommission, der skulle komme den betydelige kriminalitet til livs.<sup>121</sup> Udtrykkets betydning strækker sig udover den direkte betydning, at lovens lange arm ikke kunne nå det afsidesliggende Vendsyssel. Den geografiske isolation var reel, helt frem til jernbanebroen over Limfjorden blev åbnet. Landsdelen var en isoleret ø, hvor eneste mulighed for transport til resten af landet var med færge eller senere over den til tider ufarbare pontonbro. Først i 1933 med åbningen af Limfjordsbroen var der fast forbindelse over Limfjorden året rundt.<sup>122</sup> Udover de forbedrede forbindelser med resten af landet i perioden frem mod 1900-tallet, skete der også mindre

---

<sup>120</sup> Trap, 1875. s. 88

<sup>121</sup> Nielsen, Anna Kathrine. 2003. *De nye tider i Folkets Nordjylland*. Red. Larsen, Bent Bang. Side 112-120. Nordjyllands Amt. s. 112

<sup>122</sup> Nielsen. 2003. s. 112-113

forbedringer af de eksisterende vejforløb i landsdelen. Udover forbedringen af bygaderne i de voksende byer blev de mindre landeveje også i vis udstrækning udbygget. Gennemgående er der dog i højere grad tale om flittigt vedligehold af gamle vejforløb end etableringen af nye. At dette var tilfældet ligger sandsynligvis til grund i en tro på jernbanen som personbefordringsmiddel, hvilket også kom til udtryk i de talrige anlæg af lokalbaner rundt om i landet. Vejnettets rolle ændrede sig med jernbanens fremvækst. I tiden frem mod bilismens gennembrud ændredes vejnettets funktion til at skulle befordre lokaltrafik. Fjerntrafikken tilhørte jernbanen.<sup>123</sup> På trods af førnævnte skepsis ved åbningen af jernbanen, og de kun tre afgang i døgnet, viste den forkortede rejsetid sig at være betydelig nok til at sikre, at jernbanen blev det foretrukne transportmiddel. Med en rejsetid på cirka en time til Hjørring, cirka to timer til Frederikshavn mod nord og en lille times rejsetid til Nørresundby mod syd var Brønderslev nu ikke kun geografisk centralt placeret i Vendsyssel, men også trafikalt.<sup>124</sup>

I 1901 påbegyndtes en forbedring af vejforholdene i Brønderslev by, hvor flere af de mest trafikerede veje i byen blev helt eller delvist brolagt. De tre hovedgader i byen, Bredgade, Jernbanegade og Vestergade, var de første, der fik en forbedret belægning. Senere blev også amtsvejene og de mest betydningsfulde kommunale gader og veje brolagt i og omkring Brønderslev. Samtidig med brolægningen blev grøfterne langs vejene tilkastede og erstattet med kloakering, hvilket også har medvirket til en generel forbedring af vejforholdene.<sup>125</sup>

### ***Erhvervsstruktur***

Med Brønderslev stations placering i den ældre del af byen blev det relativt hurtigt klart, at det var her omkring, byens udvikling ville ske. Den opblomstring, der var sket omkring den nye landevej i 1850'erne og 1860'erne, rykkede nu lidt mod vest til det oprindelige byområde. "Østbyen" havde, som tidligere nævnt, vokset sig til at være centrum for en betydelig del af byens håndværkere og handlende, men i årene kort efter jernbanens åbning blev det klart, at udviklingen ikke ville fortsætte i "Østbyen", men derimod omkring stationen, hvorfor flere af virksomhederne flyttede herfra til området omkring stationen.<sup>126</sup>

Ved jernbanens åbning var der i Brønderslev tre købmænd og, som nævnt tidligere, en håndfuld håndværkervirksomheder etableret ved landevejen. Derudover var der også adskillige håndværkere bosat i byen. Blandt de håndværk, der var repræsenteret, kan der nævnes en garver, en

<sup>123</sup> Thrane. 2003. s. 127

<sup>124</sup> Nørrelykke. 1972. s. 19-20

<sup>125</sup> Andersen og Larsen. 1988. s. 46

<sup>126</sup> Andersen og Larsen. 1988. s. 44

urmager, en skomager, en skrædder, mens de mere "almindelige" håndværk som murer, tømrer og snedkere også var repræsenteret. I årene op til jernbanen blev der, som i så mange andre landsogne, også afsat en del smør og korn til Løkken, som med største sandsynlighed her blev eksporteret til Norge. Købmændene i byen beskæftigede sig i tiden frem mod og omkring jernbanens åbning ikke med opkøb af landmændenes produkter til videresalg, hvorfor de fleste landmænd leverede deres produkter til Løkken og i mindre udstrækning Hjørring og Aalborg. Med Vendsysselbanens åbning kom der straks mere gang i købmandshandlen i byen, hvor tre nye købmandsgårde hurtigt kom til.<sup>127</sup> Med tiden kom flere købmænd og håndværkere til, og allerede omkring 1920 var nogle af de handlende vokset betragteligt i forhold til omsætningen. En af byens manufakturhandlere, H. P. Hansens forretning havde i 1870 i sit første år en omsætning på 10.000 kroner, hvilket var steget til 90.000 kroner i 1914. En af byens kolonialforretning oplevede i endnu højere grad dette opsving. Købmand S. Larsens forretning blev oprettet i 1884, hvor omsætningen lød på 50.000 kroner, mens den i 1914 steget til cirka 240.000 kroner. Mønstret fortsætter for flere af de handlende i byen. De opgivne tal for omsætningernes udvikling er valgt afgrænset til 1914, da udbruddet af 1. Verdenskrig medførte store prisstigninger, der ville give et skævt billede af den reelle udvikling i omfanget af forretningernes omsætning.<sup>128</sup>

Udover den stigende handel i byen, begyndte der i årene efter jernbanens åbning også at blive flere håndværkere, og dermed også flere både mindre og større håndværkervirksomheder. Fra årene før jernbanen, hvor det antages, at der i byen har været omkring 10-20 håndværkere, fandtes der omkring 1920 nu 77 håndværkere i byen.<sup>129</sup> Den store stigning i antallet af håndværkere der udførte almindeligt håndværk, var ikke den største indikator på den udvikling, byen gennemgik i perioden omkring århundredeskiftet. I perioden 1880-1920 voksede mange mindre industrivirksomheder frem, hvor en af disse voksede sig så stor, at den fortjener en lidt grundigere gennemgang end de andre erhverv i byen. De første industrier, der blev oprettet i byen, var dog af mindre succesfuld karakter. De tidligste forsøg på at etablere industrivirksomhed omhandlede et jernstøberi og et uldspinderi beliggende lige øst for landevejen, altså i "østbyen". Mere held havde Smeden N. Nielsen, der etablerede en smedeforretning, som udviklede sig til et decideret fabriksanlæg med speciale i fremstilling af plove. I årene før 1. Verdenskrig blev der her produceret 800-900 plove, som efterhånden var blevet kendt under navnet Brønderslev-ploven. En

---

<sup>127</sup> Jungersen, Chr. Jenssen. 2006. *Vester Brønderslev by indtil år 1920*. I *Fra land og by 10 - Lokalhistorie fra Brønderslev og omegn*. Red. Andersen, Lasse., Hansen, Holger Dahl og Kristensen, Ruth. Side 42-67. Forlaget Fra land og by. Brønderslev. s. 45

<sup>128</sup> Jungersen. 2006. s. 48-49

<sup>129</sup> Jungersen. 2006. s. 50-51



underafdeling af virksomheden, der fremstillede ankerkæder, beskæftigede i 1918 15 mand. I 1876 åbnedes der i byen også et maskinudsalg og reparationsværksted, der senere udvidede med anlæggelsen af et jernstøberi. Denne virksomhed beskæftigede i 1919 40 mand og omsatte for cirka 250.000 kroner. I 1913 anlagdes der i byen et nyt jernstøberi, som voksede fra at beskæftige 4 mand i første regnskabsår til at beskæftige 60 mand under 1. Verdenskrigs højkonjunktur i 1918.<sup>130</sup>

Som det fremgår ovenfor, fremvoksede der i perioden fra jernbanens åbning i 1871 flere virksomheder, der med tiden udviklede sig til mindre industrivirksomheder med et for tiden anseeligt antal medarbejdere. Set i forhold til Brønderslevs største virksomhed, der voksede frem i perioden, må de dog betragtes som små industrivirksomheder. Ligesom de førnævnte industrivirksomheder beskæftigede fabrikant Peder Nielsen sig også inden for jernindustrien. Peder Nielsen var manden bag den med afstand mest betydningsfulde virksomhed i byens historie. Virksomheden, som vi i dag kender under A/S Peder Nielsen Beslagfabrik, anlagdes dog i første omgang ikke i Brønderslev, men ved Peder Niensens forældres hjem i Tylstrup, 11 kilometer syd for Brønderslev. Fra opstarten i 1877 bestod den nystiftede virksomhed, der producerede jernbeslag til døre og vinduer, kun af Nielsen selv og hans bror, og første regnskabsår viste en omsætning på 825 kroner. Allerede to år senere, i 1879, var omsætningen fordoblet og der blev behov for at ansætte et par ekstra hænder.<sup>131</sup> I starten af 1880'erne fortsatte fremgangen, og virksomheden voksede sig snart ud af de eksisterende rammer ved forældrenes gård. Udover at virksomheden voksede ud af de eksisterende rammer, havde den også det problem, at den var beliggende et stykke fra jernbanen og stationen i Tylstrup. På trods af at virksomheden var beliggende i nærheden af landevejen til Nørresundby og Brønderslev/Hjørring, betød den nu betydelige produktion, at den eneste mulighed for befordringen af denne var med jernbanen.<sup>132</sup>

Peder Nielsen fandt det derfor nødvendigt for virksomhedens videre vækstmuligheder at flytte virksomheden til et mere passende sted tæt ved afsætningsmulighederne ved jernbanen. Om hans søgen efter et passende sted til at opføre en ny fabrik, er der skrevet flere spændende udlægninger, nogle mere farverige end andre. En udlægning går på, at Nielsen ønskede at erhverve sig et stykke jord nær Tylstrup station, hvor han en dag opsøgte ejeren med hensigt om at byde på dette stykke jord. Ejeren var dog i gang med et spændende spil kort og havde ikke tid til at tale med fabrikanten.<sup>133</sup> En udlægning, der nok lægger sig nærmere op ad sandheden, er, at Peder Nielsen

<sup>130</sup> Jungersen. 2006. s. 51

<sup>131</sup> Andersen, Annemette og Larsen, Per Drustrup. 1992. *Fra land og by 3 - Lokalhistorier fra Brønderslev og omegn*. Forlaget Fraland og by. Brønderslev. s. 136

<sup>132</sup> Christiansen, Kaj. 1954. *Fra drøm til maal*. Peder Nielsen, Pedershaab A/S og Pedershaab Maskinfabrik A/S. s. 13

<sup>133</sup> Andersen og Larsen. 1992. s. 136

søgte mod Sulsted for at forhøre sig om et stykke jord nær stationen i byen. Ejeren, løjtnant Lorenzen, skulle have svaret, at han havde så travlt med at pløje, at han ikke havde tid til at diskutere sagen den dag. Det er ikke utænkeligt, at et motiv bag svaret kan have været, at Lorenzen ikke troede på, at Nielsen kunne finde midlerne til den kontante udbetaling og derfor ikke ønskede at spille tiden med at forhandle herom. En ting er sikkert vedrørende Peder Nielsens søgen efter en ny grund til hans fabrik: Han søgte efter den afvisning mod en helt anden by, Brønderslev. Her erhvervede han sig 16 tønder land af sin onkel, Anders Mejlsted, beliggende lidt nord for Brønderslev station. Til trods for at grunden lå mere centralt i forhold til godsbefordringsmulighederne, var beliggenheden alligevel i en pæn afstand fra stationen, hvilket skabte undren.<sup>134</sup> I foråret 1886 blev den nybyggede fabrik i Brønderslev taget i brug. I starten oplevede fabrikken problemer i forhold til produktionsmekanismerne, og det kneb med at etablere en sund virksomhed. Gennem tekniske innovationer af fremstillingsmetoderne lykkedes det at effektivisere og øge produktiviteten og derigennem overleve de første kritiske år.<sup>135</sup> I 1887 kunne virksomheden præstere en omsætning på 9.000 kroner og beskæftigede nu fire mand.<sup>136</sup>

