



# Nordjyske byers oprindelse og historie



**Bilag til:  
Bykvaliteter i  
nordjyske byer**

**Titel**

Nordjyske byers oprindelse og historie

**Udgivet af**

Nordjyllands Amtsråd  
Niels Bohrs Vej 30  
9220 Aalborg Øst

**Udgivelsesdato**

1. September 2003

**Udarbejdet af**

Sven Allan Jensen A/S  
for Nordjyllands Amt

**Kontaktpersoner**

Verner Christensen, tlf. 9635 1619, vc@nja.dk  
Lars Berg Møller, tlf. 9635 1655, lbm@nja.dk

**Trykkeri**

Nordjyllands Amt, Aalborg

**Pris**

15,00 kr.

**ISBN: 87-7775-507-3**

**J. nr. 1-50-11-0006-01**

# INDHOLD

## Byernes oprindelse og historie

Byernes oprindelse og type	4
Den historiske baggrund	4
De oprindelige byer	4
Industrialiseringens byer - første fase ca. 1850 - 1960	7
Industrisamfundets byer - anden fase ca. 1960 - 1980	8
Kilder	10

## De 45 Nordjyske byer

Skagen	11
Hirtshals	13
Frederikshavn	15
Hjørring	17
Sæby	19
Brønderslev	21
Aabybro	23
Dronninglund	24
Fjerritslev	26
Løgstør	27
Nibe	29
Støvring	31
Aars	33
Hadsund	34
Hobro	36
Aalbæk	38
Bindslev	40
Sindal	41
Tårs	42
Løkken	44
Vrå	46
Øster Vrå	47
Dybvad	49
Byrum	50
Pandrup	51
Kås	53
Hjallerup	54
Brovst	56
Gandrup	58
Hals	59
Sulsted	61
Vadum	63
Vodskov	64
Klarup	66
Gistrup	68
Svenstrup	69
Storvorde	71
Kongerslev	72
Ranum	74
Skørping	76
Terndrup	77
Farsø	78
Haverslev	79
Nørager	80
Arden	82

# BYERNES OPRINDELSE OG HISTORIE

## Byernes oprindelse og type

By	Grundlagt	Oprindelig bytype
Aalborg	1100	Middelalderlig handelskøbstad
Hjørring	1100	Middelalderlig handelskøbstad
Sæby	1200	Middelalderlig handelskøbstad
Hobro	1200	Middelalderlig handelskøbstad
Skagen	1300	Fiskerleje, senere købstad
Nibe	1300	Fiskerleje, senere købstad
Bindslev	1100-1400	Landsby
Byrum	1100-1400	Landsby
Hadsund	1100-1400	Færgested
Tårs	1100-1400	Landsby
Øster Vrå	1100-1400	Landsby
Dybvad	1100-1400	Landsby
Hjallerup	1100-1400	Landsby
Brovst	1100-1400	Landsby
Gandrup	1100-1400	Udflyttertorp
Hals	1100-1400	Landsby
Sulsted	1100-1400	Landsby
Vodskov	1100-1400	Rydningssby, landsby
Ranum	1100-1400	Landsby
Terndrup	1100-1400	Udflyttertorp, landsby
Haverslev	1100-1400	Landsby
Aabybro	1100-1400	Landsby
Fjerritslev	1100-1400	Landsby
Aars	1100-1400	Landsby
Sindal	1100-1400	Landsby
Vrå	1100-1400	Landsby
Vadum	1100-1400	Landsby
Klarup	1100-1400	Landsby
Gistrup	1100-1400	Landsby
Svenstrup	1100-1400	Landsby
Storvorde	1100-1400	Landsby
Kongerslev	1100-1400	Landsby
Nørager	1100-1400	Landsby
Farsø	1100-1400	Landsby
Løgstør	1400	Fiskerleje og handelsplads, senere købstad
Pandrup	1400	Landsby
Kås	1400	Landsby
Frederikshavn	1500	Fiskerleje
Aalbæk	1500	Fiskerleje
Løkken	1678	Ladeplads
Brønderslev	1800	Stationsby, senere købstad
Dronninglund	1800	Stationsby
Støvring	1800	Landsby
Skørping	1869	Stationsby
Arden	1869	Stationsby
Hirtshals	1880	Fiskerleje

## Den historiske baggrund

Byernes placering, størrelse og rolle har altid afspejlet det erhvervsgrundlag, der fandtes på stedet. De nordjyske byers opgaver, rollefordeling, kvaliteter og udvikling er resultatet af en langstrakt udvikling, som afspejler samfundsudviklingen fra de tidligste bydannelser op til nutidens komplicerede bysamfund.

## De oprindelige byer

De første faste bopladser opstod omkring år 4.000 f. kr. ved overgangen fra jæger- og samlersamfundet til bondesamfundet, hvor menneskene begyndte at rydde skovene og dyrke jorden. Der var i første omgang ikke tale om fast beliggende bopladser. På grund af udpining af jorden blev bopladserne flyttet med passende mellemrum. Der er tegn på, at den samme landsby flyttede rundt indenfor det samme territorium gennem en lang periode. Det første "bymønster" bestod således af "vandrende" bopladser og landsbyer med faste oplande eller territorier.

Mellem år ca. 800 og 1100 blev landsbyerne stedfaste, bl.a. som følge af bedre dyrknings- og gødskningsmetoder i landbruget.

## Bydannende hovederhverv

Historisk set har der været følgende bebyggelsesdannende hovederhverv:

Middelalderen fra ca. 1000

- Udnyttelse af jordens ressourcer (landsbyer)
- Udveksling af varer mellem landboere og producenter uden for landboernes rækkevidde samt administration (handelskøbstæder)
- Andre økonomiske niches (færgefart, fiskeri, klostre)

Senmiddelalderen ca. 1400

- Udnyttelse af kystens ressourcer (fiskerlejer)
- Udveksling af varer (ladepladser)
- Andre (fæstningsbyer ol.)

Nyere nutid 1800-årene

- Vareudveksling og lokaladministration (stationsbyer)
- Udnyttelse af kystens ressourcer (fiskerlejer, sommerhuskolonier)
- Andre (store virksomheder)

Før år 1000 var der udelukkende landsbyer i det nuværende Danmark. Handelspladser fandtes, men i et særdeles beskedent omfang og ofte uden permanent bebyggelse.

I takt med at befolkningstallet voksede og agerbruget blev mere specialiseret, blev der behov for permanente handelspladser, hvor udvekslingen af varer kunne ske. Handelspladserne blev senere i kraft af kongelige privilegier til købstæder.

I løbet af den ca. 300 årige periode fra ca. år 800 til 1100 var ca. 10.000 landsbyer og 60 købstæder blevet stedfaste. De oprindelige byer og landsbyer udgør en stor del af nutidens byer og landsbyer i Danmark.

## Købstæderne

I perioden ca. 1050-1225 opstod den store hovedpart af landets købstæder. I Danmark er der 76 steder med middelalderlig købstadsstatus. Af dem

### Bytyper, erhverv og beliggenhed

1. Landsbyer anlagdes på det mest hensigtsmæssige sted på produktionsjorden.
2. Handelskøbstæder anlagdes på steder hvor flest muligt fik den kortest mulige vej til byen, og gerne ved en adgang til havet.
3. Udnyttelsen af nicher kunne være bebyggelsesdannende i middelalderen, fx færgefart (Hadsund), fiskeri (Skagen).
4. Fiskerlejer anlagdes ved kysten hvor der var rigelige og tilgængelige forekomster,
5. Ladepladser opstod enkelte steder, men da købmandserhvervet var et monopolerhverv, knyttet til byer med særlige retsregler og privilegier (købstadsprivilegier), var det så godt som umuligt at oprette nye handelsbyer før efter liberaliseringen af næringslivet (næringsloven af 1857 med virkning 1861),
6. Andre bysamfund, som f.eks. fæstningsbyer som fx Frederikshavn, kunne opstå i tilknytning til militære anlæg, men oftest anlagdes sådanne anlæg ved eller om eksisterende byer.
7. Fiskerlejer opstod eller blomstrede voldsomt op fra slutningen af 1800-årene, i forbindelse med fiskeriets udvikling.
8. Stations- vej- og havnebyer opstod i tilknytning til den kraftige udvikling af landets infrastruktur fra slutningen af 1800-tallet.
9. Turistbyer som opstod ved overgangen til 1900-årene udbredtes rekreation og badeturisme blandt borgerskabet og siden alment i alle lag af samfundet. Udnyttelsen viser sig i form af sommerhuskolonier, marinaer mv.
10. Industribyer voksede voldsomt i takt med industriens udvikling fra midten af 1800-tallet. Industrien etablerede sig langs havnene, ved stationerne og ved indfaldsvejene. Sideløbende blev der opført store lejlighedsbebyggelser til den voksende befolkning.

er de 54 anlagt som egentlige handelskøbstæder, mens de øvrige 22 har en forskellig oprindelse som færgebyer, landsbyer, klosterbyer. 11 mistede deres status inden vor tid.

Købstæderne blev anlagt som centrum for handel, håndværk og kirke på strategisk vigtige steder. De blev placeret på strategisk vigtige steder i forhold til det handelsopland, som landbefolkningen omkring byen udgjorde. Købstæderne ligger typisk på steder ved kysten, hvor der var gode muligheder for både vand- og landtransport. Afstanden mellem købstæderne er typisk ca. 30 km. Det svarer til en dagsrejse med datidens transportmiddel.

Købstæderne er tit placeret ved et beskyttede farvand i bunden af en fjord eller ved et åudløb til kysten. Hobro og Sæby er eksempler på den type placeringer.

Landsbyer og købstæder i middelalderen indgår på den måde i en sammenhængende lokaliseringstruktur, hvor samtidens transportsystemer især spiller en rolle for købstædernes placering. Landbefolkningen skulle gå frem og tilbage, købmændene sejle frem og tilbage.

For at den specialiserede økonomi i købstaden kunne fungere blev der også brug for en civilisering af samfundet, hvor fx kirke og kongemagt placerede sig i købstæderne.

Der er mange fællestræk i købstædernes byplan. Alle købstæderne har et torv og en bred hovedgade (ofte kaldet Algade). Herudover kendetegnes købstæderne bl.a. af, at de var ladet med symboler på datidens dominerende kræfter. Kirkerne er normalt placeret på et fremtrædende sted i bybilledet. Det samme gælder fx byens slot eller borg og de dominerende borgeres huse. Købstæderne er tætte byer. Husene er ofte sammenbyggede, gaderne er smalle og varierede i deres forløb.

Aalborg er den ældste af byerne i Nordjyllands amt. Den er anlagt omkring 1050. Med sin beliggenhed kunne Aalborg dominere et stort opland, og som noget særligt for byen også dominere limfjordslandet med sin handel.

Ved fortsat økonomisk vækst i landbruget blev der plads til at flere købstæder i Nordjylland.

Landskabsforholdene i Vendsyssel delte naturligt landsdelen i to oplande, adskilt fra hinanden af den brede terrænspærring som Jyske Ås udgjorde. Af dem var området omkring Hjørring i nordvest ikke alene det største, men også det mest frugtbare og bedst formede, mens området omkring Sæby i sydøst var betydelig mindre, ubekvem arronderet og jorderne sandede. Mod syd afgav Store Vildmose og

de udstrakte flader af hævet havbund fra stenalderen ned mod Limfjorden kun beskedne muligheder for landbrug og bosætning.

Landskabsforholdene i Østjylland tilbød bosætning i bunden af de mange fjorde. Her kunne byerne, fx Hobro, få en indenlands beliggenhed med store oplande på begge sider og en adgang til havet.

Nordjyllands fire egentlige handelskøbstæder fra middelalderens begyndelse - Aalborg, Hjørring, Sæby og Hobro - har alle sammen en tydelig midtstedesbeliggenhed og indgår i en samtidig oplandsdeling.

De øvrige byer i Nordjyllands Amt med middelalderlig købstadsstatus lokaliserer sig i forhold til erhvervs mulighederne ved kysten.

Skagen opstod inden 1250, dens økonomi hvilede på fiskeri og handel med fisk.

## De oprindelige byers beliggenhed i landskabet

### Købstædernes beliggenhed

Købstæderne placerede sig centralt i forhold til oplandet i de omkringliggende landbrugsområder og trafikmæssigt og optimalt i forhold til muligheder for land- og søtransport.

### Landsbyernes beliggenhed

Kernen i det vendsysselske landskab udgøres af en stor flade af hævet havbund fra ishavet omkring centrale områder, som ikke har været havdækkede efter istiden. Allerede i jernalderen lå hovedparten af landsdelens landsbyer på de store ishavslader og langs rande og på de små øbakker, mens de store strøg af israndbakker med deres stærkt svingende boniteter (Jyske Ås m.fl.) henlå delvis bebyggelsestomme til ind i senmiddelalderen, hvor der skete en udflytning hertil af overvejende enestegårde.

Også i Himmerland knytter middelalderens landsbyer sig til de landskabelige rande. Hvor sådanne ikke fandtes ligger landsbyerne spredt på de store moræneflader. Højdedrag i form af rygninger gennem amtets landskab har både været randmoræner med stærkt svingende bonitet, og samtidig virket som barrierer for fremherskende vestlige vinde. Derfor er der en øget nedbørmængde på østsiden af disse rande, som har været endnu en medvirkende årsag til at de har været vanskelige at bebo og derfor længe henlå med skove. Roldskovene og skovene på den Jyske År er reminiscenser.

Nibe er et senmiddelalderligt fiskerleje ved de rige silde-gydebanks i bredningen foran byen. Den opnåede købstadsrettigheder i 1727.

Endelig opnåede Frederikshavn købstadsrettigheder 1818, Løgstør 1900, Brønderslev i 1921. De har deres oprindelse i en anden situation end den middelalderlige.

## Landsbyerne

Landsbyernes tæthed beliggenhed afspejlede jordens dyrkningsværdi og dyrkningsteknikken. De oprindelige blev ofte placeret på overgangen mellem lave enge, der gav mulighed for græsning og høbjergning, og højere liggende arealer, hvor der kunne dyrkes korn mv. I Nordjyllands Amt er der ingen oprindelige landsbyer på hævet stenalderhavbund. Først efter at det i 1800- og 1900-årene blev muligt at dræne områderne blev de bebygget.

Landsbyerne rummede normalt en kirke, og på en central plads var der en forte (fællesareal). Landsbyerne blev udskiftet i perioden efter ca. 1680. Udskiftningen dannede karakteristiske mønstre i skellene mellem landsbyens ejendomme, fx stjerneudskiftning, som ofte kan anes i nutidens bebyggelses- og markstruktur.

Af de 45 undersøgte byer i Nordjyllands amt er 33 oprindeligt landsbyer.

## Senere bydannelser

Landsbyer og købstæder fra middelalderen udgør stadig en grundstamme i det bebyggede landskab. De er den ældste kulturmiljøstruktur i Danmark sammen med det vejnet som forbandt dem.

Fra senmiddelalderen opstod flere fiskerlejer, Nibe i 1300-årene, Løgstør omkring 1400, Aalbæk og Frederikshavn omkring 1550 og Hirtshals omkring 1800.

Løkken opstod som ladeplads i 1678. Andre steder fik en ladepladsagtig karakter, som fx landsbyen Hals i 1500-årene og færgestedet ved Hadsund i slutningen af 1800-årene.

Inden de nye tider fra 1850 fik enkelte byer tilført nye ressourcer i forbindelse med militære anlæg. Hals fik en befæstning under 1600-årenes svenskekrige samt en lille havn. Frederikshavn blev et militært knudepunkt ved 1680'erne på grund af de gunstige besejlingsforhold. Især for Frederikshavn tilførte det militære anlæg og anlægget af en statshavn i 1800-årenes begyndelse store erhvervs-mæssige potentialer.

# Industrialiseringens byer - første fase ca. 1850 - 1960

Overgangen fra landbrugsdomineret samfund til industrisamfund i midten af 1800-tallet markerede en ny epoke i byernes udvikling.

## Jernbane, veje og havne

Transportsystemet blev udbygget med et relativt fintmasket net af jernbaner, veje og havne. I perioden ca. 1870-1920 blev der anlagt jernbaner overalt i landet. Det muliggjorde, at udviklingen under industrisamfundets første fase blev spredt til mange byer ud over stort set hele landet.

## Nye stations-, landevejs og havnebyer

Sideløbende med, at de oprindelige byer og landsbyer voksede og udviklede sig til industrisamfundets byer, opstod en række nye stations-, landevejs og havnebyer ved de nye jernbaner, havne og veje, der blev anlagt i industrialiseringens begyndelse. Det gælder fx Hirtshals som havneby og Brønderslev som stationsby.

## Stationsbyerne

Den finmaskede infrastruktur gav fx ved, at der blev anlagt jernbane og station, mulighed for byudvikling inde i landet på steder, der tidligere havde været afskåret fra byudvikling.

Det var ikke altid teknisk og økonomisk muligt at anlægge stationer i eller umiddelbart ved eksisterende købstæder, landsbyer mv. På landet i Nordjyllands Amt blev der nogle steder op til tre kilometers afstand mellem landsby og station. Jo større afstand stationen havde fra en eksisterende bebyggelse, jo mere selvstændig blev stationsbyen. Det almindelige er at landsby og stationsby voksede sammen, men selvstændige stationsbyer findes også.

## Jernbanen som eksistensgrundlag

Jernbanenettet betød store fordele for nogle byer, mens andre fik få eller ingen udviklingspotentialer. Stationer med en midtstedsbeliggenhed på de ældste strækningen fik tilført de største potentialer. Brønderslev er et klassisk eksempel i Nordjyllands Amt. Men også flere af de nuværende egnscentre som Dronninglund, Aabybro, Fjerritslev, Støvring og Aars hentede deres økonomiske udviklingspotentialer af jernbanen.

Steder med en mindre udtalt midtstedsbeliggenhed, steder som fik jernbane sent og steder i nærhed til store bycentre hentede mere begrænsede udviklings-

mæssige fordele af jernbanen. En stor del af amtets kommunecentre er oprindeligt landsbyer, som blev stationsbyer, eller stationsbyer der opstod i nærheden af eksisterende landsbyer.

De eksisterende større byer profiterede mest af jernbanen. Løgstør havde en gunstig beliggenhed for oplandshandel, og jernbanen fik stor betydning for byens vækst, mens Nibe kun fik begrænsede fordele. De større bycentre tiltrak ikke alene erhverv, men også institutioner der forstærkede og underbyggede vækstpotentialerne. Det drejer sig fx om administration, sygehusvæsen mv.

## Andre eksistensgrundlag

Byernes eksistensgrundlag knyttede sig i høj grad til de ressourcer, der fandtes i byen og dens opland. Byerne kunne fx være baseret på industri, håndværk, handel eller service, der knyttede sig til landbruget eller fiskeriet eller til forekomster af råstoffer som fx kridt, ler eller tørv. Eksempelvis havde Kongerslev naturlige ressourcer i form af kalkbrud og tørv og i Gandrup kunne lokalt ler udnyttes til teglværksdrift. Erhvervs livet var i stor udstrækning rettet mod dækning af de lokale behov samtidig med, at det mere specialiserede erhvervsliv via de forbedrede transportmuligheder afsatte deres produkter til et større marked.

Fiskeriets stærke vækst fra 1880'erne tilførte nye potentialer til kystens bysamfund - Skagen, Hirtshals, Frederikshavn, Aalbæk, Løkken, til dels Hals og Hadsund. Nibe mistede sit gamle erhvervsgrundlag, sildefangsten, med Vesterhavets gennembrud af Aggertangen i 1825, som helt ændrede Limfjordens økologi.

1900-årenes turisme har styrket grundlaget for byer med særlige rekreative kvaliteter, fx Skagen, Løkken og Hals.

Nogle byer fik offentlige institutioner som et væsentligt element i deres økonomi, hvad enten de blev stationsbyer eller ej. Distriktsygehuse i Farsø, Brovst, Fjerritslev, Dronninglund og Terndrup havde stor betydning. Det samme gælder for Vodskov med åndssvageanstalten, for Skørping med tuberkulosesanatoriet og for Ranum med skolelærerseminariet.

## Selvforsynende byer

Trods den forbedrede infrastruktur og den øgede samfærdsel var byerne stadig i stor udstrækning selvforsynende. Selv de mindre byer havde en meget stor del af alt det, der skulle til for at borgerne kunne leve et sammenhængende liv i lokalsamfundet. En meget stor del af behovene og aktiviteterne i byerne blev dækket og foregik inden for deres oplande. Det gælder fx arbejdspladser og indkøb, der stort set udelukkende blev dækket lokalt.

## Kraftig byvækst

Samtidig med at industrialiseringen medførte et stærkt stigende behov for arbejdskraft i byerne blev der overskud af arbejdskraft på landet på grund af de mere effektive produktionsmetoder i landbruget. Det medførte en massiv befolkningsvandring fra land til by og en kraftig byvækst i stort set alle de oprindelige købstæder og i mange landsbyer.

## Byernes hovedopgave

Byernes hovedopgave var at give plads for det kraftigt voksende erhvervsliv, at skaffe boliger til de mange nye indbyggere, og at sørge for infrastruktur mv., der skulle til for, at industribyen fungerede. De nye industrier blev normalt lokaliseret i bymidterne ved byernes havne, stationer og indfaldsveje. Boligerne blev opført enten som tæt lejlighedsbyggeri for byernes arbejdere eller som villabebyggelse for det bedrestillede borgerskab. Lejlighederne blev opført i eller omkring bymidten, mens villabebyggelsen ofte blev placeret i en vis afstand fra byen.

## Symboler på industrisamfundets byer

Perioden kendetegnes også af byernes nye infrastruktur og andet som skulle til for at drive industribyen. Til industribyens symboler hører således befæstede veje, jernbane, station, havn, el-, varme- og vandværk, telefoncentral, teknisk skole, butikker mv. I de mindre byer, der var knyttet til landbruget, var mejeri, foderstofforretning, smede- og maskinforetning og butikker symboler på den nye tid. I mange tilfælde var byens faciliteter tilvejebragt af lokale kræfter via andelsbevægelsen.

Industrisamfundets byer kendetegnes ved at de er opbygget efter principper om funktionsadskillelse, dvs. at byerne bl.a. som svar på miljøproblemerne fra industrien blev byerne opdelt i områder til hvert sit formål, fx erhvervsområder, centerområder, områder til offentlige formål og boligområder. Byggeriet er præget af den håndværksmæssige opførelse, som giver den enkelte bygning sin egen identitet.

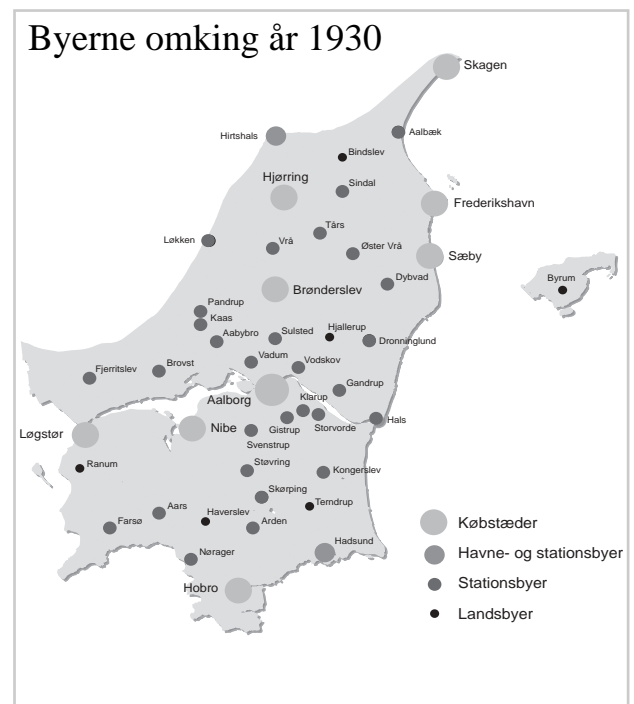
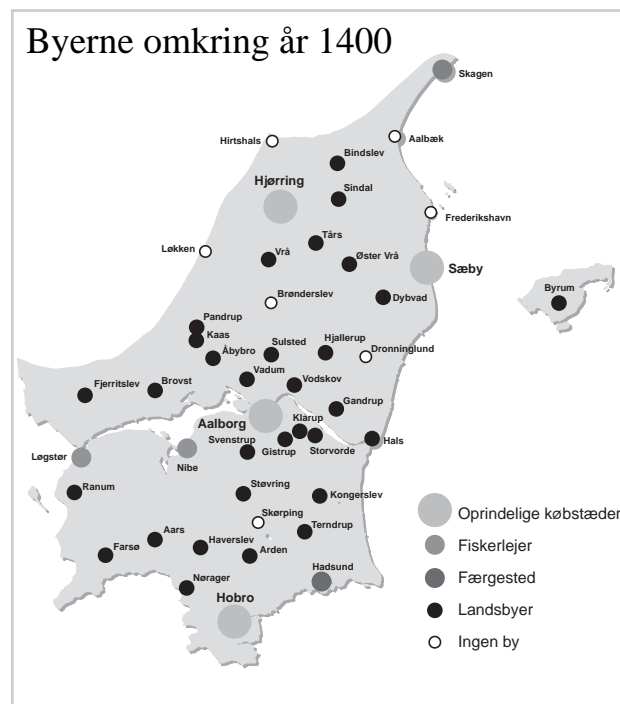
## Industrisamfundets byer - anden fase ca. 1960 - 1980

Perioden mellem de to verdenskrige var præget af stilstand i byernes udvikling. Det næste store spring skete med industrisamfundets anden fase – velfærdssamfundet.

## Velstand med eget hus og bil

Den teknologiske udvikling og velstandsstigningen, der for alvor satte ind i slutningen af 1950'erne, medførte en kraftig byudvikling og markante ændringer i byernes udvikling og opgaver.

Som det mest markante fik mange almindelige borgere mulighed for at få egen bil og eget hus. Privatbilen og velstanden gav friheden til at bosætte sig i længere afstand fra arbejdspladsen, og industrialiseringen i byggeriet tog samtidig fart. I perioden frem til starten af 1970'erne blev stort set alle byer udbygget med store parcelhuskvarterer. Det generelle billede var, at folk realiserede drømmen om eget hus ved at flytte ud af de større byer,





som ofte havde vigende befolkningstal, til oplandsbyerne inden for pendlingsafstand, hvor der var stigende indbyggertal. I de større byer blev der bygget almennyttigt boligbyggeri til borgere med lavere indkomster. Ved slutningen af perioden var boligforholdene forbedret kraftigt med langt færre beboere pr. bolig.

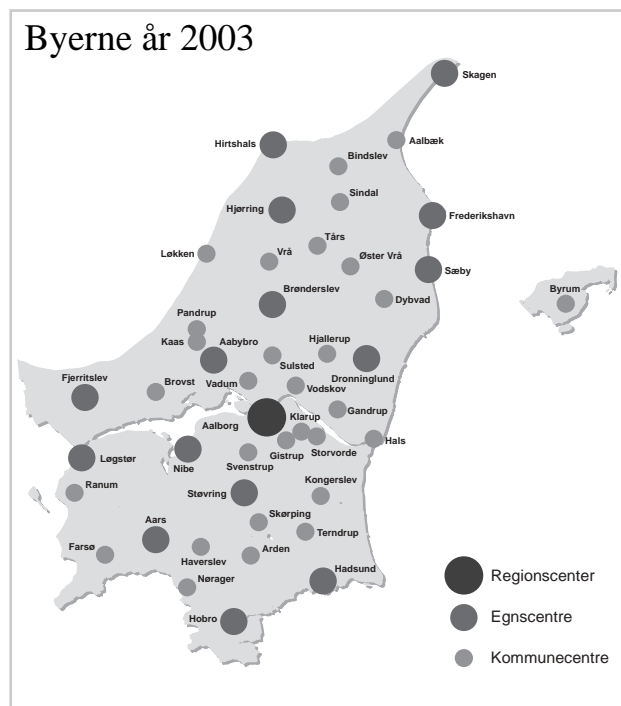
## Fra lokal selvforsyning til større oplande

Udviklingen brød det tidligere mønster med hver by som selv bærende enhed og førte til en stærkere specialisering af byernes funktioner og opgaver. Samtidig med at folk bosatte sig i forstæderne gik udviklingen på andre områder i modsat retning. Valgfriheden tilgodeså de større byer, som blev oplandets center for handel, service, kultur mv. De mindre byer mistede deres lokale selvforsyning.

Internt i byerne fortsatte udviklingen mod funktionsadskillelse. Industrier blev udflyttet fra de tætte byområder til nye erhvervsområder i byens periferi, og detailhandlen blev samlet i bymidterne og nye butikcentre.

Byernes eksistensgrundlag var fortsat hovedsageligt baseret på industri og i et vist omfang landbrug, men arbejdspladserne blev i højere grad koncentreret i de større byer, hvilket bl.a. gav sig udslag i en omfattende pendling fra oplandsbyerne til de større byer.

Det lokalt selv bærende bymønster blev brudt og erstattet af et mønster, der gik i retningen af regionen eller egnen som selv bærende enhed. Erhvervslivet blev i højere grad orienteret mod det regionale og



regionale marked og med stigende opmærksomhed på det internationale marked, bl.a. med indmeldelsen i EF i 1973.

## By i metermål

Byudviklingen kendetegnedes af at opmærksomheden var rettet mod at få opfyldt det store behov for byggeri til boliger, erhverv, butikker, skoler mv. hurtigt og billigt. Derfor kendetegnes periodens byområder ofte af industrialiserede standardløsninger, som fx typehuset. Hvor man før opførte huse som enkeltprojekter, ændredes processen til, at man anvendte færdigfabrikerede elementer til alt fra vinduer til køkkener. Byggeriet kunne gå hurtigt og blev meget billigere. De grundlæggende værdier, der gjorde parcelhusene populære var privatheden – det at kunne være sig selv i eget hus på egen jord

## Byplan- og bebyggelsesforhold

Det er de bebyggelsesdannende hovederhverv, der er den byplan- og bebyggelsesformende kraft.

Landsbyernes planformer er bestemt af det erhverv, som bar bebyggelsen. De har gerne form af en slynget vej gennem landskabet, eller er opbygget omkring en indre plads, en forte. Ved udskiftning og senere funktionsforandring kan den oprindelige plan være blevet udvisket.

Handelskøbstædernes byplanformer er funktionelt indrettet på at ind- og udsluse oplandbefolkningen, på købmændenes skibstransport og bybefolkningens interne transport, og de er tillige præget af kvartersdeling og baggrund af sociale forskelle. Handelskøbstæder sammensættes derfor af hovedgader, som i forlængelse af indløbende landeveje munder ud i en bymidte med torv og kirke. Herfra løber en brogade så direkte som muligt til stranden (afhængigt af forholdene), mens det øvrige bylegeme følger sig over denne hovedstruktur og er trukket i form af forholdene på det udvalgte sted. Andre ældre bysamfund med en specialiseret ressourceøkonomi som Skagen, Løkken udskilte ikke egentlige gader og byplaner før i nyere tid. Bebyggelsen var øst-vestorienteret efter den fremherskende vindretning. Nibe sammensættes af gader vinkelret på kysten, så fiskerne kunne komme til og fra deres både.

Stationsbyernes byplanforhold er mindre entydige. Hvis stationen anlagdes ved en eksisterende landevej, blev den ofte det dominerende led, hvis stationen lå i nærheden af bebyggelse blev veje mellem dem ofte det byplanbærende led.

Moderne bebyggelsesudvikling adskiller sig fra tidligere ved ikke at have erhverv som det direkte formende element. Med industrialisering og lønarbejde adskiltes også arbejde og bosted. Befolkningen kunne derfor bostedsmæssigt lokalisere sig mere frit, men gør det stadig i overensstemmelse med sociale forhold. Fra slutningen af 1800-årene begyndte byernes borgerskab at udflytte fra bykerne og bosatte sig i villakvarterer. Hasseris villaby ved Aalborg er et klassisk eksempel. Senere flyttede bymidtens øvrige indbyggere også ud og bosatte sig eller bosattes i overensstemmelse med deres sociale og arbejdsmæssige tilhørsforhold.

– og at de var en meget praktisk løsning for kernefamilien. Ulempen var, at husene blev meget ens. Forstæderne minder meget om hinanden uanset om de ligger i Aalborg, Brønderslev eller Farsø. Der var kun lidt opmærksomhed på kvaliteten i de byområder, der blev opbygget uanset om det var bolig- eller erhvervsforstæder, men efterfølgende til- og ombygninger har i nogen grad medvirket til at give større variation og kvalitet. Det omfattende byggeri i industrialiseringens anden periode fortsatte frem til begyndelsen af 1980'erne, hvor "kartoffelkuren" satte et punktum for den private byggeaktivitet.

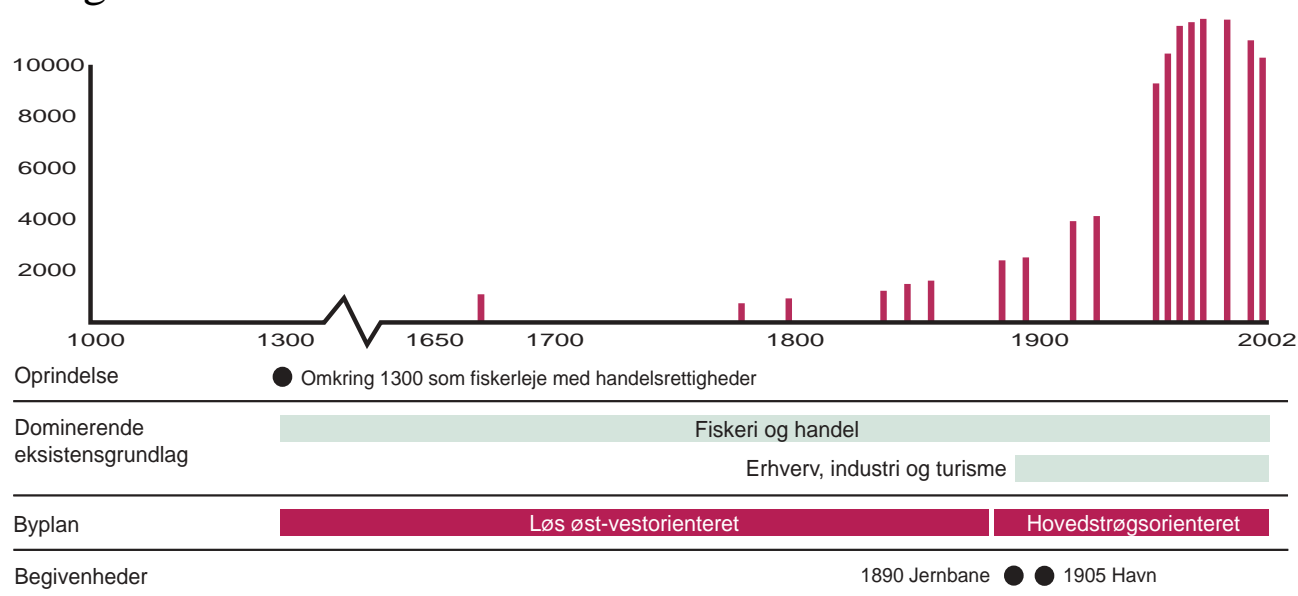
Industrialismens byområde opfattes i dag ofte som monotone og kedelige, og de mangler kvalitet. Nogle af industrialiseringens erhvervs- og boligområder er på vej mod forfald og bliver i stigende udstrækning genstand for byomdannelse.

## Kilder

2000 år med regulering og planlægning af byggeri og byudvikling i Danmark - år 0 til 1970, Jørgen Møller, Aalborg Universitet, 2003.

# DE 45 NORDJYSKE BYER

## Skagen



### 1. Erhvervsforudsætninger

Fiskeri og skudehandel med tør- og saltfisk synes at have været de erhvervmæssige forudsætninger for den første bydannelse i 1300-årene, og fiskeri med fiskeindustri og tilknyttede virksomheder er fortsat byens vigtigste erhvervsgren sammen med turisme.

Bebyggelsen på Skagen opnåede et vidt omfang, og ved 1600-årene regnes indbyggertallet for betydelig højere, end i nabobyen Hjørring. Fiskeriet gik dog alvorligt tilbage i 1600- 1700-årene og sandflugt tog om sig, utvivlsomt på baggrund af overgræsning i det skrøbelige naturområde. 1795 måtte den gotiske Skt. Laurentius kirke opgives og nedbrydes bortset fra tårnet.

Fra 1870'erne begyndte kunstnere at slå sig ned i Skagen, der fik en betydelig kunstnerkoloni. Kort efter begyndte badeturismen at vokse frem og stedets ry spredtes. I 1800-årene anlagdes en fast landevej til byen, der i 1890 yderligere blev endestation for Skagensbanen. Jernbanen medførte ikke et større opland, for det er stort set uproduktivt, men forbedrede transporten af varer og fisk og åbnede for turisme i større skala. Allerede ved århundredskiftet var Skagen et velbesøgt badested med mange store badhoteller og pensionater. Skagen er fortsat et af de allermest besøgte turiststeder i landet.

Fiskeriets fremvækst i sidste del af 1800-årene og de mange turister medførte en kraftig bosætning og et blomstrende erhvervsliv med mange handlende,

håndværkere, virksomheder. Den store økonomiske fremgang i 1900-årene skyldes dog i første omgang fiskeriet, hvis vilkår forbedredes betydeligt med anlægget af havnen 1904-1907. Der opstod en række institutioner, skoler, sygehus (1916), fællesforsyning, banker og sparekasser, hoteller, avis, industri, håndværk og handel

I sidste halvdel af 1900-årene vedblev fiskeri og turisme at være de bærende erhvervsgrene. Men fiskeriet er kommet i en kritisk situation på grund af ressourceudtømmning og restriktioner. Skagen ligger desuden uden for det almindelige trafikmønster og dens økonomi er mere og mere kommet til at hvile på turisme på grund af stedets enestående natur- og kulturmiljøværdier. Skagen præges derfor af faldende vækst og fraflytning. De moderne indskrænkninger i sygehusets drift er et symptom på tilstanden.

### 2. Lokalisering

Skagen er anlagt på et hævet, marint forland, udformet af strandvoldssystemer og klitdannelser. Byen ligger ca. 3 km syd for spidsen af Skagens Odde. Den første bebyggelse synes anlagt ved vestkysten (Højen) i 1300-årenes begyndelse, men der var i slutningen af middelalderen også opstået en bebyggelse på østkysten lidt nord for det nuværende Skagen. Bebyggelsen her måtte opgives og flyttede gradvist til den nuværende plads i 1600-1700-årene på grund af kysterrosion. Kystens erosionsmønster er

i dag noget forandret af havnen, der har forårsaget en op mod 250 bred sandstrand mod nord, mens området mod syd må beskyttes med høfter.

### 3. Byplan og bebyggelse

Skagen hører til i gruppen af købstæder fra ældre middelalder. I 1413 opnåede den samme privilegier som andre købstæder i riget. Den var dog ikke nogen handelsby for et opland, men et fiskerleje med handels- og byprivilegier. Den første bebyggelse ved Gammel Skagen (Højen) bestod af spredte, øst-vestorienterede bygninger uden nogen form for gadestruktur.

Byen på kattedgatsiden synes at være opstået i senmiddelalderen. Den gotiske Skt. Laurentius kirke (Skagen gamle Kirke, nedlagt 1795) stod nogenlunde lige langt fra de to bebyggelser. Bebyggelsen lå lidt nord for den nuværende, men flyttede gradvist til den nuværende plads i 1600-1700-årene på grund af kysterosion. Peder Hansen Resen gengiver o. 1675 alle tre bebyggelsesklynger som løst opbyggede bræmmer langs stranden, og det er antagelig også deres oprindelige form.

Egentlige veje til Skagen fandtes ikke, al trafik måtte foregå langs stranden når vejret tillod det. Først i 1800-årene anlagdes en fast landevej til byen, hvis bebyggelse i slutningen af århundredet begyndte at rykke sammen i gader.

Det nuværende Skagen ligger stadig parallelt med kysten langs hovedgaden Skt. Laurentiivej. Den deles i Vesterby mod syd, Kappelborg og mod nord Østerby og er vokset betydeligt i 1900-årene. Ved stranden anlagdes en fiskerihavn 1904-1907, den er siden udvidet flere gange (1937, 1957) og der opstod nogen industri i tilknytning hertil. Bebyggelsens løse opbygning omkring hovedstrøget er stadig et fremtrædende element, omend den har fået en mere fast form gennem de sidste godt 100 år.

