

# Skipperkøbmandsbyen Ærøskøbing – et byplanstudie

Af *Jørgen Elsøe Jensen*

Danmarks middelalderlige købstæder hører til blandt de mere usædvanlige historiske kilder. Det er deres fysiske træghed, som gør dem velegnede til opbevaring af information. Gennem århundreder har de fastholdt grundtrækkene af deres oprindelse og ophobet sporene af deres historie. Købstæderne er desuden ikke blevet undersøgt, siden Nationalmuseets Hugo Matthiessen besigtigede dem omkring 1. verdenskrig og skrev om resultaterne af sit arbejde. Siden er opmærksomheden på vore kulturmiljøer blevet skærpet betydeligt. På den baggrund er Danmarks middelalderbyer et utraditionelt og meget lovende forskningsemne.

I en landsdækkende undersøgelsesrække udvalgte byerne på Fyn med omliggende øer som de første, og blandt dem skulle Ærøskøbing byde på særlige overraskelser.

Det viser sig ved nærmere eftersyn, at Ærøskøbings byplan indeholder et tidligt vidnesbyrd om byens skipperkøbmænd. En af hovedgaderne er tillagt, sandsynligvis i senmiddelalderen, og både gadens særlige beliggenhed i byplanen og byens mange store grunde gør det klart, at den må være beboet af folk, som hentede en god del af deres næring på havet. Ærøskøbing er den eneste skipperkøbmandsby i det fynske område. Det kan kun betyde, at erhvervet var tidligt og stærkt udviklet i denne egn. Handelen havde tilsyneladende også gode vilkår i Det fynske Øhav, og den begunstigedes af friere forhold på Ærø end andre steder. I senmiddelalderen er det sikkert, at de bjærgsomme Ærøskippere generede borgerne i de sydfynske købstæder med deres nærgående landprang, men de gik også på længere fart. Om det eftermæle de har sat sig, handler den følgende artikel.

## Beliggenhed og byterræn

Ærø er et storbakket moræneland, som har fået nordvestlig orientering af isstrømme gennem Lille Bælt. Ærøskøbing ligger på øens nord-

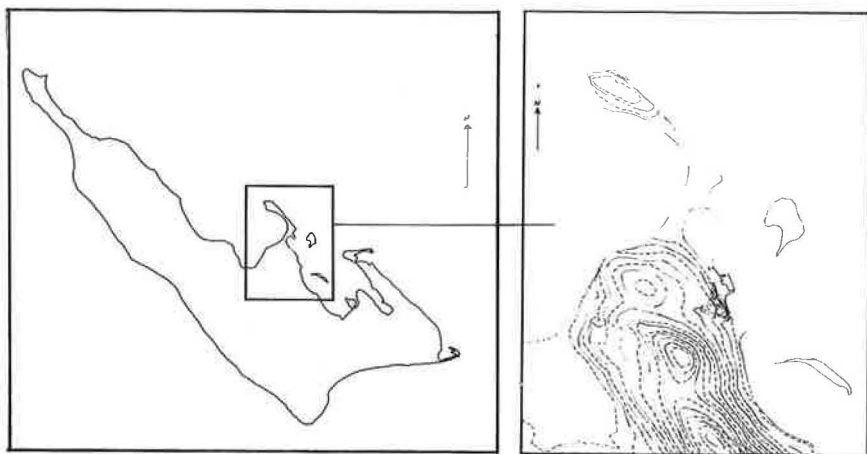


*Ærøskøbing set fra Møllebakken 1930. Inde i byen grenes landevejen ud i Søndergade og den tillagte Vestergade.*

side ud mod Det sydfynske Øhav og yderst på østsiden af et langstrakt bakkeparti, der udløber fra midtøen. Bugten ved Ærøskøbing skar sig tidligere så dybt ind i landet, at den næsten helt afskar Øst-Ærø. Også Stokkeby Nor vest for byen var tidligere vandfyldt. Det langstrakte bakkeparti lå oprindeligt som et bredt næs ud i øhavet. Umiddelbart nordvest for Ærøskøbing fortsætter det over et marint forland til moræneknuden Urehoved, og fra bugten søger en strømmende tæt ind under byen, så der netop på dette sted var særligt gode læ- og besejlingsforhold. Samtidig ligger Ærøskøbing nogenlunde midt på øen, så alle fik den kortest mulige vej dertil. Dens beliggenhed er ganske enkelt bestemt af de gode handelstrafikale muligheder, stedet tilbød, og i den henseende indskrives byen sig blandt Fyns øvrige små købstæder. De lå tæt langs kystranden og var indrettede på handel med et mindre opland.

