

Danske middelalderbyer

Middelalderlig byplanlægning i Danmark

Af Jørgen Elsøe Jensen

I 1989 iværksattes en undersøgelse af danske middelalderbyers byplanforhold. Det er hensigten i de kommende år at analysere samtlige middelalderlige byplaner i Danmark for at skaffe et samlet overblik over denne særlige monumenttypes indhold og tilstand her i landet. Undersøgelsen vil blive publiceret i en serie »byplanregistranter«, der regionsvis fremstiller de enkelte byers planforhold og sammenfatter resultaterne i en indledning.

Middelalderlig dansk byplanlægning findes i o. 100 købstæder på et geografisk område, der dækker det nuværende Danmark samt dele af Sønderjylland syd for grænsen og de tidligere danske provinser i Sverige.¹ De tabtes som bekendt i krig 1658, men deres urbanisering ved overgangen til middelalderen falder i en periode, hvor landområderne kulturelt og historisk hørte til »danernes mark«.

Den faglige forudsætning for at tilrettelægge og gennemføre en så omfattende undersøgelsesrække blev grundlagt med de store bygningsregistreringer, Nationalmuseets 2. afdeling foretog på Fyn i midten af 1980'erne.² Bebyggelsesforholdene i de to middelalderlige byområder (Rudkøbing og Kerteminde), museet fik undersøgt på Fyn, gjorde det klart, at gadernes status og indbyrdes forløb i bylegemet måtte være den oprindelige. Rudkøbing og Kertemindes middelalderlige byplan er intakt; de må være udlagt én gang for alle og siden fastholdt som byens fysiske dispositionsramme gennem århundrederne. De afslører, at bybefolkningen fra begyndelsen bestod af de grupper, som

senere træder frem i kilderne: Købmænd, håndværkere og arbejdskraftsælgere.

Tanken var derfor nærliggende at gennemgå hele dette særlige genstandsmateriale for at bruge det i en faglig sammenhæng – én af de nye genstandstyper i arkæologi- og historieforskningen, hvis klarhed i beretningen naturligvis ville afhænge af, om det kunne lade sig gøre at afrense hvert enkelt »aktstykke« for dets tilkomme træk. Det viste sig snart, at oprindeligheden og autenticiteten er et gennemgående træk i danske middelalderbyers byplaner, og at der derfor her ligger et unikt og stort set uudnyttet kildemateriale til belysning af en række centrale forhold i den tidlige middelalders historie. Forskningsresultaterne betyder også, at byerne har fået deres monumentværdi betydeligt forøget, og at der er behov for grundige teknisk-videnskabelige beskrivelser til brug i forvaltningen af disse store og enestående værdifulde kulturhistoriske monumenter.

Fyn med omliggende øer blev udvalgt som det første regionale undersøgelsesområde, og det er resultaterne herfra, jeg skal omtale i det følgende.

Lokalisering i kulturlandskabet

Byerne på Fyn fordeler sig med Odense som regionens centerby og de øvrige beliggende

*Jørgen Elsøe Jensen, f. 1948, mag.art. i historie, konsulent.

1. Anders Andrén: Den urbana scenen. Lund 1985, s. 145ff.

2. J. Elsøe Jensen: Historiske huse og gårde i Rudkøbing. 1988, Historiske huse i Kerteminde. 1990.



Fig. 1. Rudkøbings Ramsherred har været fattiggade lige fra begyndelsen. Den ligger på byens nordvestvendte side mod havet. Endnu omkring 1890 var stemningen meget autentisk, og selv om gaden er attraktiv i dag, så står dens præg tilbage som en mindelse gennem århundrederne om det oprindelige. (Rudkøbing byarkiv Bd. 2389)

langs kystranden, hvortil Rudkøbing og Ærøskøbing ved Det sydfynske Øhav må medregnes.

Til denne fordeling svarer en landskabelig opdeling af Fyn i en indre terrænsenkning, omgivet af et halvbueformet højland og en omløbende kystrandzone. Landskabet er dannet under sidste istid med hele den centrale del af Fyn som et højglacialt dødisområde, de senere baltiske isstrømme ikke formåede at overstryge. Den isstrømspåvirkede kystrand består hovedsageligt af drumliniserede flader, dvs. med lave morænebakker orienteret i isbevægelsens retning fra sydøst mod nordvest gennem bælteerne. Mødet mellem de sene baltiske isstrømme og dødisområdet anskueliggøres dramatisk i hele det sydfynske randmorænekompleks, og sandsynligvis på

grund af de opskubbede rande fik det centrale Fyn med den højglaciale påvirkning afvanding gennem en indre terrænmæssig sænkning vendt mod nordøst, således at hele det indre Fyn afvandedes gennem Odense Å og dens biåer til Odense Fjord.³

Ressourcemæssigt afgav terrændepressionen og det tilhørende nordøstre slettelandskab omkring Odense Fjord et storartet grundlag for landbrug. Højlandet havde mere knappe landbrugsmæssige ressourcer på grund af ringere bonitet og skarpere terræn, mens kystranden både kunne tilbyde gode landbrugsvilkår og mulighed for fiskeri.

Undersøgelser på Fyn har afsløret, at regionens landsbyer er anlagt inden for en kort tidsperiode ca. 1050-1250. De ældste er udsprunget fra tidlige ikke stedfaste landsbyer

3. Per Smed: Det fynske landskab. Brenderup 1978.

(navne, men ikke pladskontinuitet) og i perioden forøget fra ca. 400 til ca. 800 gennem udflytning til torpebyer og skovbygder; alt sammen på baggrund af et intensiveret agerbrug med en vangeopdelt mark i fast afgrøderotation og brug af hjulploven som et nyt, kraftigt agerbrugsredskab.⁴

Dette kolossale nyanlæg af landsbyer fordeler sig på landskabet i klar overensstemmelse med dets naturgivne udnyttelsesmuligheder. Det halvbuede, centrale højland koloniseredes af skovbygder, mens den koncentrerede masse af moder- og torpelandbyer findes i de ressourcerige egne.

Købstadsbyernes fordeling viser en tydelig afhængighed af dette kulturlandskab, der skyldes en radikal intensivering og omlægning af landbruget. Odense kom til at ligge midt i sit opland og i centrum af regionen, mens kystzonens byer opdeler randbæltet i en række indbyrdes små oplande.

Tilsvarende består den overordnede lande-vejsstruktur af en omløbende forbindelse mellem kyststrandens købstæder, hvorfra landeveje stråler radiært op over højlandet og gennem Odenses store opland til byen i midten, så alle fik den kortest mulige vej dertil. Odense var fra begyndelsen det naturgivne midtpunkt for sit opland og for landsdelens kulturelle og finansielle overadministration. Landskabet og dets udnyttelse afgør strukturen i den regionale byfordeling.

Byerne ligger med andre ord fast forankret i middelalderens kulturlandskab. Odenses opland regnes for at være et af de store sammenhængende landbrugsområder, og et sted som Odense har sikkert allerede i vikingetiden fungeret som handels- og forsamlingsplads for regionens stormænd; men det er uden tvivl tiltagende almindelig handel og håndværk, som fra 1000-årene giver anledning til bymæssig bebyggelse⁵ overalt i regionen. En gennemgang af kyststrandens købstæder giver

det samme billede: Byerne ligger centralt i et opland, som de udvekslede med. De er anlagt for at tjene handelsfunktionelle krav, og deres placering er et resultat af trafikstrategiske overvejelser.

