



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Bente Jensen

# Moderne gennembrud i Aalborg i 1930'erne

**MAG**

**HB  
HIS**

Aalborg-bogen 2003





# Aalborgbogen 2003

# Moderne gennembrud i Aalborg i 1930erne

*Af Bente Jensen*

Aalborgbogen 2003

Udgivet af Selskabet for Aalborgs Historie  
i samarbejde med  
Aalborg Stadsarkiv og  
Aalborg Historiske Museum

Aalborgbogen 2003

*Forfatter:* Bente Jensen

*Fotografisk arbejde:* Liljan Nørgaard Jensen

*Grafisk tittelæggelse:* Knud Søndergaard

*Engelsk oversættelse:* Karen Veien

*Layout og tryk:* Bræmer Tryk A/S

*Bogbind:* Jysk Bogbind

*Skrift:* Baskerville

*Papir:* ProfiStar Pro

© 2003 Bente Jensen

ISBN 87-87409-21-6

*Forsidebilledet:* Chr. Tofts forlystelsespark blev stillet op i Nordjysk Udstillings område i sommeren 1933 i nærheden af hovedindgangen ved Hobrovej.

*Forsats:* Fejring af broafgiftens ophævelse 15. maj 1935. Et udsnit af de 50.000, der deltog i fejringen, står på Brøtorvet i Nørresundby og afventer vogntoget.

*Eftersats:* Et udsnit af de 75.000 mennesker, der overværede indvielsen af Aalborg kommunale Lufthavn 29. maj 1938.

*Bagsidevignet:* Papirmærkat beregnet til at sætte på breve som foromtale af Nordjysk Udstilling fra 1932.

# Indhold

Forord.....	11
<i>Fremskridtets by</i> .....	13
Moderne udtryk .....	16
Fornemmelsen af forandring .....	19
Socialdemokratisk bystyre.....	20
Politisk uenighed .....	22
<i>Det moderne Aalborg vises frem</i> .....	26
Tegneren Vagnby .....	27
Nordjysk Udstilling, N.U. 1933.....	30
Styrke troen på fremtiden .....	32
Forarbejdet til N.U.....	34
N.U. i bølgende funkis .....	34
N.U. optimismen.....	39
En festlig sommer 1933 .....	40
N.U. kalder Chicago .....	43
Reaktion i faglige kredse .....	45
Pressens dom over N.U.....	46
N.U. oplevelsen .....	49
Og hvad så N.U. ....	50
N.U. 2 - Bo Bedre 1936 .....	53
Husmoderen og videnskaben .....	54
Den ny kronprinsesse .....	56
Et budget på 37 millioner .....	57



<i>Det moderne Aalborg - plan, gennembrud og rydning</i>	60
Byplan: Jørgensen, Poulsen og Kofods visioner .....	60
Bevaring, nedrivning og automobilet.....	65
Limfjordsbroen.....	67
Anlæg af broen .....	70
Limfjordsbroens indvielse .....	73
Staunings tale nummer to.....	76
Broafgiften ophæves i 1935.....	78
Vesterbros gennembrud.....	81
Vesterbro fejres to gange.....	82
Bebyggelsen af gennembruddet .....	85
Moderne huse med moderne funktioner .....	88
Nye rydninger .....	100
"Den store Udluftning" .....	104
Lov om sanering af usunde bydele .....	106
<i>Det moderne Aalborg flyver</i>	108
Flyveplads i Rørdal 1936.....	110
Lufthavn ved Rødslet .....	115
Aalborg kommunale Lufthavn 1938.....	118
Flyproduktion i Aalborg .....	120
Luftfart for folket .....	121
Verdens ældste gruppe passagerer.....	124
<i>Fremskridtet og det moderne i fare</i>	128
Kilder og litteratur .....	132
Billedfortegnelse.....	135
English summary .....	136
Selskabet for Aalborgs Historie .....	139
Styrelsen .....	140
Selskabets tidligere årbøger.....	141

# Forord

Aalborg i 1930'erne er fascinerende, fordi der i en periode med verdenskrise og skyhøj arbejdsløshed blev sat mange projekter i gang, som sætter sit præg på byen den dag i dag - cirka 70 år efter. Drevet af ønsket om at skabe "Det ny Aalborg" og skaffe beskæftigelse til byens mange arbejdsløse blev der tænkt moderne i de gennembrydende tiltag. Det socialdemokratisk dominerede bystyre med borgmester Marinus Jørgensen markant i spidsen satte gang i samarbejdet med byens erhverv og foreninger. Venerationen for fortiden og historien var lille. Fremskridtet og fremtiden var i fokus med gennembrud, nedrivning, sanering og højtflyvende (i bogstavelig forstand) projekter.

Perioden har efterladt sig mange spor i form af billeder og film. Der var stor bevidsthed i samtiden om at dokumentere ændringerne i byen for eftertiden og formidle dem til samtiden. Derfor findes der i Aalborg Stadsarkivs fotosamling mange fotos af høj kvalitet, nogle endda i farve, der viser Aalborg i 1930'erne, samt en række film, der dokumenterer højdepunkterne i perioden.

Udviklingen i perioden udløser undren, beundring og dermed også mange spørgsmål hos Stadsarkivets brugere og har gjort det hos mig. Hvordan kunne man nå så meget på så kort tid midt i en krisetid - med en usvigelig tro på fart, tempo og fremskridt? Ved at bruge begrebet moderne som en gennemgående ledetråd i 1930'ernes projekter kan man finde nogle af svarene.

Tak til Selskabet for Aalborgs historie, fordi det har givet mig mulighed for at skrive denne bog.

*September 2003*

*Bente Jensen*



*Statsminister Stauning går i procession ved åbningen af Limfjordsbroen 30. marts 1933 sammen med blandt andre redaktør C. Bollerup Madsen og folketingsmedlem Ole Bjørn Kraft.*

# Fremskridtets by

I 1930'erne blev billedet af Aalborg som fremskridtets by slået fast, og den ånd, der efterfølgende i 1946 blev sammenfattet i sloganet "Aalborg viser Vej", blev født. Statsminister Thorvald Stauning formulerede tidsånden i Aalborg i 1930'erne i talen ved Limfjordsbroens indvielse under festmiddagen i Kilden i marts 1933:

"Da man var enige om, hvor Broen skulle være, rev man ned, stort og smaat, hvad der stod i Vejen. Der er noget amerikansk, noget tiltalende i dette. Ellers plejer man at gaa uden om de gamle Salt- og Peberbøsser, der ligger i Vejen. Det tjener Aalborgs Borgere til Ære, at de lagde Vejen lige ud, at de gav Fanden i, om der laa gamle Huse med 100 Aars Hævd. Det er noget frisk og rask i dette."

Perioden fostrede på trods af 1930'ernes økonomiske krise i Danmark og arbejdsløsheden, som også i Aalborg florerede i perioden, både ved kommunalt initiativ og gennem erhvervslivet, mange af de bygninger og anlæg, der kendetegner Aalborg som en moderne by eller storby i dag. Moderne i denne sammenhæng er et bredt begreb. Især socialdemokraternes omtale af 1930'ernes projekter kan betegnes som modernistisk. Den udtrykte et bevidst ønske om at handle moderne. En vilje til at bryde op, til at se fremad og et ønske om at skabe nyt inden for alle områder: Arkitektur, byplan, kommunikation, folks liv og boligforhold. Viljen til opbrud betød også, at venerationen for det gamle var lille, som Staunings tale til Aalborgs pris vidner om. Fremtiden fremstod som lys, rationel og lovende, fortiden som tilbageskuende, nostalgisk og irrational. Tilliden var stor til videnskaben, rationalitet, fremskridt og fornuft på alle områder. Der herskede en næsten romantisk fascination af fart og maskiner. Tempoet blev også hyldet i Staunings tale til Limfjordsbroen. Amerika, der blev opfattet som idealet, når det

gjaldt teknologisk snilde og hurtighed, blev trukket frem. En vending som "amerikansk Hastighed" gik igen, når et tiltag skulle roses for sin dristighed.

Aalborg så sig selv som byen med de rygende skorstene. Industrien tegnede både byens silhuet og det billede, byen gerne ville give af sig selv som en moderne, produktiv industriby med storbypræg. Den lokale statistik viste også et billede af en tætbeholdt by relativt set. Sammenlignet med andre provinsbyer i Danmark med over 20.000 indbyggere havde indbyggerne i Aalborg mindst plads pr. person. Arkitekten Albert Olsen fortæller fx i sine erindringer, at han havde fornemmelsen af, da han kom til byen i 1929, at der var langt flere mennesker på gaden end i andre provinsbyer, men gaderne var jo stadig smalle på det tidspunkt. Vesterbro var ikke bygget. Hvis man ser på typen af bebyggelser, var Aalborg præget af større komplekser og blandede forretnings- og beboelsesejendomme. Der var ikke mange énfamiliehuse, hvis der igen sammenlignes med antallet i andre større provinsbyer. Fraværet af store villakvarterer var også med til at give byen et vist storbypræg.

Det var ikke kun statsministerens tale, der fortalte om tidsånden og idealerne. De kom også til udtryk lokalt. I 1930 udskrev Håndværkerforeningen en konkurrence om en bysang. Vindersangen findes desværre ikke i foreningens arkiv. Nedenstående bidrag blev leveret uden om konkurrencen og bragt i *Nordjyllands Social-Demokrat*. Det er en moderne sang til storbyens pris, der fortæller om fascinationen af de brede gader på bekostning af smøgerne, høje huse, bilens fart og tempo, asfaltens råhed, jazzen, nattelivet og en hyldest til industrien, som gav byen dens puls.



*Fotocollage fra 1930erne, der viser det moderne Aalborg ved nat: Lysreklamer, jazz og dans.*

*Mel. Mandalay*

Vi har kendt de smalle Smøger i den gamle Havneby  
Og vi drømmer endnu om dem, men vi elsker mest de ny  
Borte er de lave Huse med de røde Tages Tegl  
Og ved Havnen ser man ikke mer de sorte Ravndugssejl  
Vi vil aldrig mangle Sejl  
Eller røde Tages Tegl  
I en by med fem Sals Huse langs en aaben Boulevard  
Vi vil aldrig mangle Sejl  
Eller røde Tages Tegl  
I en Havn hvor blanke Stempler gir en tifold bedre Start

Vi er ægte Børn af Byen og elsker al dens Il  
Der avles af et Tændrør i en 6-cylindret Bil  
For vor Salmesang er Larmen fra den travle Industri  
Til de store Havnekraners monotone Melodi  
Og vort Paradis er Gaden naar dens Lygter bliver tændt  
Paa den Asfalt er der ofte et eller andet herligt hændt  
Mangt et Eventyr blev spejlet i de tusind Ruders Glas  
Før vi tørned ind til en Hvilen af en synkoperet Jazz.

Vi vil leve i det Tempo som blev til ved vor Teknik  
Det er Byens røde Pulsslag ud til Rørdals graa Fabrik  
Og vi ved at de stoute Ahner Skipper Klement og Jens Bang  
Om de kunde vilde de synge sammen med os Byens Sang

*Cand. mag. L. Christensen*

## *Moderne udtryk*

*Moderne gennembrud i Aalborg* er disponeret efter, hvor man kan finde det moderne udtrykt i byen i 1930erne. Det er en udvikling, som også i samtiden blev opfattet som moderne og fremadstræbende. Når byens fremgang skulle hyldes både ind- og udadtil i 1930erne, vendte man tilbage til de samme temaer: Limfjordsbroen, Kilden, Vesterbrogennembruddet, Nordjysk Udstilling og i slutningen af 1930erne: Aalborg kommunale Lufthavn, som var Danmarks første provinslufthavn, samt de omfattende rydninger af byens gamle kvarter omkring Budolfi Kirke. Det kan opsummeres under følgende overskrifter:

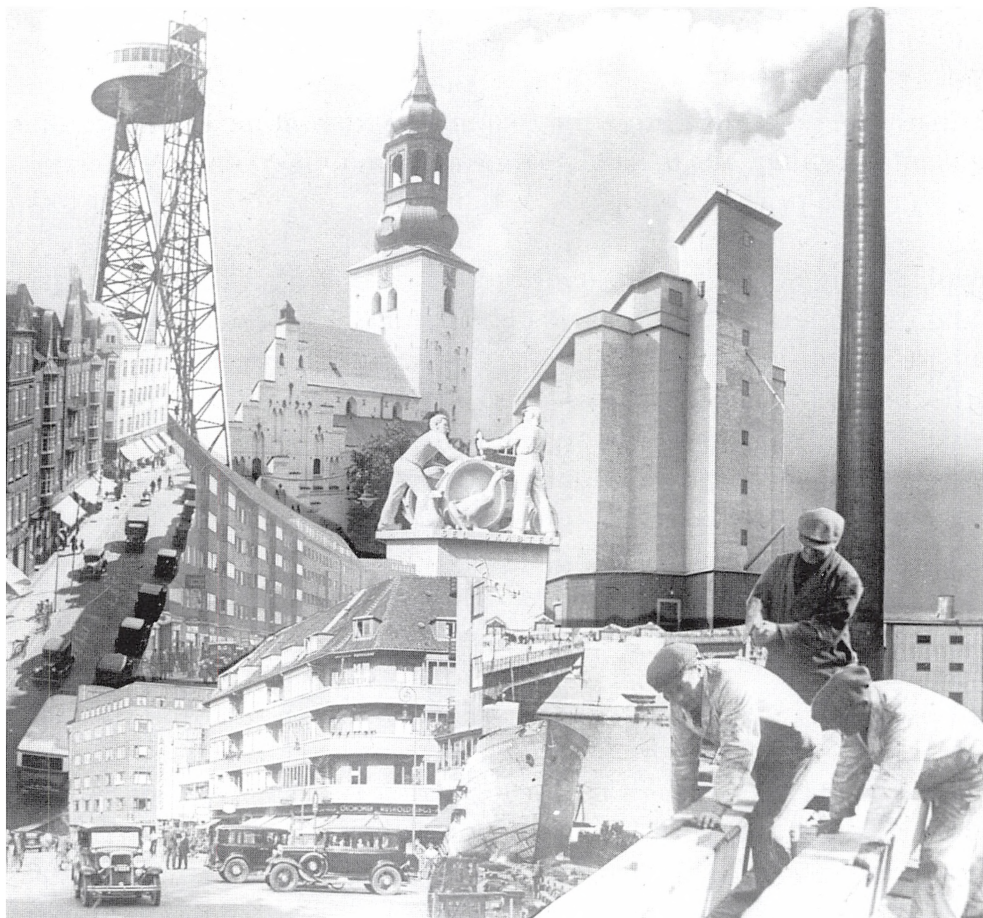
**Udstillinger:** I periodens mange produkt- og livstilsudstillinger og propaganda finder man opskriften på det moderne liv for aalborgenserne. Udstillingerne bliver også brugt som redskab til at løse krisen. Initiativtagere til udstillingerne var Aalborg Kommune, en meget aktiv reklameforening, de forskellige erhvervsforeninger, turistforeningen og en række privatpersoner.

**Byplan:** Bag Vesterbrogennembruddet, Skolegadekvarterets nedrivning og planerne for Budolfi Plads, som alle bevirkede, at gamle bygninger og fabrikker blev revet bort, findes tanken om, at man foruden at forbedre byens infrastruktur også ønskede en ren, sund og hygiejnisk by. De nye gader blev bebygget med huse, som var moderne – flere inspireret af tidens hypermoderne funktionalistiske stil. Andre blev udstyret med installationer, indretninger og funktioner, som ikke var set i byen før. Den ny Limfjordsbros endelige placering var en vigtig forudsætning for de forskellige gadegennembruds placering og moderniserede samtidig overfarten over Limfjorden betydeligt.

**Infrastruktur:** Som en del af troen på fremtiden og det moderne var fascinationen af hastighed, set som bilen, toget og flyvemaskinen. Tanken ser vi igen afspejlet i Vesterbroprojektet, som var udtænkt for bilen og toget, Limfjordsbroen, men også i etableringen af Danmarks første indenrigs flyrute til København i 1936, Aalborg kommunale Lufthavn, Danmarks første lufthavn i provinsen i 1938 og i kølvandet på den, evnen til at trække en ultramoderne virksomhed til Aalborg med flytningen af Skandinavisk Aero Industri A/S fra Kastrup til Aalborg i 1938.

Mellemligstiden, som 30erne er del af, blev en tid med forandring i Aalborg. 2. Verdenskrigs udbrud og besættelsen af Danmark satte nogle andre forudsætninger for udviklingen, så denne bogs temaer bliver afsluttet i og med 1939.





*Fotocollage fra 1930erne, der viser det moderne Aalborg ved dag: Cement, Aalborgtårnet, skulpturen "By og Land", Vesterbro, de rygende skorstene og nybyggeri.*

## *Fornemmelsen af forandring*

Nogle af 1930ernes initiativer er behandlet før – flere endda dybtgående hver for sig. Her er tilgangen en anden, der vil blive lagt vægt på samtidens opfattelse og diskussion af nybruddene. Ved at se på fænomenerne gennem årtiet opstår der en linje i opfattelserne af udviklingen i samtiden og visionerne for fremtiden, som bygger på gennemgående ideer, lige til Danmark bliver okkuperet. Alle var dog ikke lige begejstrede for fremskridtet og de nye tiltag, der ofte blev til på bekostning af tilværelsen i den gamle, traditionelle by. Andre hyldede det moderne. Det betød, at der var en løbende diskussion af udviklingen gennem trediverne i Aalborg, som blandt andet kom til udtryk i dagspressen.

Et år står ud fra de andre: 1933, hvor en række store projekter var færdiggjort: Limfjordsbroen blev færdig, Vesterbro stod klar og Nordjysk Udstilling blev afholdt. Alle resultater blev fejret med indvielser og fest. Meget betegnende blev Aalborg temaet for et nummer af fagtidsskriftet *Arkitekten* i 1934. Der var mange nye og moderne huse at skrive om.

Der herskede en høj bevidsthed blandt politikerne og i andre toneangivende kredse om, at man var ved at ændre Aalborg radikalt. I den socialdemokratiske valgpropaganda lød fx sloganet i 1937: ”Vi skabte det ny Aalborg”. Derfor ønskede de at fastholde ændringerne og formidle det til andre, så det kunne høres både i samtid og eftertid. Det skulle dels sikre vælgeropslutningen, dels være en dokumentation af fremskridtet til eftertiden gennem foto, film og radiomontage. I maj 1930 besluttede byrådet at bevilge penge til en Aalborgfilm. Borgmester Jørgensen argumenterede for det ”formaalstjenlige igennem Film at bevare hvordan Byen har set ud. Det er Meningen, at alt, der forsvinder og ændres efterhaanden skal filmes.” Et andet godt eksempel på den moderne mediestrategi var udarbejdelsen af et foto-

album, der nøje fulgte Vesterbros gennembrud fase for fase. Limfjordsbroen blev ligeledes dokumentarisk filmet og fotograferet gennem hele konstruktionen.

De dokumentariske film og billeder dvælede også ved de mange indvielseshøjtideligheder og andre markeringer, der fulgte i kølvandet af ændringerne. Det blev til en hel del gange i løbet af trediverne, at statsminister Thorvald Stauning og minister for offentlige arbejder Friis-Skotte, og fra 1936 Niels Fisker, kom til Aalborg for at hylde byen og fremskridtet i festtaler. Markeringen blev som regel fulgt op af festmiddage i den nye Kilderrestaurant. Indvielsesfesterne trak folk til i stort tal. Optællingen af store menneskemængder beror altid på et skøn, men der tales flere steder om mellem 30.000 – 40.000 mennesker ved bro- og vejindvielserne. I selve Aalborg boede der til sammenligning i 1933 46.183 personer ifølge folkeregisteret, så en stor del af byens befolkning har deltaget ved disse massemarkeringer.

### *Socialdemokratisk bystyre*

Det politiske formål med initiativerne var, udover at de var moderne, fremadstræbende, løste problemer og faldt ind i tidens ånd, at de skulle skabe arbejde til de mange arbejdsløse. I Aalborg var der et klart socialdemokratisk flertal i byrådet gennem 1930'erne, som med borgmester Marinus Jørgensen i spidsen på en konsekvent og overbevisende måde



*Fotografen Fritz Karner, der stod for mange af periodens kvalitetsrige fotos, viste her, at dokumentationen ikke altid skete i jordhøjde.*



*Marinus Jørgensen (1877-1955), borgmester i Aalborg fra 1925-1945, fotografereet i hjemmet på Rømersvej i anledning af sit 25 års byrådsjubelæum i 1938. Han var husmandssøn, arbejdede i postetaten, blev her fagligt aktiv og socialdemokrat.*

i den politiske retorik og handling kom til at stå som eksponent for mange af de moderne initiativer. Den borgerlige fløj kom tværtimod til at fremstå som defensiv og kritisk, måske fordi det socialdemokratiske flertal var så massivt, at det på mange områder var svært at få indflydelse og dermed at få ændringer igennem for de borgerlige partiers repræsentanter i byrådet.

Det socialdemokratiske bystyres strategi var at handle sig ud af krisen og arbejdsløsheden ved at skabe arbejdspladser. Det så den lokale fagbevægelse også gerne. Øget beskæftigelse og økonomisk vækst, "Arbejde og Penge" var kriseløsningen. Nogle af projekterne tog afsæt i den nationale beskæftigelsespolitik og blev til dels finansieret af statslige midler, det gjaldt fx Limfjordsbroen i 1933 og siden hen den nye Jernbanebro i 1938. 1930'erne var et broernes årti i Danmark. I vidtløftige øjeblikke blev der talt om store planer for Øresunds- og frem for

noget Storebæltsbroer. Også Vesterbro i Aalborg fik del i ”Vejmillionerne” – det statslige tilskud til vejarbejdet.

Socialdemokraterne sad tungt på magten i landet så vel som lokalt i Aalborg gennem 1930'erne. Det gav sig udslag i, at der var sammenfald mellem nationale og lokale mål, selvom det lokale socialdemokratiske parti og bystyret generelt ikke altid var enige med statens embedsmænd og ministre, som man mente var en hæmsko for fremskridtets gang. Et stigende antal opgaver blev styret af staten. Det var nødvendigt at ansøge om tilladelse til både små og store tiltag lige fra byggesager til beskæftigelsesarbejder i diverse ministerier. Det blev i tidens løb til en del rejser til København for byens borgmester og udvalgsformænd, når der skulle forhandles initiativer i hus.

Gennemgående i de lokale socialdemokraters tale om udviklingen var løftet om at skabe en bedre fremtid og den manglende veneration for det gamle. Socialdemokraternes ideal var en sund, hygiejnisk, moderne by, der var tilpasset nutidige krav til infrastrukturen, især bilen, men også flyvemaskinen kom nu stærkt på tale. Kommunen skulle ved at sætte initiativer og arbejde i gang styre og prioritere udviklingen. Erhvervslivet var en vægtig medspiller i udførelsen af de moderne projekter. Storbyen var idealet, provinsbyens præg skulle fjernes. I partiets valgoplæg til byrådsvalgene gennem trediveerne søgte man dog at holde fast i alle de traditionelle socialdemokratiske politikområder, socialpolitik, undervisning og oplysning for alle. Men løsningen af Vesterbro-spørgsmålet og generelt ændringer i bybilledet vejede tungt, når man skulle fremvise de resultater, der var nået i den forløbne valgperiode.

### *Politisk uenighed*

Oppositionen i byrådet optrådte skeptisk. Fra borgerligt hold var man principielt imod, at kommunen påtog sig rollen som arbejdsgiver.

Argumenterne var, at skatten ville stige til en ruinerende grad. De formuende ville så holde sig væk fra byen eller flytte til Hasseris, hvor skatteprocenten var lavere. Nye dynamiske erhverv ville ikke vælge Aalborg. Byen ville blive kastet ud i bundløs gæld ved den megen aktivitet. Noget af dette var politisk taktik – andet var seriøs bekymring fx omkring bygningen af en ny Kilderestaurant i 1931/32, som sprængte sit budget med mange procent. Set i forhold til andre købstadskommuner i perioden var skatteprocenten i Aalborg ikke ekstrem høj. Det var endda lykkedes at nedbringe byens gæld i perioden set i forhold til



*Arkitekt Carlo Olgård, fotografet på Aalborg Rutebilstation på Vesterbro i 1932, kom til at præge udformningen af det moderne Aalborg i funkisstil.*

niveauet i 1925, hvilket da også blev fremhævet af socialdemokraterne igen og igen i den politiske debat. Borgmester Jørgensen lagde personligt stor vægt på, at der var balance i det kommunale budget.

Selv i den generelle debat om æstetik og skønhedsidealere kom den politiske uenighed til udtryk. De borgerlige partier var uenige med socialdemokraterne i deres fascination af funkisbyggeri og var slet ikke tilfredse med, at det blev borgmesterens svigersøn, arkitekten Carlo Odgård, der kom til at tegne og opføre en stor del af byens nye bygninger i perioden.



*Civilingeniør Gunnar Larsen fotograferet i 1938 ved gallamiddag i Kilden i anledning af Aalborg kommunale Lufthavns åbning.*

Det socialdemokratiske bystyres politiske mål kan bla. følges i *Nordjyllands Social-Demokrat*. Hvert år fra 1933 -1939 fik borgmesteren spalteplass til en "nytårstale", der gjorde status over årets gang og fremførte visionerne for året, der skulle komme. Marinus Jørgensen formåede at holde fast i den fremtidsoptimistiske tone det meste af 1930erne. Først i slutningen af perioden begyndte borgmesteren at miste troen på, at aktivitet og arbejde ville kunne løse krisen. Arbejdsløshedstallene steg stadig trods alle initiativer. Alle veje var efterhånden repareret, og de ny vejanlæg opfyldte behovene langt ud i fremtiden, mens krigen pressede sig på ude i Europa.

Aalborg Kommune var ikke alene om at finansiere de moderne tiltag, der skulle gøre Aalborg til en moderne by. Den statslige støtte er nævnt. I Vesterbroprojektet finansierede kommunen anlægget af gaden, mens private investorer sikrede investeringer i bebyggelsen. I hele luftfartsspørgsmålet samarbejdede kommunen især med én person, F.L. Smidths direktør, civilingeniør Gunnar Larsen, der senere blev minister for offentlige arbejder i samlingsregeringen Stauning i juli 1940. De store udstillinger blev finansieret af det lokale erhvervsliv gennem deres interesseforeninger i samarbejde med Aalborg Kommune.

I det følgende vil der især blive lagt vægt på udstillinger, broer, veje, moderne huse, gennembrud, rydninger og lufthavne. I udviklingens hede overså bystyret ikke den friske luft og fritidslivet, som også var en del af idealet for den moderne, sunde by. Antallet af grønne anlæg voksede i perioden: Mølleparken med Zoologisk Have (1935), Østre Anlæg (1930-33), Golfbanen og -klub ved Sohngårdsholm i 1939 er centrale eksempler på denne politik. Der var overvejelser om at bygge både en cykel- og en væddeløbsbane som beskæftigelsesprojekter, men det satte den tyske okkupation en stopper for.



