

By, marsk og geest



By, marsk og geest 12

Kulturhistorisk årbog for Ribe-egnen

Udgivet af Ribe Lokalkiv & Den antikvariske Samling i Ribe

Forlaget Liljebjerget

2000

Redaktion: Jakob Kieffer-Olsen (ansv.),
Susanne Benthien, Claus Feveile,
Lars Hammer, Søren Mulvad og
Lilian Skønager

Lay-out: Lars Hammer

Tryk: Winds Bogtrykkeri A/S, Haderslev

©: 2000 Forlaget Liljebjerget

Liljebjerget er navnet på Den anti-
kvariske Samling i Ribe's forlag.
Det blev oprettet i 1997 til minde
om og med testamentariske midler
fra Ellen og Christian Almhede.

Forlagets navn rækker tilbage til
Anders Sørensen Vedel. Han udgav
i årene 1591-92 otte bøger, der var
"Prentet paa Liliebierget udi Ribe".
Om disse bogudgivelser og trykke-
riet se "By, marsk og geest 10" 1998.

ISBN 87-89827-30-9

ISSN 0905-5649

Bindets baggrundsillustration: Videnskabernes Selskabs Kort, 1804

Illustration på forsiden, se s. 67

Illustrationer på bagsiden, se s. 13, 40, 54 og 73

Indhold

Per Kristian Madsen	
Trekantrelieffet over Ribe Domkirkes Kathoveddør	
– et monument over en angrende, retmæssig konge.	5
<i>The Gable Relief above the gate to the southern transept of the Cathedral of Ribe</i>	
– a monument to a repentant, rightful king	27
Marie F. Klemensen	
Et middelalderligt benværksted	
– arkæologiske undersøgelser på Vægtergade 2 i Ribe	29
<i>A medieval boneworkshop</i>	
– archeological excavation at Vægtergade 2 in Ribe	45
Hanne Dahlerup Koch	
Gader i almindelighed	
– og Ribes i særdeleshed	47
<i>Everyday Streets</i>	
– especially in Ribe	59
Susanne Benthien	
Arkitekt Axel Hansen og hans arbejder	
– en registrant i Ribe Lokalarkiv	60
<i>Architect Axel Hansen and his work</i>	
– a registrar in Ribe's local archive.	70
Mogens Juhl	
Stormflodsminder i Ribe	
– og nærmeste omegn	72
<i>Man made memorials to floods in Ribe</i>	
– and the surrounding country	83
Ribe Museumslaug	84

Gader i almindelighed

– og Ribes i særdeleshed

Af Hanne Dahlerup Koch

Artiklen beskæftiger sig med, hvordan middelalderens gader i Ribe så ud, og hvem der havde ansvaret for dem. Baggrunden er, at omkring halvdelen af byens gader, især i de sidste ca. 10 år, har fået renoveret deres kloaknet, og det har givet Den antikvariske Samling mulighed for at udføre undersøgelser af ældre gadeanlæg. Det samme er sket i en række andre danske byer, hvor de lokale museer på lignende måde har undersøgt byens gader. Artiklens forfatter har foretaget en sammenlignende undersøgelse af gadeudgravningerne fra ni byer, blandt dem Ribe. I artiklen påvises på hvilken måde, Ribes gader adskiller sig fra andre byers, men også de sammenhænge der er.

mulighed for systematisk at foretage undersøgelser af gaderne. Ca. halvdelen af byens nuværende gader er på denne måde undersøgt (fig. 1), og i bl.a. "By, marsk og geest" er de fleste af disse undersøgelser blevet publiceret af de arkæologer, der har haft ansvaret for udgravningerne¹.

Gadeaktiviteten har Ribe ikke været alene om, den sker i disse år i de fleste af landets byer. Det har betydet, at mange danske museer i de sidste 10 år har måttet foretage omfattende undersøgelser af de middelalderlige byers gader. Artiklens forfatter har i 1998/99 gennemgået ca. 130 undersøgelser

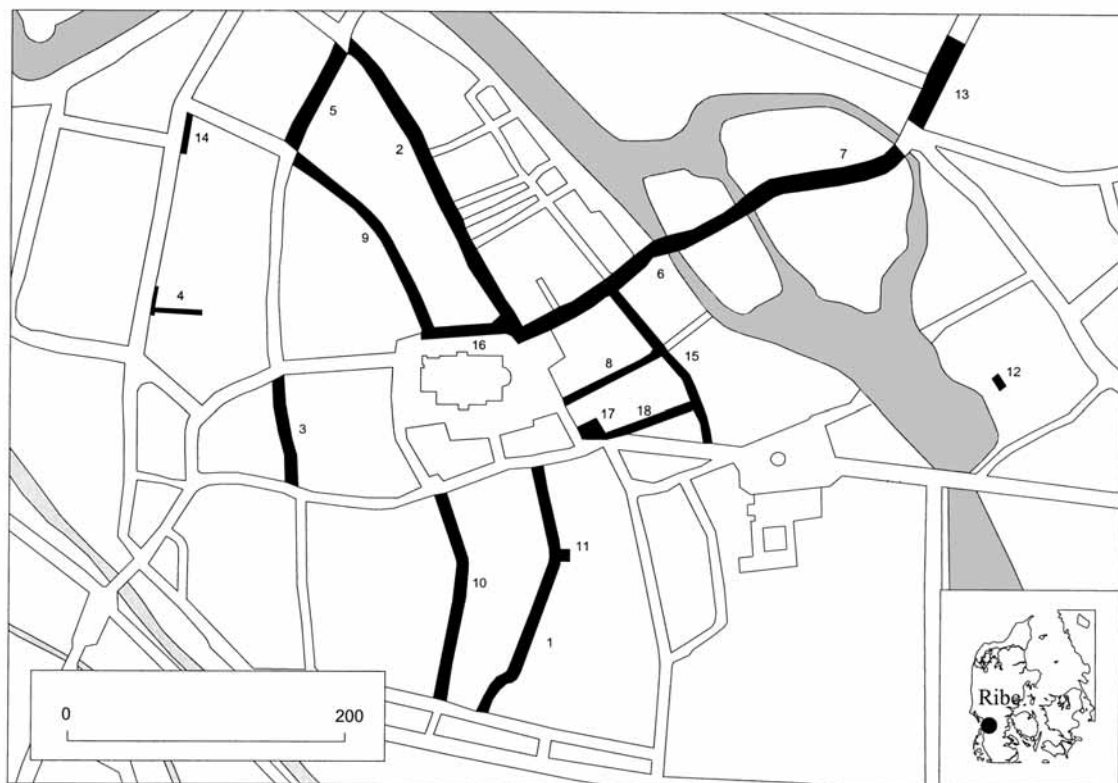


Fig. 1. Kort over Ribe med markering af de hidtil undersøgte gader jf. listen bagerst i artiklen. Tegning: Claus Feveile.