Kystrandens købstæder udgør en umiddelbart sammenlignelig gruppe, da deres kulturlandskabelige forudsætninger er de samme. Det viser sig da også, at de er helt ens opbygget, og når de afviger fra hinanden i formen, skyldes det udelukkende det valgte terræns muligheder i forhold til de krav, der blev stillet til byplanen. Odense adskiller sig kun på få punkter fra kyststrandens byer. Den har en mere indenlandsk beliggenhed, og kirkens tilsyneladende mindre dominerende placering i byen tyder på en lidt højere alder.

Opbygning og morfologi

Det funktionelle præg

Fyns byer har en række fælles træk i opbygningen, som gør det klart, at handelstrafikale krav har spillet den overordnede rolle i valget af bygrund. De ligger midt i deres oplande og på pladser, som var bedst egnede til sejlads og havn. I kyststrandens købstæder ledes oplandsvejen ind gennem bykroppen over en hovedgade til torvet ved kirken, hvorfra der sendes en brogade til stranden og skibsbroen. At købmandsgårdene ligger før hovedstrøgets udløb i torvet, er et karakteristisk træk i alle middelalderlige købstæder – efter Hugo Matthiessen fordi købmændene forbeholdt sig retten til at købe for egen dør, inden varerne blev udbudt til almindeligt salg på torvet.⁶ Hvis købmændene havde forkøbsret, må man forestille sig, at udvekslingen af rå oplandsvarer foregik direkte hos købmanden i hovedgaden, mens priserne på byens forsyningsvarer fastlagdes på torvet. Derfor var byens torv heller ikke det merkantile centrum, men nærmere byens forsyningsplads og de præur-

4. Erland Porsmose: De fynske landsbyers historie. Odense 1987.

5. Finn Grandt-Nielsen: Nyt fra Knud den Helliges Odense. Fynske Årbøger 1971, s. 213.

6. Hugo Matthiessen: Torv og Hærstræde. København 1922, s. 9ff.

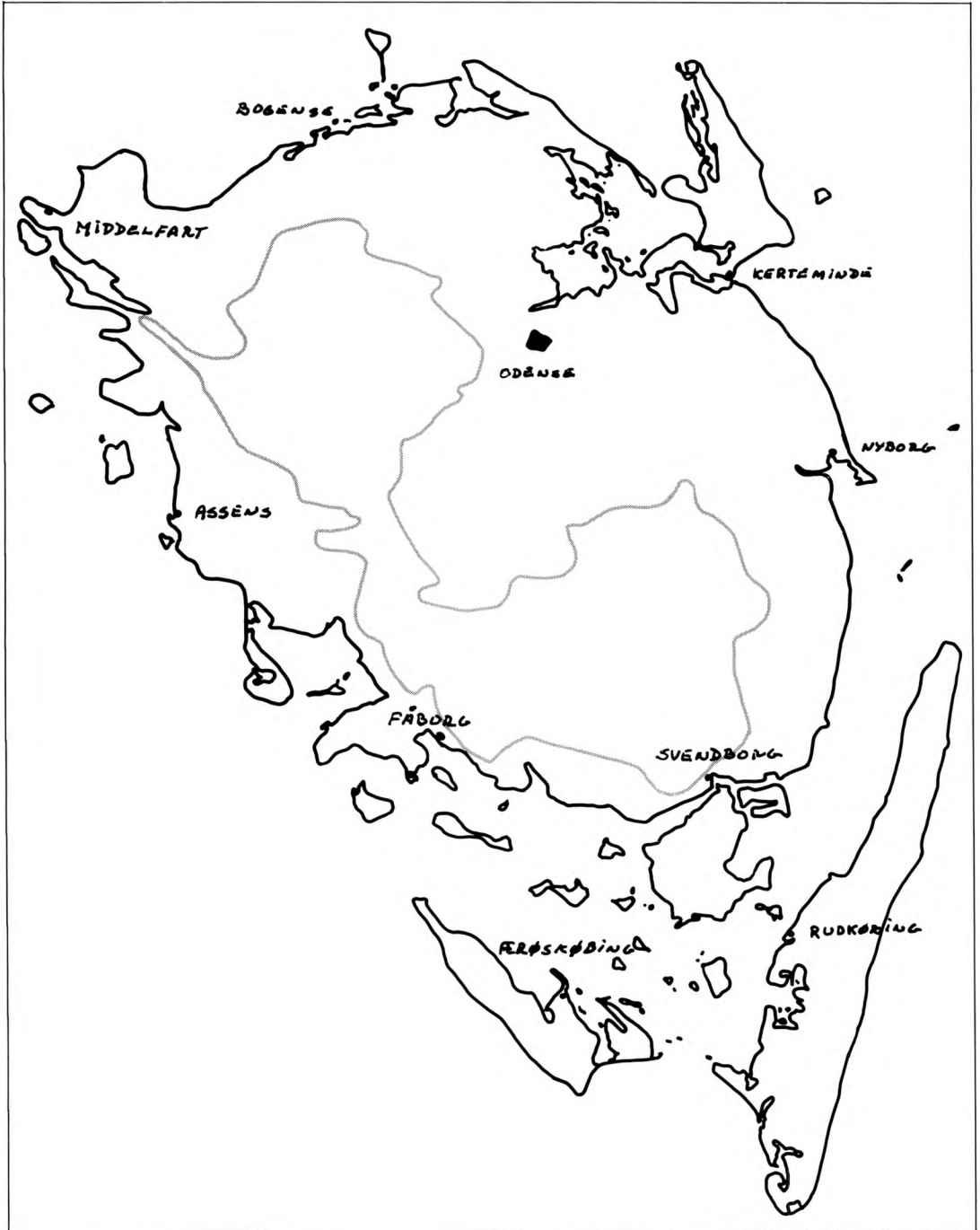


Fig. 2. Fyns middelalderlige kulturlandskab opdeles i kystranden, det koloniserede skovhøjland og den indre/nordøstvendte del omkring Odense Å og Fjord. Det falder nøje sammen med regionens naturlandskab, der må udpeges som det grundlæggende formtræk i byernes beliggenhedsstruktur: Odense i midten af den indre del, søkøbstæderne opdelende kystzonen i en række små lokalplande. (Efter E. Porsmose: De fynske landsbyers historie. Odense 1987.)



Fig. 3. Rudkøbings Østergade set ud af byen i sommeren 1907 eller 1908. Bag den fremspringende bygningsgavl ligger en bebygget del fra 1840'erne med facadeflugten trukket efter lineal. Men inde i den middelalderlige del buer gaden mod syd og gør denne sides facader synlige i gaderummet. Her fandtes byens store bygårde. Nordsidens facaderække viger derimod bort for blikket og fortaber sig. Langs denne side lå huse og enkelte mindre ejendomme. (Rudkøbing byarkiv B.b. 1157.)

bane sæsonmarkedspladsers stedlige efterfølgere.

Alt efter forløbet gennem bylegemet kan hovedgaden kaldes ud- eller enkeltløbende, hvis det er forbindelsen mod Odense, der er valgt som hovedgade, eller gennemløbende/slyngget, hvis det er kystrandens omløbende landevej, som er valgt. Landevejene på Langeland og Ærø løber i en slynge gennem deres købstæder. Uanset sit forløb ligger torvet og kirken altid for enden af hovedgaden.

Men inde i bylegemet påvirkes de funktionelle krav til byplanen af bybefolkningens sociale opdeling. Hovedgadens forløb over bygrunden viser sig at være klart privilegeret, og de øvrige gader fordeler sig efter social (og trafik) status som side- og baggader. Derfor

kommer terrænets karakter til at spille en væsentlig rolle i byernes planformer.