## Byplan og hovedlinier

Byplanen fremtræder, som Resen aftegnede den omkring 1670. Den har en trekantet form med *Vesterbro*, den tidligere Møllergyde, og *Østergade* indløbende fra syd ned over det jævnt østfaldende terræn. Ind-



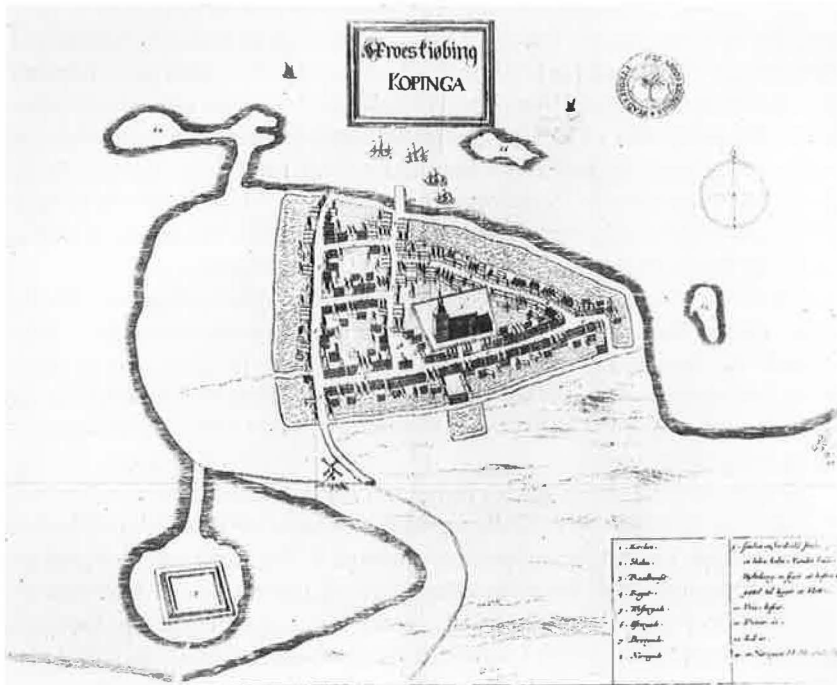
*Beliggenhed og terrænforhold.*

faldsvejen Østergade, der i dag blot er den vinkelbøjede del af Resens Østergade, havde ingen særlig trafikal betydning og figurerer heller ikke som et indløb hos Resen. Det er ikke ensbetydende med, at den ikke fandtes, men først med Marstals opkomst i slutningen af 1700-årene fik den en vis betydning som landevej fra Øst-Ærø.

Umiddelbart inde i bykroppen forbindes de to veje på tværs af den øst-vestgående *Søndergade*, og fra *Torvet* og kirken på Søndergades nordside løber *Brogade* til skibsbroen. Vesterbro fortsætter i lige løb gennem *Vestergade* til stranden, og efter indløbet i byen udgøres Østergade i *Nørregade*, der følger strandlinien, krydser Brogade og fører til Vestergade gennem *Smedegade*. Et stykke højere oppe forbindes Brogade og Vestergade af *Gyden*. Søndergade falder noget mindre stejlt ned over terrænet end Vestergade. De har begge en parallelløbende baggade, *Pilebæksvejen* bag Søndergade og *Baggårde* bag Vestergade (ikke markeret hos Resen), og fra Søndergades vestende løber *Sluttergyden* ud over bymarken.

## Bebyggelsen

Grund- og bebyggelsesforholdene har heller ikke ændret sig nævneværdigt siden Resen. Ærøskøbing blev opmålt til matrikulering i 1868, og denne gang gengivet i en målefast version.<sup>1</sup> Følger man hver enkelt ejendoms bygningshistorie ned til midten af 1700-årene, viser der sig ingen særlige forandringer af grundforholdene, og der er ingen grund



Resens kort over Ærøskøbing ca. 1670. Nord er skråt mod venstre. 1. Kircken. 2. Skolen. 3. Raadhuusit. 4. Gaget. 5. Westergade (nuværende Søndergade). 7. Broegade. 8. Nørregade. Det kgl. Bibliotek.

til at tro, at forholdene har været stort anderledes på Resens tid. De to kort over Ærøskøbing er nok øjebliksgengivelser, men det er af en sej og stabil kulturgenstand.