Den 27. oktober 1899 skete der det ulykkelige, at hele fabrikken nedbrændte. På dette tidspunkt var der i virksomheden beskæftiget 45 mand. Ulykken kunne have medført afskedigelser af de ansatte, mens fabrikken blev genopført, eller i værste fald en lukning af fabrikken. De 45 ansatte forblev dog i arbejdet, og fik til opgave først at rydde grunden for at gøre klar til en genopførsel af fabrikken. Allerede den 12. november var oprydningsarbejdet tilendebragt.<sup>137</sup> Ikke nok med at de 45 ansatte kunne beholde deres arbejde i forbindelse med genopførslen, så blev der ligeledes ansat nye medarbejdere, især i forbindelse med murerarbejdet, mens dele af den eksisterende arbejdsstyrke fortsatte en del af produktionen i et midlertidigt værksted.<sup>138</sup> Den nye fabriksbygning stod allerede genopført og klar til, at produktionen kunne genoptages under forbedrede forhold før jul samme år.<sup>139</sup> Den nye fabriksbygning sikrede bedre arbejdsbetingelser og på trods af, at udgifterne til den nye fabriksbygninger og nyt materiel strammede virksomhedens økonomi, fortsatte dens vækst i det nye århundrede. I 1915 beskæftigede Peder Nielsens fabrik, nu kaldet Pedershaab Beslagfabrik A/S, 119 mand og omsatte for 524.000 kroner i regnskabsåret. I 1918 var antallet af medarbejdere faldet til 73 mand, men omsætning var nu steget til 1.200.000

---

<sup>134</sup> Christiansen. 1954. s. 14

<sup>135</sup> Andersen og Larsen. 1992. s. 137

<sup>136</sup> Jungersen. 2006. s. 50

<sup>137</sup> Christiansen. 1954. s. 14

<sup>138</sup> Andersen og Larsen. s. 138

<sup>139</sup> Andersen og Larsen. s. 138

kroner. Dette vidner om det fokus, virksomheden havde på effektivisering af arbejdsgange og forbedringer af den maskinelle produktion. Udvikling skal dog også ses i lyset af de prisstigninger, der opstod under 1. Verdenskrig.<sup>140</sup>

1915 skulle blive endnu et skelsættende år for Peder Nielsen og virksomheden, da et nyt fabrikskompleks, beliggende vest for den eksisterende fabrik, blev indviet. Denne del af virksomheden blev udskilt og gik over til et aktieselskab med navnet Pedershaab Cementindustri. Den nye gren af virksomhedens aktiviteter blev hurtigt af en betydelig størrelse, da denne kunne præstere en omsætning på 1.457.000 kroner allerede i 1918 og en medarbejderstab på 102 mand. Beslagfabrikken var allerede blevet overhalet.<sup>141</sup>

Foruden sin rolle som fabrikant i byen spillede Peder Nielsen også en stor rolle i forbindelse med oprettelsen af flere af byens uddannelsesinstitutioner og virksomheder. Han var blandt andet forkæmper for, at der i byen blev oprettet realskole, teknisk skole, landboskole og et andelsslagteri. Samtidig bestred han af to omgange en byrådspost.<sup>142</sup>

Foruden den betragtelige jernindustri i byen blev der også anlagt et dampuldspinderi i 1890 af farver Christensen. Også denne industrivirksomhed oplevede det vokseværk, byens jernindustri gennemgik og udvidede af flere omgange i 1898 og 1909. Omkring år 1920 beskæftigede virksomheden 20 mand.<sup>143</sup> Der blev i byen også oprettet to dampteglværker, et i 1883, der blev flyttet til området ved landevejen i 1899, og et, der blev anlagt i 1903 lidt vest for byen. Begge teglværker var af mere anseelig størrelse, end de to mindre teglværker, der var i byen frem til omkring 1880, hvor begge blev nedlagt. De ovennævnte dampteglværker anlagdes på de gamle teglværkers grunde, og i 1919 overgik begge til et samlet aktieselskab.<sup>144</sup>

Andre mindre virksomheder opstod i perioden efter jernbanens åbning frem til kort efter århundredeskiftet, hvor det er værd at nævne byens første savværk, to cementfabrikker, en lædervarefabrik og et bryggeri, der udviklede sig til at blive et betydeligt foretagende i de tidlige år omkring århundredeskiftet. I den første del af 1900-tallet blev der arbejdet på oprettelsen af et andelsslagteri i Brønderslev by, men med oprettelsen af et andelsslagteri i Hjørring blev det ikke anset for presserende at anlægge et i Brønderslev i første omgang. Der blev dog fortsat arbejdet med planerne herom, og 20 år efter Hjørring Andelsslagteris oprettelse kunne Brønderslev

---

<sup>140</sup> Jungersen. 2006. s. 50-51

<sup>141</sup> Jungersen. 2006. s. 50-51

<sup>142</sup> Andersen og Larsen. s. 140

<sup>143</sup> Jungersen. 2006. s. 51

<sup>144</sup> Jungersen. 2006. s. 52

Andelsslagteri påbegynde sit virke i 1910. 30.000 slagtede svin årligt i årene før 1. Verdenskrigsudbrud viste gode betingelser for en sådan virksomhed i byen, da der ved oprettelsen kun var beregnet en slagtekapacitet på 20.000 svin årligt.<sup>145</sup> C. Klitgaard nævner i *Vester Brønderslev Sogns og Brønderslev Købstads Historie*, at slagteriet normalt beskæftiger 45 mand. Uden nogen nærmere tidsspecificering må det antages, at det fra forfatterens side er indforstået, at tallet beskriver de samtidige forhold omkring udgivelsestidspunktet i 1942.<sup>146</sup> I 1894 blev der vest for byen, i området kaldet Agdrup, oprettet et andelsmejeri. Ved oprettelsen af dette var der splittelse blandt de kommende andelshavere, da en stor del ønskede mejeriet beliggende i forbindelsen med selve byen. Flertallet var dog for placeringen i Agdrup. Allerede 10 år senere var stemningen for et mejeri i selve byen så stærk, at det hidtidige mejeri splittedes, og der blev oprettet et nyt andelsmejeri i byen, der fungerede sideløbende med det eksisterende mejeri.<sup>147</sup>

## **Byens funktioner**

I årene efter Vendsysselbanens indvielse, frem mod byens opnåelse af købstadsstatus, kom der flere og flere private og offentlige institutioner til byen. Jernbanen og dens station er behandlet tidligere, men det skal kort nævnes her, at foruden etableringen af jernbanestationen i 1871 blev denne udvidet og ombygget i 1916.<sup>148</sup> Stationen blev ved sin opførelse anlagt efter samme forhold som de omkringliggende landstationer, hvorved stationsbygning, foruden transport- og godsbeholdning, fungerede som postkontor, ligesom stationsforstanderen bestred rollen som ansvarshavende for postvæsnet.<sup>149</sup> I 1888-1889 fik Brønderslev et selvstændigt postkontor, hvor der også blev etableret telegrafstation. Stationsforstandertitlen blev herefter udskilt, så der i byen nu både var stationsforstander og postmester.<sup>150</sup> Postekspeditionen i Brønderslev fik ansvaret for uddelingen i flere af de tilstødende sognes byer, og der kom allerede fra 1871 til at udgå landpostbude til brevsamlingssteder i blandt andet Stenum, Vester Hjermitslev, Serritslev, Øster Brønderslev og Jerslev.

I 1886 blev der af justitsministeriet stadfæstet en sundhedsvedtægt udarbejdet af byens sogneråd, hvor en kommission fik til opgave at kontrollere byens vandforsyning, spildevandsafledning, den offentlige renlighed og føre tilsyn med forholdene i byens fabrikker og

---

<sup>145</sup> Jungersen. 2006. s. 52-54

<sup>146</sup> Klitgaard. 1942. s. 80

<sup>147</sup> Jungersen. 2006. s. 55

<sup>148</sup> Klitgaard. 1942. s. 67

<sup>149</sup> Jungersen. 2006. s. 56

<sup>150</sup> Klitgaard. 1942. s. 67

levnedsmiddelforhandlere.<sup>151</sup> I 1876 fik byen sin første læge, mens byens første selvstændige apotek oprettedes i 1898, hvilket var fire år senere end opførelsen af byens første sygehus i 1894. På trods af en udvidelse i 1902 fra de oprindelige 20 sygehussenge og 16 senge på en særskilt epidemiafdeling voksede behovet for sengepladser på byens sygehus i en sådan fart, at sygehuset allerede få år efter ikke kunne opfylde behovet. Der blev derfor i 1913-1914 et nyt sygehus, som blev udvidet igen i 1934-1935. Før udvidelsen havde byens nye sygehus i alt 50 senge fordelt på forskellige afdelinger samt en sindssygecelle. Med udvidelsen steg antallet af senge til 81 med plads til opstilling af 20 ekstra senge.<sup>152</sup>

I årene omkring 1910'erne oprettedes Brønderslevs forsyningsværker. Således åbnede byens kommunale gasværk i slutningen af 1905. Gasværket blev i 1911 efterfulgt af det kommunale vandværk, og samme år blev det kommunale elektricitetsværk taget i brug.<sup>153</sup> Byens udvikling kan aflæses i forsyningsværkernes regnskab, hvor gasværket eksempelvis leverede gas for cirka 17.413 kroner i alt i det første regnskabsår i 1906-1907.<sup>154</sup> I regnskabsåret for 1914-1915, sidste regnskabsår før krigen, var indtægterne steget til 42.547 kroner.<sup>155</sup>

Byens brandvæsen blev også etableret i perioden omkring århundredeskiftet. I 1901 vedtoges det i byrådet at nedsætte en brandkommission, der fik til opgave at varetage byens brandvæsen. Til at starte med vedtog kommissionen, at alle mænd inden for bydistriktet i alderen 18 til 50 år havde pligt til at gøre tjeneste ved brandvæsenet. Grundet denne ordningsutilstrækkeligheder blev det imidlertid allerede i 1904 vedtaget at oprette et fast korps bestående af 16 mand.<sup>156</sup>

Forholdene omkring hvilke service- og erhvervmæssige funktioner byen besad i slutningen af 1860'erne var altså markant forbedret allerede inden 1920, hvor byen opnåede købstadsstatus. At der skete en så markant udvikling i disse forhold, skal selvfølgelig ses i lys af den befolkningsmæssige fremgang byen oplevede i perioden fra jernbanens åbning frem til byen blev købstad. Som nævnt indledningsvis i afsnittet var Brønderslevs befolkningstal i markant udvikling frem mod, og omkring jernbanens åbning, hvor byen oplevede en befolkningstilvækst på omkring 50 procent frem mod år 1875. Også i perioden fra 1875 til 1924 fortsatte denne befolkningstilvækst i

---

<sup>151</sup> Jungersen, 2006. s. 62

<sup>152</sup> Klitgaard. 1942. s. 68 + 74-75

<sup>153</sup> Klitgaard. 1942. s. 69

<sup>154</sup> Egen udregning efter oplyste priser og kubikfod leveret gas.