Det sociale præg

Ni ud af ti byer på Fyn har hovedgaden orienteret i en øst-vestlig retning og gerne den streg mod nord, som vinden bed værst fra. Derved kom gårdene til at løbe som en fane i vinden og ydede hinanden den størst mulige gensidige læ – et forhold af stor betydning for hovedgadernes linieføring i alle Fyns søkøbstæder, hvor vindhastighederne i gennemsnit ligger over 20% højere end i øens indre.⁷ Keremindet afviger fra denne regel; men det skyldes denne bys beliggenhed i forhold til sit naturlige opland, Hindsholm, som ikke tillod nogen anden løsnings end en nord-sydløbende hovedgade (Langegade). I øvrigt er det ka-

7. Knud Frydendahl: Klimatologiske meddelelser I. Vind – standardnormaler 1931–1960. Meteorologisk Institut. København 1971.

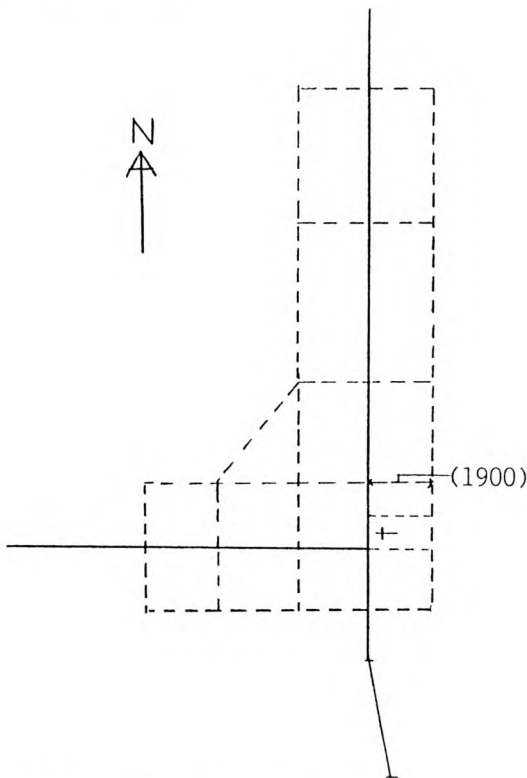


Fig. 4. Principskitse af Kerteminde.

rakteristisk, at det kun er byerne på Fyns vestside, som har ud- eller enkeltløbende hovedgader, dvs. at landevejen mod Odense (radien) fungerer som hovedgade, mens den omløbende landevej gennem kystrandens bælte passerer forbi uden for bylegemet. Med havet på vestsiden og et nord-sydligt forløb har den omløbende landevej ikke været noget attraktivt valg.

På grund af solens bane afgav hovedgadens sydside alt andet lige de bedste byggegrunde. Her blev lyset fanget ind i gårdsrum og varmede bygninger og forhuse op, mens nordsidens gårdsrum ligger i fugtig skygge. Det er på hovedgadens sydside, man altid finder byens store gamle købmandsgårde. Men det kunne ikke altid lade sig gøre at friholde sydsiden til gårdsbebyggelse. I Assens og Fåborg ligger kirken syd for hovedgaden og beretter om dens forret til at placere sig på bygrun-

den; men af situationen i Fåborg fremgår det også, at hovedgadens øst-vestretning var vigtigere end en fri sydside. Kertemindes hovedgade er omtalt. De øvrige af kystrandens byer har de store bygårde forsamlet på hovedgadens sydside. Nogle steder er gaden ligefrem tvunget ud i en bue mod syd, så denne gadesides husfacader træder frem i gaderummet, mens nordsidens forhuse ligger på en udadbue, hvor de viger bort for blikket og fortaber sig. Rudkøbings Østergade er et perfekt eksempel.

Ser man på kystbyernes terrænformer, er det tydeligt, at de er ligefremt relateret til byplanformen. Byer på et plant terræn har symmetriske parallelformer, mens en kuperet bygrund gav anledning til urolige byplaner, hvor bybefolkningen er klart lokaliseret i forhold til terrænets relief og levestedsværdi. Det skarpe terræn fremhæver de sociale skel, og man kan derfor kalde den type byer for »terrænreliefbyer«.

På Fyn findes byer med et skarpt terrænrelief udelukkende omkring Det sydfynske Øhav, og alle fire byer i denne egn tilhører gruppen, der har Rudkøbing og Svendborg som de mest markante repræsentanter, Ærøskøbing som en mere regelmæssig udgave⁸ og Fåborg som en mellemform mellem byer med udtalt terrænrelief og byer med symmetriske parallelformer. Denne gruppe findes tilsvarende og udelukkende på delen af Fyn uden for Det sydfynske Øhav.

Blandt byer med symmetriske parallelformer kan udskilles en hovedtype, som har hovedgaden omkranset af én eller to parallelløbende baggader (småbebyggelsen er randlokaliseret) og en variant (Bogense og Nyborg) med hovedbebyggelsen omkring en indre plads, en forte, der efterhånden er blevet udfyldt af småhusbebyggelse (centrumlokalisering).

Selv om det er påfaldende, at det udelukkende er byerne omkring Det sydfynske Øhav, som har terrænrelief, tyder intet på, at andre forhold end terrænet spiller en rolle.

8. J. Elsåe Jensen: Skipperkøbmandsbyen Ærøskøbing. Fynske Årbøger 1990.

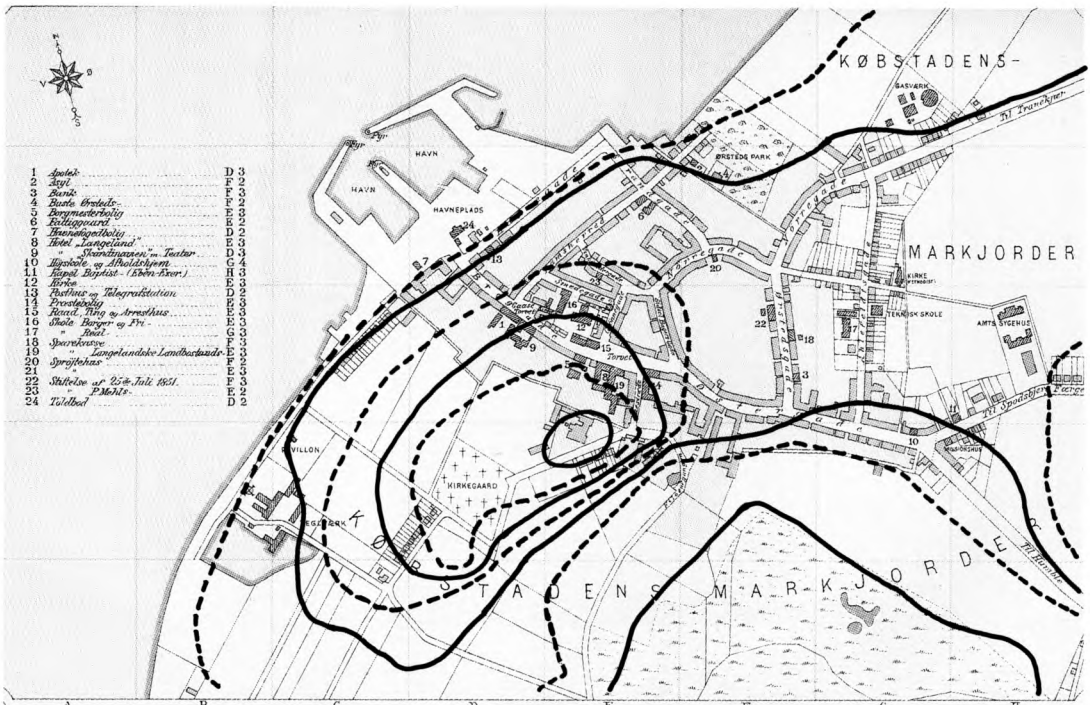


Fig. 5. Kort over Rudkøbing 1899. Byen består af den øst-vestløbende Østergade, der i lige løb lægger sig over Torvet og gennem Brogade til stranden og skibsbroen. Fra nord indløber Nørregade; men det er et svært indløb, som grenes ud på hovedstammen før sit udløb i Torvet. Bebyggelsen i en linie fra Strandgade, Nørrebro, Ørstedsgade og Østergades yderste halvdel er tilkommen randbebyggelse fra industrialismen o. 1840-erne og frem. (Trap 3. IV, v. s. 612.)

