

# Knebelbro – stationsbyen uden station

---

Vilfred Friborg Hansen  
Rønde

---



Stationsbyen er et begreb i Danmark. Vi kender modellen: jernbanestationen med jernbanehotellet liggende lige over for, og hen langs en lang lige gade følger købmænd og andre handlende, lidt længere ude i udkanten håndværkerne og arbejderne.

Men egentlig er stationsbyerne kun en af de almindeligste varianter af det, vi kunne kalde ”de nye byer”, der opstod mellem købstæderne, da købstæderne mistede monopoleet på handel og håndværk efter at demokratiet var indført i 1848. Den afgørende lovgivning kom i 1856 med høkerloven, der tillod mindre købmandshandel på landet, og især i 1857 med loven om næringsfrihed, men reelt var udviklingen i gang længe før da, for handel og samfærdsel var i rivende udvikling, og lovgivningen var snarere – som det jo ofte er – en tilpasning til den udvikling, der var i gang. Mange husmænd havde i årtier før loven skaffet sig ekstra indtægter ved småhandel og –håndværk på landet, og myndighederne havde længe set gennem fingrene med brud på købstædernes monopol.

## De nye byer

De nye byer voksede op overalt mellem købstæderne – den eneste regel var, at de ikke måtte ligge nærmere købstaden end halvanden mil, altså godt ti kilometer (en mil = 7,5 km.). Hidtil havde kun direkte landbrugsorienteret handel og håndværk (som f.eks. grovsmede, tømrere, murere, bødkere, hjulmænd m.fl.) måttet foregå på landet. Efter 1857 kunne i princippet enhver ”fuldmyndig” og ”uberygtet” dansk statsborger slå sig ned som købmand eller bager eller andet på ethvert sted uden for det såkaldte ”læbælte” på halvanden mil fra den nærmest beliggende købstads torv. For høkerhandel var læbæltet dog kun på én mil. Lidt beskyttelse var der altså tilbage til købstæderne.

Men selvfølgelig slog de nye handlende og håndværkere sig ned, hvor der var udsigt til omsætning. Typisk i en landsby, eller ved et vejkryds, eller omkring en kro eller andre steder, hvor folk var vant til at færdes. Og da jernbanerne kom naturligvis omkring jernbanestationen, og det er så disse byer, der lidt misvisende kom til at give navn til alle de nye byer: ”stationsbyer”. Men selv for disse ”ægte” stationsbyers vedkommende skal billedet nuanceres, for reelt var det oftest sådan, at en større landsby udviklede sig til ”ny by” med handel og håndværk, og når jernbanen så skulle anlægges, blev stationen anlagt tæt ved den allerede eksisterende ”ny by”, hvis udvikling derefter tog et så voldsomt spring, at man opfattede det som om den alene skyldte jernbanen sin eksistens.

1980 blev der startet et større forskningsprojekt om stationsbyernes historie, og ”Selskabet til Stationsbyforskning” blev oprettet. Men typisk nok kom selskabets første større bog

om stationsbyerne, der udkom i 1987, til at hedde ”De nye byer” – dog med undertitlen ”Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940”<sup>1</sup>. Noget af det første, stationsbyprojektet blev klar over, var nemlig, at begrebet ”stationsby” kun giver mening som en variant inden for den store gruppe af ”nye byer”, der voksede op efter næringsfrihedens indførelse i 1857 med fuldt gennemslag fra 1862.

Et af de rigtig gode eksempler på det er Rønede. Byen voksede op omkring den kro, som Kalø anlagde straks den nye Århus-Grenaa landevej var anlagt oppe i landet i 1855 – før gik vejen langs vandet fra Århus til Rønede. Rønede har alle stationsbyens kendetegn – undtagen lige stationen.

Et andet spændende eksempel er Knebelbro. Også her mangler stationen.

Og dog. Egentlig kan en dampskibsstation vel godt sammenlignes med en jernbanestation. Og Knebelbro voksede helt entydigt op omkring den anløbsbro og det pakhuis, som blev anlagt, da Århus Bugtens Dampskibsselskab i 1874 begyndte at sejle mellem Århus og det sydlige Djursland.

En anden af anløbsbroerne lå ved Nappedam, det gamle udskibningssted for godset Kalø. Måske skal vi mere undre os over, at der ikke skete en bydannelse her, end undre os over, at der skete bydannelse ved Knebelbro.

