

»Rødbyen«

– Nyborgs kommunesocialistiske monument

Af Peter Dragsbo

Nyborgs rolle som et af Danmarks trafikknudepunkter har gennem tiden afspejlet sig i både befolkningens sammensætning og byens boligkvarterer. Da befolkningskategorien »Søfart og transport« blev indført i Folketællingen 1906, havde Nyborg over 21 % af befolkningen beskæftiget i disse erhverv, heraf størstedelen DSB's færge- og jernbanefolk – og det samme gjorde sig gældende ved tællingen 1930, hvor »kommission og transport« beskæftigede 20 % af byens befolkning.

De mange jernbane- og færgefolk boede imidlertid ret spredt i byen. Arbejdsfolkene ved bane og færger boede især på »Holmen«, hvor Jernbanegade og Søndergade samt kvarteret ved Knudshovedvej allerede fra o. 1870-80 udviklede sig til et arbejderkvarter, præget af bane- og færgearbejderne. I årene omkring 1900 skød rækker af småhuse, bygget af murermestre og konsortier, frem sammen med etagehuse, især i Birkhoved-kvarteret – mens de højerestående bane- og færgefolk byggede villaer både vest og øst for byen.

Indtil Første Verdenskrig var boligbyggeriet i Nyborg, som i resten af landet, helt overladt til privat initiativ. Inspireret af den Bismarckske socialpolitik i Tyskland, der bl.a. gav mulighed for støtte til bygning af arbejderboliger, havde regeringen på forslag fra Socialdemokratiet imidlertid indført mulighed for statslån til byggeforeninger i 1887 og 1898. Den første støttelov gav kun begrænsede muligheder, men med 1898-loven opstod der en lang række arbejderbyggeforeninger rundt om i landet. Som reaktion mod »lejekaserner« og dårlige småhuse byggede de nye byggeforeninger i høj grad deres bebyggelser som små »havebyer« med dobbelthuse og rummelige haver. Arbejderbyggeforeningernes huse var kun for arbejdereliten; at sætte sig for hus og afdrag krævede en helt fast stilling, og det var der kun de færreste, der havde. Fra socialdemokratisk side pressede man derfor på for, at boliger til arbejderklassen blev en samfundsopgave. Men i modsætning til Tyskland var tiden ikke moden til den slags »kommunesocialisme«. Det eneste kommunale arbejderboligbyggeri før 1914 var

boligerne til Valby gasværk i Københavns Kommune 1907 – og det var kun fordi værket lå langt fra al bebyggelse.

Krig og dyrtid satte skub

Skiftet i holdningerne kom under Første Verdenskrig, da det private byggeri i løbet af 1915-16 gik helt i stå på grund af de stadig højere priser på materialer. I løbet af 1916 blev man klar over, at den var gal; bolignøden truede, og i en række byer begyndte man at overveje kommunalt boligbyggeri. Det skete ikke kun i de byer, der havde socialdemokratisk dominerede byråd, men også i borgerlige byer som Kolding og Odense. Også Nyborg med sin stadtigt voksende arbejder- og funktionærbeholdning mærkede bolignøden,

og her var den politiske baggrund så at sige i orden, efter at byrådsvalget 1. marts 1917 gav et klart socialdemokratisk flertal med 8 socialdemokrater, 1 radikal og 4 fra Borgerlisten.

Allerede i efteråret 1916 var man klar over, at der kunne blive bolignød i Nyborg. I første omgang lod man det kommunale byggeudvalg se på sagen, men samtidig fik man i november stadsingeniøren til at tegne de første skitser til et boligkvarter på kommunens jord ved Christianslundsvej, lige nord for Svanedammen. På et byrådsmøde 3. april 1917 indstillede byens mark- og skovudvalg, at der blev udlagt en tønde land ved Christianslundsvej til bebyggelse, og 16 dage efter indstillede byggeudvalget, at der skulle bygges bygninger med »mindre lejligheder«.