Man kunne fristes til at forestille sig en skarpere opdelt befolkning i denne rige lokalegn på den tid, byerne anlagdes, og dermed også en skarpere fremtræden i byplanerne; men det er indtil videre kun terrænets beskaffenhed, der kan lægges til grund for byplanernes formtræk. De formskabende kræfter er overalt de samme. Funktionelle krav og sociale skel er den styrende hånd i byplanlægningen.

Rudkøbing – og lidt om Kerteminde

En by som Kerteminde er anlagt på et næsten helt plant marint forland ved Kertinge Nors munding. Den består tilsvarende af et næsten fuldstændig symmetrisk opbygget netværk af parallelløbende hoved- og baggader, forbundet af trange stræder på tværs gennem bykroppen. Småhusbebyggelsen ligger randlokaliseret, og hovedgaden Langegade løber nord-syd, tvunget ind i denne usædvanlige

orientering på grund af byens særlige beliggenhed ved noret med oplandet Hindsholm nord for byen. Fra Odense ledes en landevej ind gennem bykroppen over Vestergade; men grundforholdene afslører, at gaden bryder igennem Langegades gårdsrække, og dens bebyggelse af mindre huse gør det yderligere klart, at det er ikke en hovedgade, selv om den spiller en rolle i byplanen. Hovedaksen er nord-sydgående. Det er en by med rolige, symmetriske parallelformer, som de findes på Fyn uden for Det sydfynske Øhav.

Rudkøbing på Langeland er en lige så fin repræsentant for Øhavets terrænreliefbyer med deres urolige byplanbillede. Mens man i byer med symmetriske byplanformer nok ser mange tegn på en levestedsprioritering i bebyggelsen, er terrænreliefbyerne langt mere skarpt orienteret efter vejret og bygrundens godhed.

Rudkøbing ligger nogenlunde lige langt fra Langelands nord- og sydende, så alle fik den

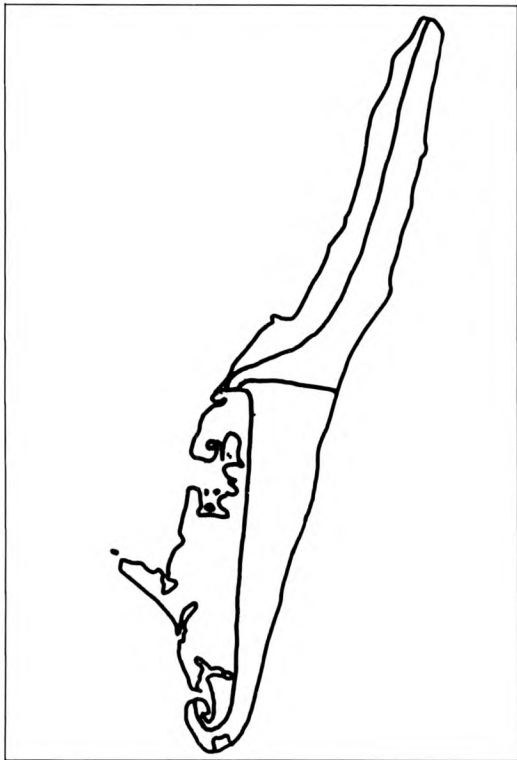


Fig 6. Langelands veje.

kortest mulige vej til byen. Den anlagdes på vestsiden af øen ved roden af et næsagtigt forland, der skyder sig ud mod syd med havet på den ene side og Vejlen, et fladvand til vinteroplag af både, mod landsiden. Byen ligger på den nordfaldende side af Ruebanken, en stor bakkeknode, som udgør næssets landmasse, og opdeles af en svag rygning i en østlig del og en vestfaldende side. På denne side mod havet findes næsten al småhusbebyggelse.

Som i alle andre købstæder langs Fyns kyststrand føres landevejen ind gennem bykroppen over en hovedgade til torvet ved kirken, og sender derfra en brogade ned til stranden og skibsbroen. Fra syd- og midtøen løber landevejen ind gennem hovedgaden Østergade, der i lige øst-vestligt forløb fortsætter som en langagtig udvidelse op over Torvet på byterrænets rygning og ned gennem Brogade til stranden. Fra nord støder landevejen fra Nordlangeland ind i bylegemet; men Nørregade er et svagt indløb, som i

et par smågader (Sidsel Bagersgade og Grønnegade) grenes ud og fortaber sig inden udløbet i Torvet.

Hovedparten af byens købmændsgårde findes langs sydsiden af Østergade. I Nørregade og dens indløbsområde kendes kun nogle få større bygårde, og Nørregade og dens udgreninger havde ingen særlig høj status i bylegemet. Terrænet var lavt, bebyggelsen blandet, men overvejende ringe.

Rudkøbings hovedgade er egentlig et slyngget gennemløb, men Østergade med den smukke sydside ned mod Vejlen store, åbne landskab var så attraktivt et levested, at trafikken fra Nordlangeland blev trukket ned gennem Sidsel Bagersgade til Østergades store købmændsgårde, så Nørregade opløses som en selvstændig hovedgade før mødet med byens torv. Trafikken fra Nordlangeland kan have være begrænset, for oplandet var ikke så stort som det sydlige, og hovedgården Tranevær, der kendes fra den tidlige middelalder, kan have taget sin part af produktionen fra denne side af byen. Det, der var, blev på den anden side trukket ned i Østergade, hvor de store gårde og de attraktive grunde lå. Rudkøbings torv er derfor heller ikke en udposning for enden af slyngen, som i de øvrige slyngede hovedgadebyer, men en smuk, langagtig plads i lige forlængelse af Østergades løb over i Brogade.

Rudkøbings virkelige randbebyggelse findes næsten udelukkende på byens nordvestvendte side, hvor fattiggaden Ramsherred løber parallelt med kysten som en yderste forpost mod vinden og havet. Den udsprang af Brogades

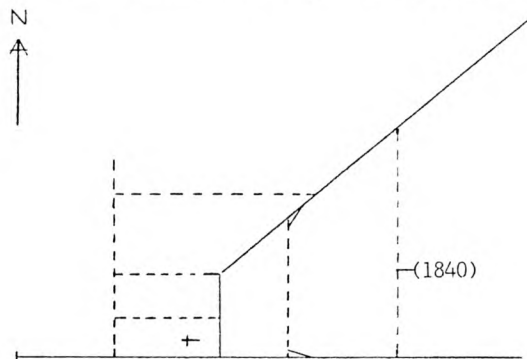


Fig. 7. Principskitse af Rudkøbing.