### 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Skagen har en klar udkantsbeliggenhed og befinder sig uden for et almindeligt trafik- og erhvervsmønster. Fiskeriet, der har udgjort en grundstamme i byens økonomi fra begyndelsen og især gennem de seneste godt 100 år, synes at ville få en aftagende betydning på grund af nye fiskeribegrænsninger. Til gengæld rummer Skagen enestående kulturmiljøer, der knytter sig til bebyggelsen og havnen, og byen ligger tillige i enestående naturomgivelser. Byens fremtidsmuligheder synes derfor i høj grad at bero på udnyttelsen og bevaringen af disse værdier, på turisme, på delvis bosiddende gæster uden bindinger til lokale erhvervsforhold, og på virksomheder der kan etableres uden rod i stedlig traditionel

produktion. Det er langt fra problemfrit, idet de kulturmiljøer som virker tiltrækkende er under funktionsudtømmning. Spørgsmålet er hvordan og i hvilken retning potentialerne og deres udnyttelse ønskes styret.

### 5. Ejendomme og befolkningstal

#### Ejendomme

1890	463	
1899	597	
1921	839	
1955	2.692	husstande

#### Befolkningstal

1672	o. 1.000
1787	650
1801	834
1840	1.132
1850	1.400
1860	1.532
1880	1.954
1890	2.323
1901	2.438
1921	3.854
1930	4.048
1955	9.225

### 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Jørgen Elsøe Jensen: Danmarks Middelalderlige Byplaner. Nordjylland. Miljøministeriet/Skov- og Naturstyrelsen 1995.

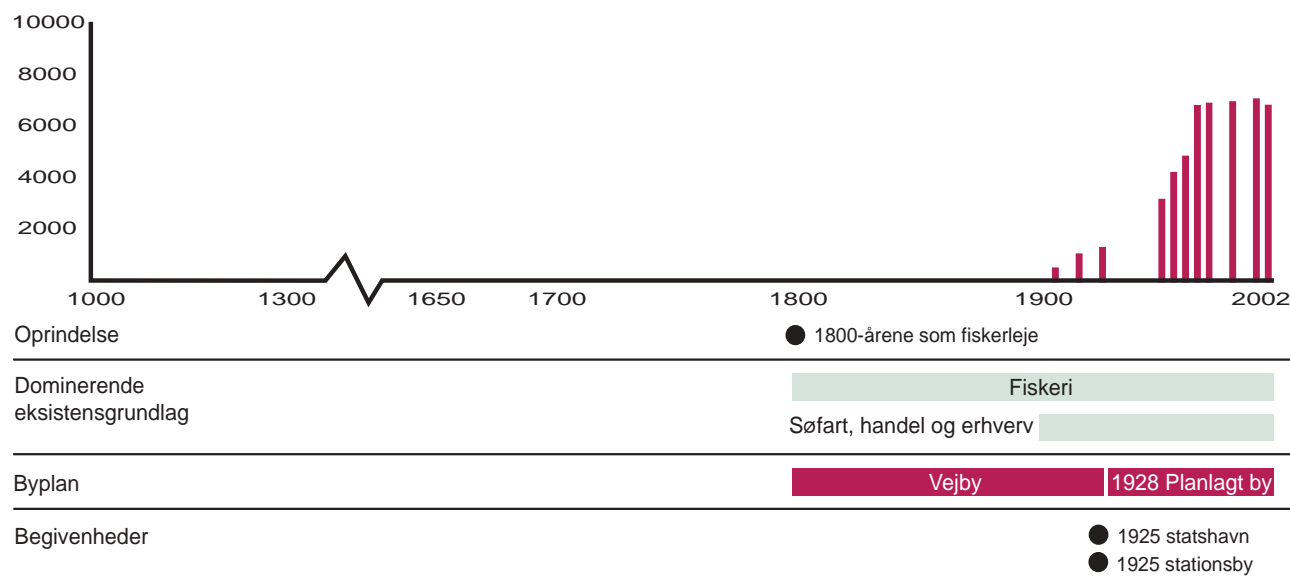
J. P. Trap: J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 23ff.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Hjørring Amt IV. 1901; s. 32ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Hjørring Amt. 1924; s. 62ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,1. 1960; s. 98ff.

# Hirtshals



## 1. Erhvervsforudsætninger

Lokaliteten Hirtshals nævnes 1532. Navnet er formentlig givet af hollandske søfarere, fordi landfortonen mindede om en hjortehals. Det danske lokalitetsnavn synes at have været Hornsnæs eller Næsset.

Bebyggelsen Lilleheden på dette sted synes opstået senest i 1800-årene. Det omtales endnu ved 1875 som et ubetydeligt fiskerleje i tilknytning til fyret fra 1863, et 35 m højt tårn. I 1879-1880 anlagdes her på statens foranledning en 270 m lang stenmole af materiale fra det stenrev, der strækker sig mod vest fra Hirtshals og som er rester af den store randmoræne, Jyske Ås.

Da fiskeriet overalt i landet var kommet i vækst ved 1880'erne begyndte bebyggelsen at udvikle sig. I 1898 var den 111 fiskere i Lilleheden med tre dæksbåde, to åbne havbåde og 53 mindre joller. Ved

1901 fandtes skole, missionshus, et stort dampteglværk, fabrik af kakkelovnsrør, kro, badepensionat (»Udsigten«), telegraf-, telefon- og redningsstation. I de følgende år udviklede fiskeriet og bebyggelsen sig. Samtidig blev egnen et søgt badested og der rejstes en del sommerhuse i klitterne omkring byen.

Fiskeriets fortsatte vækst og den strategiske beliggenhed for et havneanlæg medførte at planer om anlæggelsen af en stor stats-fiskerihavn med udgangspunkt i den ældre stenmole blev iværksat efter lov af 1917. Arbejdet påbegyndtes i 1919, i 1923 var vestre mole og den yderste del af østre mole færdig. Havnen fik et vandareal på ca. 6,3 ha. I 1924 beskrives Hirtshals som et fiskerleje med

filialkirke (1908), skole, lokalindustri, hoteller, handelsvirksomhed, bank. Året efter åbnede Hjørning-Hirtshals banen for drift.

Med havnebyggeriet kom Hirtshals i stærk og hastig vækst. For at hindre vilde grundspekulationer og klondike-lignende tilstande eksproprierede staten arealerne nærmest havnen og nedsatte en kommission med den opgave at udstikke en byplan for den voldsomt ekspanderende bebyggelse (Plan til en by ved Hirtshals, ved Knud H. Christiansen og Steen Eiler Rasmussen).

Hirtshals er derefter vokset op i tilknytning til fiskeri- og trafikhavnen. Den industrielle udvikling var endnu ikke fremskreden i 1960'erne og i alt væsentligt knyttet til fiskeriet og havnen. Mulighederne som turist- og ferieby var heller ikke udnyttet i særlig grad på denne tid. I de følgende årtier frem mod vor tid er der ikke sket stærke forskydninger i byens økonomi.

## 2. Lokalisering

Hirtshals ligger ved Vendsyssels nordvestligste hjørne på et 15-20 m højt plateau, der falder stejlt mod kysten i nord og vest, hvor forstranden er ganske smal. Umiddelbart sydøst for byen findes et parti af den store Jyske Ås, en stærkt bakket randmoræne, der rejser sig markant over de lavere flader af hævet, senglacial havbund. Randmorænen fortsætter sig mod nordvest i forbjerg Hirtshals eller Næsset, der strækker sig langt ud i Vesterhavet som et stenrev. Ishavets havbund optræder i flere niveauer, adskilt fra hinanden af kystskrænter, der angiver landets gradvise hævnings efter istiden. Neden for

dets bundflader findes langs kysten omkring Hirtshals en smal bræmme hævet havbund fra stenalderen, som mod vest kraftigt eroderes af havet. Langs Tannis Bugt er klit- og flyvesandsarealer.

### 3. Byplan og bebyggelse

Bebyggelsen lå oprindeligt omkring sammenløbet af to veje, der søgte herud fra Tornby og Asdal. I slutningen af 1920'erne forelå en plan for byens byplanmæssige udvikling. Hirtshals er således en moderne bydannelse, og byplanen, der sammensættes af tre diagonalskærende hovedgader, hvorom den øvrige bebyggelse samler sig, er af ideal karakter.

### 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Hirtshals er et nyt bysamfund knyttet til havnen. Erhvervslivet er stærkt knyttet til fiskeriet og den oversøiske transportsektor. Begge dele er i vanskeligheder, fiskeriet på grund af ressourceudtømming og restriktioner, transportsektoren på grund af centralisering og den mere fleksible transport på hjul. Fremtidsmulighederne knytter sig imidlertid på de oprindelige erhvervs muligheder, idet turisme i større omfang ikke kan forventes på grund af de barske naturforhold.

### 5. Ejendomme og befolkningstal

#### **Ejendomme**

1921	241	huse og gårde
1955	894	husstande

#### **Befolkningstal**

191498	
1921	1.039
1930	1.287
1955	3.144

### 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

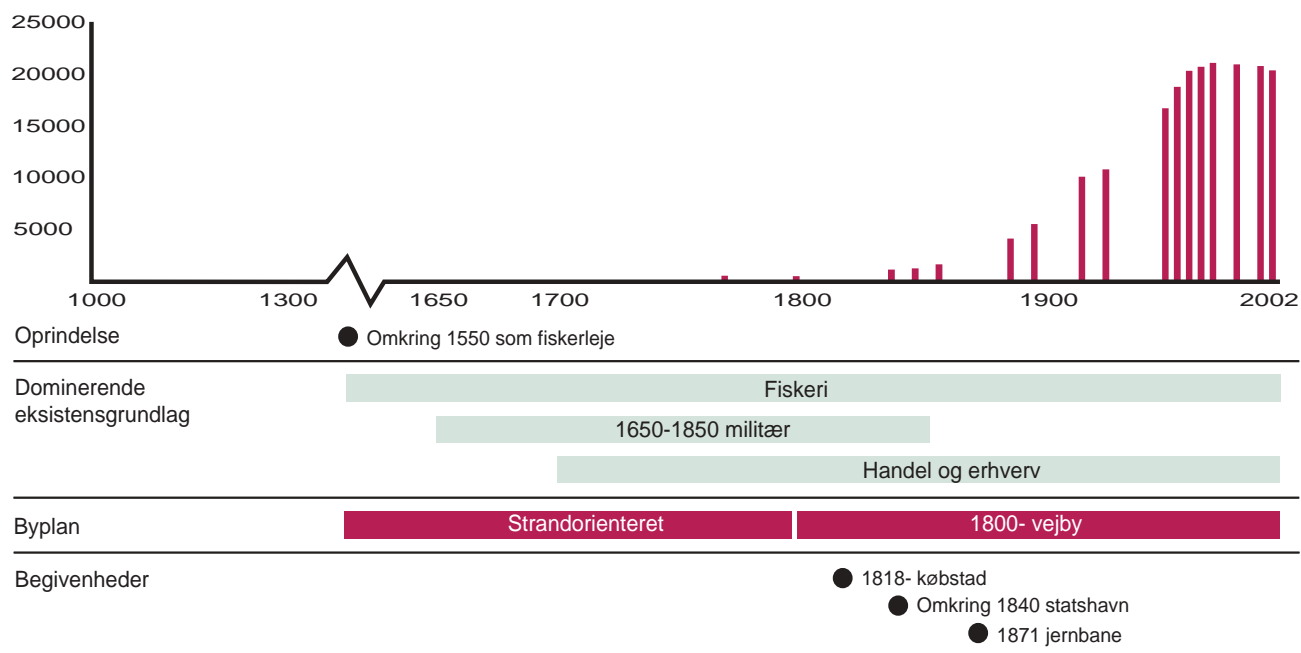
J. P. Trap: J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 52ff.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Hjørring Amt IV. 1901; s. 82ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Hjørring Amt. 1924; s. 139ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,1. 1960; s. 204ff.

# Frederikshavn



## 1. Erhvervsforudsætning

Byen skylder det rige fiskeri og de gode besejlingsforhold sin oprindelse og opkomst.

Fladstrand (egl. Flade strand efter den sydligere liggende landsby Flade) er opstået som et fiskerleje, formentlig i 1500-årene. Det beskedne sted nævnes 1572 som (ulovlig) indførselsplads for tysk øl og overfartssted til Norge. Det fik militær betydning ved anlægget af en skanse 1627, som blev udvidet 1675 under skånske krig og igen 1687 til citadellet Fladstrand. Byen fik egen annekskirke 1690, og fiskerlejet trak folk til sig, også købmænd. Fladstrand havde nemlig ikke købstadsstatus og svarede ikke købstadsskatter eller konsumtion (før år 1700), men nød alligevel handelsfriheder, så købmændene i Fladstrand kunne give bedre køb.

I 1735 havde byen ni mindre handelsskibe, der sejlede på Norge med korn og sydpå med fisk, bl.a. til København. Ved overgangen til 1800-årene fik fiskeriet en stadig større betydning, bl.a. som eksportvare til København og Nordtyskland.

Når Frederikshavn fik befæstning og siden blev en havneby, skyldes det vanddybden og de gode landingsforhold. Fladstrand havn nordøst for befæstningen var egentlig kun en ankerplads beskyttet af rev og småøer. Efter en kommissionsudredning 1805 anlagdes en mindre bådehavn syd for den ældre befæstning, 1818 tildeltes byen købstadsrettigheder og skiftede navn til Frederikshavn (efter Frederik 6.). I 1830-1841 blev havnen udbygget til en stor statshavn, som yderligere blev udvidet

1882-1894 og 1953-1960 med byggeriet af en ny fiskerihavn i nord.

Statshavnen blev kilden til byens stærke opkomst. Dette anlæg er den bedste på Jyllands østkyst næst Århus' og af største betydning både som et godt udskibningssted for det betydelige opland og som et sikkert leje for de mange skibe der må vente på vind til at gå om Skagen og dem som her søger redning i storm og mod isgang', siges det i 1875.

Samtidig nævnes det, at byens næring er handel, skibsfart og fiskeri. Især er handelen i stærk opkomst efter havnens anlæggelse. I 1871 var der 71 hjemmehørende fartøjer af 781 læsters drægtighed, og byen havde et større skibsværft og adskillige lokalindustrier (teglværk, bogtrykkeri, avis).

Samme år blev Frederikshavn endestation på den nordjyske stambane over Aalborg-Hjørring og senere udgangspunkt for den smalsporede Ska-gensbane (1890, ombygget til normalspor 1920) og Nørresundby-Sæby-Frederikshavn banen (1899). Jernbanen og den kraftige udbygning af havnen medførte et betydeligt opsving i byens næringsliv. Ved århundredskiftet var handel, skibsfart og fiskeri fortsat de bærende erhverv, især fiskeriet fra 140 hjemmehørende fartøjer var af stor betydning, og byen havde adskillige fabrikker og industrielle anlæg, håndværk, banker mm.

Byen øgede takten i den økonomiske udvikling i 1900-årene. Dens livsnerve vedblev at være havnen. Fiskeriet var i stadig fremgang, og Frederikshavn

havde Danmarks største fiskerflåde. Fiskeindustri dannede sammen med værftsindustri (Frh.s værft og flydedok 1913), anden industri (jernstøberi, motorfabrik (Alpha Diesel), svineslagteri mm), handel og skibsfart (fiskeeksport) grundstammen i byens erhvervsliv.

Efter 2. verdenskrig fortsatte Frederikshavn sin udvikling som moderne industriby, først og fremmest i tilknytning til havnen, skibsfarten og fiskeriet. Den havde en af landets vigtigste trafikhavne med færgefart og marinestation. Endelig havde Frederikshavn en ikke ringe betydning som oplandsby.

## 2. Lokalisering

Frederikshavn er anlagt på et marint forland, opstået ved landhævning efter stenalderen. Vest for den oprindelige bebyggelse findes dels hævet havbund fra det senglaciale ishav, dels strøg af randmoræner fra isens tilbagetrækning (Jyske Ås, Bangsbo Bakker), adskilt fra det marine forland af høje kystskrænter, der er dannet siden istiden af den stærke landhævning i denne del af landet.

## 3. Byplan og bebyggelse

Fladstrand er opstået i området ved Gammel Torv nord for sammenløbet af landeveje fra Sæby og Hjørring (Fiskerklyngen). Der opstod senere, formentlig i 1700-årene, en bydel ved Nytorv i landevejssammenløbet.

Syd for byen opførtes citadellet Fladstrand i 1687 som en kraftig udbygning af en ældre, nordlig skanse, anlagt af Frederik 3. under skånske krig. Befæstningen nedlagdes 1864 og en del arealer blev overgivet til havnen.

Med byggeriet af statshavnen syd for befæstningen kom byen i vækst og vejen mellem Fladstrand og havnen (Danmarksgade) blev bebygget efter midten af 1800-årene. Den beskrives i 1875 som en smuk brolagt gade med fliser, hvor der efterhånden var rejst mange smukke grundmurede bygninger. Gennem slutningen af 1800-årene fortsatte byens vækst videre mod syd til Bangsbo Strand (Søndergade, Sæbyvejen) og i sideveje hertil. Samtidig blev bymidten trukket ned mod havnen, især efter anlægget af jernbanen med station lige vest for Danmarksgade.

Ved den nye bymidte opførtes 1890-1892 en ny bykirke, mens den ældre kirke nord for byen overgik til kapel. Fladstrand hørte oprindeligt til Flade sogn, men fik i 1686 en egen anneksognekirke, der opførtes 1688-1690 på den nordlige side af den gamle by ved vejen til Skagen. Byen blev et eget sogn i 1812.

Byvæksten var begrænset af terrænet og blev yderligere vanskeliggjort af banelegemet. I 1900-årene er

der dog sket en betydelig byudvikling mod vest op ad kystskrænten og på det ovenfor liggende terræn.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Frederikshavns økonomi beror på fiskeri og et overvejende havnebaseret erhvervsliv. Begge dele er kommet under pres, fiskeriet på grund af mekanisering, ressourceudtømmning og restriktioner, havnens virksomheder (værftsindustri) på grund af hård konkurrence fra udlandet, og færgefarten på grund af ophævelsen af det toldfrie salg mellem EU-landene. Imidlertid har Frederikshavn for længst overtaget dele af de omliggende købstæders oplandsfunktioner og udviklet et alsidigt erhvervsliv, hvis udvikling byens fremtid antagelig vil bero på.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1837	158
1875	232
1890	367
1899	541
1921	1.468

### Befolkningstal

o.1700	460	
1769	525	
1801	463	
1840	1.247	
1845	1.332	
1850	1.374	
1855	1.467	
1860	1.843	
1870	2.133	
1880	2.891	
1890	4.848	
1899	6.060	
1901	6.538	
1921	2.050	med forstæder
1930	12.902	do
1955	20.018	

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

J. P. Trap: J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 20ff.

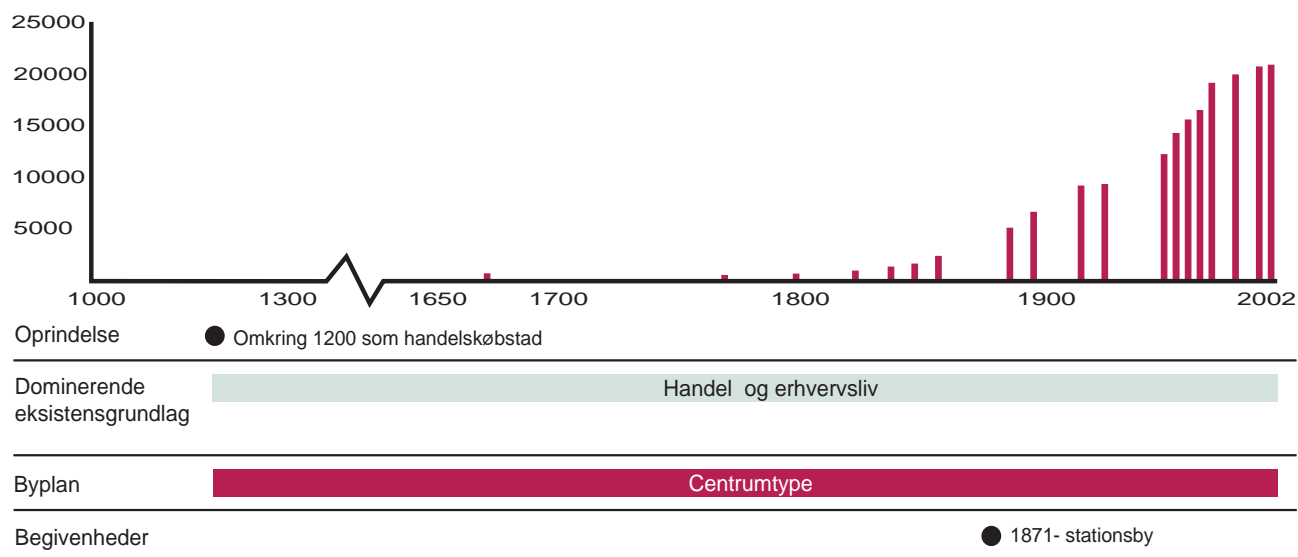
J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Hjørring Amt IV. 1901; s. 23ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Hjørring Amt. 1924; s. 50ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,1. 1960; s. 79ff.



# Hjørring



## 1. Erhvervsforudsætning

Hjørring synes opstået i 1100-årene som valfartssted og middelalderlig handelskøbstad. Den vedblev gennem århundreder at fungere som et lokalt knudepunkt i den markedsøkonomi, der bestod mellem oplandets jordbrugere og verden udenfor.

Den økonomiske vækst i 1800-årene betød at Hjørring ligesom andre købstæder blev et centrum for industrialisering. Vejnettet blev udbygget for at fremme udviklingen, 1844-1846 anlagdes chausséen til Løkken, byens gamle udskibningssted, 1845-1849 anlagdes chausséen til Aalborg og Frederikshavn. 1871 blev Hjørring station på den nordjyske stambane mellem Aalborg og Frederikshavn. Byen blev et centrum for handel og institutioner.

Byen fik bank og sparekasse, detailhandel og industri voksede frem i 1800-årenes sidste halvdel og tog kraftigt til. For at fremme oplandshandelen blev Hjørring udgangspunkt for privatbanerne Hjørring-Løkken-Aabybro (1913) og Hjørring-Hørby (1913), tilsluttet Frederikshavn-Sæby-Nørresundby banen (1899), Vodskov-Ø. Vrå banen (1924) og Hirtshals (1925).

Den industrielle udvikling var i stadig udvikling i 1960'erne, og byen har fortsat sin gamle betydning som handelsby og centrum for størstedelen af Vendsyssel, omend under stadig større konkurrence fra de omgivende store og små egnscentre og Aalborg.

## 2. Lokalisering

Allerede i jernalderen lå hovedparten af Vendsyssels landsbyer på ishavsladerne og de små øbakker, mens de store strøg af israndbakker med deres stærkt svingende boniteter (Jyske Ås m.fl.) henlå

delvis bebyggelsestomme til ind i senmiddelalderen, hvor der skete en udflytning hertil af overvejende enestegårde.

I købstædernes anlægstid ca. 1050-1225 betød Vendsyssels landskab, at to oplande kunne udskilles, adskilt fra hinanden af en bred terrænsperre. Af dem var området omkring Hjørring i nordvest ikke alene det største, men også det mest frugtbare og bedst formede, mens området omkring Sæby i sydøst var betydelig mindre, ubekvem arronderet og jorderne sandede. Mod syd afgav Store Vildmose og de udstrakte flader af hævet havbund fra stenalderen ned mod Limfjorden kun beskedne muligheder for landbrug og bosætning.

Hjørrings beliggenhed afviger således ikke fra de øvrige nye handelsbyer fra middelalderen. De findes altid ved midten af det størst mulige opland, og gerne ved en adgang til havet. Når byen ikke findes ved en sådan, så skyldes det ganske enkelt, at det var der ikke mulighed for i denne egn.

Hjørring er anlagt på et lille, men over 65 m højt moræneplateau, der rejser sig midt i den store flade af hævet ishavsbund, som dækker det nordvestlige Vendsyssel. Nogle kilometer mod nord løber et nordvestligt parti af randmorænen Jyske Ås mod Hirtshals, men i det vestlige Vendsyssel står iøvrigt kun enkelte små øbakker over ishavets skrånede bundflader og kystklinter.

Plateauet ved Hjørring falder temmelig brat af mod nord og vest, mens syd- og østsiden løber mere jævnt af. Fra et højdepunkt nord for byen deles topfladen af to sænkninger, en skarp og slynget mod nord og en mindre, snæver mod syd. Her er Nørre-

gade anlagt mellem Skt. Hans og Skt. Olai kirker, så bygrunden i hovedsagen består af den sydfaldende daltrags sider. På den måde nød byen ikke blot fordelene af det sydeksponeerede terræn, men også af den læ, den nordvestre skråning ydede.

### 3. Byplan og bebyggelse

Hjørring ligger midt i sit opland og byplanen opbygges af tre hovedgader som fra nord, sydvest og sydøst mødes i bymidten. Af dem var den nordre af størst betydning. Hjørrings byplan er formentlig oprindelig i sine hovedtræk, men afviger på nogle områder markant fra de øvrige danske middelalderbyer. En koncentration og fordeling af middelalderlige kirker som her findes ikke andre steder i Danmark, og Strømgades usædvanlige spaltning i korsgaden Stokbrogade til Torvet og en fortsættelse op mod 1000- eller 1100-årenes Skt. Olai kirke tyder på, at byen og kirken er vokset op ved siden af hinanden.

Efter godt 150 år med stagnation og tilbagegang tog Hjørring atter til at vokse ganske langsomt hen mod overgangen til 1800-årene. Vejene til bymidten fra øst angives i 1824 som Østergade, Søndergade og Nygade, mens Strømgade beskrives som 'mådelig bebygget og kun lidet befærdet med vogne, da den er hjadsket formedest en bæk, der løber igennem den'. Ved Strømmens rørlægning i 1827 blev Strømgade brolagt fra Stokbroen, og ved anlægget af chausséen til Aalborg og Frederikshavn 1845-1849 nåede bebyggelsen til Springvandspladsen.

Anlægget i 1844-1846 af en chaussé til udskibningspladsen Løkken medførte ingen bebyggelsesudvikling langs denne vej, i stedet bredte byen sig langs Østergade til chausséerne og efter anlægget af jernbanen med station syd for byen ned i gaderne Dronningensgade, Kongensgade og Jernbanegade. I 1900-årene har byen bredt sig i alle retninger omkring den gamle bymidte.

I 1966 førtes Strømgade nord om Skt. Olai kirke over Nørrebro til Skagensvej og Hirtshalsvej, så bebyggelsen omkring Sct. Olaistræde og Bassingade gik til, og der blev i samme periode foretaget massive nedrivninger ved Springvandspladsen og i Nygade. Strømgade omlagdes i 1992 til gågade.

### 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Hjørrings middelalderlige bykerne har betydelige kulturmiljøværdier, der dog ikke er forvaltet særlig hensynsfuldt gennem de sidste årtier. Omgivelserne rummer også nogle naturværdier, men også her har den moderne vækst sløret forholdene. Hjørrings middelalderlige arv er dens trafikale midtstedsbeliggenhed og købstadsfunktionen, som senere trak industrialisering, erhvervsudvikling og befolknings-

tilvækst med sig. Det synes også i fremtiden at være dens væsentligste potentiale.

### 5. Ejendomme og befolkningstal

#### Ejendomme

1682	145,14	helt øde (Klitgaard1925;86)
1768	133	gårde og huse (Klitgaard 1925; 158)
1803	120	gårde og huse (Begtrup 1810;521)
1837	231	(Trap 2.; 12)
1857	306, 230	i byen (Trap 1.; 12)
1874	369, 280	i byen (Trap 2.; 12)
1890	566	huse (Trap 3.; 7)
1899	775	huse (Trap 3.; 7)
1921	1.091	huse (Trap 4.; 28)
1955	5.099	husstande (Trap 5.; 58)

#### Befolkningstal

1672	782	(Trap 4.; 39)
1769	596	(Trap 4.; 39)
1801	744	(Trap 5.; 58)
1825	1.100	(Gammel Hjørring 1975; 8)
1830	1.109	(Klitgaard 1925; 186)
1840	1.556	(Trap 3.; 12)
1845	1.751	(Trap 2.; 12)
1850	1.914	(Trap 5.; 58)
1855	2.190	(Trap 2.; 12)
1860	2.807	(Trap 3.; 12)
1870	3.250	(Trap 2.; 12)
1880	4.308	(Trap 3.; 12)
1890	6.055	(Trap 3.; 12)
1899	7.490	(Trap 3.; 12)
1901	7.901	(Trap 5.; 58)
1921	10.945	(Trap 4.; 36)
1930	11.126	(Trap 5.; 58)
1955	14.591	(Trap 5.; 58)

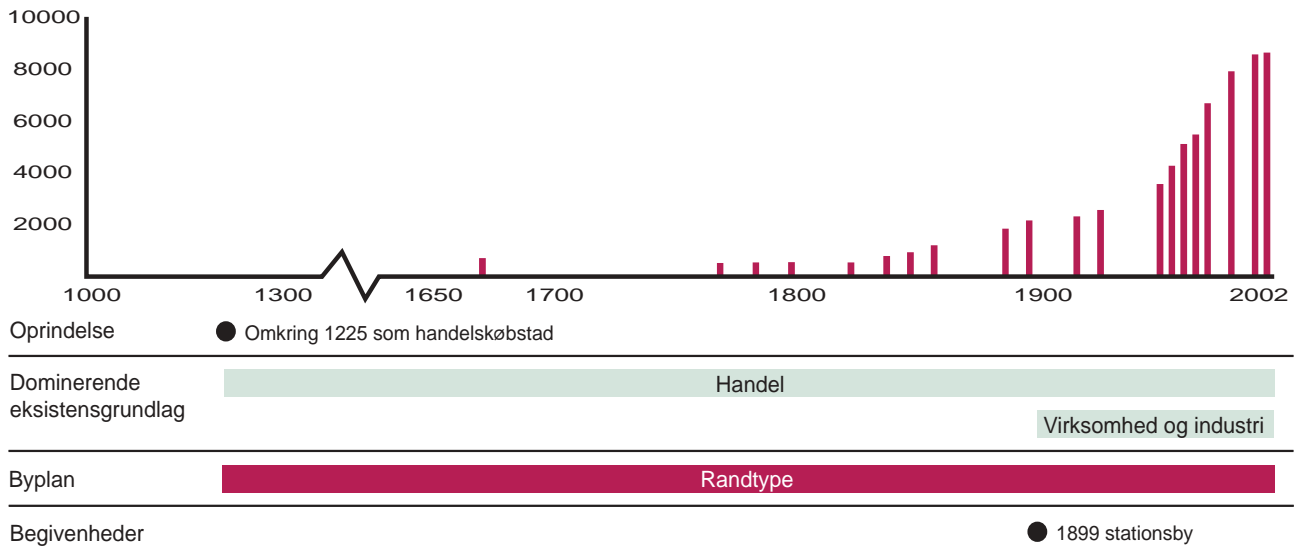
### 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Jørgen Elsøe Jensen: Danmarks Middelalderlige Byplaner. Nordjylland. Miljøministeriet/Skov- og Naturstyrelsen 1995.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,1. 1960; s. 47ff.

# Sæby



## 1. Erhvervsforudsætning

Sæby synes opstået som en middelalderlig handelsby ved overgangen til 1200-årene. Den vedblev gennem århundreder at fungere som et lokalt knudepunkt i den markedsøkonomi, der bestod mellem oplandets jordbrugere og verden udenfor. Sæby havde dog et beskedent opland og forblev gennem århundreder en ganske lille handelsby.

Med svenskekrigene i 1600-årene, åhavns tilsandning i 1700-årene og Fladstrands fremvækst i 1800-årene kom Sæby i tilbagegang. Landbrugets gode konjunkturer fra 1830'erne betød dog at Sæby kunne gennemløbe en vis vækst som handels- og institutionsby for sit opland, bl.a. befordret af tidens bedre veje, forbedring af havnen og anlægget af Nørresundby-Sæby-Frederikshavn banen i 1899.

Sæbys beskedne opland og konkurrencen fra Frederikshavn forhindrede dog effektivt en industriel udbygning. Til gengæld har byens smukke beliggenhed medført et betydeligt turistbesøg.

## 2. Lokalisering

Hjørring og Sæby deler Vendsyssel i to oplande, hvoraf Sæbys ikke alene var det mindste, men også det dårligst afrundede og af ringere bonitet. Midt-afstandslinien mellem de to middelalderbyer løber gennem det vendsysselske højland omkring Jyske Ås, der var sparsomt bebygget i middelalderen, og det er tydeligt, at åsen har virket som en spærring.

Marint forland fra stenalderen løber som en smal bræmme langs Østvendsyssels kyst fra Frederikshavn i nord til Voerså i syd. Ved Sæby står den gamle kystlinie som eroderede skrænter ca. 1 km vest for stranden. Men stenalderhavet har gjort et indløb

omkring Sæby Å, hvis dalgang skærer sig ned i terrænet af hævet havbund fra istiden bag byen. Sæbys middelalderlige bygrund langs sydsiden af Sæby Å er en jævn flade, der når en største højde af ca. 8 m ved Pindborggade i vest og falder mod åen i nord og stranden i øst. Sæby Å's munding var den eneste naturhavn mellem Skagen og Limfjorden, og den har tydeligt nok spillet en rolle for Sæbys lokalisering i landskabet.

Sæby kendes ikke før midten af 1400-årene, men da som en fuldt udviklet købstad, og beliggenheden i landskabet og byplanens opbygning bekræfter, at Sæby hører til blandt den ældre middelalderens nye handelsbyer. I dem indtager en romansk bykirke en central plads i byplanen, men rester af en sådan ikke kendes i Sæby, selv om den nuværende gotiske klosterkirke vides at have haft en forgænger.

## 3. Byplan og bebyggelse

Sæby har på grund af terrænforholdene en udskudt beliggenhed i forhold til sit opland, og byplanen bestod af et enkelt hovedstrøg, der i forlængelse af indløbende landeveje fulgte åens slyng og mandede ud i en bymidte med kirke og torv. Herfra søgte en kort brogade til stranden.

Sæby hører til den variant af de ensidigt opbyggede byer, hvis hovedform dannes af et enkelt hovedstrøg. I de ensidige byer findes bymidten altid for enden af hovedgaden i randen af bylegemet. Et småkårs kvarter omkring landevejenes indløb i vest opstod formentlig først efter middelalderen.

Sæby gik stærkt tilbage efter svenskekrigene. Omkring 1660 var antallet af ejendomme ca. 155, det

faldt i 1700-årene til ca. 100 og nåede først atter op på 1600-årenes niveau efter midten af 1800-årene. 1690 hedder det, at Sæby har aftaget ganske betydeligt gennem den sidste snes år, i 1735 at både handel og næring er meget aftagen, 1766 at byen i mands minde har været som den aftagende måne, og 1806 at Sæby er en af Danmarks mådeligste flækker, som næppe fortjener navn af en købstad.

Hovedparten af Danmarks købstæder stod stille fra svenskekrigene til ind i 1800-årene, så i den henseende er Sæby intet særtilfælde. Det der tog vinden ud af sejlene for Sæby frem for alle andre små byer i landet var den vanskelige havn og konkurrencen fra Fladstrand ca. 12 km mod nord.

Lige som andre ensidigt opbyggede byer med et enkelt hovedstrøg og udskudt bymidte, præges også Sæby af bymidteforskydninger, som dog først udløstes ret sent i byens historie. Sådanne flytninger af bymidtens elementer, torv, rådhus, skole og i enkelte tilfælde også kirke, skyldes en indbygget svaghed i netop denne byplatype - tilvækst af ejendomme i hovedgaden medførte ensidigt voksende afstande til bymidten.

Sæbys rådhus stod oprindeligt på torvet vest for kirken. Det flyttede 1842 op i Algade ved Barbarasgade. Flytningen af torv og skole er et endnu nyere fænomen. 1835 købte byen en ejendom på Vestergades sydside til en ny borgerskole og der opstod et nyt torv ved Vestergades og Søndergades sammenløb. Torvet blev stærkt udvidet i 1962 ved nedrivning af fire-fem ejendomme på pladsens vestside mellem Vestergade og Grønnegade.

1858 førtes Søndergade over en bro i forbindelse med amtsvejenes omlægning til chausséer. I sidste halvdel af 1800-årene begyndte byen langsomt at vokse mod syd mellem Grønnegade og Søndergade omkring den i 1899 opførte jernbanestation, og efter århundredskiftet begyndte byen at brede sig lidt mod vest ad Aalborg landevej og i et nyt villakvarter nord for åen, i hvilken forbindelse Langebro opførtes 1922. Vejgennembruget Hans Grams Vej mellem Algade og Gasværksvej stammer fra sidste halvdel af 1950'erne.

#### 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Sæby rummer betydelige kulturmiljøværdier fra sin købstadsfortid, og omgivelserne indeholder tillige fremtrædende naturværdier. Dens mulighed som oplandscentrum er blevet stærkt hæmmet af Frederikshavns udvikling, men spiller stadig en vigtig rolle i byens økonomi. Sæbys middelalderlige arv er dens midtstedsbeliggenhed og dens kulturmiljøer og de synes også i fremtiden at skulle spille en væsentlig rolle for bysamfundet.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1568	129	ejendomme (Jacobsen 906; 53)
1682	156	heraf 20 øde samt 26 ubebyg. (Begtrup 1810; 527)
1781	100	ejendomme (Ørberg 1970; 106)
1801	98	(Begtrup 1810; 527)
1837		109 (Trap 1.; 15)
1854	134, 126	i byen (Trap 1.; 15)
1875	167, 152	i byen (Trap 2.; 16)
1890	215	ialt (Trap 3.; 16)
1899	267, 203	i byen (Trap 3.; 16)
1921	347	huse (Trap 4.; 41)
1955	1147	husstande (Trap 5.; 74)

### Befolkningstal

1672	670	(Trap 3.; 23)
1769	483	(Trap 3.; 23)
1787	503	(Ørberg 1970; 70)
1801	517	(Trap 1.; 15)
1815	503	(Ørberg 1970; 193)
1834	718	(Jacobsen 1970; 57)
1840	752	(Ørberg 1970; 193)
1845	834	(Trap 1.; 15)
1850	895	(Trap 1.; 15)
1855	966	(Trap 2.; 16)
1860	1.167	(Trap 2.; 16)
1870	1.344	(Trap 2.; 16)
1880	1.506	(Trap 3.; 20)
1890	1.804	(Trap 3.; 20)
1901	2.122	(Trap 4.; 47)
1921	2.276	(Trap 4.; 47)
1930	2.525	(Trap 5.; 74)
1955	3.521	(Trap 5.; 74)
1960	3.637	(Jacobsen 1979; 83)

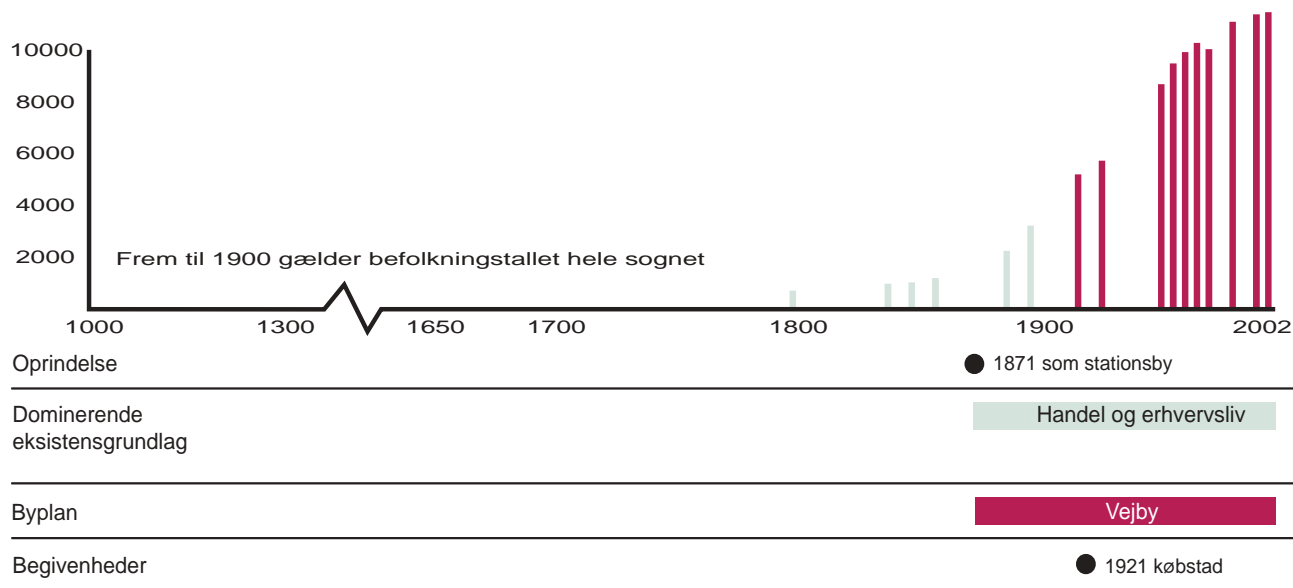
## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Jørgen Elsøe Jensen: Danmarks Middelalderlige Byplaner. Nordjylland. Miljøministeriet/Skov- og Naturstyrelsen 1995.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,1. 1960; s. 65ff.