Fig. 1. Wilsongade ca. 1920. Bemærk butik t.v. Foto: Nyborg Lokalhistoriske Arkiv.



Fig. 2. Aarsleffsgade ca. 1935. Foto: Nyborg Lokalhistoriske Arkiv.

Byrådet bemyndigede derefter udvalget til at tage kontakt til Nyborgs store og altdominerende arkitekt, August Colding (1874-1941) om at udarbejde forslag. 5. oktober 1917 besluttede byrådets flertal af socialdemokrater og den enlige radikale så at gå i gang med byggeriet, mens de fire fra Borgerlisten stemte imod. De første huse blev otte bygninger ved Wilsonsgade med i alt 16 lejligheder, fordelt på to-familiers villaer og fire-familiers dobbelthuse. Samtidig udarbejdede stadsingeniøren den endelige byplan i »Aldershvilekvarteret«, som det dengang hed efter gården nord for Christianslundsvej, med fire gader vinkelret på Christianslundsvej, forbundet med en tværvej og med en rondel, hvor tværvejen mødte den midterste gade, Aarsleffsgade.

Pengene slipper op

Også på Christiansborg var man klar over, at samfundet ikke kunne holde sig ude af »boligspørgsmålet«. I 1916 havde man i første omgang lempet de kommunale boligskatte, og året efter blev der vedtaget en lov om direkte tilskud til boligbyggeri – i første omgang 10 % fra staten og 10 % fra kommunerne. Siden steg tilskudsprocenten til 30-40 %, men allervigtigst var, at Danmark havde fået en offentlig boligpolitik! – I november 1917 fik Nyborg Kommune da også et statslån på 19.000 kr. til byggeriet af kommunale boliger. I 1918 besluttede man på grund af bolignøden at bygge yderligere otte huse samt et hus med en butik, og i løbet af 1919 blev der sat gang i flere huse, samtidig med at kommunen optog et spare-



Fig. 3. Aarsleffsgade 1982. I.C. Jespersens Stiftelse yderst til højre. Foto: Venligst udlånt af Jyske Fynske Medier.

kasselån på 300.000 kr. til byggeriet. Samtidig begyndte man også at bygge på »Holmen« i form af en række på tre dobbelthuse på Vognmandsvej, ligesom alle de andre huse tegnet af arkitekt Colding.

Men så var buen også spændt til bristepunktet, og i 1920 henvendte kommunen sig til DSB med spørgsmålet, om DSB enten ville yde lån til opførelse af husene på Vognmandsvej eller overtage husene for den rene byggepris. DSB afslog begge dele – og så besluttede byrådet at indstille boligbyggeriet på grund af »manglende penge«. I sagen om »Rødbyhusene« på Nyborg Lokalhistoriske Arkiv ligger der imidlertid tegninger fra Coldings hånd på flere huse, signeret 1921 – og i 1923 fik han i hvert fald lejlighed til at supplere byggeriet i Aarsleffsgade med den fine lille J.C. Jespersens Stiftelse fra 1924. Men den fjerde gade i kvarteret, Hesselgade, blev aldrig bebygget med kommunale huse, men udstykket til private villaer.

Til minde om den kommende Genforening

I starten havde man ikke givet navn til de nye veje, men på opfordring fra de første indflyttere kom byggeudvalget med forslag til gadenavne på byrådsmødet 8. december 1919. Udvalget foreslog, i anledning af den kommende folkeafstemning i Slesvig, de to af gaderne opkaldt dels efter USA's præsident Wilson, hvis princip om »folkenes selvbestemmelsesret« havde indføjet paragrafferne i Versaillestraktaten 1918 om folkeafstemninger i en række europæiske grænselands, dels efter Dybbøl eller Als (valget faldt på Dybbølsgade). Den tredje gade blev så opkaldt efter bysbarnet, billedhuggeren Carl Aarsleff (1852-1918), som netop var død, og som bl.a. havde været præsident for Kunstakademiet i årene 1914-17.