I forbindelse med undersøgelserne af Fyns købstæder er det iøvrigt blevet klart, at Resens kort har større topografisk værdi, end man almindeligvis antager. Både bebyggelsens udstrækning i gaderne og byens ubebyggede partier<sup>2</sup> er korrekt gengivet, ligesom gadernes indbyrdes forløb og enkelte hovedbygninger er søgt gengivet i en naturtro form. De almindelige huse er derimod blot signaturer. Lignende krav til gengivelsen synes at ligge til grund for hele Atlas Danicus' kartografiske arbejde. På Resens kort over Ærøskøbing ses byplanen i den nuværende skikkelse, og gaderne er næsten helt udfyldt af bebyggelse. Kun et enkelt parti i Smedegade ligger bygningstomt. Ærøskøbings nuværende gadenet var med andre ord fuldt bebygget ved renaissanceens slutning.

Endnu i dag fordeler grunde og huse i Ærøskøbing sig i hovedsagen efter terrænets fald, således at hovedbebyggelsen findes øverst og

højest i sydvest og tiltager i almindelighed ned mod stranden i nord-øst. De to hovedgader, Søndergade og Vestergade, bærer mindst præg af det sociale fald, men især Vestergade, hvor der ikke kan have hersket den store forskel på bebyggelsens karakter i den ene eller den anden ende af gaden eller på den ene eller den anden side. Vestsiden må dog oprindeligt have tiltrukket de største bygårde med dens imponerende brede og dybe grunde. Søndergade derimod har den absolutte bebyggelsesmæssige tyngde på sydsiden med dens dybe, ensartede grunde, der dog ikke når samme mægtighed som i Vestergade.

Også Torvets og det øverste af Brogades vestside optoges af enkelte store gårde, mens den øvrige bebyggelse på Brogades vestside, i Nørregade og Smedegade var håndværker- og søfolkshuse. De ringere huse fandtes i Gyden, i Østergade, på Søndergades nedre nordside og partiet omkring kirken, hvor de minimale grunde tyder på en udstykning fra kirkepladsen.

Den nuværende bebyggelse har et betydeligt indslag af huse fra den florissante skippertid i 1700- og begyndelsen af 1800-årene. Inden rådhuset på Torvet omsattes i grundmur 1778, stod alle borgerlige huse i bindingsværk. De ældste fra 1645 og 1690 ligger i Søndergade. 1700-tallets byggeskik i Ærøskøbing med de fremspringende karnapper og frontgavle menes beslægtet med byggeskikken i hertugdømmene og Nordtyskland.

## Byplanudviklingen

Bygningsmassen hører til byernes mere foranderlige sider. I en stille gang gennem århundrederne ændrede de sig, men det sociale anstrøg hang ved. Ser man på en så omfattende kulturhistorisk genstand som en købstad, giver det da også næsten sig selv, at byens plan – gadernes forløb, deres status i bylegemet og byens kvarterspræg – må være den mest bestandige del. Bygninger har en begrænset funktionstid, højest et par hundrede år på baggrund af de snart tusinde år, de fleste af vore købstæder har været i brug.

Men hvis man antager, at Ærøskøbings tresidede byplanfigur er den oprindelige, rejser der sig vanskeligheder, og en analyse af byplanen afslører, at Ærøskøbing må bestå af en oprindelig kerne og en tillagt del.

Byplanen i byens østre del afviger ikke i princippet fra byplanerne i Fyns øvrige søkøbstæder. Byerne lå tæt langs kystranden og var indrettet på handel med et mindre opland. Trafikken derfra ledtes ind i bykroppen gennem en hovedgade til torvet ved kirken, og derfra løb en brogade til skibsbroen. Omkring denne hovedstamme grupperer byens side- og baggader sig.



*Søndergades øverste stykke omkring 1905. Dette stykke af hovedgaden og landevejens indløb i byen er sandsynligvis resultatet af en senmiddelalderlig regulering, som blev foretaget sammen med Vestergades udstikning. Det kgl. Bibliotek.*

Hos Resen ses Ærøskøbings skibsbro ligge for enden af Brogade, og Brogade udgår fra Torvet i Søndergade. Selv om navnet Brogade først optræder hos Resen, så vidner navnet givetvis om, hvad der også tidligere var gadens funktion, nemlig at forbinde hovedstrøget med skibsbroen. Alene af den grund må Søndergade udpeges som den oprindelige hovedgade.

Men der er flere grunde til at udpege Søndergade som byens oprindelige hovedgade. I otte ud af ni fynske søkøbstæder har hovedgaden en øst-vestlig orientering 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 linieføringen i disse byer, hvor vindhastighederne i gennemsnit ligger over 20% højere end i indlandet.<sup>3</sup> Kun Kerteminde på Østfyn afviger fra reglen, og det skyldes denne bys særlige beliggenhed i det sydøstlige hjørne af sit opland.