# Det moderne Aalborg vises frem

Erhvervsudstillinger, turistudstillinger og håndværksudstillinger var en traditionel måde at præsentere ideer og produkter på i trediverne, der havde rod helt tilbage i begyndelsen af 1800tallet. I Aalborg som i andre byer i Danmark blev udstillingen som medium brugt flittigt, nogle talte endda om udstillingsfeber på grund af det store antal. I udstillingsmaterialerne fremgik det klart, hvordan byen så sig selv og gerne ville præsentere sig og sit erhverv for offentligheden.

Mest kendt af eftertiden er Nordjysk Udstilling N.U., der blev afholdt i 1933. Det blev startskud i Aalborg til en række udstillinger, som udstak retningslinjer for det moderne liv fra vugge til grav. I 1936 fulgte N.U. 2, Bo Bedre, arrangeret af Aalborg Husmoderforening som primus motor, udstillingen Mør-Barn i 1937. I foråret 1938 kom Mit Hjem og Fritidsbarnet i 1939. Og så er en række kolonihave- og turistudstillinger slet ikke nævnt. Samtidig prioriterede byen højt at være repræsenteret ved internationale udstillinger i 1930erne i både Bruxelles og Stockholm.

I slutningen af 1930erne blev det nødvendigt at tilføre fremskridtstroen ny energi ved kampagner som "Juleparadiset" i 1938, fulgt af en "Optimistkampagne" i 1939, som blev lanceret i det spinkle håb om at holde modet og købelysten oppe i krisetider.

Reklameforeningen i Aalborg og Nørresundby, Aalborg Turistforening, Landsforeningen Dansk Arbejde og repræsentanter fra byens erhvervsliv samarbejdede med Aalborg Kommune om en stor del af de ovenstående udstillinger og kampagner. I fællesskab arbejdede de for at promovere opfattelsen og troen på Aalborg som en driftig, moderne og fremadstræbende by.



*Viggo Vagnby (1896-1966) i sit hjem i 1938. Han var oprindeligt uddannet malersvend og begyndte sin karriere som bladtegner på Aalborg Amtstidende. Med reklamebureauernes gennembrud i mellemkrigstiden øjnede han chancen og startede sin egen tegnestue i Aalborg i 1925.*

## Tegneren Vagnby

Kunstmaleren og tegneren Viggo Vagnby var en central person i udviklingen af ideerne til udstillingerne og forestod den praktiske udarbejdelse af dem. Han skabte hele koncepter og mestrede formfuldendt massekulturens vigtigste udtryk – reklamen. Alle midler blev taget i brug lige fra en veludviklet pressestrategi, en samlet grafisk præsentation, der omfattede logoer, plakater, brevpapir og klistermærker, til ting og sager som æggebægere, skeer og brystnåle - holdt i tidens funktionalistiske stil. Han tilførte udstillingerne et højt kunstnerisk niveau, der medvirkede til, at de blev bemærket uden for landsdelen. Vagnby samarbejdede med lokale arkitekter som Carlo Odgård og E. Glahn om udformningen af stande og udtryksformer. Disse arkitekter kom også til at sætte et afgørende præg på bybilledet. Foruden udstillinger og



*Vagnbys nyindretning af Ritz i Bispensgade 5 fra 1938 med figurer fra den græske mytologi og lyseffekter, der illuderede palmetræer.*

kampagner så man i 1930erne også Vagnbys moderne sikre ideer komme til udtryk i indretningen af forlystelsesetablissemeter som Ritz-Safari, som han tilførte nye og avantgardistiske toner.

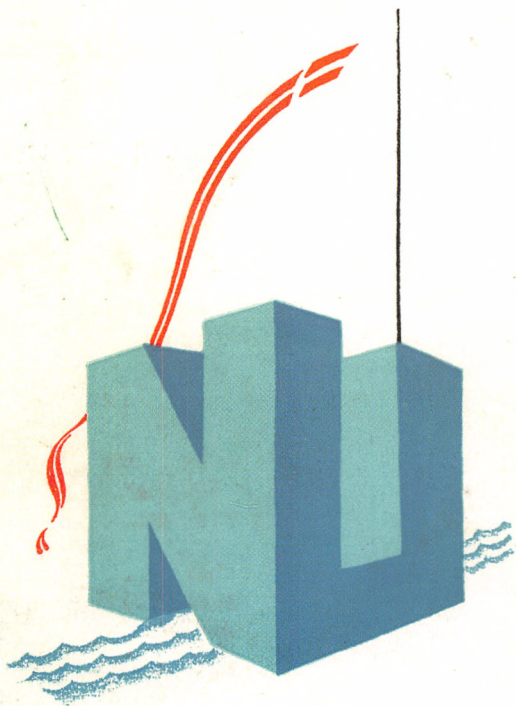
Nordjysk Udstilling var ikke Vagnbys første udstillingsprojekt. Han havde tidligere samarbejdet med Landsforeningen Dansk Arbejdes Aalborg afdeling fra slutningen af 1920erne om diverse købekampagner, udstillinger og stande til dyr- og rundskuer og med De danske Spritfabrikkers stande på købestævner. Et eksempel var udstillingen

”Egne Frembringelser” i 1928, som blev afholdt i Håndværkerforeningens bygning. En udstilling, som havde et budskab, der i mindre format mindede om den senere Nordjyske Udstilling: En belysning af de nordjyske erhvervs kvaliteter. Vagnby arbejdede også for Aalborg Turistforening og siden for Danmarks Turistforening. Hans mest kendte arbejde er den plakat, hvor en politibetjent hjælper andemor med ællinger sikkert over gaden. Ikke alle Vagnbys fantasifulde udkast til udstillinger blev realiseret, det vidner foreningernes mødeprotokoller om.



*Viggo Vagnby (tv.), borgmester Jørgensen og en repræsentant fra Turistforeningen ser på Aalborgs stand til Turistudstillingen i Forum i København 1938. Standen var konstrueret som en stor elektronisk "turistbrochure", der indeholdt et diasshow optaget af fotograf Kirkegaard med Aalborgmotiver, der skiftede automatisk.*

1. JUNI – 1. AUGUST



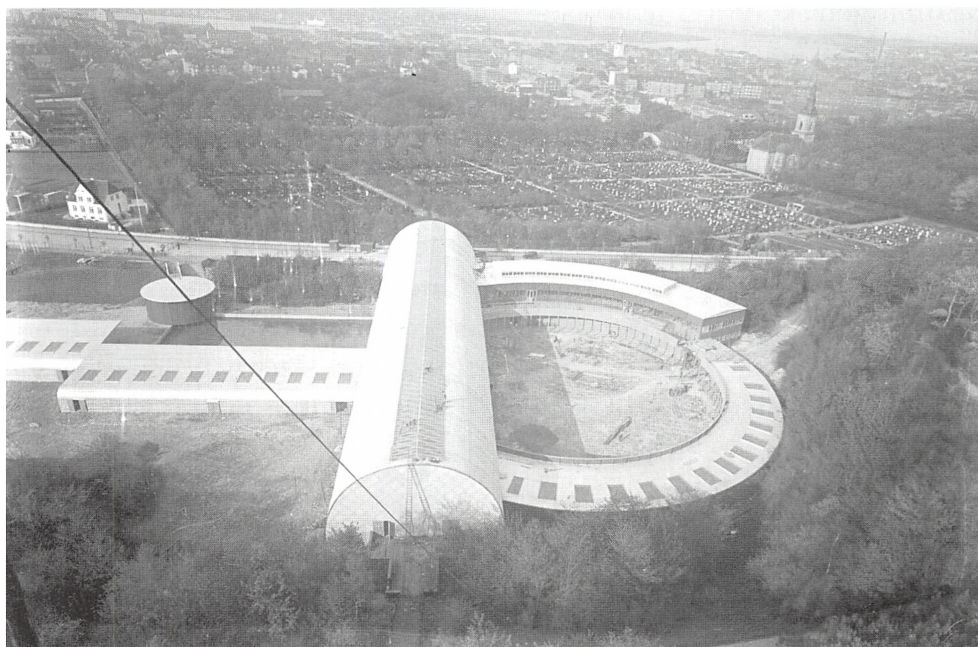
**NORDJYSK  
UDSTILLING  
AALBORG 1933**

U  
D  
V  
I  
K  
L  
I  
N  
G  
H  
I  
S  
T  
O  
R  
I  
E  
F  
I  
S  
K  
E  
R  
I  
S  
K  
O  
V  
B  
R  
U  
G  
H  
A  
V  
E  
B  
R  
U  
G  
L  
A  
N  
D  
B  
R  
U  
G  
M  
A  
S  
K  
I  
N  
E  
R  
R  
E  
D  
S  
K  
A  
B  
E  
R  
H  
A  
A  
N  
D  
V  
Æ  
R  
K  
P  
R  
I  
V  
A  
T  
E  
P  
A  
V  
I  
L  
L  
O  
N  
E  
R  
H  
A  
N  
D  
E  
L  
K  
U  
N  
S  
T  
H  
A  
A  
N  
D  
V  
Æ  
R  
K  
I  
N  
D  
U  
S  
T  
R  
I  
P  
R  
E  
S  
S  
E  
R  
A  
D  
I  
O  
A  
A  
L  
B  
O  
R  
G  
B  
Y  
F  
I  
L  
M  
O  
G  
F  
O  
R  
E  
D  
R  
A  
G  
K  
U  
N  
S  
T  
R  
E  
S  
T  
A  
U  
R  
A  
N  
T  
O  
P  
V  
I  
S  
N  
I  
N  
G  
E  
R

*Katalog fra udstillingen,  
der viser dens temaer.*

## Nordjysk Udstilling, N.U. 1933

Tanken om en udstilling kom oprindeligt fra den nystartede Aalborg-Nørresundby Reklameforening i 1930, som arbejdede på en idé om en mere beskeden udstilling med titlen ”Danske Hjem”. Primus motor var foreningens sekretær Viggo Vagnby, der på dette tidspunkt havde gjort udstillingsteknik til sit speciale. Ideen blev diskuteret blandt andet med direktør Kjærø, De Danske Spritfabrikker, som også var repræsentant for Landsforeningen Dansk Arbejde, og Reklameforeningens formand brygger P. Aagaard, samt forelagt borgmester Jørgensen. Vagnby fortalte siden, hvordan han stod på Jørgensens kontor med en gipsmodel af udstillingen under armen, hovedet fuldt af ideer og med fornemmelsen af, at det var nu, det gjaldt om at overbevise borgmesteren, hvis



*Udstillingsområdet under opbygning set fra Aalborgtårnet med hovedhallen, to af tre forskudte mindre haller og den cirkelrunde Solgård.*

udstillingen overhovedet skulle blive en realitet. Ud af disse overvejelser og diskussioner blev tanken om at lave en nordjysk udstilling af større dimensioner født, og byen blev gennem søgt for en passende placering.

### *Styrke troen på fremtiden*

Formålet med Nordjysk Udstilling var fra starten at bringe Aalborg ud over det døde punkt, man fornemmede, byen og landsdelen var havnet i som følge af tredivernes økonomiske krise og arbejdsløsheden. Hvis man ser udviklingen på landsplan, var 1932 året, hvor udviklingen dykkede, så fornemmelsen af krise var reel nok.

Udstillingen skulle skaffe arbejde til ledige hænder NU, holde hjulene i gang og styrke befolkningens tillid til og tro på fremtiden. Der var en tro på, at man kunne supplere økonomiske indgreb og hjælpeforanstaltninger med ideologiske eller kulturelle virkemidler, som en udstilling ville være. I 1933 var ledigheden høj i Aalborg, som den var i det øvrige Danmark. Beregninger viser, at den endda var ca. 20 % over landsgennemsnittet. Aalborg havde også en masse nyt og moderne at vise frem, det undlod hvervebrochurerne ikke at fortælle såvel udstillerne som gæsterne om Det nye Vesterbro, Limfjordsbroen og Kilden. Byen fik også et par helt nye attraktioner skabt til lejligheden: Aalborgtårnet med rulletrappen og hele udstillingsområdet med halerne.

Offentligheden fik kendskab til ideen i december 1931, hvor Reklameforeningen indkaldte til et orienterende møde på Rådhuset. 70 forskellige foreninger og mange erhvervsfolk var inviteret, men kun få mødte op. I starten var stemningen således en smule mat. Ideerne til udstillingens indretning var allerede på daværende tidspunkt nået langt. Vagnby forelagde sine planer, hvoraf en meget stor del senere

blev realiseret: Søjlegang, udstillinger med kunst, kultur, historie og varestande, rulletrappe op ad Skovbakken med et tårn, en funktionalistisk hypermoderne villa, som senere blev døbt ønskevillaen. Der var dog også projekter, der blev sorteret fra som en svævebane fra Skovbakken til Skansen, som noget symbolsk skulle knytte de to landsdele sammen. Ideen i udstillingen var – med et rids af forhistorien helt tilbage til mammutterne – at skildre forudsætningerne for de nordjyske erhverv frem til det enkelte produkt, cementen, østers og akvavit. Kunsten skulle repræsenteres af det bedste, de nordjyske kunstnere kunne levere. I den endelige udgave af udstillingen blev der bogstavelig talt ophængt en rød tråd, så man kunne følge ideen til dørs.



*En initiativrig kreds: Marinius Jørgensen dirigerer fra venstre, Viggo Vagnby i karakteristisk positur med cigaret i munden, ved siden af ham arkitekt E. Glahn, der sammen med C. Olgård, længst til højre var arkitekter på udstillingen.*



## *Forarbejdet til N.U.*

Der blev nedsat et udvalg, der repræsenterede byen bredt: Erhverv, presse, foreninger og Aalborg Kommune. Borgmester Jørgensen blev formand. På trods af at initiativet var privat, stod kommunen som største garant med en tredjedel af de 400.000 kr., der skulle rejses i garantisum. Resten af beløbet blev fundet ved fælles offentlig og privat velvilje. Alle områdets by- og landkommuner, langt de fleste større virksomheder, foreninger, banker og sparekasser samt en mindre sum fra fiskeriministeriet sikrede, at udstillingen blev realiseret.

I *Nordjyllands Social-Demokrat* sporede man dog konflikter. Arkitekten, kongelig bygningsinspektør Ejnar Packness, der var redaktøren af *Aalborg Stiftstidendes* svigersøn, blev opfordret til at deltage i udvalgene, men afslog, fordi han ikke havde været med fra starten. Erhvervslivets foreninger jublede heller ikke over initiativet og mente ikke, at en deadline i 1932 var realistisk. I januar 1932 blev det så besluttet at udskyde udstillingen til 1933. Begrundelsen var, at der skulle være store udstillinger i både Esbjerg og Århus, som man ikke ville konkurrere med. Samtidig blev Odgård og Glahn koblet til projektet med den opgave at gennearbejde og udføre Vagnbys skitser. Ejnar Glahn havde tidligere været med til at lave udstilling i Århus. Odgård havde besøgt den legendariske Stockholmundstilling i 1930, hvor funkisstilen blev introduceret i Norden, og han trak siden på inspirationen herfra.

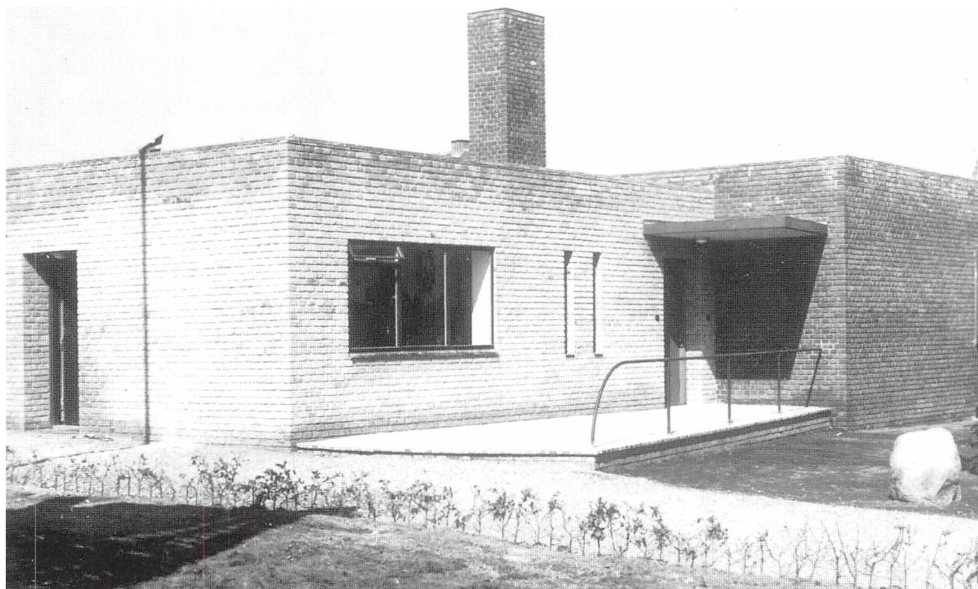
## *N.U. i bølgende funkis*

I marts 1932 præsenterede et propagandaudvalg logoet til udstillingen. Den flertydige forkortelse N.U. havde plads i midten med bogstaver i moderne funkisstil. Budskabet var, at der skulle manes til arbejde NU. Det lokale islæt blev understreget af Limfjordens blå bølger, som skyllede omkring bogstaverne. Bomærket kom allerede nu halvandet år før

udstillingens åbning til at præge bybilledet, da det blev besluttet, at de gamle huse på Vesterbro kunne bruges som reklamesøjler. Samtidig blev en lille papirmærkat, beregnet til at sætte på breve, fremstillet og gratis delt ud til institutioner og virksomheder. Byens indbyggere blev på den måde lang tid i forvejen mindet om, at udstillingen var på vej. Aalborg Kommune overlod ligeledes et af de huse, der skulle nedrives på Vesterbro, til kontorlokaler, udvalgmødesal og tegnestuer til arkitekterne. Som *Nordjyllands Social-Demokrat* lyrisk udtrykte det: ”i de sidste stumper Huse, der har raget op som et par gamle Tænder i et nyt Gebis ... i triste graa Farver”. Den triste farve rådede malingen af udstillingens logo som reklame på husvæggen bod på med sine friske røde, hvide og blå farver. I rapporten, der fulgte efter udstillingen, var vur-



*Det gamle Vesterbro 13 blev udsmykket som reklame for Nordjysk Udstilling i 1932.*



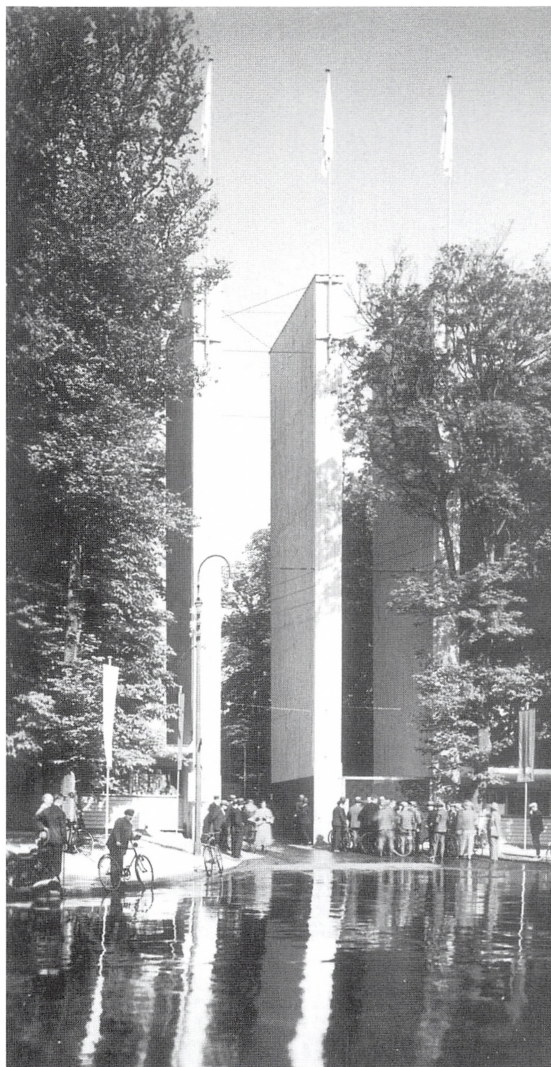
*Ønskehuset i funkisstil på hjørnet af Duebrødvej og Kong Christians Allé tegnet af C. Olgård og E. Glahn.*

deringen, at den tidlige reklameindsats havde været afgørende for at sikre udstillingens succes.

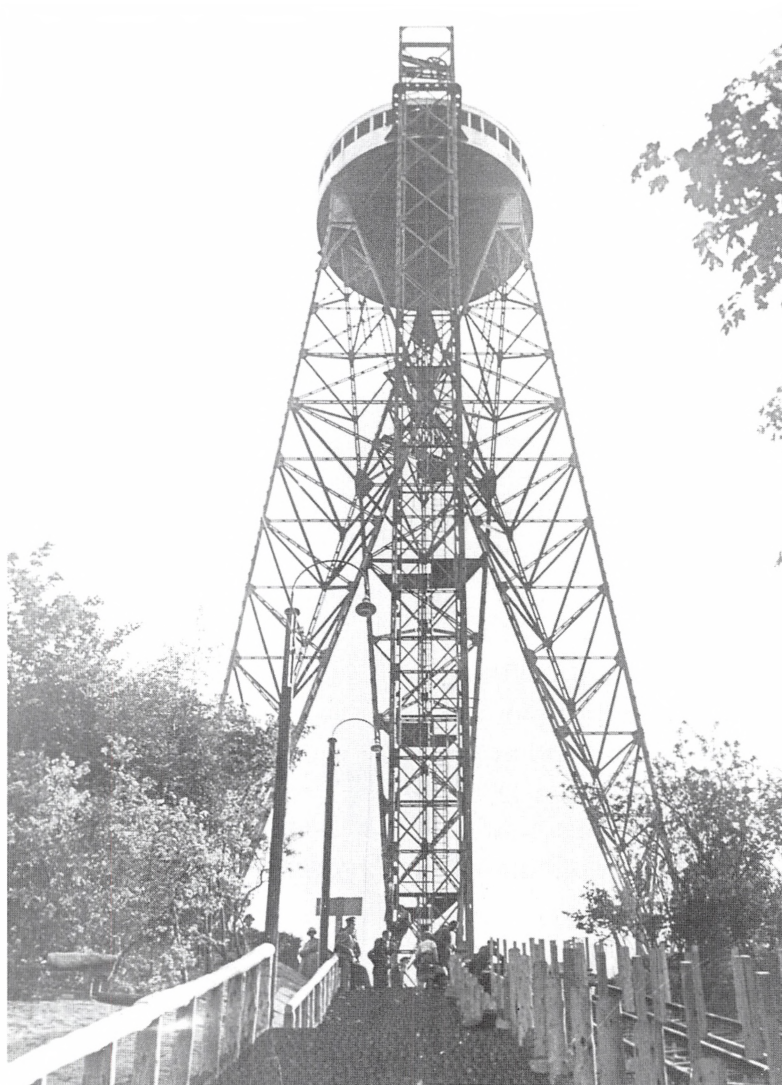
I september 1932 blev tegningerne og de færdige planer offentliggjort: Hovedportalen med tre flagklædte gigantiske søjler, der blev den egentlige monumentale indgang fra Hobrovej, det oplyste udstillingstårn, Aalborgtårnet, oprindeligt planlagt med roterende glasrestaurant, de store udstillingshaller, spejlsøen, buegangen og restauranten NURA (Nordjysk Udstillings Restaurant). Der var gået et hektisk arbejde forud. Forfatteren Hans Lyngby Jepsen fortæller malende i sine erindringer, hvorledes Vagnby, der arbejdede som tegnelærer på Katedralskolen samtidig med udstillingsarbejdet, presset og stresset af begivenhederne kæderøg i timerne, fyldte blyantbakkerne med skodder – der

var tryk på. I december 1932 besluttede byrådet på sit møde at overlade arealerne ved grusgraven til Nordjysk Udstilling og at sælge grunden til Ønskehuset på hjørnet af Kong Christians Allé og Duebrødrevej billigt.

Herefter gik projekteringsarbejdet for alvor i gang med etablering af udstillingen, salg af stande og et omfattende pressearbejde, der skulle lokke mange besøgende til Aalborg i juni/juli 1933. I januar blev Kong Christians Allé lukket, fordi den store indgangsportal, blev påbegyndt. Aalborgtårnet blev rejst, med sine 50 m havde det i 1933 Danmarks hurtigste og største skyskraberelevator, forbundet direkte med udstillingsarealet af Aalborgs første rulletrappe.



*Hovedindgangspartiet til N.U. set fra Hobrovej, tre hule firkantede funkissøjler, 14 m høje med flag i toppen, der nederst indeholdt billetkontorer.*



*Aalborgtårnet med den rullende trappe under konstruktion. Tårnet er 50 m højt og blev under udstillingen belyst med neonlys i striber, så det om natten kunne ses viden om.*

## *N.U. optimismen*

Retorikken omkring udstillingen slog på, at det var gennem optimismen, at Nordjylland skulle ud af krisen NU. Centralt stod troen på, at det var arbejde, der skulle skabe fremgang. I udstillingsavisen blev budskabet formidlet med fantasifuld brug af udstillingens initialer og motto:

"N.U. er ikke et udslag af et Aalborg Initiativ alene. N.U. er Nordjydernes Udfordring til det Krisespøgelse, der huserer og betager Menneskenes Børn Modet paa Tilværelsen. N.U. er Tegnet paa, at NU skal den glade og lyse Optimisme, Troen paa, at alle Hjul atter snart vil komme i Gang have lov til at herske".

Kækt blev det foreslået, at budskabet skulle spredes overalt i Danmark: "Hele Landet kan følge Eksemplet ved at i klæde sig NU-Optimismen, der raaber fra alle Landets Plakatsøjler: N.U. i Aalborg."

Det blev også søgt at opflamme den enkelte gæst til handling: "N.U. - det lyder som et smældende Kommandoraab, en Appel og det er det ogsaa. N.U. er Aalborg og Tidens Løsen - nu vil vi genvinde Troen paa Fremtiden."

I en fremtidsoptimistisk tid, som trediverne var, var det fatalt at miste denne tro. Hvad var der så tilbage? Det ville kræve helt nye forklaringer. Også Aalborgtårnet, udstillingens vartegn, blev håndfast symbolsk tolket for den besøgende i udstillingsavisen og karakteriseret som "et dristigt himmelstræbende Taarn", hvis formål var "at flænge alle de drivende Skyer itu, der kunne tænke sig at formørke Himlen over Udstillingsbyen" og endda "at sprede de økonomiske Uvejrsskyer, der længe har ruget over Landet." Det var dramatiske ord i en krisetid.

