



‘ARBEJDERKVARTERER I AARHUS - DENGANG OG NU’

EN REDEGØRELSE FOR DE KULTURHISTORISKE
FORUDSÆTNINGER FOR BEBYGGELSEN PÅ DET
ÆLDSTE FREDERIKSBJERG OG I MØLLEENGEN.

INDHOLDSFORTEGNELSE

1	PROBLEMFORMULERING	5
1.1	Formål med redegørelsen	5
1.2	Metode og kilder	6
2	KULTURHISTORIE	7
2.1	Et oprids af bebyggelsesudviklingen 1870 - 1930	7
2.2	Centralbaneværkstedet og Frederiksbjerg	8
2.3	Godsbanegården og Mølleengen	9
3	ARKITEKTUR	13
3.1	<u>Dominerende træk</u> : byens funktionsopdeling	13
3.2	<u>Bebyggelsesmønstre</u> i arbejderkvarterer	15
	3.2.1 Tæt-lav-bebyggelsen på Frederiksbjerg	16
	3.2.2. Storgårde i Mølleengen	20
3.3	<u>Elementer i bebyggelsen</u> : lejlighedsplaner	25
	3.3.1 Montanagade 16 fra 1876	26
	3.3.2 Thorvaldsensgade 9, st.tv. fra 1930	27
4	PERSPEKTIVERING	28
4.1	De historiske strukturers fortælleleværdi i nutiden	28
4.2	Forslag til formidling	29
5	LITTERATURLISTE	30

BILAG

- 01 Kildehenvisninger; illustrationer
- 02 'Plan over Aarhus 1796'
- 03 'Aarhus Kjøbstads Jorder 1862'
- 04 Original 2-kort 1914 'Udstykninger på det ældste Frederiksbjerg'
- 05 Original 1-kort 1898 'Første udstykninger i Mølleengen'

1 PROBLEMFORMULERING

1.1 Formålet med nærværende redegørelse

De fysiske forandringer af byen udgør et helt centralt element i Aarhus' industrialiseringsproces. Købstadens tidligere lukkede, sammentrængte byrum sprængte sine rammer og spredte sig ud på områderne uden for de gamle byporte; industrialiseringen og befolkningstilvæksten krævede mere plads, og nye kvarterer af fabriksanlæg og boliger voksede op omkring det historiske centrum.

Formålet med nærværende redegørelse er at give et indblik i Aarhus' historiske udvikling under den tidlige industrialisering med udgangspunkt i byens nutidige strukturer og rumligheder.

En særlig karakter inden for den aarhusianske industri havde Jernbaneværkstedet, det senere Centralværksted, der fra 1862 var samle- og reparationsværksted for statsbanernes lokomotiver og andet materiel. Værkstederne krævede gentagne udvidelser og dækkede ved århundredskiftet arealerne mellem hovedbanegården, Spanien og Jægergårdsgade og måtte kun 20 år senere udbygges i Mølleengen. Antallet af ansatte ved Statsbanerne var ligeledes i konstant stigning; fra hen ved 300 i begyndelsen af 1880'erne til omkring 750 i 1900 og 1000 mand i slutningen af 1920'erne (Toftgaard Jensen og Norskov, 2005). Centralværkstedet var altså i hele den undersøgte periode Aarhus' største arbejdsplads - og således også eksistensgrundlaget for de store arbejderkvarterer i dets nærhed.

Men hvilke eksisterende bygninger, gader og kvarterer er knyttet til denne fortælling om Aarhus' tidlige industrialisering? Hvor kan man møde denne kulturhistorie i gaderne i dag?

Denne redegørelse vil zoome ind på to arbejderkvarterer fra to forskellige tider; det ældste Frederiksbjerg omkring Jægergårdsgade, der bebyggedes 1875-1890, og Mølleengen, der bebyggedes 1920-30. De to kvarterer sammenlignes på baggrund af, at størstedelen af deres beboere på opførelsestidspunktet var industriarbejdere - ansat ved henholdsvis Centralværkstedet på Frederiksbjerg fra 1862 og Godsbanegården i Mølleengen fra 1923. Men de er udvalgt, fordi de begge, også i nutiden, udgør karakteristiske bebyggelsesmønstre integreret i byens fysiske struktur og følgelig indeholder store fortælleverdier om denne periode i byens historie.

Redegørelsen er udarbejdet under et praktikforløb hos Dansk Center for Byhistorie.

1 PROBLEMFORMULERING

1.2 Metode og kilder

Redegørelsen forsøger ikke at være en fuldstændig oversigt over den valgte periodes historiske forhold; fokus for undersøgelsen vil ligge på arbejderkvarterernes arkitektur og byggeskik, hvoraf redegørelsens første del er en art kulturhistorisk beskrivelse med fokus på byens nye strukturer og forbindelser skabt af især jernbanen, mens anden del er en dyberegående undersøgelse af kvarterernes bebyggelse i tre skalatrin. Redegørelsen afsluttes med en perspektivering til nutidens strukturer og kontekst.

Første del indledes med en forundersøgelse for dels at forbedre beslutningsgrundlaget for udvælgelsen af de to arbejderkvarterer og dels at kvalificere de vurderinger, som efterfølgende er foretaget under feltarbejdet. I forundersøgelsen er indsamlet relevant historisk og topografisk materiale, historiske kort og fotografier samt lokalhistoriske beskrivelser.

Selve analysemetoden bestod af aktivt feltarbejde i de undersøgte kvarterer med udgangspunkt i SAVE-metodens tre skalatrin (Stenak, 2011):

- **DOMINERENDE TRÆK** beskriver byarkitektonisk fremtrædende og strukturerende, rumlige sammenhænge; her kvarterdannelsen, den tidlige industrialiserings funktionsopdeling af byen.
- **BEBYGGELSESMØNSTRE** er byarkitektonisk karakteristiske bydele eller kvarterer; her med fokus på de historiske matrikelstrukturers betydning for kvarterernes ydre, rumlige strukturer såsom gadeforløb og etagehøjder.
- **ELEMENTER I BEBYGGELSEN** er byarkitektonisk særligt interessante detaljer, som kan være vigtige for at understrege kulturhistoriske og rumlige sammenhænge; her et kig ind i bygningerne på lejlighedsplaner, antal rum og kvadratmeter for at belyse arbejderklassens boligforhold.

Kildematerialet består af eksisterende forskning i folke- og industritællinger.

For Frederiksbjergs vedkommende især Farah og Schmidt: 'Frederiksbjerg - Et Arbejderkvarter Vokser Op,' 1981 og Toftgaard Jensen og Norskov: 'Købstadens Metamorfose' 2006. For Mølleengen især Oddershede: 'Mølleengen - Et indflytterkvarter i Århus 1925,' 2006.

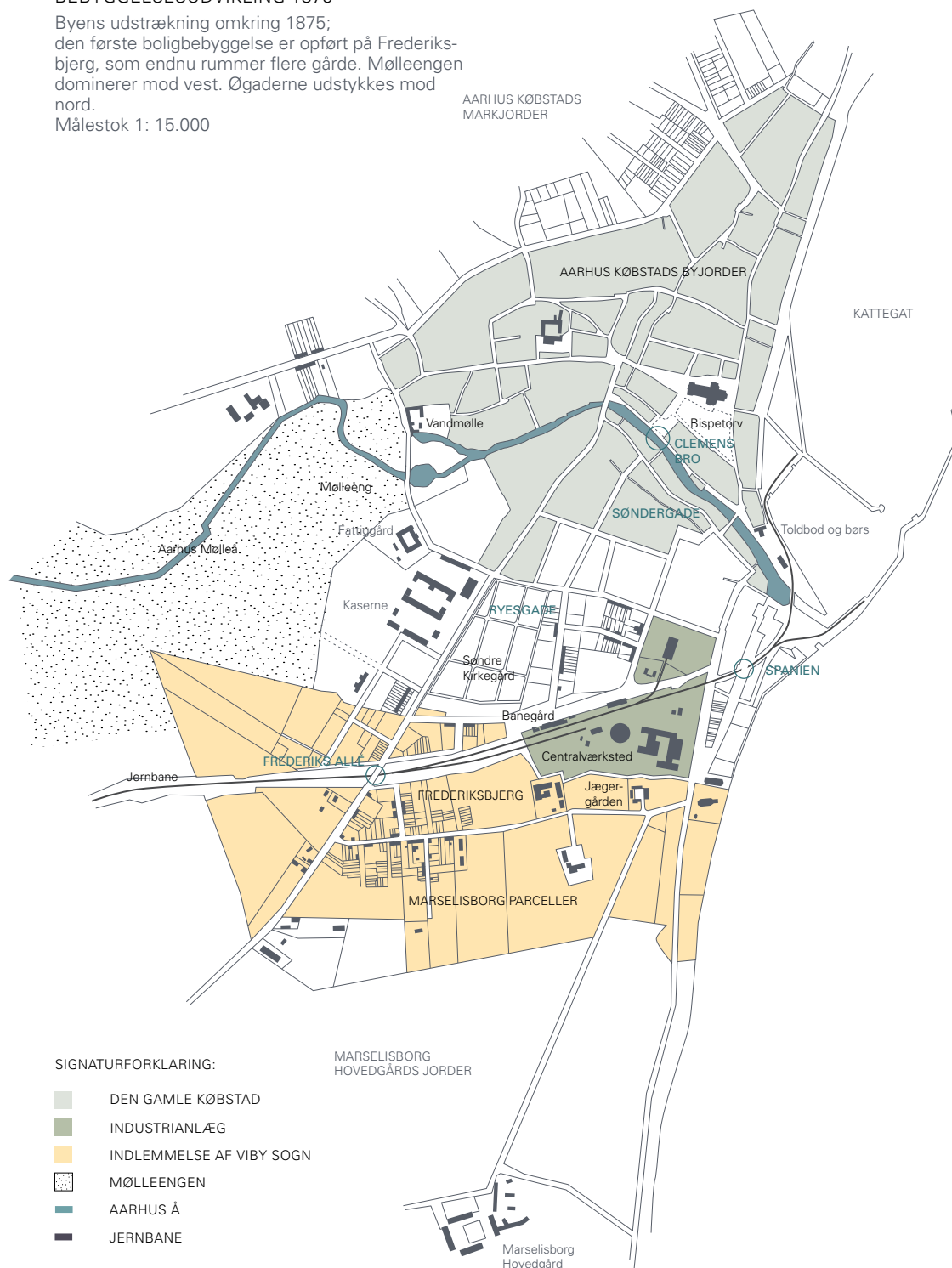
Alt illustrativt materiale vil tage udgangspunkt i kvarterernes nutidige situation og empirien indsamlet under feltarbejdet. De historiske strukturer vil altså blive beskrevet i de nuværende rammer, idet det i tråd med redegørelsens overordnede formål søges at beskrive kulturhistorien, som den kan opleves i byen i dag.

En hjørnesten i redegørelsen udgøres af den løbende litteraturhenviisning til eksisterende kilder, som kan understøtte og supplere emnet.

BEBYGGELSEsudvikling 1875

Byens udstrækning omkring 1875; den første boligbebyggelse er opført på Frederiksbjerg, som endnu rummer flere gårde. Mølleengen dominerer mod vest. Øgaderne udstykses mod nord.