På grund af solens bane fanger sydsidens bygningsvinkler lyset og varmen ind i gårdsrum og forhuse, mens nordsidens bebyggelse har gårdspladser i fugtig skygge. Alt andet lige var sydsiden at foretrække, og der finder man også altid byens store og gamle købmandsgårde. I flere af Fyns byer buer hovedgaden ligefrem ud mod syd, så denne si-

des facader både blev synlige i gaderummet og gav beboerne et bedre overblik over gaden. At betragterne selv altid sad i skygge er blot endnu en detalje. Nordsidens huse ligger derimod på en udadbue, deres facader viger bort for blikket og fortaber sig. Rudkøbings Østergade er et perfekt eksempel.<sup>4</sup>

Sydsiden kunne imidlertid være optaget. I Fåborg f.eks. lå kirken på hovedgadens sydside. I alle byer fra tidlig kristen tid krævede kirken en førsteret til at placere sig. Åbnede terrænet rige muligheder for bymæssig indretning, slap man som regel for problemer, men var der pladsmangel, som i Fåborg, kom anlægskunsten på prøve, og flere steder måtte der gøres indrømmelser. Hvis det kunne lade sig gøre at udlægge hovedgaden i øst-vestlig retning, og reservere sydsiden til gårdsbyggeri, så foretrak byanlæggerne det, og det lod sig gøre i Ærøskøbing.

Hovedgadernes orientering i de fynske købstæder viser med al ønskelig tydelighed, at gadenettet i disse byer ikke er tvunget i form af givne veje. Bygrundlæggerne har haft frie hænder til at udstikke hovedlinierne, og i den sag og i tildelingen af pladser i byen blev der taget højde for vindens biden, solens bane og terrænets kurver.

Fra en byplanhistorisk betragtning er det klart, at Søndergade er Ærøskøbings oprindelige hovedgade. Dens vej til torvet og kirken, forbindelsen med brogaden, dens orientering efter vinden, og det forhold, at sydsiden er friholdt til gårdsbebyggelser afgør sagen. At Vestergade i dag fremtræder som byens måske fornemste gade med huse fra skippertidens sidste florissante halvsekel i 1700-årene bør ikke lede til misforståelser.

Ærøskøbings middelalderlige anlægsplan må have bestået af Brogade, den tværgående Søndergade og dens to indfaldsveje. Nørregade har fra begyndelsen været en typisk strandgade med fattig bebyggelse.

Vestergade kunne være opstået som en baggade til Brogade, men de imponerende brede og dybe grunde på begge sider af gaden vidner om noget helt andet. Den må være udstykket efter byens anlæg og krævede sandsynligvis en regulering af landevejens indløb i byen – skelningen mellem Brogades og Vestergades ejendomme antyder, at det forholder sig sådan. I dag løber Vesterbro vinkelret over i Søndergade, men før indløbet blev fastlåst af bebyggelse, kan det have formet sig noget anderledes.

At byen udviklede sig mod vest, gav sig selv. Ærøskøbing havde oprindeligt kun et beskedent jordtilliggende. Bymarksgrænsen fulgte Pilebækken bag Søndergade og løb tværs over terrænet mod vest, så kun den yderste spids af næsset hørte til byen. Den oprindelige bymarksgrænses lidt bugtede forløb ses endnu som en tydelig matrikulær skelnie. Først 1682 tillagdes den såkaldte Herremark syd for byen. I 1638



Vestergades øverste stykke 1919. T.h. Gyden. Det kgl. Bibliotek.

oprettede hertug Philip af en del nedlagte gårde fra nabolandsbyen Stokkeby herregården Købingshof. Dens jorder stødte op til Ærøskøbings bymarksgrænse, og hovedbygningen opførtes på Søndergade 18 nær ved Torvet. Men gården kom snart ud af drift. 1682 udlejede Hertug Philips søn Hertug Christian herregårdsjorden til byen for evig tid, men 1721 solgtes den af Hertug Christians søn og efterfølger Philip Ernst til borgerne.

Byen anlagdes med andre ord i det yderste østre hjørne af sit terræn, afgrænset i en trekantform af havet og bymarksgrænsen. I en situation med behov for byudvidelse åbnede der sig kun én mulighed – mod vest. At Vestergade samtidig lå i naturlig forlængelse af hovedlandevejens indløb i byen gjorde ikke sagen vanskeligere.