Fig. 8. Landevejene på Langeland går ind gennem Rudkøbings bykrop over en hovedgade til torvet ved kirken, hvorfra en brogade fører til skibsbroen. Torvet var oprindeligt en langstrakt udvidelse af hovedgaden Østergade, der fortsætter i lige løb gennem Brogade til stranden. Pladsen med rådhuset fra 1843 løber op over den rygning, som deler byen i østlig del og en vestvendt side. (Foto omkring 1920 i Rudkøbing byarkiv B.d. 8694.)

nederste stykke, fulgte kystlinien op mod nord og endte et ligegyldigt sted på bymarken. Kun siden mod stranden var oprindelig bebygget. Først i løbet af 1700-årene fik siden mod byen også en bebyggelse af usle småhuse. Forbindelser til bykernen smøg sig op over terrænet mod byen – Smedegade bag kirkegården, Vinkældergade og nordligst Blindestræde, der i 1841–1842 fik en stribe arbejderboliger langs ydersiden og i 1898 ændrede navn til Strandgade. Dette stræde løb fra byens Nørreport til enden af Ramsherred, og det var det samme som »blindt«.

Rudkøbings placering imødekommer først og fremmest funktionelle krav til fjernhandel og omsætning med oplandet. Ud for byen søgte et strømløb tæt under land, og Vejlen var anvendelig som vinterhavn. Da handelsskibene ved middelalderens slutning fik større dybgang, og vådområderne krøb ind, måtte

man søge vinterhavn i Lindelse Nor – et problem med udviklet teknologi, en lang række danske købstæder berørtes af. Som nævnt ligger byen nogenlunde midt på øen, så alle fik den kortest mulige vej, og man har skelet til, at bygrunden var en terrænmæssigt beskyttet plads med gode byggegrunde.

Det er folk, som handlede, der har udpeget stedet, og dets naturgeografiske placering indicerer et valg. Favoriseringen af købmændenes levevej og forrettigheder træder så tydeligt frem i Rudkøbing, at de her som andre steder må udpeges som de egentlige bygrundlæggere.

Da torvet udlagdes ved kirken i de byer, som anlagdes, efter kristendommen var indarbejdet, kom kirkens placering på terrænet til at spille en helt central rolle i byplanlægningen.

I de fynske søkøbstæder fordrede kirken først og fremmest en plads i bylegemet, hvor

den kunne stå synligt som en varde i landskabet. Det er en symbolsk defineret placering, men samtidig en praktisk, idet det tunge kirkehus krævede en tør og stabil grund. På Rudkøbings bygrund tilbød den nedløbende rygning fra Ruebanken en grund, hvor kirkehuset kom til at stå fuldt synlig over et stort udsnit af horisontcirklen, og det brændpunkt måtte byplanens hovedlinier opsøge.

På grund af byplanens affinitet til terrænet kom kirken til at stå i skellet mellem byens rige østre og fattige vestvendte side. Hverken her eller i landets øvrige købstæder har kirkens plads noget med bybefolkningens lokalisering at gøre; kirkens og torvets placering i bylegemet afgjordes af de muligheder for kirkebyggeri, det udvalgte byterræn tilbød. Nogle steder afgav bygrunden rige muligheder for byplanindretning, men andre steder, som f.eks. i Fåborg, var pladsen trang. Da Fåborgs terræn blot tilbød én eneste plads, og hovedgadens øst-vestforløb var vigtigt, kom kirken til at optage hovedgadens sydside. Fåborg er et godt eksempel på, hvilke byplanmæssige problemer, der kunne opstå i en middelalderby under trange terrænforhold, fordi den giver et skarptskåret billede af kompromiser og prioritetsrækkefølge i byplanlægningen. I Rudkøbing gav kirkens placeringspræferencer ikke anledning til problemer. Den trak hovedlinierne til sig og medvirkede stærkt til at forme byplanen, men forhindrede ikke andre interessers fulde udfoldelse.

Dele af Rudkøbings byterræn udfyldtes først af bebyggelse efter byens anlæg – bebyggelsen langs sydsiden af Torvet og Brogade er fra renaissance, og udfyldningen af hele området omkring kirkepladsen samt dele af torvepladsen i Brogade kan tilskrives 1700-årenes begyndelse, hvor de mange nye gadehuse vidner om ændringer i bybefolkningens sammensætning. Men den bebyggelsesmæssige udfyldning medførte ingen forandringer af byplanindretningen. Den fulgte nøje de retningslinier for fysisk disposition, som var udlagt én gang for alle. Heller ikke den store byfornyelse i 1800-årene forårsagede indretningsmæssige omvurderinger.

Nationalmuseets undersøgelse af Rudkø-

bings bygnings- og ejendoms-mæssige forhold gennem 300 år viste to markante træk. Byen har gennemgået en massiv byfornyelse ca. 1840–1915; men byplanen og bosætningsmønstret var helt uberørt deraf. Byen havde været stabil i sin opbygning i en periode, der ellers er præget af byfornyelse og stærke ændringer af bybefolkningens størrelse og sammensætning.

Under den store byfornyelsestid omsatte så godt som alle ejendomme deres bygningsmasse til grundmur. Bebyggelsesgraden steg betragteligt i bymidten, og byen fik tillagt en massiv ring af ny randbebyggelse. Fornyelsestiden faldt i to afsnit, den første mellem 1840–1880, hvorefter byen med de sammenhængende facaderækker stod færdig i et utroligt ensartet arkitekturpræg, den følgende ca. 1880–1915 bestod i udskiftning af hovedstrøgenes sidste store ejendomme, samt i tillægget af nye forstadskvarterer. Hovedgaden Østergade bærer tydeligt præg af denne efterglød i byfornyelsen. Samtidig ændrede bosætningsmønstret karakter. Borgerne begyndte at flytte ud fra bykernen og skabte dermed forudsætningerne for den fysiske forandring, som nu begynder at vise sig. Endnu i dag har Rudkøbings bygningsmasse et massivt præg af grundmuret klassicisme, der vidner om byfornyelsens kraft under »de nye tider«; men den middelalderlige byplan er intakt, og dens fysiske disposition udstræktes til også at få en indflydelse på den store randtilvæksts fordeling og karakter.

Hovedgadernes tilpasning til vejret er et af de forhold, der gør det klart, at byernes former er et resultat af en regulær planlægning, som bybefolkningen selv gennemførte i overensstemmelse med deres sociale skel, efter at overordnede handelstrafikale hensyn var tilgodeset. Gadernes orientering efter vinden og prioriteringen af sydsiden viser os en stillingtagen til en af Jordens store konstanter, og hovedgaderne i de fynske byer bekræfter endnu engang, at vestenvinden også for 1000 år siden overstrøg landet og dominerede dets klima.

Frihed til at udstikke gadeføringen bliver samtidig et grundtræk i Fyns købstæder.

Måske er det med til at forlene dem med en særlig charme, at de ikke i deres former er tvunget af givne veje, men kunne finde en skikkelse i harmoni med terrænet og bybefolkningens erhverv og opdeling.

Tilpasningen til klimaet gør det også klart, at byerne er udlagt én gang for alle. Man må antage, at bykroppen med det samme stivnede i sin form og siden fastholdtes som et aftryk af anlægstidens forhold i en sej masse af individuelle grundskel og bygninger. Ser man på en fysisk så sammensat kulturgenstand som en middelalderlig by, giver det da også næsten sig selv, at deres konstruktions-træk må være en mere stabil side end bylegemets enkelte ejendomme. Når de er bedst, har danske bindingsværksbygninger en funktionstid på et par hundrede år i forhold til de små 1000, byplanerne må have været i funktion. Men selv om bygninger hører til byens variable sider, så afgør deres placering i byplanen fortsat næsten altid, hvilket socialt og funktionelt anstrøg også generationsrækken af forgængere må have haft.