Målestok 1: 15.000



2 KULTURHISTORIE

2.1 Et oprids af Aarhus' bebyggelsesudvikling 1870 - 1930

I 1857 indførtes næringsfriheden, og købstædernes privilegier fra middelalderen faldt bort. Aarhus' monopol på handel og håndværk forsvandt – og dermed også tidligere tiders behov for hegn og volde som skel mellem land og by. Byportene mistede deres funktion, og byen flød ud over sine tidligere grænser. Særligt for Aarhus' udvikling i den første fase af urbaniseringen var udvidelsen af åhavnen til en egentlig kysthavn i 1861 samt åbningen af jernbanen i 1862, to faktorer, der muliggjorde foretagender inden for stort set alle grene af det hastigt voksende industriområde.

Behovet for arbejdskraft i industrien førte til en eksplosion i befolkningstallet, som steg fra 7.000 til 15.000 mellem 1840 og 1870 og videre forbi 50.000 i 1900 (Norskov, 2006). Dette satte sit præg på byens fysiske udseende og udstrækning, og den gamle købstad fortættedes voldsomt inden for de gamle byporte, mens helt nye kvarterer anlagdes ude på de tidligere byjorder.

For havnens udvikling, se især Johansen, 1996.

For industrilokalisering og kvarterdannelse, se især Norskov, 2006 og Toftgaard Jensen, 2005.

Det styrende hensyn til højdekurverne ved placeringen af den nye banegård et godt stykke syd for middelalderens bymidte - og det dermed manglende hensyn til byens eksisterende vejnet - gjorde sine knuder. Placeringen syd for byen understregede, at den gamle, lukkede købstad afløstes af en ny, skinnende industriby, men denne nye by lå fysisk adskilt fra resten af byen, og godset fra togvognene skulle uimponerende fragtes med hest til havnen. Til fods kunne man nå til banegården fra Søndergade gennem gartner Jensens have ad en sti, der senere blev til Ryesgade. Vogntrafikken måtte over enten den nyligt forlængede Fredensgade eller ad Spanien, dengang Hads Herredsvej, langs vandet.

Den stærkt voksende trafik mellem byens torve og havnen var ligeledes kringlet, og i 1882 blev den gamle bispegård revet ned, så der var bedre plads over det nye Bispetorv. Få år senere i 1884 blev Sankt Clemens Bro anlagt, og en helt ny forbindelse mellem havn og jernbane var skabt – nemlig ad Søndergade og Ryesgade, der begge snart efter parisisk forbillede fik karakter af strøggader.

I det hele taget påbegyndte såvel bystyret bestående af store købmænd som andre af byens mere velstående borgere fra 1880'erne en række prestigeprojekter for at vise, at byen var moderne og i fremgang. Ved den nye banegård opstod et nyt bycenter med pladsdannelse omkranset af hotel og store, nye borgerlige udlejningsejendomme med tårn og spir og butikker i stueetagen. Fordelt over byen opførtes kunstmuseum 1878, ny banegård 1884, statsbibliotek 1898, teater 1900, domhus 1903, alle monumentale bygningsværker tegnet af førende arkitekter i nyklassicistisk, historicistisk stil – en arkitektur, som bidrog til at skabe en ideologisk ramme om den internationalisering og stordrift, som prægede handlen, produktionen og kapitaldannelsen. Men den svarede dog først og fremmest til handels- og industriborgerens verdensbillede.

For arkitekturhistorie, se især Millech, 1977.



Kunstmuseet på den flade mølleeng 1878.



Clemens Bro fra 1884; art-nouveau-detaller i smedejern.

2 KULTURHISTORIE

2.2 Centralværkstedet og Frederiksbjerg

M. P. Bruun på Jægergården, en tidligere skovridergård under Marselisborg Gods, anlagde tilbage i 1850'erne en klædefabrik på den bare mark ved nuværende Brammersgade. Små tyve år senere åbnede her Jernbaneværkstedet, senere Centralværkstedet, og Aarhus Palmekernefabrik, senere Aarhus Oliefabrik, to hastigt ekspanderende virksomheder med store behov for arbejdskraft. M.P. Bruun begyndte da at udstykke sin jord i mindre grunde, der hurtigt blev købt og bebygget af de til området tilstrømmende arbejdssøgende landboere. I 1870 blev området officielt navngivet Frederiksbjerg. På dette tidspunkt boede her 300 mennesker.

Færdslen mellem Aarhus og Frederiksbjerg var noget besværliggjort af det nedgravede baneterræn, og der var kun forbindelse via broen ved Frederiks Allé, på den tid Skanderborg Landevej, og ad vejen langs kysten. Det nye boligområde foranledigede derudover megen flytten frem og tilbage mellem Aarhus og Viby Kommuner, hvilket skabte administrative besværligheder. I 1874 fik man indenrigsministeriets godkendelse af en indlemmelse i Aarhus Kommune af 88 tdr. land, som udgjorde hele det terræn, der lå mellem Aarhus Købstads sydlige grænse og Marselisborgs hovedparcel. (Se evt. kort s.6) I 1875 opførtes Bruuns Bro ved banegården. Der var nu 2000 beboere på Frederiksbjerg.

En systematisk bebyggelse langs Jægergårdsgade og Frederiks Allé var indledt, og inden århundredeskiftet var der på det indlemmede område opført boliger til mere end 10.000 mennesker (Farah og Schmidt, 1981). Området var således fuldt udbygget og grænsende direkte op til Marselisborg Gods, da Aarhus i 1896 indledte forhandlinger med godsejeren om køb af et omfattende areal strækkende sig fra kysten til et godt stykke vest for Frederiks Allé. Det endte med, at kommunen erhvervede hele godset for en samlet pris på knap 1,2 millioner kr., det første større, kommunalt ejet område i Aarhus inddraget til beboelse - og underlagt en egentlig byplanlægning.

For byplanlægning i Aarhus, se Toftgaard Jensen, 2005, Norskov, 2010 og Wiese, 2010.



Den gamle Jægergård i forgrunden, omgivet mod nord og øst af Centralværkstedets omfattende bebyggelse og rygende skorstene.



Godthåbsgade 35, ukendt årstal.

Karakteristisk for gaderne omkring Jægergårdsgade anlagt fra 1870 og frem er, at størstedelen af byherrerne, faglærte og ufaglærte håndværkere og arbejdere, lod opføre eet hus, hvoraf de udlejede et eller to lejemål (Olesen, 1986); det var altså ejerboliger. Og idet en undersøgelse viser, at 15 % af de samlede årlige indkomster i området syd for Søndre Alle i 1880 blev udbetalt af De Danske Statsbaner (Toftgaard Jensen og Norskov, 2005), kan det udledes, at en stor del af de første industriarbejdere i Aarhus blev husejere.

For erhvervsfordeling, se Toftgaard Jensen og Norskov, 2005.

2 KULTURHISTORIE

2.3 Mølleengen og Godsbanegården



Møllegården og Vester Alle set mod syd over Slusebroen; hele mølleengen står under vand



Marstrandsgade ukendt årstal; Marstrandsborg til højre fra 1901, en af de første bygninger på den nyudstykkede mølleeng.

Mens mens byen voksede mod syd og nord i 1870-90'erne, lå Aarhus Vandmølle opstemmede mølledam som en våd spærring for udvidelser mod vest. Vest for Frederiks Allé skrånede terrænet stejlt ned mod åen og mølleengen, der havde stået under vand fra Arilds tid til en forårsdag i 1873, hvor der installeredes dampkraft i møleværket, sluserne åbnedes, og vandstanden faldt med halvanden meter (Næraa, 1992). Mølleren ville gerne sælge al jorden til Aarhus Kommune, der var interesseret i at udnytte åens vand som drikkevand og på længere sigt inddrage områderne til bebyggelse, så det endte med, at kongen godkendte indlæmmelsen gældende fra 1. januar 1887 (Norskov, 2006). Byggeriet påbegyndtes en del år senere i Marstrandsgade, hvor de første bygninger - foruden kunstmuseet fra 1878 - blev opført omkring 1900. I Aarhus blev der bygget mere end 5000 lejligheder dette år (Oddershede, 2006).

For Aarhus Vandmølle, se Næraa, 1992, Wiese, 2010 og Oddershede, 2006.

Under krigen og i årene derefter skete der et stort fald i byggeriet; til dels pga. mangel på byggematerialer, til dels pga. dyrere og mere usikker finansiering. Denne afmatning i boligbyggeriet medførte stor bolignød, værst i årene 1916-20 men mærkbar helt op til begyndelsen af 1930'erne. Folk fra omlandet søgte under krigen stadig til byen, hvilket kun forøgede bolignøden. Således voksede byens indbyggertal i perioden 1916-21 med 8.000 personer (Boe Nielsen, 2008). Hertil kom eksproprieringen i forbindelse med banegravens udvidelse i årene 1918-26, hvor en stor del af bebyggelsen langs Hallsvej og i de tilstødende karreer blev indlemmet i baneterrænet.

For bolignød og husvildebarakker, se Boe Nielsen, 2008 og Dybdahl, 1977.

Den omfattende mangel på boliger førte til offentlige foranstaltninger for at forbedre byggevilkårene, dels ved at kommunen selv stod som bygherre, dels ved at yde kontante tilskud til private, almennyttige bolig- og byggeforeningers opførelse af beboelsesejendomme. Og netop bolig- og byggeforeninger meldte sig på banen på udstykningerne i Mølleengen i årene efter krigen, hvor Byggeselskabet Århus 1918 opførte ti store ejendomme i Carl Blochs Gade, mere end halvdelen af Bissensgade blev opført af Andelsboligforeningen Enggård i 1925, mens Andelsboligforeningen Aarhus og Andelsboligforeningen Fremtiden rejste en række ejendomme i Lundbyesgade.

Samtidigt var Centralværkstedets udvidelsesmuligheder på Frederiksbjerg ved at være opbrugt, men Statsbanerne havde længe haft øje på mølleengen som mulig placering af en ny godsbanegård; faktisk var denne placering allerede foreslået i tråd med Ambt og

2 KULTURHISTORIE

Kampmanns ideologiske funktionsopdeling i deres byplanforslag fra 1898. Den gamle banegård for enden af Ryesgade kunne så erstattes af en splintermoderne, nyklassicistisk personbanegård, en såkaldt højbanegård, med indgang en etagehøjde over skinnerne. Den til anledningen hævede banegårdsplads og banegraven er endnu i dag to af de største og mest fremtrædende landskabsarkitektoniske indgreb i byen.

For kulturhistorisk beskrivelse af godsbanegård, se især Buhl Thomsen og Due, 2009.

Men anlæggelsen af Godsbanegården i Mølleengen i 1923 stod nu heller ikke tilbage for markante ændringer af landskabet; inden konstruktionen af hovedbygningen, pakhuse og jernbanespor kunne påbegyndes, måtte åen flyttes længere mod nord, over en million m³ jord fyldes ud i engen og 3000 granstammer hamres ned i 20 meters dybde (Buhl Thomsen, 2009).

De mange nye ansatte ved banen krævede boliger, og arealet mellem Godsbanegårdens monumentale hovedbygning og kunstmuseet ved den gamle møllegård blev i de følgende år hurtigt udbygget. Karreerne blev nogle af de største i byen.



Den monumentale Godsbane-gård stod færdig i 1923. Læg mærke til de små haver foran; den omkringliggende bebyggelse var endnu ikke nået til Skovgaardsgade.



Andelsboligforening Carl Blochs Gade 1922.

For havnens fysiske udvikling, se især Johansen, 1990.