»Rødbyen«, som kvarteret kom til at hedde, både på grund af de røde mure og tegltage og på grund af DSB-folkenes overvejende socialde-



Fig. 4. Midterstien set fra Wilsonsgade 2016. Foto: Forfatteren.



Fig. 5. Wilsonsgade 3, 5 og 7 2016. Foto: Forfatteren.

mokratiske sindelag, forblev i kommunalt eje til dec. 2001. Det kommunale opsyn med kvarteret skete via kommunens forsørgelsesinspektør (senere socialinspektør), der fik fri bolig i »Rødbyen« mod at varetage administrationen og kontakten med beboerne. Efterfølgende dannede beboerne to lejerforeninger, den ene i Aarsleffsgade, den anden i Wilsonsgade-Dybbølgade. Og selv om man med tiden kom til at holde fælles sommerfester, fremgår det tydeligt af forhandlingsprotokollerne, at de to foreninger var »hver for sig« og så på naboforeningen med en vis mistro. Kommunen tog sociale hensyn ved tildeling af lejligheder – men man behøvede ikke mere, som i gamle dage, at være »enten ansat ved jernbanen eller være medlem af Socialdemokratiet for at få en lejlighed i Rødbyen«. I 2001 solgte kommunen Rødbyen til et privat ejendomsselskab, men det er fortsat et attraktivt kvarter med lave huslejer.

Rødbyen – en haveby?

»Rødbyens« plan og bebyggelse minder meget om de »havebyer«, som i årene før og efter Første Verdenskrig var meget populære. Havebyen som definition på nye byer, der dels skulle kombinere det bedste ved by og land og samtidig være baseret på fællesskab og frihed for jordspekulation, var oprindeligt en engelsk opfindelse; den første engelske haveby Letch-

worth blev grundlagt i 1903. Men hurtigt sprang ideen til Tyskland og det øvrige Europa, hvor »havebyer« især blev betegnelse på en ny form for forstæder og arbejderboliger, præget af fælles arkitektonisk idé, lav bebyggelse, fællesskab og fælleseje.

Nogle af de første havebyer i Danmark var *Grøndalsvænge* ved København og *Gerthasminde* i Odense, begge fra 1911-12. Og mens de første havebyer enten var andelsboligforeninger eller private initiativer, blev havebyerne med boligpolitikken under Første Verdenskrig også udbredt til kommuner og boligselskaber. »Rødbyen« fik derfor mange af havebyernes karakteristika: Den arkitektoniske helhed, kombinationen af enkelt- og dobbelthuse, haver og grønne ele-



Fig. 6. Aarsleffsgade 2016. Foto: Forfatteren.



Fig. 7. Firefamiliehusene i Aarsleffsgade 2016. Foto: Forfatteren.

menter som stier og allétræer. Men »Rødbyen« blev aldrig et egentligt fællesskab – der var hverken en fælles lokal organisering eller nogle fælles

lokaler eller faciliteter. Det var blot et kommunalt byggeri med særlige kvaliteter – der nu som privatejet er opretholdt til i dag.

Kilder og litteratur

Nyborg Lokalhistoriske Arkiv:

Jr. A 6380, Wilsonsgade/ Rødbyhusene

Jr. A 375, Aarsleffsgades Lejerforening, forhandlingsprotokoller 1923 ff.

Uddrag af Nyborg Byraads Forhandlinger 1.4.1917-31.3.1921

Dragsbo, Peter, *Hvem opfandt parcelhuskvarteret? Forstaden har en historie*, Odense 2008.

Kolstrup, Søren, *Velfærdsstatens rødder. Fra kommune-socialisme til folkepension*, København 1996.

Ravn, Helle og Peter Dragsbo, *Havebyen. Havebyer i Danmark, England og Tyskland – før, nu og i fremtiden*, København 2017.