Byerne hjemsøgtes tidligere af store fladebrande; men brande forårsagede ikke egentlige byplanændringer. De var tilstrækkelige katastrofer til, at man koncentrerede sig om at genopbygge. Brande ramte byens flygtige side, men ændrede ikke de funktionelle eller sociale træk, som var forankret i byplanen. Først i 1700-årene medførte et par omfattende bybrande, f.eks. i København 1728 og i Nyborg 1797, visse reguleringer i byplanen – mest i form af facadelinieopretninger. Siden fik man ilden under kontrol, men til gengæld rantes gadeforløb og facadelinier af nidkære byplanlæggeres liniealer.

Heller ikke krige har formået at sætte afgørende spor i danske byplaner. Nogle steder har store militære anlæg omlagt byen med rammer, der senere var vanskelige at overskride; men kun i ét tilfælde kendes til en krigsskadede byplan i Danmark, hvorimod adskillige af de i middelalder og renaissance af svenske hære ustandseligt afsvedne byer i

Skåneland er stærkt krigsmærket.⁹ Efter nørrejydernes oprør 1313 lod Erik Menved en borg opføre foran Viborg på en banke ved søerne for at kue byen og overvåge begivenhederne på landstinget. For at skaffe vand omkring borgen blev Viborgsøerne opdæmmede. Det gjorde den ældste bydel omkring et landevejskryds på forlandet ubrugeligt til bebyggelse og forkrøblede byplanen. Den gamle øst-vestgående forbindelse over en tange mellem søerne blev afbrudt, og trafikken måtte ledes ind til byen gennem de tidligere overgader, som nu fik status af hovedgader. Endnu i dag lider Viborg under sin vanskelige, krigsskadede byplan.

Heller ikke variationer i bybefolkningens antal og sammensætning har på Fyn givet sig udslag i byplanmæssige dispositionsforandringer. Ændringerne kan oftest aflæses af bebyggelsen og grundforholdene. Byernes grundopdeling må generelt have gennemgået en langsommere forandring end bygningsmassen og afspejler mere direkte end bygningerne byens struktur.

Byggematerialer og byggeskik satte i øvrigt en egen grænse for, hvor meget selve bygningsbilledet blev ændret. Bygningskunsten nåede et klimaks under renaissance, men det berørte ikke alle og enhver. I almindelighed er byernes bygningsmasse fra den store byfornyelsestid under industrialismen o. 1840–1920, men med indslag af få middelalderlige stenhuse, noget renaissancebyggeri og 1700-talshuse. Først da grundmuringens teknik og materialer blev almindelig udbredt ved indgangen til 1800-årene, udskiftede byerne for alvor deres bygningsdragt.

Men grundmuring giver ikke i sig selv anledning til nye kvarterspræg. Virkelige ændringer af byernes genstandspræg forudsatte opbrud i den sociale struktur og en ændret sammensætning af byfunktionerne. Forekom det ikke, må man regne med en form- og fremtrædelsesmæssig stabilitet i byerne. Så selv om bygrundens opdeling i privat jord og offentlig gade har virket som en hæmsko for genstandsmæssig forandring, må byernes op-

9. Uno Røndahl: Skåneland utan förskoning. Karlshamn 1981.

bygning og deres stabilitet gennem århundreder i sidste ende tilskrives forholdene i det samfund, der efterlod et så velholdt monument. Byerne var stabile, fordi den samfundsstruktur, de giver et billede af, kom for at blive.

Det resultat, at købstædernes middelalderlige byplaner er intakte, fører et monumentproblem med sig. Byernes bevaring har af traditionelle grunde været bundet til bygningsmassen, for som den flygtige del af byernes kulturlandskab ramtes de først af de moderne forandringer.

Virkelige ændringer er netop, hvad der har ramt de danske middelalderbyer i det sidste århundrede. Omkring århundredskiftet begyndte borgene for alvor at forlade bykernen som et levested og flyttede ud i byomgivelserne for at efterlade bykernen til specielle formål som service og handel, hvor den oprindelig havde dannet rammen om hele livet. Denne bykernens moderne funktionsforandring gav sig naturligvis først til kende i bygningsmassen, men da den generelt var blevet udskiftet i de foregående årtier, er det først i den nyeste tid, at bygningsmassen trues gennem et vedligeholdelsesproblem. Det var især en række sager om den ældst bevarede bygningsmasses nedbrydning, som omkring århundredskiftet gav stødet til, at bygningsbevaringssagen rejstes og førte til et regulerende lovindgreb i 1917.¹⁰

I dag er det selve den middelalderlige plan, der er truet. Byernes funktionsforandringer har smittet af på byplanen i form af grundsammenlægninger, rydninger og gennemføringen af store, statiske trafik anlæg gennem bykernen. Der er tale om radikale fysiske om-disponeringer i et byplanrum, der i princippet har været uforandret siden anlægget ved overgangen til middelalderen. Blandt Fyns byer er Odense værst mærket af dispositioner, hvor bevaringsinteresser har været ignoreret; men også andre byer har alvorlige funktions- og trafikskader.

Diskurs

Resultaterne af undersøgelserne leder uundgåeligt til en diskussion af hypoteser og teorier om de middelalderlige byer i Danmark. Emnet er i det hele taget svagt belyst i historien. Der findes ingen samlet, videnskabelig gennemgang af byerne som et historisk genstandsmateriale, og de fremstillinger, der er lavet, hviler hovedsageligt på syninger eller lokalt arbejde.

Nationalmuseets Hugo Matthiessen synede købstæderne i årene omkring 1. verdenskrig og beskæftigede sig i en række bøger og artikler med at udrede byernes ældste planforhold og byudvikling. Men Matthiessen accepterede i vid udstrækning sin samtids historieforståelse som en ramme om sit emne, i stedet for at lade sin genstandsbearbejdning indgå i en selvstændig dialog med opfattelsen af fortiden. Der findes kort og godt ingen samlet undersøgelse og fremstilling af dette særlige historiske genstandsmateriale i Danmark, og de ansatser, der findes på historisk grund til besvarelse af en række problemer i byrejsningsspørgsmålet, er spredte og hviler på et vilkårligt grundlag.

Da købstæderne kort efter århundredskiftet udviklede sig til et emne for kulturhistorisk undersøgelse, blev en række små syddanske søkøbstæder dateret til 1200-årenes begyndelse, og det er stadig den almindelige datering. Men forudsætningerne for at gennemføre den findes ikke mere.

Kr. Erslev formulerede og Erik Arup tilsluttede sig den tese, at Valdemarernes storhedstid som forudsætning havde den bebyggelsesmæssige og økonomiske ekspansion, westfalere og sachsere i 1100-årene indledte i de slaviske østersøområder. Fremvæksten af Lübeck og de øvrige tyske østersøbyer skaffede de danske bønder afsætning for deres landbrugsvarer, og lybske og hanseatiske købmænd tildeles æren for, at Norden blev indlemmet i den europæiske kulturkreds og økonomi. I sin Danmarkshistorie opridsede Erik Arup et udviklingsskema for det danske

10. Michael Ottosen: Bygningsfredningsloven. Århus 1984.

samfund, fra et svagt organiseret samfundsliv i vikingetiden til Valdemarstidens fast opbyggede rigsdannelse. Nordboerne var primitive folk på den europæiske kulturs overdrev, deres handel organiseredes udefra, først af friser, siden af tyske købmænd, og først med Lübeck og hansestæderne trådte Norden fast ind i det europæiske handelsliv.