Imens var havneanlægget udbygget og udvidet og strakte sig nu i hele byens længde langs kysten. Havnens betydning for oplandet og handlen med hovedstaden og udlandet blev større og større i mellemkrigstiden, hvor bebyggelsen fortættedes fra Godsbanegården ind gennem byen langs åen ned til havnen. Store, nye karreer og bredere veje anlagdes, hvor der før var baggårde og vaskepladser. Den nye Åboulevard åbnede en direkte rute mellem Godsbanegården og havnen og blev især benyttet af den stadigt tiltagende lastbiltrafik. Trafikken fra indfaldsvejene fra Silkeborg og Viborg havde fået en direkte vej til havnen. Det kom så vidt, at byen i 1932 rørlagde åen for at anlægge en bred, plan vejbane ovenpå.

For rør- og frilægning af Aarhus Å, se Wiese, 2010.

BEBYGGELSESUDBIKLING 1930

Aarhus' udstrækning omkring 1930; de store industrivirksomheder er enten omgivet af ny (bolig-) bebyggelse eller flyttet ned på havnen, ud til Åbyhøj eller Viby. Åen rørlægges i den nærmeste fremtid.

Målestok 1:15.000.



3 ARKITEKTUR

3.1 Byens funktionsopdeling i velhaver-, arbejder- og industrikvarterer

I perioden foregik en omstrukturering af byens rumlige sammenhænge, der opdelte Aarhus i hidtil ukendte funktioner; industrikvarterer, arbejderkvarterer og velhaverkvarterer skød op på markerne omkring den gamle købstad. Bolig og arbejdsplads opsplittedes i stigende grad for alle indkomstgrupper, selvom det til stadighed var vigtigt for alle at bo så tæt på arbejdspladsen som muligt, ofte inden for få hundrede meter (Farah og Schmidt, 1981). I 1880 omkring indlemmelsen af det første stykke af Viby Sogn målte Aarhus bare to kilometer fra nord til syd, men gaderne var dårlige og svært fremkommelige.

For analyse af afstanden mellem bolig og arbejde, se Farah og Schmidt, 1981.

De nye, hurtigt voksende industrivirksomheders behov for nærhed til havnen eller jernbanen ansporede til nybyggeri ude på de tidligere byjorder, hvor grundpriserne var lavere, og der var rigeligt plads til store bygningsanlæg (Norskov, 2006). Bryggeriet Ceres opførtes på kanten af mølleengen, hvor åens vand endnu ikke var forurenat af byens virksomheder, Centralværkstedet lå i umiddelbar tilknytning til banegården, og Aarhus Oliefabrik flyttede ikke længe efter åbningen til et stort, nyt anlæg på havnen.

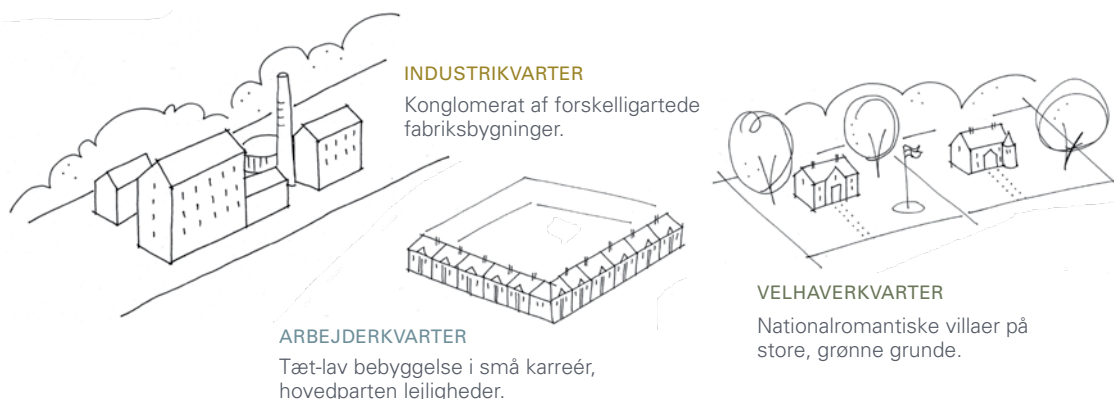
For velhaverkvarterer, se især Dybdahl, 1977 samt Norskov, 2006.

Byens velstillede borgere flyttede - ligeledes for at få mere plads - fra den tætte, beskudte bymidte til grønne villakvarterer nær kysten og i det nye Marselisborg-kvarter samt i store, mondæne lejligheder langs Kystvejen og Strandvejen, områder, der i størst muligt omfang svarede til romantikkens naturideal.

De mange arbejdspladser i industrikvartererne tiltrak en anseelig arbejdsstyrke, der for langt størstedelens vedkommende flyttede ind i arbejderkvarterer klos op ad fabrikkerne, da man dengang gik på arbejde. Men i modsætning til de borgerlige villakvarterer kunne arbejderne i mindre grad vælge selv; de blev henvist til områderne med de laveste grundpriser eller til de kvarterer, som bygmestre opførte til dem på nye udstykninger - indledningsvis på Frederiksbjerg, i Øgadekvarteret og på Trøjborg. Arbejderkvartererne anlagdes følgelig ud mod de flade marker, om bag banegården, hen mod enge og tørvemoser.

For socialhistoriske beskrivelser og classeskel, se især Andersen, 1984, Dragsbo, 1984 og Hyldtoft, 1980.

Byens sociale klasser delte sig altså og bosatte sig forskellige steder, og konsekvensen af dette bosættelsesmønster blev, at classeskellene fastholdtes i byens fysiske struktur. Byarkitektonisk var disse forskelligartede kvarterer fremtrædende i byens struktur i hele perioden - med nye kvarterer føjet til, som da Godsbaneanlægget anlagdes i 1920'erne og arbejderkvarteret i Mølleengen byggedes - og de er det fortsat. De af industriernes bebyggelser, der ikke længere er i drift, er omdannet og indgår nu som integrerede elementer i midtbyens tætte struktur. Centralværkstedets bygninger og jernbanespor er fredede og omdannet til kontorer, og Godsbanegården er nu et såkaldt kulturproduktionscenter. Arbejderkvartererne består, om end beboersammensætningen nu er mere alsidig, som boligområder, og Strandvejens villaer er forbeholdt de absolut mest velhavende.

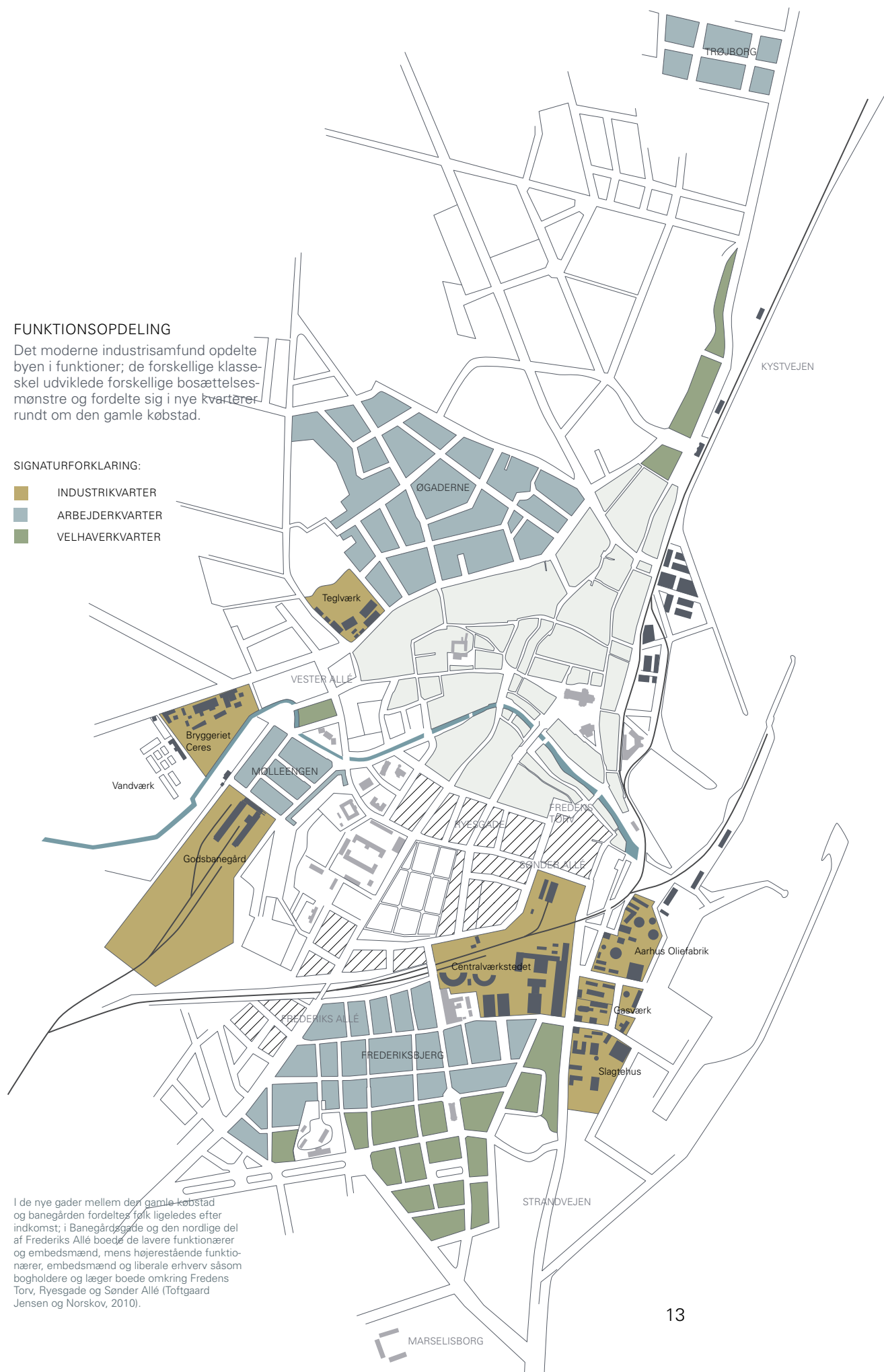


FUNKTIONSSOPDELING

Det moderne industrisamfund opdelte byen i funktioner; de forskellige klasse-skæl udviklede forskellige bosættelses-mønstre og fordelte sig i nye kvarterer rundt om den gamle købstad.

SIGNATURFORKLARING:

- INDUSTRIKVARTER
- ARBEJDERKVARTER
- VELHAVERKVARTER



I de nye gader mellem den gamle købstad og banegården fordeltes folk ligeledes efter indkomst; i Banegårdsgade og den nordlige del af Frederiks Allé boede de lavere funktionærer og embedsmænd, mens højerestående funktionærer, embedsmænd og liberale erhverv såsom bogholdere og læger boede omkring Fredens Torv, Rymsgade og Sønder Allé (Toftgaard Jensen og Norskov, 2010).



førindustriel bebyggelse

VESTERGADE



klassisk arbejderkvarter

SJÆLLANDSGADE



klassisk arbejderkvarter

HALLS VEJ



fabriksboliger

AARHUS GLASVÆRK



storgård

CARL BLOCHS GADE



filantropisk byggeri

STEINMANNSGADE

TYPER AF ARBEJDERKVARTERER

3 ARKITEKTUR

3. 2 Bebyggelsesmønstre i arbejderkvarterer

Kvarterdannelsen var et grundelement i datidens bymiljø. Men de socialt bestemte kvarterer var knyttet til bestemte historiske perioder, ikke en konstant størrelse. Studier af kvarterdannelse er altså et studium af både brud og kontinuitet (Dragsbo, 1984). Fortællingen om byens industriarbejderes boligforhold er tæt vævet sammen med jernbanens lokalisering og udvikling - men bevæger sig over forskellige perioder og steder. Der kan således overordnet udskilles fem typer af arbejderboliger (Hyldtoft, 1980):

Den ældre, førindustrielle bebyggelse i den gamle bymidte, hvor arbejdere boede i kældre, kviste og baghuse, ofte af ganske ringe kvalitet.

