

## Debatanmeldelse

### Købstad Classic

#### Den danske købstads økonomi, funktioner og status

*Peter Henningsen*

*Fortid og Nutid*, juni 2007, s. 139-145.

Debatanmeldelse: *Søren Bitsch Christensen (red.): Den klassiske købstad.* Dansk Center for Byhistorie & Aarhus Universitetsforlag 2005. 417 s. 398 kr.

Peter Henningsen, f. 1964, dr.phil., er arkivar ved Københavns Stadsarkiv.

I bogens to første bidrag er det redaktøren, Søren Bitsch Christensen (SBC), der har ordet. Indledningsvis giver han en oversigt over dansk købstadsforskning og købstadshistoriografi. Indledningen fungerer samtidig som introduktion til antologiens enkelte bidrag. Læseren får her en kort oversigt over købstædernes anlæggelse og udvikling fra middelalder til ca. 1900. Man introduceres til en række fagtermer – primatbystem, demografisk urbanisering, strukturel urbanisering, dynamisk stagnation, demo-

grafiske og adfærdsmæssige processer o. lign., som benyttes i den internationale byforskning.

Den opmærksomme læser vil sikkert allerede her have registreret, at den form for byhistorie, der her italesættes, er den økonomisk-, demografisk- og handelsorienterede side af købstædernes liv – og det i en meget strukturorienteret aftapning. Det bliver især rigtigt tydeligt, når redaktøren skal introducere til de mere socialt- og kulturhistorisk inspirerede bidrag i bogen, idet han her

tydeligt nok er på mere gyngende grund end ved introduktionen til de strukturorienterede bidrag.

I bidraget *Det naturlige midtpunkt? Købstædernes økonomiske centralitet ca. 1450-1800* udfolder SBC den strukturorienterede tilgang i stor (og flot) målestok: Det gælder intet mindre end en bestemmelse af, hvilke købstæder, der udgjorde primære handelscentre i de enkelte regioner. Dette gøres dels via en gennemgang af købstadslovgivningen fra middelalder til ca. 1800, og dels via en analyse af det omfattende materiale om den danske kornhandel fra 1761-62, som befinder sig i Rentekammerets arkiv. Begrebet "centralitet" kræver en forklaring: *Købstædernes økonomiske centralitet* er en betegnelse for den antagelse, at købstæderne havde sat sig solidt på den markedsorienterede handel. At altså den markedsorienterede handel principielt kun foregik i købstaden (hvilket lovgivningen da også både foreskrev og forudsatte). Men hvordan udnyttede købstæderne så denne fortrinsposition inden for handelslivet?

Centralt i SBC's analyse står de generelle bestemmelser for den økonomiske arbejdsdeling mellem land og by, købstædernes privilegier og deres bestemmelser om det omgivende oplands opdeling (circumferens) og de forskellige grader af torvetvang, der herskede i forhold hertil. Nogle købstæder havde "*en fremskudt territorial indflydelse*", mens andre kun havde et "*indskrænket influensfelt*".

I det store perspektiv var der – sådan læser jeg i hvert fald SBC's bidrag – tale om en form for nulsumsspil, hvor den ene købstad kun kunne få fremgang på de andres bekostning. For at bruge en antropologisk frase kan man sige, at der var tale om et lukket økonomisk system, hvor der tilstræbtes en funktionel balance mellem byerne. Det var et sy-

stem, der bestyrkede den så almindelige forestilling om *de begrænsede goder*, dvs. at vækst altid skete på nogle andres bekostning. Hertil knyttede sig igen den praksis, at byerne skulle sikre "rimelige" eller "retfærdige" priser til forbrugerne via konkurrence på et frit marked. Kun i nødtilfælde, f.eks. i tider med krig og misvækst, kunne/skulle myndighederne skride ind og fastsætte en retfærdig pris. På denne måde undgik man hungersnød, og enkelte profithungrende købmænds ukristelige vindesyg og griskhed. Det store bidrag rummer rigtigt mange interessante iagttagelser og detaljer, som det dog vil føre for vidt at komme ind på her.

