

Dybvad

Kulturmiljø nr. 43

Emne

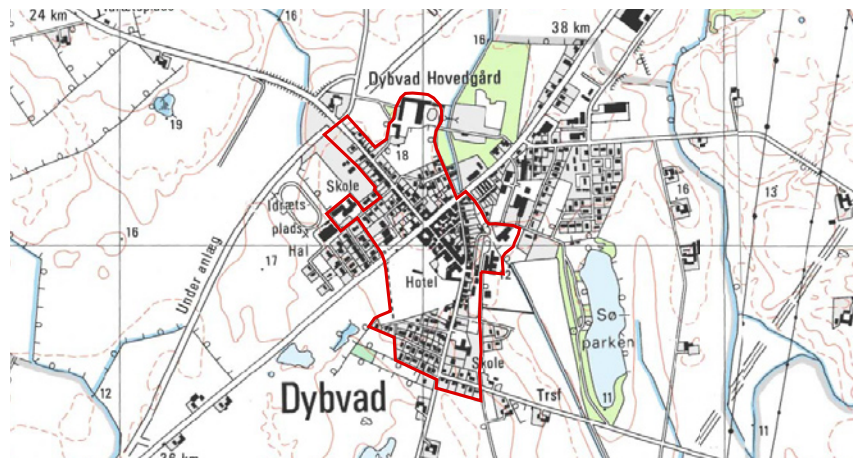
Bosætning byer

Tema

"Rød" stationsby, teglværk, kartoffelmelsfabrik (landindustri), handel – og håndværk, råstofindvinding (ler og mergling)

Sted/topografi

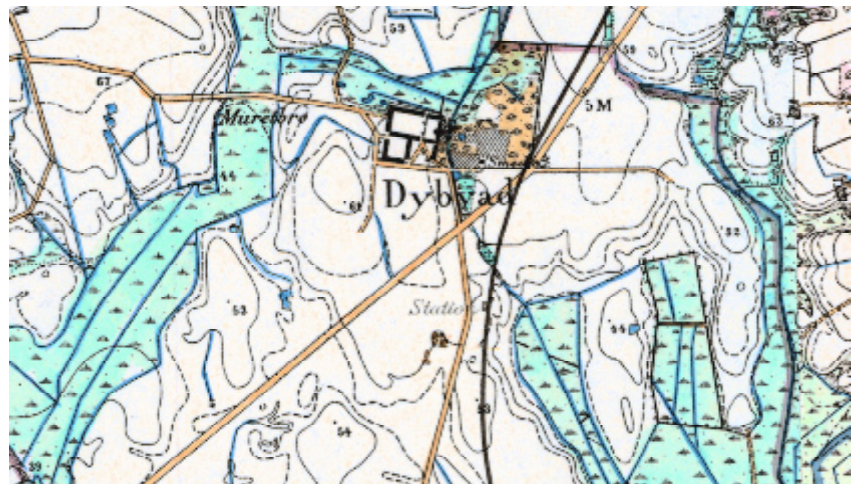
Dybvad ligger omkring 12 km sydvest for Sæby, omkring 6 km nordøst for Flauenskjold, på morænen der grænser ned mod litorinasletten, der som en "tungeformation" breder sig ind i landet, og hvor igennem Voer Å løber. Kulturmiljøet omfatter byens gamle centrum med stationsbyhusene opstået omkring Jernbanegade, gadeforløbene gennem byen (bl.a. med Tværvej, hvor flere håndværkere havde til huse), **Idskovvej** med missionshus og smukke villaer, den gamle **brugsforening** på Ålborgvej, Elektricitetsværket ligeledes på Ålborgvej og nord herfor **vandtårnet** fra 1919. Desuden omfatter kulturmiljøet byparken, området omkring den **nedlagte station** og den gamle teglværksgrund.



Baggrunden for udpegningen er grundet i den store fortællerværdi disse bygninger, gader og "grønne områder" udgør, når stationsbyens udvikling fortælles. For netop her har man stadig et samlende hele.

Tid

1899 - ca. 1980



Karakteristik

Byen

Stationsbyen Dybvads historie begynder med åbningen af Fjerrit-

slev-Frederikshavn banens åbning i 1899. Efter flere års forhandlinger var det lykkedes at blive enige om anlæg og linieføring af banen, og Dybvadgårds ejer ingeniør Søren Winkel blev hovedentreprenør på strækningen Frederikshavn-Agersted. På Dybvadgårds jorder blev anlagt en station, fordi banen her krydsede Sæby-Aalborg landevej, og samtidig ville byens bebyggelse komme til at ligge umiddelbart udenfor Sæby købstads "læbælte", der strakte sig 1½ mil eller ca. 11 km fra købstadens torv. Det første tog fra FFJ-selskabet kørte ind på Dybvad station den 17. juli 1899. Byen er udstykket fra Dybvadgård hovedgård.