## *En festlig sommer 1933*

1. juni 1933 blev Nordjysk Udstilling åbnet officielt med en ceremoni for en indbudt forsamling i Solgården. Højtideligheden startede med en til N.U. komponeret honnørmarch af Carl Olsen (Bas-Olsen), som senere blev et populært stykke musik på Kildens repertoire. Teksten af Poul Berg lød: "Vi kalder til Stævne, vi vil se vor Kraft og Evne, vort Navn vi tør nævne og paa Cimbreris, vi slaar et Slag. I Modgangens Tider, ja saa gælder det om vi slider for fælles, vi tager et Tag. NU det er Kampens Dag."

Efter taler af borgmester Jørgensen og medlemmerne af udstillingens præsidium, statsminister Stauning, N.C. Olsen fra Dansk Arbejde og landtingsmedlem Hauch startede udstillingen med tryk på en knap; "de arbejdende Virksomheder startede, Flagene gik til tops og 3000 Brevduer blev sluppet løs."

Udstillingen varede de to følgende måneder. Publikumsinteressen blev holdt fast og søgt øget ved løbende indslag og højdepunkter, særlige arrangementer rettet mod forskellige erhverv og grupper samt ved stævner af kulturel og sportslig karakter. Der blev afholdt marinedag med en N.U.-regatta på fjorden, ride- og andre sportsstævner og en Dansk-Amerikansk dag 5. juli, hvor talen blev holdt af lederen af det et år gamle dansk-ameri-



*N.U. pige præsenterer en model af Ønskehuset.*



*Statsminister Stauning blev opfordret af tre N.U. piger i stribet uniform til at købe lodsedler. Borgmester Jørgensen så til.*

kanske arkiv på Sohngårdsholm, Waendelin. Der blev stillet fokus på de forskellige erhverv med en fiskeri-, håndværks- og landbrugsdag. 25.-28. juli blev udråbt til Dansk-Arbejde-dage for at fejre foreningen af samme navns 25 års jubilæum. Kulturen blev hædret ved afholdelse af litterære aftener med oplæsning af egne eller andres værker. Her deltog blandt andre forfatteren Johan Skjoldborg. Et folkedanserstævne blev en kæmpesucces. Hver tirsdag var børnedag. Fra 26.-28. juli kom de arbejdsløse gratis ind i dagtimerne, 14.000 benyttede sig af tilbudet. 30. juli var Kvindernes Dag med det største antal gæster i hele perioden, måske også lokket til af, at vinderne af lodtrækningen om ønskevillaen og en fiskekutter skulle udtrækkes.



Ønskevillaen blev vundet af arbejdsløs skrædder Dam, fiskekutteren af enkefru Frederiksen fra Frederikshavn. Ønskehuset var tegnet af E. Glahn og C. Odgård efter "de mest tidssvarende og hensigtsmæssige Principper, Funkis i Ordets gode Betydning" med en funkishave med nemme tidsbesparende planter leveret af gartner Lomborg fra Vejgaard og en hygiejnisk, elektrisk indretning, der skulle være nem at holde. Lodsedlerne var blevet solgt af 10 unge kvinder på udstillingsområdet i sribede N.U.-uniformer.

En række produkter blev designet særligt med inspiration fra udstillingen. Konditori Kristine på Vesterbro skabte en særlig N.U.-kage, mineralfabrikken Sødning og Co. opfandt en mælkesyreholdig N.U.-læskedrik, guldsmed Mortensen fremstillede en udstillingsølvske.

I løbet af udstillingsperioden blev besøgstallene fejret: 11. juli lukkede man gæst nummer 200.000 ind, som fik overrakt et sølvcigaretetui med NU-logo, det fik gæst 300.000 også. Nummer 333.333 fik en sølvkande. Da udstillingen lukkede 31. juli havde i alt 359.000 gæstet den, hvilket var mere end forventet. 17. juli var der prominent besøg. Kong Chr. X



*Gæst nummer 300.000 blev fejret 27. juli 1933. Mejerist Nygaard fra Skjern modtog et sølvcigaretetui – her foran hovedhallens indgang med direktør Boëtius fra arrangementskomiteen til venstre.*



og dronning Alexandrine meldte deres ankomst og fik under ledsagelse af Stauning en rundtur langs udstillingens røde tråd. Besøget blev afsluttet med servering af champagne og kransekage på Nura.

### *N.U. kalder Chicago*

En ganske særlig dag blev Chicagodagen 21. juni. Det var egentlig planen, at Stauning skulle holde tale på Verdensudstillingen i Chicago på Danmarksdagen. Da de uden- og indenrigspolitiske forhold var for urolige til, at han kunne tage på rejse, fik dansk-amerikaneren Max Henius den idé, at statsministerens tale kunne radiotransmitteres fra N.U. i

Aalborg over Atlanten til Chicago. Alle var med på ideen, og med Rebildkomiteens hjælp gik man i gang med at stille arrangementet på benene.

Det var stadig nyt at bruge radioen på denne måde, skønt den var blevet tidens afgørende nye massemedium. I USA var fjernsynet udviklet, man kendte teknologien i Danmark, men satsede i første omgang ikke på den. I de første planer for N.U. havde man leget med tanken om at inddrage fjernsyn. I Aalborg som i resten af Danmark var man meget optaget af radioen. Legendarisk blev transmissionerne fra Kilden af Kaj Julians musik, som samlede folk i hele Danmark foran radioapparaterne og gjorde Kilden og Aalborg landskendte. I 1929 havde en lytterafstemning blandt de licensbetalende radiolyttere resulteret i, at man



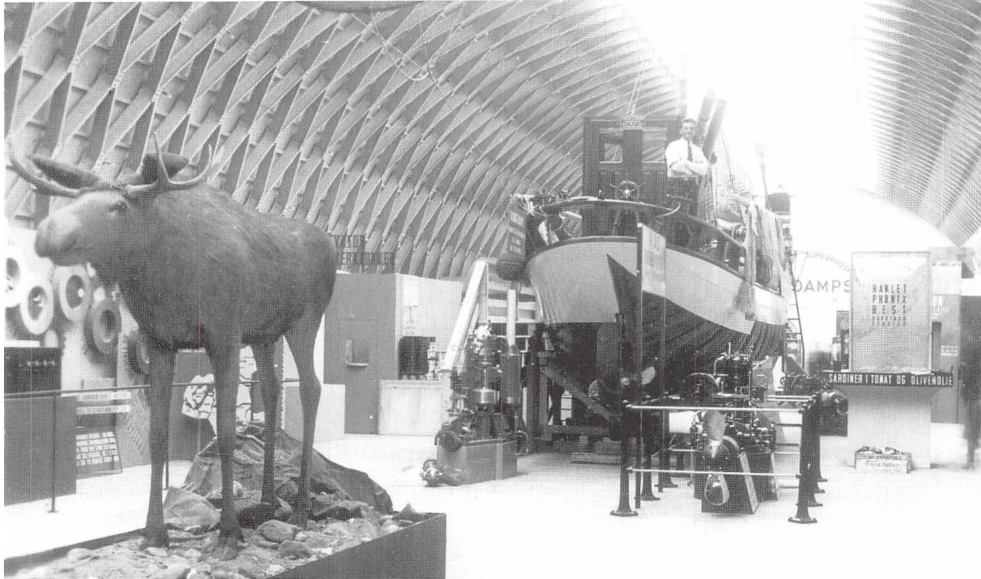
*Stauning holder radiotalen til de danske udvandrere på Verdensudstillingen i Chicago på Nordjysk Udstilling. I baggrunden Amerikas første kvindelige gesandt Mrs. Bryan Owen, der underholder sig med Rud fra Statsradiofonien.*

krævede "let Underholdning, Varieté og brogede Aftener". Lytterne ville ikke dannes, men beholde deres egen smag og bruge musikken aktivt og danse til den. Det var radiotransmissionerne fra Kilden i 1930ernes popularitet bl.a. udtryk for. Programmet fra N.U. var af en lidt anden karakter, men det blev ikke mindre populært.

Statsminister Staunings tale til Verdensudstillingen blev fulgt af en tale af USA's gesandt i Danmark, Mrs. Bryan Owen. Aalborg Sangforening af 1843 indledte og afsluttede udsendelsen, der i alt varede 30 minutter. Udsendelsen var særlig, fordi den var den første selvstændige udsendelse fra Danmark direkte til Amerika, og så var den tilmed "fra Provinserne", som pressesekretær Rud fra Statsradiofonien udtrykte det. Optagelsen blev overværet af 10.000 mennesker i udstillingens Solgård, der alle hørte statsministerens tale til de danske udvandrere i Amerika og en hyldest til Amerika og Roosevelt.

### *Reaktion i faglige kredse*

Udstillingen blev anmeldt i flere fagblade. Anmelderne var gennemgående positive, men kritiske. *Nyt Tidsskrift for Kunstindustri* fandt den seværdig og fremhævede, at hvis man målte den ud fra lokal målestok endda imponerende, der var ikke sjasket. Kunst, historie og kultur havde fået en stor plads, det var man ikke vant til på vareudstillinger. Kritik manglede der ikke. Spørgsmålet blev stillet polemisk, at hvis man absolut ville bruge funkisstil, hvorfor var man så ikke gået direkte til Corbusier (funktionalismens "fader")? Nu var det blevet til overflade-funkis – "en pyntet Neger" i et overfyldt udstillingsområde. Inspirationen til denne kritik var muligvis inspireret af, at Corbusier samme år havde kritiseret den nordiske funkis for at være overfladisk. Også fagbladet *Arkitekten* omtalte udstillingen og udråbte den til en bedrift – en udstilling med en idé, "som viste viljen til at yde saglig propaganda og ikke bare slipper publikum løs mellem udraabere for patentpletvand

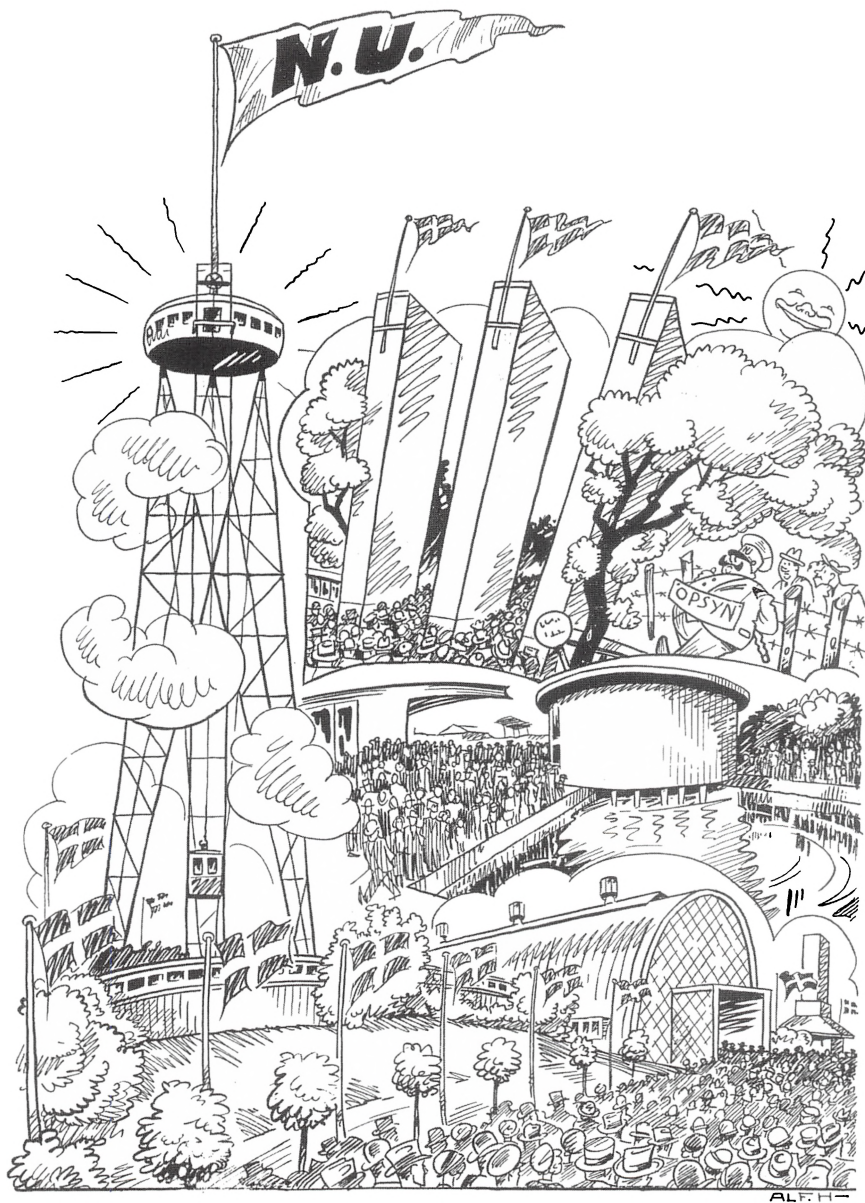


*Interiør fra hovedhallens fiskerisektion med fiskekutteren, der blev udloddet som præmie på udstillingen.*

og støvsugere”. Arkitekten bemærkede også, at udstillingsarealet var for småt, og at hallen, som skulle være permanent, ikke var tilpasset det kuperede terræn. Anmelderen ærgrede sig over, at møblerne var fjernet fra Ønskehuset, angivelig på grund af at publikum ødelagde for meget. Fraværet af møbler ødelagde drømmen om huset, mente han.

### *Pressens dom over N.U.*

Pressen blev indbudt til en særlig omvisning 31. maj, og det resulterede i, at alle de førende nationale og lokale aviser dagen efter udkom med N.U. særudgaver, der også var udvidet til at annoncere byen Aalborg og opfordre læseren til at besøge den samme sommer. *Berlingerens* Gunnar Gregersen holdt sig til at annoncere udstillingen og roste den, men han fandt den også for tæt fyldt med underlige skilte, farver og



Tegneren Alf Hansens billede af N.U.s karakteristiske sider.



*N.U. kontrollører opstillet under det hvide og blå N.U. banner på udstillingens sidste dag.*

mærkelige bogstaver. Bygningerne havde han hørt eksperter kalde pseudofunkis. Folketingsmedlem Ole Bjørn Kraft berømmede i samme avis byens tempo, som næsten tog pusten fra ham: ”jeg kender ingen By i Danmark, hvor man saa umiddelbart hører Arbejdets Pulse banke, fornemmer Viljen til Fremdrift og Daad. En levende By, der gror og ændres, mens vi ser paa den.”

Også dagbladet *Politiken* fandt den tempofyldte retorik frem og fremførte, at Stauning ikke skulle være ked af, at han ikke kom til Chicago. Overskriften lød: ”I Dag aabner den store Udstilling, der har vakt Chi-

cago Drømme i Aalborg." Poul Sabroe, Den Gyldenblonde, foreslog i samme avis Aalborg som sommerens rejsemål. Han anbefalede Konditori Kristine, Kilden, sværmeri på Skovbakken og Skansen i Nørresundby og ikke mindst de særlige avisautomater, man ikke så andre steder i Danmark.

I *Dagens Nyheder* fandt arkitekt Faber planen dristig og let: "det er heldigt at Glahn og Odgård har undgaaet Reminiscenser fra tidligere Udstillingssucceser og opbygget noget nyt, der er smukt og praktisk uden at være irriterende Funkis. (Brygger) Aagaard har ret, naar man ikke længere skal tale om amerikansk Hurtighed men aalborgsk." Det var lidt af et knæfald - amerikansk tempo var et absolut superlativ. Udstillingen og byen fandt altså nåde for hovedstadspressens øjne, men hvad mente folk i Aalborg?

### *N.U. oplevelsen*

Udstillingen står stærkt i bybørnenes erindring. Den indgår i flere erindringer som holdepunkt for andre begivenheder. Der var mange, som oplevede udstillingsperioden som en to måneders uafbrudt fest. Børnene havde også en herlig tid. Senere bibliotekar Karl V. Thomsen fortæller: "Forfærdelig høje i hatten var vi under Nordjyske Udstilling... Kong Chr. Allé var spærret og nogle lavede vrøvl over, at man skulle give penge for at gå til alfarvej, men vi drenge syntes at det var evigt skægt og ved at hjælpe opsynsmændene med at feje om morgenen fik vi lov til at gå gratis ind til alle herlighederne". Også forfatteren Hans Lyngby Jepsen husker, hvordan han som dreng stjal udstillingsreklamer og brochurer på glittet papir, der var flottere end skolebøgerne, og spænedede af sted med sit bytte forfulgt af rasende kontrollører.

N.U. gav et godt skub til udviklingen, vurderede konditor Bøg Andersen fra Konditori Kristine. Han huskede en detalje fra frokosten ved



åbningen, hvor han havde Stauning til bords. Statsministeren havde betroet ham, at der vist havde været grønkal på menuen dagen før, der var grønne pletter på tallerkenen. Porcelænet blev brugt flittigt i de dage. Ingeniør Jensen fra Færch og Co. vurderede, at udviklingen vendte med N.U. i 1933, og at den satte skub i arbejdet. Axel Kofod, stadsingeniør Kofods søn, erindrer, hvordan han som ungt menneske opfattede, at udstillingen blev til på trods af dårlige tider, og at den skulle sige spar to til alt og alle. Også arkitekt C. Odgård huskede senere udstillingen som en igangsætter af udviklingen.

Udstillingens formål var overordnet set at knække krisen og skabe arbejde. Hvis man ser på statistikken over arbejdsløse i Aalborg mellem 1933 og 1934, ser man faktisk, at tallene falder de kommende tre år for at gå op igen i 1937. Så udstillingens tidspunkt var måske ganske velvalgt.

### *Og hvad så N.U.*

Fra starten havde man besluttet, at den store udstillingshal skulle blive stående. I månederne efter udstillingen gik Odgård og Glahn i gang med at planlægge hallen og restaurant NURA's overgang til permanent status. I alt 175.000 kr. brugte kommunen efter N.U. på forbedring af bygningerne og opstilling af en scene. Det varede ikke længe, før de første forespørgsler indløb med ønsker om at leje hallen. Atletikklubben Jyden bad om at leje den til et boksestævne 1. juledag, D.U.I. om at holde juletræsfest 3. juledag, Kolonihaveforbundet om en jubilæumsudstilling i 1934 etc. I foråret 1934 afholdt Det kongelige Teater fire velbesøgte operaforestillinger. Aalborgtårnets fremtid skulle også afgøres. Aalborgtårnet blev i 1934 afhændet til Det broderlige Skydeselskab. Rulletrappen op til tårnet blev solgt videre og kom derefter til at rulle ved Munkebjerg i Vejle.



*Fra konstruktionen af hovedhallen, der blev Danmarks næststørste lokale kun overgået af Forum i København. Odgård og Glahn står nr. tre og fire fra højre.*

For at fastholde den gode udvikling blev der nedsat et udvalg på Reklameforeningens initiativ, som skulle holde sig orienteret om udstillinger og messer andre steder. I efteråret 1934 blev det fastslået i *Aalborg Stiftstidende*, at man ikke burde hvile på laurbærrene fra Nordjysk Udstilling. Der skulle nye initiativer til. Diskussionen handlede nu om nytten af en mere effektiv bypropaganda eller reklame. *Aalborg Stiftstidende* stillede indflydelsesrige borgere spørgsmålet: "Hvor længe Aalborg kan leve paa Virkningerne af N.U.?" – skal der igangsættes Propaganda? De svar, der kom ind i de næste tre ugers debat, bar præg af hvilke metoder, man mente, der skulle til for, at byens udvikling kunne fastholdes og yderligere styrkes. Borgmester Jørgensen

mente, at N.U. stadig havde en positiv effekt, og at udstillingsbygningernes permanentgørelse var den bedste reklame. Vesterbros tempo var det bedste bevis på, at det stadig gik godt. Direktør Madsen fra Obels Fabrikker mente til gengæld, at Nordjysk Udstilling næppe havde betydet noget økonomisk - højst for hotelindustrien. Formanden for Reklameforeningen bankdirektør Boëtius og Vagnby mente heller ikke uventet, at der burde sættes ind med systematisk reklame for at holde fast i den gode udvikling. Turistforeningen ved oberst H.C. Hansen fremførte, at det vigtigste var, at provinsen samlet blev præsenteret i udlandet. Det lykkedes også næsten ved Verdensudstillingen i Bruxelles i 1935, hvor Aalborg som den eneste anden provinsby sammen med Esbjerg havde sin egen fælles stand. Overretssagfører Rendsbeck benyttede lejligheden til at lufte sin kritik af bystyret og mente, at der måtte nye industrier til for at hæve byens renommé. Det nyttede ikke at bygge nye lejligheder, hvis ingen havde råd til at bo i dem. Han anbefalede en indsats for at få flere statsvirksomheder til byen. Direktør Ørum Pedersen, der var medlem af havneudvalget, mente ikke overraskende, at havnen skulle styrkes, også borgergruppens formand Jacob Hasselbalch fremhævede havnen og hallen som bærere af en udvikling. Han mente til gengæld ikke, at erhvervslivet stagnerede, og fastholdt, at der trods det socialdemokratiske bystyre var en blomstrende udvikling i byen. Han nævnte herunder et af de næste projekter, der kom til at sætte Aalborg forrest, nemlig opførelsen af en lufthavn, som et fornuftigt udviklingsinitiativ og et mægtigt aktiv for byen.

## N.U. 2 - Bo bedre 1936

I 1936 kom opfølgeren til Nordjysk udstilling – N.U. 2, med et snævrere tema og af kortere varighed, men med brug af hele udstillingsarealet fra 1933. Udstillingen blev afholdt fra 27. juni – 6. juli 1936. Siden er udstilling nummer to gået i glemmebogen. Det blev besluttet, at man for fremtiden ville nummerere udstillingerne fortløbende N.U. 2, 3, 4 osv., men ideen holdt kun til og med løbenummer 2. Aalborg Turistforening overvejede i samme ånd i 1936, hvorledes det kunne gennemføres at afholde en fast udstilling en uge hver sommer i fremtiden. Direktør Kjærø fra Spritfabrikkerne blev anmodet på vegne af Turistforeningen om at søge samarbejde med redaktør Ulkjær og Vagnby for at sikre denne idé. Det kunne have sikret nummerrækken.

Initiativet til udstillingen BO BEDRE – N.U. 2 med undertitlen "Økonomi, Ernæring, Børnepleje, Montering" kom fra Aalborg og Omegns Husmoderforening med formanden fru Lebrecht Nielsen i spidsen. Udstillingen fik et bredt udpeget præsidium med borgmester Jørgensen som formand, andre medlemmer var konsul Abel, Handelsstandsforeningen, fabrikant Mørch, Haandværkerforeningen, politimester Bach, vinhandler P. Christensen, Turistforeningen samt formanden for Statens Husholdningsraad, Karen Braa. Sekretær for udstillingen blev byrådsmedlem Katrine Ulkær, der styrede forberedelserne fra et udstillingskontor i Nye Danskes bygning i Kongensgade med fast hånd. Det, der var startet som en idé om en borddækningsudstilling med arbejdstitlen "Det Moderne Hjem", endte på grund af den overvældende interesse fra de adspurgte firmaer med at udvikle sig til at omfatte emner, der dækkede alle aspekter af tilværelsen. På borgmesterens opfordring blev udstillingen lagt i perioden med Rebildfest og turistbesøg – og borgmesterkontoret stillede op med kassererbistand.

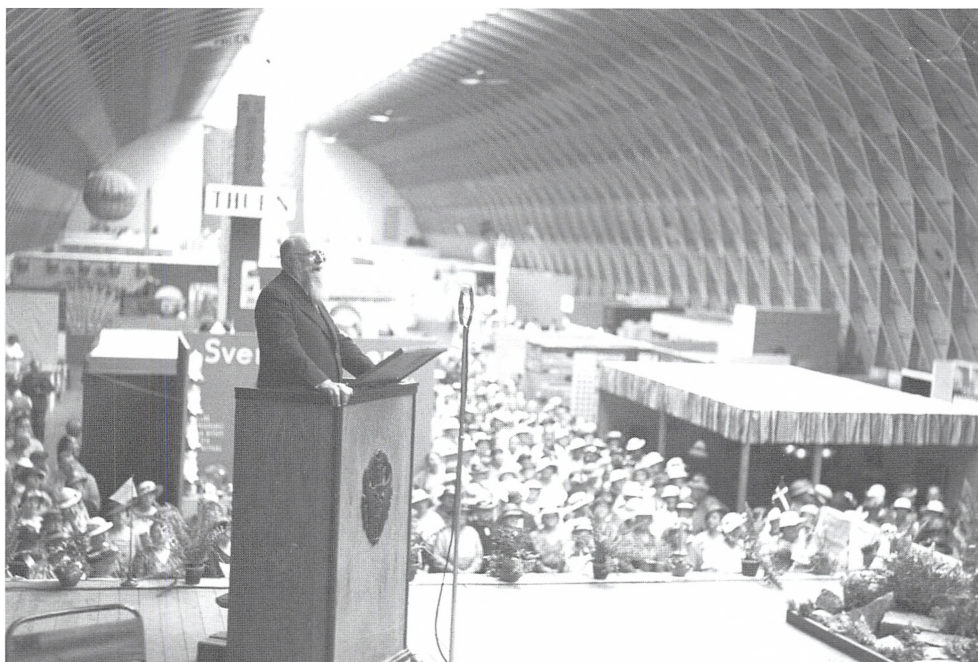
## *Husmoderen og videnskaben*

Formålet med udstillingen for Husmoderforeningen var dels at skabe et økonomisk overskud til at nå de mål, den havde sat sig i form af oprettelsen af en vuggestue beregnet især for kvindelige fabriksarbejders børn og en børneplejestation. Dels herskede der en idé om, at kvinderne kunne være med til at gavne byens udvikling i det hele taget. Udstillingen blev lanceret som den største udstilling nogensinde arrangeret af kvinder i Danmark.