Map of Ribe showing currently investigated streets (see subsequent list).

af middelaldergader i ni danske byer, hvoraf Ribe var den ene². Formålet var først og fremmest at få et overblik over belægningstyperne og deres datering. Netop med hensyn til belægninger viste Ribe sig på mange måder at indtage en særstilling.

Gadeundersøgelser – metoder og problemer

Gadeundersøgelser adskiller sig fra almindelige arkæologiske udgravninger ved, at de næsten altid må ske samtidig med selve anlægsarbejdet. Det er naturligvis noget, der stiller krav til begge parter, entreprenører og arkæologer, om at kunne tilrettelægge arbejdet anderledes, end man plejer at gøre. Modsat hvad mange tror, lykkes det i langt de fleste tilfælde at forene kræfterne og i et godt samarbejde få de forskellige opgaver løst bedst muligt, og sådan har det også været i Ribe (fig. 2).

I praksis tilrettelægges arbejdet sådan, at der, fra rørtracéet (grøften) bliver opgravet med maskine, og til rørene lægges og tildækkes, er tid til, at det arkæologiske arbejde kan finde sted. Dette arbejde består derfor først og fremmest i opmåling af traceets sider, altså profiler på langs af gaden. Ved særlige lejligheder som fundet af Nørreport i Ribe har man naturligvis måttet foretage mere omfattende undersøgelser med brug af mere traditionel udgravningsteknik. Et andet forhold, og her er et af dem, der er specielt for Ribes gader, er, at kulturlagene under gaderne i dele af byen er så tykke (eksempelvis 4,6 m under den nordlige del af Bispegade), at man ikke ved rørlægningen graver til undergrund. Derfor har man i Ribe ofte foretaget boreprøver eller enkelte steder med maskine gravet dybere for på den måde at få viden om jordbundsforholdene.

Generelt får man ved sådanne undersøgelser derfor profiler i hele gadens længde, men ikke i dens fulde bredde, og det bør give anledning til alvorlige overvejelser blandt arkæologer. De manglende tværprofiler betyder, at man mister oplysninger om gadens profil (var den plan eller f.eks. hvælvet, så den blev drænet), om hjulspor, rendestene m.v. og om gadens bredde og herunder, hvor langt tilbage de nuværende skel mellem gade og bebyggelse går. Hvis gaden har haft en træbelægning – og som det vil fremgå, er dette almindeligt i netop Ribe – vil dens konstruktion bestå af flere dele, som derfor ikke alle findes. Det



Fig. 2. Der er andet end arkæologer, der kan volde problemer ved anlægsarbejde i en gade! Foto: Claus Feveile.

It's not just archaeologists who create problems with construction work!

giver særlig anledning til bekymring, fordi der, for hver gang man graver et langsgående tracé i en gade, fjernes noget af dens tværprofil. Med andre ord fjernes gaden styk for styk, uden at man får kendskab til en samlende tværprofil. Når de fleste af de nuværende gader og ikke mindst hovedgaderne i vore middelalderbyer går tilbage til middelalderen, forstår man situationens alvor.

Finder man da kun middelaldergader under de nuværende gader? Nej, og i det hele taget er en bys gadenet ikke så stabilt, som man tit tror. Netop i Ribe har vi således nogle fine eksempler på nedlagte gader, der er blevet fundet ved udgravninger inde på matrikler, og vi har oplysninger i de skriftlige kilder om, hvordan man ændrede på gadeforløb³. Specielt udgravningen af et nedlagt gadeforløb mellem Sønderport og Riberhus, som er fundet ved udgravningerne i Slotsgade 3-7 og i Dag-

margården, har givet en fin lagserie af gadebelægninger (fig. 3). Ved udgravningen af nedlagte gader har man både mulighederne for at få tværprofiler og nok så vigtigt, 48 er de yngre senmiddelalderlige belægninger, i reglen stenbrolægninger, bevaret. I de eksisterende gader er de nemlig i reglen fjernet af de efterfølgende gadeanlæg, som det skal omtales nedenfor.

Gade og vej – et definitionsspørgsmål

I daglig tale bruger vi de to ord synonymt, men i arkæologisk sammenhæng er der tydelige forskelle på færdselsårer, og der er derfor brug for en definition: *Vej* bruges om en færdselsåre i det åbne land. *Gade* bruges om en færdselsåre gennem bebyggelse, dvs. landsby eller by. Derimod kan vi ikke anvende betegnelser som gader og stræder til at skelne mellem forskellige gadetyper, for i middelalderen brugtes de i flæng, og den samme færdselsåre kunne betegnes med begge.

Hvis en vej var blevet kørt i stykker, kunne man uden de store problemer forskyde den lidt. De samme muligheder havde man ikke, når færdselsåren løb gennem bebyggelse, for her var den på begge sider kantet af huse, der ikke uden videre lod sig flytte. Det betød endvidere, at efterhånden som kulturlagene voksede (fig. 4), var gaden nødt til at følge med kulturlagstilvæksten. Derfor lagde man nye gadebelægninger ovenpå de gamle, som dermed blev bevaret. Først fra slutningen af middelalderen fik man standset den sta-



Fig. 3. Profil med gadebelægningerne ved Gråbrødre Kloster. Foto: Jakob Kieffer Olsen.

Profile of street levels at the Grey Friar's.



Fig. 4. I Ribe er terrænets hævnning, den såkaldte kulturlagstilvækst, gjort synlig for alle, da man i forrige århundrede frilagde Domkirkens sokkel, så den nu nærmest ligger i et dybt bassin omgivet af gaden, der er i niveau med husbebyggelse på den anden side. Foto: Claus Feveile.