<sup>155</sup> Jungersen. 2006. s. 63

<sup>156</sup> Klitgaard. 1942. s. 70-71

Brønderslev. I forhold til 1875, hvor der i Vester Brønderslev sogn var opgjort 1.454 indbyggere<sup>157</sup> blev der i 1890 opgjort en folkemængde på 2.202 indbyggere, hvilket igen steg til 3.176 i 1901.<sup>158</sup> Ved overgangen fra sogneby til købstad i 1921, blev der opgjort et indbyggertal på 5.160.

Især de mange servicefunktioner byen udvikler sig til at besidde i perioden 1870-1920, som beskrevet i dette afsnit, er interessante, i forhold til Brønderslevs bymæssige præg, hvilket også vil blive behandlet senere.

### **De omkringliggende byer**

For at få en forståelse for den udvikling Brønderslev gennemgik i perioden 1870-1920, kan der med fordel tages et kig på de omkringliggende byer. På trods af at flere forhold spiller ind for, hvordan de enkelte byer har udviklet sig i denne periode, vil en sammenligning på centrale punkter kunne give et hvis indblik i, hvilke særpræg udvikling i Brønderslev havde.

I Tolstrup sogn var der i 1875, i forhold til opgørelsen i 1855, ikke sket de store ændringer i forhold til hvilke erhvervs- og servicefunktioner der var til stede i sognet. I sognet var der således stadigvæk kirke og skole, mens en spare- og lånekasse var blevet oprette i 1872 i samarbejde med nabosognet Stenum. Hovederhvervet var ligesom i 1855 opgjort til landbrug, hvor hovedgården Hjermitslevgård stod for en stor del af opdyrkningen af jorden i sognet. Indbyggertallet var steget 885 i 1855 til 1.236 i 1875, fordelt på 60 gårde, 108 huse med jord samt 32 uden jord, hvoraf de 20 gårde og 96 huse var beliggende udenfor sognets byer.<sup>159</sup> I 1901 var befolkningstallet faldet til 1.164, mens det frem til 1921 forblev på samme niveau, hvor indbyggertallet i sognet er opgjort til 1.161. I 1921 var befolkningen fordelt på 57 gårde og 195 huse. I 1921 var der også, foruden førnævnte funktioner, et andelsmejeri i Tolstrup by. I det andet større bysamfund i sognet, Øster Hjermitslev fandtes der foruden kirke også forsamlingshus, missionshus, to købmandshandler. I en anden bebyggelse i sognet, Tømmerby, fandtes et alderdomshjem.<sup>160</sup>

Serritslev sogn oplevede fra 1855 til 1875 heller ikke den store udvikling i forhold til hvilke funktioner, der fandtes i sognet. Der var heller ikke de store ændringer i, hvilke erhverv sognet bestred. Sognets indbyggertal steg imidlertid i perioden fra 839 i 1855 til 1.089 i 1875.

---

<sup>157</sup> Trap. 1875. s. 88

<sup>158</sup> Klitgaard. 1942. s. 29

<sup>159</sup> Trap. 1875. s. 86

<sup>160</sup> Knudsen, Gunnar. 1924. *J.P. Trap. Kongeriget Danmark*. 4. udgave, omarbejdet. Bind 5. G.E.C. Gads Forlag. København. s. 224-225.

Befolkningen var fordelt på 54 gårde og 94 huse, hvoraf 14 gårde og 31 huse var beliggende uden for bebyggelserne i sognet.<sup>161</sup> Fra 1875 til 1901 steg indbyggertallet, dog ikke i samme grad som fra 1855 til 1875, til 1.128. I perioden fra 1901 til 1921 stagnerede udviklingen i antallet af indbyggere og således var befolkningstallet i 1921 opgjort til 1.127. Befolkningen var fordelt på 59 gårde og 174 huse. I forhold til hvilke betydelig erhverv der blev udført i sognet i 1921, var der ikke de store ændringer. Jordbrug var hovederhverv. Der var dog i perioden op til oprettet spare- og landkasse i sognebyen, samt et andelsmejeri, 3 købmandshandlere og en brugsforening.<sup>162</sup>

Mod nordøst grænsede Vester Brønderslevs sogn op mod Jerslev sogn. I perioden fra 1855 til 1875 var der heller ikke i dette sogn mange nye tiltag, hvad angik service- og erhvervsfunktioner. Også her er oprettelsen af en spare- og lånekasse det mest nævneværdige tiltag, mens der i de mindre bebyggelser i sognet flere steder blev oprettet skoler. Indbyggertallet var steget fra 1.858 i 1855 til 2.300 i 1875 fordelt på 106 gårde og 238 huse.<sup>163</sup> I 1901 var indbyggertallet steget til 2.721, og i 1921 var tallet steget yderligere til 2.932, nu fordelt på 109 gårde og 507 huse. I forhold til hvilke erhvervs- og servicefunktioner der kunne findes i byen, var der frem mod 1921 også her sket ændringer. I sognebyen var der nu fire købmandshandlere. Der var ligeledes kommet et andelsmejeri, et forsamlingshus, en filial af Brønderslev Bank, og et andels-elektricitetsværk til.<sup>164</sup>

Det sidste sogn der behandles er, det mod øst beliggende, Øster Brønderslev sogn. I forhold til de 1.190 sognebeboere i 1855, var antallet steget til 1.405 i 1875. Sognebeboerne var fordelt på 57 gårde og 170 huse. I opgørelsen benævnes ingen tilkomne erhverv, men i sognebyen fandtes der i 1875 nu to skoler til undervisning af hvert sit køn, og der var oprettet en spare- og lånekasse.<sup>165</sup> I 1901 var indbyggertallet steget til 1.535 og steg yderligere til 1.746 i 1921. I perioden var der også opstået nye service- og erhvervsfunktioner i sognebyen. Foruden forbedringen af de eksisterende forhold, i forhold til opførelse af en ny præstegård og en ny skole, var der også kommet et andelsmejeri til i perioden. Ydermere blev der anlagt et elektricitetsværk i 1908.<sup>166</sup>

De ovenstående skitserende forhold for de bymæssige præg i de nærmeste sogne, bevidner om en hvis sammenlignelighed indbyrdes. Et fællestræk for sognene er at befolkningstallet fra 1855 til 1875 stiger betydeligt, nogle i højere grad end andre, hvorefter denne tendens bliver mindre

---

<sup>161</sup> Trap. 1875. s. 88

<sup>162</sup> Knudsen. 1924. s. 231

<sup>163</sup> Trap. 1875. s. 89

<sup>164</sup> Knudsen. 1924. s. 232-233

<sup>165</sup> Trap. 1875. s. 90

<sup>166</sup> Knudsen. 1924. s. 235

udpræget. De største nabosogne, Jerslev og Øster Brønderslev, oplever en fortsat vækst i befolkningstallet, dog i en mindre grad end perioden op til. Tolstrup og Serritslev sogne oplever derimod en stagnation i befolkningstallet.

En anden interessant tendens der kan aflæses ud fra det ovenstående, er udviklingen i hvilke service- og erhvervsfunktioner der i perioden opstod i de nævnte sogne. Fælles for udviklingen i de nævnte sogne er, at der fra 1855 til 1875 stort set ikke opstod nye funktioner tilknyttet bysamfundene i sognene. Undtagelsen er det fællestræk, at der i samtlige sogne i denne periode blev oprettet låne- og sparekasse, hvilket leder til den antagelse at disse kan have spillet en rolle i forhold til den udvikling i service- og erhvervsfunktioner, der opstod i sognene fra 1875 og frem til 1921. Fra 1875 frem til 1921 var et hovedtræk etableringen af andelsmejerier, oprettelsen af brugsforeninger, eller købmandshandler. De nævnte erhvervs- og servicefunktioner opstod således i samtlige af de behandlede byer. Jerslev og Øster Brønderslev adskiller sig fra Tolstrup og Serritslev på det punkt, at der i disse byer bliver oprettet elektricitetsværker, hvilket, sammen med sognets indbyggertal, stærkt understreger, at disse var de største og mest betydelige byer, i hvad der kan betegnes som Brønderslevs nærområde.

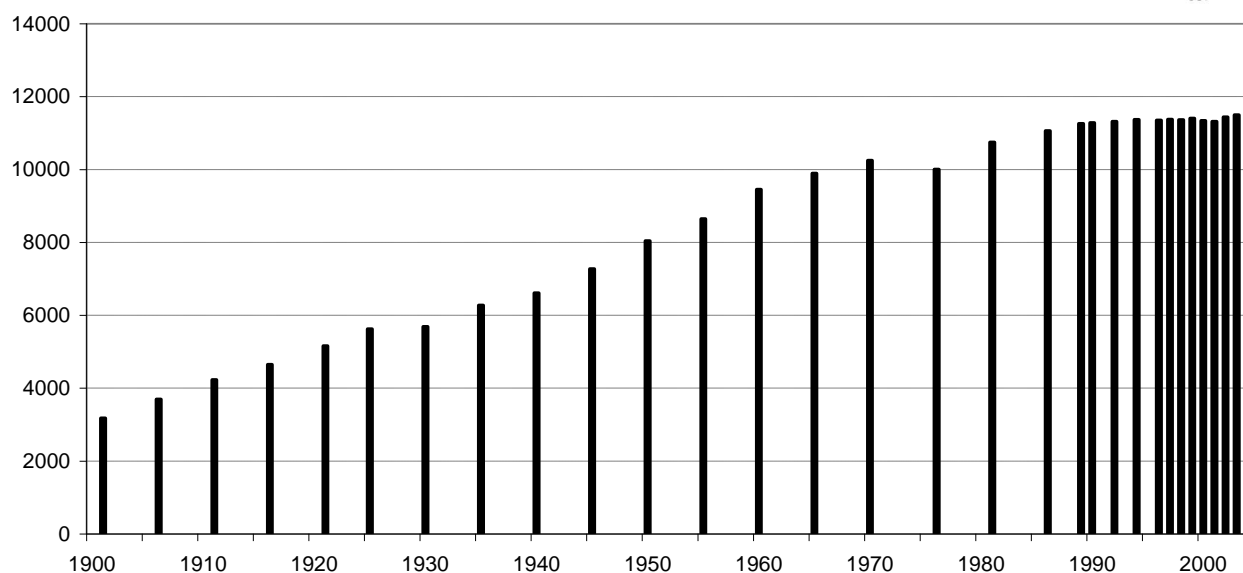
Udviklingen i indbyggertallene i nabosognene, skal ses i forhold til udviklingen i selve Vester Brønderslev sogn. Som nævnt i det forudgående afsnit, var der en befolkningstilvækst i Vester Brønderslev sogn på omkring 50 procent, hvilket i sammenligning med de omkringliggende var en betragtelig større procentvis stigning end de omkring 20 til 25 procent de omkringliggende byer oplevede. Byen var dog stadigvæk i 1875 mindre end eksempelvis Jerslev. Så på trods af den betydelige stigning i antallet af indbyggere i Vester Brønderslev sogn, kan der ikke påpeges virkeligt betydelig forskelle imellem de bymæssige præg i Brønderslev, sammenlignet med de omkringliggende nabobyer.



## Brønderslev bliver købstad

Det følgende afsnit vil i korte træk beskrive udvalgte særpræg i forhold til Brønderslevs udvikling fra den blev købstad i 1921, til 2. Verdenskrigs udbrud. Der er valgt kun at foretage en grov behandling af perioden, da det tilgængelige kildemateriale for byen i perioden ikke er så omfangsrigt som den foregående periode. Alene mængden af tilgængeligt materiale giver et indblik i, at denne periode i byens historie i mindre grad er blevet behandlet, hvilket kan have flere årsager. En fair antagelse er at en del af årsagen skal findes i at der ikke i samme grad var distinktive særpræg i byudviklingen i denne periode. Det er valgt at behandle perioden kort, da det vil give en vigtig kontekst til udviklingen i byen i den foregående periode.