Ærøskøbings Vestergade afviger helt fra andre fynske hovedgader ved at ligge uden for oplandstrafikkens strøm mod torvet, og det er kun ved at udvide byens opland til også at omfatte øhavet og måske fjernere kyster, at dens placering i byplanen får en mening. Vestergade må være udstukket til et hastigt voksende lag af skipperkøbmænd, der næppe fandt hele det produktive grundlag for deres virksomhed på selve Ærø, og derfor heller ikke havde behov af en særlig byindretning for at drive deres virksomhed. Vestergades uafhængighed af torvet og Ærøskøbings mange, store bygårde gør det klart, at





*Vestergade set fra Gyden år 1900 – en skibpergade med en række store bygårde langs vestsiden. Ærø Museum.*

traditionel oplandshandel på et tidspunkt mistede noget af sin betydning som grundlag for den borgerlige næring, og at formidlingen af varer mellem almue og borgere ikke længere havde behov af et torv.

Om Ærø skrev J. R. Hüberts i 1834: »Handelen paa Øen selv duer ikke stort, den er splittet ad paa alt for mange Hænder: Kjøbmænd, Skippere, Matroser, Daglejere, alle Mennesker handle og Fruentimrene allermest. Alt, hvad er muligt kan tjenes noget paa, bliver strax en Gjenstand for deres Opmærksomhed.« Og videre i forbindelse med omtalen af flere indgreb i byens privilegier under 1600-årene og Frederik V's vægring mod senere (1750) overhovedet at konfirmere dem, »det kan egentlig heller ikke gjøre Byen saa meget, om den har disse Privilegier eller ei. Betydelige Contraventioner var det alligevel umuligt at forebygge med den Handelsaand, der besjæler Øens Indbyggere og den mest indbringende Handel, som Borgerne drive, berører slet ikke Øen.

Om Vinteren søger Kjøbmanden og Skipperen, hvilket oftest ere ligegjældende Benævnelser, at faae Underretning om Markedets Tilstand i Hertugdømmerne, i Danmark, i Norge og i Østersøen; thi uden for disse fire Puncter gaær hans egen Speculation ikke. Mener han, det kan svare Regning, saa kjøber han Last hjemme, og gaær med den om Foraaret derhen, hvor han troer at kunne gjøre det bedste Marked.

Har han ingen Last faaet hjemme, saa gaaer han med sin ballastede Jagt til en af de danske Øer eller til Østersøen, kjøber sig der en Ladning og afsætter den, hvor han synes bedst, og saaledes holder han det hele Sommeren over. Denne Handel for egen Regning vælger han helst, naar han formaaer det; imidlertid, troer han at kunne fare fordelagtigere paa Fragt, saa retter han sig efter Omstændighederne. Handelen paa Østersøen har til sine Tider indbragt Ærø mange Penge, —.«<sup>5</sup>

Vestergades alder kan afsløre, hvornår skipperkøbmændenes lag tog til at vokse, men i den sag må spaden få det sidste ord. Her skal blot gøres et forsøg på historisk grundlag at datere gadens alder og skipperkøbmandsbyens udvikling.

Bybefolkningens vækst under renaissanceen kunne være et indicium på Vestergades anlæg. Byens romanske stenkirke angives gentagne gange i denne periode som brøstfældig og ved en betydelig udvidelse 1632 også for at have været for lille, fordi »Menigheden och Byen med Folch Dagh effter Dagh Gud ske Loff formeris och forbedris, saa en stoer Part af dennem for Kirckens Trange Skyld, naar Gudstjeneste skede, maatte staa uden Døren och icke kunde komme ind i Kircken adt høre Guds Ord.«<sup>6</sup> Udvidelsen til trods forblev kirken både trang og brøstfældig. Den afløstes 1756-1758 af den nuværende kirke.

Ærøskøbing har dog kun et enkelt renaissancehus bevaret, og det ligger som nævnt i Søndergade. Renaissanceen viser sig ellers i de fleste danske byer, og byen har undgået større brande<sup>7</sup> og led heller ingen større skade under Svenskekrigen. Når renaissanceen ikke findes i Ærøskøbing, kan det skyldes, at byen ikke var særlig rig, eller at der var mange ens stillede. At være skipperkøbmand i Ærøskøbing, var ikke ensbetydende med at leve indbringende, og at dømme efter deres grundejendomme var folk lige i erhvervet. Den lange række af grunde i Vestergade er næste lige store, og også de mange grunde på Søndergades sydside er næsten helt ens. I gaden stak ingen frem for den anden. Ærøskøbings lag af skipperkøbmænd kan meget vel have haft stærke traditioner fra den tidligste middelalder og endnu længere tilbage.