The rise in surface levels due to deposition of culture layers is made visible for all to see in Ribe. Here the foundations of the Cathedral are exposed, lying in a deep pit surrounded by the present streets on a level with the housing.

dige terrænhævning – fordi man fik skabt renovationsordninger – og dermed blev forholdene for gadeanlæggene også ændret. Når man nu renoverede en gade, fjernedes den eksisterende gadebelægning og undertiden tillige de underliggende lag med det formål at få et nyt og mere solidt underlag for den nye færdselsflade. Derved kunne man også genbruge de brosten, man tog op. Det er også i dag praksis at foretage sådanne afgravninger, når en gade skal have ny belægning. En gadebelægning består nemlig ikke kun af det, man kan se over jorden, asfalt eller brosten, men også af de underliggende bærelag. Sammen skal de kunne modstå det tryk, færdslen afsætter.

Gader uden belægning

I virkeligheden var tørre jordveje (gader) de mest skånsomme at færdes på, det gjaldt for dyr, mennesker og materiel. Jordveje kan være svære at påvise arkæologisk, men et eksempel, hvor hjulsporene var bevaret, er gaden fundet i Slotsgade 3-7 og Dagmargården. Afstanden mellem sporene var ca. 1 m. Der var imidlertid et problem ved jordveje, som betød, at de ikke i det lange løb kunne bruges i en by. De blev nemlig slidt nedad af færdslen, så de blev til hulveje. Sliddet afhang naturligvis af trafikens intensitet, men netop i byerne var den generelt større end i det åbne land. Da byernes terræn og dermed bebyggelsen jo hævedes p.g.a. kulturlagstilvæksten, kunne den modsatte tendens for byernes gader naturligvis ikke gælde. Løsningen var at give gaderne en fast færdselsflade og til stadighed forny den. Generelt ser det ud til, at dette behov først har gjort sig almindeligt gældende i slutningen af 1200-tallet, men igen med Ribe som en markant undtagelse. Årsagerne hertil skal formentlig søges i byens betydning og dermed færdselens størrelse samt i dens jordbundsforhold.

Belægning

En gade (eller vej) opbygges i dag, så den består af flere lag. Vejbelægningens hovedbestanddele er et eller flere bærelag og øverst det egentlige færdselslag, slidlaget, der i vore dage i reglen er asfalt. Middelalderens gader var opbygget mere enkle, men dog med de samme hovedbestanddele: et bærelag (der ikke nødvendigvis var kunstigt udlagt) og det egentlige færdselslag. Fællesbetegnelsen belægning vil derfor blive brugt om lag og konstruktioner, der bevidst er lagt som bærelag eller færdselslag i middelaldergaderne.

Til færdselslaget var hovedmaterialerne – i den nævnte rækkefølge – sten og træ i de undersøgte byer, med Ribe som den markante undtagelse. I denne by var sten erstattet af andre materialer, og gader med træbrolægning var det almindeligste i den første del af middelalderen.

Blandt det, der afgør valget af materialer, er de jordbundsforhold, som i forvejen findes på stedet, og her er vi ved et af de forhold, hvor Ribe afgørende skiller sig ud fra de fleste af de øvrige byer. I Ribe er en væsentlig del af byen, nemlig

anlagt på opfyldning, skabt ved at hælde affaldslag (kulturlag) i Ribe Å's forgreninger og arme (fig. 5). Med andre ord har mange af de ældste gadeanlæg skullet anlægges på kulturlag, der har en anderledes blød konsistens, end når man, som tilfældet normalt var i andre byer, kunne bruge geologisk dannede ler-, grus- eller sandlag. Tilmed var beliggenheden ved Ribe Å ensbetydende med mulighed for oversvømmelser, og det betød en stadig vandtilførsel og dermed høj fugtighed i de opfyldte lag.

Derfor har det tidligt været nødvendigt med en gadebelægning, som forhindrede færdslen – både den gående og kørende – i at sidde fast i mudder. Det er nok hovedforklaringen på, at de fleste af byens gader allerede omkring 1200 og kort tid derefter får en brolægning, og at den var af træ.

Ribes træbelagte gader

Kendskabet til Ribes træbelagte gader er ikke ny. Da byen i 1886 fik nedgravede vandledninger, blev arbejdet fulgt af stiftsfysikus J. J. Kiær. Hans egentlige interesse i arbejdet var, at man derved fik forbedret sundhedsforholdene i Ribe. Derfor var han interesseret i at få oplysninger om byens jordbundsforhold og dermed kvaliteten af drikkevandet fra byens brønde, så man kunne se, om forbedringen af byens vandtilførselse ville få betydning for sundhedsforholdene i byen. Han foretog en systematisk indsamling af oplysninger om jordbundsforholdene i gaderne, som blev gravet gennem, da vandrørene skulle lægges. Blandt det han også indsamlede var oplysninger om lodretstående pæle i flere af byens gader – rester af træbelægninger.

Ved undersøgelser siden 1970'erne er sådanne pæle og dermed træbelægninger påvist i Bispegade, Grønnegade, Gråbrødregade, Præstegade, Puggaardsgade, Sortebrødregade og som stolpehuller i nedlagte gader i Dagmargården og Slotsgade 3-7. På Overdammen er der også fundet stolper, men blandt dem kan nogle være fra bebyggelse og andre fra en bro i forbindelse med en mulig sluse over dæmningen. Ifølge Kiærs oplysninger kan også Fiskergade og Badstuestræde føjes til, samt vist nok Skolegade. Ingen af de tre gader er undersøgt senere.



Fig. 5. Kortets grå områder viser de dele af byen, hvor undergrunden ligger i kote 2 m og derover. De har ligget som øer i Ribe Å. Også under Sct. Katarinæ kloster har undersøgelser (Madsen u.a. 1984, Frandsen, Madsen & Mikkelsen 1990:185f.) vist, at der lå en mindre ø. De hvide områder er skabt ved at foretage opfyldning med kulturlag, og derved indvinde land fra åen. Som det ses, er de fleste af bykernens gader anlagt på de opfyldte områder.

The grey areas define parts of the town where sub-strata lie 2 m or more above sea-level. They have lain as small islets in the river Ribe. Research shows that there was also a small island under St. Catherine's cloister. The white areas were man-made by infilling with culture deposits, thus winning land from the river. Clearly, most of the streets of the town have been laid down over infilled areas.