**Befolkningsudvikling, Brønderslev 1901-2004**



Kilde: Til og med 1970: Christian Wichmann Matthiessen, Danske byers folketal, 1985.  
 Fra og med 1976: Danmarks Statistik

Figur 2.<sup>167</sup>

Med overgangen til købstad, ændredes den nu tidligere sognebys navn, fra det oprindelige Vester Brønderslev, til det nuværende Brønderslev. I perioden herefter fortsatte byens befolkningsmæssige tilvækst, som det ses af ovenstående figur. Den positive udvikling i befolkningstallet fortsatte frem mod 2. Verdenskrig, og videre frem til 1970 hvor udviklingen stagnerede. Med dette speciale

<sup>167</sup> Dansk Center for Byhistorie. *Danmarks købstæder: Brønderslev - Historiske befolkningstal*.  
<http://dendigitalebyport.byhistorie.dk/kobstaeder/befolkning.aspx?koebstadID=95>

afgrænsning, er det kun interessant at se på befolkningsudvikling frem til 1940. Som det tydeligt kan aflæses af figuren, så fortsatte væksten altså, med undtagelse af årene omkring 1930. Det er interessant, hvordan befolkningstallet forekommer at stagnere netop her, da tidspunktet er sammenfaldene med de store depressioner, eller kriser, i verdensøkonomien der opstod i mellemkrigstiden. Med den anseelige mængde industri der på tidspunktet var i byen, kan det anses for at være sandsynligt de svære konjunkturer i verdensøkonomien også har påvirket jernindustrien i Brønderslev. De svære forhold for industrien i perioden, har sandsynligvis medført, om ikke nedskæringer, så et dyk i antallet af nyoprettede arbejdspladser, hvilket kan have påvirket den enkeltes ønske om at flytte til byen. De industrielle virksomheder i byen vil blive behandlet nedenfor.

### ***Transportforhold***

Med Brønderslevs opnåede købstadsstatus, kunne man forvente, at der vil ske en kraftig forbedring af transportforholdene i området. Det er dog ikke tilfældet, da forbedringen af vejforholdene allerede var foretaget i årene op til. Der var således i årene efter Vendsysselbanens åbning fra Hjørring Amts side blevet investeret betydelige summer i anlæggelse af vejanlæg og forbedring af eksisterende vejanlæg. Det kom til udtryk i, at der i 1880'erne blev anlagt en amtsvej fra Saltum til Brønderslev, således at transportforholdene blev forbedret mod vest. I disse år blev der også anlagt en vej der udstak fra hovedlandevejen, Nørresundby-Hjørring, ved Brønderslev. Denne vej blev ført mod øst for at opnå forbindelse med Jerslev, og senere blev den forlænget til Dybvad længere mod øst. I dag fører vejen helt til Frederikshavn. Udgifterne til vejen blev betalt af de interesserede kommuner og gennem amtstilskud.<sup>168</sup> Foruden disse større øst/vest rettede landeveje, påbegyndtes også en forbedring af kommunevejene omkring århundredeskiftet. Vejene fra Brønderslev til henholdsvis Øster Brønderslev og videre til Hallund samt Tolstrup og videre til Stenum mod nordvest, blev grundforbedrede, hvorfor de blev bedre at befærdes på. Derudover blev der også anlagt en ny vej til Tylstrup mod syd.<sup>169</sup>

### ***Erhvervsstruktur***

I perioden efter Brønderslev fik købstadsstatus, fortsatte udviklingen i byens erhvervsstruktur. Hvor perioden op til var stærkt præget af den generelle industrialisering, hvorved en større del af

---

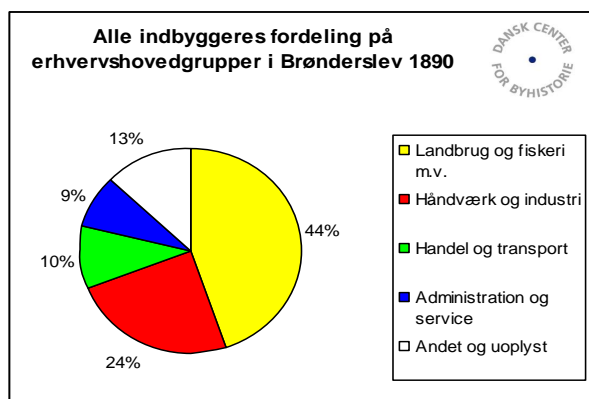
<sup>168</sup> Jungersen. 2006. s. 60-61

<sup>169</sup> Jungersen. 2006. s. 61

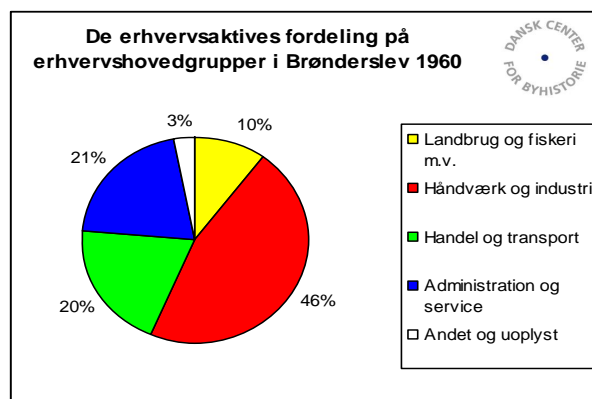
befolkningen blev beskæftiget i industrien, var det en anden udvikling, der kom til at kendetegne perioden frem til 1940.

Udviklingen fortsatte indenfor industrien efter 1921, hvor flere af byens virksomheder fortsatte med at ekspandere. Især Peder Nielsens Pedershaab fabrikker gik fra at beskæftige 2-300 medarbejdere i 1920'erne til samlet at beskæftige op imod 650 personer omkring 1940.<sup>170</sup> Også byens andre jernindustrivirksomhed fortsatte deres virke, men den føromtalte ankerkædevirksomhed måtte dog dreje nøglen om i 1923. Det i 1913 af Barslund og Brevig anlagte jernstøberi blev i 1933 afhændet til Brødrene Sørensen fra Aalborg, hvorefter virksomheden fortsatte produktion af klokkestøbning. Navnet ændredes da til Jysk Jernstøberi og Maskinfabrik. Omkring 1940 var der i virksomheden 60 mand beskæftiget.<sup>171</sup>

Det generelle billede af udviklingen var dog, at det kun var få nystartede virksomheder, og af disse var ingen af nævneværdig størrelse i 1940. Udviklingen i industrisektoren blev drevet af de eksisterende virksomheder, og i særdeleshed jernindustrien.



Figur 3.<sup>172</sup>



Figur 4.<sup>173</sup>

Ovenstående figurer viser, hvordan erhvervsfordelingen blandt brønderslevborgerne forholdt sig i henholdsvis 1890 og 1960. Diagrammerne er udarbejdet af Dansk Center for Byhistorie, der bygger diagrammet for 1890 på data fra Trap Danmarks 3 udgave, mens dataene for 1960 diagrammet er hentet i statistisk tabelværk. Der er desværre ikke en opgørelse tilgængelig for hverken cirka 1920 eller cirka 1940, men det er valgt at anvende 1960 diagrammet, da dette kan give et indblik i de

<sup>170</sup> Knudsen. 1924. s. 82 + Klitgaard. 1942. s. 78

<sup>171</sup> Knudsen. 1924. s. 82

<sup>172</sup> Dansk Center for Byhistorie. *Danmarks købstæder: Brønderslev - Historisk erhvervsfordeling*. <http://dendigitalebyport.byhistorie.dk/koebstaeder/erhverv.aspx?koebstadID=95>

<sup>173</sup> Dansk Center for Byhistorie. *Danmarks købstæder: Brønderslev - Historisk erhvervsfordeling*. <http://dendigitalebyport.byhistorie.dk/koebstaeder/erhverv.aspx?koebstadID=95>

forandringer byen har gennemgået i forhold til erhvervsfordelingen indenfor den valgte tidsafgrænsning. Da der i opgørelsen, hvorfra diagrammernes data stammer, ikke er opgjort hvor stor en del af de erhvervsaktive, der stod uden for arbejdsmarkedet er det desværre ikke muligt at sige noget herom.

Ovenstående figurere skitsere i grove træk den udvikling byens erhvervsliv har gennemgået fra 1890 til 1960. Af nedslagspunkter, kan det forventelige skred i procentdelen af erhvervsaktive beskæftiget i forbindelse med landbrug og fiskeri med mere ikke undgås. Denne afspejler ganske fint den generelle samfundsudvikling og den demografiske forskydning, der foregik i perioden, hvor den store "vandring" fra land til by foregik. Hvad der er mere interessant at fremhæve i forhold til specialets problemfelt, er den betydelige procentuelle stigning, fra 1890 til 1960 i antallet af beskæftigede i med transport og handel, udviklingen indenfor håndværks- og industrisektoren samt det drastiske fald i andelen af de erhvervsaktive beskæftiget i landbruget. Udviklingen i håndværk- og industrisektoren følger den tråd byens udvikling har gennemgået efter jernbanens åbning, hvor de betydelige virksomheder i jernindustrien har spillet en stor rolle i at tiltrække den arbejdskraft, som kom i overskud i forbindelse med effektiviseringen, og dermed øget produktivitet, af landsbrugserhvervet.

Det er i denne forbindelse også interessant med en kort bemærkning og udkig til de andre købstæder i Vendsyssel, da dette kan give et godt indblik i at Brønderslev, på trods af sin sene status som købstad, har haft en sammenlignelig udviklingskurve i hvert fald i forhold til erhvervsudviklingen. I Hjørring var der i 1890 langt færre beskæftiget i landbrugssektoren, mens 40 procent af byens erhvervsaktive var beskæftiget i håndværk og industrisektoren, hvilket er en markant større procentdel end de 24 procent i Brønderslev. I 1960 var der i modsætningen til netop Brønderslev sket et mindre fald i andelen af beskæftigede indenfor denne sektor i Hjørring.<sup>174</sup> I forhold til Frederikshavn ser Brønderslevs udviklingsmønster også markant anderledes ud. Erhvervsfordelingen i Frederikshavn i 1890 bærer præg af byens havneforhold, da 30 procent af de erhvervsaktive er beskæftiget indenfor handel og transport, hvilket er 10 procentpoint flere end i Hjørring, og 20 procentpoint flere end i Brønderslev. Det er rimeligt at antage, at den større procentdel beskæftigede inden for disse erhverv kan tilskrives muligheden for udslibning af varer til både ind- og udland. Industri- og håndværkersektoren i byen er mere lig Brønderslevs. Her er der

---

<sup>174</sup> Dansk Center for Byhistorie. *Danmarks købstæder: Hjørring - Historisk erhvervsfordeling*. <http://dendigitalebyport.byhistorie.dk/kobstaeder/erhverv.aspx?koebstadID=13>

i 1890 angivet, at 29 procent er beskæftiget indenfor denne sektor. I 1960 er denne andel dog steget til 48 procent, hvilket igen ligger sig tæt op af tallet for Brønderslev.<sup>175</sup>

I forhold til Nørresundby er der også markant forskel på udviklingen i erhvervsfordelingen. I 1890 var der i Nørresundby 38 procent af den erhvervsaktive befolkning beskæftiget i industri- og håndværkersektoren, en markant højere procentdel end i Brønderslev. Erhvervsfordelingen i Nørresundby skiller sig ud, ved at der her er sket den mindste forskydning fra 1890 til 1960, hvilket bevidner om en tidlig industriel udvikling frem mod 1890. Andelen af beskæftiget i industri- og servicesektoren steg dog fra de 38 procent til 45 procent.<sup>176</sup>