De klassiske arbejderkvarterer ofte bestående af 1 - 2,5 etages nybyggeri på tidligere markjorder i byens udkant f.eks. Sjællandsgade eller Halls Vej fra omkring 1870 omme bag jernbanen.

Fabriksboliger, hvor virksomheden opførte boliger til sine arbejdere på samme grund som fabrikken f.eks. Aarhus Glasværks arbejderboliger fra 1876 på Ole Rømers Gade på Frederiksbjerg.

Filantropiske byggerier af høj kvalitet på initiativ fra borgerskabet eller kommunen f.eks. Arbejdernes Byggeforenings bebyggelse på Fredericiagade fra 1872 (se evt. s. 17) eller kommunens opførelse af boliger på Frederiksbjerg for at afhjælpe bolignøden - med den første bebyggelse på Steinmannsgade fra 1917.

Storgårde på nye udstykninger i tiden efter 1. verdenskrig, hvor statslån muliggjorde plads, lys og luft i nybyggeri, der opførtes i store karréer i min. 4 etagers højde f.eks. på Carl Blochs Gade i 1922 i Mølleengen.

Fra 1870 til 1898 steg befolkningstallet på Frederiksbjerg fra 458 mennesker til 10,782 mennesker, og kun cirka en tyvendedel af disse var født i Aarhus. Langt den overvejende del af tilflytterne var født i de omkringliggende amter, men de kom som regel fra de små landsogne tæt ved Aarhus, idet tilvandringen var størst inden for en radius af 30 km. (Farah og Schmidt, 1981).

I folketællingen 1925 viser det sig derimod, at hvor omkring en tredjedel af beboerne i Mølleengen er tilflyttere fra landsogne i Aarhus Amt, er over halvdelen af beboerne (52,8%), i modsætning til tidligere, født i Aarhus. En undersøgelse har efterforsket, hvor førstegangsflytterne i Mølleengens nye lejligheder kom fra, og her viser det sig, at af de godt 4000 personer, som flyttede ind, kom over 55 % fra det ældste Frederiksbjerg og de nærmest liggende gader. Arbejderne har altså øjnet mulighed for at flytte i en ny, større lejlighed i Mølleengen – end de 35-50 år ældre, trange boliger, de kom fra på Frederiksbjerg (Oddershede, 2006).

Det ældste Frederiksbjerg var et klassisk arbejderkvarter; 87 % af beboerne var arbejdere, kun 6-10 % var selvstændige, handlende eller højere funktionærer. Med denne befolknings-sammensætning udgjorde Frederiksbjerg på denne tid et særdeles homogent kvarter i klar sammenhæng med arbejdspladsens, Centralværkstedets, beliggenhed. To-tredjedele af arbejderne havde under 500 meter til arbejde (Farah og Schmidt, 1981).

En opgørelse af erhvervsfordelingen i Mølleengen 1925 viser, at 16 % af kvarterets beboere på denne tid arbejdede ved Statsbanerne, mens de resterende beboere for en stor dels vedkommende var fordelt indenfor erhvervene industri, håndværk og transport (Oddershede, 2006). Spredt på flere erhvervsgrupper var det ikke desto mindre et arbejderkvarter.

For analyse af erhvervsfordelingen på Frederiksbjerg, se især Farah og Schmidt, 1981 og Toftgaard Jensen og Norskov, 2010..

For analyse af erhvervsfordelingen i Mølleengen, se især Oddershede, 2006.

3 ARKITEKTUR

3.2.1 Tæt-lav-bebyggelsen på Frederiksbjerg

For registrant af bebyggelsen på Frederiksbjerg, se især Aarhus, 1979.

Kvarterets historiske matrikelstruktur, som stadig er den mest fremtrædende i dag, består af små, smalle, langstrakte grunde på typisk 110 - 170 m² - med en bredde på 5,5 - 6 meter og en længde mellem 20 og 30 meter. Mindst er nok matriklerne i Montanagade på 4,8 x 15,8 meter, mens de største, historiske matrikler er på 6,3 x 32,9 meter i Bülowsgade. Bygningsloven for Købstæderne 1858 fastsatte gadebredden til 20 alen, 12,5 meter, som minimum (Olesen, 1986), og det er da også bredden på alle gaderne her, alle anlagt langs et rudeformet gadenet.

Alle bygninger blev opført som randbebyggelse, dvs. med facaden i gadelinjen og fælles gavl. På få grunde opførtes både forhus og baghus, men det var en undtagelse fra reglen. Og reglen stod nedfældet i bygningsloven: ubebygget areal måtte ikke være mindre end det bebyggede areal på matrikler med en- og toetages beboelsesejendomme, og for hver beboet etage, huset var højere end 2 etager, skulle det ubebyggede areal forøges med en sjettedel (Farah og Schmidt, 1981).

'Bygningsvedtægten for Aarhus af 1879' stillede derudover krav om, at bygninger på 3 eller flere etager måtte have to trapper (Fink, 1998), og idet bygherre gerne var håndværkersvend eller arbejdsmand ved banen (Aarhus, 1979), rakte den ekstra trappe ud over hans økonomiske formåen. Dette krav var derfor medvirkende til at holde kvarterets gennemgående lave bygningshøjde domineret af 1,5 - 2,5 etager.

For arkitekturhistorie, se Millech, 1979.

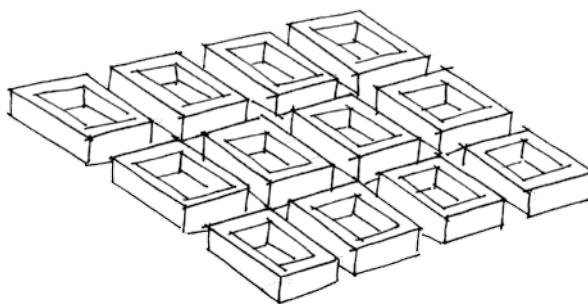
Det er dog til at finde flere bygninger opført i årene inden 1879 med tre etager eller mere som f.eks. flere bygninger i Istedgade, og der er således en løjerlig kontrast i, at de ældste bygninger ikke er de laveste. Bygningerne i Dybbølsgade (anlagt 1883-84), Helgolandsgade (1885) og Fredericiagade (1890) er alle opført efter 1879 og alle i 2,5 etage. Disse gaders traditionelle, senklassicistiske købstadsarkitektur udgør formentlig byns mest velbevarede bebyggelse fra denne periode.

Nævneværdig er også bebyggelsen i Ole Rømers Gade (1882-84) og Godthåbsgade, som udgøres hovedsagligt af 1,5 etages bygninger. Godthåbsgades række af bygninger fra 1885 er alle opført af murere, som sandsynligvis har indgået en eller anden form for samarbejde omkring byggeriet, og disse små bygninger udgør også i nutiden en fin, ensartet bebyggelse med åbenlyse fællestræk.

Senere er flere grunde lagt sammen til et større byggeri, men Frederiksbjerg domineres endnu i dag af smalle, lave bygninger med velproportionerede, rumligt sammenhængende facadeforløb. Kvarteret opleves som en stille, rolig, pastelfarvet bolig-enklave med stokroser og træer i gaderne, afgrænset mod vest og øst af de trafikerede handelsgader, Frederiks Allé og M.P. Bruuns Gade. Kun i Jægergårdsgade er der i dag butikker og restauranter. De andre gader rummer udelukkende boliger.

BEBYGGELSESMØNSTER

Frederiksbjergs arbejderkvarter består af tæt-lav randbebyggelse med smalle gader anlagt langs et rudeformet gadenet. Da bebyggelsen ikke er så høj, er der sol i gaderne og gårdene det meste af dagen.





ISTEDGADE

Bebyggelsen i 2,5 - 3 etager er opført i 1874 og 1875, inden lovgivningen stillede krav om to trapper. Gaden er en af kvarterets ældste. (se kort s. 18 '1')



FREDERICIAGADE

Ikke den store forskel på bebyggelsen i 1960 og i 2013; hele den østlige side af gaden er opført af Arbejdernes Byggeförening i 1890. (se kort s. 18 '2')



GODTHÅBSGADE

Forskellen på gaden i 1900 og 2013 er at forretningerne på begge hjørner er forsvundet - samt pudse facader fremfor grundmur. (se kort s. 18 '3')

SIGNATURFORKLARING:

- 1874-75
- 1876-77
- 1878-79
- 1880-81
- 1882-83
- 1884-85
- 1886-87
- 1888-89
- 1890-91
- 1892-93
- INDIL 1900
- EFTER 1900





3 ARKITEKTUR

3.2.2 Storgårde i Mølleengen

For arkitekturhistorie, se Millech, 1979.

Den første bebyggelse anlagdes 1898-1900 på hjørnet af Marstrandsgade og Vestre Allé og bestod på dette tidspunkt af karakteristiske, borgerlige udlejningsejendomme, med Marstrandsborg i historicistisk stil med hjørnetårne som det klareste eksempel. Mølleengen med dens fornemme kunstmuseum, statsbibliotek og landskabelige karakter omkring åen og møllehaven var altså omkring århundredeskiftet et velhaverkvarter - i hvert fald indtil årene omkring anlæggelsen af Godsbanegården, hvor byggeriet af arbejderboliger eskalerede og efterhånden fortrængte de velhavende.

Matrikelstrukturen bærer også præg af en ændring i hensigten med udstykningerne - med de største, mest regulære matrikler på 26 x 50 alen, knap 500 m², langs den ældste Marstrandsgade og de mindre, mere uregelmæssige matrikler på 20 x 40 alen, omkring 330 m², langs den yngste Thorvaldsensgade fra 1930, hvor kvarteret var fuldt udbygget. Udstykningerne, og dermed bygningerne, blev altså smallere, som behovet for boliger blev større.

For andelsbyggeföreninger, se ...

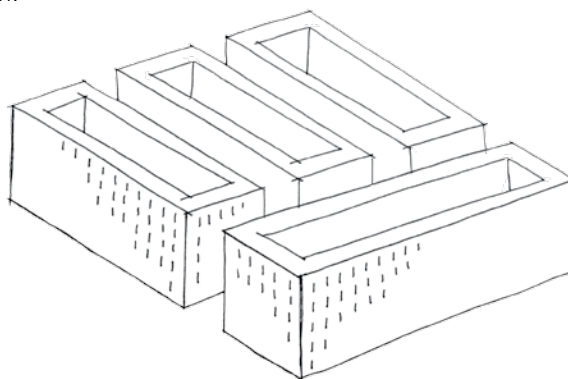
I byggevedtægterne for Aarhus af 1895 udvidedes gadebredden til 30 alen, mens bygningshøjden fastholdtes som 5/4 af gadebredden - dog med højest 5 beboelsesetager inklusiv kvistlejligheder og kældre med butik eller beboelse (Farah og Schmidt, 1981). Bebyggelsesmønsteret består af randbebyggelse, som på Frederiksbjerg, men fra 1920 og frem i en helt anden udgave; tidens nyklassicistiske arkitektur indeholdt demokratiske idealer og krav om lys og luft. Udover, at bygherre i flere tilfælde var statsstøttede andelsbyggeföreninger, betød det også, at der anlagdes haver og legepladser på det åbne fællesareal i karreernes midte. Indlagte toiletter, vaskekældre mm. overflødiggjorde skure og lokummer i gården og var en klar forbedring af levestandarden. Flere bygninger opførtes med toværelses lejligheder i den ene side og treværelses i den anden.