Træbelægningens konstruktion

“En regelmæssig Pælesætning af 6-8 Fod lange Pæle, i den øverste Del gennemborede og med Træpløkke, paa hvilke endnu til Dels hviler horizontale Planker, som øjensynligt har dannet Broer” var Kiærs beskrivelse af belægningen i Præstegade⁴.

Belægningen er da også overalt udført som en brokonstruktion, dvs. med de lodrette stolper som de bærende for konstruktionen. Mellem dem har været langs- og/eller tværgående lægter, hvorpå selve færdselsfladen, bestående af planker lagt på

tværs af gadens længderetning, har hvilet. Ved de nyere undersøgelser er det stort set kun de lodretstående stolper, der er fundet bevaret. Resten af konstruktionen, dens øvre dele, har ligget så højt, at de har været mere udsat dels for forrådnelse, og dels for at blive fjernet af yngre gadebelægninger.

Stolpernes tværsnit er 15-30 cm, og blandt de stolper, der er taget op af hensyn til anlægsarbejdet og/eller for at kunne anvendes til dendrodateringer, er stolper med længder på mere end 4 m (fig. 6). De fleste er af egetræ, men bøg er også repræsenteret. Hvor gaderne var blevet anlagt på



Fig. 6. Stolpe af egetræ på 4,15 m tages op i Grønnegade.
Foto: Hans Skov.

An 4.15 m oak post raised from Grønnegade.

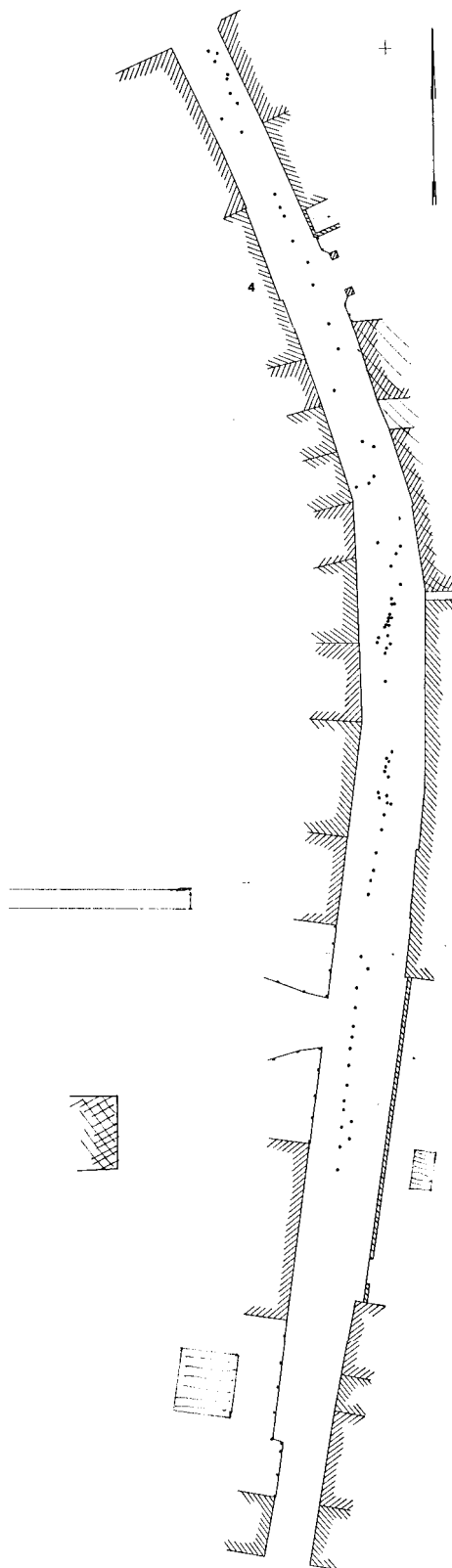
de metertykke kulturlag, var stolperne blevet nedrammet, mens de i den højereliggende del af byen var nedgravet. Stolperne er velegnede til at datere gadebelægningen med, fordi de i reglen er blevet fældet for at blive brugt til netop dette formål. Det samme gælder ikke nødvendigvis de øvre dele af gadebelægningen, hvor genanvendt træ nemt har kunnet bruges, og hvor reparationer også har været nødvendige⁵. Dendrodateringerne viser, at de nævnte gader alle har fået denne imponerende gadebelægning indenfor perioden ca. 1200-1250 (fig. 7).

Til sammenligning skal nævnes, at der blandt undersøgelsens øvrige byer (se note 2), kun i Roskilde fandtes et eksempel på noget tilsvarende. Efter ca. 1450 havde byens hovedgade, Algade, og en af de tilstødende sidegader fået en sådan træbro som belægning, men her var stolperne nedgravede og ofte af genanvendt træ. Grunden til, at man da valgte den samme løsning som flere hundrede år før i Ribe, var imidlertid den samme: gaden bestod på det tidspunkt af 1-2 m kulturlag bestående hovedsageligt af møddingslag indeholdende uomsat organisk materiale.

Hovedforklaringen på, at man valgte brokon-

Fig. 7. Puggaardsgade med de stolper fra træbelægningen der registreredes i 1989. Opmåling: Per Kristian Madsen.
Tegning: B. H. Nielsen.

Puggaardsgade with posts from the boardway registered in 1989.



struktionen i Ribe må være, at den var den mest solide, når jordbundsforholdene var så bløde. Sten eller træ, der blot lægges ud på jordoverfladen – en løsning der kendes fra andre byer – ville i de bløde kulturlag hurtigt blive trykket ned af færdslen med en ujævn færdselsflade som resultat – og dermed ville man være lige vidt. Den forklaring kan imidlertid ikke bruges som begrundelse for valg af denne belægning i de højereliggende dele af byen, Dagmargården og Slotsgade 3-7. Her er den mest sandsynlige, at det andet hovedmateriale – sten – ikke var så let tilgængeligt i området umiddelbart omkring Ribe. Træet kunne hentes i de store skovarealer mod øst, og det var nemmere at fælde og transportere over land, end at indsamle og transportere sten på samme vis. En yderligere understregning af stenfattigdommen får vi ved de to sidstnævnte undersøgelser netop i en gadebelægning, der var ældre end træbelægningerne.