# Brønderslev



## 1. Erhvervsforudsætning

Umiddelbart øst for Brønderslev fandtes den middelalderlige landsby Vester Brønderslev, som var en adel- kirkeby. I 1820'rne anlagdes en ny chaussé mellem Hjørring og Nørresundby. En stikvej førtes ind til landsbyen. Ved den nye landevej opstod et lille bycenter med kro og bebyggelse (Østbyen), og her blev det i 1800-årenes sidste del sædvane at afholde det efterhånden store Brønderslev kreaturmarked. Det flyttede til stationsbyen i 1921.

1871 åbnede jernbanelinien Nørresundby-Hjørring-Frederikshavn på den nordjyske stambane. Brønderslev station udlagdes på en mark vest for Vester Brønderslev og den nye landevejsbebyggelse (Østbyen), og her voksede stationsbyen Brønderslev op i hastigt tempo. Vester Brønderslevs gamle landsbykirke i findes østligt i bylegemet.

Stationsbyen Brønderslev kunne drage ganske betydelig fordel af sin beliggenhed nogenlunde lige langt fra Hjørring og Nørresundby i et område med en del landbebyggelse. Efter banens anlæg voksede en stor by meget hurtigt frem. Ved år 1875 var det første hotel opført og folk strømmede til. Allerede i 1901 karakteriseres stedet som en stor, købstadslignende landsby med omtrent 2000 indbyggere. Byen var vokset op omkring jernbanen og havde flere toetageshuse, en stor skole 1888, realskole, teknisk skole (egen bygning 1907), amtssygehus 1894, apotek 1898, flere læger, missionshus 1898, bank og sparekasse, jernstøberi og metalvarefabrik (Pedershåb 1886), dampuldspinderi, farveri, garveri, dampbageri, ølbryggeri, andelsmejeri 1903 teglværk, flere møller, købmandsforretninger, mange håndværkere, kro, hotel,

bogtrykkeri (Brønderslev Avis), jernbanestation, posthus 1889, et stort lystanlæg.

Brønderslev blev hurtigt en betydelig industriby, og det var særlig jernindustrien, der kom til at præge dens erhvervslig, og den fik på grund af sin gunstige beliggenhed også en betydelig handel. 1899 indførtes byggereglement, o. 1900 blev gaderne brolagt, der kom gadebelysning 1901 og fra 1907 ordnet kloakvæsen, kødkontrol, brandkorps og fællesforsyning.

Brønderslev fortsatte sin kolossale udvikling. Den blev købstad i 1921 med egen sognekirke (indviet 1922), rådhus 1920. Der var tilkommet handels-skole, nyt sygehus 1914, alderdomshjem, fælles forsyningsanlæg, flere hoteller og banker og en lang række virksomheder, bl.a. andelssvineslagteri 1911.

Efter at være blevet købstad gav Brønderslev sig til at vokse endnu stærkere. Ved 1960 karakteriseres byen som industriby med hovedvægt på maskinfabrikation, og oplandsby med livlig oplandshandel og industri til dækning af oplandets behov for en række forbrugsvarer. Den var blevet en egen retskreds i 1940, og 1957 opførtes et stort statshospital for sindslidende.

Brønderslev fortsatte med at udvikle sig gennem den sidste del af 1900-årene, men ikke i samme hastige takt. Sygehusets virksomhed blev indskrænket i 1980'erne.

## 2. Lokalisering

Brønderslev ligger på en terrænkant i ca. 13-22 ms højde. Mod nordøst ligger ungt moræneland, som i hovedsagen er dyrket og bebygget med spredte gårde, mod sydvest findes hævet havbund fra stenalderen, som mest henligger som engarealer.

## 3. Byplan og bebyggelse

En sidevej fra landevejen mellem Aalborg og Hjørring (anlagt 1832) løb over Østergade, Algade, hvor stationen opførtes, og videre af Vestergade mod V. Hjermitslev. Den kom til at fungere som hovedfærdselsåre i byen. Ved skæringen udspaltedes Jernbanegade og Nørregade. I begyndelsen af 1900-årene blev Bredgade ført direkte fra landevejen ind til bymidten. Det centrale bylegeme opstod derefter omkring dette indløb og det ældre vejstykke. Både byplan og arkitektur vidnede ved 1960 om byens unge alder. Ved senere byudvikling er der tillagt bebyggelse i alle retninger rundt om bykernen.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Brønderslevs overordentlige vækst skyldtes jernbanen og den gunstige midtstedsbeliggenhed mellem større bycentre. Jernbanen er stadig af betydning, men med bilernes almindeliggørelse fra 1960'erne og en generel affolkning af oplandet er væksten flyttet mod de større bycentre. Brønderslevs midtstedsbeliggenhed har derfor ikke den samme betydning som vækstparameter som tidligere. Byen besidder desuden ingen fremtrædende natur- og kulturmiljøværdier, der kan virke tiltrækkende for bosætning. Imidlertid har 1900-årenes store vækst skabt en inert og driftig, som kan bære bysamfundet igennem den kommende tid, og anlægget af motorvejen vil formentlig fremme byens muligheder.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1890	342	gårde og huse (i hele sognet)
1921	612	huse
1955	2.718	husstande

### Befolkningstal

1801	666	(i hele sognet)
1840	933	(do.)
1850	981	(do.)
1860	1.148	(do.)
1880	1.700	(do.)
1890	2.202	(do.)
1901	3.176	(do.)
1921	5.160	
1930	5.688	
1955	8.646	

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

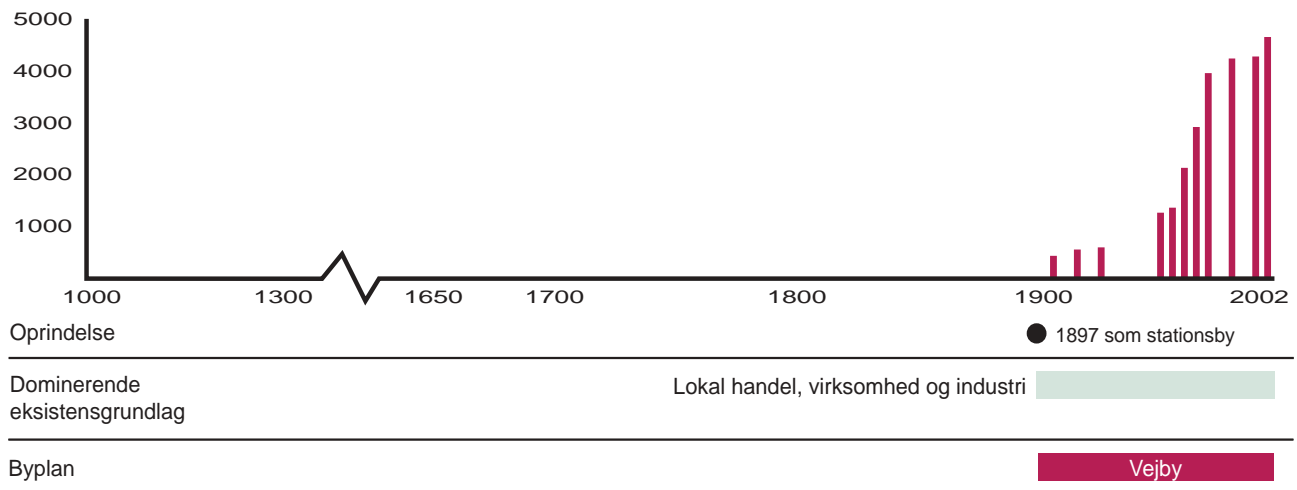
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 88f.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Hjørring Amt IV. 1901; s. 146ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Hjørring Amt. 1924; s. 77ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,1. 1960; s. 116ff.

# Aabybro



## 1. Erhvervsforudsætninger

Aaby umiddelbart nordøst for landevejs- og stationsbyen Aabybro er en middelalderlig adel-kirke-landsby. De er nu (1961) sammenbyggede.

Aabybro nævnes 1664 som betegnelse på overgangen over den store Ryå, der udspringer ved Torup nordøst for Hjallerup, løber mod nordvest til Brønderslev og derfra mod syd, vest om Store Vildmose, til udløbet øst for Gjøøl (Halager Vejle). Landevejen fra Nørresundby løb over Biersted og Åby til broen over Ryå, hvor den delte sig mod Thisted og Hjørring via Saltum og Løkken. Ved anlægget af chausséer i 1800-årenes første halvdel førtes vejen syd om Åby, hvis bebyggelse blev trukket i denne retning. Aaby udviklede sig dog kun lidt. Kort før overgangen til 1900-årene fandtes to skoler (landsbyens og landevejsbyens), sparekasse, kro, mølle, dampmølle, andelsmejeri og jernbanestation.

Aabybro var blevet station på privatbanen Nørresundby-Fjerritslev, der åbnede for trafik i 1897. Stationen opførtes vest for skæringen over landevejen, og den tilkomne bebyggelse samlede sig omkring landevejen og i veje mod den nærliggende Åby. Den samlede bebyggelse beskrives i 1924 som en stationsby med skoler, sparekasse, hotel og gæstgivergård, flere brugsforeninger og købmandshandler, håndværkere, farveri, sodavandsfabrik, margarinefabrik, savværk, bryggeri, cementfabrik, mejerier m.m.

I 1961 havde Aabybro gennemløbet en typisk stationsbyudvikling. Der var skoler, politistation, biograf, kro, hotel, bank og sparekasse, mejerier, lokalindustri, telefoncentral, jernbane, telegraf og postekspedition. Aabybro udviklede sig efterfølgende til et egnscenter mellem Fjerritslev og Brønderslev med udbygget industri og handel.

## 2. Lokalisering

Landsbyen Aaby anlagdes langs den vestlige rand af en ganske lille moræneø med kridt- og lerundergrund, der blot hæver sig ca. 10 m over de omgivende udstrakte flader af hævet havbund fra stenalderen. Højningens nordøstside dækkes af sen-glaciale havaflejringer, og hele området afgrænses af lave, tidligere kystklinter og strandvolde. Mod nord findes en del af Store Vildmose.

## 3. Byplan og bebyggelse

Aaby angives som en vejklungeby. Aabybro er opstået omkring et stykke af landevejen fra Nørresundby, som delte sig mod Hjørring og Thisted efter broen over Ryå. Ved 2. verdenskrig var landevejen stadig det altdominerende element i bebyggelsesplanen. Ved senere byudvikling er der tillagt randkvarterer på begge sider, og der er tilkommet et erhvervs- og industrikvarter i byens sydvestlige del.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Aabybros fremvækst skyldtes jernbanen og midtstedsbeliggenheden mellem andre egnscentre. Med bilernes almindeliggørelse fra 1960'erne og nedlægelsen af jernbanen flyttede væksten mod de større bycentre. Aabybros midtstedsbeliggenhed har derfor ikke den samme betydning som tidligere. Byen besidder ingen særlige natur- og kulturmiljøværdier, der kan virke som tiltrækkende for bosætning. Imidlertid har 1900-årenes vækst og en fortsat gunstig trafikal beliggenhed skabt grobund for en del virksomhed, som kan bære bysamfundet igennem den kommende tid.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1921	120	gårde og huse
1950	383	husstande

### Befolkningstal

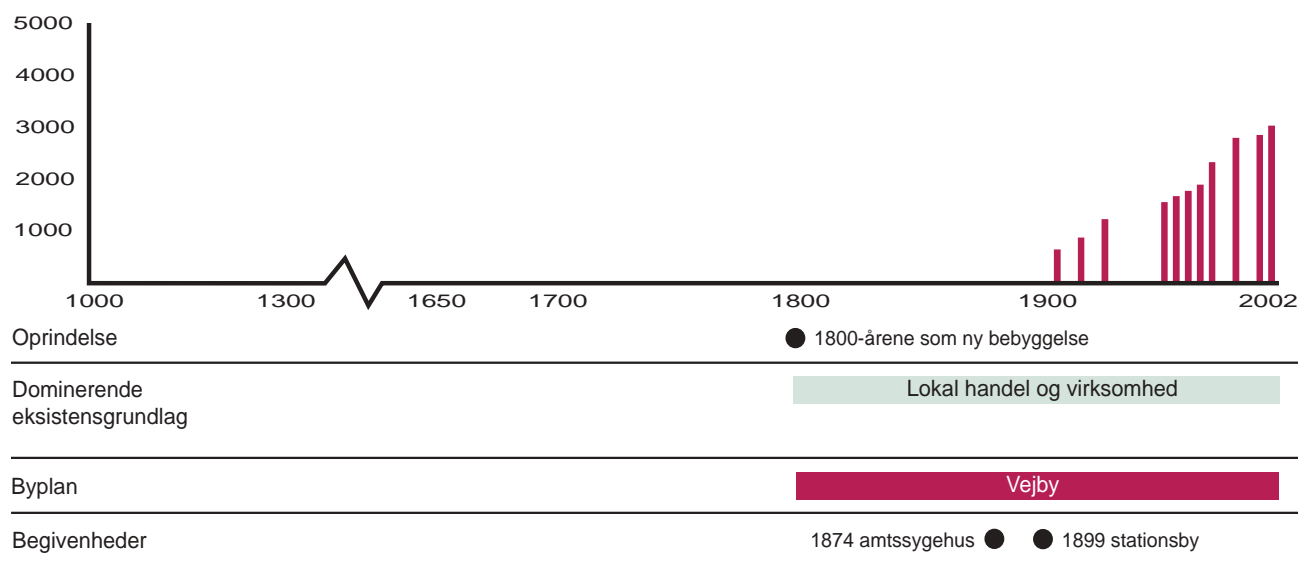
1911	422
1921	542
1930	583
1955	1.250

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.  
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 406ff.  
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 570ff.  
J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 955ff.

## Dronninglund



### 1. Erhvervsforudsætninger

Dronninglund er opstået som en bebyggelse ved landevejen et par km øst for hovedgården af samme navn. Bebyggelsens alder fremgår ikke af kilderne, men der er formentlig tale om huse, som hørte under hovedgården. Bebyggelsen må have haft en vis størrelse i 1800-årenes sidste del, her oprettedes 1873 en sparekasse, i 1874 et amtssygehus, og stedet blev station på den i 1899 åbnede privatbane Frederikshavn-Sæby-Nørresundby. På det tidspunkt var der tilkommet skole 1898, epidemisygehus 1894, apotek, læge, dyrlægebolig, mølle, dampbageri, uldspinderi, købmandshandler m.m., jernbane og telefonstation.

Stationsbyen Dronninglund voksede hurtigt til. I 1924 fandtes flere skoler, hotel, lokalindustri, butikshandel, bank 1908, fællesmejeri 1902, telefoncentral og jernbanestation med postekspedition og telegraf. Stationen var desuden udgangspunkt for sidebanen over Orsø til Asaa, som var under anlæg. Væksten fortsatte ind i 1960'erne. Amtssygehuset

blev udvidet 1955 og der fandtes fjerkræslagteri, m.fl. lokalindustrier samt avis og de typiske institutioner for egnscentre. Men med bilernes fremvækst og jernbanens lukning fik de mindre egnscentre problemer og væksten er mange steder gået i stå. Den netop besluttede indskrænkningen i sygehusets drift er et symptom på den moderne tilbagegang, som de mindre bysamfund karakteriseres af.

### 2. Lokalisering

Dronninglund ligger på en flade af hævet havbund fra ishavet med den sydlige del af Jyske Ås i nord (Dronninglund Storskov) og lavere partier af hævet havbund fra stenalderen i syd.



### 3. Byplan og bebyggelse

Dronninglund er opstået omkring Hjallerup-Asaa landevejen. Jernbanestationen fra 1899 opførtes umiddelbart nord for overskæringen. Byplanen er knyttet til landevejen og eksisterende lokale veje. Ved byudvikling i nyere tid har bebyggelsen bredt sig mod nord og syd.

### 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Mindre egnscentre som Dronninglund er kommet i en vanskelig situation gennem de seneste årtier. Med bilernes almindeliggørelse og afvikling af det traditionelle familielandbrug blev væksten koncentreret i de store byer. Da Dronninglund ikke har nogen særlig virksomheder, og hverken besidder særlige natur- og kulturmiljøværdier eller ligger i nærheden af store bycentre synes fremtidens udviklingsmuligheder at være ugunstige. Indskrænkningen i sygehusets virksomhed, byens vigtigste arbejdsplads, er et symptom på problemerne. Imidlertid er der i landsdelen flere eksempler på at udviklingen kan vende på baggrund af særlige initiativer eller almindelig samfundsudvikling.

### 5. Ejendomme og befolkningstal

#### **Ejendomme**

1921	187	gårde og huse
1955	501	husstande

#### **Befolkningstal**

1911	631
1921	858
1930	1.208
1955	1.533

### 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

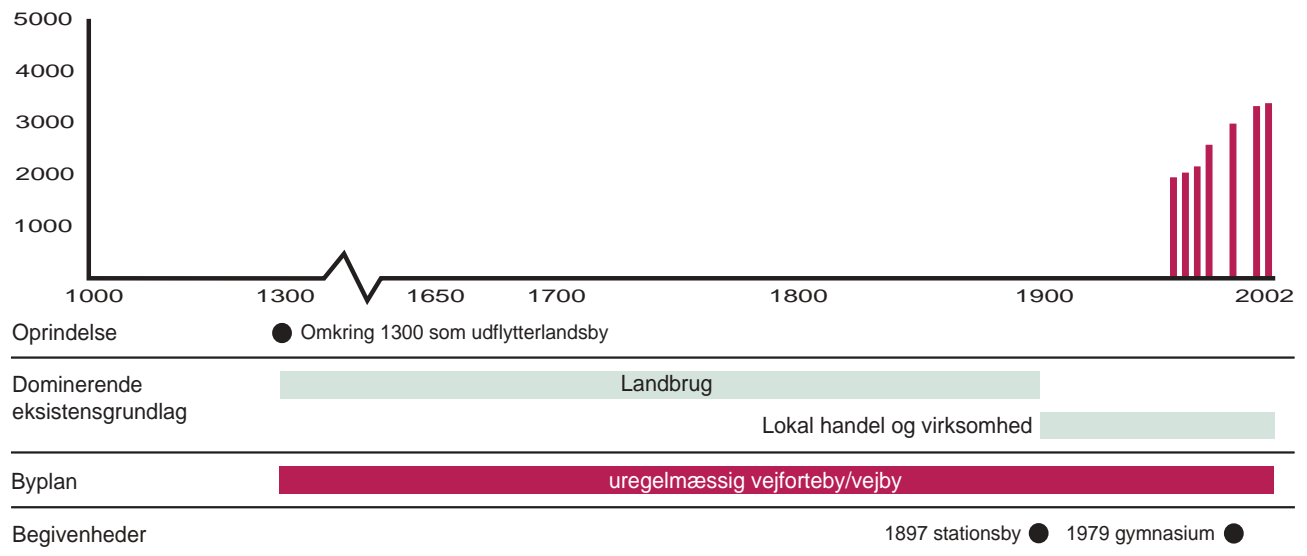
J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 73ff.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Hjørring Amt VI. 1899; s. 115ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Hjørring Amt V. 1924; s. 182ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,1. 1960; s. 275ff.

# Fjerritslev



## 1. Erhvervsforudsætning

Fjerritslev omtales 1552 (Fierittzløff) og er formentlig en senmiddelalderlig udflytterlandsby fra Kollerup, i hvilket sogn den stadig lå ved i begyndelsen af 1960'erne. I matriklen 1688 havde ejerlauget 20 gårde og 14 huse med jord. I 1800-årene var Fjerritslev en almindelig landsby, men med anlægget af Aalborg-Thisted landevejen gennem byen i 1830'erne opstod nye udviklingsmuligheder. Kollerup Kro flyttede hertil, 1850 blev der oprettet postekspedition, og på grund af sin midtstedsbeliggenhed blev byen et knudepunkt for diligenceruterne Aalborg-Thisted og Fjerritslev-Aggersund. I 1875 fandtes postekspedition og telegrafstation, dampbrænderi og kro.

Fjerritslev var således i vækst inden anlægget af privatbanen Nørresundby-Fjerritslev, der åbnede for drift 1897 og som førtes videre til Thisted i 1904. Ved anlægget af banen med station umiddelbart syd for landevejen i byens sydlige rand fandtes skole 1887, andelsmejeri 1888, amtssygehus 1894, apotek (oprettet 1824 i Kettrup, flyttet til F. i 1898), sparekasse, gæstgiveri, jernstøberi, maskinfabrik, spinderi, teglværk, handelsforetagender, og der afholdtes kreaturmarkeder.

Banen tilførte byen en øjeblikkelig og stærk vækst, bank 1898, avis 1899, realskole 1905, filialkirke 1907, tinghus 1909, nyt sygehus 1922. Ved 1924 fandtes jernstøberi, maskinfabrik, cementstøberi, kemisk fabrik (Astra) og mange forretninger, håndværk, liberale erhverv og handelsvirksomheder. Væksten fortsatte frem mod 1960, hvor der var tilkommet en række typiske elementer, skoler, missionshus 1935, alderdomshjem 1951, administrationsbygning, lystanlæg, sportshal, vandrehjem, Falckstation, biograf, kro, hotel, banker, andelssvineslagteri 1932 mm. Senere tilkom et gymnasium. Med bilernes almindeliggørelse, banens lukning og

landbrugets strukturforandringer er Fjerritslevs vækst stagneret gennem de senere årtier. Byen har dog fortsat en trafikstrategisk beliggenhed og fungerer som en mindre oplandsby med enkelte industrier.

## 2. Lokalisering

Fjerritslev synes at være en senmiddelalderlig udflytterlandsby fra Kollerup. Den er anlagt på en sydvestlig lomme af sognet, afgrænset af Mølle Å i øst og syd, og i vest af magre jorde på lave arealer af hævet havbund fra stenalderen. Jordene omkring Fjerritslev er sandede, med kridtundergrund og mest af ringe bonitet.

## 3. Byplan og bebyggelse

Landsbyen Fjerritslev angives som en uregelmæssig vejfordeby. Den lå formentlig umiddelbart nord for Aalborg-Thisted landevejen, der blev anlagt i 1830'erne. Bebyggelse samlede sig på begge sider af landevejen. Jernbanestationen fra 1897 opførtes i byens sydlige udkant. Stationsbyen udviklede sig imidlertid fortrinsvis omkring og på begge sider af landevejen. I nyere tid er der tillagt bebyggede områder i alle retninger.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Fjerritslev besidder ingen fremtrædende kulturmiljøværdier eller attraktiv natur. Turismen i nærheden (Slettestrand m.fl.) har dog en vis betydning for byens handel. Fremtidsmulighederne beror på at byen kan vedblive at fastholde virksomheder, skoler og handelsliv.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1921	197	gårde og huse
1955	633	husstande

### Befolkningstal

1911	965
1921	1.082
1930	1.502
1955	1.935

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.

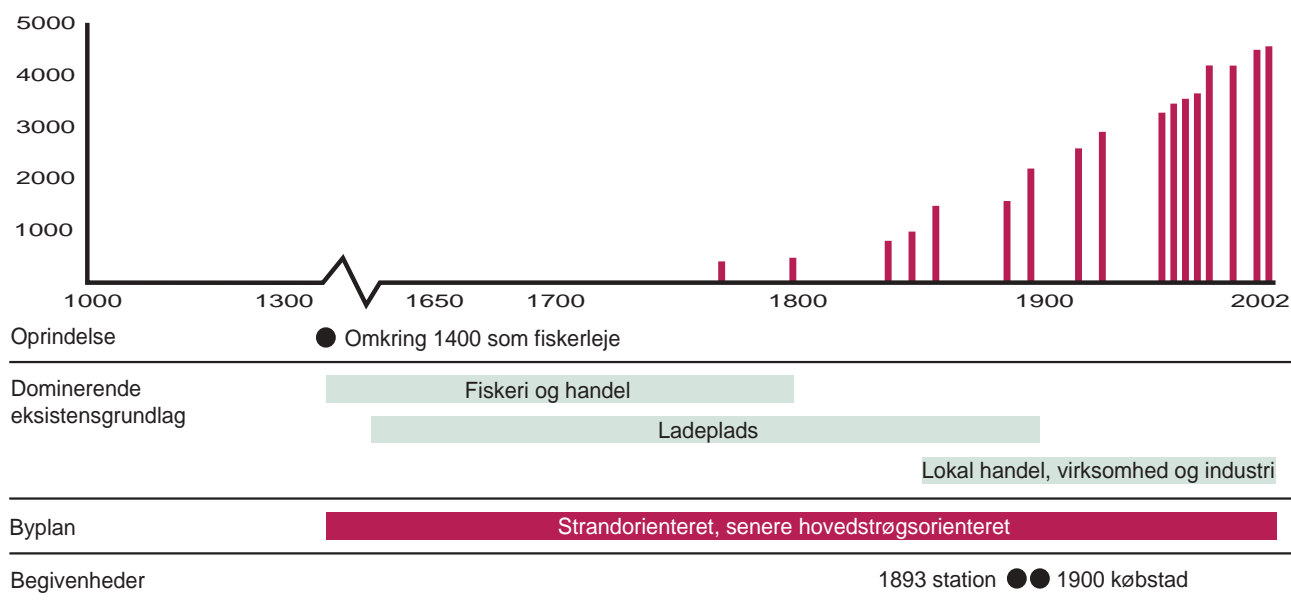
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 115.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Thisted Amt IV. 1901; s. 217ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Thisted Amt. 1924; s. 321ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Thisted Amt VI,2. 1961; s. 511ff. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 917.

## Løgstør



### 1. fiskerleje, handels- og ladeplads, købstad 1900

#### Erhvervsforudsætning

Løgstør (Løgsteds øre/strand) er et senmiddelalderligt fiskerleje, opstået i forbindelse med de rige sildeforekomster i Limfjorden. Forekomsterne varierede dog betydeligt gennem tiden og forsvandt næsten helt efter Vesterhavets gennembrud og den permanente åbning af Aggertangen 1825. Der blev drevet nogen oplandshandel, og senere også handel på Norge, men Aalborgs købmænd sørgede for at holde byen nede. 1598 blev der nedlagt kgl. forbud mod, at der blev drevet handel med korn og kramvarer, men Løgstør opnåede dog i slutningen af 1600-årene visse losse- og ladepladsrettigheder. Indbyggerne havde endvidere lidt indtægt ved at lægte skibe over de lave grunde vest for byen.

Når byen alligevel gennemløb en beskeden vækst i 1800-årene skyldes det den forbedrede samfærdsel og byens trafikalt set gunstige beliggenhed. Besejlingsforholdene forbedredes med anlægget af en lille havn o. 1820, men havneudviklingen hindredes af det grunde vand indtil man 1856-1861 sikrede besejlingen ved at grave den 4,4 km lange Frederik VII.s Kanal fra Løgstør Vesterhavn til Lendrup Rev syd for byen for at sejladsen kunne gå uden om de lave grunde vest for Løgstør. Kanalen blev overflødig, da man i 1898-1900 fik gravet en permanent rende gennem Løgstør Grunde, og den blev lukket 1913-1914. Gennemgravningen af Hals Barre i 1880'erne skabte bedre muligheder for sejladsen i hele Limfjorden, og etableringen af en dampfærge over Aggersund o. 1890 (bro 1942) åbnede et nyt

opland for byen, der 1893 tillige blev endestation for statsbanen Hobro-Aars-Løgstør.

Efter midten af 1800-årene forbedredes Løgstørs muligheder som lokal oplandsby således, og stedet gennemløb den for lidt større egnscentre typiske udvikling. Byen fik kommunalforfatning som købstæderne, et eget lille kapel 1851 og udskiltes som eget sogn med ny kirke opført 1892-1893, og der kom skoler, toldkammer, råd-, ting- og arresthus 1848. Der opstod en del handel, håndværk og industri, bl.a. et jernstøberi 1863, og de store kridtforekomster i nærheden blev udnyttet. Særligt fra slutningen af århundredet voksede byen til og fik en del ny industri, bl.a. svineslagteri 1899, men iøvrigt i hovedsagen virksomheder der producerede til oplandet. Der opstod finansielle institutter, Løgstør Avis oprettedes 1882, amtssygehus opførtes 1893, og byen fik fælles forsyningsværker. Løgstør blev købstad i år 1900.

Ved 1924 var Løgstør i fortsat vækst, der var tilkommet en række skoler, alderdomshjem 1915, kommunale forsyningsværker, lystanlæg, skibsfart og fiskeri af 40 hjemmehørende fiskere med 50 fartøjer spillede en rolle. Den industrielle udvikling var dog beskeden og overvejende rettet mod byens og oplandets behov.

Løgstør var i 1960'erne først og fremmest et handelscentrum for Vesthimmerland og i forbindelse hermed sæde for lokalt håndværk og småindustri. Som trafikalt centrum stod den tilbage fra Aars midt i landsdelen, og den betydning som havneby var ringe fordi kun småskibe kunne anløbe havnen. Der tilkom i de følgende årtier nogen nyindustri og virksomhed, og byen har fastholdt sin oplandshandel. Der er togforbindelse fra Langå på den østjyske længdebane over Viborg til Løgstør.

## 2. Lokalisering

Løgstør er anlagt på den sydlige side af Limfjorden ved overgangen mellem Løgstør Bredning og Aggersund. Byen er opstået på et smalt, lavtliggende bælte af hævet havbund fra stenalderhavet 1-2 m o. havet og har bredt sig til det syd for liggende store morænebakker. Beliggenheden bestemtes oprindeligt af muligheden for fiskeri, når Løgstør siden blev et egnscentrum for Nordvesthimmerland skyldes det dens trafikalt set gunstige beliggenhed.

## 3. Byplan og bebyggelse

Den oprindelige byplan bestod formentlig af en gade parallelt med fjordkysten (Skolegade) og forbundet til den af stier. I 1800-årene opstod en parallelgade langs stranden og der tilkom bebyggelse langs den inderste del af landevejene fra oplandet, der dannede en slynge gennem bylegemet. Med jernbanen og sta-

tionen i byens østre udkant anlagdes den for samtiden typiske Jernbanegade. Bylegemet kom derefter til at bestå af et uregelmæssigt gadenet. Ved 2. verdenskrig var bebyggelsen begyndt at brede sig op over stenalderhavets terrænskrænt. I de senere årtier er byudviklingen fortsat mod syd, og der er udlagt erhvervs og industriområder i byens østre rand.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Løgstør har fortsat en god trafikstrategisk beliggenhed og dermed forudsætninger for at vedblive med at fungere som oplandsby for det nordvestlige Himmerland. Oplandet er dog relativt beskedent og med landdistrikternes affolkning og Aalborgs dominans synes vækspotentialerne begrænsede. Løgstør har dog nogen industri og administration, og byen besidder visse kulturmiljømæssige og naturgivne kvaliteter, som kan bidrage til byens fremtidige udvikling.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1769	71	gårde og huse
1875	182	do.
1890	219	huse
1900	308	do.
1921	406	do.
1955	1.189	husstande

### Befolkningstal

1769	392
1801	463
1840	791
1850	967
1860	1.464
1870	1.382
1880	1.388
1890	1.556
1901	2.183
1921	2.571
1930	2.890
1955	3.259

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

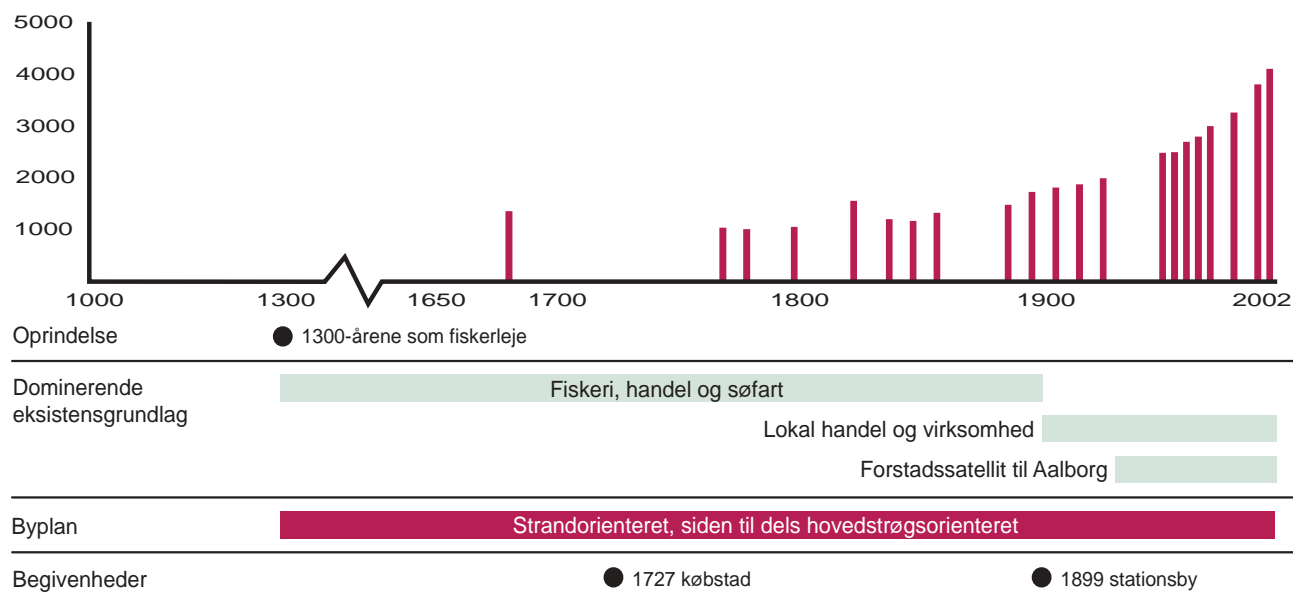
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 292ff.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 396ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 556ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 931ff.

# Nibe



## 1. Erhvervsforudsætning

Nibe var opstået i 1300-årene som et fiskerleje ud for de rige sildebanks i Nibe Bredning. Den fik egen kirke i 1400-årene. Sildefiskeriet vedblev til omkring 1830 at være det altdominerende erhverv.

Stridighederne med Aalborg om retten til køb og salg er et gennemgående tema i Nibes historie, og selv om byen allerede i senmiddelalderen opnåede visse rettigheder, så fik den først egentlig købstadsstatus i 1727. Nibes handelsmæssige betydning forblev dog ringe.

I 1828, et par år efter at den vestlige Limfjord var sat i permanent forbindelse med Vesterhavet, forsvandt silden fra Nibe Bredning. Katastrofen ramte byen hårdt. Mange gik fallit, lønarbejde faldt bort. I 1833 måtte der uddeles nødforsyninger af brødkorn til 670 personer. 1835 foreslog regeringen, at byen skulle ophøre med at være købstad, siden dens næringsgrundlag var forsvundet. Men bystyret afviste forslaget. I 1855 var kun ca. 100 af de tidligere hen mod 1000 bundgarnstader besat, og gennem de følgende hundrede år stod Nibe på mange måder stille.

Fiskeri og søfart vedblev sammen med industri og handel at udgøre byens hovednæringsveje, men i beskeden målestok. Nibe havde ingen forudsætninger for at træde ind i den rivende udvikling, som den store hovedpart af landets købstæder gennemløb i denne periode. En mindre havn anlagdes 1866, og ved 1875 fremhæves skibsfart og fiskeri som af en vis betydning, sammen med en stor kradsuldsfabrik, beslagsfabrik 1867 tobaksfabrik, to brændevinsbrænderier. Et råd-, ting- og arrest-

hus opførtes på Torvet i 1872, og Nibe fik skoler, sygehus, apotek 1880.

Svenstrup-Nibe-Aars-Hvalpsund banen anlagdes i henhold til lov af 8. maj 1894. Strækningen Svenstrup-Nibe-Aars åbnedes for drift 16. juli 1899. Det betød, at Nibe fik et større opland og kunne udvikle sig et lokalcenter i lidt større skala. Der tilkom sparekasse, dampværk, savværk, limfabrik, emballagefabrik, trævarefabrik og beskeden lokalindustri, og byen fik fælles forsyning, missionshus, skoler, avis 1919, politistation 1920. Sygehuset blev udvidet i 1910, der er nu sundheds- og lægecenter.

Ved 1960 anføres at Nibe først og fremmest er en oplandsby. Den lider dog under konkurrencen fra Aalborg og den har ingen trafikal betydning. Der var fortsat nogen industri, andelsslagteri 1930, limfabrik, emballagefabrik, og der fandtes bank, hotel, biograf, lystanlæg, stadion 1946, Falckstation. Havnen var tilsandet og havde mistet sin betydning.

I de følgende årtier mistede Nibe sin betydning som erhvervscentrum, og nærheden til Aalborg har medført, at dens betydning som handelsby for et opland er beskeden. I nyere tid er der anlagt en marina, og byen har nogen turisme.

## 2. Lokalisering

Bebyggelsen anlagdes på en strimmel nordvestvendt forland neden for stenalderhavets kystklinter. Valget af det udsatte terræn bestemtes udelukkende af de rige fiskebanks på begge sider af strømløbet gennem Nibe Bredning foran byen. Det er fiskerens

erhverv, der ligger bagved, lige som det er bondens og købmandens erhverv, der ligger bag den ældre middelalder landsbyers og købstæders beliggenhed i landskabet	1747	338	husstande (Rasmussen 1962; 46)
	1761	279	brandfors. (Christensen 1977; 186)
	1771	250	brandfors. (Christensen 1977; 186)
<b>3. Byplan og bebyggelse</b>	1781	242	brandfors. (Christensen 1977; 186)
Byplanen af parallelle stræder til stranden afspejler endnu i dag stedets erhvervsmæssige forudsætninger, formet som den er af fiskernes århundredgamle gang til og fra deres både. Men silden var en lunefuld gæst, store fangstperioder fra senmiddelalderen til ind i 1500-årene, ca. 1670-1730 og igen ca. 1800 til 1828 afløstes af årtier med svigtende fiskeri, og mens tider med rigelighed trak skarer af folk til byen, så tvang år med knaphed dem bort igen. De ældste bydele skal sandsynligvis findes omkring Mellemgade og i Strandgade, hvorfra byen har bredt sig mod nord og syd, og fra 1700-årene også mod øst, men bebyggelsens tæthed har varieret betydeligt gennem århundrederne i takt med forekomsten af sild på bankerne.	1791	244	brandfors. (Christensen 1977; 186)
	1801	250	brandfors. (Christensen 1977; 186)
	1811	260	brandfors. (Christensen 1977; 186)
	1818	285	brandfors. (Christensen 1977; 186)
	1828	312	brandfors. (Christensen 1977; 186)
	1838	286	brandfors. (Christensen 1977; 186)
	1848	255	brandfors. (Christensen 1977; 186)
Af brandtaksationen fra 1761 fremgår det, at de store fiskeriudrederes gårde hovedsageligt lå langs stranden, mens købmandsgårdene fandtes i Algaderne og de mange underordnede fiskeres tarvelige huse overvejende i Søndergade, Store Tranegade, de to Nørregader, Store Grønnegade og Tyvedalsgade. Håndværkerne boede spredt over hele byen. Dette mønster genfindes på matrikelkortet fra 1867.	1857	260	(Trap 1.; 180)
Ved overgangen til 1900-årene havde byen udfyldt arealerne neden for stenalderhavets kystkline. I de følgende årtier bredte bebyggelse sig op ad skråningen til det bagvedliggende bakkeland. Væksthastigheden var dog og er fortsat beskeden.	1875	264	(Trap 2.; 241)
	1900	293	(Trap 3.; 391)
	1921	287	(Trap 4.; 549)
	1955	807	husstande (Trap 5.; 926)
	<b>Befolkningstal</b>		
	1682	1.350	ca. (Christensen 1977; 74)
	1769	1.029	(Trap 1.; 181)
	1787	1.001	(Ørberg 1976; 102)
	1801	1.044	(Trap 1.; 181)
	1818	1.493	(Ørberg 1976; 102)
	1824	1.550	ca. (Christensen 1977; 185)
	1834	1.429	(Ørberg 1976; 102)
<b>4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder</b>	1840	1.193	(Trap 3.; 393)
Nærheden til Aalborg betyder, at Nibe i dag ikke har gode muligheder som lokal oplandsby. Til gengæld betyder nærheden, at Nibe er ved at blive inddraget som forstadsbebyggelse til den store nabo. Medvirkende hertil er de ganske usædvanlige kulturmiljøværdier, som byen besidder fra sin fortid, og den omgivende, smukke natur. Nibes fremtidsmuligheder synes at ligge i bevaringen og udbygningen af disse værdier, så den kan virke som et attraktivt bosætningsområde og forstad til Aalborg.	1845	1.203	(Ørberg 1976; 102)
	1850	1.161	(Trap 1.; 181)
	1855	1.219	(Trap 1.; 181)
	1860	1.319	(Trap 2.; 242)
	1870	1.496	(Trap 2.; 242)
	1880	1.493	(Trap 3.; 393)
	1890	1.473	(Trap 3.; 393)
	1899	1.650	(Trap 3.; 393)
	1901	1.723	(Trap 4.; 553)
	1906	1.703	(Færgeman 1927; 10)
	1911	1.807	(Færgeman 1927; 10)
	1916	1.817	(Færgeman 1927; 10)
	1921	1.869	(Trap 4.; 553)
	1930	1.989	(Trap 5.; 926)
	1955	2.481	(Trap 5.; 926)
<b>5. Ejendomme og befolkningstal</b>			
<b>Ejendomme</b>			
1682	364	husstande (Christensen 77; 74)	
1720	168	husstande	
	+ 150	familier (Rasmussen 1962; 46)	
1743	411	husstande (Christensen 1977; 103)	

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Jørgen Elså Jensen: Danmarks Middelalderlige Byplaner. Nordjylland. Miljøministeriet/Skov- og Naturstyrelsen 1995.