*Hatteklædte kvinder lyttede til åbningstalerne for N.U. 2 den 27. juni 1936.*

Efter en mindre projektkonkurrence allierede Husmoderforeningen sig med Viggo Vagnby og arkitekt Odgård, der dannede et team bag udstillingen. Formålet var at øge husmoderens kendskab til de nyeste fremskridt inden for videnskab, hygiejne og industri, så hun kunne skabe et bedre og lykkeligere hjem med sundere slægter. Der var med andre ord tale om en professionalisering af husmoderens opgaver gennem en introduktion til de nye husholdningsmaskiner, en professionel husholdning



*Stauning holdt åbningstalen for N.U. 2 i Aalborghallen.*

med viden om bogføring og økonomi som grundlag, og en sikring af sundheden gennem viden om rigtig ernæring og sygdomme samt inspiration til at tilføre boligen god smag. Udstillingen viste tidens idealer: Den bedste bolig, hjem, ferie, ernæring, hygiejne og sågar en bedring af tandhygiejnen til samtidens overraskelse. Udgangspunktet var, at alt kunne forbedres gennem viden. Som ved Nordjysk Udstilling blev udstillingsideen fulgt op med grafik og souvenirs. Vagnby tegnede en plakat til udstillingen, der forestillede en negerkvinde med et spædbarn på ryggen, som henviste til en afdeling på udstillingen om, hvorledes mødre over hele verden transporterede deres babyer på forskellig vis. Der blev ligeledes fremstillet en blå N.U. 2-nål, som hurtigt blev revet bort.



*Kronprinseparret ved åbningen af N.U. 2 i hovedhallen.*

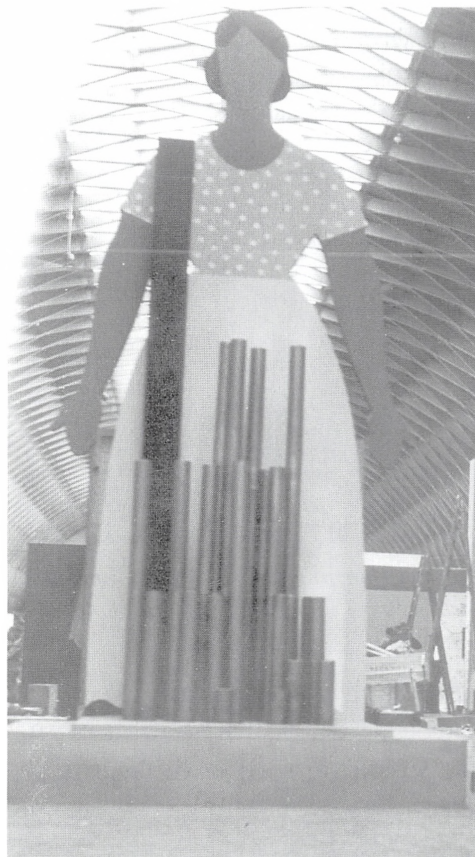
### *Den ny kronprinsesse*

Scoopet denne gang var, at det var lykkedes at få kronprinsesse Ingrid og kronprins Frederik til at indvie udstillingen med efterfølgende reception i Kilden. Det var Ingrids første besøg i Aalborg, og der var lidt skuffelse i medierne over, at der ikke var tale om en officiel modtagelse. Alle håbede på at opnå et lille "Ingridglimt". Statsminister Stauning holdt som ærespræsident for udstillingen åbningstalen, der illustrerede tidsånden set både lokalt og nationalt. Idealet om bedre boliger blev vist gennem en sammenligning mellem de svundne dage i Maren Poppes Gyde eller Doktorens Gyde og udviklingen på det moderne Vesterbro. Stauning lagde vægt på, at udstillingen var med til at bringe udviklingen fremad ved at vise produktionens raske vækst,

det produktive arbejde, der skulle give folket lykken, de tekniske fremskridt og udnyttelse af alle de midler og kræfter, der stod til rådighed. Så ville der næsten automatisk blive fremgang for alle hjem, familier og børn, mente han.

### *Et budget på 37 millioner*

Vagnby havde til lejligheden skabt en syv meter høj figur, der forestillede en husmoder. Ved siden af hende blev der opstillet gyldne mønttårne, som illustrerede hvor mange penge, der blev forbrugt i de aalborgensiske husholdningsbudgetter af husmødre pr. år. – i alt 37 millioner kroner, illustreret med sigende metaforer og morsomme statistikker – som fx, at enhver aalborgenser årligt fortærede sin egen vægt i sukker, og taget tilsammen ville mængden kunne forme en sukkertop højere end Budolfi Kirkes tårn. En kæmpeflaske øl illustrerede en gennemsnitborgers årlige øltørst. Statistikken var udarbejdet af adjunkt Schousen-Petersen særligt til formålet. For at illustrere ernæringens vigtighed lavede Vagnby en vagnparade af vitaminer, tomatofficerer og rugbrødskanoner dirigeret af en husmoder med tæppe-



*Figur, der viser en 7 m høj husmoder flankeret af mønter, som skulle symbolisere det samlede budget, husmødrene i Aalborg forvaltede pr. år.*





*Husmoderforeningens formand fru Lebrecht Nielsen (digteren og frihedskæmperen Morten Niensens mor) underholdt sig med kronprinsesse Ingrid ved N.U. 2s åbning.*

banker og grydeske, der skulle slå sygdomme ned. En særlig stand, "Livets Træ", var forbeholdt børn, der her kunne udføre psykotekniske prøver på sig selv, så de kunne se, hvad de egnede sig bedst til i tilværelsen.

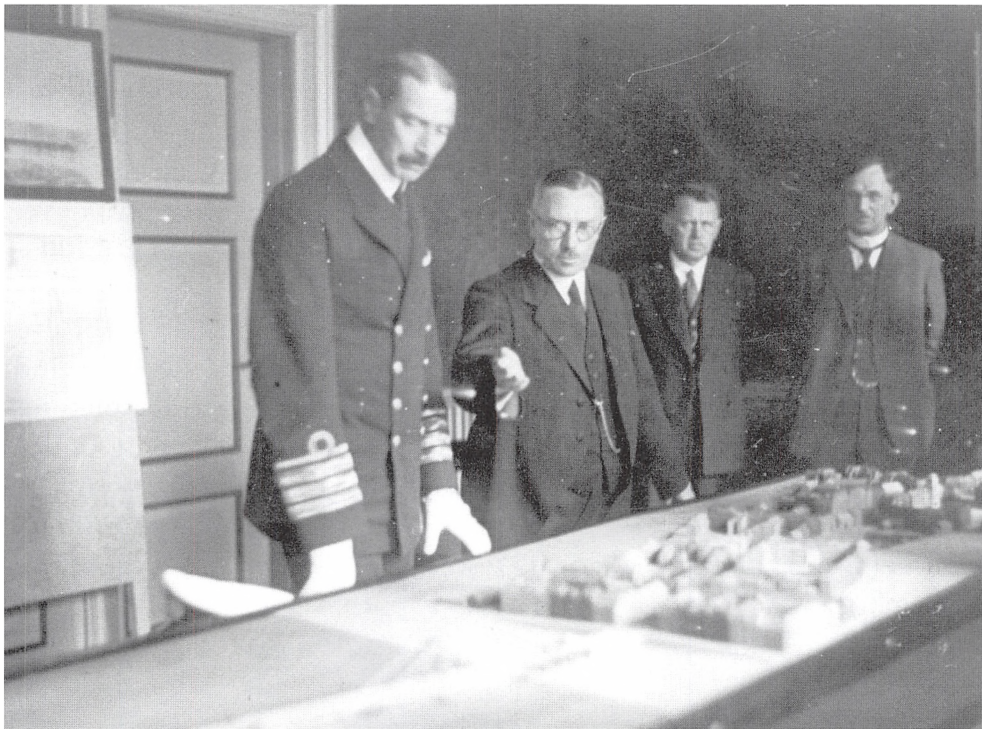
Vagnby og Odgård havde lavet en privat stand med titlen "Haanden paa Hjertet – hvad er kønt?", der anviste rigtige farvesammensætninger og angav den gode smag. Budskabet var, at billige møbler godt kan være kønne. Planen om at opstille et idealhus på hallens store scene

omgivet af en rigtig have måtte opgives, da det hele blev for tungt. En lektion i brugskunst – fx en fyldt bajerflaskes skønhed, som udtryk for den rene funktion, og ingen dikkedarer blev der plads til. Vagnby og Odgård søgte på den måde at formidle funktionalismens grundidé til husmødrene.

Produktudstillingerne fandt naturligvis også deres plads, kaffens historie og camping var blandt emnerne. Også de tre kommunale værker udstillede og havde stande arrangeret af Odgård: funkisbadeværelse med fotocelleudløsende bruse, moderne gas- og elkøkken alt oplyst af funkislamper.

Ingen udstilling uden et ønskehus. På N.U. 2 blev som hovedgevinst udloddet et stort sommerhus, indrettet ultramoderne til en værdi af 4000 kr. Huset blev opstillet ved Spejlsøen og vundet af en butikslærling fra Vodskov, der dog solgte det videre. Det blev siden opstillet ved Slettestrand.

En del af udstillingen var genbrug. Vagnby havde allerede skabt provinsbyernes stand til verdensudstillingen i Bruxelles, og den blev indarbejdet i N.U. 2. Udstillingen blev vurderet som en stor publikums-succes – allerede på førstedagen mødte 9000 mennesker op og betalte 50 øre for at komme ind. I alt gav udstillingen lidt over 12.000 kr. til Husmoderforeningens arbejde. Den gav grundlaget for, at foreningen kom tættere på at etablere en vuggestue og en børneplejestation, som var målet.



*Marinus Jørgensen viste Chr. X planen over det ny Vesterbro på Rådhuset den 2. juni 1931, medens stadsingeniør Kofod og havneingeniør Mygind ser til. Kongeparret aflagde Aalborg en kort visit og fik forevist Limfjordsbroen og Vesterbro, der stod som byggepladser.*

# Det moderne Aalborg

## - plan, gennembrud og rydning

Nordjysk Udstilling havde sat fokus på Aalborg i to intense måneder i 1933. Den moderne by, "Det ny Aalborg", hvor Vesterbro, Limfjordsbroen, Aalborgtårnet og Kilden var blevet fremhævet som særlige attraktioner, blev vist frem for verden. Men hvilke overordnede tanker om byens udvikling blev der tænkt blandt toneangivende personer i byen? Hvilke visioner havde borgmesteren, bygningsinspektøren og stadsingeniøren om Aalborgs fremtid?

### Byplan – Jørgensen, Poulsen og Kofods visioner

Borgmester Marinus Jørgensen blev i 1938 af *Nordjyllands Social-Demokrat* bedt om at formulere en fremtidsvision for, hvordan Aalborg ville se ud 100 år senere. Sammen med byens bygningsinspektør Ejnar Poulsen, der ligeledes blev spurgt, tegnede de to herrer et billede, der på mange måder ligner sider af byen, som den allerede ser ud i dag kun 75 år senere. Samtidig fortæller udsagnene om ophavsmændenes idealer og ønsker for byens udvikling allerede i deres egen samtid.

Jørgensen forestillede sig en by med otte- til tieters huse. Alle de små gamle huse og enfamilievillaer var væk. Vesterbro var en lille, smal gade sammenlignet med de nye gader. Algade, Bredegade og Bispensgade var fx ryddet og stod tilbage med høje huse langs en 35 meter bred gade. Han forudså en vestforbindelse med jernbane over Hasseris Enge, bro over Egholm, suppleret med en forbindelse fra Rørdal, måske i form af tunneller. At fly ville blive almindelige, og folk ville gå



*Arkitekt, bygningsinspektør Ejnar Poulsen forestod foruden byplanlægning i 1937 opbygningen af temaet: Aalborg-Børn på udstillingen "Mor og Barn", som handlede om 30ernes befolkningsproblem: Det dalende børnetal. Han taler med byrådsmedlem Katrine (Musse) Ulkær. I forgrunden en model af Aalborg Drengehjem.*

rundt med telefoner i lommen, var blandt de pudsige i dag let genkendelige betragtninger. Såvel Poulsen som Jørgensen forudså en region, et Storaalborg med store administrative enheder, de små omegnskommuner var for længst lagt ind under Aalborg i 2038.

Ejnar Poulsen gik i modsætning til Jørgensen ikke ind for de store huse, han var positiv over for havebysideen. Han forudså, at hver familie boede i sit eget hus i en fleksibel vekslen fra hus til hus hver tredje

eller fjerde år efter behov. Bykernen ville bestå, men der ville være satellitbyer i oplandet. Enhver familie havde sin folkebil. Ejnar Poulsen havde andre steder blandt andet i fagbladet *Arkitekten* gjort rede for sine visioner og indkredset nogle byplanmæssige problemer, som en sådan udvikling ville skabe for infrastrukturen.

Problemet ifølge Poulsen var grundlæggende, at Aalborg historisk set var en gammel by og organisk opbygget over lang tid. Men nu havde udviklingen altså taget fart, jernbanen og havnen stillede store krav i fremtiden. Som Poulsen så det, lå det gamle Aalborg med ”snævre, krogede, ufremkommelige Gyder og faldefærdige sundhedsfarlige Rønner spærende i Vejen for den stadigt voksende Trafik”. Gennembruddene var løsningen på problemet, og trafikken var den udløsende kraft for de ændringer, som sprængte den "naturlige" udvikling.

Både Jørgensen og Poulsen var optaget af antallet af faste forbindelser over Limfjorden som forudsætning for planlægningen. Også stadsingeniøren havde en mening om den sag. I maj 1938 udtalte stadsingeniør Kofod i et foredrag på Dansk Byplanlaboratoriums årsmøde i Aalborg, at der kunne trænges til to yderligere broer over fjorden. Han medgav adspurgt, at der var tale om fremtidsmusik, men fastholdt samtidig at det ikke var en utopi. Byen voksede nu mod øst, og strækket langs Limfjorden skulle udnyttes, så han forestillede sig en østlig højbro ved Teglværksvej (nuværende Teglværks Allé) og en vestlig lavbro over Egholm, som også skulle have til formål at lette vejen til den nyopførte lufthavn. I Håndværkerforeningen gentog Kofod ideerne i september 1938 og udviklede beregninger over de enorme grundprisstigninger på Egholm, han forudså, hvis der blev ført en bro hen over øen.

Foruden en meget stor optagethed af broer var metoderne i 1930ernes byplanlægning gennembruddet og nedrivning, ikke skønsom sanering eller byfornyelse. En total oprydning af den gamle by, hvor bilen og



*Stadsingeniør Kofod viser Kong Chr. X Vesterbros fremdrift i juni 1931. Gruppen står på "Slangegaden" – med Grønnegården til højre i baggrunden.*

togets interesser fik første prioritet. De større erhverv og boligen blev skilt ad, så man fik en mere funktionsopdelte by. Industrierne stillede efterhånden store pladskrav og blev flyttet ud fra centrum til fordel for etableringen af en effektiv gennemkørsel: Fra Vesterbrostrækket flyttede kemikaliefabrikken Hygæa, spritfabrikkerne, der flyttede til Vestbyen, trævarefirmaet H.P. Springborg flyttede til Over Kæret, Aalborg Mælkekompani overvejede sin stilling, men blev på Vesterbro. I midten af 1930'erne flyttede De Smithske Jernstøberier fra Algade, da saneringen nåede til kvarteret omkring Budolfi Kirke.

De i sin tid organisk opståede kvarterer uden overordnet plan med krogede gader og gamle huse forsvandt til ære for det, der blev opfattet som fremtidens krav, som Jørgensen og Poulsen gjorde det uden sentimentalt at diskutere andre muligheder. Arkitekt Carlo Odgård erindrede i 1970'erne, at tanker om bevaring overhovedet ikke var på tale.

Selv huskede han lidt nostalgisk de mange små huse omkring Hukken, der var bittesmå, men tilsammen udgjorde de et levende miljø.

De kvarterer, der blev rensset bort, var miljøer, der blev karakteriseret som slum med værtshuse, prostitution og et righoldigt natteliv. Den moderne tanke bag saneringen var båret af kravet om lys, hygiejne, moralsk levned og frisk luft, som ikke passede til de umoralske elementer i byen, der blev sammenkædet med bebyggelsens karakter. Slette mennesker levede i gammelt slum. Sunde mennesker i moderne huse.

### *Bevaring, nedrivning og automobilet*

Talerør for bevaring i 1930ernes Aalborg var blandt andre *Aalborg Stiftstidende*, som fulgte udviklingen på Vesterbro kritisk. Avisen råbte vagt i gevær til fordel for bevaring af de ældre huse på Vesterbrostrækket, fx brigader Hallings gård ved Hotel Phønix. Den gik ind for bevaringen af grønne områder både i forbindelse med bebyggelsen af Kildestrimlen (området fra Frederikskildevej til Gl. Kærvej) og flytningen af Moltkestøtten i 1933. Den var også kritisk over for opførelsen af den permanente hal og Aalborgtårnet til Nordjysk Udstilling i 1933 på Skovbakken. Avisen gjorde sig i 1931 til talsmand for, at der skulle nedsættes en overordnet kommission, der skulle styre bebyggelsen af Vesterbro, da de første huse var begyndt at skyde op. Man opfattede bygningerne som aldeles uskønne - ”kun Linjerne (i bebyggelsen) talte” – ikke andre hensyn. Avisen blev sammen med oppositionen i byrådet talerør for en arkitektkonkurrence og en plan i forbindelse med saneringen af Skolegadekvarteret.

Mere end noget andet tiltag kom gaden Vesterbro til at stå som et symbol på fremskridtet, og på hvad det socialdemokratiske bystyre havde formået at gennemføre. I langt de fleste af borgmester Jørgensens nyt-





*Parti af Vesterbro, Prinsensgade til højre med nedkørslen til rutebilstationen til venstre.*

årsindlæg i *Nordjyllands Social-Demokrat* i løbet af 1930'erne hoverede han over, at det var lykkedes at løse netop dette problem trods stridigheder og de mange forskellige interesser, som florerede i området.

Det var som nævnt bilen, man tog det største hensyn til i planerne. I Aalborg var i 1932 indregistreret i alt 1709 automobiler, tallet var steget til 1952 i 1939. Der blev foretaget trafiktællinger i 1934 og igen i 1939 på hovedvejene omkring Aalborg, hvor trafikmængden steg med gennemsnitlig 76 % per døgn over den femårige periode. Det blev med rette vurderet som en stærk stigning.

## Limfjordsbroen

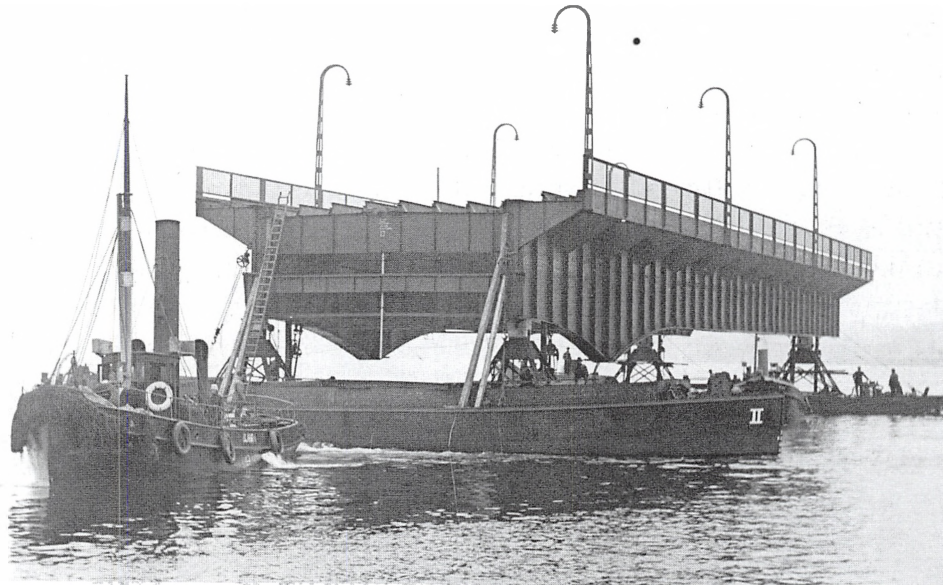
Tæt knyttet til Vesterbrogennembruddet var bygningen af Limfjordsbroen, som skulle løse de trafikale problemer, der i mange år havde været med Pontonbroen fra 1865. Den nåede at fungere i 72 år, og på det tidspunkt kunne den langt fra honorere trafikens krav til lands og til vands. Spørgsmålet om en ny broløsning var blevet debatteret i offentligheden siden 1913, forstærket i 1916, hvor Aalborg bys koncession på Pontonbroen var udløbet. I 1928 endte det endelig med, at Aalborg Kommune fik overdraget en koncession til at bygge Limfjordsbroen.

Selve broens udformning var et resultat af broingeniør Ivar Tybjergs sammensyning af forskellige løsninger fra en international konkurrence, der blev udskrevet i 1919 om broens udformning. Det endte med præmiering af tre projekter i 1921. Der var indkommet 44 forslag, hvoraf tre var forslag til tunneller. Tybjergs kompromis vakte ikke glæde blandt ledende eksperter inden for broområdet og blev heftigt debatteret. Som udgangspunkt var ikke blot brokonstruktionen og funderingen i fjorden vigtig, men også landtilslutningen spillede en væsentlig rolle. Den kunne ikke forblive, hvor Pontonbroen havde gået, fordi den linje lå skævt for strømmen i Limfjorden. Besejlingen mellem pontonbroen og jernbanebroen foregik i s-form.

I tidsskriftet *Kritisk Revy* blev broen genstand for diskussion, da trafikministeriet kom med en brobetænkning i 1927. Det blev fremført, at en bro ikke skulle ses som et isoleret bygningsværk, men som en del af en samlet byplan. Der var trods alt tale om en landevej, der her blot førte over vandet. Den svenske broekspert, professor Otto Linton var enig i, at en bro mellem to byer ikke blot var brobyggerkunst, men en del af byplanlægningen. Diskussionen om landtilslutningen havde da også siden konkurrencen gået højt både i Nørresundby og Aalborg. Især i

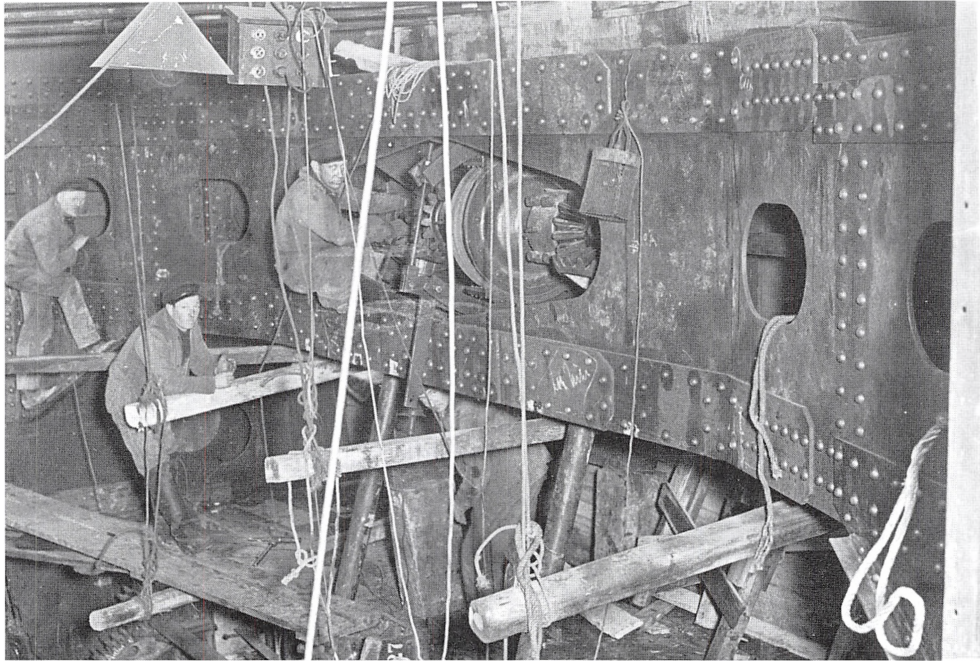
Nørresundby var man meget bekymret over, at en højbroløsning ville smadre den daværende bebyggelse og grundarealernes fremtidige udnyttelse, og man støttede derfor forslag om en lavbro. Linton mente, at Tybjerg efter otte år havde barslet med noget miskmask, og at en moderne pontonbro stadig burde overvejes, ”og den blotte Tankan på, at man över Ostronens (Østersens) Fjord og i Akvavitens Stad hotas (trues) med en Bro av Tybjergs Facon har varit tillräcklig at uppkalla mig til Protest”. Netop det mudrede udfald fra udskrivningen af brokonkurrencen i 1919, præmieringen i 1921 og det lange forløb inden det endelige resultat blev i løbet af 1930erne et af socialdemokraternes standardargumenter for fx ikke at udbyde en konkurrence for udformningen af kvarteret omkring Budolfi kirke eller andre steder i byen.

Arkitekten Poul Henningsen (PH) fulgte Lintons indlæg op i *Kritisk Revy* og fastlog, at det eneste, man lokalt var enige om, var, at broen skulle være bredere, resten var uenigheder, der udtrykte egne snævre interesser: Nogle ville have jernbetonbro (betonarbejderne), andre en stålbetonbro (værftsarbejderne), Nørresundby ville have en lavbro (der passede til pontonbroens gamle landing), Aalborg gerne en højbro. Poul Henningsen havde sin faste gang i Aalborg. Han havde siden 1919 været gift med en af konsul N.K. Strøybergs døtre, Else. Henningsen tog et modsat, set i tidens ånd meget lidt moderne og meget trafikkritisk synspunkt. Han mente, at omegns- og landtrafikken burde reguleres således, at den kom til udgøre den største del af trafikken på broen. Han støttede i modsætning til de fleste andre en broafgift, fordi den kunne være med til at fastholde status quo mellem to byer uden alt for megen trafik. Broen hjalp til med at fastholde folk på hver sin side af fjorden i to byer med en selvstændig udvikling. Broer ødelægger ifølge PH, det areal de lander på. Han mente ikke, at Aalborg og Nørresundby skulle konkurrere om hinandens handelsliv, ”om hver Husmoder, der skulle købe grøn Sæbe”. Teknikken førte gennem broen til en sammensmeltning af byerne, som han forudså ville



*Broens overbygning bugseres på Limfjorden fra Skibsværftet til bropillerne. Bemærk, at lygtepælene er fæstnet i gelænderet.*

føre til trafikkaos, dyre løsninger og ende med Nørresundbys udslettelse som selvstændig by. PH mente ikke, at teknikken ville kunne løse trafikproblemet, når først broen var bygget. Efterskriften til hans artikel var det tænksomme advarende bon mot: "Aalborg jeg kender dig! Du drømmer om at overgaa Aarhus i Dumheder." Poul Henningsens brokritiske holdning stod han alene med. Han påpegede som den eneste i debatten om broen hvilken negativ konsekvens øget kommunikation mellem byerne kunne have på deres respektive udvikling. Få andre i samtiden talte om at regulere trafikken ved at lægge forhindringer ind for at stoppe den fortsatte vækst. Man så den voksende trafikmængde som et uundgåeligt træk ved fremtidens by og som et tegn på, at en positiv udvikling var i gang.