Knoglebelægning

I ingen anden dansk by er der, så vidt vides, fundet gadebelægninger bestående udelukkende af dyrekogler. Men det er der i Ribe. Ved udgravningerne i Dagmargården og Slotsgade 3-7 er fundet strækninger, som var belagt med et tykt lag dyrekogler, førstnævnte sted dog med småsten indblandet. Belægningen var nogle steder lagt direkte på de geologisk dannede sandlag, der udgør undergrunden – et solidt underlag. Det har betydet, at man forinden har fjernet såvel det oprindelige muldlag som evt. tilkomne kulturlag. Andre steder lå den på det oprindelige muldlag. Belægningen er beskrevet som “af dyrekogler og horn samt fiskeknogler. Der er knogler af tilsyneladende alle typer: kæber, ribben, rørknogler, tænder, hvirvler, kraniestykker, fod/tåknogler osv.”⁶ (fig. 8). Den er dateret til 1100-tallet.

I virkeligheden er belægningen, det særegne materiale til trods, en nøje parallel til de belægninger, der normalt er fundet som de ældste gadebelægninger i de øvrige byer. Forskellen er kun, at belægningernes færdselsflader dér består af stenlag. I de fleste byer fik gaderne denne type belægning omkring 1300, men både ældre og yngre eksempler er fundet. I det stenfattige Ribe har man blot skiftet det traditionelle materiale ud med et



Fig. 8. Slotsgade 3-7, knoglebelægningen. Foto: Lis Andersen.

The bone surfacing at Slotsgade 3-7.

andet hårdt materiale, der var lige for hånden i køkkenaffaldet, og dér fandtes i store mængder. Mulighederne for at bruge denne type belægning var meget begrænsede i Ribe, fordi den kræver et underlag, der primært består af geologisk dannede faste lag. Reelt var det derfor kun på de oprindelige øer, det lod sig gøre.

Stenbrolægninger

I det lange løb kunne man selv i Ribe ikke klare sig med sådanne alternative løsninger, men måtte anvende sten som andre steder. Det blev i form af stenbrolægninger. Herved forstås belægninger, hvor hver enkelt sten er sat i et sættelag, det vil i reglen sige et underlag af sand eller grus, der kan være mere eller mindre lerblandet. Sættelagets funktion var at fordele trykket fra færdslen. Dette kunstigt udlagte lag gav samtidig mulighed for, at man nemmere kunne modellere gadens profil, f.eks. give den hældning så vand og væde kunne

rende af og ned i de rendestene, der tilsyneladende også først kommer med denne type belægning. Med indførslen af stenbrolægning i Ribes gader blev deres udseende som i de øvrige byer.

Stenbrolægninger anvendes ikke kun på gader, men også i gårde og som gulve i f.eks. stalde og udhuse. De stenbrolægninger, der krævede det største antal sten, har dog været dem i gaderne. Spørgsmålet er, hvornår man begyndte herpå. Svaret er ikke så ligetil, men de findes i reglen som de højstliggende og dermed yngste. Lige akkurat denne placering har imidlertid også betydning, at de har ligget mest udsat og derfor ofte er fjernet. Det er næsten kun ved udgravning af nedlagte gader, vi finder stenbrolægningerne bevaret. De er derfor en stor sjældenhed, og Ribe er heldig at have et eksempel herpå eller rettere have haft, for den har måttet fjernes af hensyn til det efterfølgende anlægsarbejde. Det drejer sig igen om den nedlagte gade, der fandtes ved udgravningerne i Slotsgade 3-7, og hvis stenbrolægning blev lagt i løbet af 1300-tallet. Midt i brolægningen gik rendestenen (fig. 9). Fra de øvrige gader er der kendskab til mindre partier bevaret brolægning, hvoraf nogle er middelalderlige og andre yngre.

Genbrug og sandlag

Fjernelsen af færdselslaget i en stenbrolægning, altså selve stenene, kan være gjort i forbindelse med, at man lagde en ny belægning – man genbrugte stenene. Netop i det stenfattige Ribe kan dette have været reglen. Det underliggende sættelag var der derimod ikke altid grund til at fjerne, først i vor tid, hvor gadeanlæggene hviler på et tykkere bærelag end tidligere, kan det være sket. Har man optaget stenene og ladet sættelaget ligge, vil dette lag derfor have en karakteristisk bølget overflade skabt af stenaftrykkene. Naturligvis kan man efterfølgende have planeret sættelaget, men man kan lige så vel og mere bekvemt blot have lagt den nye belægnings sættelag direkte ovenpå det gamle. Problemet er altså, hvordan man skal tolke sandlag i gadeprofilerne. I Ribe er denne problematik særlig aktuell, fordi der flere steder – og særlig på strækningen Overdammen-Melldammen-Nederdammen – i gadeprofilerne er sandlag på sandlag. Hvis disse sandlag er rester af sættelag, kan det betyde en meget tidlig datering

af stenbrolægninger i Ribe, nemlig fra midten af 1200-tallet. Men andre muligheder må tages i betragtning. Der er peget på, at sandlagene også kunne være underlag for en træbelægning⁸, at man kan have udlagt flere sandlag som vejfundamentering på samme måde som man til husbygning anvendte sandfundamenter lagt af forskellige typer sandlag, eller på at man slet og ret har udlagt sandlagene som belægning, dvs. færdedes direkte herpå. På dæmningen kan forholdene tale for det sidstnævnte. Stedet har i sagens natur været fugtigt, og regnvand har haft svært ved at løbe af i det klæglær, der udgjorde dæmningens fyld, og her kunne det fugtsugende sand skabe en tør overflade (fig. 10).

Andre belægninger

En almindelig kendt type belægning er ris dvs. grene og kviste, som er lagt ud på jorden. Denne belægningstype, rislag, findes normalt kun på mindre strækninger. Nylig er der i Ribe, ved ud-



Fig. 9. Slotsgade 3-7, stenbrolægningen med rendesten i midten. Foto: Lis Andersen.

The pavement with a gutter in the middle at Slotsgade 3-7.