Udviklingen i erhvervsfordelingen i Brønderslev fra 1890-1960 har altså visse særpræg i forhold til udviklingen de nærmeste købstæders erhvervsfordeling. I forhold til erhvervsudviklingen på national plan, er det også relevant at fremhæve bestemte mønstre i denne sat op imod udviklingen i Brønderslev. Det skal nævnes, at de anvendte beregninger for den nationale erhvervsfordeling er udarbejdet af Danmark Statistik i modsætning til de førnævnte opgørelser, hvor udarbejdelsen var foretaget af Dansk Center for Byhistorie. Det vil selvfølgelig medføre en mindre usikkerhed i forbindelse med en direkte sammenligning, da fremgangsmåden i forhold til indsamlingen af data kan varierer. Det er dog fundet relevant at benytte, da Dansk Center for Byhistorie ikke har udarbejdet en oversigt over den nationale udvikling i erhvervsfordelingen. I Danmarks Statistiks udgivelse, *Befolkningen i 150 år*, angives det, at der i 1890 i landbrug og fiskeri samlet set var beskæftiget 49 procent af den erhvervsaktive befolkning, og håndværk og industri 28 procent. I 1960 var andelen nu henholdsvis 19 og 37 procent.<sup>177</sup> Handel og transport samt service og administration er ikke sammenlignelige grundet andre klassificeringer af kategorierne. På nationalt plan kommer omformningen af samfundet, fra værende et udpræget agrar samfund, til gradvist at udvikle sig til et urbant samfund, til udtryk i forskydningen af erhvervsfordelingen. Den samme udvikling ses også for Brønderslev. Overordnet set, følger udviklingen i Brønderslevs erhvervsfordeling den nationale udvikling ganske tæt. Det er dog interessant at bemærke, at byens industri i 1960 beskæftigede en betydeligt større del af den erhvervsaktive befolkning set i forhold til landsgennemsnittets. I 1890 var industrien i Brønderslev samtidig nået et stadie, hvor det var beliggende tæt på landsgennemsnittet.

<sup>175</sup> Dansk Center for Byhistorie. *Danmarks købstæder: Frederikshavn - Historisk erhvervsfordeling*. <http://dendigitalebyport.byhistorie.dk/koebstaeder/erhverv.aspx?koebstadID=75>

<sup>176</sup> Dansk Center for Byhistorie. *Danmarks købstæder: Nørresundby - Historisk erhvervsfordeling*. <http://dendigitalebyport.byhistorie.dk/koebstaeder/erhverv.aspx?koebstadID=94>

<sup>177</sup> Danmarks Statistik. *Befolkningen i 150 år*. s. 59 <http://www.dst.dk/Site/Dst/Udgivelser/GetPubFile.aspx?id=4576&sid=bef150>

En yderligere behandling af disse forskelle og ligheder vil forekomme i specialets diskussionsafsnit omhandlende udvikling fra 1921 til 1940.

### ***Byens funktioner***

Med Brønderslevs nyopnåede købstadsstatus medfulgte en række nye funktioner byen skulle besidde. Med overgangen fra sognekommune til købstadskommune oprettedes der i årene op til et nyt rådhus, der stod klart i 1920. Foruden de kommunaladministrative opgaver skulle rådhuset også huse en retssal og et dommerkontor, da byen med købstadsrettighederne, fik ret til at have egen domstol. Rådhuset husede samtidig politistation og detentionslokale.<sup>178</sup> Det var dog først med retsplejeloven af 1940 at Brønderslev blev hjemsted for egen retskreds. I 1936 oprettedes også et decideret folkebibliotek, der skulle give bedre rammer for den eksisterende bogsamling, der siden 1921 havde haft til huse i rådhuset. Andelsbanken genåbnede i 1940 en filial i byen, efter en tidligere filial måtte lukke i 1925 efter kun at have været åbnet i 7 år. I 1938-1939 blev en række aldersrenteboliger opført, og efter opførelsen af markedspavillonen i 1920 flyttede markederne fra kroen ind til den nuværende markedsplads. En anden vigtig funktion byen besad fra 1937 af, var toldbehandlingen, som foregik i det nyoprettede toldkontor beliggende tæt ved jernbanestationen.<sup>179</sup> Udover opførelsen af disse service- og erhvervsfunktionsbygninger, blev flere af de eksisterende enten renoveret eller udvidet, hvilket gjorde sig gældende for blandt andet amtssygehuset og alderdomshjemmet, der var oprettet i 1916. I denne periode begyndte der også at blive etableret mere rekreativt serviceorienterede funktioner, som eksempelvis friluftsbadet fra 1937<sup>180</sup>

---

<sup>178</sup> Knudsen. 1924. s. 80

<sup>179</sup> Klitgaard. 1924. s. 68-70 +73-74

<sup>180</sup> Klitgaard. 1942. s. 68-69+74

## Diskussion

Specialet har hidtil forsøgt at klarlægge udviklingen i Brønderslev frem til byen blev købstad i 1921, og hvordan denne udvikling står i kontrast, og i sammenspil med, de nærmest beliggende landsbysamfund. Følgende afsnit vil nu forsøge at behandle i hvor høj grad byen udviklede sig på grund af jernbanens linjeføring gennem byen. Samtidig vil det forsøges at fremhæve distinkte udviklingstræk, der adskiller sig fra andre bysamfunds udvikling i perioden, mens også sammenlignelige udviklingsmønstre vil blive diskuteret.

Det er valgt at inddele Brønderslev bys udvikling i 3 led, eller perioder. Det er blandt andet gjort på baggrund af det i *Fra land og by 7* behandlede foredragsmanuskript af Knud Færch. I forbindelse med et foredrag i den lokale håndværkerforening omhandlende byens udvikling. Der opgives ikke en præcis datering på manuskriptet, men foredraget må have fundet sted i årene efter 1921, hvor byen blev købstad, da dette er et punkt i, der behandles kort i manuskriptets slutning, men inden hans død i 1947. At manuskriptet og dateringen af dette her fremhæves, skyldes at der ønskes at ligge vægt på, at allerede i årene efter byen blev købstad, var der en forståelse for hvilke faktorer, der har spillet ind på byens udvikling. Knud Færch anvendte i sit manuskript til sit foredrag, en kategorisering af byens udvikling i fjerde led, der hver især omhandlede en tidsperiode i byens historie, hvor betydningsfulde ændringer førte en ny udvikling i byens bymæssige udtryk med sig. Det første led omhandler det, der i dette speciale beskrives som byens tidlige historie, tiden frem til landevejen fra Nørresundby til Hjørring var færdiganlagt. Færchs anden afgrænsning omhandler den udvikling der skete i det der omtales som "østbyen", altså udvikling omkring landevejen. Det tredje led Færch behandler er den udvikling, der sker i årene lige efter jernbanen åbnede, hvor flere næringsdrivende bosatte sig imellem "østbyen" og den gamle landsby. Dette led i byens udvikling er ikke anset for markant nok i forhold til dette speciales problemstilling, til at blive behandlet selvstændigt, da det er en meget afgrænset tidsperiode, hvor denne tendens forekommer, og samtidig er kildematerialet omkring denne udviklingsfase stærkt begrænset. Det sidste led, eller periode, i byens udvikling, beskriver Færch som det fjerde led, og omhandler byens udvikling fra jernbanens åbning frem til byen opnåede status som købstad.<sup>181</sup> Færchs kategorisering af Brønderslevs udviklingsperioder bevidner også om, at der tidligt i historieskrivningen om byens historie har været fokus på bymæssige udviklingsmønstre. Samtidigt er manuskriptet meget signende i forhold til, at der tidligt har været en forståelse af, at trafikale forhold har haft betydning

---

<sup>181</sup> Kristensen, Ruth., Voldbæk, Elert og Voldbæk Grethe. 2000. *Brønderslev - fra landsby til købstad*. I *Fra land og by 7 - Lokalhistorier fra Brønderslev og omegn*. Red. Kristensen, Ruth., Voldbæk, Elert og Voldbæk Grethe. Side 63-73. Forlaget Fra land og by. Brønderslev. s. 63-72.

for byens udvikling. Ydermere bevidner det, at tesen om jernbanens anlæggelse gennem Brønderslev har haft en stor betydning for byens udvikling.

På baggrund heraf vil diskussionen foregå i tre tidsafgrænsede perioder, der hver især varsler et skred i den udvikling byen har gennemgået. Valget af de tre perioder er sket med udgangspunkt i Knud Færchs inddeling, med den ændring af de to første led han benævner bearbejdes samlet nedenfor. Det samme gør sig gældende for, hvad Færch betegner som det tredje og fjerde led. Fordelen ved denne inddeling er samtidig, at den gør op med den gængse tilgang til byudviklingen skal forstås enten i et landsby, stationsby, eller købstadsperspektiv. Målet er derfor, at diskussionen skal forsøge at nuancere den udvikling Brønderslev har gennemgået, så denne ikke udelukkende forstås i et købstadsperspektiv. Det er valgt, da byens status som købstad opnåedes sent, hvorfor det kan diskuteres, om byens udvikling skal ses i dette perspektiv, eller i et stationsbyperspektiv.

### ***Brønderslevs byudvikling før jernbanen***

Følgende vil Brønderslevs udvikling i årene op til jernbanens åbning blive diskuteret, med udgangspunkt i de kategoriseringer, der er valgt. Det vil forsøges at knytte udviklingen i Brønderslev an på de hovedtræk den byhistoriske forskning fremhæver for perioden.

Det er valgt kun at fokusere på udviklingen fra cirka 1840 og frem til jernbanens åbning i dette afsnit. At det ikke er valgt at foretage en diskussion om eksempelvis befolkningstallene før denne periode skyldes udfordringer i forhold til kildematerialet i form af uensartethed i forhold til de senere opgørelser. Og som Leif Ingvoren påpeger i sin udgivelse *Lokalhistorie - en vejledning til undervisnings- og studiebrug* er folketællingerne og kirkebøgerne frem til starten af 1800-tallet præget af en hvis upålidelighed. Ingvorsen påpeger dog at flere i flere sogne er foretaget krydsrevision kirkebøger og folketællinger imellem, der medvirker en større pålidelighed.<sup>182</sup>

Samtidig markerer perioden omkring 1840-1860, en ny udvikling i den generelle samfundsudvikling. Dette aspekt berører Henning Lauridsen i Forlaget Historias udgivelse, *Socialhistorie og Samfundsforandring*. Heri behandler Lauridsen de folkelige bevægelser, hvis grundlag blev lagt i denne periode. I forbindelse hermed beskriver han, hvordan de folkelige bevægelser opstod i kølvandet på det opbrud landboreformerne skabte i bondesamfundet. Det fremgår af hans bidrag til udgivelse, hvorledes midten af 1800-tallet kan ses som en brydningstid,

---

<sup>182</sup> Ingvorsen, Leif. 1978. *Landsbyen i 1700-tallets slutning*. I *Lokalhistorie - En vejledning til undervisnings- og studiebrug*. Red. Ingvorsen, Leif. Side 47-62. Dansk Historisk Fællesforening. København. s. 49

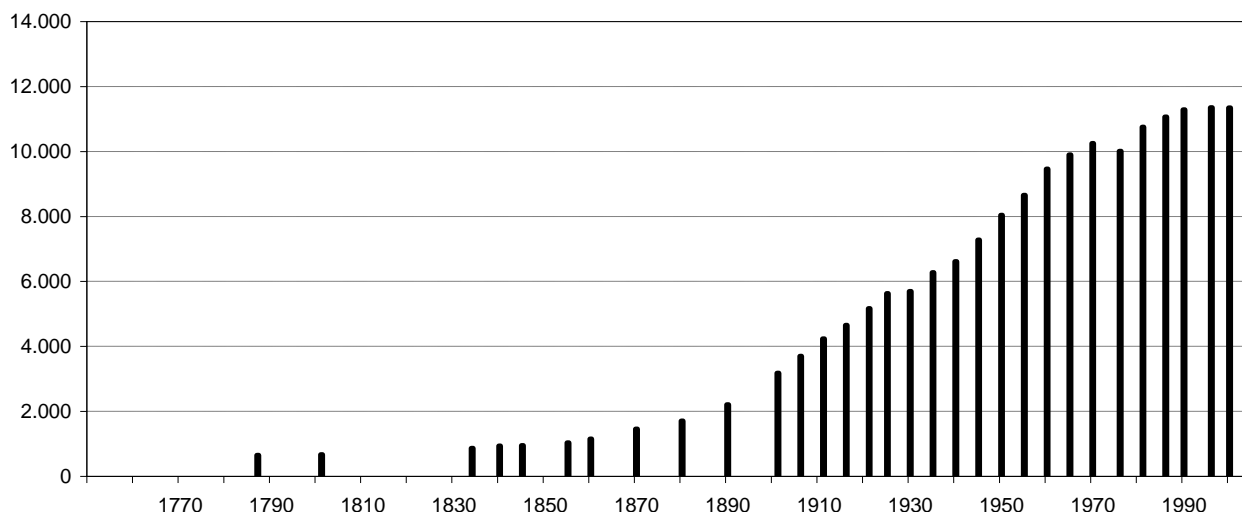


hvor det traditionelle bondesamfund med dets lukkede arbejds- og kulturfællesskab blev afløst af et mere differentieret samfund.<sup>183</sup> Det er i lyset heraf at det er valgt at ligge vægt på Brønderslevs bymæssige forhold netop i kølvandet på denne brydningstid.