Fraværet fra renaissancebygninger betyder nok først og fremmest, at renaissanceen ikke var gloriøs, og at der senere kom rigere tider. Bebyggelsen i byen præges som nævnt af den florissante skippertid i 1700-årene og begyndelsen af 1800-årene,<sup>8</sup> inden flækken Marstal tog over og lammede byen med sin skarpe konkurrence. Renaissanceen bød nok på befolkningstilvækst, men 1700-årene må have overskygget den i materiel rigdom.

Lokale forhold kan have spillet ind og gjort 1600-årene magre. Ærø havde ingen hovedgårde gennem hele middelalderen. Først med Her-

tug Hans d. Yngres godssamling og nedlæggelse af gårde på Ærø i sidste del af 1500-årene opstod efterhånden fem herregårde, der tilsammen optog omkring  $\frac{1}{7}$  af den tidligere bondejord, og i samme tidsrum blev landsbyerne reguleret.<sup>9</sup> Dele af oplandshandelen, som skipperkøbmændene også levede af, kan være gået tabt i denne tid. Måske lagdes grunden til ærøskippers langfarter i renaissanceen. Hovedgårdene blev nedlagt og jorderne udskiftet i 1700-årene.

Sandsynligvis må man søge tilbage til senmiddelalderen for at finde Vestergades anlægstid. Det spredte dokumentariske materiale fra denne tid giver et praj om erhvervets alder.

Gang på gang klager de nærliggende byer i Det sydfynske Øhav over Ærøs nærgående smughandel, der blev ophjulpet af de friere toldforhold i hertugdømmet Slesvig, som øen var tilknyttet fra midten af 1200-årene og stort set frem til 1864.

Om toldforholdene skriver Hüberts: »I det nærliggende Fyen og paa de andre danske Øer, var der adskilligt, der som Contrabande slet ikke kunne indføres, og der betaltes udentviwl ogsaa Indførsels Told af de tilladte Vahre. Det maatte altsaa lønne sig godt for Ærøboen at handle med Fyen, og Lejligheden blev heller ikke forsømt, hvilket ses af de hyppige Forbud derimod gennem det 17de og 18de Aarhundrede.« »Udentviwl er det den Fordel, Ærø har draget af de større Indskrænkninger, Toldsystemet i Danmark paalagde de danske Handlende, man maa tilskrive, at Handelsaanden hos Ærøboen er dreven til den Høide, den nu har, –.«<sup>10</sup>

Andre forhold tyder på, at folk var vant til friere handelsforhold i denne egn af Danmark, og ikke opgav deres gamle rettigheder under nye tider. Gennem hele middelalderen hævdede bønderne på Langeland og flere småøer i Det sydfynske Øhav med held deres ret til at udføre egne produkter på egne skibe og tilforhandle sig varer til eget behov, hvor de ønskede. Det har de uden tvivl gjort, hvor det svarede sig. Rudkøbings borgere forsøgte i 1500- og 1600-årene energisk at drage handelen til byen, men med ringe resultat. Bønderne fastholdt deres frihed,<sup>11</sup> og de beholdt den mere eller mindre intakt, indtil liberaliseringen i midten af forrige århundrede gjorde det frit for enhver at handle. Proprietærer og jordbesiddere overalt på Langeland søgte også uden om Rudkøbing, og Ærøskøbings smughandel, siges det, voldte byen stor skade.<sup>12</sup>

Også Svendborg havde besvær med den ubundne handel. I 1413, 1444, 1480 og igen i 1521 optoges bestemmelser i byens privilegier om forbud mod handel uden for byens torve, og fortsat ind i 1500-årene klager borgerne i Svendborg over ærøboernes smughandel og forprang på øerne i Øhavet,<sup>13</sup> som de må have ment tilhørte deres opland. Senmiddelalderens landkøbsforbud – byernes bestræbelser på

at beherske et opland – er ikke noget særligt for Rudkøbing og Svendborg,<sup>14</sup> og jameren over ærøboerne må tages med forbehold, men dens styrke i denne egn kan måske vise, hvilke vanskeligheder med handelens regulering de to byers borgere stod overfor.