Gaderummene er karakteriseret af sammenhængende facadeforløb og ens etagehøjder, oprindeligt fem etager men i løbet af de seneste år er de tidligere loftsrum ombygget til beboelse. Oplevelsen af kvarteret er domineret af den konsekvente brug af røde teglsten til gadefacader og de billigere, gule sten mod gården. De oprindelige, hvidmalede vinduer i det røde murværk anslog et nationalt tema, som kan genfindes i nutidens terrormoder. Facaderne har i det hele taget et meget homogent og næsten plastisk udtryk; til tider i overvældende grad som i Carl Blochs Gade, hvor kontrasten mellem kvarterets storgårde og ådalens flade bund fremhæves i den bratte overgang mellem bebyggelse og eng.

Mølleengen er stadig et rent boligkvarter. Flere af gaderne er i dag blændet af eller ensrettet for at gøre plads til et anseeligt antal parkerede biler, hvilket dog også har afskåret kvarteret en anelse fra resten af byen.

BEBYGGELSESMØNSTER

Mølleengens høje karreer ligger vinkeltret på hinanden i et rudeformet gadenet. Mens solen har svært ved at nå ned i gaderne, er det lys og luft inde i gårdene.





MARSTRANDSGADE

Kvarterets ældste bebyggelse opførtes som borgerlige udlejningsejendomme i historicistisk stil med mange detaljer. (se kort s. 22 '4')



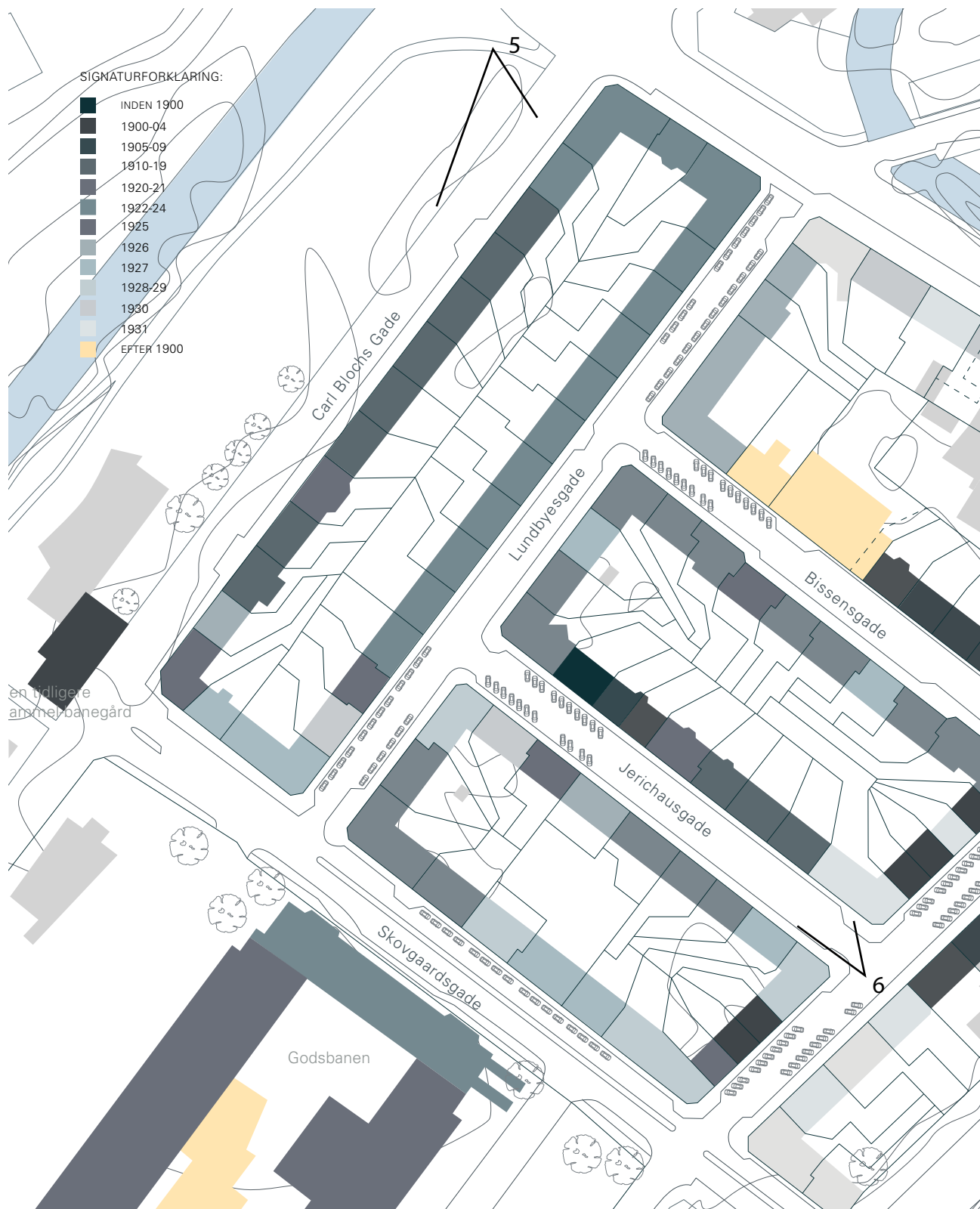
CARL BLOCHS GADE

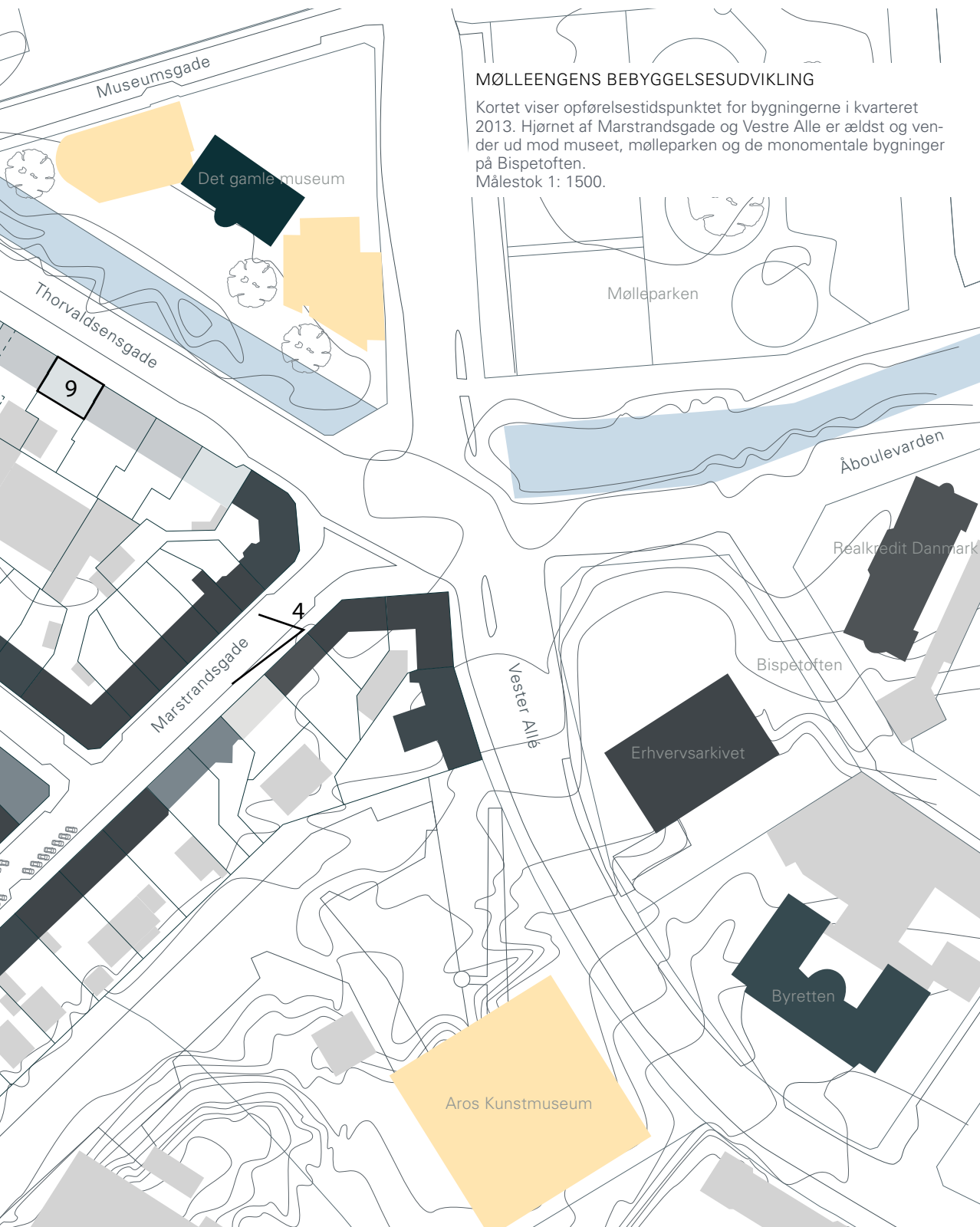
De skiftende byggekonzunkture gjorde, at kvarteret bebyggedes gradvist - med tid og plads til nyttehaver på de ubebyggede grunde. Idag har bebyggelsen til tider en monolitisk karakter. (se kort s. 22 '5')



JERICHAUSGADE

Andelsboligforeninger opførte mange bygninger her, alle med enkle, sammenhængende facader, der i dag danner rammen om kvarterets omfattende parkering. (se kort s. 22 '6')







LUFTFOTO AF FREDERIKSBJERG 1950

Set fra sydøst over Skt. Anna Gade og Godthåbsgade mod Frederiks Allé. Den ældre, lave bebyggelse står i kontrast til de nyere bygninger i fire etager langs Frederiks Allé.



LUFTFOTO AF MØLLENGEN 1934

Set fra Ceres mod øst; De store karréer får Godsbanegårdens monumentale hovedbygning (øverst til højre) til at synes ganske lille. Læg også mærke til Creditforeningen, Statsbiblioteket og Tinghuset langs Vester Allé i baggrunden.

3 ARKITEKTUR

3.3 Elementer i bebyggelsen

Lovgivningen om fritagelse for bygningsafgift for mindre lejligheder skulle tjene det formål at skaffe billige lejligheder til arbejderklassen. I købstæderne kunne lejligheder fritages, hvis de havde et areal på 100 alen², 39 m², eller derunder.

En undersøgelse, der søger at belyse lejlighederne på Frederiksbjergs omtrentlige mål gennem oplysninger om bygningernes grundareal og antal lejligheder pr. etage (Farah og Schmidt, 1981), udleder, at hovedparten af de undersøgte bygninger havde lejligheder med et areal på omkring 100 alen², 39 m², som de største - når areal til gang, trappe, ydervægge og lignende trækkes fra. At bygherrerne på Frederiksbjerg søgte at bygge lejligheder, der kunne fritages for afgiften ligger dermed lige for, da de to tal er særdeles sammenfaldende.