Man kan ikke begrunde det med, at der i forvejen lå en by meget tæt på, nemlig Rønede, hvis udvikling var begyndt i 1855 og som i 1874 allerede var godt i vej som ”ny by”. For noget helt tilsvarende gjorde sig gældende for Knebelbros vedkommende, for her lå landsbyen Knebel lige så tæt på, og Knebel havde også udviklet sig som en af de ”nye byer” efter 1857. Oven i købet lå der til den anden side – endnu tættere på - et stort gæstgiveri og pakhuis i Thorup.

Mit bud på en forklaring vil være, at Kalø ejede al jorden omkring Nappedam, og Kalø var absolut ikke interesseret i byudvikling i området. Tværtimod værnede ejerne, den holstenske familie Jenisch, om deres danske ”eventyr-gods”, som de besøgte i alle sommerferier og under de store efterårsjagter. Også efter 1874 ser vi dem forhindre jernbaner, vejanlæg og byudvikling på godsets område. Kort sagt er det Jenisch-familiens fortjeneste eller skyld, alt efter øjnene der ser, der har gjort, at Kalø-landskabet er bevaret så intakt, at det i dag er fundet værdigt til at indgå i nationalparken.

Situationen omkring den anløbsbro, Århus Bugtens Dampskibsselskab lod anlægge et par kilometer syd for Knebel, var en anden. Her viste det sig, at den landmand fra landsbyen Skjellerup, der ejede jorden, var parat til at afgive den til byudvikling<sup>2</sup>. Det har selvfølgelig været en kærkommen indtægt, men bortset fra det er forklaringen formodentlig også, at det har været svært at få noget fornuftigt ud af den snævre stribe jord mellem vandet og den høje gamle kystskrænt langs vandet. Vejen mellem Knebel og Thorup Pakhus / Tved gik her i forvejen, så der var ikke meget jord tilbage til dyrkning. Derimod passede det fint til byggegrunde.

### **Knebelbro**

Byudviklingen omkring den nye anløbsbro i Skjellerup, der gradvist fik navnet ”Knebel Bro”, kom især efter århundredskiftet 1900, helt givet især efter at postvæsnet havde ladet det imponerende store nye posthus anlægge lige over for pakhuset og anløbsbroen. Hvad angår posthuset er der i øvrigt en meget klar parallel til Rønede, hvor et lige så imponerende posthus bygges samme år. Postvæsnet var i en rivende udvikling i begyndelsen af 1900-tallet, og alle kroge af landet var ved at blive dækket ind af daglig postbetjening.

<sup>1</sup> Stilling, Niels Peter: De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940. Selskabet for Stationsbyforskning 1987. En af de nærmere undersøgte ti byer i bogen er Rønede, hvis historie behandles s. 256-263.

<sup>2</sup> Alle grunde er solgt fra matrikel nr. 5 i Skjellerup, der ejedes af familien Bendtsen.



*Julestemning over Knebelbro. Brohuset til venstre. Udateret – 1960'erne?*

At dampskibsselskabet valgte det inderste af Knebel Vig som anløbssted kan ikke undre, hvis man kikker på et kort. Her kommer man gennem vigen direkte ind i hjertet af Mols, hvor store landsbyer lå tæt i en ring omkring. Her skal man huske på, at dampskibene akkurat lige som jernbanerne ikke var anlagt for at sikre personbefordring, for den var endnu beskeden, men derimod først og fremmest for at sikre transport af ”byvarer” ud til landbruget og landbrugsvarer ind til byerne. Dampskibenes vigtigste ”passagerer” i det meste af dampskibsselskabets levetid – d.v.s. indtil 1934 – var kreaturer, grise og får til markeder og auktioner inde i Århus. En tur med høj søgang, hvor ikke alene de få menneskelige passagerer, men også køer, heste, svin og får blev søsyge, har været en speciel oplevelse – som der er flere farverige beretninger om.

Henrik Fode har beskrevet Knebelbros opståen og udvikling, og han opgør, at det især har været foderstoffer, kunstgødning, kolonialvarer og jernvarer, der blev ”importeret” af molboerne, mens det var korn, kreaturer, svin, får, ost og ål, der blev sejlet den anden vej fra Mols til Århus<sup>3</sup>.