Dybvad ca. 1899 med stationen til højre og købmandsgården til venstre.
Sæby Museum.



Byen voksede hurtigt og var fra første færd præget af en særlig pionerånd. Godsejer Søren Winkel, der ejede al den jord, hvorpå den nye by voksede frem, havde fra begyndelsen planlagt bebyggelsen. Tværvejen fra Brønderslev blev udbedret og reguleret og blev nu som Jernbanegade ført igennem til stationen. Gaden var den akse, hvorfra der blev udstykket gader og byggelinjer, hvilket stadig kan iagttages. Jernbanegade slutter ved den tidligere station, som blev opført på bar mark i 1899.

Hovedgaden i Dybvad o. 1920.
Sæby Museum.



Byens nærmest eksplosive vækst de første år hang utvivlsomt sammen med dens gunstige beliggenhed, som et centralt trafikknudepunkt i Østvendssyssel, lige akkurat udenfor Sæbys handelslæbælte. Hurtigt fik byen funktion som oplandets servicecenter. Handel og håndværk var de dominerende erhverv, og der kom også industri til byen. Som udtryk for byens fremdrift fik Dybvad på et tidligt tidspunkt elektricitetsværk (1913). Dybvad fik Kommuneskole i 1900 (udvidet i 1917), og i 1907 åbnede Sæby Bank en filial. Byen fik Sygekasse i 1910 og læge i 1911. I 1913 elektricitetsværk og fire år se-

nere vandværk (smukt rødt vandtårn 1919), og de følgende år blev stationsbyens storhedstid.

*Jernbanegade.
Sæby Museum 2006.*



*Vandtårnet.
Sæby Museum 2006.*



Teglværket

Allerede i 1890'erne havde man konstateret rige lerforekomster tæt ved den projekterede banelinje. Et aktieselskab bag Dybvad Teglværk blev dannet i 1898 af Dybvadgårds ejer Søren Winkel. Teglværket opførtes og umiddelbart før banens åbning var det i drift. Teglværket producerede mursten, tagsten og drænrør, og især blev teglværkets røde facadesten kendt for sin fine røde farve og gode holdbarhed.

Byens huse

De fastansatte teglværksarbejdere boede i byen, og arbejdspladsen kom til at præge Dybvad allerede fra dens første år. Teglværket fik betydning for byens fysiske og økonomiske udvikling. Teglstenene genkendes i byens ældste huse – derfor kan der med rette tales om

”den røde” stationsby. Ler blev gravet lokalt, og endnu i dag vidner vandfyldte huller om denne udnyttelse.

Skråt over for stationen opførte købmand Carl Johansen fra Flauenskjold en 2-etagers forretningsbygning. Her åbnede han en kolonial- og grovvareforretning. Inden for de næste år opstod flere specialforretninger og konkurrerende købmænd. Købmand Carl Johansen måtte sælge forretningen, idet han gik konkurs, og i 1908 overtog købmand P. Hansen ejendommen og oparbejdede en stor og solid købmandsforretningen. Ud over købmandsbutikken var der bl.a. manufaktur- og papirhandel. (Nu har Dybvad en døgnkiosk, som hører til i ejendommen, foruden manufakturhandler Karup, der har været i byen siden 1930’erne.) Under første verdenskrig engagerede købmanden sig i tørvegravning og ejendomshandel og lod i 1914 opføre en prægtig privatbolig på **Idskovvej 1**.

Bygningsdetaljer fra Idskovvej 1.
Sæby Museum 2006.



I 1915 oprettedes en **brugsforening**. Der kom bager, slagter, høker, gartner, bødker, urmager, skrædder, skomager, hotel, sadelmager, murer m.v. De næringsdrivende boede i huse, hvor de også havde deres værksted eller butik. Teglværksarbejderne derimod lod opføre små beboelser, f.eks. som på Rugholmsvej, der har fået navn efter

teglværksarbejder Niels Rugholm, som var den første, der byggede på vejen.

Den tidligere brugsforening. Sæby Museum 2006.



Nær jernbaneoverskæringen i nord opstod Drosselvej med sine huse i bedre byggeskik fra 1919-1921 og siden hen Østergade, som en udstykning fra Arentsens savværk i den nedlagte kartoffelmelsfabrik. De første huse på Østergade var en række arbejderboliger, der blev bygget i 1940'erne.