Overordnet etablerede det købstadsystem, som eksisterede frem til loven om næringsfrihed, sig i Højmiddelalderen som en konsekvens af, at bøndernes handelsrettigheder blev beskåret og købstædernes økonomiske centralitetsfunktioner blev udbygget. Systemet havde til hensigt at lede så meget handel som muligt til købstæderne. Købstædernes legale herredømme blev for alvor knæsat i midten af 1400-tallet og udvidedes markant i 1500-tallet. SBC's undersøgelse viser, at købstæderne også de facto udøvede den økonomiske centralitet i de regioner, de lovgivningsmæssigt var blevet tildelt: "*I grove træk fulgte varestrommen fra land til by de retningslinier, der var nedlagt i disse oplandsbestemmelser. Kornhandelen i 1761/1762 er blevet fremlagt som sammenligningsgrundlag. Ser man bort fra enkelte dominansbyer som København og Aalborg var handelsstrukturen meget decentral. Der var noget til næsten enhver købstad*" (s. 114).

SBC's bidrag er indiskutabelt et væsentligt bidrag til studiet af dansk byøkonomi i tidlig moderne tid. Her blotlægges minutuøst en række strukturer, hvis eksistens vi nok på forhånd kun-



ne have en antagelse om, men som vi nu har fået dokumentation for. Næste skridt i Dansk Center for Byhistorie økonomiske studier bør vel nu være at undersøge, hvorledes det økonomiske liv konkret udfoldede sig inden for denne struktur. Hvorledes spillede f.eks. ligevægts- og balancetankegangen ind på prisdannelsen og købmændenes adfærd i praksis? Hvad betød Magistraternes fastsættelse af pristakster for distributionen af basale fornødenheder som kød, brød, brænde og øl for byernes handel og for forestillingen om et frit marked? En sådan undersøgelse vil jeg se frem til med slet skjult forventning.

I Mette Kjær Bækgaards (MKB) efterfølgende bidrag *De nørrejske købstadsmarkeder* kunne man muligvis tro, at man blev præsenteret for en sådan næranalyse. Det er imidlertid ikke tilfældet. Også her er det den strukturorienterede tilgang, der står i centrum. Med udgangspunkt i almanakkernes angivelser har MKB kortlagt antallet og udviklingen af markeder i 25 jyske købstæder og det viser sig, at der i perioden 1650-1850 skete en stor stigning i antallet af markeder. Udviklingen var dog langt fra ensartet og en række købstæder havde betydeligt flere markeder end andre. Ribe, Kolding, Holstebro og Varde udmærker sig som de købstæder, der havde det største antal årlige markedsdage, mens store byer som Århus, Aalborg og Randers kun havde forholdsvis få markeder. MKB konkluderer, at markedernes primære funktion var at mindske de fastboende handlendes og håndværkeres priser gennem konkurrence. Markederne fungerede dermed som modvægt til laugsinstitutionen, som netop havde til formål at hindre konkurrence via kartellignende prisaftaler. Købstadsmarkederne var med andre ord en trussel mod de fastboende håndværksmestre. Resultaterne af MKB's undersøgelser er gan-

ske interessante, men de mange minutiøse "mellemlægninger" undervejs kunne jeg godt have undværet nogle af. Artiklen bærer lidt for meget præg af egentlig materialefremlæggelse, hvor forfatteren burde have prioriteret lidt bedre imellem, hvad det er væsentligt at indvie en læser i og hvad der med fordel kunne sammenfattes på et mere overordnet niveau.