*Arbejdere forstærker Limfjordsbroens aksedragere.*

## *Anlæg af broen*

Lovforslaget om broen blev underskrevet 14. februar 1928, Aalborg byråd fik koncession på bygning og drift af broen. Nørresundby byråd var ikke repræsenteret i brobestyrelsen, da bystyret ikke turde løbe den risiko, det ville være forholdsmæssigt i forhold til indbyggertal at kautionere for finansieringen. Tybjergs forslag kom i licitation 1929, bygningen af broen blev endelig vedtaget i byrådet i maj 1930, og arbejdet kunne begynde under ledelse af firmaet Kampmann, Kierulff og Saxild, som havde afgivet langt det billigste tilbud, dog på et alternativt projekt til Tybjergs. Det endelige broprojekt blev en fast vejbro båret på otte piller, funderet på jernbetonpæle, som var en helt ny teknologi. Bundforholdene i fjorden var bløde, og det var dermed kritisk for projektets udførelse.

Broen viste sig dog at være holdbar fra starten, den 22. marts 1933 blev der foretaget en belastningsprøve på broen, hvor det efterhånden legendariske foto med de 48 lastbiler fuldt belæsset med grus afprøvede broklapperne. I det hele taget blev brobygningen grundigt dokumenteret gennem film og foto. Der var en høj bevidsthed i samtiden om, at projektet betød en stor indsats. Byrådet ansatte fotograf J. A. Kirkegaard til at dokumentere arbejdet med broen i de knap tre år, der gik med at færdiggøre den. Der blev taget billeder til lands, til vands, fra luften og neden under broen. Billederne og en film blev vist som en afslutning på festlighederne ved broindvielsen, som skulle blive et langt større tilløbsstykke end forventet.



*Belastningsprøve på Limfjordsbroen 22. marts 1933, der bestod af 48 lastbiler lastet med grus.*



*Staaing og Marius Andersen, der var formand for broudvalget, betragter Inger Kierulff klippe silkebåndet over og åbne broen.*

## *Limfjordsbroens indvielse*

Politiet havde regnet med 7000-8000 tilskuere, da Limfjordsbroen skulle indvies af statsminister Stauning i følge med minister for offentlige arbejder Friis-Skotte 30. marts 1933. Byen var klædt på til fest med flag overalt. En æresport var rejst over broen, musikkorps spillede i gaderne. Kun Vesterbros halvnedrevne gavle med flagrende tapetspor skæmmede festen, mente kritikerne. Det hele endte i en gigantisk folkefest, hvor politiet og pressen anslog, at 30.000 – 40.000 mennesker deltog. Selv om pontonbroen blev udnyttet som publikumsplatform, lykkedes det ikke de mange udkommanderede betjente til fods og til hest at holde folkemasserne tilbage. Siden skulle Stauning skridte broen af over til Nørresundby sammen med øvrige honoratiores. Statsministeren var heldigvis ikke skræmt af folkemængden, som ville have et tæt glimt af ham, men han var alligevel lettet, da Marius Andersen, der var leder af broudvalget og senere borgmester fra 1945, fik ham ledt ind i Håndværkerforeningens hus for at se Kirkegårds film om broopførelsen som afslutning på den folkelige fest.

Forinden havde Stauning på broen nået at holde en af dagens to legendariske taler, hvor han gav udtryk for sit syn på udviklingen i Aalborg. Taler, som sidenhen er blevet flittigt citeret, fordi de meget præcist illustrerer tidsånden og det ideal, man i brede kredse abonnerede på i 1930erne for samfundsudviklingen. Før overklippingen af snoren sagde Stauning:

”...den (broen) er et Monument over en Tid i hvilken Aalborg har udmærket sig ved storslaet Foretagsomhed. Aalborg er i dag noget andet end den By, vi kendte i forrige Aarhundrede. Hvad der spærrede for Byens Udvikling, for Færdsel og for Næringsliv er faldet. Gyderne er forsvundet og smukke brede Gader viser nu et tiltalende Billede af en sund og smuk By... Naar vi i Fremtiden passerer denne





*Stauning passerer publikum. Politiet havde forventet 7000 mennesker, så der var meget lidt plads bag afspærringerne, da 30-40.000 mennesker mødte op til broindvielsen.*

Bro, vil vi tænke paa Pontonbroen, der repræsenterede Fortiden med det langsomme Tempo og de mindre Fornødenheder i Modsætning til Nutiden, der kræver Plads og Fart. Vi vil uden Klage forlade Fortiden.”

Idealet var foretagsomhed og energi. Man så fremad, ikke tilbage, og hastigheden blev øget over tid. Fortiden var hæmmende, også når den antog konkret form af gamle huse og smalle veje, der spærrede for udviklingen mod en bedre og smuk fremtid. Broen og dermed tekni-ken var vejen fremad.

Festen sluttede ikke på broen. Om aftenen var der officiel middag i et af de andre symboler på det nye, moderne Aalborg, nemlig Kilden.

Brokommissionens medlemmer tog ikke imod invitationen. Deres fravær blev af *Aalborg Stiftstidende* tolket som en protest mod, at der ikke var taget hensyn til kommissionens forslag om en kunstnerisk og arkitektonisk forsvarlighed i løsningen af brolandingen på Aalborgsiden. Dette skulle ses i modsætning til Nørresundby, hvor brolandingen var blevet løst smukt ved arkitekt Charles Jensens forslag fra 1929 med anlæggelsen af et brotorv ved brorampen, der samtidig gjorde op med, at trafikken i byen skulle gå op over torvet i en lige linje, som tanken var det i Vesterbroprojektet, men blev i stedet fordelt af de to nye forbindelsesgader Vesterbro- og Østerbrogade. I 1933 prydede Brogården, som Charles Jensen havde tegnet i vellykket funkisstil, torvet ved brorampen. Store dele af Nørresundbys byråd var ikke budt med til



*Aalborgs omdiskuterede brolandning set fra Limfjordsbroen marts 1933 kort før indvielsen af broen. Gavlene fra og bagsiden af de gamle huse på Vesterbro ses i baggrunden med flotte gavlreklamer for blandt andet vaskepulver.*

middagen. De klarede dog selv at fejre dagen med middag på Clausens Hotel, som netop havde til huse i Brogården. Faktisk sydede begge byers restauranter denne hverdags martsaften til langt over midnat, hvis man skal tro på samtidens avisreportager.

### *Staunings tale nummer to*

Til middagen på Kilden var der anmeldt mange talere. Alle fik dog til deres irritation ikke lov til at holde deres planlagte tale, selvom København-erfægen, som notabiliteterne skulle tilbage med, havde fået udskudt afgangens af samme grund. I Kilden holdt Stauning dagens anden legendariske tale. Her fortalte han om sit eget personlige forhold til Aalborg, som han besøgte meget tit i løbet af 1930'erne. Stauning var ven med redaktør C. Bollerup-Madsen på Nordjyllands Social-Demokrat og tæt på Marinus Jørgensen, som beundrede Stauning højt.

”Naar man ser paa Broen og den Gade, der fører til den er der ingen Tvivl om at Aalborg følger med Tiden. Ingen andre Steder i Landet har man et Sidestykke til dette. Da man var enige om, hvor Broen skulle være, rev man ned, stort og smaat, hvad der stod i Vejen. Der er noget amerikansk, noget tiltalende i dette. Ellers plejer man at gaa uden om de gamle Salt- og Peberbøsser, der ligger i Vejen. Det tjener Aalborgs Borgere til Ære, at de lagde Vejen lige ud, at de gav Fanden i, om der laa gamle Huse med 100 Aars Hævd. Det er noget frisk og rask i dette. Siden Aalborg lagde denne Plan, har jeg haft Respekt for Aalborg som ikke for nogen anden By.”

Hyldesten til fremskridtet, beundringen af Amerikas udvikling, beslutsomheden og den manglende veneration for det gamle og fascination af hastighed er som hentet ud af det moderne syn på verden. Herefter tog talen en anden lokal drejning. Efter at have harceleret over bropengene, som var et varmt emne i samtiden, stillede Stauning spørgsmålet:



*Brogården, tegnet af arkitekt Charles Jensen, under opførelse på Nørresundbysiden set fra broen. Brovægten står uden for brohuset til venstre og ser til.*

”Men hvorfor skal man ogsaa over den Bro. Nørresundby er jo da kun en Landsby i sammenligning med Aalborg. Nørresundby opfattede da heller ikke dette Broanlæg som noget, den skulle interessere sig for: Folk kunne jo færges over. Det ville tage længere Tid, saa mange flere Folk kunde beskæftiges derved. Nørresundby er en hyggelig lille By, som man gaar og glæder sig over, naar man ikke har andet at bestille end at glæde sig. Aalborg er noget andet. Det er Byen med Fabrikker og Foretagsomhed. Den Dag kommer naturligvis også, hvor man indlemmer Nørresundby. Jeg er ikke Indenrigsminister saa det blander jeg mig ikke i. Borgmester Jørgensen siger, at det vil de ikke have. Det kan jeg godt forstaa. ... denne store jyske By er Foregangsbyen for hele Danmark.”

Talen blev kaldt "underlig" af pressen på grund af det grumme udfald mod Nørresundby, som i talen kom til at stå som symbol på stilstand og fortid og dermed som en barriere mod udviklingen fra småborgerlig beskæftigelse til industrialismen med dens fabrikker. Medvirkende til Staunings uvilje mod Nørresundby kunne vel være, at byrådet netop i perioden 1929 -1933 havde et borgerligt flertal. Man var midt i en valgkamp op til byrådsvalget i april 1933, som endte med, at socialdemokraterne opnåede flertallet i Nørresundby. Borgmester Johs. Jacobsen, som var en af de talere, der nåede at holde sin tale ved festen, valgte ikke at replicere mod statsministerens polemiske udfald, men lagde vægt på det fremtidige samarbejde. Han kunne dog ikke lade være med at dvæle ved fortiden, da Nørresundby havde haft færgeprivilegiet over fjorden, og indrømmede som den eneste taler noget negativt ved den ny bro, at man faktisk blev noget svimmel af at gå over den, så høj var den.

Der gik dog ikke mange dage, før aalborgenserne og sundbynitterne kunne genopleve selve broindvielsen på film vist i biografen, Palads.

### *Broafgiften ophæves i 1935*

Et af kardinalpunkterne efter broen var færdigbygget, var kampen om at få broafgiften ophævet, så trafikken kunne flyde uhindret. Man fremhævede, at afgiften var gammeldags, og at Nordjylland således var pålagt en urimelig lokal særskat. Det lykkedes dog først i 1935 efter et intensivt lobbyarbejde af myndigheder og interesseforeninger, der iblandt den meget aktive Nordjysk Motorklub, at opnå fri passage over broen for alle. 15. maj 1935, dagen efter Lillebæltsbroens indvielse, var der anledning til endnu en fejring og markering af fremskridtet i Aalborg: Bropengene blev endelig afskaffet ved statens overtagelse af broen, og man kunne nu frit bevæge sig over broen uden at skulle betale broafgift. Det blev opfattet som endnu et stort fremskridt, at en sådan hindring for kommunikationen mellem de to byer var væk.



*Vogntoget, der var med til at fejre, at broafgiften var ophævet, slanger sig op ad Vesterbro 15. maj 1935.*

Bropengenes afskaffelse blev fejret med en storstillet takkefest til regeringen med et kæmpe biloptog over Limfjordsbroen og betonbal i Nørresundby, hvor festarrangørerne opfordrede folk til at møde op i folkedragt. Gammelt og nyt mødtes også i dansemusik repertoiret. På rutebilstationen i Aalborg var der asfaltbal, brofester i alle restauranter og ildregatta mellem broerne. Festen startede allerede ved midnat 14. maj med fyrværkeri fra Clausens Hotel. I det hele taget blev der nu festet mest i Nørresundby. Det blev noteret, at den første bil, der kom gratis over fra Nørresundbysiden, var Premier Is-cream bilen U 2223. Festen slog næsten indvielsen med "utalte tusinder" deltagere, nogen estimerede 50.000. Vogntoget bestod af en lang række fantasifuldt dekorerede biler med sentenser som "undskyld jeg har Buler og Pletter, men Pengene er gaaet til Brobilletter".



*Bilerne i vogntoget var fantasifuldt dekorerede med bånd og blomster. Det tog i alt halvanden time for alle vogne at passere broen.*

## Vesterbros gennembrud

Kritikerne forudsagde, at Vesterbro ville blive en "Plankeværksgade", som ingen ville investere i bebyggelsen af. Den ville ikke blive det moderne strøg, man især fra socialdemokratisk side eftertragtede. Modsat bekymringen, skiftede gaden i løbet af trediverne fra at være et kvarter med en varieret bebyggelse, med små og store forretninger og boliger i forskellige udformninger og etager, til at blive et strøg med moderne specialforretninger og forlystelseetablisser, firmadomiciler, ensartede lejlighedskomplekser, der krævede særlige dispensationer for at bygge i højden, samt faciliteter beregnet til bilen: Servicestationer med benzintanke og værksteder, underjordiske garager under Vesterbro ved jernbaneoverskæringen, parkeringspladser midt på Vesterbro – og i slutningen af 30erne sågar et automobilhotel.

Selve gadegennembruddet, ekspropriation og vejanlæg blev finansieret med offentlige midler, både kommunale og statslige. Kommunen var den dominerende grundsælger. Selve bebyggelsen blev overladt til private bygherrer, investorer og firmaer uden direkte støtte fra det offentlige, men kommunen lod i et vist omfang købesummen for grunde indestå som en tredje prioritet, hvorved byggeriets finansiering blev lettet.

Aalborg havde opnået at få den bedste gennemkørsel nogen by kunne ønske sig, mente man fra socialdemokratisk side. Projektet kom til at koste 6 millioner. Det blev vigtigt i den politiske debat at pointere, hvor pengene kom fra for at imødegå kritik fra den borgerlige side af byrådet. Det var ikke skatteborgerne, der havde betalt, men tilskud og opsparede midler. 75 huse var købt op og revet ned for i alt 4.233.000 kr., erstatninger til forringelser kostede 194.000 kr., selve anlægget af gaden var løbet op i 1.500.000 kr. Heraf havde man af de statslige tilskud, "Vejmillionerne", fået bevilget et tilskud på 1 1/2 mill. Ved fær-



diggørelsen brystede socialdemokraterne sig af den hurtighed og præcision, der havde kendetegnet den tekniske ledelse af projektet siden april 1930, da man i byrådet endelig var nået til enighed om en løsning. Viadukten var blevet færdig, stykket fra Kilden til Algade færdiggjort 1. oktober 1931 og stykket fra Algade til Borgergade 1. november 1932 – alt gik som planlagt. Endda på trods af at oppositionen fik Aalborg Diskontobank i 1932 til opsige sine lån til Aalborg Kommune – under henvisning til, at kommunen var på fallittens rand på grund af Vesterbro og investeringen i Kildens genopbygning, hvor økonomien løb helt løbsk.

Arbejdet med strækningen og opførelsen af bygninger blev fulgt til dørs først af det særligt nedsatte Vesterbroudvalg, siden af Udvalget for tekniske Anliggender og personligt af borgmesteren, både når det gjaldt licitationstyper og ved håndhævelsen af, at firmaerne gerne skulle anvende arbejdskraft, der var bosiddende i Aalborg.

### *Vesterbro fejres to gange*

Byrådet skabte bevidst mærkedage. Hver en delfase af gennembruddet blev behørigt fejret og dokumenteret for efterkommerne. Der var stor opmærksomhed på at sætte sig spor i fremtiden og på, at man var med til at skabe historie med disse afgørende ændringer af byen. Vejingeniør Kerstens, der ledte arbejdet på Vesterbro, fortalte, at han havde fået bemyndigelse til at tilkalde fotograf Fritz Karner, når han ville have fotograferet arbejdet. Optagelserne resulterede i et officielt album til byrådsmedlemmer o.a. om Vesterbros gennembrud, redigeret af Kerstens. Albummet dokumenterede de forskellige stadier og ændringerne i bybilledet, lokalitet for lokalitet langs gennembruddet.

Vesterbroprojektet fik også kongelig opmærksomhed, da kong Chr. X og dronning Alexandrine på en rejse gennem Limfjorden gjorde nogle



*Vesterbro set mod nordøst fra Stengades udmundning i september 1934. Midt i billedet i baggrunden Vesterbro 56-60 under opførelse.*

timers ophold i Aalborg i 1931 og fik forevist bygningen af den ny bro og Vesterbro af borgmesteren og stadsingeniør Kofod. Ifølge Odgårds erindring var det her, kongen forhørte sig til navnet på den ny bro med henvisning til, at Pontonbroen jo var kongeopkaldt. Borgmester Jørgensen replicerede lynhurtigt, at den ny bro skulle hedde "Lim-

fjordsbroen”. Der var da heller ikke kongedeltagelse ved indvielsen af broen i 1933.

Den 16. september 1931 var der indvielse af Vesterbros første fase. For første gang kunne man køre fra Kong Christian Allé til Algade over den ny viadukt. Efter en officiel åbning forlod notabiliteterne to og to med hinanden under armen rådhuset til filmkameraets snurren. Herefter fulgte den mere folkelige del af markeringen. Et vogntog kørte op ad den flagsmykkede Vesterbro med borgmester Jørgensen i en splinterny (lånt) sort, flagsmykket Ford med Vesterbroudvalget som passagerer i spidsen og sprængte snoren præcis kl. 15, fulgt af en bil med teknisk udvalg og stadsingeniøren, igen fulgt af forhenværende og nuværende byrådsmedlemmer til fods og derefter 3-400 biler fra byens virksomheder. Alt blev filmet af fotograf Kirkegaard, og folk var ifølge reporterne ellevilde, de kæmpede for at komme med på filmen. Langs vejkanterne ser man de frygtede plankeværk, som det hele helst ikke skulle ende med.

Den 7. november 1932 blev der festet for det nye Vesterbro for anden gang. Timingen var perfekt for socialdemokraterne, idet der samtidig blev ført heftig valgkamp til folketingsvalget den 16. november. Dagen blev fejret med regimentsmusik, og mange tusinde mennesker aflagde visit på den nye Boulevard, som den blev omtalt. Dagen før havde byen været vært ved en middag i Kilden med gule ærter og flæsk, serveret for kunder, teknikere, foreninger og håndværksmestre. Det blev konstateret, at det da var ærgerligt, at nogle husejere var blevet eksproprieret - og der blev afleveret en tak til de bygherrer, der havde haft mod til at bebygge Vesterbro. De var medvirkende til, at gaden ikke var blevet en plankeværksgade. Borgmesteren lykønskede alle med fremskridtet. Samtidig åbnedes en lille udstilling i København om ”Det nye Aalborg” og den nordjyske funkis, der blev præsenteret med ordene: ”den driftige By ved Limfjorden skifter Ham som Mussolinis Rom” af avisen



*Vesterbro Aabning 16/9 31.*

*Fejring af Vesterbros åbning 16. september 1931. Borgmester Jørgensen sprængte snoren i en lånt åben Ford med markforvalter Mortensen og sagsfører Gundorf, medlemmer af Vesterbroudvalget, på bagsædet.*

*Dagens Nyheder.* Udstillingen blev sat op af stadsingeniør Kofod, der udtalte til avisen, "... at han mente, at Byen ville blive overladt til Efterkommerne i langt sundere, langt rigtigere Skikkelse, end Fortiden havde givet den". Nu var der et stort luftigt system af moderne huse langs en 25 m bred gade, hvor der oven i købet var plads til parkering på midten i stedet for en "næsten upassabel Række af Smøger og tilfældigt placerede Rønner".

### *Bebyggelsen af gennembruddet*

Vesterbro endte ikke som en plankeværksgade. Debatten om gaden bebyggelse havde bortset fra de økonomiske aspekter også ideologiske

aspekter, som blev formuleret omkring valget af den gode smag. Socialdemokraterne abonnerede på funkis, som stod for det moderne, den borgerlige side foretrak den gamle stil, inspireret af historiske stilarter. Uviljen mod funkis fra den borgerlige del af byrådet blev nok forstærket af, at de oplevede, at de var sat fra beslutningerne. Flere politikere ved behandlingen af årets budget 1931 gav fx til kende, at de ikke kunne lide "de moderne Huse med Jernvinduer", som var et typisk funkiselement i husene.

Der blev aldrig lavet en samlet plan for Vesterbro. Den 7. april 1931 afholdt "Skatteborgerforeningen" et protestmøde i musiketablissementet Enighedslund med 400 fremmødte. Initiativet var udløst af byrådets forslag om at bebygge en del af Kildeparken – den såkaldte "Kildestrimmel". På mødet blev ønsket om en kommission, der kunne fastsætte en samlet plan for hele Vesterbro, formuleret. Det blev ikke taget til følge af byrådet. Inden da havde *Aalborg Stiftstidende* udført en enquete blandt meningsdannende borgere i marts 1931. Avisen havde stillet det ledende spørgsmål: Skal man have lov til at ødelægge Aalborgs indkørsel? Både fabrikant Georg Dam, ingeniør Wright og konditor Holle var enige om, at der burde være en kommission. Flere havde set den frygtelige nye stil, oplevet en stor ødelæggelse og mente, udformningen "af Fremtidens vigtigste Gade" måtte styres anderledes.

I marts 1931 havde avisen allerede set arkitekt Odgårds tegninger til de første huse på Vesterbro og givet kommentaren: "fire Etager i moderne Storbys Stil, en betydelig Ændring i Gadebilledet". Motorcentralen Vesterbro 20-24 stod næsten færdig og klar til indflytning. Konditori Kristine og Mikkel Andersens Automobilhus var under opførelse.

Derefter fulgte som nævnt forslag til bebyggelse af "Kildestrimlen", en del af Kildeparken, som var vigtig i projektet, fordi den markerede indkørslen til Aalborg ad Hobrovej, der skulle forme det første moderne



*Vesterbro set mod nordøst fra Ansgarkirkens tårn. Vesterbro 2-10, midt i billedet med Moltkestøtten. I baggrunden Fremtiden. Begge bygninger ligger på den omdiskuterede Kildestrimmel, der havde været en del af Kildeparken.*

indtryk sydfra. Arkitekterne Ejnar Poulsen, A. Juul Hansen og havearkitekten Ersted-Petersen præsenterede tre forskellige oplæg til området. Ansgarkirkens placering og Enighedslund vanskeliggjorde projektet. Problemet var ligeledes Moltkestøtten, som måtte flyttes, og en stor veneration for træerne i området blandt byens borgere. Poulsens plan blev vedtaget, det betød, at statuen blev flyttet til fordel for en symmetrisk indgang til byen.

Kritikerne af Vesterbroprojektet havde som nævnt frygtet en plankeværksgade: I 1940 var hele strækningen bebygget. Indirekte opstod der en kontinuitet i den arkitektoniske udformning, idet Carlo Odgård

endte med at projektere eller have en hånd med i hele 58 af de 70 nybygninger, der blev opført på Vesterbro i 1930erne. Arkitekt E. Glahn var med i restaurant Kilden sammen med bygningsinspektør Ejnar Poulsen, der havde tegnet huset. Forsikringsselskabet Nye Danske blev tegnet af arkitekt B. Helweg-Møller, men Odgård og Glahn havde den daglige ledelse, det samme gjaldt forsikringsselskabet Hafnia, som Odgård opførte sammen med arkitekt V. Orland. Rutebilstationen udførtes sammen med arkitekt Kleman, og Mejeriselskabets bygning med Engberg.

Kgl. bygningsinspektør Ejnar Packness, der var Odgårds evige kombattant, kom kun til stå for ét selvstændigt hus, nemlig forsikringsselskabet Fremtidens nybygning fra 1936, samt en tilbygning til Hotel Phoenix. Af andre arkitekter kan nævnes Ivar Bentsen, der tegnede boligkomplekset Enighedslund, opført i 1937/38, A. Juul Hansen, der tegnede Vesterbro 19 1938/1940, Alf Cock-Clausen med Automobilhuset, Vesterbro 95-97 i 1938/39.

Arkitekt Niels Sørensen kom til at tegne og bygge det kritiske, meget våde stykke mod Limfjorden i perioden 1938-1940. Det var længe blevet problematiseret, at strækningen ikke var bebygget, fordi man ønskede en flot indkørsel til Aalborg fra nord, som Nørresundby havde fået det med Brogården på den anden side af Limfjordsbroen.

### *Moderne huse med moderne funktioner*

Planen var at lave et moderne pulserende gadestrøg med storbykarakter. Udførelsen af ideen krævede bygherrer og forretningsdrivende, der ville satse på at give gaden et sådant præg. Det krævede ikke blot moderne arkitektur, men også moderne funktioner og løsninger. Gaden eller kommunikationen var tilegnet bilen, men langs fortovene drømte byrådet om et pulserende forretningsstrøg. De erhvervsdriven-



*Motorcentralen set fra syd med den omdiskuterede sribede mur fotograferet i 1934. Som et leon fra gammel tid, gården Aldershåbs stuebygning med reklamer og Standard benzintank.*

de langs Boulevarden så med ængstelse på projektet, der ville blive en konkurrent til byens gamle strøg.

Arbejdsløsheden gjorde, at flere så en mulighed for fortsat at drive mindre forretningsvirksomhed ved den nye Limfjordsbro, i området omkring Kilden og på Vesterbrostrækket. Der var ønsker om at drive kioskvirksomhed, spille lirekasse eller harmonika, kanonfotografi, at sælge varme pølser, is, sydlandske frugter og sågar skrællede kartofler på gaden. Byrådet ville ikke give tilladelse til den slags virksomhed på Vesterbro. En formodning om grunden til, at ansøgerne fik afslag, kunne være, at det trak standarden ned i det ny strøg. Det er dog ikke den eneste grund, byrådet var generelt restriktivt med at give tilladelser også i resten af byen, når det gjaldt gadehandel.



Husene på Vesterbro blev bygget i moderne stil. For at nå den ønskede storbyvirkning og samtidig opnå optimal udnyttelse af grundene blev der ansøgt om at bygge højt i fem etager. Dispensationerne blev givet, men med det forbehold, at øverste etage ikke måtte bruges til beboelse. Her følger nogle eksempler på huse, hvis funktioner udtrykte det moderne liv, man så gerne så på Vesterbro. Husenes færdiggørelse blev i hele perioden fulgt af pressen, der i reportager fremhævede de moderne løsninger i husene.

**Motorcentralen**, Vesterbro 20-24, var det første hus på Vesterbo, opført af Odgård og færdigt i maj 1931. Næsten symbolsk indeholdt det moderne fireetagers hus et bilværksted. Konditor Bøg Andersen fra Konditori Kristine huskede, hvordan huset vakte sensation med stribe-effekt i muren. Folk stillede sig an og gloede på det. Det var det første "lagkagehus" og stærkt kritiseret. Bygningen blev sammenlignet med Vestre Fængsel. Odgård indrømmede i en beretning, at han havde hentet inspiration fra en tidlig funkisbygning på Christianshavns Torv med "lagkageeffekt", som var blevet opført i 1930.