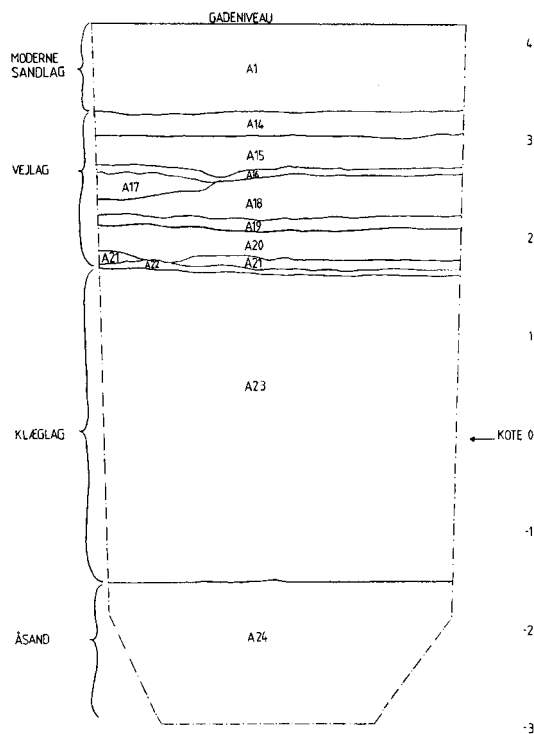


Fig. 10. Et profilsnit fra Nederdammen. Vejlagene eller rettere gadelagene er udelukkende af sand. Er de udlagt som sådan, eller har de været sættelag for brobelægninger? Tegning: Hans Skov.

A cross-section at Nederdammen. The road, or more correctly street levels are, without exception, of sand. Have they functioned thus, or were such merely the foundations for pavements?

gravningen i Nygade, fremkommet et ekstraordinært fint eksempel på typen⁹ (fig. 11). Men det er også muligt, at de faskinelag, der er fundet på bl.a. dæmningen, Overdammen-Mellemdammen-Nederdammen, kan have haft en dobbelt funktion: at holde på dæmningsfylden og være færdselslag. Andre steder i byen er der i gadeprofilerne lag med grene og kviste, der også kan have haft denne funktion, eller der er lag tolket som formuldet træ, som derfor også kan have været denne type.

En anden type træbelægning af enkel konstruktion er muligvis fundet på Overdammen, ud for nr. 8. Den består af tværgående planker, der hviler på lægter, der er lagt direkte på jorden. Denne belægningstype er ligeledes almindelig kendt, men er i reglen kun anvendt meget lokalt. Også på Overdammen har der åbenbart været tale om en enkelt grundejers udlægning af en gadebelægning, hvil-

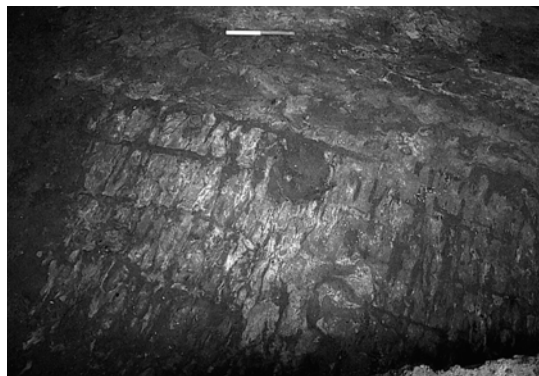


Fig. 11. Nygade, vejbelægning bestående af risflet. Foto: Annemette Kjærgård.

Nygade, hurde surfacing.

ket understreges af, at træet tydeligvis var genanvendt (fig. 12). En usikker dendrodatering til 1183 af den ene lægte, kan derfor heller ikke bidrage til datering af gadebelægningen. Tilsvarende belægninger er muligvis fundet i Præstegade og i Dagmargården. En endnu enklere træbelægning var den, der er vist på fig. 13.

Som nævnt kan sandlag være lagt ud som færdselsflade. Andre steder (Slotsgade 3-7 og Præstegade) er der observeret muslingskaller, der har været lagt som et færdselslag.

Kongemagten som bygherre

Ribe er den eneste af de ni undersøgte byer (der tæller flere af landets øvrige store middelalderbyer som Roskilde, Odense, Viborg, Århus og Ålborg), der så tidligt som i 1200-tallets begyndelse, har fået gadebelægning i samtlige gader, som vi har kendskab til arkæologisk, og det understreger byens daværende betydning. For de øvrige byers vedkommende er det først sket omkring 1300. Jordbundsforholdene i dele af byen har, i sammenhæng med at færdselen ikke har været ubetydelig, krævet det her tidligere end de fleste andre steder, men også i de dele af byen, der havde mere tørre jordbundsforhold, har gaderne fået belægning.

De nævnte gadebelægninger: knoglelagsbelægningen, træbelægningen i stolpekonstruktion og stenbrobelægningen, er alle lagt som belægning i gadens fulde udstrækning. Alt dette viser, at der bag anlæggelsen af gadebelægningen må have

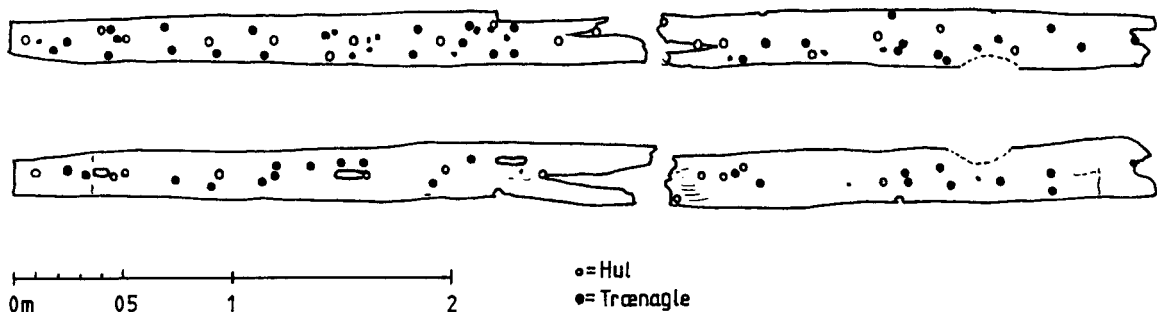


Fig. 12. Træstykke der var genanvendt, måske som del af gadebelægning. Rentegning: B. Nielsen.

Woodwork, recycled perhaps as part of a road surface.



Fig. 13. Et eksempel på en lokal belægning fra Gråbrødregade. Før træbelægningen i stolpekonstruktion blev anlagt, lå der sådanne langsgående trædeplanker i en del af gaden. Foto: Claus Feveile.