Siden har Aksel E. Christensen stærkt imødegået denne ældre historieopfattelse. Vikingetiden var tværtimod et højdepunkt for Norden, både merkantilt, militært og politisk. Forud for hanseaterne udfoldede der sig en levende nordisk handel og søfart i østersøområdet. Adam af Bremen beretter o. 1070, at der fandtes mange store og endog meget store handelsbyer (*civitates*) i Danmark. De gamle nordiske forbindelseslinier fra Novgorod i øst til Den engelske Kanal i vest opretholdtes efter vikingetiden, således at de store handelsveje vestpå til Frisland og England, og østpå til de slaviske og baltiske flodmundinger var på nordboernes hænder. Ved midten af 1000-årene kom de vigtigste kulturimpulser fra England, Kanalområdet og Rhinlandene, og vidnesbyrden i Danmark om de nære forbindelser med Vestens kulturcentre længe før den tyske kolonisering af Østersøens sydkyster er for længst dokumenteret.¹¹

De tyske byers betydning for Danmark på det økonomiske og kulturelle område sætter ikke ind før begyndelsen af 1200-årene.¹² Handel med tyske østersøbyer fik uden tvivl betydning for bylivet i Danmark; men tilstedeværelsen af mange store byer ved slutningen af 1000-årene vidner i sig selv om et levende dansk handelsliv længe inden. Ribe og Hedeby er dateret til 700-årene, og en række af de byer, Adam af Bremen omtaler, kendes fra overgangen til 1000-årene og dermed fra den vikingetid, Aksel E. Christensen

har udnævnt til et højdepunkt i nordens historie.

Den samtidige generation, der beskæftigede sig med Danmarks byer, accepterede Erslevs og Arups tese. Endnu i sit sidste byplanhistoriske skrift fra 1941 gentog Hugo Matthiessen sin samtids byrejsningsteori, at Østersøen havde været unddraget fredelig handelssamkvem, før tyskere koloniserede områderne og vendernes plyndringer ophørte, og at fremvæksten af en række danske købstæder ved overgangen til 1200-årene vidnede om, at Valdemarernes Danmark hurtigt forstod at udnytte de muligheder for øget afsætning og handel, de forandrede forhold førte med sig.¹³

Den ældre historieopfattelse var så stærk, at Matthiessen og en række senere byhistorikere¹⁴ så deres emne gennem den. Matthiessens fortolkning af Rudkøbing er et godt eksempel. I lighed med byer som Assens og Bogense, der ikke var skærmet af en borg, anlagdes bebyggelsen i respektfuld afstand fra havet, mente Matthiessen. De spirende borgersamfund måtte skærme sig mod uro og sørøveri, for selv om havet var en forudsætning for deres virke, bar det også farer. På baggrund af et fundamentfund i Brogade ved Torvet fandt Matthiessen, at Rudkøbings Brogade må have udgået som en lang, tynd udløber fra byens tætsluttede kerne til skibsbroen.¹⁵

Matthiessens brogadeteori kan ikke holde, og hverken Bogense eller Assens ligger på længere afstand af havet, end de øvrige fynske søkøbstæder. Brogade var ikke en smal forbindelse fra bylegemet til havnen, men en bred, åben torveplads, og årsagen til dens sene bebyggelse må søges i de forhold, at Brogade lå uden for trafikens strøm, og at byggegrundene lå udsat for vinden. Den slyn-

11. Aksel E. Christensen: Mellem vikingetid og Valdemarstid. Historisk tidsskrift 12.r.II 1966, s. 49ff.

12. Samme s. 48f.

13. Hugo Matthiessen: Middelalderlige Byplaner. Meddelelser fra Foreningen til Gamle Bygningers Bevaring. 4.R.II. København 1941, s. 6ff.

14. Bl.a. Erik Krøman: Hvor gammel er Ærøskøbing? Fynske Årbøger 1956–1958, s. 269–285. Se min kritik i Fynske Årbøger 1990.

15. Hugo Matthiessen: Gamle Gader og Gaarde i Rudkøbing. Architekten XIX. 1917, s. 175f.

gede hovedlinie gennem byen bestemtes af kirkens placering og landevejenes tilløbsretning, og hovedbebyggelsen måtte ligge før dette slutpunkt. Ingen forhold i Rudkøbings middelalderlige byplan kan med rimelighed tages til indtægt for en datering på et Erslev-Arupsk grundlag.

Hugo Matthiessen fremfører andetsteds, at 1200-årenes byplanudvikling stiler mere og mere i retning af det regulære firkanttorv i stedet for det simple algadetorv, der blot er en udvidelse af hovedgaden. Det lange algadetorv, som man især i Mellemeuropa vedblev at fastholde, og som i kunstnerisk forædlet form tjente som længde- og midtakse i regelrette, symmetriske anlæg, er en type, skriver Matthiessen, der ikke er ukendt i Danmark. Parallelbyen, hvor en reguleret adelgade med en eller to sideløbende længdeakser (baggader) bestemmer byplanens skema, er hyppigt det naturlige forbillede for nogle af de ved kunst anlagte stæder. Modent udviklet træder det os i møde i Assens, hvor det er gennemført uden vaklen; men også Fåborg er i slægt med denne bytype.¹⁶ Fåborg, Nyborg og Assens nævnes atter i et af Hugo Matthiessens senere arbejder som eksempler på de med kunst anlagte stæder på grund af deres regelmæssige opbygning,¹⁷ og Ærøskøbing dateres senere delvis på dette grundlag.¹⁸

Hugo Matthiessen kommer ingen steder nærmere ind på indholdet af begrebet »ved kunst«, men kæder det sammen med regelretted og symmetri i opbygningen i overensstemmelse med den begrebslige spænding mellem kaos og orden, der kommer til udtryk overalt i Matthiessens produktion.¹⁹ Den antagelse, at byernes alder og byplanidé til dels kan afgøres på deres formmæssige fremtræden, holder ikke for en bygruppe som de fynske søkøbstæder. Den regelmæssige byplanopbygning i byer som Assens, Fåborg og Nyborg skyldes snarere terrænet, end åndsdeer.

I øvrigt er kun Assens en typisk parallelgadeby med en gennemløbende hovedgade og to symmetriske baggader, mens Fåborgs byplan er mere komplekst opbygget, og Nyborgs byplan tilhører fortetypen. For en gruppe som de fynske søkøbstæder kan byplanformerne ikke anvendes i en daterings-sammenhæng.

Rent byplanmæssigt er der ikke noget grundlag for at datere Rudkøbing til 1200-årene, og det er et spørgsmål, hvor meget byplanerne med deres brede træk overhovedet kan yde til en datering af Danmarks købstæder. Sammenlignende studier over de fynske købstadsbyplaner har ikke ført til en ny datering, men på den anden side rystet grunden under Hugo Matthiessens åndshistoriske forsøg. Det er indtil videre kun byernes sammenhæng med kulturlandskabet, der sandsynliggør, at de fynske købstæder anlagdes i 1000–1100-årene.

Det er en ofte gentaget hypotese, at forskellige byer har haft en landsby eller et fiskerleje som forgængerbebyggelse på samme plads. En moderne version udgår fra, at flere danske bynavne har samme endelser som visse landsbyer, og at mange af de byer, som etableredes mellem 1000- og 1200-årene derfor er tidligere landsbyer.²⁰ Sådanne bynavne peger imidlertid nok sjældent på pladskontinuitet mellem funktionelt så forskellige bebyggelser som købstæder og landsbyer.