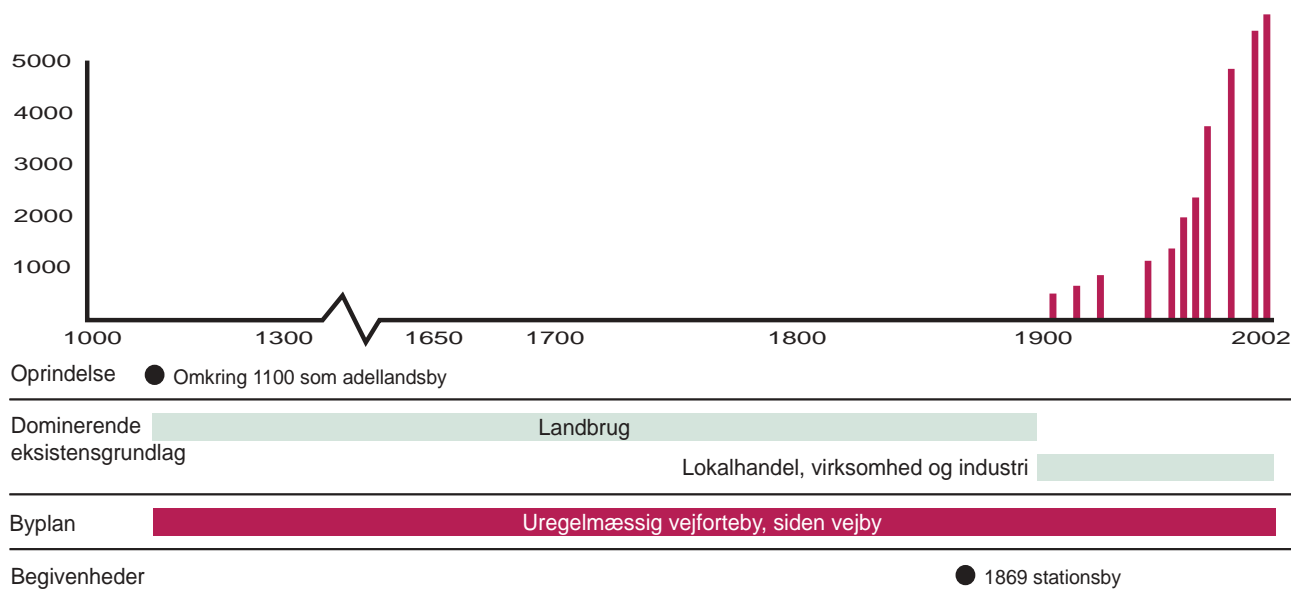
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 241ff.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 390ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 549ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 919ff.

## Støvring



### 1. Erhvervsforudsætning

Støvring er en middelalderlig adelby. Den lå på landevejen mellem Aalborg og Hobro med sidelandeveje til Nibe og Viborg.

Støvring blev station på den østjyske længdebane, der 1869 førtes igennem fra Randers til Aalborg, og byen udviklede sig derefter som stationsby. I 1875 var jordbrug fortsat hovederhvervet og byen havde skole, vandmølle, kro og to småhandlende. 1872 oprettedes sparekasse, folkehøjskole 1886, andelsmejeri 1888 og der opstod flere mindre virksomheder. Byen fik egen kirke i 1907, tidligere søgte indbyggerne sognekirken ved Buderupholm syd for Støvring.

Udviklingen fortsatte i beskedent tempo i 1900-årenes første halvdel, og Støvring fik lokal administration, handel, håndværk og industri, men på

grund af landevejene og jernbanen etableredes flere industrielle virksomheder som producerede ud over lokalbehovet, og Støvring havde desuden også en gunstig midtstedsbeliggenhed i forhold til et opland. Støvring har fortsat denne udvikling frem til i dag, hvor motorvejen yderligere har givet anledning til erhvervsudvikling.

### 2. Lokalisering

Støvring ligger på vestsiden af en iserosionsdal, som udspringer vest for Hobro. Dalen var en fjordarm af stenalderhavet, i dag fører den Lindborg Å, som ved Støvring deler sig omkring den største af de kridt-øer (Lundby-øen), som karakteriserer aalborgområdets geologi. Jordene er sandmuldede med 1901 store, for en del opdyrkede hedestræk-

ninger. At stedet blev stationsby skyldes sporføringen på længdebanen.

### 3. Byplan og bebyggelse

Landsbyen var oprindeligt en uregelmæssig, nord-sydorienteret vejforsteby. Den udviklede sig langs en indfaldsvej fra vest i 1800-årene. Jernbanestationen anlagdes øst for byen ud for denne indfaldsvej. Stationsbyen gennemløb en vis vækst frem til 1960'erne, hvorefter nyetableringen tog fart og der er tillagt større kvarterer vest og syd for den ældre bebyggelse.

### 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Støvring har udmærkede udviklingspotentialer på grund af den gunstige trafikstrategiske lokalisering. Byen ligger desuden i nærheden af områder med store naturværdier, men stationsbyen rummer i sig selv ingen fremtrædende kulturmiljøværdier. Også den relative nærhed til Aalborg gør Støvring til et attraktivt bosætningsområde.

### 5. Ejendomme og befolkningstal

#### **Ejendomme**

1921	154	gårde og huse
1950	339	husstande

#### **Befolkningstal**

1911	495
1921	646
1930	853
1950	1.134

### 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 261ff.

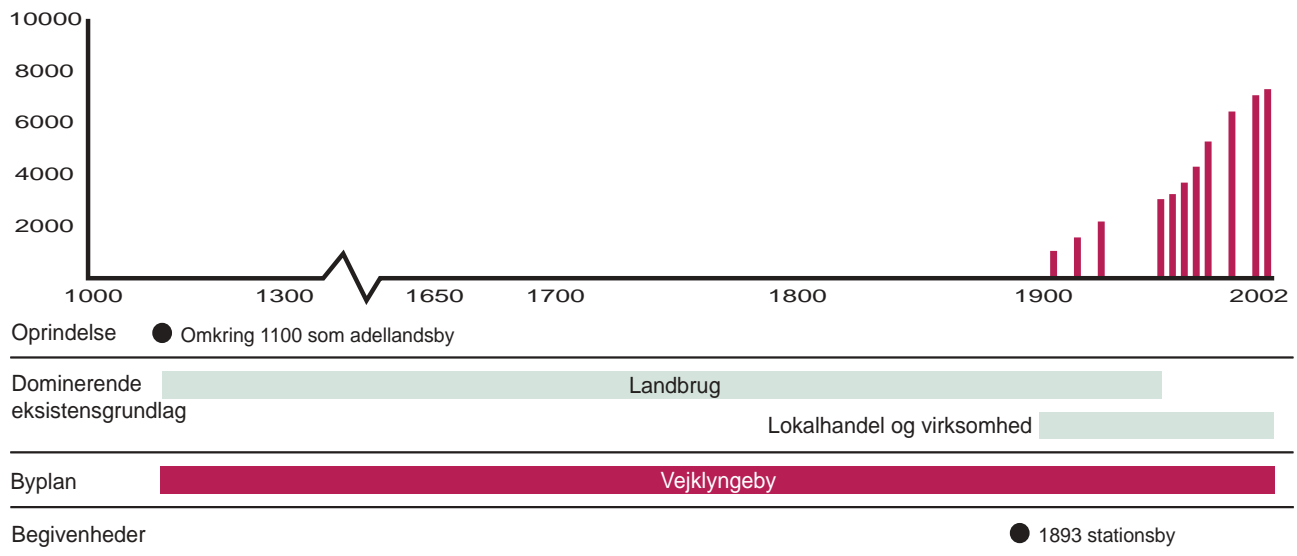
J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 452ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 637ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 1051ff.



# Aars



## 1. Erhvervsforudsætning

Aars er en middelalderlig adel-kirkeby. Endnu 1875 var agerdyrkning hovederhvervet, og landsbyen havde skole og kro med købmandshandel, bageri og maltgøreri.

Aars blev på grund af sin midtstedsbeliggenhed et jernbaneknudepunkt. 1893 førtes statsbanen Hobro-Løgstør gennem byen, privatbanen (Aalborg)-Svenstrup-Nibe-Aars anlagdes 1899 og førtes videre til Hvalpsund i 1910. Jernbanen bragt vækstmuligheder til landsbyen, der i 1901 beskrives som stor landsby med kirke, skoler, læge og dyrlæge, sparekasse, bank, lokal industri, håndværk og handel.

Aars fortsatte sin vækst som stationsby og egnscenter gennem 1900-årene. Den var i 1960'erne først og fremmest oplandsby for den vestlige del af Midt-Himmerland. Handel med oplandet, håndværk og småindustri var de vigtigste erhverv. Byens største virksomhed var svineslagteriet.

## 2. Lokalisering

Aars ligger i et sandmuldet morænelandskab midt i Vesthimmerland. En dal i byens nordlige del fører en bæk til Halkær ådal, der er en iserosionsdal som løber mod nord til Nibe Bredning.

## 3. Byplan og bebyggelse

Aars er en adelby fra ældre middelalder med romansk kirke opført af granitkvadre, der blev gennemgribende ombygget i 1921-1922. Kirken ligger nord for den øst-vestorienterede hovedgade, Himmerlandsgade, og byplanen sammensættes af indløbende veje fra nord og syd. Jernbanestation opførtes i byens vestlige udkant. Siden 2. verdens-

krig har byen udviklet sig med industriområde i vest og nye kvarterer i de øvrige retninger rundt om det oprindelige centrum.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Aars' udviklingspotentialer synes at ligge i midtstedsbeliggenheden og beror på muligheden for fortsat at fungere som oplandsby og centrum for erhvervsvirksomhed. Byen ligger langt fra større bycentre, og den rummer ingen fremtrædende kulturmiljøværdier eller besidder særlige naturværdier i omgivelserne, som kan tiltrække bosætning.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1921	223	gårde og huse
1955	997	husstande

### Befolkningstal

1911	1.020
1921	1.539
1930	2.151
1955	3.016

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

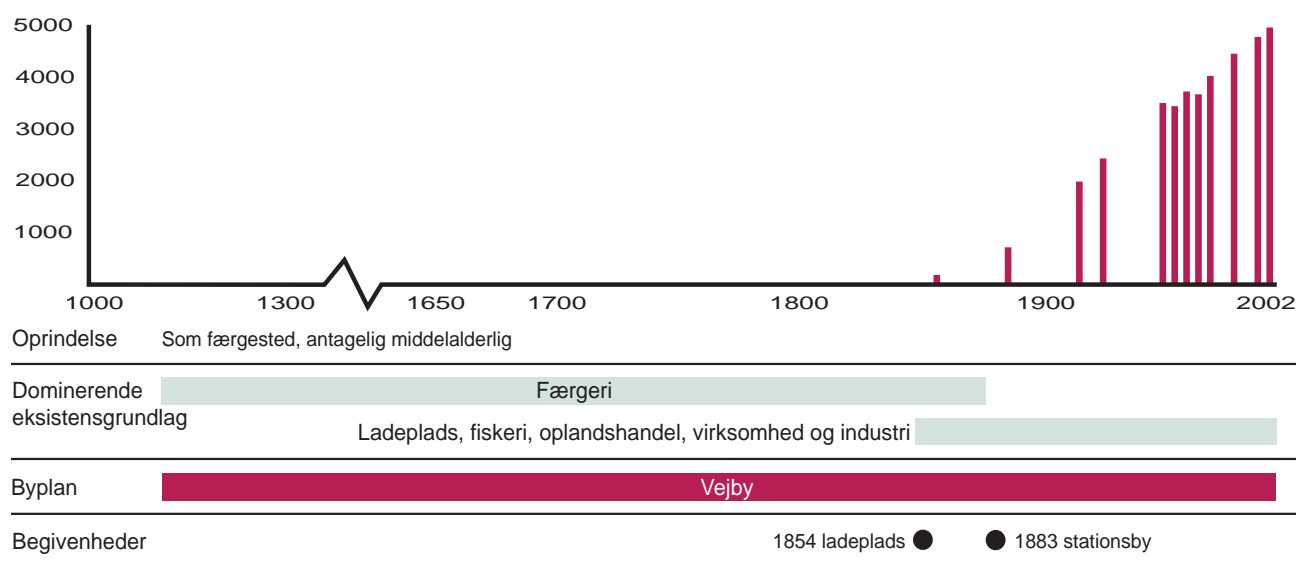
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 309ff.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 511ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 531f. og 726ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 1172ff.

## Hadsund



### 1. Erhvervsforudsætning

Hadsund var oprindeligt et færgested. Endnu i 1840 fandtes kun færgedammen med syv mennesker. Stedet fik 1854 privilegium som ladeplads, og der opstod i de følgende par årtier enkelte udsknibningsforretninger, mest filialer af handelshuse i de omliggende købstæder. 1860 anlagdes en havn til brug for denne virksomhed og stedet kom i fast dampskibsforbindelse med København, i 1869 også med byerne i fjorden. 1875 beskrives stedet som Hadsund færgedammen, hvorved der er beliggende flere købmandsgårde og pakhus, hvorfra der drives en ikke ubetydelig skibsfart og handel med korn og tømmer. Havnen blev også hjemsted for fiskerifartøjer. Fiskeriet var dog ubetydeligt i 1875, men tog til i de følgende årtier, først og fremmest fjordfiskeriet. I 1924 fandtes 129 erhvervsaktive fiskere med 72 fartøjer.

Hadsunds beliggenhed var imidlertid gunstig for den oplandshandel, som voksede stærkt frem i den sidste tredjedel af 1800-årene. Byen blev 1883 endestation på privatbanen Aalborg-Hadsund og

bragtes dermed i bedre kontakt med det nordlige opland. Forbindelsen med det sydlige opland forbedredes, da færgeriet efter 1875 afløstes af en almindelig færdselsbro, og handelen på dette opland tog et stort opsving med åbningen af Hadsund-Randers banen i 1900, som 1904 førtes helt ind til byen, da broen på statens regning erstattedes af en kombineret vej- og jernbanebro.

Hadsund havde en gunstig trafikal beliggenhed og kunne gennemløbe en hastig udvikling. Den nærliggende skole i Søndergårde flyttet hertil 1878, byen fik egen kirke 1897-1898, og der opstod en temmelig mange forretninger og virksomheder, som i hovedsagen betjente oplandet. Byen vedblev dog at være delt mellem to sognekommuner indtil 1937.

Den fordelagtige beliggenhed og de gode trafikforbindelser medførte, at Hadsund gennem det meste af 1900-årene fortsatte den hastige vækst. Skolevæsen og administration blev udbygget, sparekasser,

banker, læge, apotek, avis, hoteller, handel, håndværk og industriel virksomhed. I 1961 beskrives Hadsund som en ret betydelig oplandsby for de tilgrænsende områder på begge sider af fjorden. Over halvdelen af byens erhvervsaktive befolkning arbejder i industrien, vigtigst er byens store svineslagteri. En fiskerihavn var blevet anlagt 1937, trafikhavnen blev udvidet 1953.

Søfarten og siden fiskeriet har mistet sin betydning og jernbanen er nedlagt. Men Hadsund har fortsat en gunstig midtstedsbeliggenhed mellem et større opland og adgangen til havet. De oprindelige vækstpotentialer har dog ikke den samme betydning, og byens vækst er aftaget i de senere år.

## 2. Lokalisering

Hadsund ligger ved munden af Mariager Fjord, der udfylder en dyb iserosionsdal. En snæver strømrende løber tæt ind under byen, der er anlagt på en smal bræmme af hævet havbund fra stenalderen.

## 3. Byplan og bebyggelse

Byens ældste dele udgjordes af en slynge af landevejene fra Aalborg og Hobro (Storegade). Ved regulering i nyere tid er landevejen fra nord ført direkte igennem bylegemet til broen over fjorden. Ved 1. verdenskrig var bebyggelsen begyndt at brede sig mod nordøst over dalgangens stejlt skrånende side til det omgivende, stærkt kuperede terræn. Ved 2. verdenskrig havde bebyggelsen bredt sig yderligere i denne retning i mellemrummet mellem landevejen og jernbanen. Ved nyere byudvikling er der udlagt industriområder i byens nordlige udkant, og der er opstået nye kvarterer mod vest, øst og også syd for fjorden.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Hadsund ligger i et område med behagelige naturværdier, men byen rummer i sig selv ingen fremtrædende kulturmiljøer. Dens potentialer synes i al væsentlighed at knytte sig til midtstedsbeliggenheden og muligheden som oplandsby og erhvervscentrum.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1890	110	gårde og huse
1921	376	do.
1955	1.175	husstande

### Befolkningstal

1801	9
1840	7
1860	170
1880	281

1890	701
1921	1.971
1930	2.415
1955	3.484

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

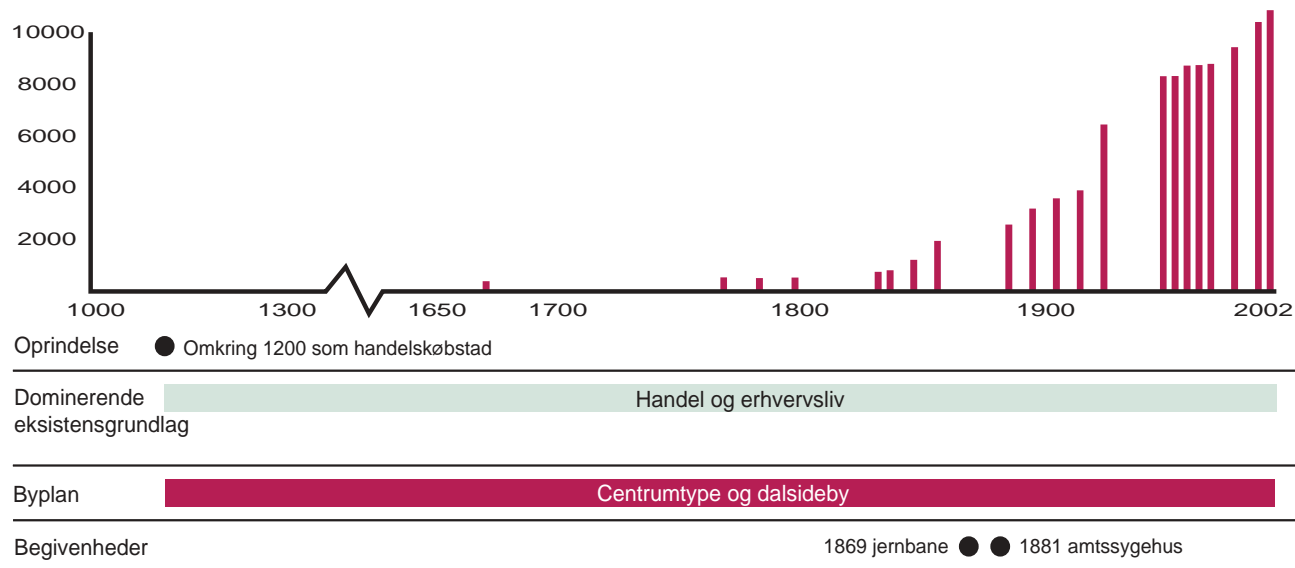
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 284f.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 486ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 695ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 1131ff.

# Hobro



## 1. Erhvervsforudsætning

Hobro er en middelalderlig købstad, som baserede sin økonomi på oplandshandel og købmandsskab. Oplandet var dog ikke stort, og Hobro forblev gennem århundrederne af beskeden størrelse. Den stod helt stille efter svenskekrigene og ind gennem 1700-årene. Byen havde dog ved midten af århundredet enkelte købmænd, som evnede at drive handel i større omfang.

Ved overgangen til 1800-årene var Hobro med sine under hundrede ejendomme og knapt 500 indbyggere en af Danmarks mindste købstæder, men fra 1840'erne tog den til at vokse ved øget handel, søfart og industriel udvikling. Skolevæsenet forbedredes, en teknisk skole blev oprettet 1847 (-1961). Efter midten af århundredet var hovedparten af den middelalderlige bygrund udfyldt af bebyggelse, og derefter begyndte forstæder langsomt at brede sig op over dalgangens nordside, hvor landevejen fra Aalborg i 1850'erne var omdannet til chaussé, og omkring jernbanestationen fra 1869 nordvest for byen.

Der indtraf en mindre vækststandsning efter anlægget af jernbanen, som synes at have trukket en del af Hobros tidligere oplandssøgende til Randers og Aalborg. Skibsfarten var vanskelig på grund af den lange fjord. Ved 1875 fandtes to større dampbrænderier, et stort ølbryggeri, jernstøberi, gødningsfabrik (Blaakilde), tobaksfabrik, teglværk og kalkbrænderi, der blev udgivet en avis (1855) og man var i gang med at forbedre havneforholdene øst for byen (1834).

I de følgende årtier udviklede byen sig i beskeden tempo. Skolevæsenet forbedredes yderligere, et

amtssygehus opførtes 1881, der kom sparekasse, bank, lystanlæg, gas- og vandværk, markedsdagene var blevet udvidet, men den industrielle udvikling var beskeden ved indgangen til 1900-årene. Fiskeri og søfart spillede en vis rolle. Et andelssvineslagteri anlagdes 1904, men Hobros væsentligste indtægtskilde var fortsat handelen på oplandet.

I mellemkrigstiden ændredes billedet noget. Industrierne kom til at spille en større rolle, og Hobro trådte ind i en fornyet vækstperiode. Et nyt amtssygehus blev taget i brug 1928, byen fik pengeinstitutter, biografier, institutioner, stadion 1958. Ved 1960 beskæftigede industrien omkring halvdelen af den erhvervsaktive befolkning, spritfabrikken, svineslagteriet, bryggeriet og et bådeværft var de største. Hobro har fortsat en mangesidet erhvervsstruktur, men hører fortsat ikke til de store bycentre.

## 2. Lokalisering

Hobro er en handelskøbstad fra overgangen til 1200-årene. Den er anlagt ved bunden af den smalle og dybe Mariager Fjord, der udfylder hovedparten af en iserosionsdal fra smeltevandsbækkenet omkring Skals Å i vest til Kattegat i øst. Et tilsvarende beliggenhedsvalg kendetegner handelskøbstæderne i Østjylland, hvis dybe erosionsdale kombinerede en adgang til havet med indenlands beliggenhed. Ved Hobro står erosionsdalen særlig skarpt nedskåret i de omliggende moræneflader, men fra sydsiden skyder en lav, ca. 500 m bred banke sig ud i dalbunden, hvor byen er anlagt. Banken synes delvis dannet i stenalderhavet omkring en mindre holm, der rejser sig som en lille stejl bakke vest for hovedgaden (Kirkebakken ca. 14 m o. h.). Ved senere landhæv-

ning og nyere tids opfyldninger kom banken til næsten helt at afskære fjordbundens inderste del, Vesterfjord, der optager Onsild Å og afvandes til fjorden gennem et smalt løb nord om bygrunden.

### 3. Byplan og bebyggelse

Hobro hører til de østjyske dalsidebyer, der udgør en stor og karakteristisk formgruppe blandt den ældre middelalders centrumbyer. Hovedparten af dem findes på en nordre dalside, der lå bedst eksponeret for solen, og de opbygges tilsvarende af landeveje, som i Y- eller vifteform mødes i bymidten. Ved Hobro fandtes imidlertid ikke en velegnet bygrund på dalgangens skarpe og vanskeligt passable nordside.

Landevejene fra det søndre opland løb sammen inden indgangen til byen, så byplanen blev opbygget af to hovedgader, som fra nord og syd mødes i bymidten. I Hobros tilfælde har de to hovedstrøg ikke hver sit navn, men kaldes under et for Adelgade. De mødes neden for kirkebakken på det såkaldte Kirketorv, hvorfra brogaden Skibsgade løb til losse- og ladestedet ved fjorden. Efter byens anlægstid, og sandsynligvis efter middelalderen, er Storetorv udlagt længere mod nord i Adelgade. Pladsen udgjorde tidligere kun den vestre del af det nuværende torv, og den synes udlagt på en til formålet opkøbt grund. Storetorv blev udvidet mod øst efter at borgerskolen, som lå her, i 1880 var brændt. Samtidig udlagdes Østergade.

Efter midten af århundredet var hovedparten af den middelalderlige bygrund udfyldt af bebyggelse, og en forstad begyndte at brede sig op over dalgangens nordside, hvor landevejen fra Aalborg i 1850'erne var omdannet til chaussé, og omkring jernbanestationen fra 1869, der på grund af det vanskelige terræn anlagdes nordvest for byen. Ved århundredskiftet var bebyggelsesudviklingen dog stadig beskeden og den middelalderlige byplan i hovedsagen intakt. En havnebane førtes 1899-1900 fra banegården på en dæmning over Vesterfjord og midt gennem byen til havnen. Kort efter udlagdes Borberggade og Havnegade langs sporføringen.

I begyndelsen af 1900-årene begyndte bebyggelsen at spredes nord og syd for byen. Banestien anlagdes af staten i 1894-1895, den blev i 1930'erne omdannet til en moderne færdselsåre og omdøbt til Jernbanegade. I nyere tid førtes Jernbanegades forlængelse, H. J. Biesgade, til Østergade, og omfartsgaden Brogade førtes øst om det gamle bylegeme. I nyere tid er der udlagt erhvervsarealer nord og syd for byen.

### 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Hobro er en mindre købstad, som i de sidste små 200 år har gennemgået den for købstæder typiske

industrialisering og modernisering. Byen befinder sig imidlertid uden for de store bycentres kreds med deres store virksomheder og højere uddannelser, og præges ikke af stærk vækst. Byen besidder visse kulturmiljøværdier, men bymidten er blevet noget forstyrret gennem 1900-årene. De omgivende naturforhold rummer tillige en del kvaliteter, men næppe i et omfang, der vil kunne tiltrække bosætning i sig selv. Hobros fremtidsmuligheder synes fortsat at bero på oplandshandel og erhvervsvirksomhed.

### 5. Ejendomme og befolkningstal

#### Ejendomme

1767	72	gårde og huse (Schmidt 1928; 40)
1827	98	(Schmidt 1928; 40)
1837	103	(Schmidt 1928; 40)
1847	134	(Schmidt 1928; 41)
1855	151	(Trap 1.; 433)
1857	183	(Schmidt 1928; 42)
1873	213, 160	i byen (Trap 2.; 514)
1900	311, 202	i byen (Trap 3.; 819)
1921	828	inkl. forstæder (Trap 4.; 389)

#### Befolkningstal

1672	343	(Trap 5.; 647)
1769	492	(Trap 5.; 647)
1787	465	(Trap 5.; 647)
1801	488	(Trap 5.; 641)
1834	707	(Trap 5.; 647)
1840	770	(Trap 3.; 822)
1845	930	(Trap 2.; 515)
1850	1.173	(Trap 5.; 641)
1855	1.538	(Trap 5.; 647)
1860	1.909	(Trap 3.; 822)
1870	2.081	(Trap 2.; 515)
1880	2.250	(Bruun 1920; 620)
1890	2.543	(Trap 3.; 822)
1901	3.161	(Trap 5.; 641)
1911	3.563	(Trap 4.; 395)
1921	3.871	(Trap 4.; 394)
1930	6.425	(Trap 5.; 641)
1955	8.305	(Trap 5.; 641)
1960	8.208	(Trap 5.; 641)

### 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Jørgen Elsøe Jensen: Danmarks Middelalderlige Byplaner. Nordjylland. Miljøministeriet/Skov- og Naturstyrelsen 1995.

J. P. Trap: Statistisk-topographisk Beskrivelse af Kongeriget Danmark. Speciel Deel. Andet Bind.

Kjøbenhavn 1859; s. 433ff.

J. P. Trap: Statistisk-topographisk Beskrivelse af Kongeriget Danmark. Anden Udgave. Femte Deel.

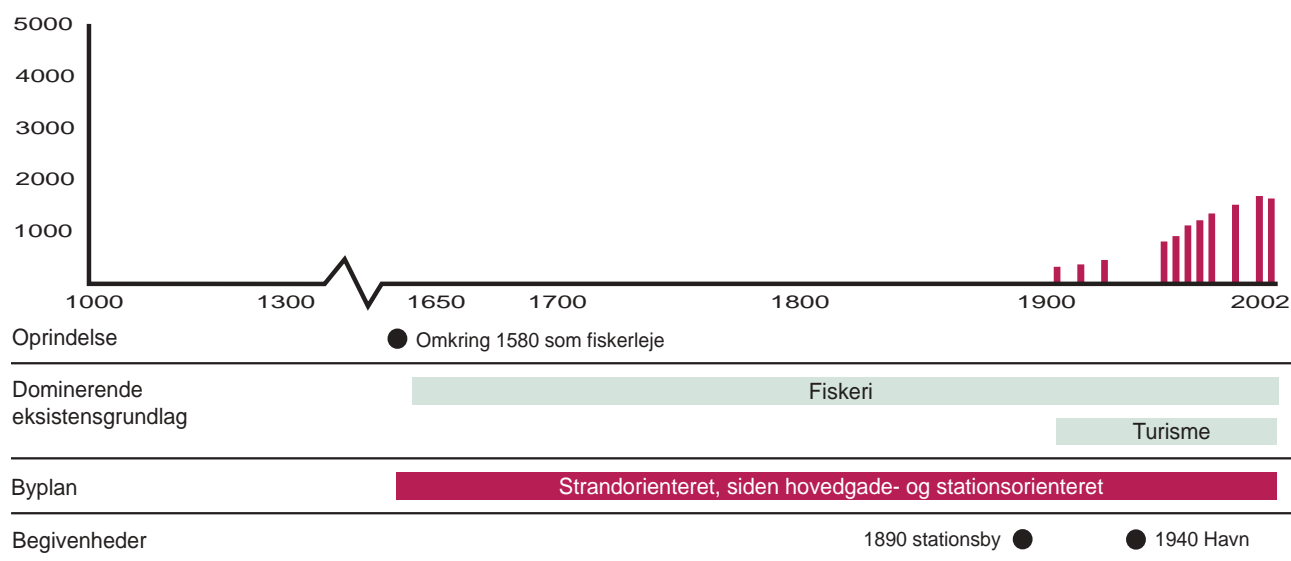
Kjøbenhavn 1875; s. 513ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Tredje omarbejdede Udgave. Fjerde Bind. Kjøbenhavn 1901; s. 819ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde omarbejdede Udgave. VI. Bind. København 1925; s. 388ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Bind VII,2. København 1963; s. 630ff.

## Aalbæk



### 1. Erhvervsforudsætning

Aalbæk er anlagt i 1500-årenes sidste del som et fiskerleje. I 1580 søgte skagboerne forgæves at lægge hindringer i vejen for den netop anlagte bebyggelse. Fiskeriet foregik fra små både i bugten. I 1770'erne fik beboerne ret til at drive østersfiskeri, der var et kongeligt regale. Østersfiskeriet fortsatte til efter midten af 1800-årene, hvor det blev udkonkurreret af østersfiskeri i Limfjorden.

Fiskeriets bedre forhold i anden halvdel af 1800-årene førte vækst med sig. En landevej mellem Frederikshavn og Skagen var anlagt og ført igennem fiskerlejet, tidligere benyttedes stranden som færdselsåre, en redningsstation blev opført 1861 og i 1875 siges det, at der fandtes en del velbyggede huse i byen. Omtrent 2/3 af sognets indbyggere levede da af fiskeri, meget få producerede selv det fornødne brødkorn. En del tørv blev skåret og afsattes i Skagen, mest af de beboere der ikke drev fiskeri. Der var kommet skole i 1828, men Aalbæk var stadig et ganske beskedent sted.

Erhvervsforholdene bedredes yderligere ved anlægget af Skagensbanen 1890. I 1924 angives Aalbæk

som et fiskerleje med missionshus 1890 filialkirke 1897, andelsmejeri fra 1900, to forretninger, hotel, spare- og lånekasse. Fiskeriet foregik fra stranden, indtil en fiskerihavn anlagdes i 1930-1940.

Den bragte øjeblikkelig yderligere vækst med sig, der tilkom nogen fiskeindustri og ved 1960 fandtes mellem 160 og 170 minkfarme i og omkring byen.

Omkring 1. verdenskrig begyndte sommergæster at slå sig ned ved Kannestederne og senere også andre steder. I 1960 nævnes det, at om sommeren er sognet (Råbjerg Sogn) meget besøgt af turister, dels kysten ved Skiveren og Kannestederne, dels Aalbæk og Bunken strande, hvor der er en del sommerhusbebyggelse. Aalbæks erhvervsgrundlag beror i dag i hovedsagen på de to samme elementer.

### 2. Lokalisering

Aalbæk er anlagt på et marint forland, der mod syd henligger med kær, heder og lyngmosestrækninger og består af rimmer og dopper, som repræsenterer tilvækstlinier i den landdannelse på foden af Skagens Odde, der er sket siden sten-

alderen. Mod vest og nord består terrænet mest af klitter og plantager.

### 3. Byplan og bebyggelse

Bebyggelsen samlede sig oprindeligt ved stranden. Efter anlægget af landevejen i midten af 1800-årene og i 1890 af jernbanen umiddelbart vest for landevejen, opstod en landevejs- og stationsbybebyggelse her. Hovedbebyggelsen ligger i dag omkring landevejen, hvorfra gader udgår mod vest forbi stationen og mod øst omkring havnen.

### 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Fiskeriet, som fra begyndelsen har været det bærende i byens økonomi, befinder sig i dag i en vanskelig situation på grund af mekanisering, ressourceudtømmning og restriktioner. I stedet kan bysamfundet udnytte kystlokaliseringens anden store ressource, turismen. Aalbæk besidder adskillige kulturmiljømæssige værdier, og den omgivende natur er af en karakter, som vil kunne tiltrække både turister og fastboende.

### 5. Ejendomme og befolkningstal

#### **Ejendomme**

1921	79	gårde og huse
1955	238	husstande

#### **Befolkningstal**

1911	300
1921	345
1930	428
1955	776

### 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

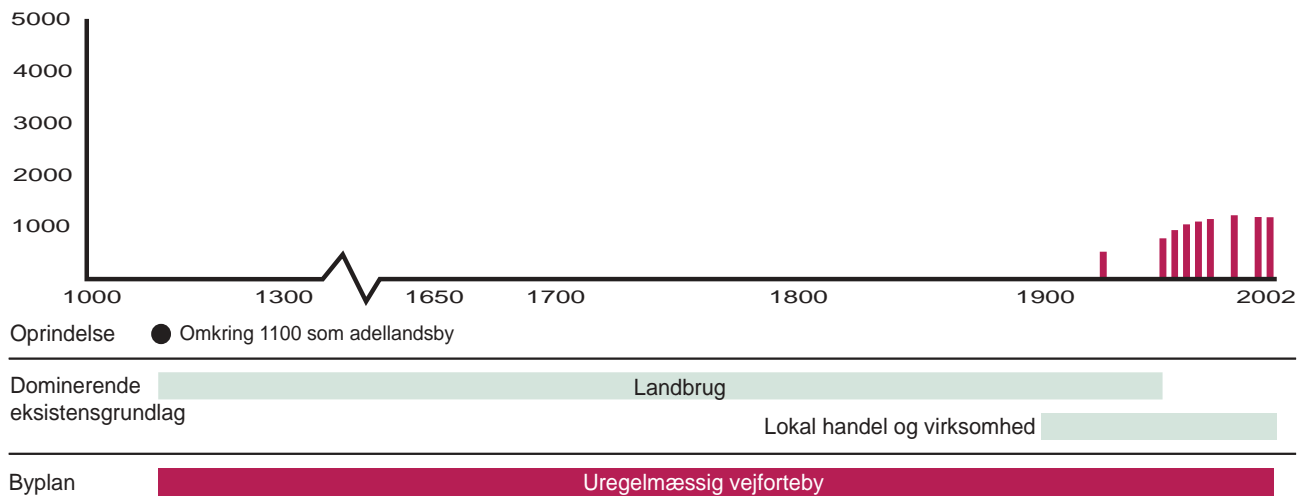
J. P. Trap: J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 33ff.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Hjørring Amt IV. 1901; s. 44ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Hjørring Amt. 1924; s. 87ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,1. 1960; s. 130ff.

# Bindslev



## 1. Erhvervsforudsætning

Bindslev er en middelalderlig adel-kirkelandsby. Den deltes i slutningen af 1400-årene i Nørre og Søndre Bindslev. Nørre Bindslev kaldes almindeligvis Bindslev by. Ved delingen kom landsbyens senromanske kirke og præstegården til at ligge alene ca. 1,5 km vest for de to bebyggelser.

Nørre Bindslev var en almindelig landsby. Ved udvikling i 1900-årene fik den en vis betydning som handelssted for oplandet, og der tilkom nogen landbrugsbaseret erhvervsvirksomhed. I 1888 anlagdes et andelsmejeri, og byen havde 1901 to møller og købmandsforretninger, 1924 fem møller, to afholdshoteller, købmandshandler mm., privat mejeri 1908 og lægebolig, 1960 desuden lystanlæg, idrætsplads, fjerkræslagteri 1952, foderstoffabrik, teglværk og hønsierier.

## 2. Lokalisering

Bindslev ligger på et område af hævet havbund fra det senglaciale ishav, der opstod umiddelbart efter at hovedisen havde trukket sig bort fra Nordjylland. Et par km mod nordøst ender fladen i en markant kystskrænt fra stenalderhavet, hvis hævede bund ligger neden for.

## 3. Byplan og bebyggelse

Bebyggelsen lå oprindeligt omkring en uregelmæssig vejforde med indløb af veje fra forskellige retninger. Ved byudvikling i 1900-årene er der tillagt bebyggelse rundt om det oprindelige bylegeme.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Bindslev blev ikke en stationsby ved anlægget af jernbaner, og den har ikke et naturligt opland. Byens udviklingsmuligheder begrænsede sig i 1900-årene til enkelte lokalt baseret virksomheder og betjening af de efterhånden store sommerhuskolonier ved Tversted. Landsbyen rummer ingen fremtrædende kultur- eller naturmiljøværdier, som kan tiltrække bebyggelse. Bysamfundets fremtidsmuligheder synes at være begrænsede.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1955 225 husstande

### Befolkningstal

1930 495  
1955 747

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.  
J. P. Trap: J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 36f.