I *Byerne og hovedlandevejnettet 1761-1910* giver Steffen Elmer Jørgensen (SEJ) en overordnet introduktion til det danske hovedlandevejsnets etablering fra 1760'erne og frem. Ikke overraskende var det hensigten, at landevejene skulle forbinde købstæderne med hinanden, således at f.eks. afhængigheden af søvejene blev mindre end hidtil. Det lidt usammenhængende bidrag bærer præg af – tror jeg – at SEJ's undersøgelse er exciperet fra hans bog *Fra chaussé til motorvej* fra 2001, der ikke havde købstæderne som centralt omdrejningspunkt. Det betyder, at købstædernes rolle i bidraget kommer til at virke en anelse påklippet og efterrationaliseret. Ikke desto mindre får man dog også her nyttige informationer, som nok er en tanke værd. Efter landevejene følger købstadshavnene, idet Michael Bruus (MB) i *Købstadshavnene og byvæksten 1798-1868* undersøger sammenhængen mellem byernes vækst og havnenes udvikelse. Emnet ligger i naturlig forlængelse af SEJ's bidrag om vejene, for som det hedder i C. D. F. Reventlows store betænkning om færdselsvejene fra 1791: "*Til at benytte såvel de rå produkter som de ved fabrikker og manufakturer forædlede, såvel til indenrigs som udenrigs brug, er intet nødvendigere end gode havne og gode veje*" (s. 203).

Med udgangspunkt i en analyse af købstadshavnens omlægning eller modernisering, som MB kalder det, i perioden 1798-1868, undersøger han havnene



som vækstfaktor, såvel lokalt som nationalt. Der fortælles om baggrunden for den havneresolution, der trådte i kraft i 1798 og som bestemte, at købstadshavnene skulle adskilles fra de lokale magistrater og underlægges en særskilt havnekommission, og der berettes om de havne- og anløbsproblemer, der hidtil havde eksisteret. Det fremgår, at arbejdet med de danske havne, ligesom tilfældet var det med vejene, var en del af "det moderne projekt". Det knyttede naturligt an til de store landboreformer og til en lang række andre store sociale, økonomiske og teknologiske omvæltninger i tiden.

Købstadshavnens primære problem før 1800 var tilmudring og lav vanddybde, så det var naturligt at det var her, man måtte sætte ind, hvis man ville forbedre den lokale økonomiske infrastruktur. Mange købstæder kunne ikke anløbes, da de manglede anløbsbroer og bolværker. De naturlige kysthavne lå udsatte, men var lette at anløbe, mens f.eks. åhavnene lå trygt beskyttet for vind og vejr, men så til gengæld var svære at anløbe. For at forstå den tids havneproblematik er det vigtigt, som MB rigtigt fremhæver, at "*mens den moderne havn betegner en institution, der alt efter beliggenhed i større eller mindre grad er menneskeskabt, så var havnen i begyndelsen af 1800-tallet endnu helt overvejende et af naturen skabt opankringssted / område*" (s. 208). Der var ikke tale om havne i den moderne betydning af ordet.

Gennem en næranalyse af havneanlæggelserne i Nykøbing Falster og Saksøbing, forsøger forfatteren at danne sig et overblik over de problematikker, der mødte de nedsatte havnekommissioner, og han når da frem til, at havnekommissionerne, efter en famlende start, var ganske gode til at varetage havnens modernisering, ligesom de mødte stor

lokal opbakning. Byernes fremtidsforventninger var i et og alt knyttet til havnens tilstand. Sluttelig sammenligner MB ikke uden grund anlæggelsen af nye havne i 1800-årenes begyndelse med den senere etablering af et jernbanenet. Artiklen er instruktiv, interessant og velformidlet, og MB formår i hvert fald at overbevise mig om, at 1800-årenes havnesag er et forskningsemne, der er værd at beskæftige sig med. Man kunne da meget passende knytte havneproblematikken sammen med den almindelige søfartshistorie og den maritime kulturhistorie, som er et så forsømt emne i dansk kultur- og socialhistorie. MB har vist, at også havnens historie indgår som en vigtig brik i den maritime historie.