Perioden 1840-1870 er i forhold til den befolkningsmæssige udvikling kendetegnet ved en begyndende tendens til en stigning i befolkningstallet i byerne. Stigningerne i befolkningstallet er dog, til sammenligning med den efterfølgende perioden, moderate, hvilket også kan aflæses af nedenstående figur. Årsagerne hertil vil blive diskuteret nedenfor i forbindelse med den eksisterende forskning i den generelle befolkningsforskydning, og vil her blive sat i perspektiv til den generelle udvikling på nationalt plan.

Figfsvb

### Befolkningsudvikling, Brønderslev 1787-2004



Kilde: Til og med 1970: Christian Wichmann Matthiessen, Danske byers folketal, 1985.  
 Fra og med 1976: Danmarks Statistik

#### Figur 5.<sup>184</sup>

I Niels Peter Stillings hovedværk indenfor stationsbyforskningen, *De nye byer - Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940*, påpeger Stilling, at en kraftig indikator på den brydningstid samfundet undergik i perioden, er udviklingen i erhvervsstrukturen i det, der senere blev landets stationsbyer. Stilling fremhæver at landbruget stod for næsten to tredjedele af

<sup>183</sup> Lauridsen, Henning R. 1984. *De folkelige bevægelser og socialhistorien*. I *Socialhistorie og samfundsforandring*. Red. Eriksen, Sidsel., Ingesman, Per., Melchiorsen, Mogens og Pedersen, John. Forlaget Historia. Århus. s. 151-152

<sup>184</sup> Dansk Center for Byhistorie. *Danmarks købstæder: Brønderslev - Historiske befolkningstal*.  
<http://dendigitalebyport.byhistorie.dk/koebstaeder/befolkning.aspx?koebstadID=95>

beskæftigelsen i 1840, men at der frem mod 1870 sker forskydninger i dette forhold, hvor især håndværket som erhvervsgruppe vinder frem.<sup>185</sup> Stilling fremhæver at en vigtig forudsætning for stationsbyernes fremkomst, og udviklingen i disse bysamfund, var at landbrugets modernisering foregik i sammenspil med den teknologiske og industrielle udvikling i Danmark.<sup>186</sup> Stilling beskriver således, at en forudsætning for stationsbyernes fremkomst indebar at disse havde et opland, de kunne fungere som et lokalt kraftcenter for. Hermed ment at produktionsforøgelsen i landbruget medførte et behov for nye afsætningsmuligheder, hvor kapital, transportmuligheder og teknologiske impulser, var nødvendige for at sikre en udnyttelse af den øgede produktion. Behovet blev samtidig opfyldt gennem en vandring fra land til by, hvor den arbejdskraft, der kom i overskud på landet, som følge af effektiviseringen af produktionen, kom til at bestride de erhverv, der kom til at understøtte landbrugserhvervet.

Hvis man ser på Brønderslevs erhvervsstruktur i perioden frem til 1870, forekommer det klart at landbruget i både Brønderslev og det nærmest opland har været af stor betydning for næringslivet.

Den geografiske placering midt i mellem de to ældre købstæder, Nørresundby og Hjørring,<sup>187</sup> har medvirket til at det netop blev Brønderslev, der udviklede sig fra landsbysamfund til stationsby. At dette er tilfældet skal i mindre grad tilskrives næringslovgivningen af 1862, da denne i højere grad kan betragtes som en legalisering af eksisterende forhold, da der i perioden op til var en begyndende tendens til at flere var beskæftiget i håndværkerhvervene uden for købstæderne, på trods af købstædernes monopol på de fleste håndværk.<sup>188</sup> Det ville forekomme naturligt at drage den antagelse, at Brønderslevs beliggenhed uden for både Nørresundby og Hjørrings læbælter kan have medført, at næringsfriheden fik en større betydning for erhvervsfordelingen i Brønderslev end andre byer beliggende indenfor eksisterende købstæders læbælter. Forskningen har dog påpeget, at der generelt var givet handelstilladelser til øde områder, mens der, som nævnt, tidligere var en stor del fuskere, der ernærede sig ved håndværkervirksomhed uden for købstæderne. På trods her af, ses det tydeligt i erhvervsfordelingen mellem købstad og landdistrikt, at købstæderne stod for den langt overvejende del af handlen og håndværkervirksomheden på bekostning af landsbysamfundene.<sup>189</sup> Denne nationale tendens stemmer godt overens med Brønderslevs udvikling i perioden, hvor det

---

<sup>185</sup> Stilling. 1987. s. 475

<sup>186</sup> Stilling. 1987. s. 57

<sup>187</sup> Cirka 26 kilometer i hver retning

<sup>188</sup> Stilling. 1987. s. 70

<sup>189</sup> Christensen, Søren Bitsch og Thøgersen, Mette Ladegaard.. 2006. *Bysystem og urbanisme ca. 1840-2000 - historie og historiografi*. I *Den moderne by*. Red. Christensen, Søren Bitsch. Aarhus Universitetsforlag. Århus. s. 32

først var i perioden fra 1860 og frem, at der i "østbyen" for alvor kom betydelige håndværkervirksomheder og købmandsgård til.

Brønderslevs geografiske placerings betydning skal ses i et kulturgeografisk perspektiv, der kan inddeles i to led, opland og befolkning. For at en station anlægges er disse to forhold en afgørende faktor, da jernbanen i de fleste tilfælde havde til formål at imødekomme både et personbefordringsbehov samt et godsbefordringsbehov. Også forventninger til en forskydning af eksisterende befolkningsforhold blev taget i betragtning. Derfor blev de fleste jernbaner ført igennem allerede eksisterende bebyggelsesområder, der er bekvemt placeret i forhold til oplandet.

<sup>190</sup> Efter anlæggelsen af den nye landevej mellem Nørresundby og Hjørring, var der for landsbysamfundene omkring Brønderslev opstået forbedrede transportforhold til og fra byen, hvilket kan have spillet ind i overvejelserne i forhold til placeringen af jernbanestationen i netop Brønderslev. Dette synspunkt understøttes samtidig af Ejler Alkjær, der specifikt nævner Brønderslev, som en by der opstået på baggrund af geografiske forhold i forbindelse med transportmuligheder.<sup>191</sup> Det primære jernbanenet, de tidlige jernbaner der forbandt de økonomiske og befolkningsmæssige mest betydende byer, havde som udgangspunkt formålet at sikre forbindelse mellem købstæderne og sikre en forbedret fjerntrafik. Et fællestræk for disse jernbaner, som Vendsysselbanen hører ind under var, at der var anlagt få stationer mellem købstadsstationerne.<sup>192</sup> Selve placeringen af en station i Brønderslev kan derfor tolkes som, at der netop i byens nærområde var en forventning om, at der ville ske en forskydning i befolkningsudviklingen, på trods af at Brønderslev, som etableret tidligere, omkring 1860'erne, hvor Vendsysselbanens linjeføring blev fastlagt, ikke havde noget særligt bymæssigt præg, men kunne betragtes som et gennemsnitligt landsbysamfund.

Brønderslevs position som et landsbysamfund i et landdistrikt uden særlige bymæssige præg, skal ses i sammenhæng med den generelle samfundsudvikling heller ikke var præget af en høj grad af urbanisering i perioden frem til 1840.<sup>193</sup> Et tegn på at der fra 1840 og frem begyndte at ske et skred i forhold til graden af urbanisering på national plan kommer til udtryk, foruden forskydningen i befolkningsfordelingen, i de forbedrede vejforhold. Transportforholdene kan som minimum ses som

---

<sup>190</sup> Aagesen, Aage. 1949. *Geografiske studier over jernbanerne i Danmark*. H. Hagerups Boghandel. København. s. 37

<sup>191</sup> Alkjær, Ejler. 1945. *Byudviklingen. I Danske byers vækst og virke*. Red. Alkjær, Ejler. Skandinavisk Bogforlag. A/S. Odense. s. 83

<sup>192</sup> Fink, Jørgen. 1992. *Butik og værksted - Erhvervslivet i stationsbyerne 1840-1940*. Selskabet for Stationsbyforskning. s.

<sup>193</sup> Christensen og Ladegaard. 2006. s. 26-27

en indirekte indikator på en urbaniseringsproces, da de vidner om en hvis teknologisk udvikling, der fremkom for at opfylde et behov.<sup>194</sup>

I perioden fra 1840 til 1870 kan det bymæssige udviklingsstadium i Brønderslev altså beskrives som et gennemsnitligt landsbysamfund med de dertilhørende service- og erhvervsfunktioner. Med anlæggelsen af den nye landevej fra Nørresundby til Hjørring begynder der dog at ske en positiv udvikling i både byens befolkningstal, og få service- og erhvervsfunktioner begyndte at blive repræsenteret i byen, såsom en privilegeret kro og et betydeligt marked. På trods af befolkningstilvækst, en øget liberalisering af næringslivet og begyndende effektivisering af landbrugserhvervet, kan der ud fra de få funktioner byen besad, erhvervsstrukturen og en sammenligning af befolkningsudviklingen i forhold til de omkringliggende byer, ikke konkluderes at byen ved periodens slutning havde antaget noget udpræget bymæssigt udtryk. Det kan også ses i byens position i forhold til de omkringliggende sognebyer. På trods af at det daværende Vester Brønderslev sogn, kraftige befolkningstilvækst på omkring 50 procent fra 1855 til 1875, var der ikke bymæssige funktioner i byen, der adskilte Brønderslev fra de større nabobyer, Jerslev og Øster Brønderslev. Den kraftigere stigning i befolkningstilvæksten i Brønderslev kan dog ses, som en forudsætning for den udvikling Brønderslev gennemgik fra 1875 og frem. Jernbanens anlæg betød, at Brønderslevs kulturgeografiske placering for alvor kom til at spille en rolle, hvor Øster Brønderslev og Jerslev tidligere var begunstiget af deres placering tæt ved den tidligere hovedfærdselsåre i Midtjyllandsområdet.

### ***Brønderslevs byudvikling fra stationsby til købstad***

Med anlæggelsen af Vendsysselbanen og stationen i Brønderslev, træder byen ind i en ny udviklingsperiode, hvor byen gradvist begynder at transformere sig fra et landsbysamfund til, hvad der kan betragtes som et bysamfund.