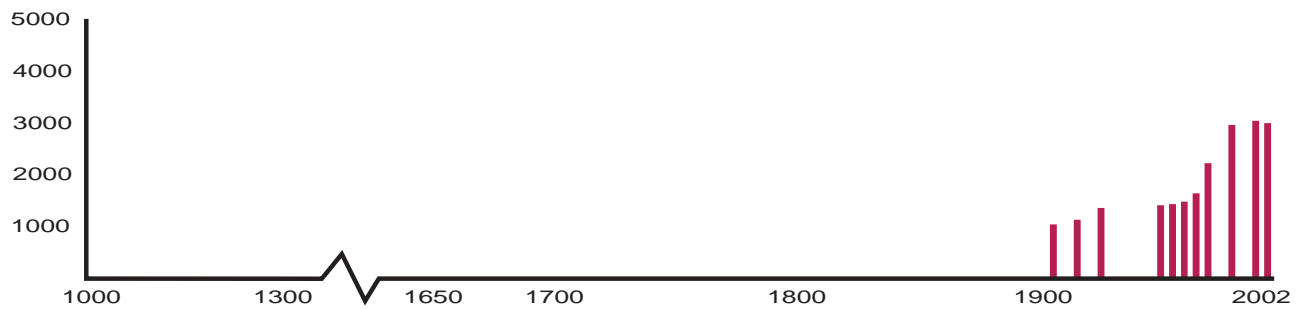
J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Hjørring Amt IV. 1901; s. 50ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Hjørring Amt. 1924; s. 96ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,1. 1960; s. 141ff.



# Sindal



Oprindelse

● 1871 som stationsby

Dominerende eksistensgrundlag

Lokal handel og virksomhed

Byplan

Slynget vejby

## 1. Erhvervsforudsætning

Gl. Sindal er en middelalderlig adel-kirkelandsby. Den ligger et par kilometer nordvest for stationsbyen Sindal, der opstod i 1871 ved anlægget af strækningen Hjørring-Frederikshavn på den nordjyske stambane. Med opkomsten af stationsbyen Sindal blev landsbyen til Gl. Sindal.

Sindal stationsby er anlagt på proprietærgården Ulstedbos udmark. Før 1871 var der ingen bebyggelse her. Byens første købmand, Sv. N. Munck, erhvervede al jord omkring stationen og solgte grunde med den servitut, at der ikke måtte drives købmandshandler på dem. Først 1894 blev denne servitut ophævet, hvorefter der kom mere forretningsliv i byen. Der opstod en markedsplads ved stationen, et andelsmejeri blev oprettet 1887, og inden århundredskiftet fik stationsbyen to læger, apotek 1892, flere skoler, sparekasse 1895, gæstgiveri, bagerier.

Efter århundredskiftet fremgår byen vækst af de nye virksomheder, der opstod, og som først og fremmest producerede byggematerialer til byen og omegnen, to teglværker, savskæveri 1905, cementstøberi 1912. En filialkirke opførtes 1910, vandværk var oprettet 1901, elværk i 1906, et fællesmejeri 1907, bank 1911. Inden 1924 fandtes desuden alderdomshjem, brugsforening, hoteller og bryggeri.

I de følgende år stagnerede befolkningstilvæksten, men Sindal vedblev at udbygge sin position som lokalcentrum med flere skoler, banker og sparekasser, politi, avis, lokalindustri og forretninger. Sindal har fortsat en gunstig midtstedsbeliggenhed, men efter at biler blev et folkeeje fra 1960'erne og strukturændringerne i landbruget har ført til affolkning, er bysamfundet i en vanskelig situation.

## 2. Lokalisering

Sindal ligger ved østenden af en kuperet randmoræne, der mod nordvest strækker sig til Hirtshals og syd for Sindal fortsætter over Jyske Ås. Byen er anlagt på vestsiden af Uggerby ådal, der bryder de to randmoræner og løber i et strøg af hævet havbund fra det senglaciale ishav, som dækkede store partier af Vendsyssel. Randmorænerne gennemskæres af smukke, skovklædte erosionskløfter og det afvekslende terræn ved Sindal tiltrækker mange mennesker.

## 3. Byplan og bebyggelse

Gl. Sindal er en slynget vejby. Stationsbyens lokalisering knytter sig til jernbanen, hvis sporføring på grund af terrænforholdene søgte langs Uggerby ådals nordside. Stationen opførtes inden passagen over ådalen, og byen voksede op nord herfor, hvor der var plads. På grund af terrænforholdene blev landevejen mellem Hjørring og Frederikshavn ikke et dominerende led i byplanen. Byvæksten måtte i stedet foregå først mod nord ad vejen til Bindslev og siden op i bakkerne mod vest.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Med bilernes udbredelse fra 1960'erne mindskedes jernbanens betydning som lokalt trafikmiddel. Den erhvervsmæssige udvikling koncentreredes i de større bycentre. Sindal havde dog fortsat gode forudsætninger som oplandsby og bosted på grund af sin trafikstrategiske position nogenlunde midt mellem egnens større byer. Naturværdierne i den bynære omegn er tillige attraktive, og bysamfundet har bevaret en del af de særlige

kulturmiljøværdier, der knyttede sig til stationsbyen som bytype. Sindal kan endvidere udbygges som forstad til Hjørring, og fremtidsmulighederne synes knyttet til denne bys udvikling.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1921	242	gårde og huse
1955	484	husstande

### Befolkningstal

1911	1.018
1921	1.109
1930	1.336
1955	1.388

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.  
J. P. Jensen: Sindal Stationsby. Jyske Byer og deres Mænd VI. Kbhv. 1917.

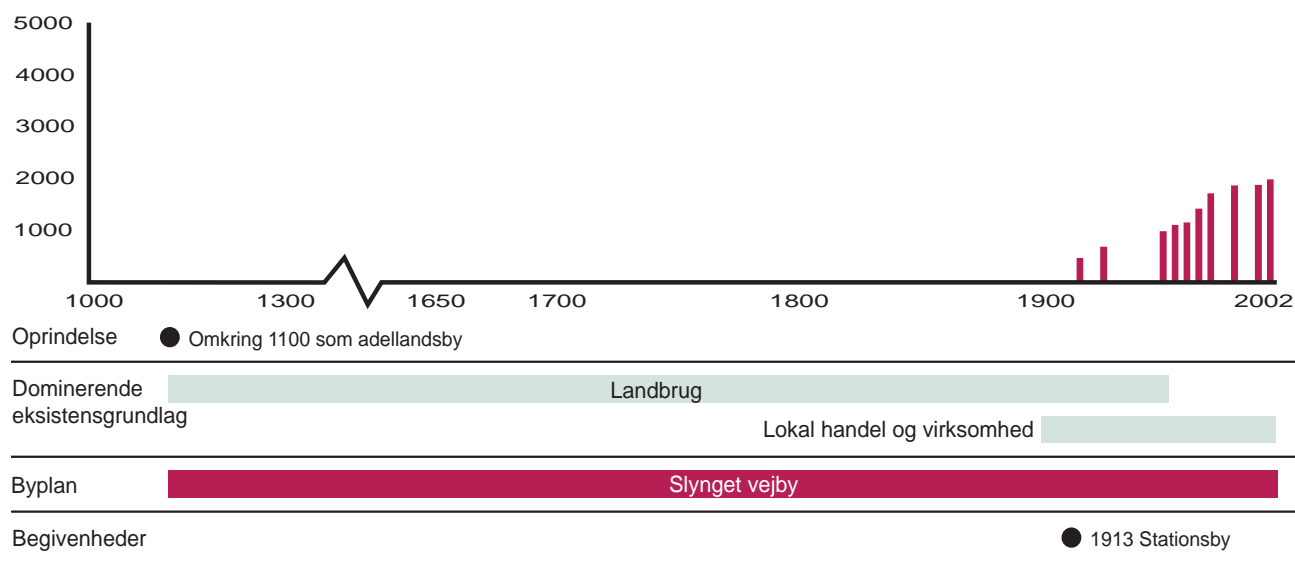
J. P. Trap: J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 49f.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Hjørring Amt IV. 1901; s. 74ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Hjørring Amt. 1924; s. 129ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,1. 1960; s. 141ff.

## Tårs



### 1. Erhvervsforudsætning

Tårs er en middelalderlig adel-kirkelandsby ved landevejen mellem Hjørring og Sæby. Landbrug var erhvervsgrundlaget. Der fandtes skole i byen, og i slutningen af 1800-årene postekspedition, spare- og lånekasse 1873, forsamlingshus 1888, missionshus 1896 og der anlagdes et andelsmejeri 1903.

Tårs blev station på privatbanen Hjørring-Hørby, der åbnede for drift i 1913 og som i Hørby var tilsluttet Frederikshavn-Sæby-Nørresundby banen. Banen bragte kun lidt udvikling til stedet. I 1924 fandtes afholdshjem, købmandshandler, brugs, teglværk, og Tårs vedblev (1960) at være en mindre oplandsby med kommunekontor 1935, centralskole, alderdomshjem 1955, stadion, politistation, biograf, hotel, bank, teglværk, mørtelværk.

### 2. Lokalisering

Tårs ligger på grænsen mellem jævn, hævet havbund fra det seneglaciale ishav i vest og den anseelige og stærkt kuperede randmoræne Jyske Ås i øst. Lokaliseringen er bestemt af det middelalderlige landbrugs erhvervsforhold.

### 3. Byplan og bebyggelse

Landsbyen var opbygget omkring en slynget del af landevejen mellem Hjørring og Sæby med tyngdepunkt ved den ret anseelige romanske kirke, hvor en del lokale veje indløber fra nord og syd. Stationen anlagdes i byens vestlige udkant, og den trak nogen bebyggelse til sig langs landevejen. Ved senere byudvikling har bebyggelsen bredt sig rundt om den ældre bydel.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Med bilernes udbredelse fra 1960'erne og nedlæggelsen af jernbanen blev den erhvervsmæssige udvikling koncentreret i de større bycentre. Tårs ligger forholdsvis tæt på Hjørring og havde ingen særlige forudsætninger som oplandsby og erhvervsudviklingsområde. Nærheden til Hjørring betød at Tårs kunne opretholdes som et bosætningsområde, og byen besidder visse landskabelige herligheds-værdier, men ingen fremtrædende bevaringsværdier. Fremtidsmulighederne synes at være afhængige af Hjørrings udvikling.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1921	108	gårde og huse
1955	340	husstande

### Befolkningstal

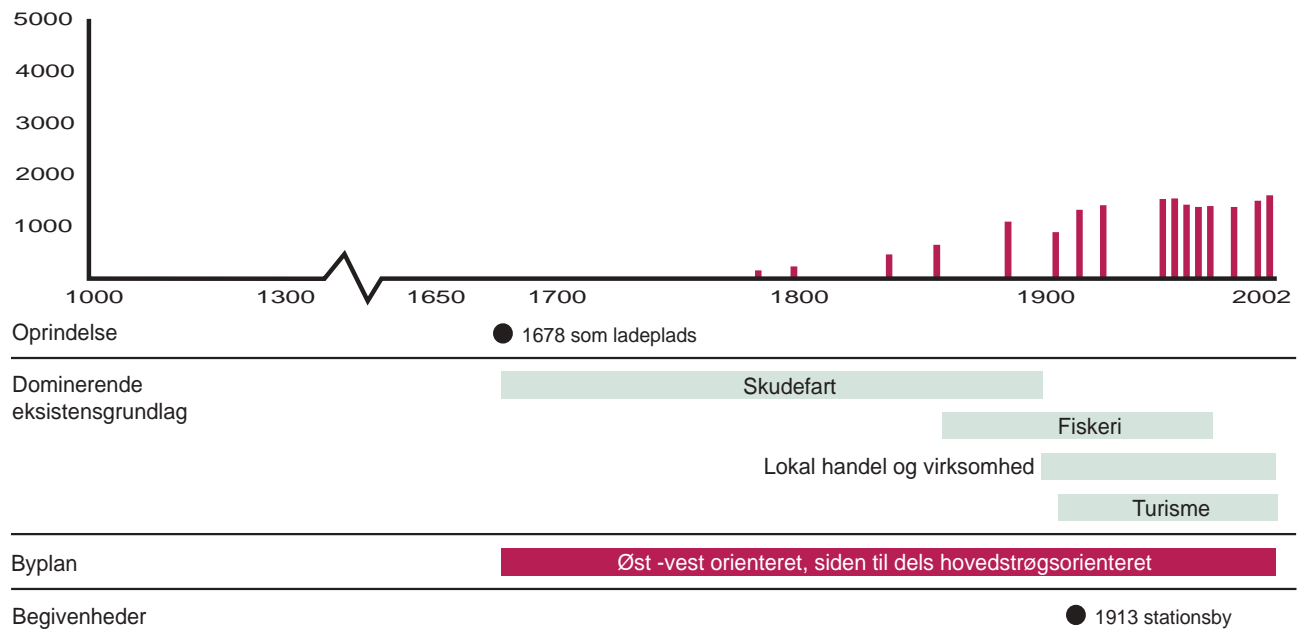
1921	441
1930	655
1955	949

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.  
J. P. Trap: J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 76f.  
J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Hjørring Amt IV. 1901; s. 123ff.  
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Hjørring Amt. 1924; s. 199ff.  
J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,1. 1960; s. 300ff.

# Løkken



## 1. Erhvervsforudsætning

Løkken synes opstået i 1678, da de to første huse opførtes på Furreby Løkke til at betjene fremmede skippere, der kom hertil med deres sandskuder for at handle. Stedet udviklede sig i 1700-årene til en større ladeplads for skudehandelen med grove varer og korn på Sydnorge, Bohuslen, England, Nordtyskland og Holland, og blev i århundredets slutning en af landsdelens vigtigste pladser for denne handel. Ved midten af 1800-årene kulminerede skudehandelen med 11 hjemmehørende fartøjer (skonnerter, galeaser og jagter) i byen, som 1852 fik redningsstation og 1857 blev eget toldsted. Ved 1870 foregik en ikke ringe del af Danmarks udførsel af landbrugsprodukter herfra, men derefter aftog skudehandelen hastigt på grund af anlægget af jernbaner og større udførselshavne. Den ophørte helt ved overgangen til 1900-årene.

Fra begyndelsen spillede fiskeri en rolle i husholdningerne. Efter midten af 1800-årene tog det til og udviklede sig til et bærende erhverv. Især trak et stort fiskeri i 1880'erne og 1890'erne mange til byen, i 1897 var der således 180 hjemmehørende fiskere, som fiskede fra stranden i 26 åbne havbåde og 70 mindre joller. Da fiskeriet under 1. verdenskrig igen havde en periode med stor fremgang, anlagde staten 1917 en 200 m lang læmole til støtte for erhvervet. Fiskeriet vedblev til efter 2. verdenskrig at være et bærende led i byens økonomi. Det ophørte i nyere tid.

Løkken blev 1913 station på Hjørring - Lønstrup - Løkken - Aabybro jernbanen (1913-1963). Det åbnede for et større opland, og Løkken udviklede sig i de følgende årtier også til at være en handels- og

serviceby for oplandet og fik et stationsbypræg med butikker og lokale virksomheder. I 1924 fandtes således brugsforening, købmandshandler, jernstøberi, cementstøberi, maskinsnedkeri.

En anden grund til udviklingen var de mange badeturister, som efter overgangen til 1900-årene begyndte at komme til Løkken. Gennem de følgende årtier blev sommerhusgæster og turisme et bærende økonomiske grundlag. I 1924 fandtes tre betydelige badhoteller, og sommerhuse opførtes langs stranden mod Blokhus. I 1960 var denne udvikling fortsat og Løkken beskrives som et af Danmarks mest besøgte badesteder på grund af de smukke klitter og den brede forstrand, der er jævn og fast nok til at biler kan køre på den langs stranden sydpå.

Byudviklingen afspejler de forskellige perioder. I 1859 anføres, at der i Løkken var seks købmænd og mange forskellige håndværkere, farvere, bagere, sadelmagere, snedkere, jernstøbere, garvere, pottemagere. Byen havde en del teglhængte huse, flere store pakhuse, et betydeligt dampbrænderi, vindmølle og teglværk og så ud som en købstad, dog iblandet mange stråtækte huse og gader fandtes ikke.

Sparekasse indrettedes 1871, og med fiskerne rejstes en metodistkirke 1882, filialkirke opførtes 1898, skoler indrettedes, realskole, privatskole, apotek 1884, lægebolig, aderdomsbolig 1920. Ved århundredskiftet var bybilledet begyndt at forandre sig, der var kro, badehotel, købmandsforretninger, jernstøberi, markedsplads, andelsmejeri 1902, missionshus 1907, og byen fik senere fælles forsyningsanlæg.

Jernbanen og fiskeriet trak flere forretninger og lokalerhvert med sig. I 1960 var der apostolsk kirke, kommunekontor 1939, adskillige skoler, lystanlæg, stadion, bank 1957, biograf 1946, flere badhoteller og -pensionater, fiskefiletfabrikker. Med fiskeriets aftagende betydning og væksten i turisterhvervet ændre byen sig igen. Der kom flere butikker og underholdningssteder.

## 2. Lokalisering

Ladepladsens lokalisering bestemtes af erhvervsgrundlag som primært var Hjørrings handel og handelen mellem Vendsyssel og Sydnorge. Byen anlagdes på det nuværende sted ved vestkysten, der er et lavt område af hævet havbund fra stenalderen lige syd for Lønstrup Klint, som markerer vestgrænsen af det højereliggende område af hævet havbund fra istidens slutfase. Bygrunden afgrænses i nord af det lille vandløb Klostergrøft, i syd af Nybæk, så terrænet omkring Vrensted har karakter af et næs der løber ud til Løkken. Dette sted på vestkysten var det eneste velegnede i forhold til sejlads og handel på det rige bagland omkring Hjørring.

Bebyggelsen lå oprindeligt åben mod havet. Først efter at der ved overgangen til 1800-årene blev iværksat sandflugtsbekæmpelse opstod en klitrække foran byen, som dermed fik læ, men mistede udsigten.

## 3. Byplan og bebyggelse

Ved bebyggelsens anlæggelse førtes en vejslynge ud til den fra landevejen mellem landsbyerne bag kysten. Den første bebyggelse var ikke gadeorienteret, men entydigt orienteret i øst-vest efter den fremherskende vindretning og behovet for at komme til og fra stranden. Først hen mod slutningen af 1800-årene begyndte de nye huse at orientere sig mere i forhold til et overordnet vejnet, der bestod af en nord-sydgående del af landevejen mellem Hjørring og over Aabybro til Aalborg og en indløbende vej fra landsbyen Vrensted.

Men endnu i dag bærer den uregelmæssige byplan træk af sin oprindelse og udvikling. I den ældre, vestlige del findes øst-vestgående gader mellem husene, der typisk for tiden var dobbelthuse, mod nordøst hvor stationen anlagdes findes huse med stationsbypræg.

Hvor bebyggelsen oprindeligt bestod af små, øst-vestorienterede huse mellem gårde og pakhuse, opførtes fra ca. 1910 en ny generation af små enkeltstående boliger til fiskere. Området omkring Ndr. Strandvej og Norgesvej har mange eksempler. Stationsbyen findes i hovedsagen mod øst og nord ad Nørregade og Vendelbogade, tidligere Jernbanegade. Badebyens huse er også velrepræsenteret i form af badhoteller og pensionater. Byens økonomiske vækst og forandring ses også af de mange forretninger i hovedgaderne.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Løkken har både en enestående beliggenhed ved havet og rummer gamle, velbevarede og varierede kulturmiljøer, der afspejler de fire hovedfaser af byens udvikling. Fortidens bebyggelsesmiljøer og lokaliseringen ved havet besidder derfor betydelige potentialer som kan anvendes i turisterhvervet, og samtidig virke tiltrækkende for en fremtidig bosætning og som etableringsparameter for virksomheder uden for de traditionelle erhverv.

Løkkens økonomi er i dag i vid udstrækning bundet til badeturismen og de mange sommerhusgæster som kommer til byen. Deres servicering udgør et erhvervsgrundlag, men rummer en række ulemper og begrænsninger for de fastboende. Under forudsætning af fortsat turisme er det et spørgsmål i hvilken kvalitativ retning udviklingen ønskes styret.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1678	2	gårde og huse
1688	5	do.
1715	15	do.
1875	87	do.
1890	164	do.
1921	342	do.
1955	482	husstande

### Befolkningstal

1787	142
1801	217
1840	445
1860	627
1880	815
1890	1.067
1911	876
1921	1.291
1930	1.377
1955	1.495

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Jørgen Ussing Bømler: Huse i Løkken - træk af byens bebyggelseshistorie. Vendsyssel Årbog 1999.

Axel Holm: Løkken By. Jyske Byer og deres Mænd VI. København 1917.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Speciel Deel. Andet Bind. Kjøbenhavn 1859; s. 69.

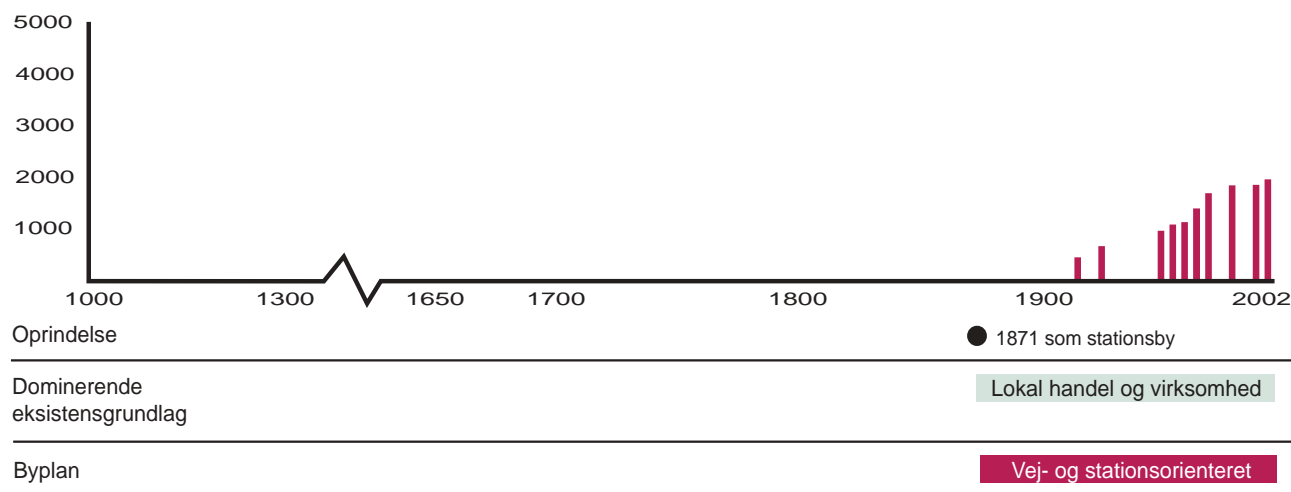
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 83f.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Hjørring Amt IV. 1901; s. 139f.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Hjørring Amt. 1924; s. 218ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,1. 1960; s. 330f.

## Vrå



### 1. Erhvervsforudsætning

Vrå er en middelalderlig adel-kirkelandsby, som i senmiddelalderen blev spaltet i Nørre og Sønder Vrå, så moderlandsbyens kirke og præstegård kom til at ligge ene midt mellem dem.

Ved gennemføringen af den nordjyske stambane fra Aalborg over Hjørring til Frederikshavn i 1871 anlagdes en station ved Vrå kirke. På strækningen af den nørrejske stambane mellem Aalborg og Hjørring havde Brønderslev de bedste udviklingsmuligheder som stationsby på grund af sin midtstedsbeliggenhed. I anden række var det Vrå og Sulsted, som nord og syd for Brønderslev optog denne plads. Disse steder blev favoriseret af det tidlige baneanlæg frem for de senere stationsbyer på de mange privatbaner, som efterfølgende anlagdes i tilknytning til stambanen. Sulsted lå imidlertid så tæt på Aalborg, at den ingen særlig fordele fik.

Vrå stationsby gav sig til at vokse, men havde et begrænset opland. En sparekasse oprettedes 1871, Stenum folkehøjskole flyttede hertil 1880, der kom teknisk skole 1890 og forskole 1896. Et andelsmejeri blev oprettet 1887, og inden århundredskiftet fandtes lægebolig, gæstgiveri, afholdshotel, brugsforening 1895, baptistforsamlingshus 1893, valgmenighedskirke 1900.

Byen var dog stadig beskeden, men fik i de følgende par årtier flere lokale forretninger og virksomheder, købmandshandler, ølbryggeri, maskinfabrik, savværk, samt privatskole 1906, apotek 1907, hotel 1909, lystanlæg, centralskole 1910 (landets første), bank 1916, missionshus 1918.

Frem til 1960'erne gennemløb bebyggelsen en ganske typisk udvikling for de mindre stationsbykommuner. Der opstod fagskoler, svineslagteri 1931, alderdomshjem 1936, politistation, kommunekontor 1952, stadion, biograf, mørtelværk, lampeskærmsfabrik. Bysamfundet havde dog begrænsede udviklingspotentialer og udviklingen er stagneret gennem de senere årtier.

### 2. Lokalisering

Vrå ligger på en vestlig fod af den store moræneø, der oprindeligt hævdede sig over det senglaciale ishav og udgør kernen i det vendsysselske landskab. Landsbyens beliggenhed bestemtes af landbruget.

### 3. Byplan og bebyggelse

Ved landsbyens opløsning i senmiddelalderen udflyttede bebyggelsen og området omkring kirken lå bebyggelsestom indtil anlægget af stationen i 1871. Stationsbyen udviklede sig derefter på begge sider af jernbanen. Ved byudvikling i nyere tid er der tillagt enkelte nye parcelhuskvarterer i bylegemets rand.

### 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Med bilernes udbredelse fra 1960'erne og jernbanens aftagende betydning koncentreredes den erhvervsmæssige udvikling i de større bycentre. Vrå

ligger mellem Hjørring og Brønderslev og havde ingen særlige forudsætninger som oplandsby og erhvervsudviklingsområde. Nærheden til Hjørring og Brønderslev betød imidlertid at Vrå kunne opretholdes som et bosætningsområde, men byen besidder hverken særlige landskabelige herlighedsværdier eller fremtrædende bevaringsværdier. Dens fremtidsmuligheder synes derfor knyttet til de to naboer.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1921	216	gårde og huse
1955	706	husstande

### Befolkningstal

1911	1.039
1921	1.490

1930	1.553
1955	1.959

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.

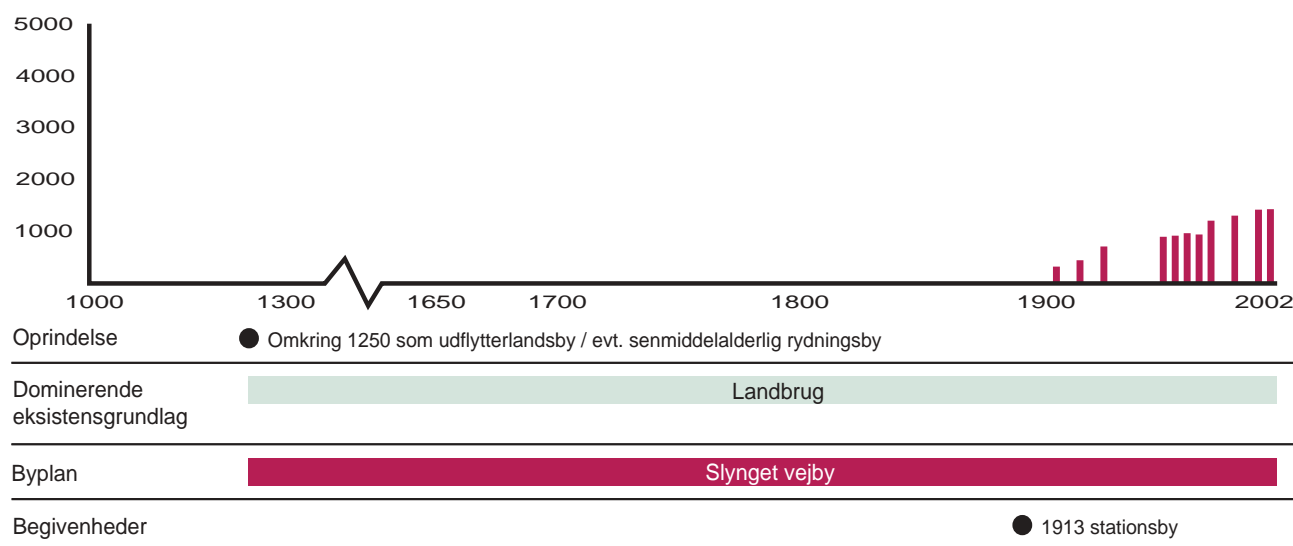
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 87.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Hjørring Amt IV. 1901; s. 145f.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Hjørring Amt. 1924; s. 228ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,1. 1960; s. 343ff.

## Øster Vrå



## 1. Erhvervsforudsætning

Øster Vrå omtales i slutningen af middelalderen og er muligvis en udflytterlandsby fra Torslev eller en senmiddelalderlig rydningsby. Den var i 1800-årene en almindelig landsby med skole, beliggende på landevejen mellem Hjørring og Sæby.

Landsbyen besad dog visse udviklingspotentialer i forhold til 1800-årenes nye trafikmønster på grund af sin midtstedsbeliggenhed mellem Hjørring, Frederikshavn, Sæby og Brønderslev. 1879 blev der etableret en sparekasse og ved overgangen til 1900-årene fandtes baptistkirke 1896, filialkirke 1901, lægebolig, dyrlæge, kro, andelsmejeri 1901, markedsplads, købmandsforretninger og postekspektion.

Med anlægget af den privat Hjørring-Hørby bane, der åbnede for drift i 1913 og som i Hørby var tilsluttet Frederikshavn-Sæby-Nørresundby banen fra 1899, kom der en beskeden vækst til byen, der yderligere i 1924 blev udgangspunkt for sidebanen Vodskov-Ø. Vrå. På det tidspunkt var der tilkommet apotek, afholdshotel, brugsforening, bank 1914, privat realskole 1917, missionshus, og ved 1960 fandtes en privatskole, teknisk skole, kommune-kontor 1940, alderdomshjem 1940, lystanlæg, stadion, biograf, restaurant, Falckstation, cykelfabrik, møbelfabrik, bogtrykkeri, rutebilstation, postkontor. Jernbanen var nedlagt.

## 2. Lokalisering

Øster Vrå ligger i et højtliggende, men temmelig jævnt moræneområde umiddelbart øst for Jyske Ås. Den omliggende, store moræneø med markante israndstrøg hævede sig oprindeligt over det senglaciale ishav og udgør kernen i det vendsysselske landskab. Lokaliseringen er bestemt af det middelalderlige landbrug.

## 3. Byplan og bebyggelse

Øster Vrå var af form en slynget vejby. Stationen anlagdes i byens nordvestlige udkant og tiltrak nogen bebyggelse. Ved senere bebyggelsesudvikling er der tillagt kvarterer syd og vest for bylegemet.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Med bilernes udbredelse fra 1960'erne, lukningen af jernbanen og strukturomlægningen i landbruget blev den erhvervmæssige udvikling koncentreret i de større bycentre. Øster Vrå ligger midt mellem Vendsyssels større bycentre og havde ingen særlige forudsætninger som erhvervsudviklingsområde og kun i begrænset omfang muligheder som oplandsby. Afstanden til større bycentre betyder at Øster Vrå har vanskeligt ved at fastholde en mulighed som bosætningsområde, og byen besidder hverken særlige landskabelige herlighedsværdier eller fremtrædende bevaringsværdier. Dens fremtidsmuligheder synes derfor umiddelbart begrænsede.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1921	98	gårde og huse
1955	283	husstande

### Befolkningstal

1911	298
1921	418
1930	679
1955	863

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 64f.

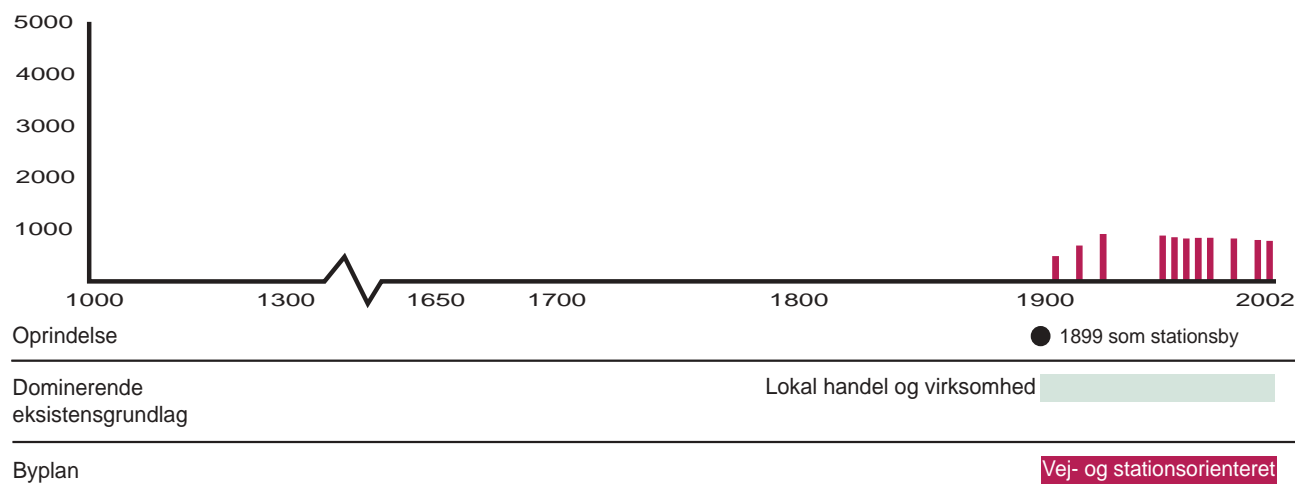
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Hjørring Amt IV. 1901; s. 103f.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Hjørring Amt. 1924; s. 167ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,1. 1960; s. 343ff.



# Dybvad



## 1. lokalhandel

### Erhvervsforudsætning

Dybvad menes at have været en middelalderlig landsby, der blev indlemmet under Dybvadgård. I 1899 åbnede privatbanen Frederikshavn-Sæby-Nørresundby over Hørby, Dybvad, Præstbro, Dronninglund, Gandrup, Vodskov m.fl. Dybvad station anlagdes umiddelbart syd for Dybvadgård og landevejen mellem Aalborg og Sæby.

Der opstod hurtigt en bymæssig bebyggelse i området, hvor der fandtes et stort teglværk og et fællesmejeri, oprettet 1847 af Dybvadgårds ejer. I 1924 var der skole (1900), bank, købmandshandler mm., brugsforening 1915, forsamlingshus, gæstgiveri, markedsplads, elværk (1914), kartoffelmelsfabrik (1916) og lystanlæg øst for banen.

Dybvad gennemløb en vis udvikling, men de umiddelbare betingelser for vækst var dog begrænsede. I 1960 var der tilkommet baptistkirke, kommunekontor, realskole, teknisk skole, forsamlingshus, stadion, biograf, hotel, hedeselskabets kontor, sparekasse, savværk, maskinfabrik mv., og byen var udgivelsessted for Østvendssysels Folkeblad. Gennem de senere årtier stagnerede væksten.

## 2. Lokalisering

Dybvad ligger på kanten af hævet havbund fra det seneglaciale ishav oven for et indløb af stenalderhavet gennem den forgrenede Vorså ådal. Umiddelbart mod øst findes den markante randmoræne, Albæk Bakker, mod nord en terrænskrænt, der markerer overgangen fra ishavet til den store moræneø, som udgør kernen i det vendssyselske landskab.

## 3. Byplan og bebyggelse

Dybvad er vokset op mellem stationen, hovedvejen og Dybvadgård.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Dybvad ligger midtvejs mellem Dronninglund og Sæby i et forholdsvis bebyggelsesfattigt område. I de senere årtier er den erhvervmæssige udvikling koncentreret i de større bycentre. Dybvad havde ingen umiddelbare forudsætninger som erhvervsudviklingsområde og kun i begrænset omfang muligheder som oplandsby. Afstanden til større bycentre og fraværet af fremtrædende kulturmiljøværdier betyder at Dybvad har vanskeligt ved at fastholde en mulighed som bosætningsområde, selv om byen ligger i et naturskønt område. Fremtidsmulighederne synes derfor begrænsede.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1921	154	gårde og huse
1955	280	husstande

### Befolkningstal

1911	458
1921	659
1930	879
1955	849

## 6. Kort og litteratur

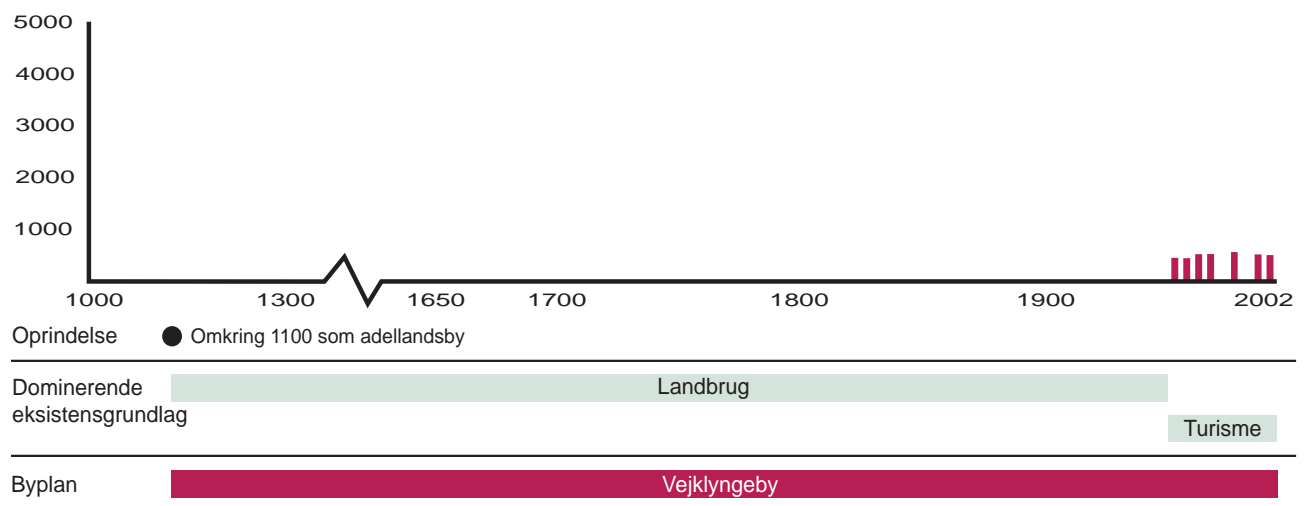
Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Hjørring Amt IV. 1901; s. 105f.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Hjørring Amt. 1924; s. 170ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,1. 1960; s. 254ff.

## Byrum



### 1. Erhvervsforudsætning

Byrum er en middelalderlig adellandsby. Den omtales 1219, og de ældste partier af kirken synes at være samtidige. Landsbynavnet indikerer, at det er en landsby fra jernalderen, som flyttede hertil fra en plads i nærheden. Byrum ligger på den frugtbareste del af øen og var oprindeligt den eneste bebyggelse.

Byrum var en beskeden bebyggelse. I 1901 fandtes kirken, to skoler, et tinghus fra 1887, birkedommerbolig, kredslægebolig, toldkontrol, telefon, postkontor, sparekasse var indrettet 1872, forsamlingshus opført 1895, missionshus 1893, markedsplads, kro, ølbryggeri, møller, fællesmejeri. I de følgende par årtier tilkom en brugsforening 1905, hotel, politi, bank 1943, garnspinderi.

På grund af den afsides beliggenhed blev Læsø først et søgt turiststed fra 1960'erne. Siden da er Byrums økonomi i stigende omfang blevet baseret på turisme.

### 2. Lokalisering

Læsø er dannet ved landhævning efter stenalderen, og der sker til stadighed ny landdannelse ved sand-

aflejringer. Den nordvestlige del af øen er mose-, hede-, plantage- og klitlandskaber, mod syd findes udbredte strandenge.

### 3. Byplan og bebyggelse

Landsbyen er opbygget omkring en klynge af udstrålende veje, hovedsagelig mod vest og vest. Ved tilvækst i nyere tid har bebyggelsen bredt sig lidt mod nord.

### 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Læsøs erhvervspotentialer er fiskeri og i endnu højere grad turisme.