Matriklerne på Frederiksbjerg er som nævnt 5,5 - 6 meter brede, og da bygningerne er opført gavl mod gavl, kan det trygt antages, at der oprindeligt var een lejlighed pr. etage. I Mølleengen, hvor matriklerne er tre gange så brede som på Frederiksbjerg, rummer bygningerne to lejligheder på hver etage, dvs. lejemålene er halvanden gang større. Selve lejlighedsstørrelsen er altså blevet noget mere rummelig over tid, selvom toværelses lejligheder var dominerende i hele perioden. Antallet af treværelses lejligheder i nybyggeri forøgedes dog kraftigt efter 1. verdenskrig, hvor også arbejdernes lønninger steg (Dybdahl, 1977).

For at uddybe bebyggelsernes kulturhistoriske og rumlige sammenhænge undersøges nu to boliger henholdsvis på Frederiksbjerg og i Mølleengen; boligerne er udvalgt dels som repræsentative, tidstypiske eksempler på periodens nybyggeri - og dels pga. umiddelbar tilgængelighed.

For lejlighedsstørrelser i forskellige kvarterer, se især Dybdahl, 1977.



På Frederiksbjerg (se evt. kort s. 18 '16'):

MONTANAGADE 16

Matrikel 146 i, Marselisborg, Aarhus Grunde
Matrikelstørrelse 4,9 x 15,1 meter, 74 m²
Bygningens ydre mål 4,9 x 7,6 meter, 37,5 m²
Byggeår 1876
Ejendomsværdi 2.400.000 kr.
Antal lejemål 1



I Mølleengen (se evt. kort s. 22 '9'):

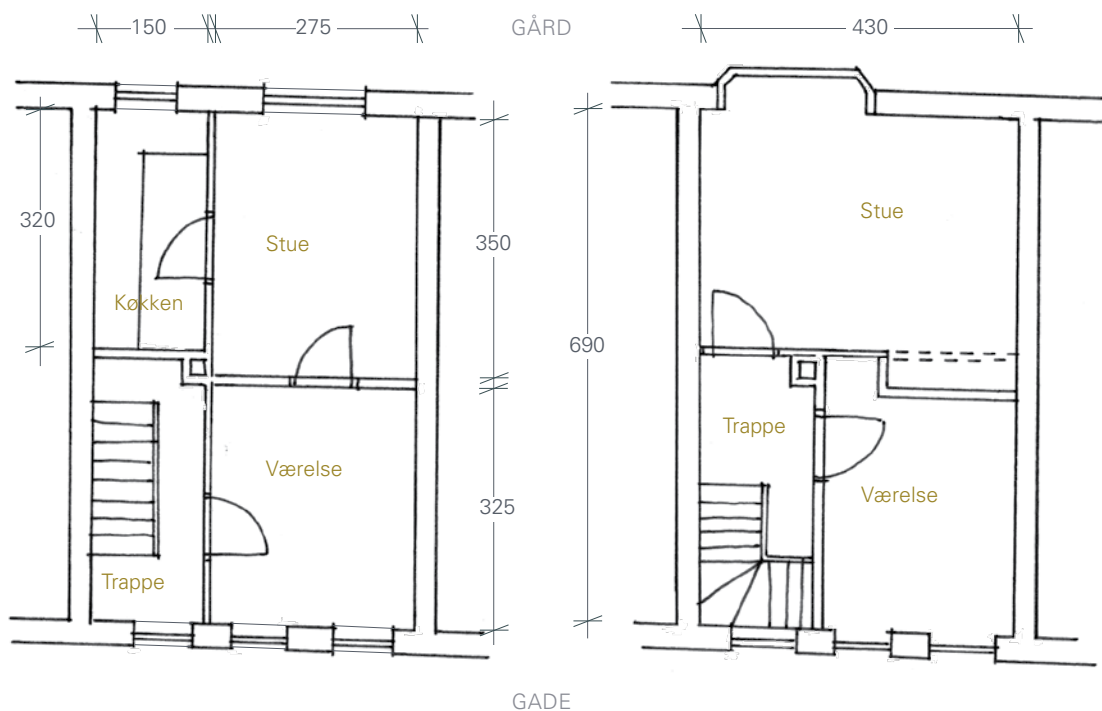
THORVALDSENSGADE 9

Matrikel 2026 u, Aarhus Bygrunde
Matrikelstørrelse 13,4 x 25 meter, 331 m²
Bygningens ydre mål 13,4 x 9,6 meter, 128 m²
Byggeår 1930
Ejendomsværdi 12.000.000 kr.
Antal lejemål 12

3 ARKITEKTUR

3.3.1 Montanagade 16 fra 1876

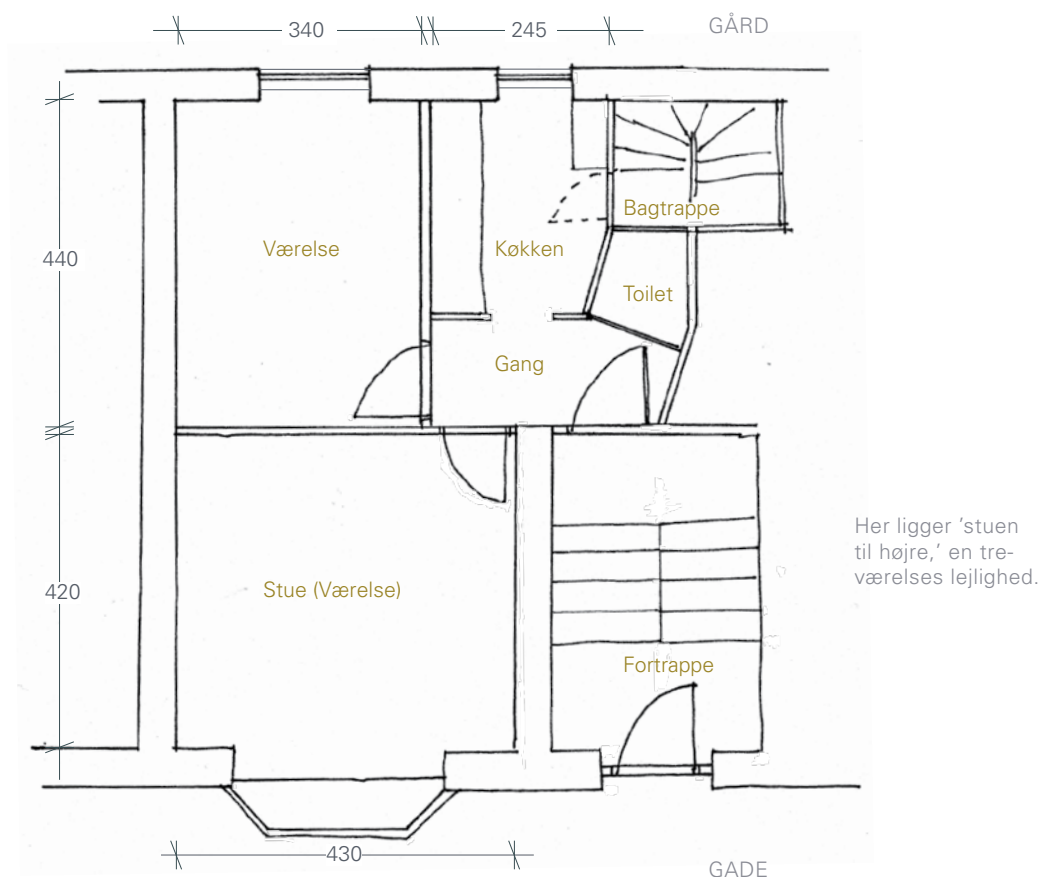
Bygningen i 2,5 etager er et typisk eksempel på byggeskikken i starten af perioden. Gadefacaden er knap 5 meter bred og afslører en vis nøjsomhed; her er ingen bekostelige detaljer i murværket eller ornamentik. Plantegningerne viser førstesalen og kvisten, men det samme er gældende for stueetagen; hvad der på opførelsestidspunktet var tre lejemål på knap 30 m² hver - kvisten kun 21 m² - er alle etager i dag renoverede og sammenlagt til et enfamilieshus på 81 m². Hvor der i 1876 var eet lejemål på hver etage med stue, værelse og køkken - og dermed lokum i gården - er flere vægge i dag revet ned, og der er indrettet køkken i stueetagen og badeværelse på kvisten. Det er påfaldende, hvor meget af den sparsomme plads trappen optager.



3 ARKITEKTUR

3.3.2 Thorvaldsensgade 9 fra 1930

Bygningen havde oprindeligt lejligheder i fem etager fraregnet vaske- og cykelkælder samt tørreloft. For få år siden blev tørreloftet dog renoveret og indrettet til endnu to lejligheder. Gadefacaden er knap 13,5 meter bred og del af en karrébebyggelse med ganske identiske facader. Arkitekturen er lige på kanten af funktionalismen men endnu præget af frontispicer og gevaldige portalopsatser om hver indgangsdør. Plantegningen viser den toværelses lejlighed i stuen til venstre på 54 m². Murene har oprindeligt været 35 cm. fuldmur, men der er på et senere tidspunkt efterisoleret indvendigt med betonplader, så murene i alt er 50 cm. tykke. Dette har gjort sammenlægning af flere lejemål umulig, og den oprindelige planløsning er derfor bevaret. Forskellen fra lejligheden på Montanagade, er - udover et større kvadratmeterantal - den lille fordelingsgang og badeværelset, der oprindeligt blot har indeholdt et træk-og-slip. Her er også både fortrappe og bagtrappe.



STUEN TIL VENSTRE 1930 1:100

Planløsningen har ikke undergået nogen banebrydende udvikling i perioden; som Montanagade 16 har Thorvaldsensgade ligeledes opholdstue ud mod gaden og soveværelse og køkken mod gården.

4 PERSPEKTIVERING

4.1 De historiske strukturers fortælleleværdi i nutiden

Arbejderkvarteret på Frederiksbjerg og arbejderkvarteret i Mølleengen repræsenterer hver især to karakteristiske bebyggelsesmønstre, såvel for deres historiske tid som i byarkitektoniske sammenhænge. Begge består af randbebyggelse i et rudeformet gadenet. Begge er de eksempler på, hvad det på opførelsestidspunktet var muligt at bygge under den gældende lovgivning og med en pragmatisk økonomi. Men oplevelsen af kvarterernes rumlige struktur er væsensforskellig, og deres fælles kulturhistorie er ikke umiddelbar aflæselig i gaderne - på trods af, at flere af bygningerne er jævnaldrende.

Bygningsvedtægten fra 1895, der muliggjorde fireetages byggeri, markerer historisk set skiftet fra ejerbolig til lejebolig - og således også skiftet fra tæt-lav-bebyggelse til storgårde.

Og den mest slående forskel på de to kvarterer er netop bygningernes volumen; Mølleengens høje karreer tillader ikke mange timers sollys i gaderne, mens enkelte fireetages bygninger på Ole Rømers Gade eller Godthåbsgade stritter iøjefaldende og klodset op af den ellers lave bebyggelse.

De fleste bygninger på Frederiksbjerg i 1,5 - 2,5 etage er i dag slået sammen til eet enfamiliehus, hvor de oprindeligt indeholdt 2-3 lejemål - som eksemplet Montanagade 16. Beboelsetætheden er altså forandret såvel arkitektonisk som kulturhistorisk, og i kvarteret i dag bor således ikke nær halvt så mange mennesker som før århundredeskiftet. Som eksempel flyttede en arbejderfamilie bestående far, mor og 7 børn i 1903 ind i en af lejlighederne i Godthåbsgade 10 på 41 m² (Olesen, 1986).