Ved indgangen til denne periode, omkring 1870, skifter udviklingen i Brønderslev karakter. Fra at der, næsten udelukkende, kun sker en udviklingen i sognets indbyggertal, og nogle få mindre betydningsfulde funktioner opstår, som kro og skole, begynder der i perioden omkring århundredeskiftet, at ske forskydninger i erhvervsstrukturen, og der opstår i byen funktioner af service- og erhvervsrettet karakter.

---

<sup>194</sup> Christensen og Thøgersen. 2006. s. 32.

Befolkningforskydningen begyndte, som nævnt tidligere i midten af 1800-tallet. En god illustration af dette kan findes i Aage Aagesens *Geografiske studier over jernbanerne i Danmark*. Heri har Aagesen udarbejdet et danmarkskort, der skitserer befolkningforskydningerne i landet. Her ses det, at der i perioden 1860-1880 ikke er nogen tydelig tendens til, at befolkningstilvæksten kun knytter sig til byerne omkring jernbanen. Fra 1880-1901 tegner der sig et markant anderledes billede af forskydningerne i denne periode, da der begynder at vise sig en tydeligere tendens til at der omkring stationsbyerne sker en højere procentvis stigning i indbyggertallet end i områderne der ikke lagde i umiddelbar nærhed af en jernbane.<sup>195</sup> Denne udvikling gør sig således også gældende for Brønderslev og det omkringliggende område, hvor befolkningstilvæksten overstiger 50 procent fra 1880-1901. Set i sammenhæng med de omkringliggende sognes befolkningstilvækst, ses der en tendens til, at befolkningsstigning koncentrerer sig om Brønderslev. Befolkningstilvæksten var på landsplan perioden 24,4 procent, hvilket var en lidt kraftigere stigning end i perioden 1860-1880. Fra 1880 til 1901 tegner der sig et billede af, at den generelle befolkningstilvækst koncentrerer sig omkring byerne, hvilket underbygges af den aftagende befolkningstilvækst landdistrikterne, og i særdeleshed i de landdistrikter, der ikke kom til at nyde godt af de forbedrede trafikale forhold, som opstod mod slutningen af århundredet. Samtidig viste perioden også at andelen af befolkningen bosat i hovedstaden og købstæderne steg. For købstædernes vedkommende steg andelen fra 28 procent i 1880 til 38 procent i 1901.<sup>196</sup> Alt i alt er der mange sammenfald mellem den udvikling der ses på landsplan og de ændrede forhold i og omkring Brønderslev by.

Udviklingen fortsatte både på landsplan og for Brønderslev i perioden 1901-1921. Befolkningstilvæksten fortsatte med at være markant, især i byerne der lå i forbindelse med jernbanerne i landet. Landdistrikterne oplevede dog generelt en stabilisering af den svækkede befolkningsvækst, der kendetegnede den forudgående periode. At dette er tilfældet kan tilskrives en øget opdyrkning af hidtil uopdyrket landbrugsarealer, der skabte grobund for at holde beskæftigelsen i landdistrikterne på niveau. Perioden kendetegnes også ved, at der ved kystbyerne begyndte at ske en stagnation i befolkningstallene, hvilket kan tilskrives jernbanens trafikale betydning begyndte at svække søfartens position.<sup>197</sup> Dette er igen med til at understrege den betydning jernbanen opnåede i perioden efter århundredeskiftet, både i forhold til befordring af gods og i mindre grad i forhold til personbefordringen. Denne udvikling stemmer godt overens med Niels Peter Stillings betragtninger i forhold til stationsbyerne geografisk og trafikale forhold. Han

<sup>195</sup> Aagesen. 1949. s. 76-77

<sup>196</sup> Aagesen. 1949. s. 80

<sup>197</sup> Aagesen. 1949. s. 81

fremhæver blandt andet Brønderslevs udvikling som stationsby som et eksempel på en by, der havde gunstige forhold i sammenligning med andre stationsbyer, der opstod i perioden. Han påpeget også at byen er et godt eksempel på, hvordan der i perioden skete en udskilning i forholdet mellem den lille og store stationsby. Her henviser Stilling til den betydning det fik, at Peder Nielsen flyttede sin virksomhed fra Tylstrup til Brønderslev.<sup>198</sup> Frem til århundredeskiftet var de to byer geografisk og trafikalt sammenlignelige. Begge byer lå langs den midtvendsysselske hovedfærdselsåre, og uden for eksisterende købstæders læbælte. Det til trods udviklede de sig markant forskelligt, hvor Brønderslev oplevede en kraftig vækst i de første 20 år af 1900-tallet, var dette ikke tilfældet for Tylstrup. Brønderslev var således Jyllands andenstørste stationsby i 1911.<sup>199</sup>

Brønderslevs status som en betydningsfuld stationsby blev således etableret i løbet af de første tiår af 1900-tallet. Den befolkningsmæssige udvikling behandlet ovenfor skal også ses i lyset af udviklingen i erhvervsfordeling i de voksende stationsbyer. Som nævnt tidligere spillede sammenspillet mellem landbruget og stationsbyen en vigtig rolle især i den tidlige del af perioden. Byerne blev lokale kraftcentre, der stod for afsætningen af det omkringliggende oplands landbrugsprodukter. Det var dog ikke kun sammenspillet mellem landbrugserhvervet og stationsbyen, der spillede en stor rolle i den befolkningstilvækst, der forekom i stationsbyerne i perioden fra 1890 og frem, og medførte den generelle industrialisering og erhvervslivets modernisering.<sup>200</sup> Hvis dette sammenholdes, med den vækst Brønderslev oplevede indenfor jernindustrien forekommer det relativt tydeligt, at denne generelle samfundsmæssige udvikling i udpræget grad kom til udtryk i Brønderslevs erhvervsliv, hvor Peder Nielsens Pedershaab fabrikker har været en stor katalysator for byudviklingen i Brønderslev. Det er her også interessant at bemærke, at der i Brønderslev i perioden 1890-1920 begyndte at tegne sig en tendens af, at det i mindre grad var nyoprettede industri og håndværkervirksomheder, der stod for den øgede andel af befolkningen, som var ansat inden for disse erhverv. Efter den første udviklingsfase byen oplevede fra 1870 til 1890, hvor flere nystartede virksomheder centrerede sig omkring den nyanlagte station, var der fra 1890 og frem i højere grad tale om, at det var udvidelser af eksisterende virksomheder, der stod for forskydningen i erhvervsfordelingen. Dette forhold stemmer godt overens med Jørgen Finks observationer omkring stationsbyens erhvervsudvikling fra 1890-1920. Han nævner, at erhvervsudviklings udvikling i perioden i ligeså høj grad kan tilskrives en koncentration af

---

<sup>198</sup> Stilling. s. 121+123

<sup>199</sup> Stilling. s. 83

<sup>200</sup> Stilling. s. 484

eksisterende virksomheder som oprettelsen af nye.<sup>201</sup> Hvis man ser på den bevægelse, der sker i udviklingen i erhvervslivet i Brønderslev, er det en tendens, der også kan ses her. Efter jernbanestationens anlæggelse begynder flere af de handels- og håndværksforetagender der havde etableret sig i "østbyen" at centrerer sig omkring byens station. Igen skal det også fremhæves at det er i denne periode Peder Nielsen flytter sin virksomhed fra Tylstrup til Brønderslev, hvilket i høj grad underbygger den udvikling.

Den betydelige jernindustri i byen er også med til at præciserer den stationsbytype Brønderslev udviklede sig til. Den betydelige stigning i procentdelen af den erhvervsaktive befolknings beskæftigelse i industrien og den Pedershaab Frabrikernes store succes i perioden medvirkede at Brønderslev i perioden udviklede sig fra en mindre stations by til det der kan defineres som en større industristationsby.<sup>202</sup>

Ovenstående er befolkningsudviklingen og udviklingen i erhvervsfordelingen blevet behandlet. Disse forhold kan betegnes som kvantificerbare, hvilke giver fordele i forbindelse med sammenlignende analyser. I et byhistorisk perspektiv er en sådan analyse og diskussion ikke fyldestgørende, da en bys udviklingsstadiet, ikke kun er begrænset til de kvantitative, ydre forhold.<sup>203</sup> Stationsbyens fremkomst i årene op til århundredeskiftet medførte også at denne bytype, som Brønderslev blev en af, udviklede visse service og erhvervsfunktioner, som i mere eller mindre grad var oplandstilknyttede. Her tænkes der især på oprettelsen af servicefunktioner som elektricitets- vand- og gasværk, samt de erhvervsmæssige funktioner som slagterier der opstod i byen i perioden. Netop disse funktioner har skabt en højere grad af afhængighed stationsbyen Brønderslev for de omkringliggende byer, da byernes basale forsyningsnet er styret fra Brønderslev. Dette indikere fint den udvikling stationsbyforskningen generelt, nemlig at stationsbyerne gradvist blev mere og mere knyttet til deres opland og omvendt.

At oplandet har en stor betydning for stationsbyens virke i perioden understøttes i Brønderslevs tilfælde af den bekymring de nye lokalbaner i regionen skabte. Både anlæggelsen af Nørresundby-Sæby jernbanen, Hjørring-Aabybro jernbanen og jernbanestrækningen fra Hjørring til Hørby medførte at Brønderslevs opland i en hvis grad blev beskåret. Dette skabte en bekymring for stationsbyens videre udvikling. Der opstod derfor ønske om en anlæggelsen af en ny jernbanestrækning fra Brønderslev til Blokhus på vestkysten, der skulle sikre Brønderslev et større

---

<sup>201</sup> Fink. 1992. s. 205-206

<sup>202</sup> Stilling. 1987. s. 143-144

<sup>203</sup> Stilling. 1987. s. 140-141

opland. Strækningen blev dog ikke en realitet, da den processen om at skabe finansiering og lovgivningsmæssig hjemmel for en anlæggelse trak ud. Til trods for at det ikke blev til en ny jernbanestrækning der skulle sikre et større opland, fortsatte både gods- og personbefordringen med at stige i perioden.<sup>204</sup>

Brønderslevs udvikling i perioden fra 1870 til 1920 følger mange af de træk som andre stationsbyer der ved periodens slutning kan betragtes som større stationsbyer. Byen vokser i perioden fra at være en tæt på gennemsnitlig landsby, til at være en stor stationsby med en betydelig jernindustri, der samtidig betjener et agrar opland, der er i perioden blev knyttet til Brønderslev i forbindelse med jernbanens åbning .

### ***Brønderslevs byudvikling i de tidlige købstadsår***

Med Brønderslevs opnåelse af købstadsstatus begyndte den udvikling der kendetegnede perioden 1890-1920 at aftage.

Mellemligstidens indtog og dens medfølgende kriser og dårlige konjunkturer spiller her en stor rolle i denne stagnation i stationsbyens udvikling.<sup>205</sup> Samtidig var udviklingen fra agrar selvforsyningsøkonomi til markedsøkonomien tilendebragt, hvorefter netop denne markedsøkonomi og dennes centraliseringstendens begyndte at vise stationbyens svagheder.<sup>206</sup> Her til en nærmere undersøgelse af Brønderslev i perioden være interessant, da Pedershaab fabrikkerne kan være et eksempel på, hvor denne centraliseringstendens ikke har udryddet det industrielle præg i byen. Men en sådan undersøgelse vil række udover specialets problemfelt.1

---

<sup>204</sup> Jungersen. 2006. s. 57

<sup>205</sup> Fink. 1992. s. 245

<sup>206</sup> Stilling. 1987. s. 489



## Konklusion

Denne undersøgelse af jernbanestationens betydning for den bymæssige udvikling i Brønderslev har vist at udviklingen, generelt set, følger de udviklingstræk der er kendetegnende for stationsbyernes opståen og vækst i perioden 1870-1920.