### 5. Ejendomme og befolkningstal

**Ejendomme**  
1955 141 husstande

**Befolkningstal**  
1955 395

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

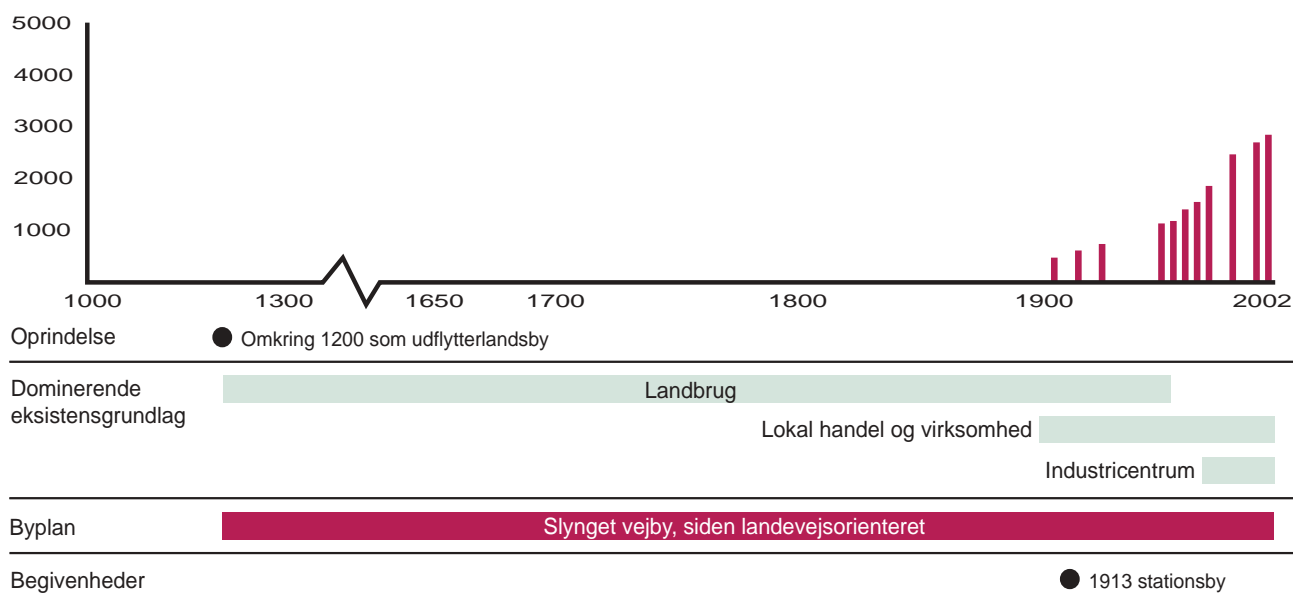
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 90ff.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Hjørring Amt IV. 1901; s. 189ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Hjørring Amt. 1924; s. 282ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,1. 1960; s. 422f.

## Pandrup



### 1. Erhvervsforudsætninger

Pandrup og Kås er formentlig udflytterlandsbyer fra adel-kirkebyen Jetsmark, som ophørte med at eksistere i middelalderens slutning. Pandrup nævnes 1470, men må antages at være opstået i ældre middelalder. Ved midten af 1800-årene deltes bebyggelsen i Store og Lille Pandrup.

Ved anlægget af nye amtslandeveje i 1800-årenes første halvdel førtes Aabybro-Løkken-Hjørring landevejen umiddelbart øst om Pandrup og der opstod i 1800-årene nogen bebyggelse langs den nye vej. Den var 1901 tingsted for Hvetbo Herreds jurisdiktion med ting- og arresthus 1892, sessionssted, havde herredsfogedbolig, skole (nordre 1800, søndre skole i Kås), og der var sparekasse, kro, andelsmejeri 1888 og markedsplads.

Pandrup blev station på privatbanen Hjørring-Lønstrup-Løkken-Aabybro (1913-1963). Banelegemet førtes igennem umiddelbart vest for landevejen og

stationen opførtes umiddelbart ved bebyggelsen. Der opstod ny bebyggelse langs landevejen, men stationsbyudviklingen var i begyndelsen beskedent. I 1924 var der tilkommet bank, afholdshotel, brugsforening, købmandshandler m.m., og virksomheder der producerede til det lokale marked, bryggeri, cementstøberi og teglværk.

Stærkere by- og befolkningsmæssig vækst opstod efter 2. verdenskrig. Ved 1961 havde Pandrup udviklet sig til en stationsby med kommunekontor, skoler, bank og sparekasse, kro, hotel, konditori, teglværk, dampvaskeri, bryggeri, bogtrykkeri, maskinstationer, rugbrødsfabrik, finerfabrik, tæppefabrik, fjernsynsapparatfabrik 1958, avis (Pandrup-Kaas Avis). Der var ekspansive erhvervsdrivende (f.eks. Pandrup Brød) og i nyere tid har Pandrup kommune med held satset på at blive et industricentrum.

## 2. Lokalisering

Pandrup og Kås ligger begge på østsiden af et lavt moræneområde med lerundergrund, omgivet af senglaciale havaflejringer i de udstrakte flader af hævet havbund fra stenalderen, som kendetegner denne egn af landet og som i øst optages af Store Vildmose. Jordene er sandede og bedst i den nordlige del.

## 3. Byplan og bebyggelse

Pandrup angives som en slynget vejby. Gårde og huse lå langs en øst-vestorienteret vej. Efter anlægget af amtslandevejen mellem Aabybro, Løkken og Hjørring, opstod bebyggelse langs denne vej, der kom til at danne en rygrad i byplanen sammen med den ældre landsbygade. Anlægget af jernbanen forstærkede den bymæssige udbygning langs amtslandevejen. Efter 2. verdenskrig var bebyggelsen i Pandrup og Kås næsten sammenløbende og under de følgende årtiers stærke vækst er der opstået et erhvervsområde syd for Pandrup, lige som der er tillagt større kvarterer omkring de to landsbyer.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Pandrup-Kås er et godt eksempel på at en udkantsbeliggenhed i forhold til større bycentre og trafikale midtsteder ikke automatisk betyder stagnation og tilbagegang. Da bilismen udbredtes fra 1960'erne og jernbanen blev lukket koncentreredes den erhvervs-mæssige udvikling i de større bycentre. Pandrup-Kås havde ingen umiddelbare forudsætninger som erhvervsudviklingsområde og kun i begrænset omfang muligheder som oplandsby efter at landbrugets strukturudvikling begyndte at affolke landområderne. Afstanden til større bycentre og fraværet af fremtrædende natur og kulturmiljøværdier betød også at Pandrup-Kås havde vanskeligt ved at fastholde en mulighed som bosætningsområde. Men gennem ihærdige iværksættere og ved en aktiv politisk indsats er det lykket at udvikle kommunen til et aktivt industriområde, der i høj grad har tiltrukket moderne, højteknologiske virksomheder og veluddannet arbejdskraft. Fremtidsmulighederne synes udelukkende knyttet til denne udvikling.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1921	107	gårde og huse
1955	353	husstande

### Befolkningstal

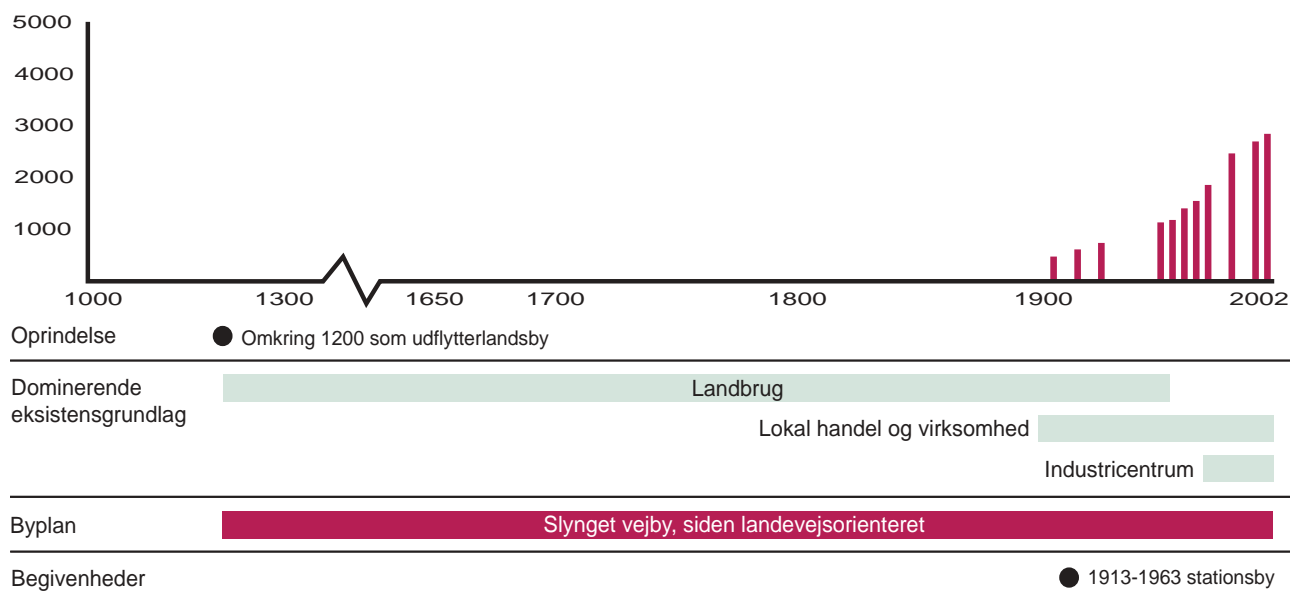
1911	453
1921	592
1930	716
1955	1.112

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.  
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Hjørring Amt IV. 1901; s. 160ff.  
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Hjørring Amt. 1924; s. 247ff.  
J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,I. 1960; s. 371ff.

# Kås



## 1. Erhvervsforudsætning

Pandrup og Kås er formentlig udflytterlandsbyer fra adel-kirkebyen Jetsmark, som tilsyneladende ophørte med at eksistere i slutningen af senmiddelalderen. Kås nævnes 1463.

Ved anlægget af nye amtslandeveje i 1800-årenes første halvdel førtes Aabybro-Løkken-Hjørring landevejen umiddelbart øst om Kås og der opstod i 1800-årene nogen bebyggelse langs den nye vej. Kås angives 1901 som en samling af gårde og huse med skole fra 1800.

Kås blev station på Hjørring-Lønstrup-Løkken-Aabybro jernbanen (1913-1963), men udviklede ikke det samme stationsbypræg som den større nabolandsby i nord. Der var 1924 brugsforening, to købmandshandler, afholdshotel, mejeri og jernbanestation med postekspedition.

Bebyggelsen stagnerede i den følgende tid og kom først igen i nogen vækst efter 2. verdenskrig. I 1961 angives stedet som en bymæssig bebyggelse med præstebolig, skole, forsamlingshuse, bank og sparekasse, mejeri, maskinstationer, maskinfabrik og formbrændselsfabrik, jernbanestation, postkontor og telegraf. Efter at Pandrup-Kås i de senere par årtier har udviklet sig til et industriområde er der sket en betydelig vækst.

## 2. Lokalisering

Pandrup og Kås ligger begge på østsiden af et lavt moræneområde med lerundergrund, omgivet af senglaciale havaflejringer i de udstrakte flader af hævet havbund fra stenalderen, som kendetegner denne egn af landet og som i øst optages af Store Vildmose.

## 3. Byplan og bebyggelse

Kås angives som en slynget vejby. Gårde og huse lå langs en øst-vestorienteret vej mod Moseby. Efter anlægget af amtslandevejen mellem Aabybro, Løkken og Hjørring opstod nogen bebyggelse langs denne vej. Anlægget af jernbanen medførte kun i mindre grad en bymæssig udbygning langs landevejen, men forstærkede byens udbygning mod nord langs vejen til Bleggrav.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Pandrup-Kås er et godt eksempel på, at en afsides beliggenhed i forhold til større bycentre og trafikale midtsteder ikke automatisk betyder stagnation og tilbagegang. Da bilismen udbredtes fra 1960'erne og jernbanen blev lukket koncentreredes den erhvervmæssige udvikling i de større bycentre. Pandrup-Kås havde ingen umiddelbare forudsætninger som erhvervsudviklingsområde og kun i begrænset omfang muligheder som oplandsby. Afstanden til større bycentre og fraværet af fremtrædende natur- og kulturmiljøværdier betød også at Pandrup-Kås havde vanskeligt ved at fastholde bosætningen. Men gennem ihærdige iværksættere og ved en aktiv politisk indsats er det lykket at udvikle kommunen til et aktivt industriområde, der i høj grad har tiltrukket moderne, højteknologiske virksomheder og veluddannet arbejdskraft. Fremtidsmulighederne synes udelukkende knyttet til denne udvikling.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1921	75	gårde og huse
1955	316	husstande

### Befolkningstal

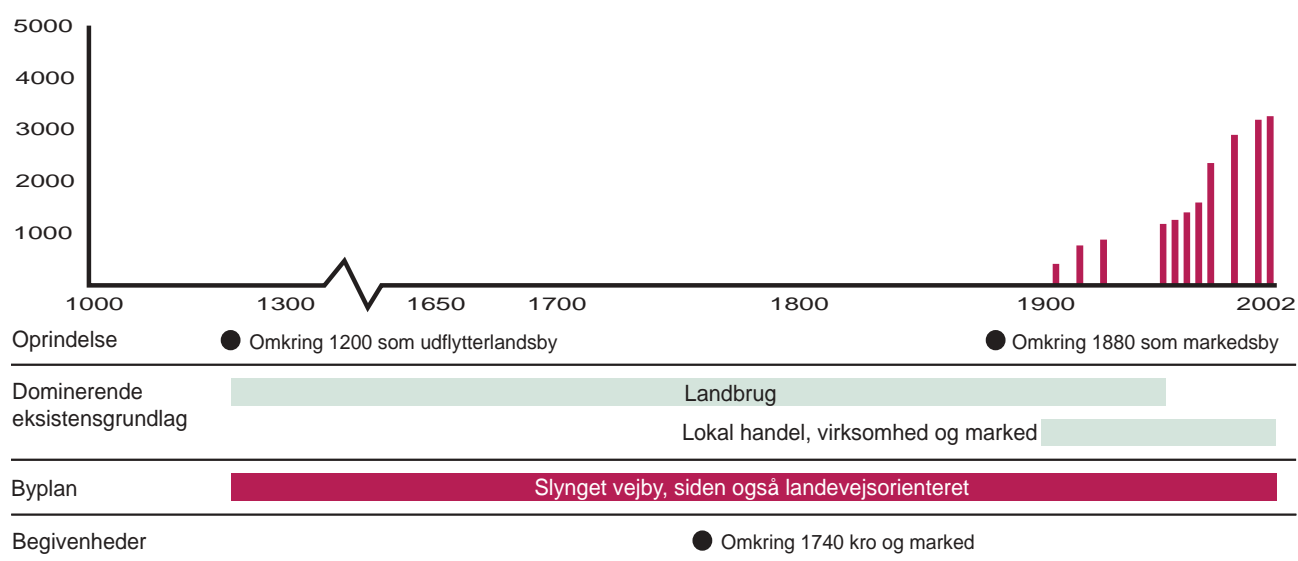
1921	437
1930	393
1955	1.011

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.  
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Hjørring Amt IV. 1901; s. 160ff.  
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Hjørring Amt. 1924; s. 247ff.  
J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,I. 1960; s. 371ff.

## Hjallerup



## 1. Erhvervsforudsætning

Hjallerup er en middelalderlig (udflytter?)landsby. Den vest for liggende bebyggelse af samme navn skyldes Hjallerup marked, en tid Danmarks største hestemarked. Markedet holdtes oprindeligt ved Dronninglund. I 1744 var der bygget en kro vest for Hjallerup ved landevejen mellem Nørresundby og Sæby, og her holdtes også marked. 1858 flyttede Dronninglund hestemarkedet hertil. Omkring denne kro og landevejen er det yngre Hjallerup opstået siden 1880'erne.

Der var skole i landsbyen, og den samlede bebyggelse gennemløb i de følgende årtier den for landsbyer typiske udvikling. I 1899 fandtes skole, kro, købmandshandel, mølle, bageri, andelsmejeri 1888, maltgøreri, postkontor og telegrafstation; i 1924 desuden filialkirke, afholdshotel, købmandshandler, brugsforening 1901 lokalindustri, sparekasse.

Markedspladsen og sidebanen Vodskov-Ø.Vrå (1924) over Hjallerup sikrede en fortsat vækst, så bysamfundet i 1960'erne havde skoler, hotel, politi, alderdomshjem, sparekasse, vejmaterialefabrik

Phønix, lokalindustri mv. Hjallerups udviklingspotentialer var dog beskedne, og stedet er i dag mest kendt for sit store marked.

## 2. Lokalisering

Hjallerup ligger på en flade af hævet havbund fra ishavet med den sydlige del af Jyske Ås i nord (Dronninglund Storskov) og lavere partier af hævet havbund fra stenalderen i syd.

## 3. Byplan og bebyggelse

Hjallerup nævnes 1457 som Hialldrup og angives som en slynget vejby. Landevejsbyen Hjallerup mod vest er en nyere bebyggelse, opstået i slutningen af 1800-årene.

#### 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Hjallerup besidder ingen fremtrædende natur- og kulturmiljøværdier. Dens potentiale som oplandsby og erhvervscentrum er ligeledes begrænset af nærheden til Aalborg. Fremtidsmulighederne knytter sig heller ikke til det store marked, der næppe udelukkende er et aktiv for bysamfundet som helhed. Hjallerup og mange andre landsbysamfund i Danmark har ikke umiddelbart mange udviklingspotentialer.

#### 5. Ejendomme og befolkningstal

##### Ejendomme

1921	150	gårde og huse
1955	364	husstande

##### Befolkningstal

1911	394
1921	748
1930	861
1955	1.163

#### 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.

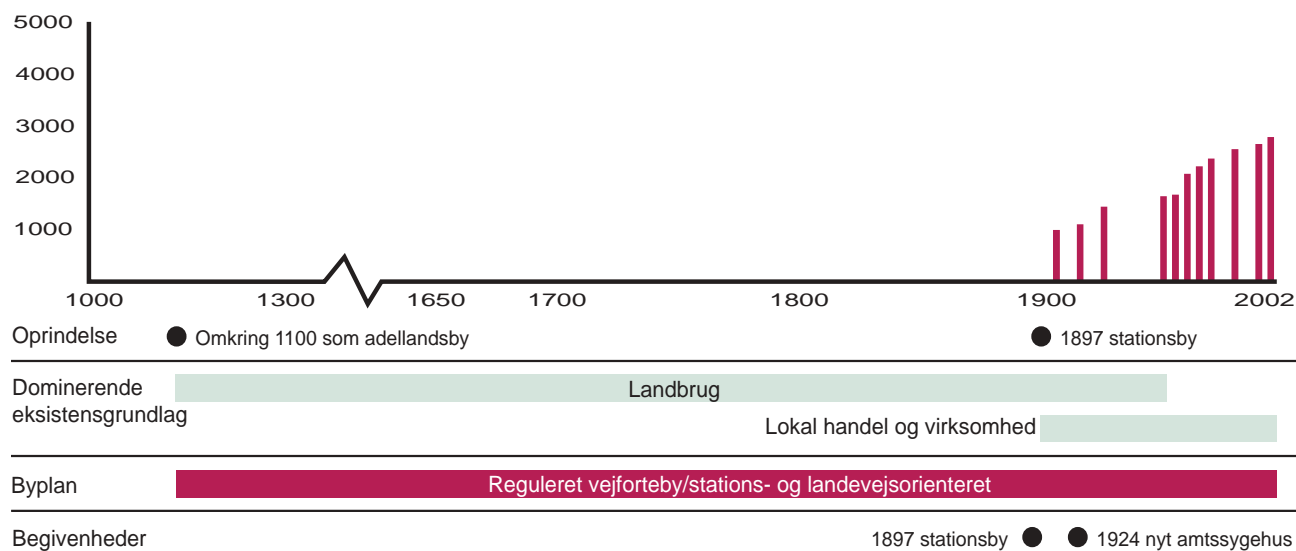
J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 73ff.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Hjørring Amt VI. 1899; s. 114ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Hjørring Amt V. 1924; s. 182ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,1. 1960; s. 275ff.

# Brovst



## 1. Erhvervsforudsætning

Brovst består af Brovst kirkeby i syd og Brovst stationsby i nord.

Landsbyen Brovst er en adel-kirkeby fra ældre middelalder (romansk kirke). Den beskrives ved 1875 som en landsby med kirke, præstegård og skole, men inden århundredskiftet var der tilkommet amtssygehus 1892, apotek, læge og dyrlæge, sparekasse, købmandsforretninger, mølle, bageri, farveri samt jernbanestation 1/2 fjerdingvej fra landsbyen.

Landsbyen påbegyndte altså en økonomisk udvikling i den sidste del af 1800-årene, men da jernbanen anlagdes godt 1 km mod nord flyttede det bebyggelses- og erhvervsmæssige centrum snart hertil. I 1920'erne var landsbyen stadig den vigtigste bebyggelse, men stagnerende i forhold til stationsbyen. Ved indgangen til 1960'erne var de tidligere funktioner i hovedsagen overflyttet til stationsbyen, som endnu ikke var vokset helt sammen med landsbyen.

Stationsbyen Brovst opstod ved anlægget af Nørresundby-Fjerritslev-Thistedbanen. Strækningen mellem Nørresundby og Fjerritslev åbnede for drift i 1897. Et par år senere beskrives stationsbyen som en selvstændig bebyggelse med skole, møllerier, dampsavværk og købmandsforretninger.

Stationsbyen udviklede sig hastigt omkring forbindelsesvejen mellem stationen og landsbyen (Jernbanegade) og omkring skæringen med Aalborg-Thisted landevejen, der ved anlæggelsen i 1830'erne førtes lidt nord om landsbyen. I begyndelsen af 1920'erne var der opstået nye erhvervs- og handelsvirksomheder, maskinfabrik, cementstøberi, savværk, købmandshandler, bank og sparekasse, avis og skoler. Et nyt amtssygehus opførtes 1923-1924 mellem de to bebyggelser.

Ved indgangen til 1960'erne var stationsbyen blevet den dominerende bebyggelse med et udbredt handels- og erhvervsliv, skoler, politi, Falckstation, stadion, biograf, lystanlæg 1944 m.m. Af industri nævnes Andelsmejeriet Brovst, bogtrykkeri, møbel-fabrik, Brovst Maskinfabrik (landbrugsmaskiner), Brovst Fjerkræslagteri (1941), Brovst Mølleri, teglværk (1906).

Med bilernes udbredelse fra 1960'erne, jernbanens nedlæggelse og forskydningerne i vækstpotentialerne til fordel for de større byer er Brovst og andre tilsvarende bysamfund kommet i vanskeligheder. Det er dog lykket at fastholde nogen oplandshandel og erhvervsvirksomhed., men som et symptom på udviklingen er sygehusets drift ved at blive indskrænket.

## 2. Lokalisering

Brovst er anlagt på den sydlige del af en smal nord-sydorienteret moræneø. Brovst bys jorder beskrives som fed og dyb muld, der for en stor del hviler på kridt, enkelte steder på grus og rødler, i modsætning til de omliggende udstrakte flader af hævet havbund fra stenalderen (sandmuldet jord, mosejord, kær og eng). Landsbyen er således randbeliggende mellem ager og eng, som det er typisk for landsbyerne i aalborgområdet på grund af de særlige landskabsforhold.

Stationsbyens lokalisering skyldes jernbanens linieføring. Den bestemtes af ingeniørmæssige overvejelser.



### 3. Byplan og bebyggelse

Brovst kirkeby angives som en reguleret vej- eller vejforsteby, men der er nogen usikkerhed omkring typebestemmelsen. Bebyggelsen har haft en øst-vestlig udbredelse omkring vejforten, og den genkendes stadig i bebyggelsen

Brovst stationsby er opstået syd for stationen, formentlig fordi jorderne mod nord lå under Bratskov. Bebyggelsen udbredtes dels langs Jernbanegade, dels langs Aalborg-Thisted landevejen og mod nordvest for deres skæring. Ved nyere byudvikling er de to bebyggelser smeltet helt sammen og der er tillagt bebyggelse mod vest, øst og nord.

### 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Brovsts muligheder i de sidste 100 år var dens midtstedsbeliggenhed i et lokalt opland. Bilismen fra 1960'erne bødede på lukningen af jernbanen, men i de seneste år har de store byers handel og erhverv og affolkningen på landet gjort det vanskeligt for de tidligere stationsbyers erhvervsliv. Indskrænkninger af sygehusvirksomheden i Brovst vil også få afgørende indflydelse på byens fremtid. Da Brovst samtidig savner fremtrædende natur- og kulturmiljøværdier vil byen have vanskeligheder med at fastholde en mulighed som bosætningsområde. Derfor er det alene initiativ, aktiv politisk indsats og gunstig konjunktur- og erhvervsudvikling som kan fastholde og øge væksten.

### 5. Ejendomme og befolkningstal

#### Brovst kirkeby

##### Ejendomme

1921	83	gårde og huse
1955	74	husstande

##### Befolkningstal

1911	457
1921	394
1930	374
1955	267

#### Brovst stationsby

##### Ejendomme

1921	174	gårde og huse
1955	519	husstande

##### Befolkningstal

1911	505
1921	676
1930	1.034
1955	1.622

### 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

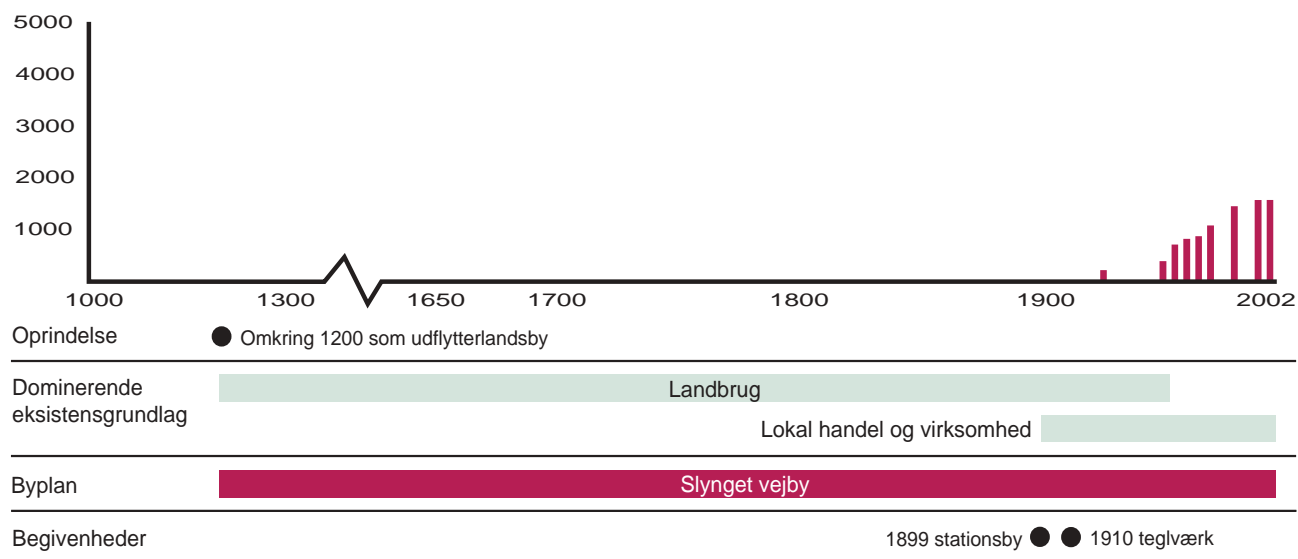
Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964. J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 102f.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Hjørring Amt VI. 1899; s. 168ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Hjørring Amt V. 1924; s. 257ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Hjørring Amt VI,1. 1960; s. 391ff. og Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 917.

# Gandrup



## 1. Erhvervsforudsætning

Gandrup er en middelalderlig udflytterlandsby, formentlig fra Vester Hassing. Den var ganske beskeden gennem århundreder. I 1875 fandtes skole og vejmølle. Et andelsmejeri blev oprettet 1890.

Gandrup blev station på privatbanen Frederikshavn-Sæby-Nørresundby, der åbnede for drift i 1899. Stationen trak beskeden vækst med sig, men Gandrup var ikke på nogen måde favoriseret frem for de omliggende stationer. I 1924 var der kommet brugsforening, fire købmandshandler, dampteglværk, maskinfabrik 1919, margarinefabrikken Østvendssyssel, bankfilial, gæstgivergård. Frem til 1960'erne udviklede byen sig i en typisk retning for de små landsby-stationsbyer - baptistkirke, kommunekontor 1956, alderdomshjem, kro, cementstøberi, bogtrykkeri. Det blev det efterhånden store teglværk som fastholdt arbejdspladser i landsbyen, og dermed også bebyggelse og erhvervsliv.

## 2. Lokalisering

Gandrup er anlagt på kanten mellem hævet havbund fra stenalderen, hævet havbund fra det senglaciale ishav og en mindre moræneø med et strøg af israndbakker, der kan følges fra Ulsted og over Hammer Bakker. Randbeliggenhed er typisk for aalborgområdets middelalderlige landsbyer.

## 3. Byplan og bebyggelse

Gandrup er opstået omkring en slynget landevej mellem Aalborg og Hals. På grund af terrænforholdene anlagdes jernbanen og stationen ca. 1 km nord for byen. Stationsbyudviklingen foregik derfor langs en vej mellem de to punkter, og de sidste årtiers beskeden byudvikling er udgået herfra.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Gandrups vækst skyldtes jernbanen og enkelte større virksomheder, hvoraf teglværket er blevet den dominerende. Byen havde dog ingen midtstedsbeliggenhed og dermed ingen særlige muligheder for at blive oplandsby. Bilismen fra 1960'erne og lukningen af jernbanen trak tværtimod i en modsat retning, og da Gandrup samtidig savner fremtrædende natur- og kulturmiljøværdier vil byen have vanskeligt ved at fastholde en mulighed som bosætningsområde uden teglværket. Ved en fortsat vækst i Aalborg vil der dog opstå bedre muligheder for at Gandrup kan udvikle sig til en forstadssatellit til storbyen, i lighed med hvad der er sket for de øvrige landsbysamfund i Aalborgs nærhed. Fremtidsmulighederne synes dermed knyttet til den store virksomhed og nærheden til Aalborg.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1955 109 husstande

### Befolkningstal

1930 193  
1955 363

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.

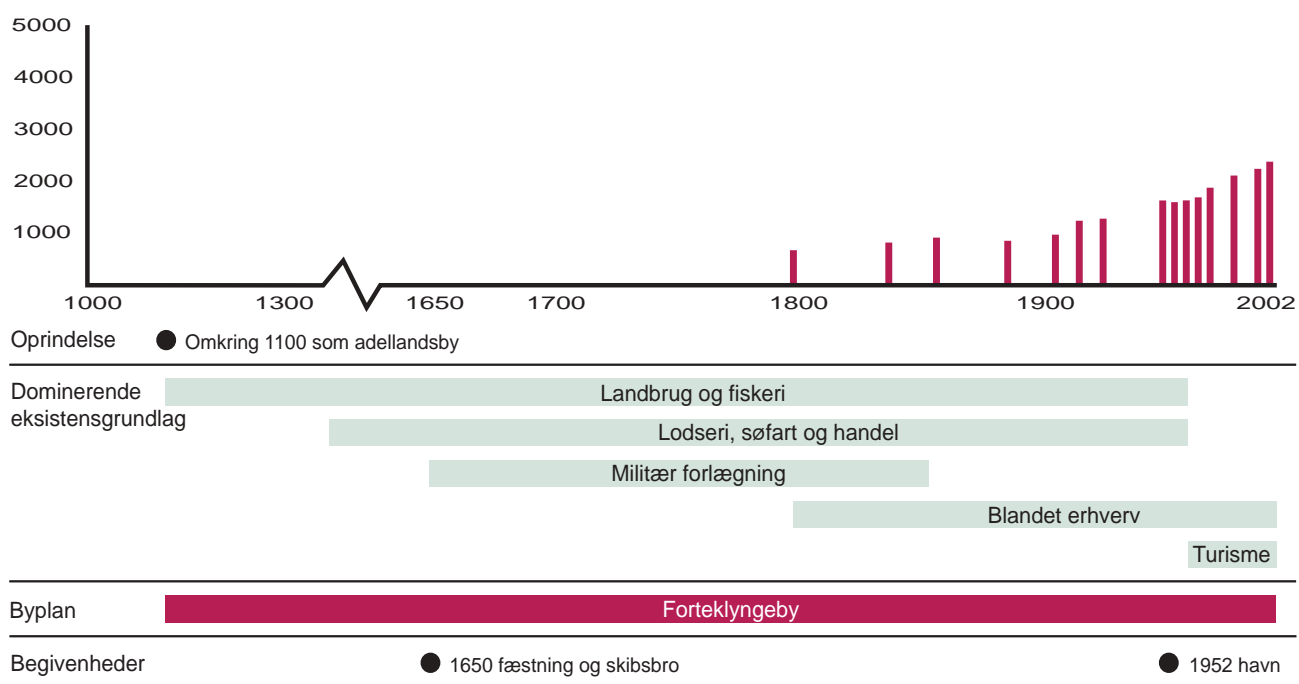
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 214.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 418f.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 589f.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 982ff.

## Hals



### 1. Erhvervsforudsætning

Hals er en middelalderlig adel-kirkelandsby, naturligt afgrænset fra områdets øvrige landsbyer af udbredte strækninger med kær- og moser. Den var krongods, som inden overgangen til 1200-årene skænkedes til Vitskøl Kloster, der anlagde en lade-gård her. 1482 nævnes fiskerlejet Hals, der muligvis er identisk med Hov.

Under de urolige 1600-år anlagdes 1626 en skanse, der blev ødelagt året efter under kejserkrigen. I 1646 genoptog Christian 4. planerne om en købstad og fæstning ved Hals, men først 1653-1654 blev den endnu bevarede skanse ved havnen anlagt. Fæstningen med krudtmagasin og tøjhus blev vedligeholdt til 1848, hvor det udgik af forsvaret og bygningerne blev nedrevet, fraset krudtmagasinet og tøjhuset.

Fæstningen anvendtes som karantænestation 1907-1934. Bygningerne overgik derefter til kommune-kontor, og skansearealerne udlagdes til anlæg mm. Ved anlægget af fæstningen byggede man også en skibsbro som vedligeholdtes til 1952, hvor den afløstes af den nuværende havn umiddelbart øst for den gamle bro.

Fortifikationen understreger, at Hals er et gammelt trafikalt knudepunkt i tilknytning til Limfjorden. Beliggenheden ved fjordens munding for enden af det smalle Langerak gav byen en særlig forudsætning for lodseri, søfart og handel med grove varer og proviant, idet al ind- og udgående sejlads skulle denne forbi. Først ved Vesterhavets gennembrud af Aggertangen i 1825 blev det muligt for den vestgå-

ende trafik at løbe ud denne vej. Skibsfartens sammen-  
trængen ved Hals gav muligheder for at folk kunne  
etablere sig som sømænd, fiskere og provianthandlere  
evt. i sammenblanding med en landbrugsøkonomi.

Ved overgangen til 1800-årene var Hov et blandet  
bysamfund af en vis størrelse og med et klart maritimt  
islæt. Dens økonomiske grundlag var landbrug, tørve-  
skær, søfart, handel, lodseri og fiskeri, og der var en  
mindre garnison. 1859 anføres om byen eller flækken  
Hals, at der fandtes kirke, præstegård, skole, fem køb-  
mænd, flere håndværkere, en vindmølle, to gæstgiveri-  
er, skibsbro, lodseri, toldsted, færge til Egense, og kort  
efter anlagdes en telegrafstation. De fleste husejere og  
indsiddere (fæstere af huse) var sømænd, fisk afsattes  
til landet, til skibe fra Aalborg og de øvrige limfjords-  
byer og til krejlere fra svenskekysten. Der afholdtes  
markeder flere gange om året.

Denne situation holdt sig gennem resten af 1800-årene  
med en markant og kortvarig opblomstring af fiskeriet  
i 1880'erne. I 1901 betegnes byen som en købstads-  
lignende landsby, sparekasse var oprettet 1870, en  
fattiggård opført 1874, realskole tilkommet 1883,  
sygehus 1895, lægebolig, andelsmejeri 1894, telefon-  
central og postkontor. Ved anløbsbroen med brohoved  
fandtes toldstation og et lodseri, der dels lodser over  
Hals Barre, dels til Frederikshavn og til Store- og Lille  
Bælt.

Hals fortsatte sin udvikling ad gamle spor gennem  
1900-årenes første del. Den betegnes 1924 som en  
købstadslignende landsby. Den havde fået et køb-  
stadsordnet skolevæsen 1919, og der var yderligere  
tilkommet missionshus 1906, brugsforening, teknisk  
skole, apotek 1914, bankfilial 1916, forsamlings-  
sal 1919, hoteller, savværk, konservesfabrik. I byen var 60  
hjemmehørende fiskere, der ejede 65 fartøjer.

Udviklingen fortsatte, i 1960 der var centralskole,  
handelsskole, kommunekontor, fra 1938 i det gl. tøjhus  
på Hals skanse, nu i den tidligere realskole opført ved  
skansen i 1889. Byen havde fået politikontor, stadion  
1933, alderdomshjem 1940, biograf, sømandshjem,  
savværk, tørvestrøelsesfabrik, bogtrykkeri. Ved den  
nye havn fra 1952 lå fiskeeksportforretning, bådebyg-  
geri, lodsstation, told, redningsstation 1921. Færgeleje  
lige vest for havnen blev taget i brug i 1961.

Med søfartens omlægning gennem 1900-årene, lim-  
fjordssejladens stærkt aftagende betydning, fiskeriets  
nedgang efter 1960'erne og dens koncentration på  
større havne, og endelig landdistrikternes affolkning,  
synes Hals at være sat i en vanskelig situation uden  
særlige erhvervsmuligheder og på grund af sin belig-  
genhed uden mulighed for at være oplandsby.

Til gengæld rummer omegnen betydelige værdier i  
en turistmæssig sammenhæng. Kysten er behagelig  
og velegnet til badeliv, de omgivende skove tiltræk-

kende. Fra 1960'erne er der anlagt udstrakte sommer-  
husområder mellem Hals og Hov, og Hals tiltrækker  
mange fritidssejlere. Fra at have baseret sin økonomi  
på en gammel blandhusholdning er bysamfundet i vid  
udstrækning overgået til at basere sig på turisme, sam-  
tidig med at dens natur- og kulturmiljøværdier tiltræk-  
ker den type af bosætning og erhverv, som er ubundet  
af traditionelle vilkår.

## 2. Lokalisering

Området omkring Hals er hævet havbund fra stenal-  
deren. Mod øst ligger udbredte strandvoldssystemer  
af rimmer og dopper, opstået ved materialetransport  
langs kysten. Den lavvandede udligningskyst med  
sandbarrer gør kysten velegnet til badestrand. Hele  
området er lavt og fladt.

## 3. Byplan og bebyggelse

Hals var oprindeligt en forteby, der ved bebyggel-  
sesudvikling inden 1800-årene udviklede sig til en  
forteklyngeby. I 1800-årene reduceredes forten til en  
nord-sydgående hovedgade og et østligt parallelstrøg.  
Ved omlægning i nyere tid er hovedstrøget flyttet  
hertil, og byen har udviklet sig mod vest og øst for  
bykernen, men kun i begrænset omfang mod nord for  
hovedvejen.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Hals har som andre landsbysamfund ved vandet haft  
flere ressourcer at udnytte - landbrug, fiskeri, søfart,  
turisme. Beliggenheden ved et gammelt trafikstrate-  
gisk knudepunkt gav byen særlige erhvervsmæssige  
muligheder og har tilført stedet betydelige kulturmil-  
jøværdier. Samtidig er naturforholdene smukke og  
behagelige. Hals vil derfor i de kommende år kunne  
tiltrække gæster og tilflyttere af mange forskellige  
kategorier.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1890	148	huse
1921	233	gårde og huse
1955	504	husstande

### Befolkningstal

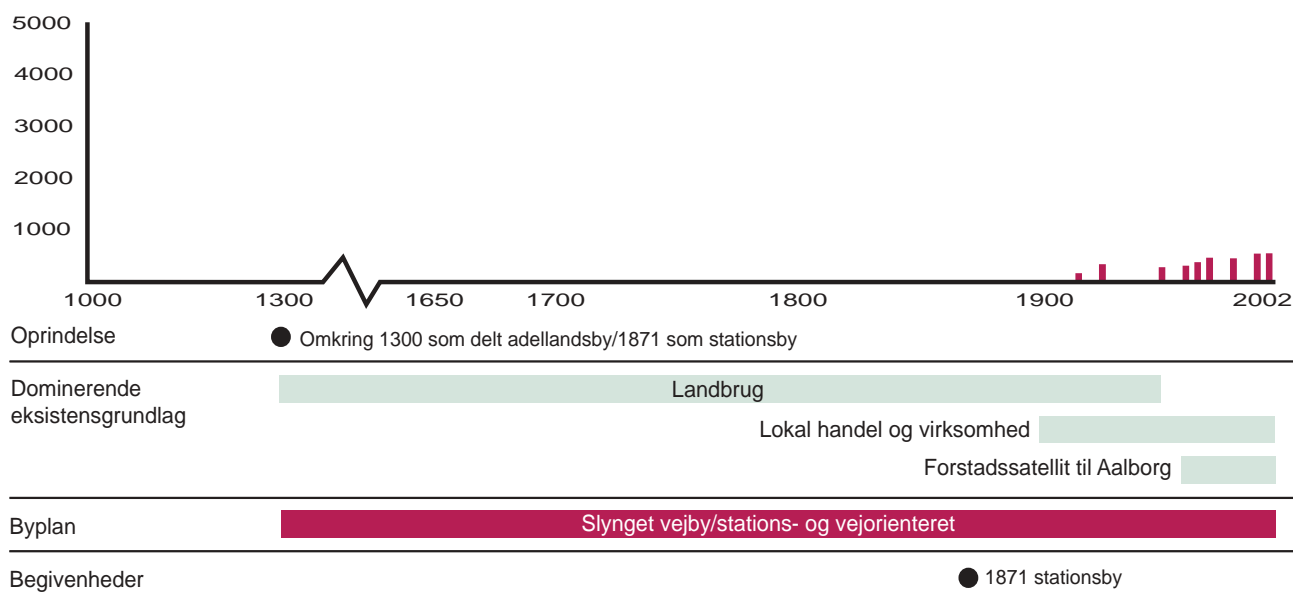
1801	643
1840	790
1860	884
1880	1.041
1890	824
1911	941
1921	1.207
1930	1.247
1955	1.595

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.  
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Speciel Deel. Andet Bind. Kjøbenhavn 1859; s. 194f.  
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 215ff.  
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 422ff.  
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 595ff.  
J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 991ff.