Efter MB's meget instruktive artikel følger historien om en købstad med et helt særligt problem. Det drejer sig om Ærøskøbing, der havde den tvivlsomme ære at være den eneste danske købstad, hvis befolkningstal faldt i løbet af 1800-tallet. Med udgangspunkt i byens omfattende søfart i 1700-tallet undersøger Berit Guldmann Hornstrup (BGH), hvorfor byen ikke kunne holde trit med væksten i naboflækken Marstal (som senere blev handelsplads). Hun når frem til, at Marstal dels var bedre til at skaffe sig et opland for sin handel via køb af kongelig domænejord, mens Ærøskøbing ikke udnyttede denne mulighed, og derved gik glip af et opland. Marstallerne udparcellerede nemlig den opkøbte domænejord til småbønder (de såkaldte parcellister), mens Ærøskøbingboerne beholdt jorden til egen dyrkning. Dertil kommer, og det er nok det væsentligste, at marstallerne søfart var financieret gennem partsrederi, hvor selv den enkelte småsparer kunne skyde kapital i søfarten, og dermed også høste en økonomisk fordel, hvorimod rederiet i Ærøskøbing var koncentreret på ganske få rederes hænder. Det betød, at der både var færre Ærøskø-



bingboere, som profiterede af søfarten, og at rederne løb en meget større risiko end tilfældet var det med partsrederne i Marstal, der spredte deres kapital på mange små andele i forskellige skibe.

Ærøskøbings achilleshæl blev for alvor synlig, da storkøbmanden Hinrichsen gik fallit og tog en stor del af byens borgere med sig i faldet. Artiklen åbner op for en spændende kulturhistorisk problemstilling, som BGH dog ikke er ikke opmærksom på. Forklaringen om partsrederiets fordele – som vel i øvrigt stammer fra søfartshistorikeren Henning Henningsen – burde vel have været suppleret med det meget nærliggende spørgsmål om, hvorfor man ikke også i Ærøskøbing greb til denne måde at organisere tingene på. Når det nu var så fordelagtigt? Mon ikke det kunne skyldes, at Ærøskøbing var en købstad med dertil hørende standsskranker og standsstænkning (ulighed), mens Marstal formelt var et bondesamfund med en meget større grad af social lighed? Lidt populært sagt kan man vel sige, at mens Marstal repræsenterer "Mads Andersen Skjern", repræsenterer Ærøskøbing "Damernes Magasin". I hvert fald i udgangspunktet.

BGH stiller desværre ikke nogle "hvorfor"-spørgsmål til sit materiale, men nøjes med at konstatere forskellene mellem Marstal og Ærøskøbing. Der er tale om en beskrivelse, men ikke af en analyse, og det er en skam, for det er en spændende problemstilling hun i sin artikel løfter sløret for. BGH har desuden en lidt pudsig måde at omtale historikerkollegaer på: den højt estimerede dr. phil. og overarkivar ved Rigsarkivet Erik Kroman, omtales f.eks. som lokalhistorikeren Erik Kroman, mens en anden velmeriteret doktorkollega som Anders Monrad Møller, blot omtales som A. M. Møller. Min største anke er dog, at en meget interessant problemstilling kun

bliver ret kursorisk behandlet, og da for en stor dels vedkommende på baggrund af generel søfartshistorie.

I de to følgende bidrag af Brian Wiborg (BW) og Svend Korup (SK) følges dels 1800-tallets handelsliv i Hobro og håndværkerfagernes organisation i Viborg. Hobro var i 1800-tallet den hurtigst voksende købstad i Danmark. Det ønsker BW at finde forklaringen på. Artiklen starter med en – i mine øjne – noget overflødig gennemgang af en række byhistoriske teoridannelser (som vi i øvrigt allerede blev introduceret til i redaktørens egne bidrag), der på s. 267-268 tenderer tågesnak pga. et noget ubehjælpsomt sprog. Redegørelserne lider ydermere af den svaghed, at BW jonglerer med begreber, der ikke defineres, og hvis anvendelse i forklaringen om Hobros vækst kommer til at fremstå som underlige slag i luften: Om Hobros vækst hedder det f.eks., at den for størsteparten fandt sted mellem 1840 og 1860, "*men urbaniseringen var en realitet allerede i første fjerdedel af århundredet*". Hvad menes der mon med det? Kan man forestille sig en by, der ikke er urbaniseret?