Frem mod midten af 1800-tallet viser de statistiske opgørelse over befolkningstal samt udførte erhverv i Vester Brønderslev sogn ikke de store forskelle, hverken i forhold til de omkringliggende sogne, eller den generelle udvikling i landsognene. Den dengang kaldte Vester Brønderslev by, var et udpræget agrart landsbyfællesskab. Byens geografiske placering og trafikale forhold i perioden før jernbanens anlæggelse har samtidigt betydet at Brønderslev, i højere grad end nabosognene mod øst, har indtaget en relativt ugunstig position. Med anlæggelsen af den nye landevej mellem Nørresundby og Hjørring, som berørte byens udkant, påbegyndtes en begyndende udvikling i de bymæssige præg i Brønderslev. I perioden fra 1850-1870 opstod der således omkring landevejene både kro, et betydningsfuldt marked og mindre handel- og håndværksvirksomheder, som til dels også skal ses i lys af næringsfriheden i 1862. Med åbningen af Vendsysselbanen i 1871, skete der et skred i denne udvikling. Fra 1870 til 1920 steg befolkningstallet markant, og flere håndværks- og industrivirksomheder kunne beskæftige den overskydende arbejdsstyrke, der ved kom i overskud som følge af effektiviseringen og mekaniseringen af landbrugserhvervet. Samtidig opstod der i byen flere service- og erhvervmæssige funktioner, der havde som formål at forvinde stationsby og opland et gensidigt tilhørsforhold. Dette medvirkede at der i perioden ikke skete den samme udvikling i befolkningstallet og erhvervsfordelingen i de omkringliggende sognebyer. Dette skal ses som et udtryk for at disse byer ikke oplevede den samme gunstige udvikling i de trafikale og erhvervmæssige forhold som Brønderslev, hvilket medvirkede at disse byer med tiden blev en del af Brønderslevs opland.

I perioden fra 1920 og frem begyndte den forudgående periodes udvikling at stagnere, både i forhold til befolkningstal, forskydninger i erhvervsfordelingen, samt i antallet af nye service- og erhvervmæssige funktioner. Mellemløstidens konjunkturer samt en stabilisering af opbruddet fra land til by kan ses som en del af forklaringen bag denne stagnation.

## Litteraturliste

### Tekst

- Aagesen, Aage. 1949. *Geografiske studier over jernbanerne i Danmark*. H. Hagerups Boghandel. København
- Alkjær, Ejler. 1945. *Byudviklingen*. I *Danske byers vækst og virke*. Red. Alkjær, Ejler. Skandinavisk Bogforlag. A/S. Odense.
- Andersen, Annemette og Larsen, Per Drustrup. 1988. *Fra land og by - Beretninger fra århundredskiftet*. Forlaget Fraland og by. Brønderslev.
- Andersen, Annemette og Larsen, Per Drustrup. 1992. *Fra land og by 3 - Lokalhistorier fra Brønderslev og omegn*. Forlaget Fraland og by. Brønderslev.
- Bladt, Inge K. 2003. *Håndværk og industrialisering i Folkets Nordjylland*. Red. Larsen, Bent Bang. Side 66-85. Nordjyllands Amt.
- Buch, Martin og Gomard, C.I. 1987. *Danmarks Jernbaner - Historisk og biografisk haandbog*. Bind 1. Genoptryk. Forlaget banebøger. Roskilde.
- Christensen, Asger. 1996. *1871: Vendsysselbanen*. I *Jernbanehistorisk Årbog '96*. Red. Christensen, Eigil og Poulsen, John. Side 11-20. Bane bøger. Smørum.
- Christensen, Søren Bitsch og Thøgersen, Mette Ladegaard.. 2006. *Bysystem og urbanisme ca. 1840-2000 - historie og historiografi*. I *Den moderne by*. Red. Christensen, Søren Bitsch. Aarhus Universitetsforlag. Århus.
- Christiansen, Kaj. 1954. *Fra drøm til maal*. Peder Nielsen, Pedershaab A/S og Pedershaab Maskinfabrik A/S.
- Fink, Jørgen. 1992. *Butik og værksted - Erhvervslivet i stationsbyerne 1840-1940*. Selskabet for Stationsbyforskning.
- Hansen, Jeppe. 1999. *Danske Jernbanestrækninger - en bibliografi*. Dansk Jernbane-Klub. København.
- Ingvorsen, Leif. 1978. *Landsbyen i 1700-tallets slutning*. I *Lokalhistorie - En vejledning til undervisnings- og studiebrug*. Red. Ingvorsen, Leif. Side 47-62. Dansk Historisk Fællesforening. København.
- Jensen, Niels. 1972. *Danske jernbaner 1847-1972*. J. FR. Clausens Forlag. København.
- Jensen, Niels. 1972. *Nordjyske jernbaner*. J. F.R. Clausens Forlag. København.
- Jungersen, Chr. Jenssen. 2006. *Vester Brønderslev by indtil år 1920*. I *Fra land og by 10 - Lokalhistorie fra Brønderslev og omegn*. Red. Andersen, Lasse., Hansen, Holger Dahl og Kristensen, Ruth. Side 42-67. Forlaget Fra land og by. Brønderslev.

Klitgaard, Carl. 1936. *Vendsysselske Veje. Fra Middelalderen til ca. 1860*. H.F. Sigettys Boghandel. Hjørring.

Klitgaard, Carl. 1942. *Vester Brønderslev Sogns og Brønderslev Købstads Historie*. Brønderslev Byråd og Carlsbergfondet. Brønderslev

Knudsen, Gunnar. 1924. *J.P. Trap. Kongeriget Danmark*. 4. udgave, omarbejdet. Bind 5. G.E.C. Gads Forlag. København.

Koed, Jan., Koefoed, Jens., Nielsen, Torben., Sevaldsen, Erik. 1972. *Danmarks Jernbaner i 125 år*. Herluf Andersens Forlag.

Kristensen, Ruth., Voldbæk, Elert og Voldbæk Grethe. 2000. *Brønderslev - fra landsby til købstad*. I *Fra land og by 7 - Lokalhistorier fra Brønderslev og omegn*. Red. Kristensen, Ruth., Voldbæk, Elert og Voldbæk Grethe. Side 63-73. Forlaget Fra land og by. Brønderslev.

Lauridsen, Henning R. 1984. *De folkelige bevægelser og socialhistorien*. I *Socialhistorie og samfundsforandring*. Red. Eriksen, Sidsel., Ingeman, Per., Melchiorsen, Mogens og Pedersen, John. Forlaget Historia. Århus. s. 151-152

Lebech, Mogens. 1952. *Brønderslev*. I *Danmark før og nu - Nordjylland*. Brøndsted, Johannes. Side 325-330. Alfred G. Hassings Forlag. København.

Nielsen, Anna Kathrine. 2003. *De nye tider i Folkets Nordjylland*. Red. Larsen, Bent Bang. Side 112-120. Nordjyllands Amt.

Nørrelykke, C. 1972. *Den vendsysselske jernvej*. I *Vendsyssel årbog 1972*. Red. Nørrelykke, C. Side 7-42. Historisk Samfund for Vendsyssel

Olsen, Albert. 1967. *Lokalhistorie - Rigshistorie*. I *Lokalhistorie - Rigshistorie og andre artikler fra fortid og nutid*. Hvidtfeldt, Johan. Side 1-9. Dansk Historisk Fællesforening.

Paludan, Helge., Ulsig, Erik., Porskrog Rasmussen, Carsten., Bonderup, Gerda., Strange Petersen, Erik., Poulsen, Henning., Hein Rasmussen, Søren. Red. Busck, Steen og Poulsen, Henning. 2002. *Danmarks historie - i grundtræk*. 2. udgave. Aarhus Universitetsforlag. Århus.

Riismøller, Peter. 1952. *Næringsliv og samfærdsel i Danmark før og nu - Nordjylland*. Brøndsted, Johannes. Side 233-272. Alfred G. Hassings Forlag. København.

Skou, Kaare, R. 2012. *Politik der forandrede Danmark. 65 beretninger om landets vigtigste lovgivning 1848-2012*. 1. udgave. Forlaget Sohn. Christiansdal.

Stilling, Niels Peter. 1987. *De nye byer - Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940*. Selskabet for Stationsbyforskning.

Thestrup, Poul. 1997. *Dampen binder Danmark Sammen i På sporet 1847-1997 jernbanerne DSB og samfundet*. Bind 1. Jernbanemuseet. Odense.

Thrane, Helle. 2003. *Fra grus til motorvej i Folkets Nordjylland*. Red. Larsen, Bent Bang. Side 112-120. Nordjyllands Amt.

Thøgersen, Mette Ladegaard. 2006. *De rurale byer*. I *Den moderne by*. Red. Christensen, Søren Bitsch. Side 257-279. Aarhus Universitetsforlag. Århus.

Trap, J.P. 1859. *Statistisk-topographisk beskrivelse af kongeriget Danmark*. 1. udgave. Bind 2. G. E. C. Gad. København.

Trap, J.P. 1875. *Statistisk-topographisk beskrivelse af kongeriget Danmark*. 2. udgave. Bind 5. Forlagsbureauet. København.

## **Links**

Dahlerup, Troels. *Bol*. I *Den Store Danske*, Gyldendal.  
<http://denstoredanske.dk/index.php?sideId=49170>.  
Konsulteret d. 7. januar 2017

Danmarks Statistik. *Befolkningen i 150 år*.  
<http://www.dst.dk/Site/Dst/Udgivelser/GetPubFile.aspx?id=4576&sid=bef150>  
Konsulteret d. 29. januar 2017

Dansk Center for Byhistorie. *Danmarks købstæder: Brønderslev - Historiske befolkningstal*.  
<http://dendigitalebyport.byhistorie.dk/koebstaeder/befolkning.aspx?koebstadID=95>  
Konsulteret d. 31. januar 2017

Dansk Center for Byhistorie. *Danmarks købstæder: Brønderslev - Historisk erhvervsfordeling*.  
<http://dendigitalebyport.byhistorie.dk/koebstaeder/erhverv.aspx?koebstadID=95>  
Konsulteret d. 31. januar 2017

Dansk Center for Byhistorie. *Danmarks købstæder: Frederikshavn - Historisk erhvervsfordeling*.  
<http://dendigitalebyport.byhistorie.dk/koebstaeder/erhverv.aspx?koebstadID=75>  
Konsulteret d. 31. januar 2017

Dansk Center for Byhistorie. *Danmarks købstæder: Hjørring - Historisk erhvervsfordeling*.  
<http://dendigitalebyport.byhistorie.dk/koebstaeder/erhverv.aspx?koebstadID=13>  
Konsulteret d. 31. januar 2017

Dansk Center for Byhistorie. *Danmarks købstæder: Nørresundby - Historisk erhvervsfordeling*.  
<http://dendigitalebyport.byhistorie.dk/koebstaeder/erhverv.aspx?koebstadID=94>  
Konsulteret d. 31. januar 2017

Heine, Esben. *En anden historie. Fund giver arkæologer ny viden*. Nordjyske.  
<https://nordjyske.dk/nyheder/en-anden-historie/207257db-1830-4e15-ba93-e798162fcb7e/112/1513>  
Konsulteret d. 31. januar 2017

Egon Jensen. *Brønderslev*. Den Store Danske. Gyldendal.

[http://denstoredanske.dk/Danmarks\\_geografi\\_og\\_historie/Danmarks\\_geografi/Jylland/Jylland\\_-\\_byer/Br%C3%B8nderslev](http://denstoredanske.dk/Danmarks_geografi_og_historie/Danmarks_geografi/Jylland/Jylland_-_byer/Br%C3%B8nderslev)

Konsulteret d. 5 november. 2016