Fra Fåborg-egnen hedder det ved overgangen til 1700-årene, at ulovlig ind- og udførsel fandt sted på ethvert nogenlunde gunstigt punkt på kysten, og at det især var ærøboere og alsinger, der lagde både til denne trafik.<sup>15</sup>

Der kan ikke være tvivl om, at Ærøskøbings skipperkøbmænd sad godt på deres erhverv i senmiddelalderen, og at det udviklede sig i de følgende århundreder. Da Købstædernes almindelige Brandforsikring begyndte sin virksomhed i 1761, havde Ærøskøbing lige så mange gårde og huse som Svendborg, mens Rudkøbing var betydeligt mindre. Sandsynligvis var forholdene ikke anderledes i middelalderen. Som et ekko af fortidens lange handelstradition kunne Hüberts skrive i 1834, »at Øen trods dens Lidenhed har to Handelspladser, medens det større Thorsing ingen Handelsplads har, og det dobbelt saa store Langeland kun har een, der i ingen Henseende overgaar den ringeste af dem paa Ærø.«<sup>16</sup>

## Diskurs

I en artikel fra 1958 hævder historikeren Erik Kroman, at Ærøskøbing er anlagt efter nordtysk forbillede. Men byplanens indhold af en oprindelig kerne og en tillagt vestlig del fjerner grundlaget for antagelsen.

Siden mellemkrigstiden er en række små syddanske købstæder blevet henført til 1200-årene, og deres anlæg tilskrives ofte et kongeligt mellemværende, idet man antog, at regalet at kræve afgifter af byerne også måtte betyde, at kongen oprindeligt besad jorden og derfor både kunne anvise de nye byer velegnede anlægspladser og kræve en sådan ret. På grundlag af moderne historieforskning må man afvise disse teorier, der dels med Erslev og Arup tildelte lybske og hanseatiske købmænd æren for, at Norden ved overgangen til 1200-årene blev indlemmet i den europæiske kulturkreds og økonomi, og dels hvilede på en for absolut fortolkning af middelalderens ejendoms- og rettighedsbegreb.<sup>17</sup>

Kroman går ud fra, at Ærøskøbings nuværende byplan også er den oprindelige, og da dens form virker regelmæssig trekantet, sammenlignes den med de regelmæssigt opbyggede nordtyske byer fra 1200-årenes første del. I overensstemmelse med samtidens historiegrundlag daterer Kroman derfor Ærøskøbing til 1200-årenes midte, og da

Ærø på den tid hørte under Brandenburgerne, tilskrives dette fyrstehus æren for byens anlæg.<sup>18</sup>

Teorien om øget regelretted og symmetri i byplanopbygningen som tegn på en bevægelse i historien mod højere byplanideer er uden tvivl arvegods fra Hugo Matthiessen.<sup>19</sup> Den regelmæssige opbygning af byer som Assens, Fåborg og Nyborg, som Matthiessen tager til indtægt for sin teori,<sup>20</sup> skyldes imidlertid snarere terrænet end åndsider. Fyns kystbyer er sandsynligvis omtrent lige gamle, fordi det byplanmæssige indhold er det samme. De udtrykker den samme frihed i linieføringen, relationen til kirken er den samme, og rummer de samme funktionelle træk og sociale skel i den indre opbygning. Men deres former afhænger i høj grad af terrænets beskaffenhed, men på kuperet grund tog de form af terrænet. Byplanformen i Fyns søkøbstæder synes ikke at kunne bruges i en dateringssammenhæng.

En undersøgelse af de nordtyske byer, Ærøskøbing sammenlignes med, kan også vise, at kirken og torvet har en central placering i byplanen. Det gælder ikke i Ærøskøbing, som den kommer til syne ved 1600-årenes slutning. Kun uden Vestergade indtager torvet og kirken en sådan position, men uden Vestergade forenes Ærøskøbing med de samme klare træk i opbygningen, som Fyns øvrige søkøbstæder. De var indrettet på oplandshandel, det sociale mønster står klart, og intet i byerne tyder på en kongemagt, før de var i drift.<sup>21</sup> Teorien om det nordtyske præg er en konstruktion.

Uden Vestergade afslører Ærøskøbing desuden sit nære slægtskab med de sydfynske terrænreliefbyer, Fåborg, Svendborg og Rudkøbing, som netop på grund af deres terræn har meget uregelmæssige byplaner, selv om Ærøskøbings byplanfigur på det relativt jævnt faldende terræn ikke opnår samme karakterfuldhed som de to udprægede repræsentanter for denne gruppe – Rudkøbing og Svendborg.

Sandsynligvis kan anlægstiden for mange af de småkøbstæder, der tidligere blev tilskrevet 1200-årene, føres et halvt eller helt århundrede længere tilbage. I dateringen af Ærøskøbing spiller kirken en vis rolle. I 1756-1758 afløste byens nuværende kirke en romansk forgænger. Af denne første stenkirke findes blot nogle enkelte rester, bl.a. en granitdøbefont, som af Macheprang er foreslået dateret til o. 1175-1200.<sup>22</sup> I det tilfælde, at døbefonten er et samtidigt inventar til byens første kirke, er byen anlagt før 1200-årene, og det er ikke sikkert, at byens første kirke var af sten.