## Sulsted



### 1. Erhvervsforudsætning

Sulsted lå oprindeligt ved den anseelige romanske Sulsted kirke ca. 2 km mod sydøst ved kanten af Hammer Bakker og var en middelalderlig adel-kirkeby. Navneefterleddet antyder at det er en landsby fra vikingetiden som flyttede hertil. Landsbyen deltes tilsyneladende før midten af 1300-årene i Vestbjerg og Sulsted.

Sulsted var gennem århundreder en almindelig landsby. Den havde præstegård og sandsynligvis fra 1600-årene også skole. Sulsted blev station på den nordjyske stambane, der åbnede for drift i 1871. På grund af sporføringen anlagdes stationen en god kilometer nordvest for landsbyen, og det bysamfund som voksede frem her er først i de senere år er groet sammen med landsbyen.

Landsbyen udviklede sig i 1800-årene som en almindelig sognekommunal hovedbebyggelse på landet. Den fik fattiggård 1884, sparekasse 1885, og der var mølle. I begyndelsen af 1900-årene kom købmandshandel, brugsforening, fællesmejeri 1908, senere telefonstation og listefabrik.

Stationsbyen udviklede sig uafhængigt af landsbyen. Men stationen lå så tæt på Aalborg/Nørresundby, at den ikke kunne drage nogen særlig fordel af banen. Stationsbyen var tilsvarende ganske beskednen med få gårde og huse ved overgangen til 1900-årene, og den udviklede sig langsomt gennem det meste af 1900-årene.

Et gæstgiveri etableredes inden 1901, og i 1924 fandtes desuden savskæreri, andelsmejeri 1923, købmandshandler, postekspedition og telegrafstation på stationen. I 1927 tilkom et fællesmejeri, men iøvrigt stod udviklingen i stampe, og befolkningmængden var faldende fra 1930'erne

Begge bysamfund stod stille eller var i tilbagegang i 1960'erne. De havde ingen muligheder som oplandsby, og det faldende behov for arbejdskraft i landbruget begyndte for alvor at trække befolkningen til Aalborg/Nørresundby. Toget og bilernes udbredelse betød dog at en del kunne blive og bosætte sig og pendle til arbejde i storbyen.

## 2. Lokalisering

Sulsted ligger ved en terrænkant mellem eng og ager. Selve landsbyen findes på en smal strimmel af hævet havbund fra det senglaciale ishav med lavere arealer af hævet havbund fra stenalderen neden for mod vest og mod sydøst en højtliggende moræneø med den markante randmoræne, Hammer Bakker. Lokaliseringen er bestemt af landbrug.

## 3. Byplan og bebyggelse

Landsbyen Sulsted betegnes som en slynget vejby. Vejen gennem landsbyen blev hovedlandevej mellem Aalborg og Hjørring. Ved bebyggelsesudvikling gennem de senere årtier er de to bebyggelser mellem landevejen og jernbanen smeltet sammen.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Gennem de senere årtier er Sulsteds tidligere funktioner som landsby og stationsby blevet udtømt. I stedet er bebyggelsen overgået til at være en forstadssatellit til Aalborg, og nærheden til storbyen samt den nye motorvej betyder, at denne funktion kan fortsættes. Området rummer tillige visse naturværdier, Hammer Bakker, men bebyggelsen har ingen fremtrædende kulturmiljøværdi. Fremtidsmulighederne synes derfor knyttet til nærheden til Aalborg.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Sulsted stationsby

#### Ejendomme

1921	38	gårde og huse
1955	86	husstande

#### Befolkningstal

1921	148
1930	310
1955	261

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.  
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 210ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 410ff.

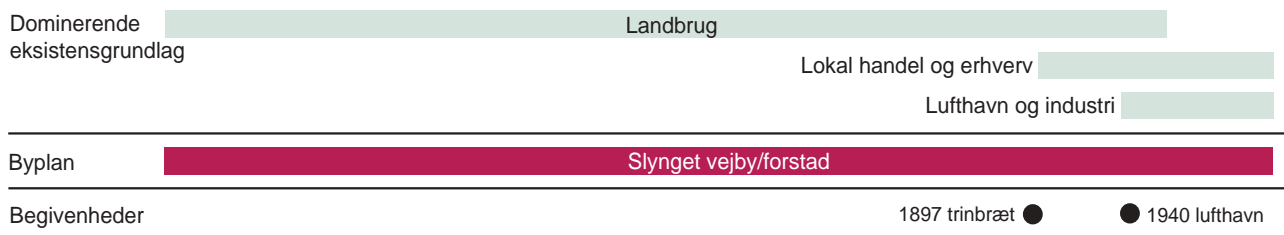
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 577ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 963ff.

# Vadum



Oprindelse ● Omkring 1100 som adellandsby/1950 forstad til lufthavn



## 1. Erhvervsforudsætning

Vadum er en middelalderlig kirke-adelby. Landsbyens navneefterled antyder, at det er et landsbysamfund fra jernalderen, som er flyttet hertil fra et sted i nærheden. Bebyggelsen synes opsplittet gennem middelalderen, hvor udflyttere har koloniseret de omliggende småpartier af hævet havbund fra istidens slutning, der ligger som øer i stenalderhavets udstrakte sletter af hævede havbund. Vadum har således udskilt Vadumstorp samt Ø. og V. Halne. Kirken i Vadum/Torpet er romansk og opført i slutningen af 1100-årene.

Vadum blev station (trinbræt) på privatbanen Nørresundby, Aabybro, Fjerritslev, der åbnede for drift i 1897. Trinbrættet gav ikke anledning til nogen bydannelse af betydning. I 1924 fandtes spredt en brugsforening, to købmandshandler og afholdshotel. I nærheden var opstået et andelsmejeri 1887, senere tilkom missionshus 1933, alderdomshjem 1959, kro, sparekassefilial.

Det var således ikke banen, der bragte vækst til området, men efter 2. verdenskrig den civile og militære lufthavn samt enkelte industrier. I dag er den moderne bebyggelse Vadum, der ligger mellem Vester og Øster Halne, i høj grad tilknyttet disse arbejdspladser.

## 2. Lokalisering

Vadum ligger på et ganske lille, fladt plateau af hævet havbund fra det senglaciale ishav. Vest for findes et tilsvarende plateau med Ø. og V. Halne. Disse jævne flader hæver sig kun 3-4 m over de omgivende flader af hævet havbund fra stenalderen,

med de var mere frugtbare og tørre, og bebyggelsen følger ganske nøje den bugtede grænseflade mellem de to landskabsniveauer.

## 3. Byplan og bebyggelse

Vadum er en slynget vejby. Den moderne parcelhusbebyggelse mod vest skyldes lufthavnen, der beskæftiger et omfattende personel. Vel landevejen er der udlagt et mindre industriområde.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Den moderne bebyggelse ved Vadum knytter sig til den store militære og civile lufthavn og enkelte industrier. Så længe disse arbejdspladser eksisterer er der grundlag for bebyggelsen.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

ingen oplysninger

### Befolkningstal

ingen oplysninger

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

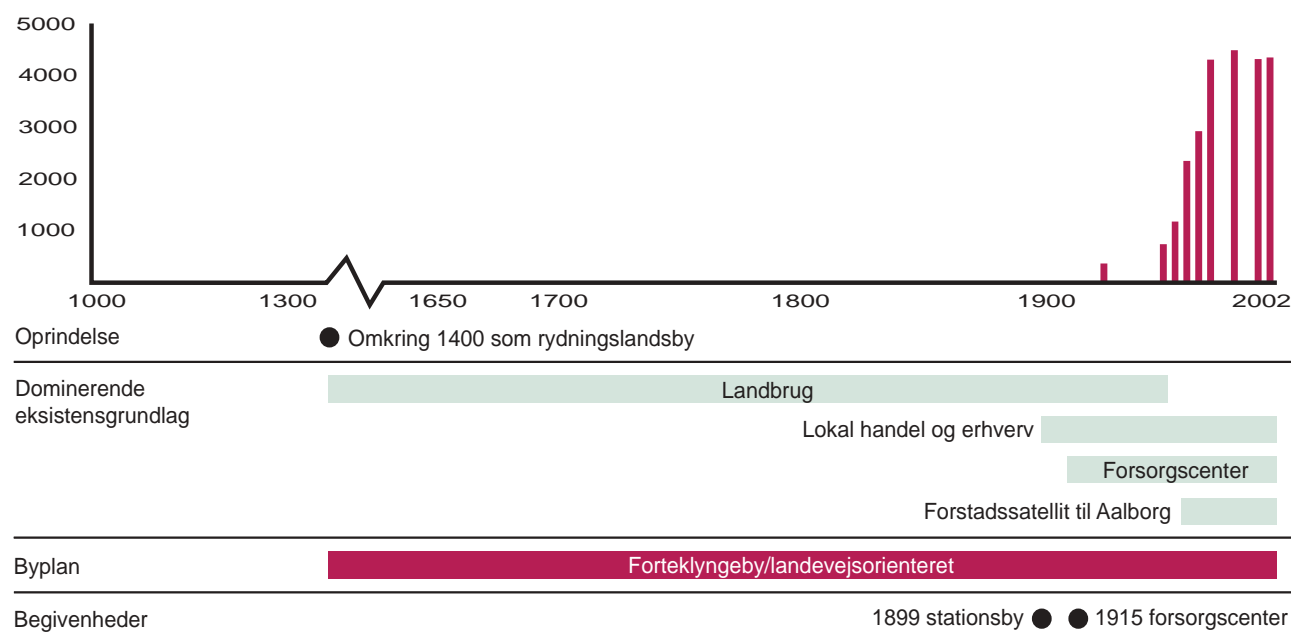
Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 405ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 568ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 951ff.

## Vodskov



### 1. Erhvervsforudsætning

Gl. Vodskov er formentlig en semmiddalderlig rydningsby, eller en lidt ældre udflytterlandsby. Sognekirken, Hammer kirke, ligger enligt på nordsiden af bakkerne, og den romanske bygning tyder på, at landsbyerne i sognet er anlagt ved en udflytning fra en ældre adel-kirkelandsby.

Vodskov var en ganske lille landsby gennem århundreder. Den havde skole i 1800-årene, fik forsamlingshus med gæstgiveri 1888, og der var en mølle i 1901. Med anlægget af privatbanen Nørresundby-Sæby-Frederikshavn, der åbnede for drift i 1899, tilførtes stedet udviklingsmuligheder. På grund af linieføringen kom stationen til at ligge ca. 1 km syd for landsbyen og der opstod stationsbybebyggelse her. Nærheden til Aalborg betød imidlertid, at Vodskov ingen muligheder havde for at udvikle sig til en oplandsby.

Et større område i Hammer Bakker umiddelbart nord for landsbyen blev i 1915 udpeget til anlægssted for en åndssvageanstalt for det nordlige Jylland, senere kaldt Forsorgscentret for Nordjylland. Den store institution anlagdes efter lov af 1915 og åbnede for drift i 1917. Anstalten var fra begyndelsen planlagt til at huse 760 patienter, og der skulle drives avlsbrug, gartneri og nogen industri.

Den store arbejdsplads tiltrak efterhånden bebyggelse. En filialkirke for landsbyen og stationsbyen var bygget 1909, en ny skole 1910, og der kom et par købmandshandler inden Vodskov i 1924 blev udgangspunkt for Vodskov-Ø. Vrå banen. I den anledning blev stationen betydelig udvidet. Bebyggelsens nærhed til Aalborg og dens tilknytning til den store anstalt betød imidlertid, at bysamfundet ikke udviklede særlige institutioner eller erhvervsvirk-



somheder. I 1961 var der tilkommet missionshus 1933, alderdomshjem 1938, kommunekontor 1958, bankfilial, andelsmejeri, møbelfabrik, cementstøberi, postekspedition og telefoncentral.

Også i tiden frem til i dag har Vodskovs udvikling været knyttet til det store forsorgscenter og nærheden til Aalborg. Der er således i de sidste 40 år sket en kraftig bebyggelsesudvikling mellem den tidligere landsby og stationsbyen.

## 2. Lokalisering

Vodskov ligger på en smal terrænrand af hævet havbund fra det senglaciale ishav. Syd for findes lavere partier af hævet havbund fra stenalderen, nord for den markante randmoræne, Hammer Bakker, der optager det meste af en moræneø, som hævede sig over ishavet.

## 3. Byplan og bebyggelse

Vodskov angives som en forteklyngeby. De oprindelige forhold er i dag helt udviskede. Ved anlægget af jernbanen i 1899 opførtes stationen umiddelbart sydøst for landevejen mellem Aalborg og Sæby, og der opstod nogen stationsbybebyggelse langs landevejen og ad vejen mod nord til landsbyen, der med stationsbyens opkomst skiftede navn til Gl. Vodskov. Byudviklingen var dog beskeden i den første del af 1900-årene. Først fra 1960'erne er der sket en kraftig tilvækst af praelhuskvarterer.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Vodskov har ingen fremtrædende kulturmiljøværdier, men en behagelig beliggenhed på den sydvendte side af de smukke Hammer Bakker, hvis tilgængelighed er en betingelse for udnyttelsen af naturværdierne i en rekreativ sammenhæng. Iøvrigt må vurderingen af bebyggelsens fremtidsmuligheder bero på nærheden til Aalborg, som gør det muligt at bibeholde og udvikle bebyggelsen.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1955	225	husstande
------	-----	-----------

### Befolkningstal

1930	348
1955	720

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.

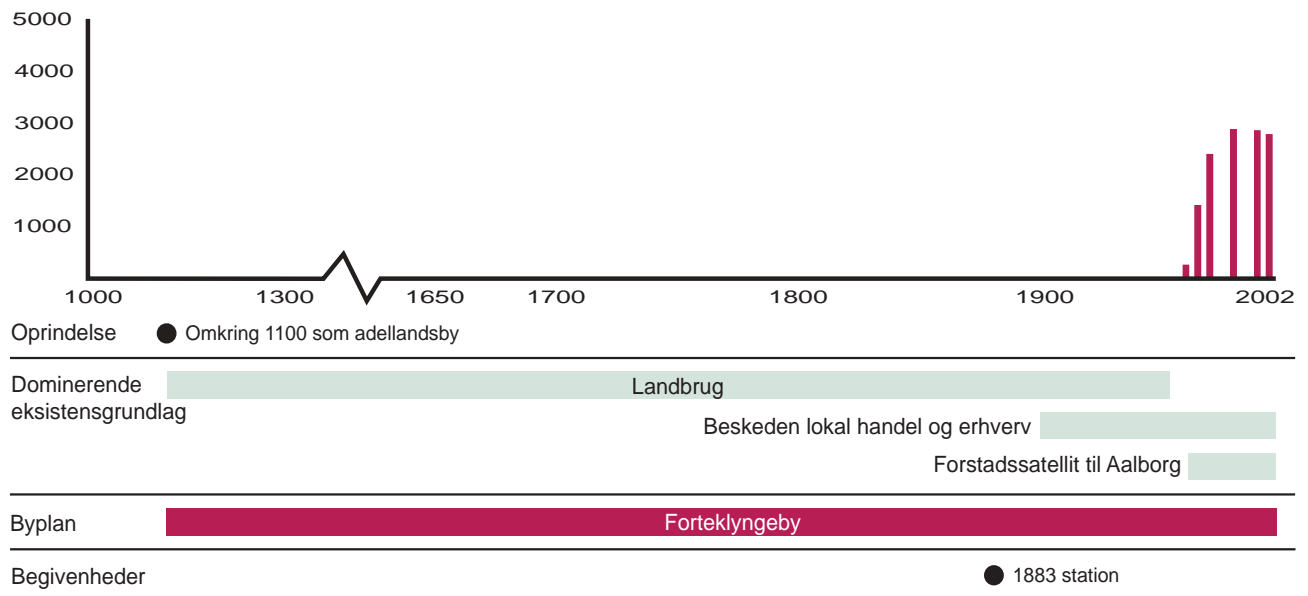
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 212f.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 415ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 583ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 975ff.

# Klarup



## 1. Erhvervsforudsætning

Klarup er en middelalderlig adel-kirkelandsby. Den ligger ganske tæt ved Romdrup i sydvest, der ligeledes er en middelalderlig adel-kirkelandsby. De er formentlig begge opstået i vikingetiden og ved overgangen til middelalderen flyttet til deres nuværende plads. Begge vedblev gennem århundreder at være almindelige landsbyer. I 1800-årene var Klarup annekts til Romdrup.

Klarup/Romdrup blev 1883 station på privatbanen Aalborg-Hadsund, og der opstod en stationsbybygning (Snurom), som i hovedsagen kom til at ligge i Romdrup sogn. Jernbanen bragte imidlertid ikke megen vækst med sig. Landsbyerne lå for tæt på Aalborg til at de kunne udvikle sig som oplandsbyer. I 1901 beskrives stationsbyen som en samling huse og et forsamlingshus. Klarup havde ingen forretninger eller virksomheder, skolen lå i Romdrup. I 1924 var der tilkommet et sparekassefilial i stationsbyen og en købmandshandel, i Klarup var der ligeledes tilkommet en købmandshandel og et fællesmejeri 1908.

Frem til 1960 voksede de to bysamfund sammen, men der udviklede sig intet særlig handels- eller erhvervsliv. I stationsbyen fandtes postekspedition og telefoncentral, i Klarup sportsplads, cement- og mørtelfabrik 1954, svineavlscenter og maskinstation.

Stationen og fra 1960'erne den udbredte bilisme betød imidlertid at folk kunne bosætte sig i byen og pendle til Aalborg. Derefter er Klarup blevet udbygget som forstad til Aalborg, mens det ikke i nær samme omfang er sket i Romdrup.

## 2. Lokalisering

Aalborgområdets geologi kendetegnes af en række større eller mindre moræneklædte kridtøer, der har raget op over stenalderhavet. Havets tidligere bundflade ligger nu som udbredte lave strækninger på begge sider af Limfjorden. En hovedpart er blevet afdrænet gennem de sidste 100-150 år og har fået nogen udflyttet bebyggelse på trods af det vandlidende terræn. Andre områder ligger fortsat hen som lave enge og strandenge, mens endnu andre er blevet indvundet ved inddigning og udpumpning.

Kridtknuderne er geologisk set rester af et kridtplateau, der har rejst sig fra undergrunden under tidligere istider. Dets front lå oprindeligt lige nord for nørresundbyområdet og havde en vestnordvest østsydøstlig udstrækning. I dag er fronten nederoderet og ligger tilbagetrukket til Himmerlands nordvendte side, der mange steder er dybt indskåret af iserosionsdale, så randen fremstår som en række halvøer.

I dette område knytter næsten alle landsbyer fra middelalderen sig til de landskabelige rande mellem øer og enge. Beliggenheden er bestemt af landbruget, fordi her kunne to vigtige ressourcer forenes, græsgangene gav hø og gødning, der anvendtes i agerdyrkningen på kridtøerne med deres bekvemme og ofte ret frugtbare jorde. Tilgangen til store engstrækninger har medført at landsbyerne på øerne sydøst for Aalborg kom til at ligge tæt.

Klarup ligger således på nordsiden af den s.k. Gudum-ø. Mod nord findes lave arealer over mod den s.k. Tranders-ø og Langerak. Mod syd stiger terrænet på nogle få kilometer til ca. 70 m.

### 3. Byplan og bebyggelse

Klarup angives som en forteklyngeby. Reminiscenser af forten findes stadig i gadenettet nord for kirken. I de senere årtier er der tillagt en forstadsbebyggelse omkring det ældre bylegeme.

### 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Klarup er i de senere årtier blevet udbygget som forstad til Aalborg. Landsby- og siden stationsbypræget er i hovedsagen forsvundet og bebyggelsen besidder ingen særlige kulturmiljøværdier. Derimod rummer naturomgivelserne visse kvaliteter, som kan fremhæves. Bebyggelsens fremtidsmuligheder knytter sig til Aalborgs udvikling.

### 5. Ejendomme og befolkningstal

#### Ejendomme i Klarup sogn

1890	50	gårde og huse
1921	81	do.
1955	85	husstande

#### Befolkningstal i Klarup sogn

1801	186
1840	222
1850	226
1860	289
1870	339
1880	306
1890	301
1901	286
1921	375
1930	365
1955	332

#### Ejendomme i Romdrup sogn

1890	68	gårde og huse
1921	104	do.
1955	163	husstande

#### Befolkningstal i Romdrup sogn

1801	187
1840	218
1850	239
1860	274
1870	373
1880	423
1890	451
1901	423
1921	529
1930	538
1955	610

### 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.

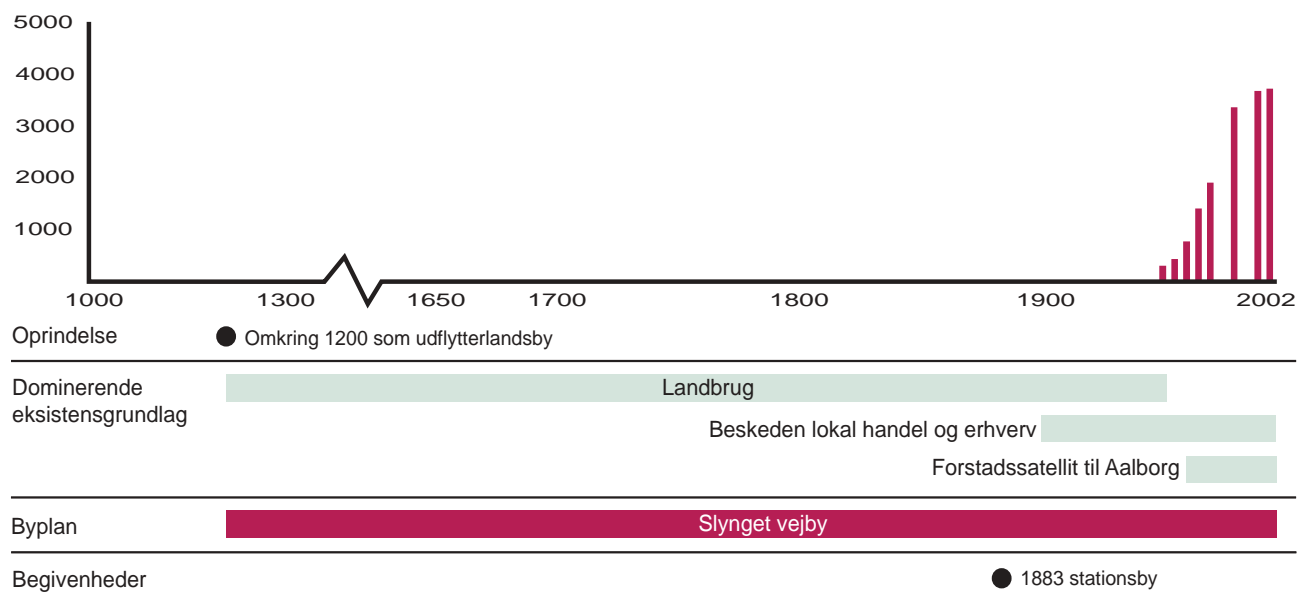
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 250f.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 434ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 612ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 1013ff.

# Gistrup



## 1. Erhvervsforudsætning

Gistrup er en middelalderlig udflytterlandsby fra Nøvling. Den vedblev gennem århundreder at være en almindelig landsby. Bebyggelsen samlede sig om Hadsundlandevejen, der oprindeligt slyngede sig gennem byen og løb gennem Vejgård til Aalborg. Landsbyen havde biskole og en vejrmølle i 1875.

Samfundets modernisering i 1800-årene nåede til byen, da den i 1883 blev station på privatbanen Aalborg-Hadsund. Stationen opførtes midt i byen, umiddelbart vest for landevejen. Gistrup lå imidlertid tæt på Aalborg og havde ingen muligheder for at udvikle sig til et særligt oplandscenter med handel og erhverv.

Gistrup vedblev derfor at være et landligt sted. Den fik egen skole 1901, en baptisthøjskole var etableret 1899, og inden 1924 fandtes brugsforening, købmandshandel, kro og postekspedition ved stationen. Baptisthøjskolen omdannedes 1928 til hvilehjem, men ivotrig skete der ikke meget.

Jernbanen og især fra 1960'erne den udbredte bilisme betød imidlertid at folk kunne bosætte sig i byen og pendle til Aalborg. Derefter er Gistrup blevet udbygget som forstad til Aalborg.

## 2. Lokalisering

Aalborgområdet geologi kendetegnes af en række større eller mindre moræneklædte kridtøer, der har raget op over stenalderhavet. Havets tidligere bundflade ligger nu som udbredte lave strækninger på begge sider af Limfjorden. En hovedpart er blevet afdrænet gennem de sidste 100-150 år og har fået nogen udflyttet bebyggelse på trods af det vandlidende terræn. Andre om-

råder ligger fortsat hen som lave enge og strandenge, mens endnu andre er blevet indvundet ved inddigning og udpumpning.

Kridtknuderne er geologisk set rester af et kridtplateau, der har rejst sig fra undergrunden under tidligere istider. Dets front lå oprindeligt lige nord for nørresundbyområdet og havde en vestnordvest østsydøstlig udstrækning. I dag er fronten nederoderet og ligger tilbagetrukket til Himmerlands nordvendte side, der mange steder er dybt indskåret af iserosionsdale, så randen fremstår som en række halvøer.

I dette område knytter næsten alle landsbyer fra middelalderen sig til de landskabelige rande mellem øer og enge. Beliggenheden er bestemt af landbruget, fordi her kunne to vigtige ressourcer forenes, græsgangene gav hø og gødning, der anvendtes i agerdyrkingen på kridtøerne med deres bekvemme og ofte ret frugtbare jorde.

Gistrup ligger således på nordsiden af den s.k. Lundbyø. Mod nord adskilles Lundbyøen fra den s.k. Trandersø af en smalt sænkning, der oprindeligt var et sund i stenalderhavet. Mod syd findes et storformet bakke-land med stedvis meget urolig overflade. Her ligger de fredede Lundby Bakker.

## 3. Byplan og bebyggelse

Gistrup lå oprindeligt omkring en slynget vej, som siden blev til landevej mellem Aalborg og Hadsund. Landevejen er blevet rettet ud og ført øst om byen i de senere år, men rester af det oprindelige forløb findes stadig.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Gistrup er i de senere årtier blevet udbygget som forstad til Aalborg. Landsby- og siden stationsby-præget er i hovedsagen forsvundet og bebyggelsen besidder ingen særlige kulturmiljøværdier. Derimod rummer naturomgivelserne visse rekreative kvaliteter. Bebyggelsens fremtidsmuligheder knytter sig til Aalborgs udvikling.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

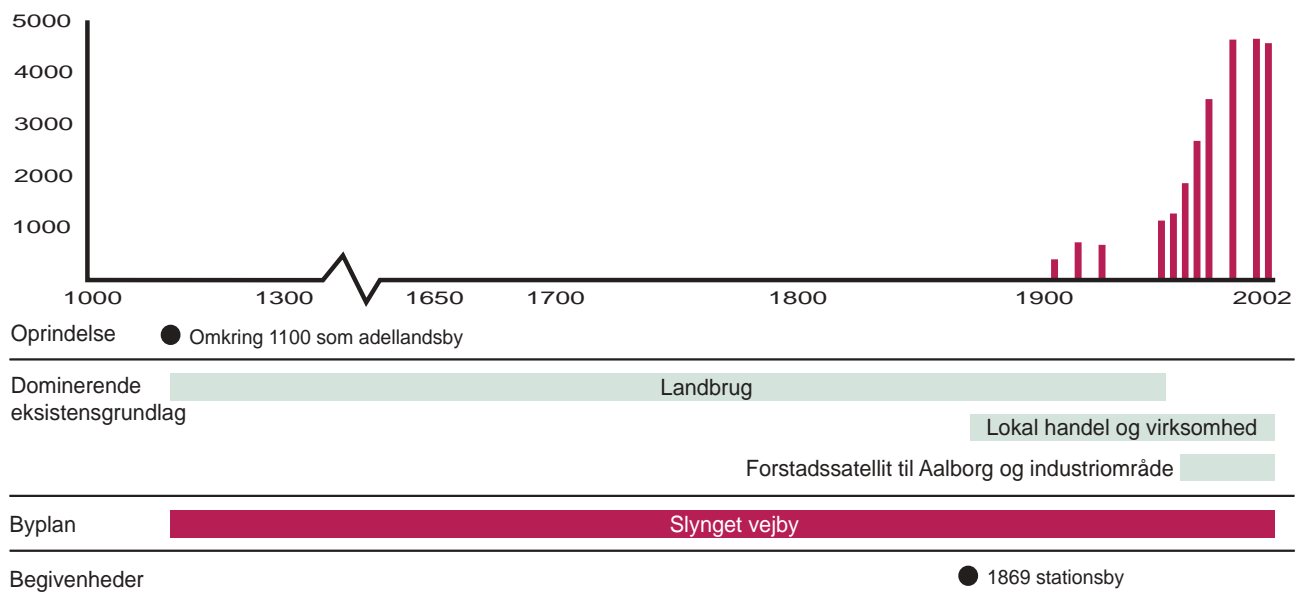
### Ejendomme

1955 82 husstande

### Befolkningstal

1955 288

## Svenstrup



## 1. Erhvervsforudsætning

Svenstrup er en middelalderlig adel-kirkeby. Landsbyen med kirke lå nord for Guldbækken, men havde i 1600-årene afspaltet en bebyggelse i syd (Ndr. og Sdr. Svenstrup). Svenstrup lå på landevejen mellem Hobro og Aalborg og blev station på den østjyske længdebane, der 1869 førtes igennem fra Randers til Aalborg, og i 1899 desuden udgangspunkt for jernbanen til Nibe. Oplandet var dog beskedent, og Svenstrup blev ingen større stationsby.

I 1900-årenes første halvdel var landbrug stadig det betydeligste erhverv, og der fandtes sparekasse, andelsmejeri (1890), kro, vandmøller, købmandshandler, brugsforening og nogen lokal industri, senere tilkom enkelte mere eksportorienterede virksomheder.

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 250.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 433f.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 611f.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 1012ff.

Svenstrup kunne drage fordel af en relativt god beliggenhed ved den østjyske længdebane. Fra 1960'erne betød samfundets almindelige økonomiske vækst og bilernes udbredelse, at bysamfundet kunne udvikle sig som forstad til Aalborg. Siden er Svenstrup udviklet som bosætnings- og erhvervsområde og har vokset betydeligt.

## 2. Lokalisering

Aalborgområdets geologi kendetegnes af en række større eller mindre moræneklædte kridtøer, der har raget op over stenalderhavet. Havets tidligere bundflade ligger nu som udbredte lave strækninger på begge sider af Limfjorden. En hovedpart er blevet afdrænet gennem de sidste 100-150 år og har fået

nogen udflyttet bebyggelse på trods af det vandlidende terræn. Andre områder ligger fortsat hen som lave enge og strandenge, mens endnu andre er blevet indvundet ved inddigning og udpumpning.

Kridtknuderne er geologisk set rester af et kridtplateau, der har rejst sig fra undergrunden under tidligere istider. Dets front lå oprindeligt lige nord for nørresundbyområdet og havde en vestnordvest øst-sydøstlig udstrækning. I dag er fronten nederoderet og ligger tilbagetrukket til Himmerlands nordvendte side, der mange steder er dybt indskåret af iserosionsdale, så randen fremstår som en række halvøer.

I dette område knytter næsten alle landsbyer fra middelalderen sig til de landskabelige rande mellem øer og enge. Beliggenheden er bestemt af landbruget, fordi her kunne to vigtige ressourcer forenes, græs-gangene gav hø og gødning, der anvendtes i agerdyrkningen på kridtøerne med deres bekvemme og ofte ret frugtbare jorde.

Svenstrup ligger mellem i et storbakket landskab i vest og enge i Østerådalen i øst. Østerådalen er en iserosionsdal, der henlå som en fjordarm i stenalderhavet er dalbunden ret flad. Fra sydvest løber Guld-bækken nord om byen, hvor den falder i Østerådalen

### 3. Byplan og bebyggelse

Landsbybebyggelsen samlede sig omkring en slynget vej, der fra landevejen i øst løb mod nabobebyggelserne. Anlægget af jernbanen øst for landevejen trak stationsbybebyggelsen i denne retning.

### 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Svenstrup er i de senere årtier blevet udbygget både som forstad til Aalborg og som industri- og virksomhedsområde i nær kontakt med motorvejen. Landsby- og siden stationsbypræget er i hovedsagen forsvundet og bebyggelsen besidder ingen særlige kulturmiljøværdier. Heller ikke de nære naturomgivelser har særlige kvaliteter. Fremtidsmulighederne synes derfor at knytte sig til Aalborgs udvikling og til områdets egen virksomhedsudvikling.

### 5. Ejendomme og befolkningstal

#### Ejendomme

1921	162	gårde og huse
1955	344	husstande

#### Befolkningstal

1911	371
1921	700
1930	650
1955	1.116

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.

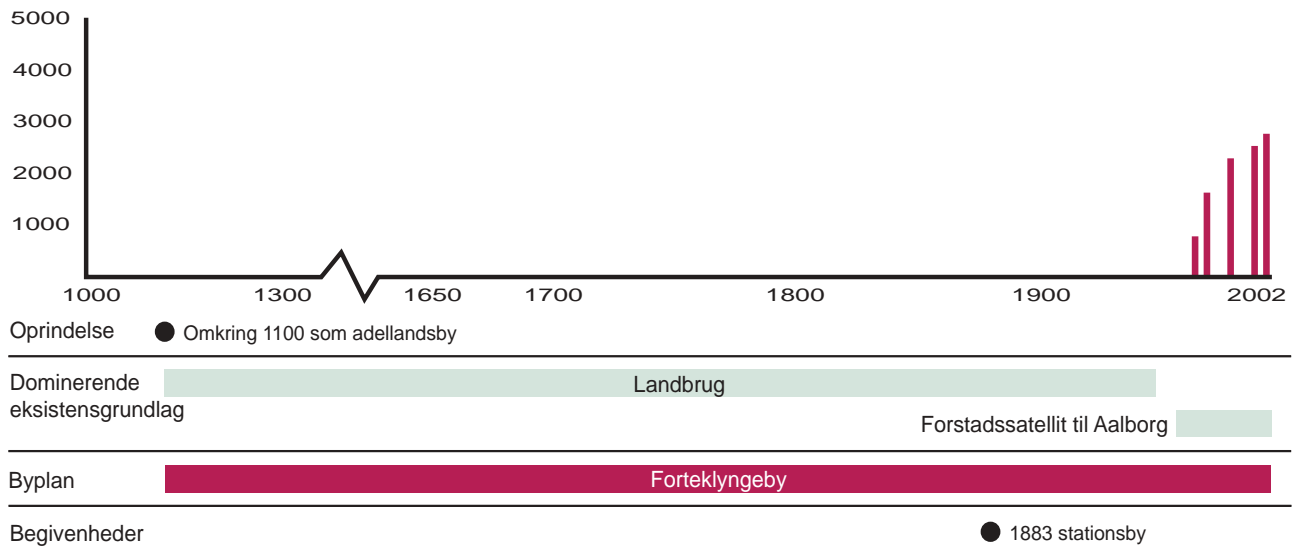
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 259.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 451f.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 634f.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 1047ff.

# Storvorde



## 1. Erhvervsforudsætning

Storvorde er en middelalderlig adel-kirkelandsby. Den vedblev gennem århundreder at være en almindelig landsby med skole, sandsynligvis fra 1600-årene. I 1875 var erhvervet udelukkende jordbrug, og der fandtes en mølle og en kro i landsbyen.

Storvorde blev station på privatbanen Aalborg-Hadsund, der førtes forbi i 1883. Jernbanen bragte dog ingen erhvervsudvikling til lokalsamfundet, dertil lå den for tæt på Aalborg, og byen selv havde ingen forudsætninger for at udvikle handel og virksomhed. I 1901 var der tilkommet endnu en mølle, i 1924 fandtes købmandsforretninger, brugsforening, afholdshotel, og i 1961 cementstøberi og telefoncentral.

Gennem de sidste par årtier har Klarup og Storvorde udviklet sig til forstæder til Aalborg.

## 2. Lokalisering

Aalborgområdets geologi kendetegnes af en række større eller mindre moræneklædte kridtøer, der har raget op over stenalderhavet. Havets tidligere bundflade ligger nu som udbredte lave strækninger på begge sider af Limfjorden. En hovedpart er blevet afdrænet gennem de sidste 100-150 år og har fået nogen udflyttet bebyggelse på trods af det vandlidende terræn. Andre områder ligger fortsat hen som lave enge og strandenge, mens endnu andre er blevet indvundet ved inddigning og udpumpning.

Kridtknuderne er geologisk set rester af et kridtplateau, der har rejst sig fra undergrunden under tidligere istider. Dets front lå oprindeligt lige nord for nørresundbyområdet og havde en vestnordvest

østsydøstlig udstrækning. I dag er fronten nederoderet og ligger tilbagetrukket til Himmerlands nordvendte side, der mange steder er dybt indskåret af iserosionsdale, så randen fremstår som en række halvøer.

I dette område knytter næsten alle landsbyer fra middelalderen sig til de landskabelige rande mellem øer og enge. Beliggenheden er bestemt af landbruget, fordi her kunne to vigtige ressourcer forenes, græsgangene gav hø og gødning, der anvendtes i agerdyrkningen på kridtøerne med deres bekvemme og ofte ret frugtbare jorde.

Storvorde ligger på en smal terrasse af hævet havbund fra det senglaciale ishav, der findes på nordøstsiden af den s.k. Gudum-ø. Terrassen afgrænses mod nordøst af lave arealer af hævet havbund fra stenalderen, mod sydvest af en markant erosionsklint der på få kilometer hæver sig ca. 70 m.

## 3. Byplan og bebyggelse

Den frugtbare Gudum-ø gjorde bosætning attraktiv, og landsbyerne langs især den østlige rand ud mod de store engflader kunne ligge så tæt, at de næsten løb sammen. Storvorde angives som en forteteklyngeby. Gårdkransen med kirken i syd og den udfyldende bebyggelse på fortens var ganske tydelig endnu i 1960'erne. På et kort vejstykke fra kirken til stationen opstod en bebyggelse af enkelte huse.

Frem til i dag er der sket nogen bebyggelsesudvikling omkring det ældre bylegeme og Storvorde er ved at udvikle sig til en forstad til Aalborg.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Forstadsudbygningen har bevæget sig fra Klarup mod Storvorde. Storvorde er stadig delvis intakt og rummer enkelte kulturmiljøværdier, og også den omgivende natur har visse kvaliteter, som kan fremhæves. Bebyggelsens fremtidsmuligheder knytter sig til Aalborgs udvikling.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1955 150 husstande

### Befolkningstal

1930 435

1955 518

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.