**Konditori Kristine**. Som den første forretning åbnede Konditori Kristine på hjørnet af Vesterbro og Vingaardsgade 2. oktober 1931. At det var en stor økonomisk satsning at åbne forretning på Vesterbo som en af de første, mærker man tydeligt i konditor Bøg Andersens erindringer. Han fortalte, "at der var mange, der ikke troede på Vesterbro", folkesnakken gav konditoriet højest tre måneder. Bøg Andersen og hans kone Kristine havde overvejet at afhænde deres konditori i Jens Bangs Gade og prøve lykken i København. Imidlertid var Andersen i 1929 løbet ind i Odgård, som havde fortalt ham om gadegennembruddet og anbefalet ham at købe en grund. Odgård bekræftede, at han var opsøgende i forhold til at finde bygherrer til byggeprojekter på Vesterbro. Ejendommen blev opført i løbet af kort tid, alt imens de gamle bygninger omkring den blev revet ned. Kommunen havde



*Vesterbro 40-46 med Konditori Kristine og automobilforhandler Mikkel Andersen i november 1931.*

garanteret, at der ville være færdsel på gaden og dermed kunder, når konditoriet åbnede. Det blev dog til passage på gangbrædder i første omgang.

Konditoriets indretning fulgte forventningerne til et moderne gadestrøg. Bøg Andersen hyrede arkitekten Ernst Kühn, som siden indrettede Wivex i Tivoli og biografen Palladium i København, til at indrette konditoriet, som blev eksklusivt og topmoderne. Der blev importeret grønne wienermøbler fra Østrig og specialvævede duge fra Belgien med "K" for Kristine, i midten. Ved indvielsen deltog pressen og borgmesteren, der priste Andersens store vovemod. Det gik dog strygende for Kristine,

ikke mindst da rutebilstationen åbnede på den anden side af Vesterbro. Det gav kunder, folk fra landet, der lige skulle forbi og have kaffe. Poul Sabroe, "Den Gyldenblonde", anmeldte Kristine i *Politiken* i forbindelse med N.U. i 1933 og skrev: "Kristines Konditori er endnu elegante-re end de smaa Luksuskafeer langs Kurfürstendam i Berlin og her



*Kvinder (soroptimister) besøger Konditori Kristine med Wivex arkitekten Kühns elegante indretning i oktober 1937.*

kan man se nybagte Studiner spise Greta Garbo Kager som Supplement til Hollywoodkuren". I 1934 måtte konditoriet inddrage en privatlejlighed i overetagen. Odgård stod for ændringen, Kühn for indretningen med en vægdekoration, der forestillede et javanesisk plantagelandskab, sammensat af eksotiske træsorter.

**Kilden.** Da den gamle Kildepavillon fra 1913, som var tegnet af arkitekten, kgl. bygningsinspektør Ejnar Packness med tilbygninger af kommunens bygningsinspektør Ejnar Poulsen fra 1928, brændte 30. september 1931, gik det meget stærkt med at få opført en ny til erstatning. Dagen efter branden var lystanlægsudvalget samlet for at overveje nybygningens størrelse. Forsikringssummen ville dække en træpavillon, men socialdemokraterne ville mere - op i moderne, dobbelt størrelse og fik deres vilje i oktober. Årsagen til det forcerede tempo var muligvis, at man på det tidspunkt planlagde Nordjysk Udstilling til at finde sted i 1932. Ejnar Poulsen præsenterede skitserne til den nye

*30. september 1931  
udbrød der brand i  
Kildepavillonen, og den  
nedbrændte. Folk stimle-  
de chokeret sammen for  
at følge branden.*



*Efter en hektisk byggepe-  
riode kunne den ny  
Kilderrestaurant indvies  
i pinsen 1932. Fra den  
første dags morgen  
strømmede folk til for at  
opleve den nye bygning.*





*Den ny Kilderrestaurant blev indrettet efter de nyeste principper. Også i køkkenet blev den mest moderne teknologi indført. Her i form af en kaffemaskine.*

Kilderrestaurant i november til "et engelskpræget funktionalistisk præget Glaspalads" i stål og beton med illumination. Af økonomiske grunde genbrugte man en del af fundamentet og gjorde brug af teknikker, der gjorde det muligt at arbejde om vinteren. Målet var, at restauranten skulle stå færdig 1. maj 1932, hvilket også holdt stik, selv om Poulsen vægrede sig. Arkitekterne Odgård, Glahn og Juul-Hansen blev sat på den indvendige udførelse fra nytår for at holde farten, siden overtog de byggeprojektet, da Poulsen blev syg. Byggeomkostningerne steg også med en vis fart fra de budgetterede 300.000 kr. til 500.000 kr. Socialdemokraternes kritikere faldt over hinanden for at kritisere dispositionerne. Der blev blandt kritikerne talt åbenlyst om "Borgmesterens Danse og Drikkepalads" som en skandale, der kunne matche Vesterbroanlægget. Undervejs blev det overvejet at spare en etage bort.



*Borgmester Jørgensen og hans svigersøn Carlo Odgård med familie fanget af fotografen i pinsen 1932 på Kilden.*

Indvielsen blev fejret 17. maj 1932 kun seks en halv måned efter skitseforslaget var vedtaget af byrådet. Den "amerikanske" hastighed og storstadspræget blev hyldet i indvielsestalerne.

Kilden kom til at stå stærkt i forlystelseslivet i løbet af 1930erne ikke mindst på grund af de nævnte radiotransmissioner af musikken. Også den ultramoderne jazzmusik fik sin plads på repertoireet. Første gang i december 1934 med fuldt hus, hvor anmelderen bemærkede det unge publikums ekstaselignende begejstring, ombrust af de sælsomme urskovslyde fra musikken. Jazzen kom til at sameksistere med de traditionelle hyperpopulære "Liegstow-aftener", som bød på traditionel folkedans-musik, gøgleraftener og almindelig dansemusik.

**BS varehuset**, Vesterbro 70-72 og Bispensgade 34. Den ene af brødrene Sørensen huskede kontrasten til tiden før Vesterbro, hestevognene med bønder fra landet, der staldede op i købmandsgårdene, fik sig en dram og handlede foderstoffer. Mødet mellem land og by i byens liv stod også stærkt i konditor Bøg Andersens erindring, han huskede bøndernes hestekøretøjer med bærmælk fra Spritfabrikken. BS åbnede i april 1934 og var som den første forretning i Aalborg sammen med Borgporten fra 1934 indrettet efter "det Woolworthske princip". Det vil sige, at der var ingen købetvang, man kunne selv gå rundt og se på varerne og deres pris til lyden af grammofonmusik, det var nyt. Også varelageret var moderne - styret af et "e-pag-system", som ikke tidligere var set i Danmark.



*Varehuset BS, Vesterbro 70, med de nyeste salgsprincipper til højre i billedet fotograferet lige efter åbningen i 1934, set mod nord.*



*Forsikringsselskabet Fremtidens hovedsæde, Vesterbro 16-18 fotograferet lige før færdiggørelsen i 1936.*

**Fremtiden, Hafnia, Nye Danske.** Forsikringsselskaberne benyttede sig af tilbudet om at bygge på Vesterbro. Fremtidens hovedbygning blev som den eneste tegnet af Ejnar Packness og blev hans eneste større bygning på Vesterbro. Stilen skilte sig ud med lån fra historien blandt andet indendørs i form af en renæssancesal med bjælkeloft, en mægtig kamin, tunge egetræsmøbler, kopier af Rubens malerier og udendørs en loggia. Ultramoderne træk var fokus på lysindfaldet og frisk luft, brugen af glas og stål i bygningens indretning og garager, der åbnede ved fotoceller. Postopkrævningerne blev trykt af et Adrema anlæg, der var dobbelt så stort som kommunens. En moderne robot, der kun tog blanketter til de forsikringstagere, som stod for tur til opkrævning. Bygningen blev indviet under stor festivitas i oktober 1936, hvor det blev fremhævet, at firmaet havde valgt at lade sit hovedkontor forblive i Aalborg og ikke flytte til København. Det eneste direktør A.C. Christensen savnede i Aalborg var et universitet og i det hele taget



undervisning for unge mennesker. Aktuarerne måtte sendes til København undervejs i uddannelsen.

**Bilhotellet**, Vesterbro 95-97, åbnede i marts 1939 i et anlæg, tegnet af arkitekt Cock-Clausen for Dansk Esso, der inkluderede spritfabrikkerne gamle garager. Reklamen for hotellet var en hyldest til bilen, som næsten menneskeliggjorde teknologien: "Vi indbyder de Herrer Bilister! Automobilhuset er tænkt som en Mønsterbolig for Biler, nye, sunde Vogne, der skal sælges og Vogne med Svagheder og Sygdomme der skal kureres". Et hospital for biler. Bilens reparation blev flyttet fra mørke, usunde værksteder i byens udkant til lyse og luftige lokaler centralt placeret, smukt, rent og hygiejnisk. De idealer, der gjaldt for mennesker, kom også til at gælde for bilen.

**Enighedslund**, "Millionkomplekset", blev tegnet af den københavnske arkitekt Ivar Bentsen og stod færdigt i 1938. Det tog navnet efter det forlystelsesetablisement, der tidligere havde ligget på grunden og



*Prøveejlighed fra "Millionkomplekset" Enighedslund tegnet af den københavnske arkitekt Ivar Bentsen, som var kendt for at tænke moderne tanker på boligområdet. Billedet viser det meget enkle, men ikke så store køkken.*



*Boligkomplekset Enighedslund, Vesterbro 1-15, opført 1937-39 fotograferet fra den anden side af gaden med nyt anlæg, en lille sø og parkering.*

havde vakt bekymring, fordi det gav et dårligt og gammeldags førstehåndsindtryk af byen fra syd. Placeringen af bygningen blev omdiskuteret, fordi den havde Ansgarkirken som nabo. Bygningen blev lanceret som ultramoderne, 111 lejligheder med egen radioantenne, nedstyrningsskakt, elektrisk køleskab, fælles selskabslokaler, facade med glaspræg. Især antenneløsningen blev fremhævet.

## Nye rydninger

Debatten om Vesterbros udformning kom op igen, da det andet store projekt, saneringen af kvarteret i området mellem Algade, Jernbanegade, Sankelmarksgade og Boulevarden blev præsenteret i midten af 1930'erne. Nu kunne kritikerne henvise til det næsten færdiggjorte Vesterbro som rædselsvisionen. Mens alle var optaget af at diskutere bebyggelsen af Vesterbro, købte Aalborg Kommune huse op i hele Skolegade kvarteret, Skolegades Vandgyde og hele Karen Poppes Gyde. I et interview til *Politiken* i forbindelse med fejringen af N.U. i 1933 gav borgmester Jørgensen sit billede af udviklingen. Journalisten lagde ud med at karakterisere borgmesteren som "Nordjyllands Hausmann", fordi han som i Paris havde trukket en tyk linje usentimentalt gennem byen med Vesterbrogennembruddet. Jørgensen satte trumf på over for den københavnske journalist ved at fortælle, at nedrivningsprojektet skam fortsatte med opkøb af "noget gammelt Ragelse uden Værdi" i Skolegade og forklarede: "for Folk, der er ukendte med Forholdene maa det forekomme brutalt at en By saa hensynsløst bryder ned paa det Gamle", men Jørgensen fandt en naturlig forklaring i byens placering indeklemmt mellem landkommuner og fjord. Den københavnske opinion var ganske rigtigt lidt rystet eller imponerede alt efter smag og behag over handlekraften i Aalborg.

Skolegadekvarteret bestod af små huse, kringlede gyder og slum med rum for prostitution og værtshuse. Det repræsenterede således det modsatte af en sund og lys by, som var idealet. Beboernes holdninger hører man ikke så ofte om i forbindelse med forandringerne. Børge Møller Knudsen har i en tidligere *Aalborgbog* fortalt om livet i 1930'erne i kvarteret, der havde et dårligt ry, hvor "Aften- og smugkroer, hasard-spil, ballade og håndgemæng. Store ord og brådne pander" blandede sig med folk, der ernærede sig på ærlig vis i enfamilieshuse med baghave og baggård eller i lejeboliger med butik.



*Parti fra gården i Skolegade 3, der viser et eksempel på huse, der måtte lade livet til fordel for den moderne by.*

I august 1935 offentliggjorde borgmester Jørgensen sin vision for kvarterets udvikling. Ved en nedrivning af kvarteret skulle der gøres plads til Aalborgs fremtidige rådhus, skabes en stor åben kirkeplads foran domkirken, og føres en bred gade igennem til Boulevarden. Det havde længe været Jørgensens kongstanke, at Aalborg med tiden skulle have sit rådhus liggende på en plads foran domkirken. Bispegården skulle væk. Det var vedtaget at købe de Smithske fabrikkers bygninger. Endnu en virksomhed var rykket ud af byen.

Nu var kritikerne oppe på tærerne. Allerede som følge af borgmesterens nytårsindlæg i *Nordjyllands Social-Demokrat* i 1934 var der kommet en kraftig reaktion. Skulle borgmesterens svigersøn endnu en gang præge et helt kvarter? Odgård var blevet Vesterbros bygmester, og vurderingen var, "naar man ser den arkitektoniske Rædsel, som denne nye Gade er blevet, er det klart at det ikke kan være Arkitektens fremragende Egenskaber der fik Bygherrerne til at vælge Odgård som Bygmester. Denne Gade, der kunde være blevet noget virkeligt smukt er præget af Smagløshed og forløjet Modernisme, hvis største Udfoldelse er Vekslen mellem røde og gule Sten og Kobber paa Facaden af Tagetagen – hele Rækken igennem," lød dommen i pressen. Bortset fra kritikken af stilen gik kritikerne efter, at der herskede en opfattelse i byen af, at bygherren fik sine dispensationer hurtigt og nemmere igennem, hvis han valgte borgmesterens svigersøn. Borgmesteren havde tidligere tilbagevist denne anklage, men beskyldningen lå latent i luften i hele perioden. Oppositionen forsøgte gentagne gange som modtræk at få kravet om en plan igennem om nedbrydningen af kvarteret. Det kunne afværge en gentagelse af Vesterbros bebyggelse.

I 1936 til flyttedag begyndte Skolegades indbyggere at forlade kvarteret, 43 bygninger blev revet ned i firkanten Kirkegyde, Svingelen, Algade og Skolegade.



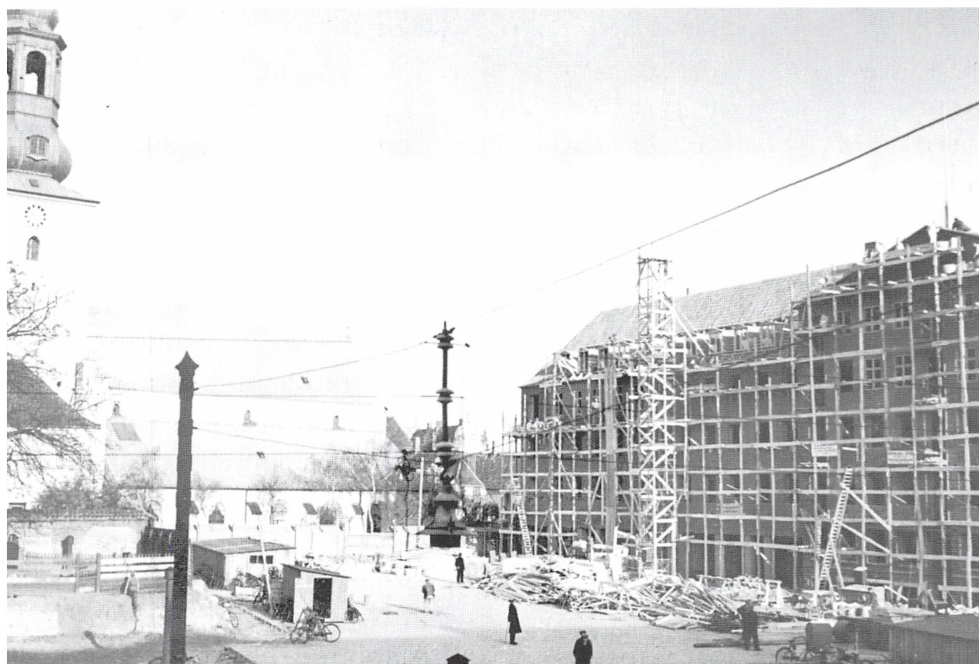
*Projektet "Den store Udluftning" havde blandt andet til formål at frilægge Budolfi Kirke og på sigt gøre plads til et nyt rådhus. Algade set fra nord/øst mod Aalborg Historiske Museum og posthuset i 1938.*

## “Den store Udluftning”

Byrådsvalget i 1937 var præget af diskussioner om fremtiden for området omkring Budolfi Kirke. Valget endte med en endnu større fremgang for socialdemokraterne i hele Stor-Aalborg. I socialminister Ludvig Christensens valgtale 1. marts, hvor han hyldede Aalborg som frihedens og fremskridtets by, brugte han netop gennembrydningen og nedrivningen af de gamle kvarterer som argument for at sætte sin stemme på den socialdemokratiske liste. I den lokale valgkamp lød sloganet: Socialdemokraterne skabte det ny Aalborg! I fireårsplanen (en benævnelse, som oppositionen mente havde konnotationer til Stalin) for den kommende valgperiode blev præsenteret tempi for nedrivningen de kommende to år. ”Den store Udluftning” kaldte man projektet, og målet var: Luft, lys og skønhed i byens hjerte. Den gamle Skolegade skulle forvandles til den moderne Vingårdsgade. Væk med sammenpakkede rønner – og talen gik igen på en ny rådhusplads. Knap var valgsejren proklameret, før planerne for bebyggelsen af Kirkegydegrundene blev forelagt byrådet. Der var tale om én køber, et konsortium og én arkitekt, Odgård. Svigersøn-diskussionen flammede op til fuldt blus. *Aalborg Stiftstidende* spurgte, om Jørgensen virkelig ville udfordre kritikken ved uden videre at overlade sin svigersøn opgaven? Man gyste ved tanken om, at det skulle være Odgårds arkitektur, der skulle præge byens fornemste plads – uden en samlet plan for området. Oppositionen var svækket efter valget, men krævede på ny en plan og en arkitektkonkurrence om områdets udformning. Socialdemokraterne benægtede, at der skete en favorisering af Odgård. Modargumentet var, at så skulle der også have været en konkurrence om udvidelsen af hotel Phønix, som redaktørens svigersøn Ejnar Packness havde udført. Den planlagte udvidelse ved Budolfi Kirke blev vedtaget i april 1937 efter et kæmpe bråvallaslag i byrådet om brugen af de to svigersønner og kravet om en plan. Kampen stod om, hvad Jørgensens evige modstander den konservative overretssagfører Jacob

Hasselbalch kaldte Odgårds "gule Kasernebyggeri" med uigennemførte lånte træk fra den nedrevne bispegård, som så blev vedtaget.

Diskussionen gik videre i 1939, da bebyggelsen af Budolfi Plads endnu en gang var temaet, sat i gang af opkøbet af ejendomme og opførelsen af en Nationalbankbygning på pladsen. Hasselbalch fremførte endnu en gang, at den nuværende ny bebyggelse var noget ynkeligt og mislykket kludder, hvilket fremkaldte Jørgensens vrede. Han nægtede at acceptere Hasselbalch som "Oversmagsdommer", han havde jo "udlevede konservative Tanker". Socialdemokraterne kendte ifølge deres egen opfattelse byens bedste.



*Den ny Vingårdsgade var ved at blive anlagt på toppen af Kirkegyde grundene. Det uskældte byggeri af Carlo Odgård "med lånte træk fra Bispegården" til højre.*





*Nedrivningen i gang i Skolegadekvarteret.*

### *Lov om sanering af usunde bydele*

Endelig i 1939 kom loven om boligtilsyn og sanering af usunde bydele i Danmark. Baggrunden var en betænkning, som ligeud karakteriserede slumkvartererne som uhygiejniske, smittebærende, men også moralsk smittende, ”en Sammenstuvning af asociale Elementer” med uordentlig levevis og overbefolkning under forpestede forhold i elendige kvarterer. Saneringen skulle rense ud, også i uheldige elementer blandt beboerne, ikke bare i slumbebyggelsen selv.

En kommission havde forinden besøgt Aalborg i februar 1939 på en rejse til flere provinsbyer og udlagt forholdene i visse kvarterer som horrible, selv om der var foretaget, hvad man selv i København opfat-

tede som omfattende sanering. Blandt disse var saneringsmodne kvarterer, hvor flere af gaderne står tilbage den dag i dag og bliver opfattet som idyl og attraktive steder at bo som fx Peder Barkesgade og Hjelmerstald, der slap for at blive jævnet med jorden.

Det mørke Aalborg var en uhyggelig oplevelse for saneringsudvalget! Samtidig var rejsen også en propagandatur for saneringssagen, som ikke alle mente, det offentlige skulle blande sig i. *Nordjyllands Social-Demokrat* benyttede lejligheden til at fortælle om udvalgets ros af Vesterbro, der kom til at stå som en skærende kontrast til forholdene i bl.a. Hr. Oves Gyde, hvor man blev bragt i affekt over baggårde på størrelse med grisebåse, udgang gennem huse til gården, smalle gyder, rum uden lys og dyr i menneskers opholdsrum.

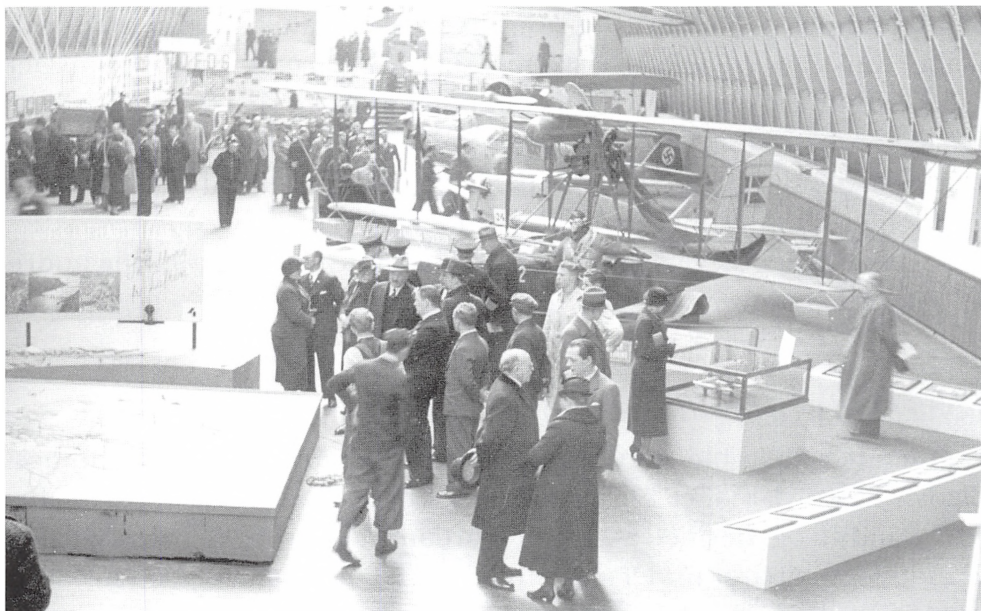
Konklusionen på inspektionen blev, at gårdene og husene skulle væk, så der kunne laves flere gadeprojekter – helt i tidens ånd. I Aalborg havde man således formået at starte en radikal bysanering uden støtte i et egentligt lovgrundlag, det kom først efterfølgende.



*I forgrunden reklame for Nordjysk Luftfartsselskabs søndagsflytue, hvor det tilbydes at se Aalborg fra luften. Stratosfæreforskeren Auguste Piccard besøgte i anledning af udstillingen byen og holdt to foredrag.*

# Det moderne Aalborg flyver

Kampen om det moderne, som hidtil var foregået på landjorden, fik nu luft under vingerne. I begyndelsen af 1935 blev borgmester Jørgensen af oppositionen i byrådet og i pressen beskyldt for at nøle med planerne om opførelsen af en lufthavn i Aalborg. Luftfartsinteresserede kræfter i byen ville gerne være de første i Danmark med en provinslufthavn og frygtede, at Århus skulle nå at overhale byen. Byrådet havde nemlig henlagt et tilbud om et gratis skitseprojekt fra arkitekt Arne Jacobsen.



*8.-11. april 1937 arrangerede Nordjysk Luftfartsselskab en udstilling i Aalborgshallen. Den første af slagsen uden for København. Formålet var at vise (otte) flyvemaskiner frem, og hvor langt flyvningen var kommet. Vagnby stod for en visualisering af flyvningens historie. En særlig afdeling fik titlen "hver Mand sin Flyvemaskine". Viggo Vagnby står i samtale i forgrunden af billedet i lyst tøj.*

Fascinationen af luftfarten havde socialdemokraterne ikke patent på. Alf Schiøtz-Christensen, senere redaktør af Aalborg Stiftstidende, delte denne passion og var formand for Aalborg Flyveklub. Også Sigurd Müller husker flyvningen som ”noget af det mest spændende i den tid”, og sammen med Schiøtz-Christensen søgte han at fremme sagen.

Et andet pres kom fra direktør Studstrup, Aalborg Omnibusselskab, der deltog i forhandlinger med byrådet i 1936 om en lufthavn. Sammen med grosserer J.E. Jensen, Nørresundby, overretssagfører Svanholm, vinhandler Poul Christensen med flere oprettede han i foråret 1936 ”Nordjysk Luftfartsselskab”. Selskabet blev provinsens første registrerede luftfartsselskab med en aktiekapital på 100.000 kr. Hensigten var at flyve taxa- og rundflyvninger. Transport af sluttede selskaber var også på tale i selskabets start. Ikke ruteflyvning, som Det Danske Luftfartsselskab (DDL) som udgangspunkt havde fået verdens første koncession på i 1919. Det ideelle mål for luftfartsselskabet var at sætte gang i udviklingen i Nordjylland og gøre flyvning til en attraktion. Problemet blev at indkøbe fly i udlandet på grund af valutarestriktionerne. Selskabet blev likvideret i 1938, på dette tidspunkt havde andre initiativer taget over.

### *Flyveplads i Rørdal i 1936*

I september 1936 blev civilingeniør Gunnar Larsens private landingsplads ved Rørdal taget i brug til ruteflyvning. Larsen var direktør for F.L. Smidth og dermed Aalborg Portland. Samtidig havde Aalborg Byråd i løbet af året undersøgt muligheden for at anlægge en lufthavn i byens nærhed og havde sat en ingeniør til at besigtige og udpege de bedste pladser syd og nord for Limfjorden. Den nys tiltrådte minister for offentlige arbejder Niels Fisker udtalte sig i juli 1936 efter en studietur til lufthavne i Europa, hvor også medlemmer af byrådet og Gunnar Larsen deltog, positivt om en luftfartsforbindelse til København fra



*Flere hundrede mennesker havde fundet vej til indvielsen af den første danske indenrigsflurute 5. september 1936, som fandt sted på Rørdal i gråvejrs og blæst.*

Aalborg. Han gik så langt, at han forudså, at ruten ville være i gang den kommende sommer. Det kom til at gå endnu hurtigere. Gunnar Larsen meddelte straks, at hans private landingsplads stod til Aalborgs rådighed de kommende to år.