I 1962 købte sognerådet et område med kolonihaver ud mod Idskov og udstykkede et kvarter på de daværende gader Elmevej og Birkevej, hvor der blev opført 19 nye boliger. Gaderne ændrede navn efter kommunalreformen, og kvarteret blev udvidet med Kærsangervej, en udstykning af en statsejendom. Dette område er blevet et af byens seneste parcelhuskvarterer.

De første villaer dukkede op i området ved Søparken omkring 1970. Byens gamle lystanlæg i den nordlige del af byen blev nedlagt for at give plads til et nyt industri- og boligområde. Den første virksomhed blev maskinsnedkeriet Gunner Jensen, der etablerede sig her i 1965. Sideløbende specialiserede firmaet sig til det senere Dybvadkøkken. Også Dybvad Stålindustri nedsatte sig her i industriområdet. Det var en virksomhed, der oprindeligt var opstået i 1966 som Dybvad Industribyggeri, men som tog sit nuværende navn i 1978.

Kartoffelmelsfabrik

Den første kartoffelmelsfabrik oprettedes allerede 1916, men måtte dog stoppe produktionen i 1921. Fra 1928-1940 husede fabriksbygningen et privat svineslagteri. I 1933 opførtes en ny kartoffelmelsfabrik ved siden af den forhenværende. Kartoffelmelsfabrikken var en andelsvirksomhed og hed "Vendsyssel", og den var et resultat af regeringens indgreb, der skulle bringe landet ud af den økonomiske krise. Med et importstop for kartoffelmel ønskede staten at gøre landet selvforsynende med kartoffelmel. Denne produktion af kartoffelmel blev "hvidt guld" for mange betrængte landmænd i 1930'erne.

Tiloversbleven bygningsmasse fra Kartoffelmelsfabrikken. Sæby Museum 2006.



En gensidig afhængighed mellem land og by var tydelig markeret i erhvervsmønstret. Kartoffler og svin blev i stor stil kørt fra landmændene til fabrik og slagteri. Dybvad Teglværk fik god afsætning gennem omegnens landbrugsbedrifter, når der blev bygget, eller landmændene skulle have drænrør.

Flere af kartoffelmelsfabrikkens arbejdere bosatte sig i statslånshuse på Sivertslevvej. Flere var husmænd og supplerede landbruget med sæsonarbejde (på fabrikken om vinteren).

Mergling

Endnu en ting var medvirkende til at bringe land og by tæt til hinanden. I mellemkrigstiden blev der taget initiativ til at få merglet de kalkfattige jorde på Dybvadegnen. I 1929 blev der stiftet et mergelselskab med bl.a. godsejer, civilingeniør Petrus Winkel. Selskabets arbejdsområde omfattede elleve sogne, deriblandt alle sogne i den nuværende Sæby Kommune. I 1930 begyndte arbejdet med opgravning og udkørsel pr. jernbane fra mergellejerne ved Dybvad, bl.a. blev der gravet mergel i "Søparken". Arbejdet ophørte i 1936 og et ca. 20 tdr. stort område lå øde hen. Statens Jordlovsudvalg overtog Dybvadgård til udstykning, og arealet blev overdraget Håndværker- og Borgerforeningen, og en egentlig tilplantning af området blev sat i værk.

Den senere udvikling

I 1940 nåede byen sit hidtil højeste indbyggertal på 940. Tiden efter 1945 var hård for byen. I det første tiår mistede byen omkring 100 indbyggere. Fra 1955 til 1965 faldt indbyggertallet yderligere fra 849 til 793. Siden har indbyggertallet ligget nogenlunde konstant.

Efter 1945 havde byen kommunekontor, teknisk skole, bibliotek, privat realskole, park, biograf, teglværk, savskæreri og fællesmejeri. Alt sammen er nu borte. Jernbanen blev nedlagt i 1968, kartoffelmelsfabrikken flyttede sin produktion i 1977, og i 1980 nedlagdes byens ældste virksomhed, teglværket. Også flere værksteder, maskinværksteder, møbelsnedker, urmager, guldsmed, karetmagere, de tre bagerier m.v., som endnu eksisterede omkring 1945, er i dag forsvundet.

Den nedlagte station til venstre og den fine villa på hjørnet af Winkelgade og Jernbanegade til højre. Sæby Museum 2006.



Nye virksomheder så dagens lys, som maskinfabrik (Bdr. Frederiksen), der blev særlig kendt for deres "Jyden" kværne. Desuden en

foderstofforretning, et bilværksted, en autoforretning samt vognmandsfirmaer. I byens nordøstlige del opstod et nyt industriområde med maskinindustri og stålindustri, Dybvad Stålindustri (1966).