An example of a local surface in Gråbrødregade. Before a plankway on posts was constructed, there lay a lengthways boardwalk in part of the street.

været en magt, der kunne byde, styre og koordinere det store anlægsarbejde, der var tale om. På dette tidspunkt, 1100-tallet og 1200-tallets begyndelse, må denne magt være kongemagten. Efterhånden som byen får eget styre, har dette også haft ansvar for gaderne, der var byens offentlige og dermed fælles rum. Fra andre byers stadsretter og dokumenter ved vi, at det normale var, at grundejerne var ansvarlige for vedligeholdelse af gadestykket foran grunden, et forhold der sikkert er lige så gammelt som byerne. Vedligeholdelsen indebar dels renholdelse (der var forbud mod at bruge gaden som møddings- og affaldsplads), dels vedligeholdelse af gadebelægningen. Det kunne indebære individuelle løsninger med lokale belægninger (jfr. fig. 12-13), og herunder at man i stedet for renholdelse lagde en ny belægning ovenpå, så gadens niveau blev ujævnt. I ansvaret for vedligeholdelse af belægningen lå imidlertid først og fremmest, at man bidrog med arbejdskraft (egen eller lejet) og andet, når en gade skulle have ny belægning.

I 1200-tallets første halvdel fik Ribes gader sin træbelægning, og herefter har vi intet kendskab til større belægningsarbejder i middelalderen, bortset fra gadestykkerne i Slotsgadeudgravningen og ved Gråbrødre Kloster. Årsagen hertil er først og fremmest, at der er foretaget afgravninger. Det viser det forhold, at det er normalt i gadeprofilerne, at 1200-tals lag direkte overlejres af nyere lag, efterreformatorsche og recente (fig. 14). Pletvis er der nogle steder fundet rester af yngre belægning-

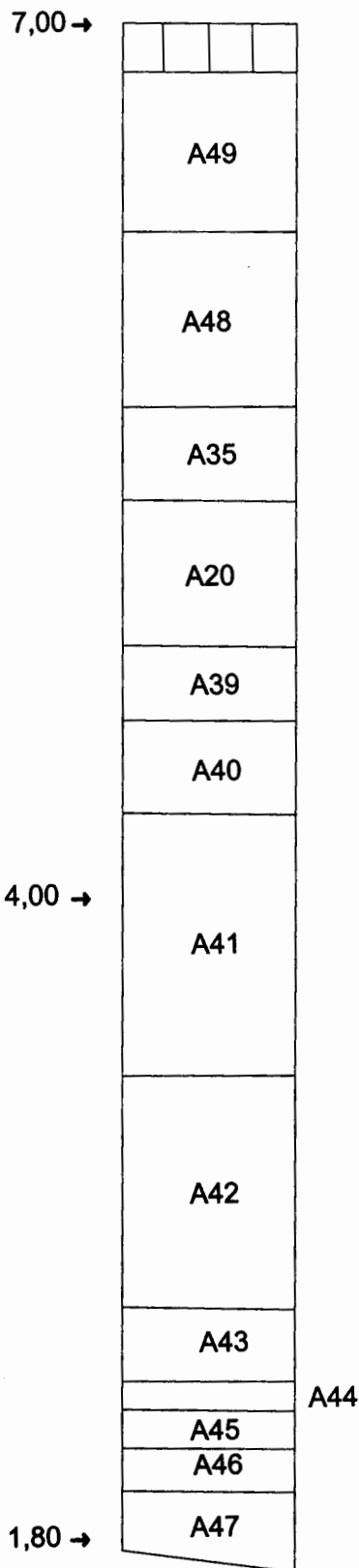


Fig. 14. En målsat boreprøve i Bispegade ud for nr. 6. Piloteringen af gadenstræbelægning var sket fra lag A20 og A35. P.g.a. fund af bl.a. stentøj i A35 må dele af laget dog være dannet efter belægningen. Direkte på A35 lå nyere lag. Andre steder i gaden manglede A35 helt. Rentegning: Claus Feveile.

A core sample from outside Bispegade 6. Pilework from plankways occurs at A20 and A35. Stoneware found in level A35 indicates that part of this layer must have been laid down after the street surfacing. Directly over A35 lay more recent levels. At other sites on the street, A35 was completely absent.

ger, men af dem har nogle nok en lokal udstrækning.

På den anden side svarer forholdet med de manglende belægningslag til, hvad der er konstateret generelt, at byerne fra omkring 1300 og til en gang i 1400-tallet ikke har fået nye belægningslag. Dette kan ses i sammenhæng med, at der i det hele taget ser ud til at være en nedgang i urbaniseringen i perioden¹⁰. I perioden var kongemagten svækket og byernes styre ikke fuldt udviklet. Dermed har der ikke været den magt, der kunne igangsætte større anlægsarbejder som f.eks. gadebelægningslag.

Noter

1. Andersen 1997, Andersen 1999, Bentsen 1999, Feveile 1994, Feveile & Skov 1998, Frandsen, Madsen & Mikkelsen 1990, Jantzen, Kieffer-Olsen & Madsen 1994, Petersen 1985, Skov 1991, Skov 1992, Skov 1995, Skov 1998.
2. De øvrige byer var Aalborg, Horsens, Næstved, Odense, Roskilde, Svendborg, Viborg, Århus. Den samlede undersøgelse vil blive publiceret i Koch 2000. Undersøgelsen fandt sted i perioden dec. 98 – april 99 og blev bekostet af Carlsbergfondet. For tilladelse til at benytte materialet fra Ribe takkes Den antikvariske Samling samt de enkelte udgravningsledere.
3. Nielsen 1985, s. 92.
4. Kiær 1888, s. 6.
5. Bentsen 1999, s. 46.
6. Beskrivelse af A249 i dokumentationsmaterialet fra Slotsgade 3-7, j.nr. ASR1200.
7. Andersen 1999, s. 33.
8. Bentsen 1999, s. 45.
9. Venligst oplyst af antikvar Jakob Kieffer-

Olsen, ASR.