Når BW på s. 278 taler om industri glemmer han også at fortælle, hvordan han anvender begrebet. Hvorfor er 1700-tallets håndværksvirksomhed ikke industri, når 1800-tallets er det? Og hvornår skelner man mellem håndværk og industri? Hvor går grænsen? Jeg synes ikke, at det er noget, der giver sig selv. I hvert fald bør det klargøres. Men lad det nu ligge. BW mener at finde årsagen til Hobros vækst i en enkelt faktor: nemlig handelsmanden Søren Sørensen, der angiveligt var en stor entreprenør og drivkraft i byens udvikling. En ren dynamo. Desværre demonstrerer BW ikke i praksis, at dette var tilfældet, men nøjes blot med at postulere det på baggrund af et noget spinkelt kildemateriale. Det lyder sandsynligt, at Søren Sørensen kunne



have haft denne rolle i Hobros handelssliv, men BW har ikke, som han ellers skriver i konklusionen på s. 279, på nogen måde dokumenteret det. Kvantitativ strukturhistorie kræver altså andet og mere end blot at kunne bruge en lommeregner, hvis det skal være meningsfyldt. Tal og procenter skal fortolkes og sættes ind i en kvalitativ sammenhæng for at være interessante.

I den følgende artikel af SK er det håndværkerne i Viborg, der står i centrum. Eller er det blot håndværksmestrene? Det er nemlig noget uklart, hvem SK taler om. Til tider synes han kun at tale om mestre. På s.287 siger han følgende: *"I artiklen betragtes håndværksmestre som de personer, der selv anså sig som håndværkere, og som af samtiden blev betragtet som håndværkere..."*. Men det kan da vel for pokker aldrig blive definitionen på en håndværksmester. Andetsteds taler han både om mestre og svende og for mig fremstår hele gennemgangen noget uklar. Flere steder knirker det slemt i fugerne.

Når SK skal forklare, hvorfor der var mange små håndværksmestre i Viborg, mens der var langt flere mestre i Roskilde i det hele taget (er det ikke to uforenelige størrelser at sammenligne, så længe der i Roskilde ikke skelnes mellem små og store mestre?), gribes der til småsludrende forklaringer af typen *"Det skyldes en gammeldags erhvervsstruktur"* (OK! Men hvori bestod den og hvorfor eksisterede den?) eller som her, at *"tilpasningen til en ny erhvervsstruktur (hvilken?) foregik utvivlsomt langsommere i Viborg end i Roskilde, og Viborg var endnu i 1860 en stillestående by."* Det er jo grundlæggende nogle uklare forklaringer. Hvorfor var udviklingen langsommere i Viborg end i Roskilde, og hvad bygger SK påstanden om denne langsomhed på? Hvad får SK til at betegne Viborg som en stillestående

by i 1860? Sådan fortsætter det derudad uden større omtanke.

Fælles for de to sidst omtalte bidrag er, at forfatterne bevæger sig på faglig tynd is. Her er masser af tal og procenter, men meget lidt eftertanke til stede. Resultatet bliver derfor – i mine øjne – også noget perspektivløst.

Efter disse bidrag følger et, ikke skuffende, men umiddelbart malplaceret bidrag af Palle Lykke (PL). PL analyserer en række barokdigte, der har det til fælles, at de alle er oder til købstæder, og hvori købstædernes dyder roses og berømmes. Det er i princippet interessant stof, men bidraget virker alligevel forkert i denne sammenhæng. PL leverer nemlig en litterær og ikke en historisk analyse af disse panegyrikker. Jeg kunne f.eks. godt have ønsket mig, at PL havde sammenholdt odernes påstande om købstædernes lyksalighed med et historisk kildemateriale, altså at han satte dem i relation til den historiske virkelighed i de købstæder, som oderne beskriver. Noget sådant gøres ikke. I stedet får vi en mere litteratur-æstetisk gennemgang, som i og for sig er udmærket, men som altså ikke relaterer til det tema, der er bogens emne.