Perioden, der siden blev kaldt de fem hektiske uger, skabte en udvikling i hæsblæsende tempo: Den første lørdag, den 8. august, var Marinus Jørgensen i Gl. Ry for at forhandle med Gunnar Larsen i hans hjem, herefter blev landingspladsen synet og godkendt med få ændringer. Der blev lavet et datterselskab til DDL (Det danske Luftfartsselskab), som fik navnet A/S Provins Luftfartsselskabet, da moderselskabet ikke måtte beskæftige sig med indenrigsflyvning. Den



*DDLs fokker ankom efter 1 t. 23 minutters flyvetid fra Kastrup med trafikminister Fisker, ingeniør Gunnar Larsen og kommandør Godfred Hansen fra flyveselskabet.*

fjerde uge havde Aalborg Kommune fået koncessionen på ruten i hus og indgik med 25.000 kr. (taget fra de kommunale værkers overskud) i et aktieselskab, som desuden bestod af en aktiepost til Gunnar Larsen på 100.000, der siden blev forhøjet til 125.000 kr., DDL gav 5000 kr., men fik flertal i bestyrelsen. Forhandlingerne med Gunnar Larsen trak ud, fordi hans betingelser bl.a. var, at der skulle flyves med nye fly og ikke gammelt materiel, der var hentet ud af hangarerne i Kastrup Lufthavn.

Lørdag 5. september var man klar til at gå i luften med festlig åbning og deltagelse af trafikminister Fisker. Stauning sendte den første maskine af sted fra Kastrup ved at erklære dagen som ”en national Festsdag”.



*Flyseberen forplantede sig til forlystelseslivet. Aalborgrevyen i 1937 på Skovbakken havde titlen Flyv med! Gæsterne blev inviteret til at deltage i en konkurrence, hvor præmierne var flyrejser til Aalborg-København-Berlin for to med Provins Luftfartsselskabet.*



Kl. 17.42 landede maskinen med trafikministeren i Rørdal efter en lille opvisning, som blev fulgt af 2000 tilskuere. Talerne fulgte, og Fisker ønskede, ”at Aalborg fremdeles maa gaa i Spidsen for Fremskridtet til Ære for vor Land og Vor Befolkning.” Efter den folkelige del af arrangementet var der festmiddag i Kilden, hvor Jørgensen og Larsen fik tildelt æren for projektet og gav derefter hinanden æren i de mange festtaler. Den første lufthavn var et interessant samspil mellem private og offentlige interesser. Fisker var i modsætning til sin forgænger på posten interesseret i at støtte luftfarten, og Gunnar Larsen gik stærkt ind i arbejdet for at få ruten i gang. Larsen brugte allerede sit fly som transportmiddel til at pendle mellem sit kontor i København, hjemmet i Gl. Ry og fabrikken i Aalborg og havde dertil ansat egen pilot.

Efter indvielsen valfartede folk på søndagsture ud til flyvepladsen. Her var ottetals rundflyvninger over byerne om søndagen. Folk stod i lange køer for at komme med op på rundflyvning. Byen var blevet grebet af flyvefeber, så succesen fortsatte de kommende søndage. Ruteflyvningen til København fortsatte resten af september.

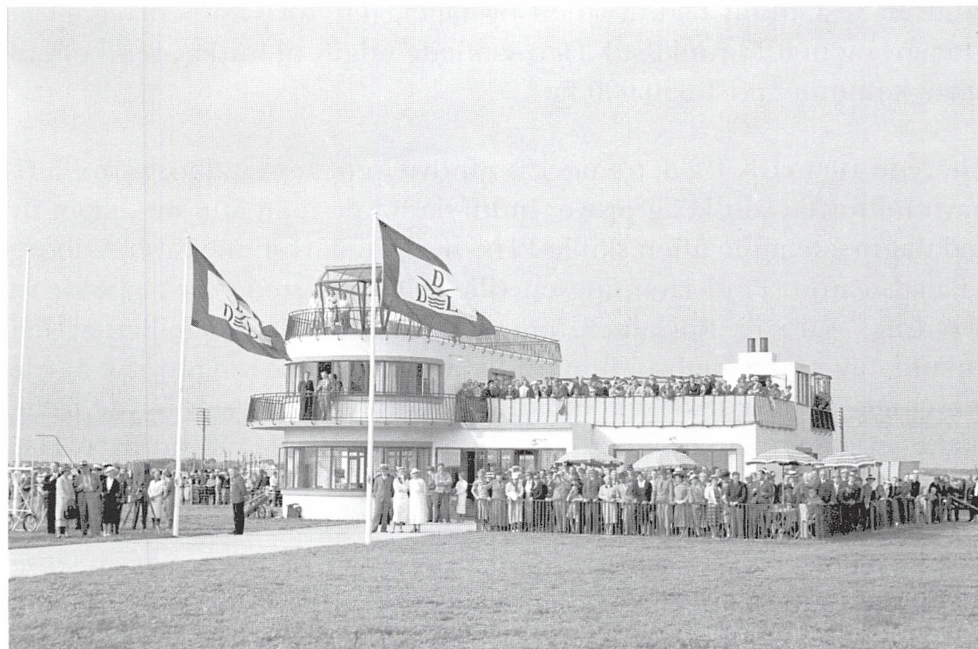
Det var Marinus Jørgensens bekymring, at hans vælgere skulle være kritiske over for lufthavnsplanerne, fordi flyvningen var eksklusiv og forbeholdt de få som transportmiddel og dermed ikke nogen folkelig sag. I sit nytårsindlæg i *Nordjyllands Social-Demokrat* i 1936 tog han fremtiden i ed, når han skulle forklare vælgerne baggrunden for kommunens store og langsigtede satsning. Personligt var han overbevist om, at luftfarten ville blive fremtidens trafikmiddel over lange stræk og vurderede derfor, at det var nødvendigt for byens udvikling at være med, så Aalborg ikke sakkede bagud fra starten.

I 1936 og 1937 foregik der om sommeren en regelmæssig lufttrafik til og fra København. At Aalborg var langt fremme med indenrigsflyvningen, ses af debatten i marts og april 1937 i Lands- og Folketinget om

en ændring af Luftfartsloven, som bla. havde til hensigt at opdatere lovkomplekset omkring de civile flyruter, så man fulgte med udviklingen. Her blev Aalborg/København ruten fremhævet som den eneste realiserede indenrigsrute og som eksempel på, hvad fremtiden forventedes at bringe andre danske provinsbyer.

### *Lufthavn ved Rødslet*

I efteråret 1936 gik kommunen i gang med at forberede opførelsen af en ny lufthavn. Først skulle placeringen afgøres. Hasseris Kær, Stranderholm og Sohngårdsholm, som alle lå syd for fjorden, var på tale, men blev anset for dyre at købe eller uegnede til formålet. I sep-



*Lufthavnens administrationsbygning og restaurant i funkisstil, tegnet af Odgård, ved lufthavnens åbning proppet med tilskuere. Til venstre i billedet ses bla. pressens folk med stort filmkamera til forevigelse af begivenheden.*

tember blev jordene omkring herregården Rødslet nord for fjorden købt med henblik på at anlægge en kommunal lufthavn.

Hvis flyvningen ikke umiddelbart vakte den brede appel i offentligheden, så levede anlægget af lufthavnen godt op til et andet socialdemokratisk formål, fremskafning af arbejde. I november startede en arbejdsstyrke på 250 mand med de omfattende dræningsarbejder inde i området og arbejdede sig gradvist ud mod fjorden. Siden kom etableringen af selve anlæggene til: En hangar beklædt med det moderne materiale eternit af en størrelse, der kunne rumme alle eksisterende maskiner, med værksteder, garager etc. En administrationsbygning af jernbeton med stålvinduer og -døre, kontorer, radiotjeneste, billetsalg samt en restaurant både i stuen og tagetagen, alt sammen tegnet af Odgård og holdt i funkisstil. Den samlede udgift til lufthavnen kom til at stå kommunen i 1.350.000 kr.

Allerede 10. marts 1938, tre uger før indvielsen, kom Aalborgs nye lufthavn ud for en vanskelig prøve. Indtil da havde man kun modtaget fly ved dagslys. Samme aften skulle PHs nye Danmarksfilm vises i Aalborg i Paladsteatret. Poul Henningsen ville selv være stede for at holde et foredrag. Aalborg Reklameforening havde uddelt 600 billetter. PH ankom, men ikke med sin film under armen, som arrangørerne havde forventet. PH troede derimod, at Reklameforeningen selv havde fremskaffet et eksemplar af filmen til forevisningen. Gode råd var dyre. Her var et oplagt behov for en hurtig forbindelse til København, hvis forestillingen ikke skulle gå i vasken. Ifølge dagspressen skulle der 30 ekspressamtaler til, så havde Gunnar Larsen ordnet sagen pr. telefon og skaffet en flyvemaskine og sendt sin egen pilot af sted efter filmen. Da flyet returnerede kl.19.35, havde man etableret bål, Falck var kaldt ud med projektører til belysning af landingsbanen. Filmen blev vist for et publikum på over 650 mennesker. Danmarksfilmen havde vakt stor furor i det øvrige Danmark, mange var uenige med PHs udlægning af



*Pressen var til stede sammen med (tv.) reklameforeningens formand bankdirektør Boëtius og vinhandler Sigurd Müller (th.), da flyveren Thorvald Pedersen i et Dragon Moth fly leverede PHs Danmarks film i en stålkasse, så de næsten 700 tilskuere ikke skulle gå skuffede hjem fra Paladsbiografen. Luftfartstilsynet gav nølende sin tilladelse, da det var den første natflyvning på den ny lufthavn nogensinde.*

billedet af Danmark, men ikke i Aalborg. Den store indsats for at få filmen til Aalborg var ikke forgæves, arrangementet blev kronet med held, hvis man skulle måle efter bifaldet. Som det blev beskrevet i pressen, var det hele en stor succes. En moderne film var kommet til byen med et moderne transportmiddel.

## *Aalborg kommunale Lufthavn*

29. maj 1938 kunne man fejre den officielle åbning af Aalborg Kommunale Lufthavn med en festlighed og et flyvestævne, der blev overværet af 75.000 mennesker. Det svarer til, at næsten alle indbyggere i Aalborg, Nørresundby, Hasseris, Nørretranders, Sundby-Hvorup var af huse, idet der tilsammen boede 83.637 personer i 1938 i området. Tilkørselsvejene var blokeret af biler, som holdt i lange køer. Det blev således Aalborg, der fik den første civile lufthavn uden for København.

Trafikminister Fisker indviede lufthavnen – han ankom i kl. 15.20 i en lille blå maskine, der landede efter en elegant sløjfe. Forsvarsministeren var også indbudt, men havde takket nej. I halen på ministeren kom den nyeste KZII sportsmaskine med opfinderen Kramme, der sammen med sin pilot landede lige fra en prøvetur fra Tunis til Aalborg. Aalborg Kommune havde gjort en stor indsats for at gøre dagen til en festdag. Et stort flyvestævne med deltagelse af dristige kunst- og erhvervsflyvere fra Danmark og Tyskland var scoopet. Endvidere havde kommunen inviteret private flyvere, som blev lokket med gratis hotelovernatning, olie og benzin, så der forhåbentlig kunne ankomme mange fly i lufthavnen.

Trafikminister Fisker gjorde sit til at fastholde Aalborgs ry som en moderne by ved i talen ”at sætte en kraftig Streg under Aalborgs Navn som Byen hvor Mod og Fremsyn, forenes med Handlekraft og Styrke.” Der var stor ros til initiativet fra ministeren. Hjemturen for publikum blev kaotisk, vejene blev blokerede af biler, alle skulle hjem på samme tid. Nogle skulle deltage i folkefesten i Kilden, hvor der samtidig var middag for 1000 indbudte gæster.

Man åbnede indenrigsruten mellem København og Aalborg. Turen tog i alt 80 minutter hver vej i en engelsk ”Dragon Rapide”, der havde en kapa-

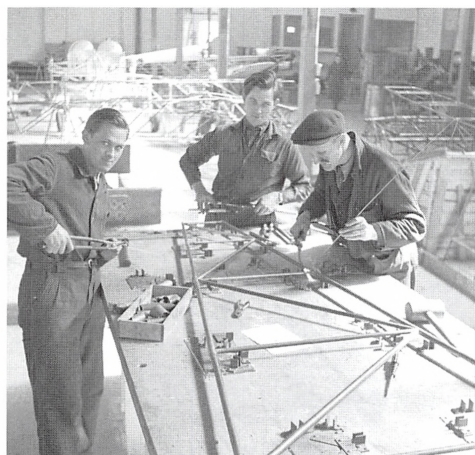


*En dynamisk trio på lufthavnsbygningens tårn: Borgmester Jørgensen holdt velkomstale, medens ingeniør Gunnar Larsen og trafikminister Niels Fisker ventede på deres tur.*

citet på 6 passagerer. Allerede to dage efter lufthavnen var blevet anerkendt som grænselufthavn, åbnede en ny rute til Hamborg over Esbjerg/Silkeborg. Flyvetiden var 150 minutter. Ifølge DDLs trafiktællinger for 1939 var i alt 5600 passagerer i luften på ruten til og fra Aalborg, langt de fleste på ruten til København. Ruterne over Aalborg stod for en fjerdedel af den distance, DDL samlet havde gennemført i 1939.

### *Flyproduktion i Aalborg*

Under behandlingen af luftfartsloven i 1937 var et af kardinalpunkterne, hvorvidt man skulle bruge fremmed valuta på at importere private fly til Danmark. Trafikminister Fisker mente, at det ikke lod sig gøre og tilskyndede til, at den danske flyproduktion i stedet skulle styrkes. En af de projektmagere, der havde taget opfordringen op, var flymekanikeren Viggo Kramme, der sammen med ingeniør Karl Gustav Zeuthen havde startet en egen produktion af fly. F.L. Smidth investerede i fir-



*Fra Skandinavisk Aero Industri A/S produktion af KZ-fly II og II Sport i Nordens bødkeri. Nordjylland var ikke fremmed for Viggo Kramme, der kom fra Hjørring. I starten tilså han indretningen af fabrikken to gange om ugen fra København med eget fly, inden Kramme og Zeuthen begge flyttede til Aalborg og tog bopæl i det moderne "Enighedslund".*

maet, Gunnar Larsen blev formand for bestyrelsen, og i 1937 produceredes det første fly KZ1. Lokalerne i Kastrup var imidlertid hurtigt blevet for små. Som sidegevinst til lufthavnen og som et resultat af det nære samarbejde med Gunnar Larsen bragte luftfartsinitiativet den ultramoderne virksomhed, Skandinavisk Aero Industri, til Aalborg, hvor produktionen fortsatte i cementfabrikken Nordens gamle bødkeri. Larsen og folketingsmedlem Bollerup Madsen havde forinden ført forhandlinger med kommunen om placering af virksomheden på selve lufthavnen. Skandinavisk Aero Industri A/S er til dato det eneste firma i Danmark, der har produceret fly til kommercielt brug.

Indvielsen af flyvemaskinefabrikken i Aalborg blev i april 1939 dramatisk forhindret af en flyulykke ved Randers. To af gæsterne blev dræbt ved flystyrtet, blandt andet landsretssagfører Krenchel, som var Gunnar Larsens højre hånd. Festlighederne måtte aflyses. Det betød, at trafikministeren og hans følge vendte flyet over Aalborg og returnerede til København.

Fabrikken havde ca. 50 ansatte og en produktion på 40 maskiner. Da der blev indført benzinrationering straks efter 2. Verdenskrigs udbrud i Europa, var produktionen stærkt truet. Fabrikken blev flyttet fra Aalborg i 1943 tilbage til København, angiveligt for at komme ud af det tyske Luftwaffes nærhed.

### *Luftfart for folket*

Flyvningen var ikke nogen bred folkesag. I sin ”nytårstale” i 1937 indrømmede borgmester Jørgensen da også, at den fattige (og sikkert også arbejdsløse) kvinde og mand ikke fik megen del i glæderne med luftfarten. Jørgensen fastholdt, at han ville blive takket i fremtiden for sit fremsyn – og henviste til Kilden, hvor glade folk var blevet for den, nu syv år senere, trods den kraftige kritik i 1931.



Allerede ved købet af Rødslet i 1936 udviklede borgmesteren nogle mere folkelige ideer om flyvningen. Han forestillede sig et rekreativt område omkring lufthavnen, hvor borgerne kunne nyde farten og teknikken på sikker afstand. Jørgensen drømte om en lille havn neden for lufthavnen, et udflugtssted, folk kunne nå ud til fra byen i motorbåd på kort tid. Her kunne være friluftsbad og sommerrestaurant. I juli 1938 fik aalborgenserne så et nyt udflugtssted i Rødslet. Der var blevet indrettet traktørsted med helårsbevilling i hovedbygningen, attraktionen var, at gæsterne kunne følge med i alt, hvad der foregik i lufthavnen.



*Borgmester Jørgensen og hans hustru Marie nyder kaffe af musselmalede kopper i lufthavnens restaurant. Samtidig levede de op til ideen om, at selve lufthavnskomplekset skulle være et attraktivt udflugtsområde for borgerne i Aalborg.*



*Scene fra byrådsmødet 30. juli 1938 i DDLs nye condor "Dania". Blomsterhandlerkæden "Sig det med Blomster" havde leveret udsmykning bestående af lysløse buketroser og lilla ærteblomster i kabinen til den særlige dag.*

I juli 1938 tumlede Jørgensen med en ny plan, et byrådsmøde i luften, for at fejre det ny condorfly "Dania"s besøg i Aalborg. Folk kendte allerede flyet fra det store flyvestævne ved indvielsen af lufthavnen, hvor en tysk kunstflyver som den første havde lavet et imponerende loop med det firemotorers passagerfly. Pressen blev budt med og modtog til sin forbavelse en helt almindelig dagsorden med 26 punkter til mødet den 30. juli. Begivenheden havde pressetække, og BTs Peter Barfoed digtede:

*Det første Byråds-  
Møde over Jorden  
Vil Aalborg Byraad  
Holde i Condoren  
Det er en vigtig  
Formernes Fornyen  
Paa Fredag er den  
Oppe over Byen*

*Borgmesteren  
Vil tale hen i Vejret  
Oppositionen  
griber straks til Sværdet  
Ud i det blaa  
Var jo Borgmesterens Tale  
Han laver Luftkasteller  
- en Skandale.*

Reportagerne fra mødet vidner om tilpas imponerede journalister, der skrev om en dagligstue i luften med bløde lænestole og forfriskninger. Blot man trykkede på en knap, så stod der straks ”en sanseforstyrrende Stewardesse” og tilbød en drink. Komforten var høj i den ny maskine. Byråds-kabinen var blomstersmykket. Der skulle også arbejdes, dagsordenspunkt for punkt, alle blev vedtaget uden indsigelser. Vel nede igen var der indbudt til en festlighed i hangaren.

### *Verdens ældste gruppe passagerer*

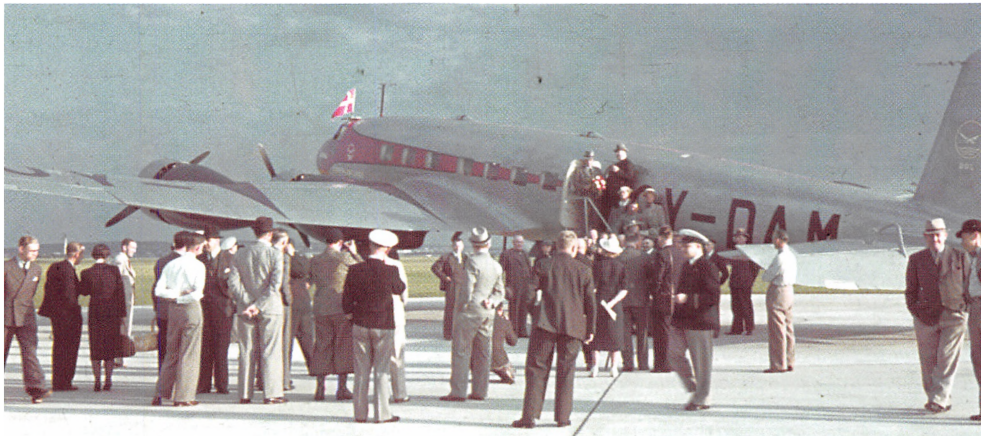
Den følgende sommer indbød byrådet de ældste i kommunen til at deltage i flyvningens glæder. Jørgensen havde foranlediget, at de gamle fra Alderdomshjemmet kunne få sig en gratis flyvetur. 12. juli 1939 gik de første to hold i luften. Man havde samlet de otte ældste med en gennemsnitsalder på 85 år. Pressen vurderede, at det nok var det ældste hold, der havde været i luften sammen i Danmark. Pressens unge journalister undrede sig over de ældres vovemod. Det var spændte, festklædte ældre, der havde meldt sig. En spektakulær begivenhed, som også havde fået formanden for socialudvalget, Jens Jensen, til at møde op i lufthavnen. De følgende dage fortsatte flyveturene for de ældre, som måtte have lyst.



*Stadsingeniør J.L. Hamre optog farvædias af byrådsmødet i luften, den slagbesmykkede Condor og byrådsmedlemmerne, der vender tilbage fra turen. Der var fire kvinder ud af 21 medlemmer i byrådet.*



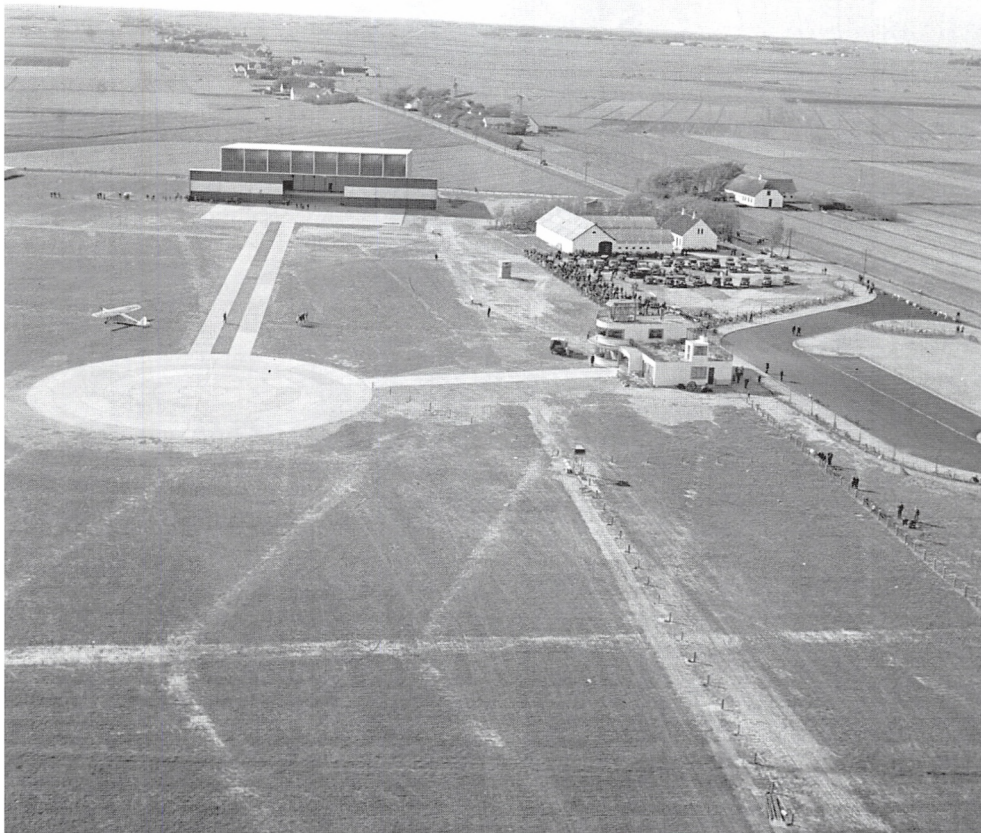
*Tv. forlader det socialdemokratiske medlem Kirstine Jensen flyet, nederst ses Thora Pedersen fra Det Radikale Venstre. Th. ses det konservative byrådsmedlem Musse Ulkær.*



Da Danmark blev besat af tyskerne 9. april 1940, var det slut med den civile ruteflyvning. Aalborg Lufthavn var højt prioriteret mål for besættelsesmagten og siden et bombemål for Royal Airforce. Tyskerne overtog lufthavnen og gik straks i gang med at udbygge anlæggene i betydelig grad.

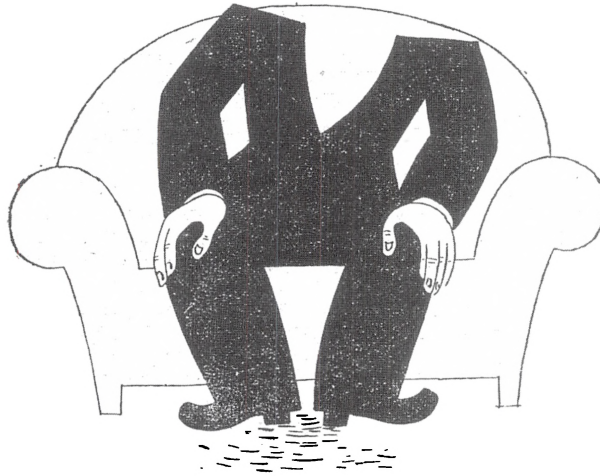


*I alt kom to hold bestående af 8 ældre fra De gamles Hjem på Annebergvej op i luften. Tilsammen havde de en alder på 1266 år. Der var stor tilfredshed blandt de flyvende ældre over kommunens initiativ.*



*Aalborg kommunale Lufthavn set i fugleperspektiv kort før indvielsen i 1938. Hangaren til venstre i billedet. Administrationsbygningen i funkisstil til højre i billedet.*

Hver Dag et Snuptag  
Hver Dag en Snup-Dag



## Læg ikke Hænderne i Skødet

Gør ikke som Pessimisten: Lægge Hænderne i Skødet og se Tiden an. — Optimisten **venter** ikke paa bedre Tider, han **skaber** dem selv trods Vanskeligheder og unormale Forhold. — Nu skal der spyttes i Næverne og tages fat. Er der lukket for een Mulighed, lukker vi op for en ny.