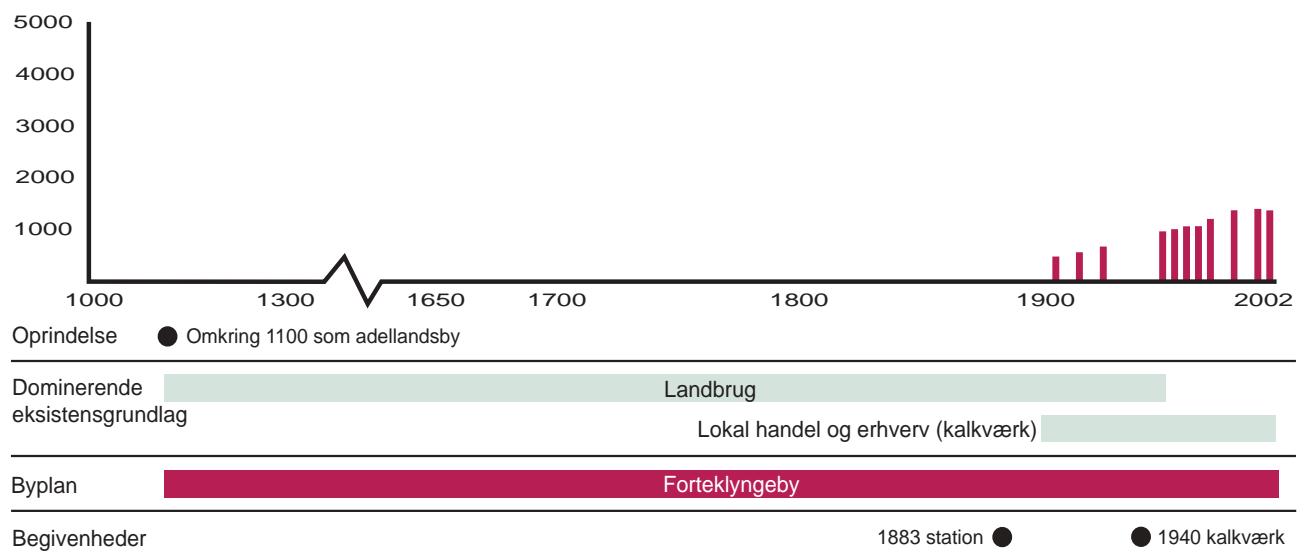
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 251f.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 436f.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 615f.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 1017ff.

## Kongerslev



## 1. Erhvervsforudsætning

Kongerslev er en middelalderlig adel-kirkeby. Navnefterleddet angiver, at det er en landsby fra jernalderen, som er flyttet hertil fra et sted i nærheden. Nørre Kongerslev kan være udspaltet herfra, men blev en egen adel-kirkeby, så den eventuelle deling af en ældre landsby er sket inden en fast sognestruktur udbredtes på landet efter midten af 1100-årene.

Kongerslev var en almindelig landsby med skole, sandsynligvis fra 1600-årene. Endnu ved 1875 forholdt det sig således. Landsbyen blev 1883 station på privatbanen Aalborg-Hadsund. Banen førtes igennem en ekstramarginal smeltevandsdal ved byen og stationen blev opført i landsbyens nordlige kant.

Der opstod et andelsmejeri 1889, ved stationen var telegrafstation. I 1900-årenes begyndelse blev skolen udvidet, der kom brugsforening, købmandshandler, missionshus 1916, hoteller, mølle, cementstøberi, postekspedition og byen fik fælles forsyningsværker. Inden 1960'erne tilkom andre typiske elementer som telefoncentral, bankfilial, biograf 1934, kommunekontor 1938, lystanlæg, stadion 1940, og der opstod i nærheden enkelte større industrielle anlæg, en briket- og tørvestrøelsesfabrik 1948 (under Pinstrup Mosebrug), kalkværk (som stadig eksisterer).



Kongerslev havde en trafikstrategisk beliggenhed som med anlægget af banen tilførte stedet nogen oplandshandel. Efter banens nedlæggelse, affolkningen i landbruget og den lettere transport med biler er det kalkværket, som har en særlig betydning for bysamfundet.

## 2. Lokalisering

Aalborgområdets geologi kendetegnes af en række større eller mindre moræneklædte kridtøer, der har raget op over stenalderhavet. Havets tidligere bundflade ligger nu som udbredte lave strækninger på begge sider af Limfjorden. En hovedpart er blevet afdrænet gennem de sidste 100-150 år og har fået nogen udflyttet bebyggelse på trods af det vandlidende terræn. Andre områder ligger fortsat hen som lave enge og strandenge, mens endnu andre er blevet indvundet ved inddigning og udpumpning.

Kridtknuderne er geologisk set rester af et kridtplateau, der har rejst sig fra undergrunden under tidligere istider. Dets front lå oprindeligt lige nord for nørresundbyområdet og havde en vestnordvest østsydøstlig udstrækning. I dag er fronten nederoderet og ligger tilbagetrukket til Himmerlands nordvendte side, der mange steder er dybt indskåret af iserosionsdale, så randen fremstår som en række halvøer.

I dette område knytter næsten alle landsbyer fra middelalderen sig til de landskabelige rande mellem øer og enge. Beliggenheden er bestemt af landbruget, fordi her kunne to vigtige ressourcer forenes, græsgangene gav hø og gødning, der anvendtes i agerdyrkningen på kridtøerne med deres bekvemme og ofte ret frugtbare jorde.

Kongerslev er anlagt på en kridt-halvø, begrænset af iserosionsdale (Skibsted Å) og udstrakte, lave arealer af hævet havbund fra stenalderen. Den har den for aalborgområdet typiske randorientering, men ligger lidt tilbagetrukket fra den sydøstvendte side, idet en ekstramarginal smeltevandsdal her deler halvøen. Det storformede, temmelig bakkede landfremspring kulminerer umiddelbart syd for landsbyen (67 m), hvorfra der er en storslået udsigt over Lille Vildmose.

## 3. Byplan og bebyggelse

Kongerslev var en forteklyngeby. De tidligere forhold kan stadig erkendes i byplanen. Ved nyere bebyggelsesudvikling har byen bredt sig lidt mod nord, vest og øst.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Kongerslev ligger i et område med attraktive naturværdier og nogle kulturmiljøværdier. Det er dog et spørgsmål om de er af en kvalitet som kan tiltrække bebyggelse. De umiddelbare fremtidsmuligheder beror derfor på lokalerhverv.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1921	106	gårde og huse
1955	310	husstande

### Befolkningstal

1911	452
1921	533
1930	641
1955	927

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.

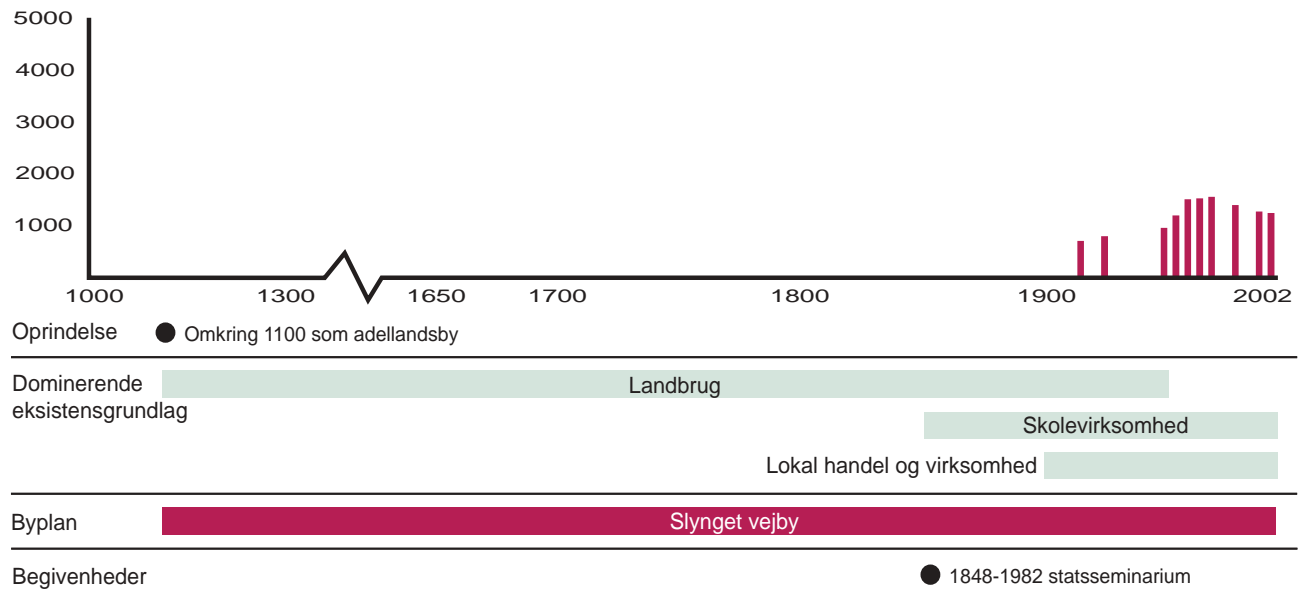
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 268f.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 463ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 654ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 1077ff.

# Ranum



## 1. Erhvervsforudsætning

Ranum er en middelalderlig adel-landsby. Navneefterledet (-um) antyder, at det er en landsby fra jernalderen, som flyttede hertil fra et sted i nærheden. Ranum var en almindelig landsby gennem århundreder.

1848 oprettedes Ranum Statsseminarium. I 1875 anføres for Ranum, at der var præstegård, skole, skolelærerseminarium og vejrmølle. Skolelærerseminariet med senere statsøvelsesskole kom til at sætte præg på landsbyen. Ved 1960 havde seminariet 400 elever og 40 lærere.

Iøvrigt udviklede Ranum sig i lighed med mange andre sognekommunale landsbyer. Der indrettedes en sparekasse 1872, fattiggård 1894, andelsmejeri 1890, og der var ved 1901 også kro og telefonstation. Landsbyen fik 1909 egen kirke, tidligere var sognets kirke i en fløj af Bjørnsholm (Vitskøl Kloster), og ved 1924 fandtes yderligere missionshus, brugsforening, fire købmandshandler, hoteller, cementstøberi, maskinsnedkeri, postkontor.

Frem til 1961 tilkom typiske elementer som kommunekontor 1954, alderdomshjem 1957, lystanlæg, stadion, cementstøberi, maskinsnedkeri, møbel-fabrik, rutebilstation. Ranum er fortsat et mindre landsbysamfund.

## 2. Lokalisering

Ranum er anlagt ved en landskabsrand. I Himmerlands nordvestlige rand udgør danien kalk undergrundens overflade. Undergrunden har raget op over stenalderhavet, hvis tidligere bundflade nu ligger

som udbredte, lave strækninger, dybt indskåret i den eroderede rand.

Randen er geologisk set rester af et kridtplateau, der har forkastet sig fra undergrunden under tidligere istider. Plateauets rand lå oprindeligt lige nord for nørresundbyområdet og havde en vestnordvest-østsydøstlig udstrækning. I dag er randen stærkt eroderet og ligger tilbagetrukket til Himmerlands nordvendte side, der mange steder er dybt indskåret af erosionsdale, så randen fremstår som en række halvøer.

I dette område knytter næsten alle landsbyer fra middelalderen sig til de landskabelige rande mellem højereliggende morænepartier og enge. Beliggenheden er bestemt af landbruget; her kunne to vigtige ressourcer forenes på gårdene, græsgangene gav hø og gødning, der anvendtes i agerdyrkningen på bakkelandet med deres bekvemme og ofte ret frugtbare jorde.

Ranum er anlagt på den sydlige kant af en kridt-halvø, begrænset af en erosionslavning med lave arealer af hævet havbund fra stenalderen i syd (Bjørnsholm Å og Herredsbæk) og Limfjorden i vest. Det storformede bakkeland når højder på 40-50 m og byder på storslåede udsigter over fjorden mod Livø. Nogle kilometer nordvest for Ranum ved Næsby findes en 40 m høj kystskrænt, gennemfuret af stejle kløfter (Næsby Dale), der er et søgt udflugtssted.

Længere mod syd findes den markante kystklint, Ertebølle Hoved. Her består undergrundens overflade af tertiær moler, som ligger i foldede lag og går i dagen flere steder i det vestlige limfjordsland, bl. på Livø, Fur og det nordlige Mors.

### 3. Byplan og bebyggelse

Ranum angives som en slynget vejby. Bebyggelsen samlede sig omkring lokale veje. Efter anlægget af Viborg-Løgstør/Aggersund landevejen gennem byen opstod der en del bebyggelse her og mod vest. I nyere tid er landevejen ført vest om Ranum.

### 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Ranum ligger i et område med attraktive naturværdier og bebyggelsen rummer enkelte kulturmiljøværdier. De umiddelbare fremtidsmuligheder synes at bero på statsseminariet og lokalerhverv.

### 5. Ejendomme og befolkningstal

#### **Ejendomme**

1921	151	gårde og huse
1955	327	husstande

#### **Befolkningstal**

1921	676
1930	764
1955	920

### 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.

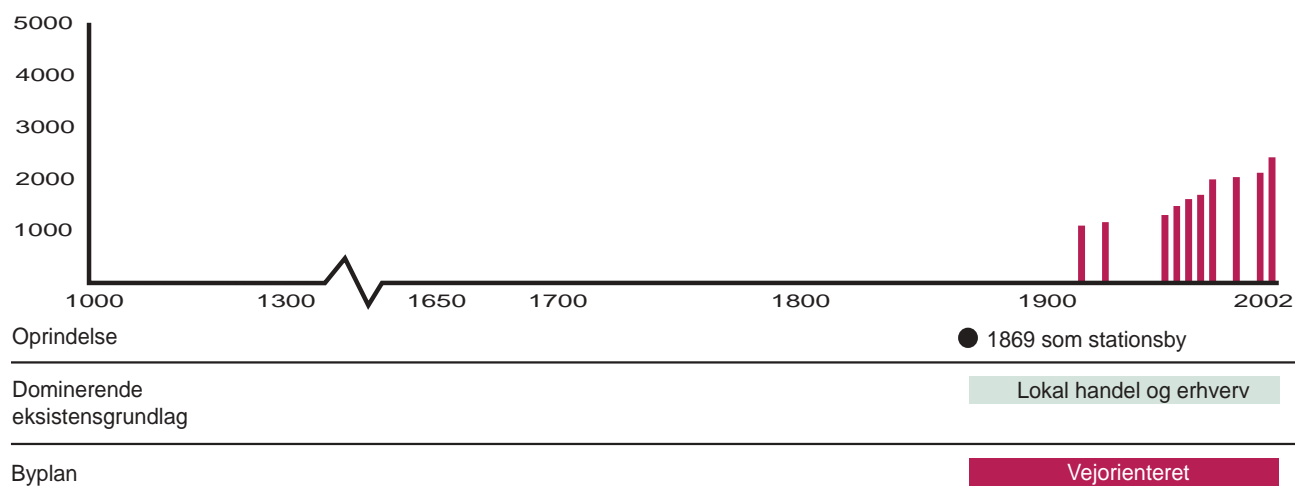
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 296ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 535ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 768ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 1227ff.

# Skørping



## 1. Erhvervsforudsætning

Skørping er opstået som en stationsby. Den har navn efter den ca. 3 km nordligere landsby, der er midaldrelig adel-kirkeby. Skørping stationsby opstod med anlægget af den østjyske længdebane, der i 1869 førtes igennem fra Randers til Aalborg. Stationen anlagdes på et ubebygget sted ved en lokal landevej i Rold Skovs nordlige udkant.

Stationsbyen udviklede sig langsomt, ved indgangen til 1900-årene fandtes ingen særlig virksomhed ud over sparekasse, et mejeri og enkelte købmandsforretninger. En del af befolkningen var ansat i de tilgrænsende skovdistrikter. I 1905 opførtes et tuberkulosesanatorium vest for byen, stationsbyen fik apotek 1907, egen kirke 1913-1914 og der opstod lokale industrielle virksomheder, senere administration, politi mv.

Skørping har gennemgået en fortsat udvikling på grund af sin gunstige beliggenhed i forhold til transport og naturværdier. I nyere tid er tuberkulosesanatoriet omdannet til et privathospital.

## 2. Lokalisering

Stationsbyens lokalisering er bestemt af sporføringen, som mellem Skørping og Støvring skærer over Lindenberg ådal. Det var formentlig på grund af stationernes bedre fordeling, at Skørping station anlagdes syd for landsbyen, nogenlunde lige langt mellem Arden og Støvring.

## 3. Byplan og bebyggelse

Stationsbyens bebyggelse er opstået langs landeveje mellem de lokale bebyggelser. Fra 1960'erne er bebyggelsen vokset mod nord ad landevejen til Gammel Skørping.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Skørping rummer i sig selv ingen fremtrædende kulturmiljøværdier, men ligger i et attraktivt naturområde i en lomme af Rold Skov nær Rebild. Den har også en gunstig beliggenhed i forhold til transport, omend der ikke er oplagte muligheder som oplandsby. Endelig har Skørping stadig institutioner og virksomheder, der kan tiltrække arbejdskraft. Fremtidsmulighederne ligger formentlig i den naturskønne beliggenhed, de etablerede virksomheder og institutioner og de potentialer, der knytter sig til nærheden til Aalborg.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1921	140	gårde og huse
1955	424	husstande

### Befolkningstal

1921	1.085
1930	1.151
1955	1.289

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.

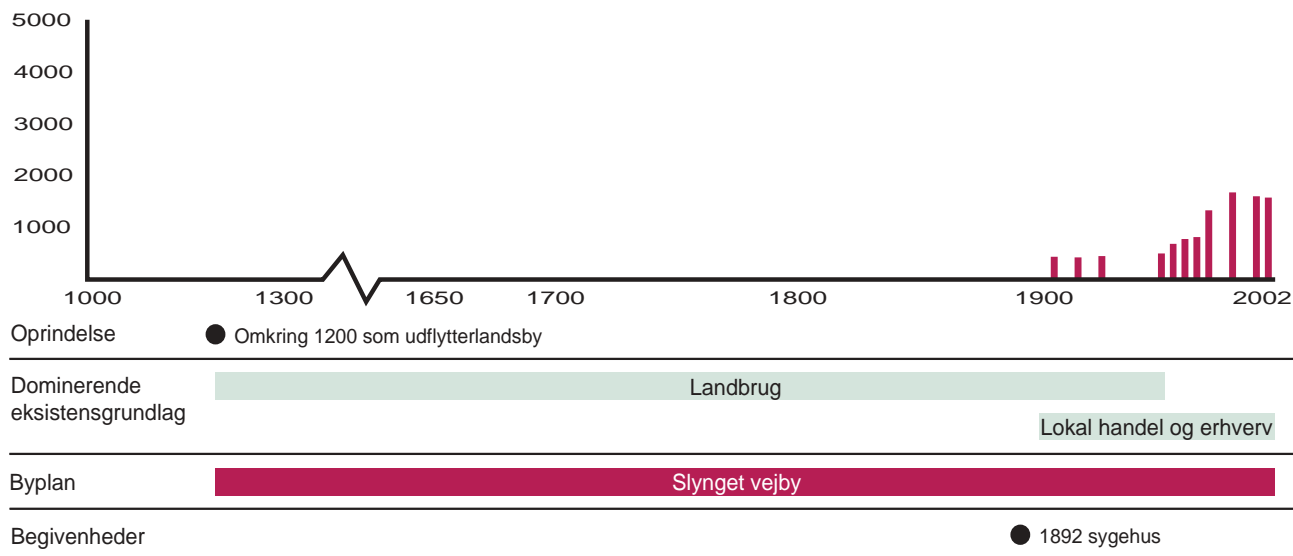
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 279ff.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 480f.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 678ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 1108ff.

# Terndrup



## 1. Erhvervsforudsætning

Terndrup er en middelalderlig udflytterlandsby, formentlig fra Lyngby i nord. Landbrug var indtil begyndelsen af 1900-årene det bærende erhverv. Landsbyen tillagdes visse institutioner, ting- og arresthus 1885, amtssygehus 1892, distriktslæge, apotek, kro og vandmølle fandtes 1875. Ved overgangen til 1900-årene havde landsbyen fået egen filialkirke (1900-1901) og købmandsforretninger, men ingen virksomheder. Et andelsmejeri anlagdes 1906, og der opstod senere enkelte lokale virksomheder samt sparekasser og bank.

Terndrup var stadig ved 1960 en beskeden landbebyggelse, men dens institutioner sikrede en vis vækst. Sygehuset lukkede imidlertid delvis ved midten af 1980'erne.

## 2. Lokalisering

Terndrup er anlagt ved Skibsted Å, der nord for byen løber ud i en sidedal til Lindenberg ådal. Det omgivende landskab er sandmuldet og storbakket i nord, mod syd findes et ujævnt kuperet strøg af randmorænebakker.

## 3. Byplan og bebyggelse

Landsbyen syd for ådalen lå omkring et slynget stykke af landevejen mellem Aalborg og Hadsund. Hovedstrukturen findes stadig. Der er i nyere tid tilagt enkelte nye boligområder mod øst.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Med lukningen af sygehuset og fraværet af muligheder som oplandsby er Terndrup vanskeligt stillet. Byen rummer ingen fremtrædende kulturmiljøværdier og den omgivende natur er ikke af en karakter, som kan tiltrække tilflyttere. Der skal derfor en særlig indsats til for at fastholde bebyggelsen som et bosætningssted.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1921	94	gårde og huse
1955	134	husstande

### Befolkningstal

1911	409
1921	397
1930	422
1955	472

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.

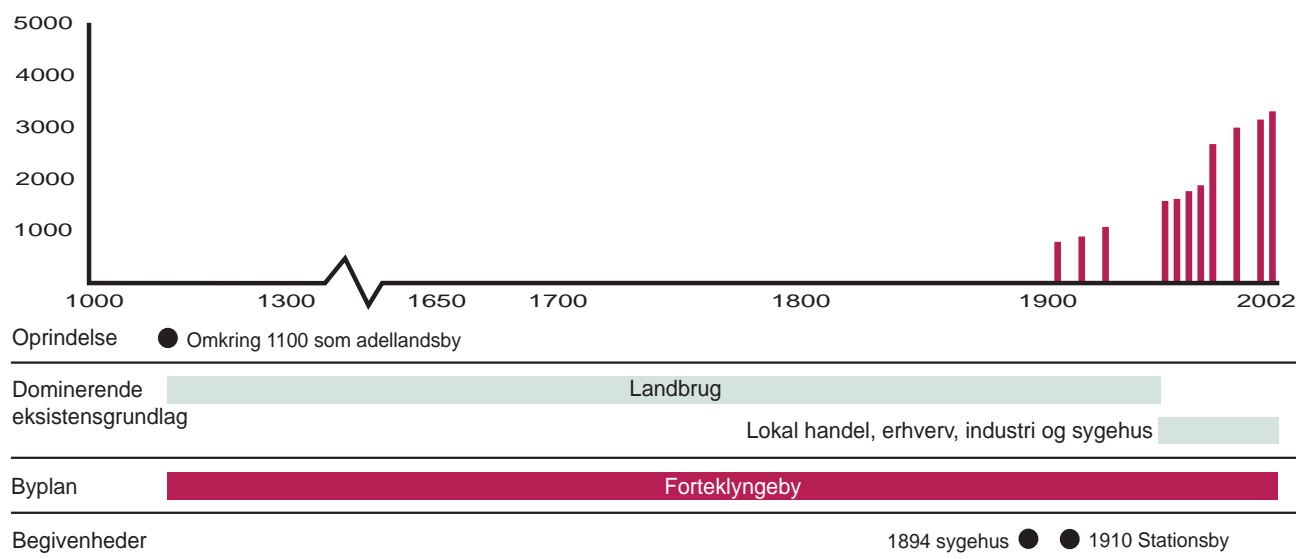
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 274f.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 669f.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 473f.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 1097ff.

# Farsø



## 1. Erhvervsforudsætning

Farsø er en middelalderlig adel-kirkelandsby. Dens tidsmæssige oprindelse fremgår ikke umiddelbart af navneefterleddet. Farsø var en almindelig landsby gennem århundreder. I 1860'erne blev den udpeget til distriktslægested og fik lægebolig, apotek, købmandshandel samt en vejrmølle. Skole fandtes, formentlig fra 1600-årene. 1877 oprettedes en sparekasse, 1888 andelsmejeriet Fælleslykke.

Farsø har på mange måder gennemløbet en karakteristisk udvikling for de mindre landkommunelandsbyer. Det der adskilte den fra de omgivende landsbyer var sygehuset som anlagdes 1894 og udviklede sig. I 1901 var der yderligere tilkommet forsamlingshus 1897, missionshus 1898, flere købmænd og kro. Kort efter oprettedes fællesforsyning af elektricitet og vand.

1910 blev Farsø stationsby på Svenstrup-Nibe-Aars-Hvalpsund banen, der anlagdes i henhold til lov af 8. maj 1894. Strækningen Svenstrup-Nibe-Aars åbnedes for drift i 1899 og førtes videre over Farsø til Hvalpsund i 1910. Jernbanen bragte vækstmuligheder til byen, der ved 1924 havde sygehus med 29 senge og flere handlende og lokalerhverv - brugsforening, flere købmandshandler, hoteller, et lystanlæg, maskinsnedkeri med savværk, bryggeri og ved jernbanen postekspedition. En del fiskere var bosiddende i byen.

Ved 1960 var sygehuset fortsat den store institution og var udbygget til 60 sengepladser med læge-, sygeplejersker- og elevboliger samt Falck-Zonen central. Der var kommet kommunekontor 1941, privat hvilehjem, biograf, bankfilial, formbrændselsfabrik og telefoncentral.

Farsøs udvikling har frem til i dag været knyttet til sygehuset, der har fået satellitfunktioner, og i mindre omfang som oplandsby og erhvervscentrum.

## 2. Lokalisering

Farsø ligger i et sandmuldet morænelandskab midt i Vesthimmerland. Det mest markante landskabs-træk er den lange randmoræne, som nord for byen strækker sig fra Gøttrup Bjergerne mod nordvest til Fredbjerg. Øst for byen findes en dalsænkning med enge, hvor Trend Å har sit udspring.

## 3. Byplan og bebyggelse

Farsø angives som en forteteklyngeby. Stationsbybebyggelsen samlede sig omkring Nibe-Hvalpsund landevejen, der skærer gennem byen fra nord mod syd. Jernbanestationen opførtes midt i byen umiddelbart vest for landevejen. I nyere tid er byen vokset videre mod nord og syd, hvor der er udlagt et industri- og erhvervsområde.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Farsøs udvikling har for en dels vedkommende været knyttet til sygehuset. Farsø har ingen fremtrædende naturværdier i de bynære omgivelser, bortset fra Trend Skov og klinten ved Ertebølle. Byen rummer i sig selv heller ingen særlige kulturmiljøværdier. Farsøs fremtidsmuligheder knytter sig formentlig til muligheden som lokal oplandsby.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1921	157	gårde og huse
1955	470	husstande

### Befolkningstal

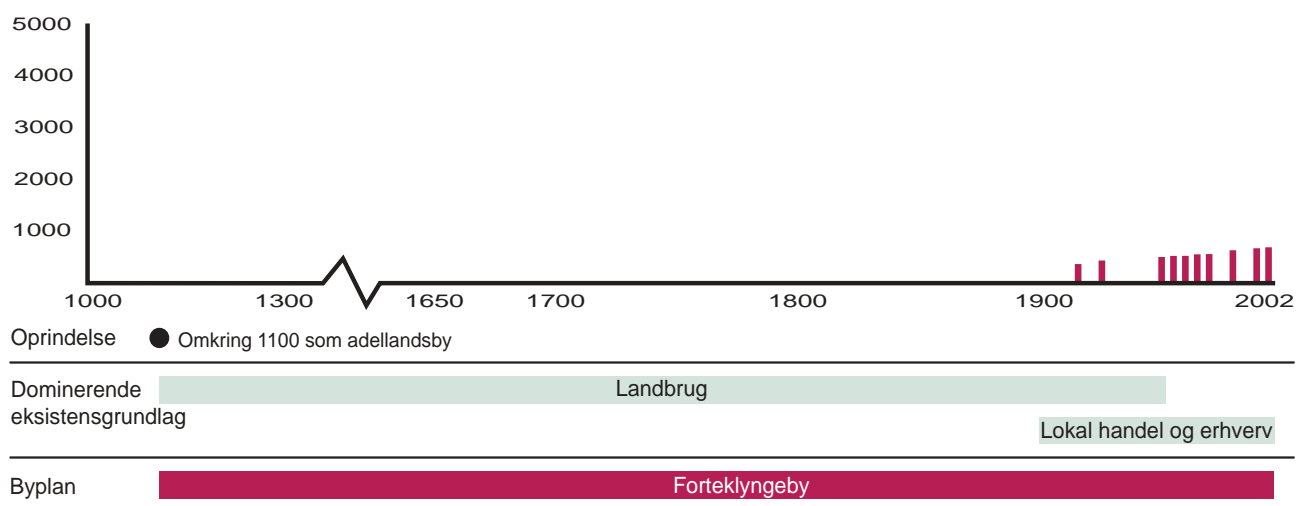
1911	756
1921	858
1930	1.042
1955	1.543

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.  
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Speciel Deel. Andet Bind. Kjøbenhavn 1859; s. 257f.  
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 217f.  
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 531ff.  
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 762ff.  
J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 1219ff.

## Haverslev



### 1. Erhvervsforudsætning

Haverslev er en middelalderlig adel-kirkelandsby. Navnefterleddet angiver, at det er en landsby fra jernalderen, som er flyttet hertil fra et sted i nærheden. Haverslev var gennem århundreder en almindelig landsby. Den fik skole, formentlig i 1600-årene.

Samfundets modernisering i 1800-årene gav sig ikke til kende. En sparekasse oprettedes 1889, 1896 opførtes et forsamlingshus, 1902 oprettedes et mejeri, apotek. Ved 1924 fandtes afholdshotel, fire købmandshandler, mølle, cementstøberi, og der skete ikke meget de følgende år frem til 1960'erne, missionshus, bankfilial, telefoncentral, realskole 1957, kommunekontor 1960. I nyere tid er motorvejen ført tæt forbi landsbyen.

### 2. Lokalisering

Haverslev ligger i et ret højtliggende bakkeland.

### 3. Byplan og bebyggelse

Haverslev var en forteteklyngeby. Fra fortens udgik en række småveje til de omgivende bebyggelser. Haverslev har kun haft en beskedent vækst gennem 1900-årene.

### 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Haverslev besidder ingen fremtrædende natur- eller kulturmiljøværdier. Ved anlægget af motorvejen i nyere tid kom landsbyen til at ligge tæt ved denne færdselsåre, og det kan betyde visse vækstmuligheder i fremtiden.

### 5. Ejendomme og befolkningstal

#### Ejendomme

1921	83	gårde og huse
1955	158	husstande

## Befolkningstal

1921	341
1930	408
1955	474

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.

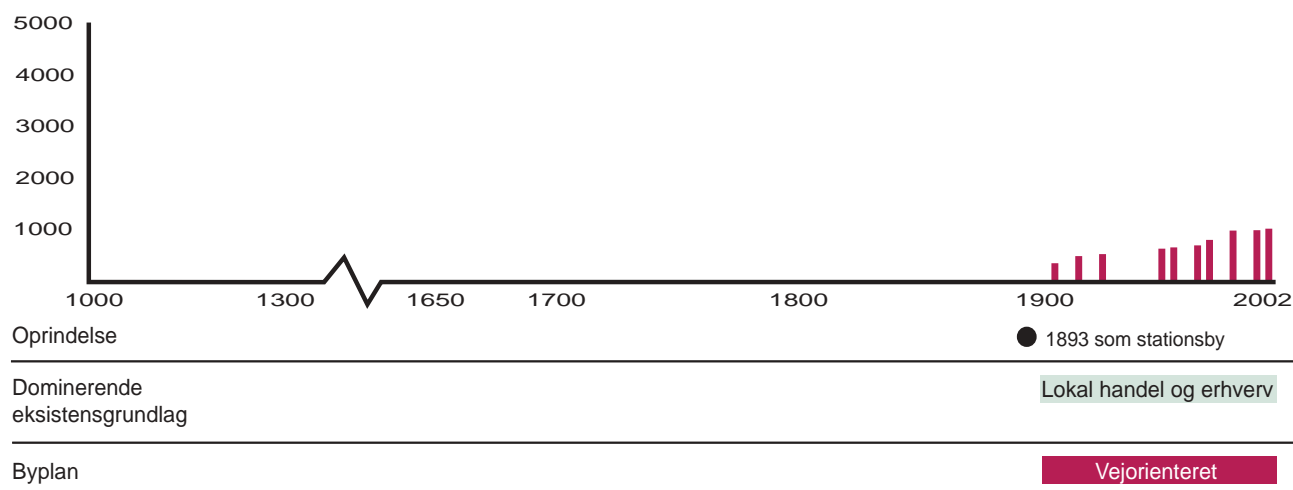
J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave, Femte Deel. 1875; s. 312f.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 503.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 715f.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 1158ff.

## Nørager



## 1. Erhvervsforudsætning

Statsbanen Hobro-Aars-Løgstør anlagdes i 1893. Nørager station opførtes ca. 3 km sydøst for landsbyen af samme navn. Den synes at være en udflytterlandsby fra Durup tættere på stationsbyen, hvor sognets oprindeligt romanske kirke ligger. Denne lokalitets navnefterled angiver at der er tale om en landsby fra vikingetiden, som er flyttet hertil fra et sted i nærheden, eller muligvis en landsby fra ældre middelalder, som blev kirkeby. Da stationsbyen Nørager opstod blev landsbyen til Gammel Nørager.

Stationsbyen Nørager fik huse, andelsmejeri 1895, kro, købmand samt telegraf, telefon og postkontor på jernbanestationen. Senere tilkom missionshus 1914, brugsforening 1916, flere købmandshandler, afholdshotel, cementstøberi, maskinværksted, fælles forsyningsanlæg. Nørager var en beskeden stati-

onsby på en sidelinie til den østjyske længdebane. Inden 1961 tilkom lystanlæg, stadion, kommunekontor 1956, bankfilialer. Stedet havde dog ingen særlige muligheder for udvikling som oplandsby eller erhvervscentrum. Den stagnerede efter nedlæggelsen af jernbanen.

## 2. Lokalisering

Nørager stationsby er opstået ved statsbanen Hobro-Aars-Løgstør, der åbnede for drift 1893. Stationsbyen ligger i et ret højtliggende og jævnt storbakked landskab. I syd udløber den smukke Torsdal til Simested ådal.



### 3. Byplan og bebyggelse

Stationsbyen er opstået langs et nordvest-sydøstgående stykke af landevejen mellem områdets lokale landsbyer. Stationen opførtes umiddelbart syd for vejen. Ved beskeden byudvikling i nyere tid er der tillagt få beboelsesområder nord og syd for landevejen.

### 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Nørager stationsby besidder ingen fremtrædende natur- eller kulturmiljøværdier. Dens muligheder som oplandsby er også begrænsede på grund af nærheden til Hobro, hvis udvikling dog endnu ikke har inddraget de omgivende landsbysamfund som forstadssatellitter. Muligheder for fremtidig vækst beror derfor antagelig på særlige initiativer.

### 5. Ejendomme og befolkningstal

#### **Ejendomme**

1921	83	gårde og huse
1955	197	husstande

#### **Befolkningstal**

1911	336
1921	471
1930	508
1955	611

### 6. Kort og litteratur

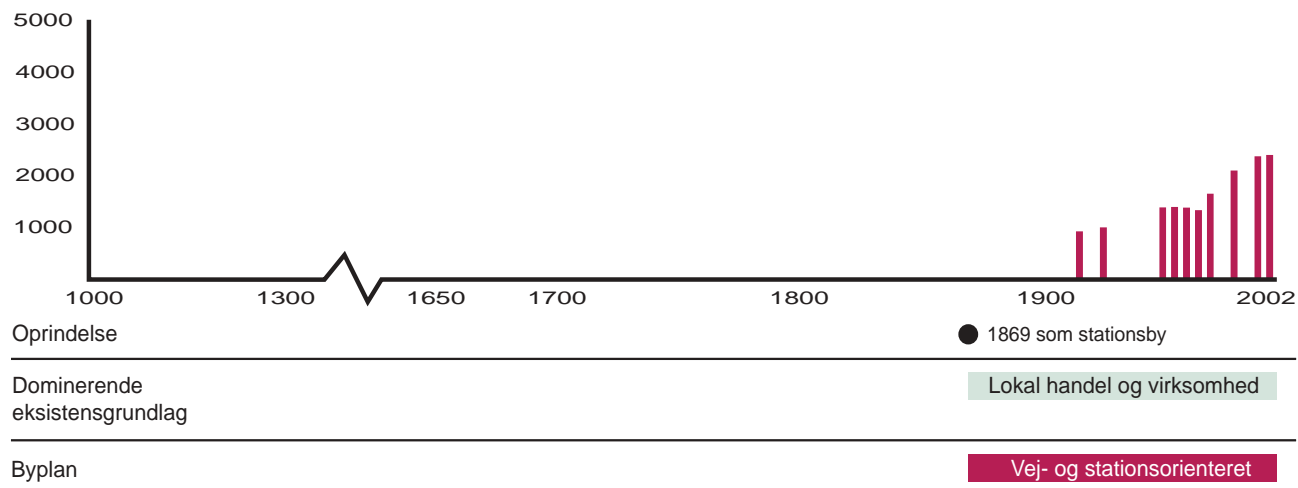
Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979. Geografforlaget.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave. Aalborg Amt IV. 1901; s. 522f.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave. Aalborg Amt. 1924; s. 748ff.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt VI,3. 1961; s. 1021ff.

# Arden



## 1. Erhvervsforudsætning

Arden er opstået som stationsby. Den har navn efter den ca. 2 km østligere beliggende landsby, Store Arden, der er en middelalderlig adel-kirkeby. Agerdyrkning og skovarbejde udgør indbyggernes erhverv, hedder det 1875.

Arden stationsby opstod med anlægget af den østjyske længdebane, der førtes igennem fra Randers til Aalborg i 1869. Stationen anlagdes på et ubebygget sted ved en lokal landevej. Der opstod nogen virksomhed ved stationen, et andelsmejeri anlagdes 1887, der tilkom huse, gæstgiveri, dampsavværk (som 1924 beskæftigede 50-60 mand), missionshus 1898, og der var telegrafstation telefoncentral og postekspedition ved stationen. En del af befolkningen var ansatte i de tilgrænsende skovdistrikter.

Arden gennemløb i 1900-årene en typisk udvikling for de bedre beliggende stationer på den jyske stambane. Der tilkom skole, brugsforening, købmandshandler, sparekasse 1909, bank 1917, teknisk skole, stadion, lystanlæg, biograf, kro, filialkirke 1934, kommunekontor, alderdomshjem 1957, og der var i 1961 sodavandsfabrik, bogtrykkeri, teglværk, cementvarefabrik, maskinsnedkeri, savværk, emballagefabrik, maskinfabrik.

## 2. Lokalisering

Ardens lokalisering knytter sig til den østjyske længdebane. Der anlagdes stationer på begge sider af Rold Skov, Skørping i nord, Arden i syd. Terrænet er højtliggende og bakket og af stærkt vekslende bonitet.

## 3. Byplan og bebyggelse

Stationen anlagdes umiddelbart nord for den lokale landevej, og byen udviklede sig dels i parallelgader til sporføringen og stationen, dels langs landevejen.

## 4. Vurdering af byens værdier og fremtidsmuligheder

Arden har bevaret noget af det oprindelige stationsbypræg, og beliggenheden ved de store skovområder giver stedet en særlig karakter. Jernbanen spiller stadig nogen rolle for byen, der tillige fungerer som et beskedent, lokalt oplandscenter. Byudviklingen er dog stagnerende, skovdriften er mekaniseret, og også de virksomheder der knyttede sig til skovene og stationsbyen har brug for mindre arbejdskraft. Ardens fremtidsudsigter er derfor vanskelige og kræver formentlig særlige initiativer.

## 5. Ejendomme og befolkningstal

### Ejendomme

1921	222	gårde og huse
1955	451	husstande

### Befolkningstal

1921	900
1930	975
1955	1.356

## 6. Kort og litteratur

Per Smed: Landskabskort over Nordjylland 1979.  
Geografforlaget.

Frits Hastrup: Danske Landsbytyper. Århus 1964.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Anden Udgave,  
Femte Deel. 1875; s. 289.

J. P. Trap. Kongeriget Danmark. Tredje Udgave.  
Aalborg Amt IV. 1901; s. 497.

J. P. Trap: Kongeriget Danmark. Fjerde Udgave.  
Aalborg Amt. 1924; s. 706f.

J. P. Trap: Danmark. Femte udgave. Ålborg Amt  
VI,3. 1961; s. 1147ff.