Fra de ældste tider har trafikken gået igennem Dybvad, men i forbindelse med en større sanering af de nordjyske hovedvejsstrækninger blev en ny omfartsvej indviet i 1987 vest om Dybvad.

Bevaringstilstand

Endnu skimtes bygningernes funktion som butikker på flere af byens huse, bl.a. på Jernbanegade og Winkelvej. Mange af byens huse er karakteristiske for deres arkitektur og har en høj bevaringsværdi. Men da flere af byens bygninger og huse efterhånden har fået nye funktioner, bl.a. huse med værksteder, der bliver benyttet til privat beboelse, har dette i nogen grad påvirket bevaringstilstanden. Ligeledes er flere af byens huse udlejningsejendomme, hvilket kan bringe en uheldig udvikling for byen og dens bebyggelse.

Kroen i Dybvad.
Sæby Museum 2006.



Sårbarhed og virkemidler

Byen er præget af at have mistet jernbanen, teglværket og de mange forretninger, der har været i gennem tiden, og derfor opleves bymidten som lettere forfalden. En ting, der vil ændre byen og være til fare for den værdi som "rød stationsby", kan være, hvis byens borgere forfalder til at dække de smukke røde sten gennem vandskuring, da byen herved vil miste sin visuelle fortælling om "den røde stationsby". Der bør udarbejdes en bevarende lokalplan for byen, hvor man især tager højde for dette træk.

Dybvad set fra syd. Sæby Museum
2006.



Indkørslen til Dybvad fra syd giver et sjældent og oprindeligt udsyn over den gamle stationsby. Her er ingen nyere parcelhuse i vejen til at påvirke det visuelle indtryk af byen, der voksede frem på bar mark. Dette syn er i fare for at forsvinde, hvis der bliver bygget på den gamle teglværksgrund syd for byens nuværende fysiske afgrænsning. Netop denne visuelle oplevelse af at komme til en stationsby på bar mark, bør bevares og sikres i en bevarende lokalplan.

Senest har kommunen revet resterne af den nye kartoffelmelsfabrik ned (som blev benyttet af en vognmand), således at kun enkelte dele af den gamle kartoffelmelsfabrik er tilbage. Baptistkirken blev for år tilbage solgt til privat beboelse. Med disse, måske naturlige tiltag, kan byens tilbageblevne bygninger yderligere funktionstømmes og dermed ændre byens fysiske miljø, der herved mister sin karakteristiske identitet. Nye funktioner kan komme i bygningen, når bare man medtænker og prioriterer at bevare bygningernes udtryk.

Dybvads gadeforløb bør bevares ligesom stationsbyhusene i Jernbanegade. Ligeledes bør man sikre de smukke seværdige villaer på Idskovvej, hvor huset på Idskovvej nr. 1 er perlen blandt Dybvads villaer.

*Fint bevarede villaer på Idskovvej.
Sæby Museum 2006.*



Bonitering

Byen er stadig karakteristisk og typisk som "rød stations by". Byens huse, der oftest var opført af lokale håndværksmestre, viser fint modestrømninger inden for arkitekturen. Arkitekturen afspejler således, hvad det var for perioder, byen voksede i. Især findes der fine eksempler på byggeskikken fra 1900-1930'erne. Byggerierne havde et købstadspræg, der ikke var almindeligt for små stationsbyer. Ambitionerne var som udgangspunkt i Dybvad. Gennem de købstadsprægede bygninger med smukke detaljer så som ornamentik på stationsbyens huse, kunne man distancere sig til det omgivende bondesamfund.

*Missionshuset i dag.
Sæby Museum 2006.*



Kontekst/sammenhænge

Dybvad kan ses som et sammenhængende kulturmiljø, der eksemplarisk belyser byens udvikling fra stationsby til industri- og produktionsby med tids-tilsvarende boliger. Byen er et godt eksempel på den "ægte" stationsby.

Anvendt kildemateriale

Bang Larsen, Bent: *Saltlandet*. Kulturlandskabets historie i Sæby Kommune. Sæby Museum 2000.

Nielsen, Flemming, mfl.: *Liv på Østkysten*. Stationsbyen. U. år og sted.

Rykind-Eriksen, Kirsten: Jagten på det hvide guld. I: Sæby Museums Årsskrift 1995 *"Fortids Tale til Fremtids Slægt"*, pp. 8-28.

Rykind-Eriksen, Kirsten: Jagten på det hvide guld. Andelskartoffelmølsfabrikken Vendsyssel (AKV) 1936-76. I: *Dybvad i 100 år*, pp. 49-65. U. år og sted.

Teisner Nielsen, Lars: *Dybvads historie – udviklingslinier 1899-1989*. U. år og sted.

Beskrivelsen er udarbejdet af Sæby Museum.