10. Andrén 1985 (vedr. 1300-tallet s.102ff.).

Litteratur

- Andersen, Lis: Dæmningen over Ribe Å. *By, marsk og geest 9*, 1997 s. 32-38.
- Andersen, Lis: Udgravningen under den gamle bæklitfabrik i Slotsgade. *By, marsk og geest 11*, 1999 s. 29-38.
- Andrén, Anders: *Den urbana scenen*. Malmö 1985.
- Bentsen, Lars Christian: Præstegade – den arkæologiske undersøgelse 1998. *By, marsk og geest 11*, 1999 s. 43-48.
- Feveile, Claus: Gråbrødregade i Ribe – arkæologiske resultater i 1995. *By, marsk og geest 7*, 1994 s. 61-66.
- Feveile, Claus & Hans Skov: Arkæologiske undersøgelser i Peder Dovns Slippe, Vægtergade og på von Støckens Plads. *By, marsk og geest 10*, 1998 s. 41-50.
- Frandsen, Lene B., Per Kr. Madsen & Hans Mikkelsen: Ausgrabungen in Ribe in den Jahren 1983-1989. *OFFA. Berichte und Mitteilungen zur Urgeschichte, Frühgeschichte und Mittelalterarchäologie*. Band 47, 1990.
- Jantzen, Connie, Jakob Kieffer-Olsen & Per Kristian Madsen: De små brødrers hus i Ribe. *Mark og Montre*, 1994 s. 26-36.
- Kiær, (Jørgen): Kjøbstaden Ribe. *Ugeskrift for Læger 4 Rk XVIII Nr. 4-5*. Følgeblad. 1888.
- Koch, Hanne Dahlerup: Middelalderens gader. *Kuml* 2000, s. 239-305.
- Nielsen, Ingrid: *Middelalderbyen Ribe*. Århus 1985
- J. E. Petersen: To somre i Ribes klokker. Arkæologiske undersøgelser under et anlægsarbejde. *Mark og montre* 1985 s. 99-108.
- Skov, Hans: De arkæologiske undersøgelser af Sortebrødregade i Ribe i 1991. *By, marsk og geest 4*, 1991 s. 25-30.
- Skov, Hans: Arkæologiens vej gennem Bispegade i Ribe. *By, marsk og geest 5*, 1992 s. 15-22.
- Skov, Hans: Dæmning, møllestrøm og byport. *By, marsk og geest 7*, 1995 s. 31-40.
- Skov, Hans: Kloakarkæologi i Grønnegade og Korsbrødregade. *By, marsk og geest 10*, 1998 s. 29-40.

De anvendte undersøgelser i Ribe

- 1 *Bispegade*, J. nr. ASR 1025, v. Hans Skov.
- 2 *Grønnegade*, J. nr. ASR 366, v. Jens Erik Petersen, J. nr. ASR 1070, v. Hans Skov.
- 3 *Gråbrødregade*, J. nr. ASR 1152, v. Claus Feveile.
- 4 *Gråbrødre kloster*, J. nr. ASR 1015, v. Jakob Kieffer-Olsen.
- 5 *Korsbrødregade* mellem Grønnegade og Præstegade, J. nr. ASR 1074, v. Hans Skov.
- 6 *Mellemdammen og Overdammen*, J. nr. ASR 1174, v. Lis Andersen.
- 7 *Nederdammen*, J. nr. ASR 1108, v. Hans Skov.
- 8 *Peder Dovns Slippe*, J. nr. ASR 1219, v. Claus Feveile.
- 9 *Præstegade*, J. nr. ASR 1275, v. Lars Chr. Bentsen/Erik Bjerre Fisker.
- 10 *Puggaardsgade*, J. nr. ASR 778, v. Per Kristian Madsen.
- 11 *Ribe Borgerskole, Bispegade*, matr. nr. 129, J. nr. ASR 1158, v. Lene Møllerup.
- 12 *Sct. Nicolaigade* 14, matr. 519b, J. nr. ASR 471, v. Hans Mikkelsen.
- 13 *Saltgade*, J. nr. ASR 444, v. Jens Erik Petersen.
- 14 *Slotsgade 3-7* (og *Korsbrødregade 9*, matr. 282a+b), J. nr. ASR 1200, v. Lis Andersen.
- 15 *Sortebrødregade*, J. nr. ASR 974, v. Hans Skov.
- 16 *Torvet (m. dele af Overdammen, Grønnegade og Præstegade)*, J. nr. ASR 367, v. Jens Erik Petersen.
- 17 *von Støckens Plads*, J. nr. ASR 1133, v. Hans Skov.
- 18 *Vægtergade*, J. nr. ASR 1123, v. Hans Skov.

Summary

The last decade's renovation of the sewage has implied many excavations in Danish medieval towns. Among these towns is Ribe, where almost half of the town's streets have been investigated by Den antikvariske Samling. The author has gone over investigations of medieval streets in nine towns during 1998/99, at Aalborg, Horsens, Næstved, Odense, Roskilde, Svendborg, Viborg and Århus in addition to Ribe. In all a total of 130

excavations.

The streets of Ribe were in some ways markedly different to those of the other towns. There were two contributing factors: first, the streets were almost all laid down over infill in the river Ribe which consisted of soft culture layers, Secondly, Ribe is situated in an area almost devoid of stone. At the same time the town has been of great importance and has seen much commerce. The oldest street surface found dates to the twelfth century and was found in part of the town not resting upon infill. It consisted of animal bones laid down directly upon the earth. It can be seen as a variant of a type of surfacing quite common in the other towns, but where stone was used rather than bone material. The most impressive street surface is that which almost all streets so far investigated received in the first half of the thirteenth century. Consisting of wood, it was constructed like a bridge with vertical oak posts, often in excess of 4 m long. Organisation of such comprehensive engineering would have required considerable authority. At this time, with the town's local government only partially developed, this could only have come from royal power. The individual plot owners were responsible for the surface of the street outside their property. In the other towns, it was first in the fourteenth century that most streets were surfaced, normally with stone.

In a single disused street, there was discovered a more recent pavement, which was undertaken during the fourteenth century. In the other streets, the surface and cultural layers have all been removed by subsequent roadwork craving a more substantial foundation. However, we know from other towns that in the fourteenth century there occurred a general decline in street maintenance, and that resurfacing was almost totally halted. This should perhaps be seen in connection with the contemporary decline in urbanisation during a period when royal power was weak and local authority incompletely developed.

Hanne Dahlerup Koch, cand.mag.
Reberbanegade 23, 3. tv.
2300 København S