I Rudkøbings tilfælde har kontinuitetsteorien fået en egen udformning. I Traps 5. udg. angives byen at være opstået i første halvdel af 1200-årene, men da kirkens ældste dele stammer fra 1100-årene, er den muligvis en landsbysognekirke, der siden blev byens sognekirke.²¹ Samme sted menes det, at bydannelsen utvivlsomt skyldes den lette overfart til Tåsinge og Fyn.

16. Hugo Matthiessen: *Torv og Hærstræde*. København 1922, s. 68 og note 51 s. 136.

17. Hugo Matthiessen 1941, s. 8.

18. Erik Kroman anf. artikel.

19. Anders Linde-Laursen: *Hugo Matthiessens kulturhistorie*. Moesgård 1989, s. 73f.

20. Ole Fenger: »Kirker rejstes alle vegne«. 1050–1250. Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie. Bd. 4. København 1989, s. 248f.

21. Trap V. 5,2 1957: s. 644.

Det er vanskeligt at forestille sig, at alfartrafikken over den afsides egn kan have givet anledning til en bydannelse. Byterrænet er snarere valgt for at tilfredsstille handelens funktionelle krav, og intet i byplanen tyder på, at Rudkøbing har haft forgængere. En undersøgelse af de danske købstæder vil sandsynligvis vise, at hovedparten forudsætningsløst er anlagt til at imødekomme købmændenes metier.

Ser man på byernes beliggenhed, er det øjnefaldende, at de næsten overalt er bestemt af naturgeografiske forhold og lagt på steder, hvor trafikken strøm måtte falde til ro ved et vadested, ved sejlbare åers munding eller direkte ved havet. Det er steder, der synes forudbestemte til at drage handel og samfærdsel til sig. Derfor er det nærliggende at opfatte de middelalderlige byer som bebyggelser, der har udviklet sig ved spontan tilflytning til egnede pladser af handelsmænd og håndværkere, efterhånden som vikingetidens og den tidlige middelalders øgede ind- og udlands-handel skabte de fornødne erhvervsmuligheder.

I en artikel i anledning af Ribes uventet høje alder nævner Olaf Olsen, at det har været den almindelige opfattelse, at der forud for middelalderen ikke foregik nogen udlands-handel af betydning med landbrugsprodukter fra Danmark. En sådan handel forudsætter et overskud, og det har man først anset for muligt efter landbrugets omlægning under vikingetid og tidlig middelalder. Men Ribes åbenbart vedvarende udvikling siden 700-årene tvinger os til at overveje, om der ikke har været landbrugsvarer tilovers på et langt tidligere tidspunkt, omend ikke i et så stort omfang, som i Valdemarstiden. Basis for en øget handel kan allerede være skabt i yngre germansk jernalder, enten ved øget opdyrkning eller gennem ændringer i ejendomsfordelingen, så jorden er kommet på færre hænder. Begge dele kan have skabt en hjemlig basis for øget handel med omverdenen.²²

Undersøgelser af landsbyen Vorbasse ca. 30 km. vest for Vejle har vist, at der var et overskud af kvæg i landsbyen, og at dette overskud steg stærkt i perioden 800-1000. Da de tykke gødningslag i Ribes ældste del samtidig for hovedparten består af kogødning, er der almindelig enighed om, at kvægekспорт havde en betydning for bydannelsen. Kraftig tilvækst af pløjjord ses derimod først efter vikingetiden. Pollen- og støvanalyser af Fuglsø Mose på Djursland afslører ingen mærkbar indskrænkning af skovbestanden i vikingetiden, men sikre tegn på et øget omfang af pløjjord ved overgangen til 1100-årene.²³

I den nuværende fagsituation synes det nærliggende især at knytte fremvæksten af det tætte net af småkøbstæder på øerne til omlægningen af landbruget og de store nrydninger af landbrugsjord fra o. 1050-1250, mens Jyllands store byer og øernes bycentre generelt synes at tilhøre vikingetidens sidste del. Ny forskning i Fyns landsbyer har som nævnt vist, at de fik deres blivende sted mellem 1050-1250-årene, men rigets øvrige egne gennemløb en tilsvarende udvikling.²⁴ Det omlagte landbrug og den betydelige befolkningseksponation, som fulgte, fordrede et større mål af vareudveksling.

Ved overgangen til 1100 var håndværkere bofaste i byerne, og den tidligere mere sæsonprægede handel lå samlet på byernes torve; men mange fortsatte markedsgæsteriet som under vikingetiden. Det tætte net af småkøbstæder på øerne må betragtes som en sidste bymæssig udfyldning i landets mest frugtbare egne. Fremtidige arkæologiske undersøgelser kan muligvis yde den nødvendige dokumentation for hypotesen om småbyernes anlægstid.

Optegnelser vedrørende byerne i Kong Valdemars Jordebog 1231 over kongens personlige og embedsmæssige ejendomme i Danmark har ledt til den tanke, at mange byer må

22. Olaf Olsen: Nogle tanker i anledning af Ribes uventet høje alder. Fra Ribe Amt. 1975, s. 251ff.

23. Peter Sawyer: Da Danmark blev Danmark. Gyldendal og Politikens danmarkshistorie. Bd. 3. København 1988, s. 30 ff. og 181 ff.

24. Niels-Knud Liebgott: Dansk middelalderarkæologi. København 1989, s. 22 ff.

være opstået på et kongeligt magtbud. Byernes særlige naturgeografiske placering harmonerer imidlertid dårligt med en sådan antagelse,²⁵ der må forudsætte, at kongeslægten ejede eller på anden måde besad disse egenartede steder før byernes anlæg.²⁶ Det, at byerne står opført som kongelige ejendomme, skal givetvis ikke forstås i en moderne, absolut betydning – den middelalderlige ejendomsret kom til udtryk i form af retten til at kræve skat uden forudsætning i en absolut ejendomsret.²⁷

Kongernes erhvervelse af rettigheder i byerne må snarere være sket efter deres dannelse. Opførelsen af mange borge i byernes periferi eller umiddelbare nærhed er taget

som et udtryk for regalets gennemførelse i 1100-årene, nemlig gennem beskyttelse og magtbud.²⁸ Man kan forestille sig, at byernes retsstilling og rent fysiske eksistens som rigdomscenter har gjort en alliance med kongemagten nærliggende. Ved overgangen til 1100-årene indtræder som bekendt et skifte i dansk politik og samfundsliv. Kongedømmet skiftede karakter; den rene hærkonge forsvinder, og kongen får samfundsmæssige funktioner efter vesterlandsk forbillede. Over for byerne fik kongemagten nu mulighed for at føre en aktiv finanspolitik, mens det sandsynligvis har været vanskeligt over for produktionen på landet før Valdemarstiden.²⁹

25. Olsen, anf. artikel 1975, s. 255f.

26. Oprindeligt fremført i P. Johs. Jørgensen: Dansk Retshistorie. København 1940, s. 422 ff.

27. Ole Fenger m.fl.: »I være have«. Århus Universitet 1982. Se Bodil Møller Knudsen og Helle Reinholdt: »I være have« – et middelalderligt rettighedsbegreb. Hikuin 13. 1987, s. 301–306.

28. Thomas Riis: The Typology of Danish Medieval Towns. Storia della città 18. Milano 1981, s. 120f.

29. Olsen, anf. artikel 1975, s. 255f.