Thorup Andelsmejeri blev oprettet i 1888, og ost og smør herfra skulle sejles til Århus, mens kul til mejeriets dampmaskine kom den anden vej.

Der opstod små sparekasser sidst i 1800-tallet i landsbyerne Knebel og Tved, som der gjorde overalt i landet i tilsvarende byer. Mere påfaldende er det, at da bankerne begynder at brede sig ud fra købstæderne i begyndelsen af 1900-tallet, bliver der oprettet to bankfilialer i Knebelbro, men ingen i de større nabobyer Knebel og Tved. De to banker i Knebelbro, dels en afdeling af Ebeltoft Bank (senere Landmandsbanken) og dels en afdeling af Århus Privatbank (senere Provinsbanken), er et klart indicium for, at Knebelbro opfattedes som det ”finansielle centrum” på

<sup>3</sup> Henrik Fode: ”Skibsfartens svar på stationsbyen: position...Knebel Bro”. I ”Hilsen fra søens folk, festskrift til Anders Monrad Møller, 2. maj 2002”. Kbh. 2003. Se også ”Kulturmiljøer i Århus Amt”: Knebel og Knebel Bro.





*Vinterstemning i Knebelbro i 1940'erne. Damefrisør Ingeborg Sørensens hus til venstre, i baggrunden brohuset og vigen. Foto lånt af Ole Havmøller.*

Mols. Knebelbro var en af de ”nye byer” og repræsenterede de nye tider, mens Knebel og Tved var solidt plantet med rod i det gamle landbrugssamfund.

Udviklingen i Knebelbro er imponerende i begyndelsen af 1900-tallet. Byen kunne i første halvdel af århundredet mønstre tre købmænd, bager, to banker, vævestue, to trikotageforretninger o.s.v. Derudover prægedes byen af de mange postbude, fiskere og ansatte ved ”broen” – med toldkontrolløren og brofogden som toppen af kransekagen.

Bydannelsen er en historie for sig, for hele byen blev anlagt langs den ene vej, der fra gammel tid havde været mellem den gamle kystskrænt og havet. Et meget snævert areal. Typisk købte en ny grundejer en strimmel land, der strakte sig fra vandkanten over vejen og op ad hele kystskrænten. En god forretning for landmanden, for jorden har været meget vanskelig at få udbytte af. Og lidt pudsigt for den nyslåede grund- og snart også husejer: han fik typisk et grundstykke mellem vandet og vejen, brugbar til hønsegård eller som nyttehøve, et lille areal mellem vejen og skrænten til hus og prydhøve, og så et stykke skrænt, der stort set ikke kunne bruges til noget.

Mange steder blev en sådan grund delt op i to, et stykke på den ene side, og et stykke på den anden side af vejen. Derfor blev der også flere steder bygget huse på vandsiden af vejen. Men billedet er altså entydigt: der er og bliver kun én vej i Knebelbro, og byen er dømt til at blive længere og længere, men ikke bredere.

Uanset hvor meget vi kan forsikre os om, at det egentlig var naturligt, at der opstod bydannelse omkring dampskibsbroen – lige så naturligt som bydannelse omkring en jernbanestation – så er og bliver Knebelbro en perle af en ”ny by”. Den langstrakte by langs kysten med skrænten bag, og med en markant akse af anløbsbroen med pakhuset, samt posthuset overfor, skaber et helt unikt miljø.

### **En ny tid**

Derfor er det heller ikke så mærkeligt, at Knebelbro også har fået liv i den nye tid, der kom efter dampskibenes farvel og nedlæggelsen af de fleste butikker i byen. Nu drejer det sig så om marina for lystbåde og turisme. Men det er en helt anden historie, som ikke skal fortælles her, hvor vi bare skal slutte af med at konstatere, at Knebelbro stadigvæk er en perle og har sit helt specielle særpræg som by på Mols.

Museet for Syddjurs har brugt denne perle som udgangspunkt for sit store fortælleprojekt ”Levende Kulturarv”. Det vil bringe byens særprægede historie frem i lyset og sikre dens bevarelse for eftertiden – og give både lokale beboere og os andre blik for og stolthed over dens særlige kvaliteter.



*Knebelbro i helikopter-perspektiv, juni 2010, foto VFH.*

*Skrevet af Vilfred Friborg Hansen til Syddjursportalen 2012*