Anderledes relevant bliver det, når vi kommer til Karsten Skjold Petersens (KSP) gode og solide introduktion til enevældens garnisonsbyer. Her får vi klar besked. KSP gennemgår garnisonsbyernes karakteristika og garnisonernes forhold på en måde, så vi føler os taget fagligt godt ved hånden. Under enevælden indkvarteres garnisonsbyernes soldater privat rundt omkring i byerne og det gav ofte anledning til en række konflikter mellem borgere og militær. Den militære indkvartering var nemlig en pligt, og ønskede man som borger ikke at have soldater boende måtte man betale for at blive fri. Det har sikkert ikke altid været lige populært. Sædvanligvis indkvar-



teredes soldater nogle usle steder, hvor sne og regn fæg ind på dem, eller hvor de soppede rundt i kældervand. Det har bestemt ikke været nogen lystig situation at være gevorben soldat i 1700-tallets Danmark. Om de ind imellem blev lidt knarvorne og bar aggressionerne uden på klæderne, ja så forstår man dem godt med de vilkår, de blev budt. Indkvartering i kaserner hørte til de absolutte undtagelser. Der fandtes kaserner i Kastellet i København og i Rendsborg, og i perioden 1765-1771 også i den nyopførte Sølvgades kaserne i København. KSP's bidrag er spækket med detaljer om soldaternes liv i de danske byer, og da artiklen samtidig bærer klart præg af forfatterens store overblik og viden om sit emne, hører dette til blandt bogens absolut bedste bidrag.

Som rosinen i pølseenden følger et bidrag om købstadsteatrene i 17- og 1800-tallet. Bidraget er i hovedsagen broderet over Helsingør Teater, hvis bygninger er blevet overført til Den gamle By i Århus. Helsingør Teater bruges altså som prototype på det danske provinsteater i perioden. Det er der ikke noget galt i. Det er snarere galt, at bidragets forfatter generelt bevæger sig på et fagligt niveau, der ligger betænkeligt nær en sløj universitetsopgave. Bidraget er struktureret på den forunderlige måde, at otte ud af 11 sider nærmest forekommer som en slags introduktion til den næranalyse af teaterets virksomhed, der desværre aldrig kommer. Et større problem er det dog, at introduktionen - eller oversigten - er præget af så meget overfladisk snak og så mange bizarre formuleringer, at

det er helt forskrækkeligt. Her et par eksempler: "*Borgerstanden fik helt klart en ny selvforståelse og selvfølelse ved, at det ikke længere var adelige privilegier, der dikterede omfanget af den private ejendomsret, men den enkelte borgers egen målrettede arbejdsindsats, der blev belønnet*" (s. 383); "*Mod 1700-tallets slutning var aristokratiet så svækket i sin grundvold, at det ikke var i stand til at yde kvalificeret modstand mod de blomstrende reformkræfter, og derfor valgte dets medlemmer i stedet at støtte dem*" (s. 383f); "*Trykkefriheden, som var blevet indført i landet i 1799....*" (s. 386); "*Den borgerlige offentlighed blev et meget centralt begreb i løbet af 1700-tallet...*" (s. 387), og sådan fortsætter det med den ene uigennemtænkte formulering efter den anden.

Til sidst blot dette: Man kan om denne bog roligt sige, at der er mange slags kød i den fricassé. Nogle stykker mere velsmagende end andre. Taget under et er retten dog spiselig, omend forretten gav løfter om et mere velanrettet måltid end tilfældet blev. Bedst er chefkokkens egne kreationer, efterfulgt af Michael Bruus' og Karsten Skjold Petersens, om end jeg nok kunne have ønsket, at chefkok Søren Bitsch Christensen havde udfyldt de kronologiske rammer lidt bedre. Der findes så godt som ingen bidrag, der behandler 15- og 1600-tallets købstad, mens 1800-tallets købstad er klart overrepræsenteret. En række bidrag kunne der også have været kælet noget mere for, men sådan er det jo altid. Det er en utaknemmelig opgave at være redaktør.