Dette siger nok noget om nutidens pladsbehov i forhold til datidens, men historisk set har bygningerne på Frederiksbjerg været af ganske dårlige kvalitet, rent materialemæssigt, med avispapir og halm som isolering, hvilket har gjort det lettere - og bydende nødvendigt - at renovere bygningerne på et senere tidspunkt.

Bebyggelsen i Mølleengen er imidlertid af langt højere arkitektonisk kvalitet, og murtykkelsen på 50 cm. har ikke tilladt andre ændringer end udskiftningen til termoruder og udnyttelse af loftsetagen. De rumlige strukturer her er derfor ikke ændret siden opførelsestidspunktet, men lejlighedernes størrelser er stadig tidssvarende for nutidens beboere, studerende, enlige, unge par med eet barn.



Grundmurede facader i Godthåbsgade.



Grundmurede facader i Lundbyesgade.



Markant skalaspring i Ole Rømers Gade.



Bebyggelsesmønster Montanagade.



Bebyggelsesmønster Thorvaldsensgade.

For beboelsetæthed, se Olesen, 1986 og Farah og Schmidt, 1981.

4 PERSPEKTIVERING

Der er et andet liv i gaderne i dag; udover beboelsestætheden er der nemlig også et andet element, der har ændret sig væsentligt.

På opførelsestidspunktet lå såvel Frederiksbjerg som Mølleengen et godt stykke væk fra købstadens travle bymidte, afskåret af henholdsvis banegraven og ådalens stejle skrænter. Og da det derudover tidligere var ganske besværligt at bevæge sig på tværs af byen, har disse arbejderkvarterer altså måttet fungere som selvstændige byer i byen.

I kvarteret omkring Lundbyesgade huskes det, at der i gamle dage var fire købmænd, to slagtere, en gartner, to mejerier, en skomager, en slikbutik, en barber, et vaskeri, en kiosk og en bager. Det har altså stort set været muligt at leve hele sit liv i Mølleengen uden at bevæge sig ret langt væk for at få til livets opretholdelse. På feltarbejde i Mølleengen optaltes forleden to frisører, to kiosker, en burgerbar, en cafe, en antikvitetshandler, en butik, der sælger sportsudstyr og en, der sælger 'Vietnam Fashion.' Kvarteret er i dag - og dette er på samme måde gældende for Frederiksbjerg - en integreret del af midtbyen med dens mange servicefunktioner - og opleves mest som *en soveby i byen*, et rent boligområde, hvor der stort set ikke er mennesker i gaderne mellem kl. 8 og 16.

Nævnt i bestyrelsesformandens tale til Andelsboligforeningen Aarhus' 90 års jubilæum 2011.

Byens funktionsopdeling under den tidlige industrialisering skabte strukturer og rumligheder, vi fortsat lever i i dag. Kvarterernes oprindelige, historiske bebyggelsesmønstre er som helhed bevaret og fortæller om en overvældende befolkningstilvækst, som Aarhus ikke siden har set mage. Den korte, tidsmæssige forskydning i kvarterernes opførelsestidspunkt og den store, skalamæssige forskel i deres rumligheder, etagehøjder og gadebredde, indeholder en spændende dynamik, der sætter byens hastige udvikling i denne periode i perspektiv.

Selvom bebyggelserne er ikke sjældne i sig selv - indeholder de tilsammen store fortælleverdier om, hvordan man boede dengang - og om hvordan man bor nu.

4.2 Forslag til formidling

Formidlingen af denne del af Aarhus' kulturhistorie kan sikkert lettest foregå ved byvandring, da den umiddelbare oplevelse af de to kvarterer i sig selv ikke afslører deres fællestræk. Men fortællingen om industriarbejdernes boligforhold er måske mere interessevækkende nu end tidligere, da vi for tiden dyrker boligprogrammer som aldrig før. Gæt hvem der bor her? og Hvad tror du, denne bolig koster? beskæftiger danskerne indgående og engageret.

I udstillingsmæssig kontekst kunne fortællingen om arbejderkvartererne formidles gennem netop kvadratmeterantal og beboelsestæthed - i tæt sammenhæng med forestillinger om byens fremtidige udvikling. Bliver boligerne kun større og større - eller må vi snart leve tættere sammen igen? Fortætning af byen, såsom udnyttelse af loftsetagen i Thorvaldsensgade, er en langt mere bæredygtig udvikling, end at vi alle bygger nyt parcelhus på tidligere landbrugsjord.

Men er vi villige til afgive kvadratmeter til byens til stadighed nye tilflyttere - så unge studerende ikke fortsat i fremtiden er nødsaget til at flytte ind i en midlertidig containerby på de flade arealer ved Godsbanegården - som de gjorde i sidste uge?

Se evt. www.tv2oj.dk/artikel/177449:Aarhus-Bor-i-container.

5 LITTERATURLISTE

AGGER, Gunhild og **GEMZØE**, Anker (red.): 'Arbejderkultur 1870 - 1924,' bind 1 i antologien af samme navn, Medusa, København, 1982. *God oversigt over arbejderkultur-opfattelser (teori), dybdegående beskrivelser af klassestruktur fra godsejere til pjalteproletariat samt arbejderes levevilkår.*

ANDERSEN, Svend Aage: 'Salt og Brød Gør Kinden Rød – Arbejderliv i Århus 1870 - 1940,' Århus Byhistoriske Udvalg, Universitetsforlaget i Århus, 1985. *Omfangsrige personlige interviews og beskrivelser af arbejderne boligkultur og arbejdsliv i Aarhus.*

ANDERSEN, Svend Aage: 'Arbejderklassen,' i 'Socialhistorie og Samfund,' Forlaget Historia, 1984. *Hvordan arbejderne tætte bolig- og arbejdsforhold udgjorde grobunden for arbejderbevægelsen.*

BLOM, Grethe Authen (red.): 'Industrialiseringens Første Fase,' Universitetsforlaget, Trondheim, 1977.

BOE NIELSEN, Michael: 'Under Trange Kår - Bolignød i Århus ca. 1916 - 1939,' speciale ved Institut for Historie og Områdestudier, Aarhus Universitet, 2008. *Kulturhistorisk analyse af bolig manglen i Aarhus efter 1. verdenskrig og de politiske initiativer for at råde bod herpå.*

BUHL THOMSEN, Kristian og **DUE**, Jeppe Klok: 'Århus Godsbanegård, Historie og Kulturarvsanbefalinger,' Dansk Center for Byhistorie, 2009. *Kulturhistorisk analyse af mølleengens bebyggelsesudvikling og anlæggelsen af godsbanegården samt detaljeret beskrivelse af arbejdet her.*

BYGNINGSKULTUR 2015: 'Industriens Bygningsarv,' www.bygningskultur2015.dk/industriarv

DRAGSBO, Peter: 'Forstaden - Et Kulturmiljøes Historie,' Dansk Center for Byhistorie, Aarhus Universitetsforlag, 2006. *Beskrivelse af hvordan arbejderkvarterer udviklede sig til forstadskvarterer.*

DRAGSBO, Peter: 'Menneskene i Industrialiseringens Byer – Etnologisk og Kulturhistorisk Forskning om Danske Byer,' i antologien 'Socialhistorie og Samfund,' Forlaget Historia, 1984.

DRAGSBO, Peter: 'Byens Omformning,' i antologien 'Mennesket og Maskinen,' Nationalmuseet, 1980. *Undersøgelse af byens rumlige transformation under den tidlige industrialisering.*

DYBDAHL, Vagn (red.): 'Hus og Hjem i Aarhus 1890 - 1940,' Universitetsforlaget i Aarhus, 1977.

ENGQVIST, Th.: 'Aarhus Nye Ranger- og Godsbanegaard', Ingeniøren, 1925, s. 337-346.

FARAH, Elisabeth Dahlerup og **SCHMIDT**, Johanne: 'Frederiksbjerg - Et Arbejderkvarter vokser op,' Erhvervshistorisk Årbog, meddelelser fra Erhvervsarkivet, 1981. *På baggrund af folketællinger analyses boligernes areal og indretning, leje, lønforhold samt afstanden mellem bolig og arbejde.*

FINK, Jørgen: 'Byens Rum,' i Ib Gejl (red.): 'Aarhus - Byens Historie,' Aarhus Byhistoriske Udvalg, 1998.

GROTH, Niels Boje og **MØLGAARD**, Johannes: 'Byplanlægning, Kulturlandskab og Livsformer,' Miljøministeriet, Planstyrelsen, 1982.

HARTMANN, Sys og **VILLADSEN**, Villads: 'Byens Huse - Byens Plan,' bind 3 af Hakon Lund: 'Danmarks arkitektur,' 1979. *Fin arkitekturhistorisk gennemgang, dog udelukkende baseret på København.*

HYLDTOFT, Ole: 'Arbejderboliger og Bymiljøer,' i antologien 'Mennesket og Maskinen,' Nationalmuseet, 1980. *Fine beskrivelser af arbejderne boligformer under den tidlige industrialisering.*

JOHANSEN, Erik Korr (red.): 'Fra Åhavns Til Kysthavn – Århus Havns Historie til 1914,' Aarhus Byhistoriske Udvalg, 1990. *Uddybende beskrivelse af havnens fysiske udvikling indtil 1914.*

LARSEN, Per og **RAVN**, Ole: 'Proletarliv – Tekster fra Industriarbejdernes Verden 1870 – 1914,' Gads Forlag, 1982. *Danske ange, digte, slagord og uddrag af litteratur omhandler arbejderklassen.*

LAURIDSEN, Henning R.: 'De Folkelige Bevægelser og Socialhistorien,' i antologien 'Socialhistorie og Samfund,' Forlaget Historia, 1984.

MILLECH, Knud: 'Danske Arkitekturstrømninger 1850 - 1950; En Arkitekturhistorisk Undersøgelse,' Østifternes Kreditforening, 1977. *Detaljeret, stilhistorisk opslagsværk, dog med fokus på København.*

MØLLGAARD, Johannes: 'Byens Sociale Geografi - Studier af Skive,' Statens Byggeforskningsinstitut, 1984.

NIELSEN, Henning Spure: 'Århus På Tegnebrættet 1850-2000 – Alternativer til Virkeligheden,' Århus Byhistoriske Fond, 2003. *Omfangsrig beskrivelse i tekst og tegninger af byplanlægnings- og arkitekturprojekter, der aldrig blev gennemført.*

NIELSEN, Palle: 'En Arbejderfamilie i Århus omkring 1895 - 1930,' Århus, 1982. *En detaljeret, kulturhistorisk personbeskrivelse af en arbejderfamilie på Hjortensgade, hvor manden var ølkusk hos Bryggeriet Ceres.*

NORSKOV, Jeppe: 'Den moderne byplanlægnings fødsel i Danmark 1860 til 1920,' ph.d.-afhandling, Danske Center for Byhistorie og Aarhus Universitet, 2010.