**FIND PAA • GAA PAA • GAA IKKE I STAA**

*Avisannonce fra "Optimistkampagnen" december 1939.*

# Fremskridtet og det moderne i fare

I Marinus Jørgensens "nytårstale" i 1939 i *Nordjyllands Social-Demokrat* proklamerede han, at Aalborg byråd ville gå i spidsen for at opretholde optimismen og troen på fremtiden, trods krise og trods krigens mørke skygge. Ifølge ideologien ville tab af troen på fremtiden være tab af alt. Hvor skulle man så vende sig hen?

For at holde moralen oppe tog man utraditionelle midler i brug i Aalborg. Der blev trukket på erfaringerne fra Nordjysk Udstilling i 1933, som skulle få byen ud af krisen ved den kulturelle og ideologiske indsats, som udstillingen var. Denne gang skulle en kort kampagne være med til at bringe optimismen tilbage – og dermed købelysten. I november 1939 blev det bekendtgjort, at "Optimismens Julestjerne" skulle lyse i 12 dage til 17. december i stedet for den vanlige juleudsmykning, som var aflyst på grund af rationeringer. I 1938 havde byen ellers satset stort på at være "et Juleparadis" med 2 1/2 meter høje julelys og mægtige hjerter i snor over gaden, alt sammen kreeret af Vagnby. I 1939 blev sloganet derimod: Optimer, producer, find på meget mer!

Initiativet var taget af Aalborg Turistforening og Reklameforeningen med støtte fra kommunen. Borgmester Jørgensen støttede ikke uventet kampagnen og tordnede igen mod passivitet og modløshed. Kampagnens formål var at styrke indre værdier i en krise og krigstid. Modløsheden skulle forsvinde og erstattes af tro på og tillid til fremtiden. Produktion og købelyst skulle garantere udviklingen.

Igen blev alle medier taget i brug, dagbladsstof, plakater, skilte med tekster som: "Bliver Varerne færre, saa husk det kunne være værre",



optimistforedrag, optimistkraftcentraler i butikkerne, mærkater med ryggede skorstene, der producerede løs og daglige Impu's, slagord, der manede til optimisme. Plakaten stod Vagnby for, den forestillede et opråb for at stimulere produktionen. *Nordjyllands Social-Demokrat*, startede en Idébørs, hvor folk kunne komme med input til nye råstoffer som erstatning for det, der ikke mere kunne importeres, og forslag til udnyttelse af brugte ting. Kreativiteten blev sluppet løs.

Længere henne i "nytårstalen" 1939 kunne Marinus Jørgensen ikke fastholde sin optimisme. Ydre forhold var ham og socialdemokraterne imod. På grund af verdenssituationen var beslutningsgangene yderligere blevet centraliseret og kontrolleret af centralmagten. Han oplevede, at det var blevet sværere at være handlekraftig og dynamisk på lokalt niveau. Jørgensens motto var dog stadig: "Spyt i Næverne og tag fat" – og det blev han ved med krigen ud.

Hver Dag et Snuptag  
Hver Dag en Snup-Dag



## 86,000 Idé-Mænd

Vi er 86,000 Borgere i Stor-Aalborg,  
og alle skal vi nu til at være Idé-Mænd.  
Idé-Manden finder paa. Optimisten  
gaar paa. Kun Pessimisten gaar i Staa.

**OPTIMER   PRODUCER   FIND PAA MER**

*Et eksempel på en avisannonce fra kampagnen, der skulle bringe optimismen tilbage til Aalborgområdet, i december 1939.*

# Kilder og litteratur

## Aalborg Stadsarkiv

### Erindringer

- A 3089 Albert Olsen
- A 3306 Sigurd Müller
- A 3344 H. Kerstens
- A 3377 A Bøg Andersen og Kristine Nielsen
- A 3378 Viggo Andersen
- A 3379 Alf Cock-Clausen
- A 3380 Ingeniør Jensen
- A 3382 Axel Kofod
- A 3383 H. Kirkeby
- A 3384 Svend B. Olesen
- A 3385 Carlo Odgård
- A 3386 Agner Sørensen
- A 3387 E. Thomsen Støtt
- A 3388 Sigurd Kristensen

### Arkivfonde

#### Aalborg kommune:

- Æ 5066 45 sag no. 116 Aalborg Lufthavn
- Aalborg Lufthavns indvielse og flyvestævne 1938
- Nordjysk Udstilling 1933 (2 kasser)
- Forhandlingsprotokol for Aalborg kommunes udvalg for tekniske anlæg, 1926-1930
- Forhandlingsprotokol for Aalborg kommunes udvalg for tekniske anlæg, 1930-1933
- Forhandlingsprotokol for lystanlægsudvalg 1929-1938
- Forhandlingsprotokol for lystanlægsudvalg 1938-1948
- Forhandlingsprotokol for byrådet 1938-1940

- A 114 Aalborg Nørresundby Husmoderforening
- A 509 Borgporten A/S
- A 955 Aalborg Håndværkerforening
- A 1621 Forsikringsselskabet Fremtiden
- A 1726 Aalborg Turistforening
- A 2040 Konditori Kristine
- A 2135 Ejnar Packness
- A 2200 Ferdinand Færch & Co.
- A 2462 Dansk Arbejde, Aalborg afdeling

### Foto og film

- Album nr. 182: Vesterbro i Aalborg, 1918-1934, fotograf F. Karner, for Aalborg Kommune
- Album nr. 61: Aalborg Lufthavns indvielse, juni 1938, fotograf J.A. Kirkegaard
- Album nr. 62: Fra Pontonbro til Limfjordsbro 1929-1932, fotograf J.A. Kirkegaard
- F 116 og 117 Nordjysk Udstilling, 1933 åbning, m.m.
- F 117 Limfjordsbroens indvielse
- F 133 Radioudsendelse NU – Chicago, 21. juni 1933
- F 133 Festen for bropengenes frigivelse, 1935
- F 171 Byrådsmødet i luften, juni 1938
- F 328 Søndag formiddag i lufthavnen, august 1939

### Internet

- Aalborgleksikon: [www.njl.dk/aalborgleksikon](http://www.njl.dk/aalborgleksikon)

## Trykt materiale

20ernes og 30ernes byplanhistorie, Byplanhistoriske Noter 10, Dansk Byplanslaboratorium, 1986

Andersen, Svend: Nørresundbys kommunale udvikling, 1842-1970, Sundbysamlingerne, 1998

Bender, Henning, Aalborgs industrielle udvikling fra 1735-1940, *Aalborgs Historie* 4, 1987

Bender, Henning, m.fl., Arbejderbevægelsen i Aalborg 1870-1970, *Aalborgs Historie* 6, 1998

Boligmiljøer i Mellomkrigstiden, red. Morten Bing og Espen Johansen, Norsk Folkemuseum, 1998

Byfornyelse fra gadegennembrud til integreret byfornyelse, Byplanhistoriske Noter 31, Dansk Byplanslaboratorium, 1995

Bygninger under Opførelse i Aalborg, *Arkitekten* XXXIII, 1931, s. 249-250

Byggeriet, Arbejder under Opførelse i Aalborg, *Arkitekten* XXXIV 1931, s. 79-80

Byplansarbejde – med særligt henblik på Aalborgs Forhold, Erhvervsudvalget i Aalborg, v. Aage Fjellerad, 1942

Christensen, Per Bo og Topholm, Jens, Aalborg under stilstand og fremgang fra 1814 - 1970, *Aalborgs Historie* 5, 1990

Dahlkild, Nan, Den moderne storby. Kultur- og idé-historie, en essaysamling, 2 bind. Redigeret af Nan Dahlkild, Erland Munch-Petersen og Anders Ørum, 1993, s.153-176

Demokrati og kulturkamp 1901-1945, *Dansk Litteraturhistorie* 6, 1985

De danske Husmoderforeninger 1920 -1945, Esbjerg 1945

Den civile flyvning, *Kritisk Revy* 1927, 3, s. 73 f.

Den internationale Konkurrence om en ny Broforbindelse mellem Aalborg og Nørresundby, *Ingeniøren*, nr. 29, 1920, s. 248 f.

Den ny Limfjordsbro, Berg Bach, *Købstadsforeningens Tidsskrift*, 1932, s. 280 f.

Den ny Limfjordsbro, O. Kierulff, *Ingeniøren*, 1931, s. 281 f.

Die Konditorei Kristine in Aalborg, i: *Neue Konditorei*, Mai 1938, Basel, s. 87 f.

Djernø, Kjeld: Det grønne Aalborg – historien gennem 200 år, 1999

En beretning om Nordjysk Udstilling i Aalborg 1933. Oberst H.C. Hansen og kommunefoged A. Christiansen. Uden år

Glahn, E. og Odgård, C., Udstillingsbygningerne og Udsigtstaarnet i Aalborg. Opført til Nordjysk Udstilling 1933, *Arkitekten*, XXXVI, 1934 s. 66-68

Henningsen, Poul: De stedlige interesser (om Limfjordsbroen), *Kritisk Revy* 1927, 3

Jensen, H.P., Limfjordsbroen, s. 60 – 77, *Aalborgbogen*, 1968

Kendsgjerninger om Aalborg Lufthavn, samlet og udgivet af Aalborg Erhvervsudvalg, 1947

Kierulff, O., Limfjordsbroen, udgivet af Dansk Selskab for Bygningsstatik, 1934

Kirkeby, Inge Mette, Modernisme – brud og tradition u.å., på [www.docomomo.dk](http://www.docomomo.dk)

Konkurrencen om en ny Limfjordsbro, *Ingeniøren*, 49, 1921

- Knudsen, Børge Møller og Christensen, Per Bo, Skolegadekvarteret i Aalborg, *Aalborgbogen*, 1989
- Kaalund-Jørgensen, Gertrud, Om kilden i: *Fra det glade Aalborg*, 1970
- Landstingstidende, 15. november 1927, fremsættelse af forslag til bygning af bro over Limfjorden imellem Aalborg og Nørresundby, sp. 101 ff.
- Landstingstidende, 16. november og 18. november 1927, Beh. af forslag til bygning af bro over Limfjorden imellem Aalborg og Nørresundby, sp. 111 ff.
- Landstingstidende, 27. april 1937: 1. Beh. af F.t.L. om ændring af Luftfarsloven sp. 2203 f.
- Landstingstidende, tillæg A, 1937, bilag til F.t.L. om befordring med luftfartøj
- Landstingstidende, 8. marts 1939, 1. Beh. af F. t. L. om Boligsyn og Sanering af usunde Bydele sp. 1313 ff.
- Limfjordsbroen, *Ingeniøren* 1933
- Linton, Otto: Om Limfjordsbroen och lite till, *Kritisk Revy* 1927,3, s. 53 f.
- Nielsen, Niels Kayser og Frandsen, Johs. Nørregaard: Bad i Spanien om funktionalisme og kropskultur i Aarhus i 1930erne, s. 91 f., i *Den jyske Historiker*, nr. 56, 1991
- Nielsen, Henrik og Christensen, Allan, Vesterbro et gennembrud, *Aalborgbogen*, 1983-85
- Nordjyllands Social-Demokrat*, diverse år
- Nordjysk Udstilling - Udstillings Avis juni-juli 1933
- NU af Marinus Andersen, *Tidsskrift for Kunstindustri*, juli 1933, nr. 7, s. 105-110
- N.U., Nordjysk Udstilling v. H.E.L. *Arkitekten* XXXV 1933, s. 133-134
- Odgård, Carlo, Aalborg Lufthavn, *Bygmesteren* 1938, s. 207 -10
- Poulsen, Ejnar, Byplansproblemer i Aalborg, *Arkitekten*, XXXVI, 1934 s. 33-42
- Poulsen, Ejnar, Kildepavillonen i Aalborg, *Arkitekten*, XXXVI, 1934 s. 57-61
- Statistiske og økonomiske Efterretninger om Aalborg, diverse årgange
- Til vands, til lands og i luften*, Aalborgbogen 1969
- Thomsen, Karl V., Dreng i vestbyen, i: *Barn af Aalborg*, 1959, s. 145 f.
- Uddrag af Aalborg Byraadsforhandlinger, diverse årgange
- Aalborg lufthavn bliver til, i: *Flyv*, 1938, s. 164
- Aalborg Amtstidende*, diverse år
- Aalborg Stiftstidende*, diverse år
- Verden på Udstilling, *Arr*, idehistorisk Tidsskrift 3-4, 1995

# Billedfortegnelse

## Aalborg Stadsarkiv

Dalby, H.: 88, 120

Hamre, J.L.: 125

Karner, F.: 20, 35, 43, 48, 77, 97, 99

Kirkegaard, J.A.: Forsats, s. 12, 21, 23, 24, 27, 28, 29, 31, 40, 44, 48, 54, 55, 56, 58, 60, 62, 64, 71, 74, 79, 80, 83, 88, 90, 92, 93, 94, 98, 103, 111, 112, 115, 117, 119, 122, 123, 126, 131, bagsats

Tønnies Atelier: 66, 91

Ukendt fotograf: Forside, s. 15, 18, 33, 36, 37, 38, 41, 46, 57, 69, 70, 72, 75, 85, 95, 96, 105, 108, 109

Vold, V.: 101, 107



*Thorvald Stauning ved en stand på Nordjysk Udstilling i 1933, der reklamere for mælks sundhedsmæssige værdi. Statsministeren viser et godt eksempel.*

# English summary

## *Modern advances in Aalborg in the 1930s*

In the 1930s, Aalborg was thought of as a modern, progressive city at the forefront of industrial development. The town was imbued with a spirit of endeavour, giving rise in 1946 to the slogan: "Aalborg leads the way".

Like other towns, Aalborg suffered under the economic crisis and unemployment that characterised Denmark in the 1930s. Nevertheless, public and private initiatives in that same period led to the construction of many of the buildings and the infrastructure that make Aalborg the modern metropolis it is today.

"Modern" is a very broad term in this context. The Social Democrats, who held a majority of the seats in the local government, were particularly adept at describing projects initiated in the 1930s in modernistic terms, and the local government made a conscious effort to deal with things in a modern way. There was a genuine willingness to make changes; it was time to look to the future. A desire to create something new in all aspects of society flourished: in architecture, town planning, transportation, communication, daily life and housing. This willingness to make changes also meant that whatever was old was held in low esteem. The future looked bright, rational and promising; in contrast, history was considered backward looking, nostalgic and irrational. In all areas, there was great faith in science, rationality, progress and reason and an almost romantic

fascination with speed and machines.

"Modern advances in Aalborg in the 1930s" describes how and where modernity was expressed during this period. These developments and their impact were also considered modern and ambitious at the time, especially by groups who subscribed to the same perception of the world as the Social Democratic majority in the council. When Aalborg's praises were sung in the 1930s, both locally and more widely, the same themes were repeated again and again: The opening of the new restaurant, Kilden, in 1932, the bridge across the Limfjord, the extension of the street, Vesterbro, lined with buildings in the new "functional" style of architecture, and the North Jutland Exhibition in 1933. In 1936, Denmark's first scheduled domestic flights were flown between Aalborg and Copenhagen; Aalborg Airport, the first provincial airport in Denmark, opened in 1938, and during this period, the old buildings surrounding Budolfi Cathedral were demolished. The significance of these innovations was emphasized again and again.

The political aim of the innovations was the creation of jobs in order to reduce the impact of the economic crisis, and they represented modern, forward-looking activity in keeping with the spirit of the times. From April 1925 and throughout the 1930s, Aalborg was governed by the Social Democrats. This government was headed by the energetic mayor,

Marinus Jørgensen, whose convincing political rhetoric and actions lay behind many of the initiatives taken to modernise the town. In contrast, the opposing conservative faction appeared defensive and critical, and because the Social Democrats had a safe majority, it was difficult for the opposition to effect changes or even to influence developments. The strategy of the local Social Democratic government was to work their way out of the crisis and unemployment by creating jobs. The solution to the problem was twofold: work and money. The opposition was sceptical. As a matter of principle, the more conservative politicians were opposed to seeing the city in the role of employer. They argued that taxes would increase to a ruinous level, but this did not happen. In fact, during the 1930s, the city's debt was reduced in relation to its 1925 level, when the Social Democrats came to power.

Political dispute was also expressed in an on-going debate about aesthetics and standards of beauty. Unlike the Social Democrats, the conservative politicians were not fascinated by the functional style of architecture, and the fact that the mayor's son-in-law, architect Carlo Odgård, was chosen to design many public and private buildings during this period also gave rise to dissatisfaction.

Efforts were made to solve the economic crisis by both ideological and cultural means. *Nordjysk Udstilling* [The North Jutland Exhibition] held in Aalborg in June and July 1933 had two aims. One was to inspire a feeling of optimism and keep the crisis from becoming worse by creating jobs. Secondly, it would showcase modern Aalborg for the rest of the world. The exhibition was the brainchild of

artist Viggo Vagnby, and together with architects C. Odgård and E. Glahn, he designed an exhibition area in the new functional style. Today only the exhibition's landmark, The Aalborg Tower, remains. The exhibition was a huge success, and over a period of two months, 390,000 visitors marvelled at commercial, historical and cultural innovations. On June 21st, designated "Chicago Day", a speech by Prime Minister Stauning to Danish emigrants was transmitted by radio across the Atlantic to the World Exhibition in Chicago on "Denmark Day". This was the first direct radio transmission from Denmark to the United States.

Less well known is "*N.U. 2, Bo Bedre*", a 10-day exhibition organized by *Aalborg Husmoderforening* [Aalborg Housewives' Association] in June and July of 1936 at the same site as the North Jutland Exhibition. Modern living was the focus of this exhibition, and its aim was to instruct the housewife in the newest advances in science, economy, hygiene and industry to enable her to create a better, happier home to house a healthier family. It was a scoop for the organizers that newly married Crown Princess Ingrid opened the exhibition.

Under Social Democratic rule, the tempo of the town increased and its traffic problems were solved by the opening of a main thoroughfare through the town and across the Limfjord, thus making room for a modern means of transportation, the automobile. Arguments about how to solve Aalborg's increasing traffic problems had raged since the 1910s. In 1933, a new bridge across the Limfjord was opened, replacing the pontoon bridge built in 1865. The previous year had seen the opening of a corridor



connecting traffic from the town of Hobro south of Aalborg with the new bridge and giving trains a more direct route through the town. This corridor, known as the "Vesterbro breakthrough" became a symbol of progress and an exponent of the accomplishments of Aalborg's Social Democratic government. Old sections of town were demolished to make way for new with no veneration for the old. A modern, and for the times, very wide street was laid out and lined with buildings in the functional style of architecture with space for modern shops and business headquarters. This creation of a traffic corridor was followed in 1935 by the clearing of the area surrounding Budolfi Cathedral. This part of town with houses that had stood for generations, narrow streets and alleys, pubs, dark backyards and passages disappeared to bring light, air and a healthful atmosphere to the town. Town planning in Aalborg in the 1930s consisted of efficient, total clearance of the land and the laying out of straight streets. Such tools as town renewal and restoration were simply not available in the 1930s. There were some who argued in favour of preserving individual, unique buildings, but like the voices of those who occupied the houses that were torn down, they were not heard.

Once the Social Democratic majority had solved traffic problems on the ground, they began to look up, and with the broad support of politically adept airplane enthusiasts, air traffic headed the agenda. In cooperation with the town council, the private landing ground of Civil engineer Gunnar Larsens at Rørdal, near the Aalborg Portland cement factory where he was a manager, was opened for regular flights to Copenhagen in March, 1936. Denmark

had its first scheduled domestic flight. The Aalborg city airport opened at Rødslet north of the Limfjord in May 1938 and became Denmark's first domestic airport. In July of that year, and with tremendous press coverage, Aalborg's town council held the world's first airborne council meeting. The opening of the airport was directly responsible for the decision of the ultra-modern enterprise, Skandinavisk Aero Industri A/S, to move their manufacture of KZ planes to Aalborg early in 1939.

The local government ensured that the steps taken to make Aalborg a modern town were both well-staged and well-documented. The many opening ceremonies and other special occasions that accompanied the changes made in the town were filmed and photographed. In the 1930s, there were many occasions when Prime Minister Stauning and later Minister of Transportation Fisker came to Aalborg to make speeches praising the town and its progress. These ceremonies were often followed by banquets in the new restaurant, Kilden. The celebrations attracted crowds of people. Although it is difficult to estimate the exact number of people in a crowd, the press often noted the attendance of 30 to 40,000. A record number of 75,000 were present for the opening of the airport at Rødslet in 1938. The total population of Aalborg, including the residents of the surrounding towns of Nørresundby, Sundby-Hvorup, Nørretranders and Hasseris, was 83,000 in 1938.

The initiatives taken in Aalborg in the 1930s continue to characterise the city as we know it today.

# Selskabet for Aalborgs Historie

Selskabet for Aalborgs Historie er et byhistorisk selskab med ca. 850 medlemmer. Siden 1967 er der udgivet 33 temarettede årbøger. Flere af årbøgerne er afviklet i samarbejde med Aalborg Historiske Museum.

Et medlemskab gælder for familien. Kontingentet er 110,- kr. Medlemmerne får tilsendt årets Aalborgbog med medlemskort, der giver adgang til Aalborg Historiske Museum og museet på Lindholm Høje. Desuden får medlemmerne indbydelse til gratis at overvære 20 "torsdagsforedrag", der afvikles i samarbejde med de kulturelle foreninger i Aalborg, 10 i efterårs- og 10 i forårssemestret. Forelæsningerne omhandler bl.a. den nyeste forskning inden for historie og arkæologi og bliver fremlagt i universitetets auditorium "T", Strandvejen 35, Aalborg.

Generalforsamlingen 2003 blev afholdt på Aalborg Portland cementfabrik med mere end 200 deltagere. Man samledes i virksomhedens velfærdsbygning, blev her informeret om fabrikken generelt, fik derefter en interessant rundvisning på cementfabrikkens område, idet fabrikken stillede 4 busser med guide til rådighed.

Efterfølgende blev generalforsamlingen med Niels Hjulmand som dirigent afviklet i velfærdsbygningen. Flemming Gjedde blev valgt som suppleant, øvrige valg af styrelse var genvalg. Der blev taget afsked med Paul Rasmussen in absentia. Paul Rasmussen var medstifter af foreningen og har været primus motor i udgivelsen af Aalborgbogen i mere end 30 år. Som afslutning på en begivenhedsrig aften var Aalborg Portland vært ved et traktement.

Aase Daarbak

# Styrelse

Aase Daarbak (formand)  
Skolevej 39  
9400 Nørresundby  
Tlf. 98 17 49 11

Bent Øllegaard Andersen (kasserer)  
Bondropsgade 14 B  
9400 Nørresundby  
Tlf. 98 19 20 67

Flemming Pedersen  
Grønlands Torv 1  
9210 Aalborg SØ

Holger Hassing Povlsen  
Langgade 49  
9000 Aalborg

Knud Hassing Povlsen  
Hellevangen 2  
9210 Aalborg SØ

Anette Rüdinger  
Stoholm 2  
9270 Klarup

Flemming Gjedde (suppleant)  
Nørregade 28  
9000 Aalborg

Anthon Guldberg Poulsen  
(suppleant)  
Niels Ebbesens Gade 5 A  
9000 Aalborg

Bente Jensen  
Aalborg Stadsarkiv  
Arkivstræde  
9000 Aalborg

Lars Chr. Nørbach  
Aalborg Historiske Museum  
Algade 48  
9000 Aalborg

Vagn Rasmussen  
Skole- og kulturforvaltningen  
Godthåbsgade 8  
9400 Nørresundby

*Distribution*  
Skolevej 39  
9400 Nørresundby  
Tlf. 98 17 49 11

*Kommission for boghandlere*  
Viggo Madsens Boghandel  
Bispensgade 10  
9000 Aalborg  
Tlf. 98 13 20 98

# Selskabets tidligere årbøger

- 1967: De gamle fotografier i Aalborg m.m. (udsolgt)
- 1968: Færger, broer, tunnel (udsolgt)
- 1969: Til lands, til vands og i luften (udsolgt)
- 1970: Forsvundne gader og gyder (udsolgt)
- 1971: Den gammelkære brændevin (udsolgt)
- 1972: Fra Povl Pop til Poul Pagh 1 (udsolgt)
- 1973: Fra Povl Pop til Poul Pagh 2 (udsolgt)
- 1974: Dagligliv i Aalborg ved århundredskiftet (udsolgt)
- 1975: Liv og huse i et Aalborgkvarter (udsolgt)
- 1976: Aalborgs apotekere (udsolgt)
- 1977: Landsbymiljøer ved Aalborg (udsolgt)
- 1978: Aalborg Teater 1878-1978 (udsolgt)
- 1979/80: Aalborg og fabrikkerne – byvækst i 1890'erne (udsolgt)
- 1981/82: Aalborg og forandringerne – fotos fra byen (udsolgt)
- 1983/84: Vesterbro – et gennembrud (udsolgt)
- 1985: Aalborg og herregårdene (udsolgt)
- 1986: Glas og mennesker (udsolgt)
- 1987: Hugo Matthiessens Aalborg (udsolgt)
- 1988: Jens Bangs Stenhus (udsolgt)
- 1989: Skolegade-kvarteret i Aalborg (udsolgt)
- 1990: Store Nygade-kvarteret i Aalborg (udsolgt)
- 1991: Hasseris Villaby – huse og arkitektur (udsolgt)
- 1992: De ædle druer – Vinhandlere i Aalborg
- 1993: Aalborg og Limfjordslandet (udsolgt)
- 1994: Lindholm Høje – Gravplads og landsby (udsolgt)
- 1995: Ta' bussen til byen ... (udsolgt)
- 1996: Aalborg og Garnisonen
- 1997: Gadeliv i Aalborg – i åløbenes tid (udsolgt)
- 1998: Banken på Gammel Torv
- 1999: Aalborg og Søfarten
- 2000: Aalborg gråbrødrekloster
- 2001: Vestbyen i Aalborg
- 2002: Aalborghåndværk i Nordjylland



KØBENHAVNS KOMMUNES  
HOVEDBIBLIOTEK

Afd. for historie og  
geografi

Krystalgade 15  
1172 København K  
Tlf. 33 73 60 60

NMAG

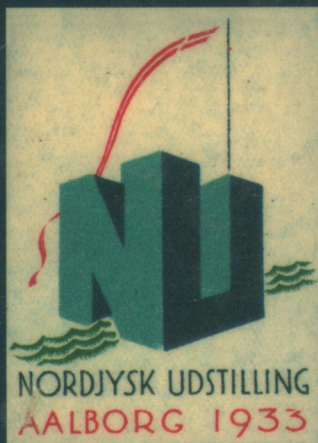
NÆRMAGASIN 0-820-396-2



46.4 Ålborg

Aalborg-bogen  
2003

ex. 242



3764454242



101

KØBENHAVNS  
KOMMUNES  
BIBLIOTEKER