NORSKOV, Jeppe: 'Kvarterdannelse, Industrielokalisering og Byudvikling i Århus 1870 - 1920,' Fortid og Nutid, marts 2006. *Hvordan jernbanen og industrierne omdannede byens overordnede strukturer.*

NÆRAA, Lica: 'Bertha Weis' Historie - Århus Mølle fra 1846,' Århus Byhistoriske Udvalg, 1992. *Kulturhistorisk beskrivelse af livet på Aarhus Mølle og møllerfamiliens store indflydelse på Aarhus' fysiske udvikling.*

ODDERSHEDE, Morten: "Mølleengen – Et Indflytterkvarter i Aarhus 1925", Aarhus Stifts Årbøger, bind 89 s. 37-52, 2006. *På baggrund af folketælling 1925 analyseres tilflytteres fødested, erhvervsfordeling og de erhvervsaktives arbejdspladser.*

OLESEN, Bodil: 'Byens Mennesker,' Ib Gejl: 'Aarhus - Byens Historie,' Aarhus Byhistoriske Udvalg, 1998.

OLESEN, Bodil: 'Et Kvarter Og Dets Mennesker - Frederiksbjerg Øst, Århus,' Købstadmuseet, Den Gamle By, 1986. *Analyse af kvarterets rumlige strukturer, bygninger og lejligheders areal, indretning, ombygninger mm. på baggrund af adskillige personinterviews.*

SEJR, Emanuel: 'Gamle Aarhusgader,' bind 1 og 2, Århus byhistoriske Udvalg, Universitetsforlaget, 1960-61.

STENAK, Morten (red.): 'SAVE – Kortlægning og Registrering af Bymiljøers og Bygningers Bevaringsværdi,' Kulturministeriet og Kulturarvsstyrelsen, 2011.

TARBENSEN, Kenn og BUHL THOMSEN, Kristian: 'Industriminder i Det Gamle Århus,' Århus Byhistoriske Fond, Dansk Center for Byhistorie, 2010. *Meget detaljeret og omfangsrig oversigt.*

TOFTGAARD JENSEN, Jens og NORSKOV, Jeppe: 'Købstadens Metamorfose, Byudvikling og Byplanlægning i Århus 1800-1920,' Dansk Center for Byhistorie, Aarhus Universitetsforlag, 2005. *Udtømmende analyse af indkomst- og erhvervsfordeling i Aarhus MERE*

THOMSEN JUHL, Casper: 'Fra Arbejderkvarter Til Middelklassekvarter - En Undersøgelse af Gentrificeringsprocesser i Sjællandsgadekvarteret 1970-1990,' Institut for Historie og Områdestudier, Aarhus Universitet, 2010. *Et nutidigt perspektiv på eet af datidens arbejderkvarterer.*

VASSTRÖM, Annette: 'Hjem og Bolig,' i 'De Nye Tider - Hvordan Industrialiseringen Forandrede Vores Dagligdag,' Nationalmuseet, 1980. *Personlige interviews beskriver indretning og indhold i arbejdernes boliger.*

WIESE, Signe: 'Århus Å - En undersøgelse af Rørlægningen og Frilægningen af Århus Å Set i Et Planlægningsperspektiv 1890-2008, Institut for Historie og Områdestudier, Aarhus Universitet, 2010

WILLERSLEV, Rich.: 'Sådan Boede Vi – Arbejdernes boligforhold i København omkring 1880,' en del af skriftsrækken 'Industrialismens Bygninger og Boliger,' Akademisk Forlag, 1979.

AARHUS Kommune: 'Forslag til Kommuneplan 2013 – Kulturhistorisk Redegørelse,' kommuneplanafdelingen, 2012.

AARHUS Kommune: 'Frederiksbjerg Vest Århus - Registrering og Klassificering,' Magistratens 2. afdeling, stadsarkitektens kontor, 1981. *Optegnelse over byggesager, -år og tilstand på hele kvarterets bebyggelse.*

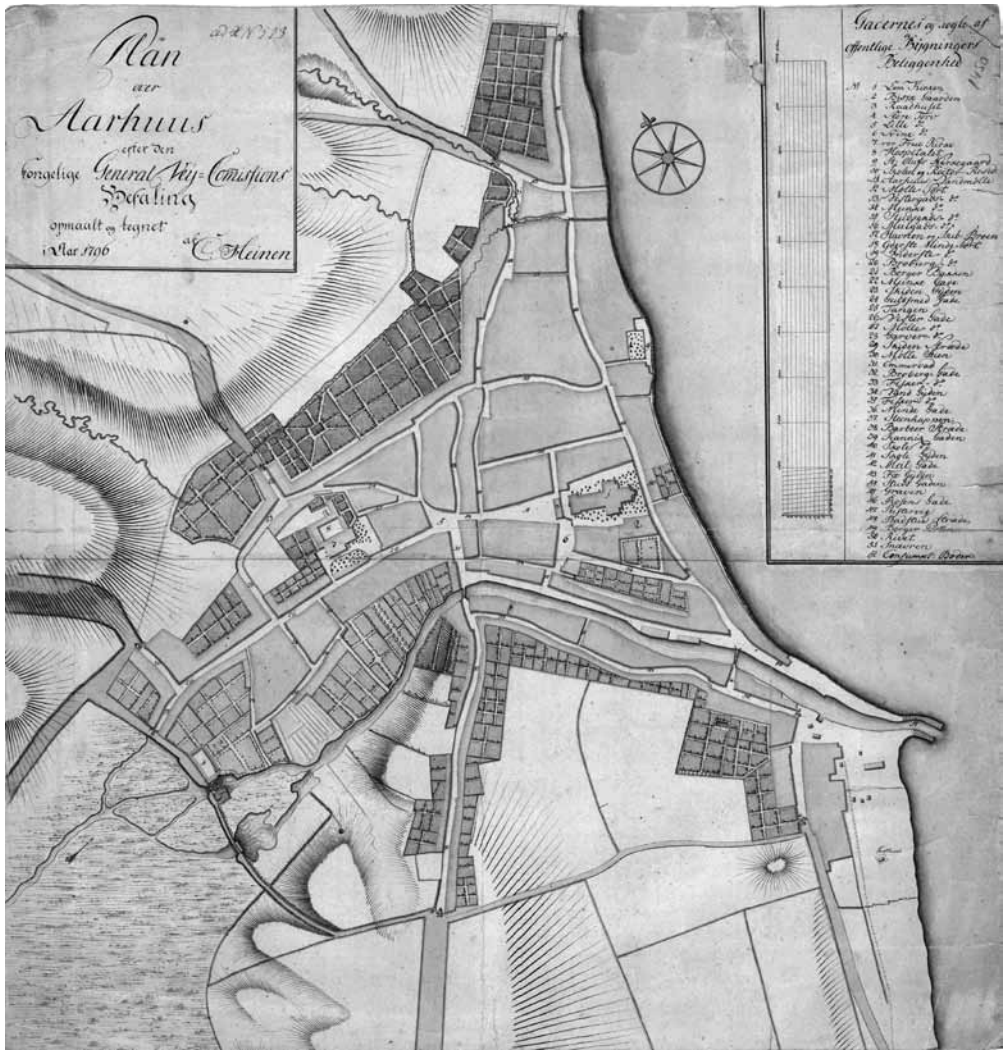
AARHUS Kommune: 'Frederiksbjerg Øst Århus - Registrering og Klassificering,' Magistratens 2. afdeling, stadsarkitektens kontor, 1979. *Optegnelse over byggesager, -år og tilstand på hele kvarterets bebyggelse.*

BILAG 01

KILDEHENVISNINGER; ILLUSTRATIONER

Nr	Side	Navn og kilde
1		'Matrikelstrukturer' se 27 og 34
2	6	'Bebyggelsesudvikling 1875' egen ill. udarb. på baggrund af Trap Danmark 'Aarhus' fra 1873.
3	7	'Aarhus Kunstmuseum' 1880, fra Lokalhistorisk Samling, danskebilleder.dk (d.b).
4		'Clemens Bro' 1900, fra d.b.
5	8	'Centralværkstedet' 1910, fra Bymuseets billedarkiv, bymuseet.dk (bym).
6		'Godthåbsgade 35' ukendt år, fra bym.
7	9	'Aarhus Vandmølle' ukendt år, fra bym.
8		'Marstrandsborg' ukendt år, fra bym.
9	10	'Godsbanegårdens Hovedbygning' 1923, fra d.b.
10		'Carl Blochs Gade' 1922, fra d.b.
11	11	'Bebyggelsesudvikling 1930' egen ill. udarb. på baggrund af Salomonsen 'Aarhus' fra 1928.
12	12	'Industri-, arbejder- og velhaverkvarter' egne illustrationer.
13	13	'Funktionsopdeling' egen ill. se 11.
14	14	'Vestergade' 1930, fra d.b.
15		'Sjællandsgade' ukendt år, fra bym.
16		'Halls Vej' 1907, fra d.b.
17		'Aarhus Glasværk' 2013, eget foto.
18		'Carl Blochs Gade' 1921, fra d.b.
19		'Steinmannsgade' 1979, fra registranten 'Frederiksbjerg Vest,' Aarhus Kommune, 1979.
20	16	'Bebyggelsesmønster Frederiksbjerg' egen ill.
21	17	'Istedgade' 1961, fra d.b.
22		'Istedgade' 2013, eget foto.
23		'Fredericiagade' 1961, fra d.b.
24		'Fredericiagade' 2013, eget foto.
25		'Godthåbsgade' 1900, fra bym.
26		'Godthåbsgade' 2013, eget foto.
27	18	'Frederiksbjergs Bebyggelsesudvikling' egen ill. udarb. på baggrund af Aarhus Kommunes Original 2-kort 1914 samt registranten 'Frederiksbjerg Øst,' 1979.
28	20	'Bebyggelsesmønster Mølleengen' egen ill.
29	21	'Marstrandsgade' 1979, fra d.b.
30		'Marstrandsgade' 2013, eget foto.
31		'Carl Blochs Gade' 1924, fra d.b.
32		'Carl Blochs Gade' 2013, eget foto.
33		'Jerichausgade' 1961, fra d.b.
34		'Jerichausgade' 2013, eget foto.
35	22	'Mølleengens Bebyggelsesudvikling' egen ill. udarb. på baggrund af Aarhus Kommunes original 2-kort 1994, diverse kort fra gis.aarhus.dk samt BBR-oplysninger.
36	24	'Luftfotografi Frederiksbjerg' 1950, fra d.b.
37		'Luftfotografi Mølleengen' 1934, fra bym.
38	25	'Montanagade 16' 2013, eget foto.
39		'Thorvaldsensgade 9' 2013, eget foto.
40	26	'Montanagade 16 1876' egen ill. udarb. på baggrund af tegningsmateriale i 'Et Kvarter og Dets Mennesker' af Bodil Olesen, 1986 (se Litteraturliste s.31)
41		'Montanagade 16 2013' egen ill. se 38.
42	27	'Thorvaldsensgade 9, st.tv. 1930' egen ill. på baggrund af egen opmåling.
43		'Godthåbsgade' 2013, eget foto.
44		'Lundbyesgade' 2013, eget foto.
45		'Ole Rømers Gade' 2013, eget foto.
46		'Montanagade' 2013, eget foto.
47		'Thorvaldsensgade' 2013, eget foto.

HISTORISK KORT: PLAN OVER AARHUUS 1796
'DEN MIDDELALDERLIGE KØBSTADS UDSTRÆKNING'



HISTORISK KORT: AARHUS KJÖBSTADS JORDER 1862
'VANDMØLLE OG BANEGÅRD'



HISTORISK KORT: ORIGINAL 2-KORT 1914
'UDSTYKNINGERNE PÅ DET ÆLDSTE FREDERIKSBJERG'



HISTORISK KORT: ORIGINAL 1-KORT 1898
'DE FØRSTE UDSTYKNINGER I MØLLEENGEN'