I artiklen fra 1958 slutter Kroman fra Resens byplan, at Ærøskøbing ikke havde noget indløb over Østergade, og at denne vej fra Øst-Ærø stammer fra 1700-årenes begyndelse.<sup>23</sup> Resens kort gengiver imidlertid ikke altid de mindre indfaldsveje, og kortene kan derfor ikke danne grundlag for sikre slutninger om disse forhold. Fra en byplanmæssig



Ærøskøbings matrikelkort 1868. Matrikeldirektoratets arkiv.

betragtning er det usandsynligt, at der oprindeligt blot førte én vej til byen. Det Kgl. Videnskabernes Societets kort over den sydlige del af Fyn 1783 viser de to indfaldsveje fra vest- og østsiden.

Også Kromans sammenblanding af Ærøskøbing med den »Wysby up Erre«, som 1398 nævnes i et skøde, må afvises i dag. Wisby henføres nu til Vitsø Nor ved Søby, hvor udgravninger har påvist et bysamfund med en funktionsperiode o. 1100-1600, men med absolut hovedvægt på de første par århundreder.<sup>24</sup> Kromans antagelse, at en lille ø som Ærø ikke kan have haft to købinger, og at Wisby derfor må være et tidligere navn for Ærøskøbing, leder til den slutning, at byen på grund af slutleddet »by« i det oprindelige navn var opstået på grundlag af en ældre landsby, hvis plads og jordtilliggende den har overtaget.

Teorien om landsbyer som forgængere for visse købstæder er stadig almindeligt tankegods, men placeringen af en landsby på dette sted i det yderste hjørne af sin mark hører dårligt sammen med bondefornuft. Ærøskøbings bymark er et afsnøret stykke bondejord, og byens placering harmonerer alene med handelsfunktionelle krav.<sup>25</sup>

## Litteratur:

- J. R. Hüberts*: Beskrivelse over Ærø. Et historisk, topographisk Forsøg. Kjøbenhavn 1834.  
*Erik Kroman*: Hvor gammel er Ærøskøbing? Fynske Årbøger Bd. 6. 1956-1958; s. 269-285.

## Noter:

1. Loven om købstædernes matrikulering af 11. februar 1863 kom også til at gælde for de i 1864 ved Danmark forblevne distrikter af hertugdømmet Slesvig.
2. Kortene blev tegnet umiddelbart efter Svenskekrigene, men de skader, krigen førte med sig i byerne, afstod korttegnerne fra at afbillede.
3. Knud Frydendahl: Danmarks klima. Vind: Standardnormaler 1931-1960. Det danske meteorologiske institut. Klimatologiske Meddelelser nr. 1. København 1971.
4. Jørgen Elsøe Jensen: Historiske huse og gårde i Rudkøbing. Langelands Museum 1989.
5. Hüberts 1834; s. 179ff.
6. Erik Kroman: Ærøskøbings gamle kirke. Fynske Årbøger Bd. 7. 1959-1961; s. 245-281.
7. Ærøskøbing brændte 22/4 1629, hvorved 44 gårde og huse gik til, men det er uvist, hvilken del af byen som rantes. Sandsynligvis brændte rådhuset ved den lejlighed. Trap V.5,2 1957; s. 650 og 657.
8. Steen Eiler Rasmussen: Ærøskøbing Købstad – en Byundersøgelse. Arkitekten XLIII. København 1941; oversigtskort s. 87. Jfr. gennemgangen i Nationalmuseets registrant 1975.
9. Kjeld G. Spilcker red.: Ærø gennem Tiderne. Odense 1945, s. 13.
10. Hüberts 1834; s. 153f.
11. Chr. Kiilsgaard: Rudkøbing. Topografi og bystyre. Bd. II. Rudkøbing 1955; s. 9ff.
12. Trap IV.4 1923; s. 659.
13. Johannes Olsen: Svendborg Bys Historie. Svendborg 1919; s. 40ff og 326f.
14. Jfr. Orla Vestergaard; Førkøb, landprang og forprang i middelalderlig dansk handelslovgivning. Middelalderstudier tilegnet Aksel E. Christensen. København 1966; s. 205ff.
15. S. Jørgensen: Efterretninger om Faaborg Kjøbstad uddragne af Byens og andre Fyenske Archiver. Faaborg 1877; s. 52.
16. Hüberts 1834; s. 154.
17. Se Bodil Møller Knudsen og Helle Reinholdt: »I have være« – et middelalderligt ret-tighedsbegreb. HIKUIN 13. 1987; s. 301-306.
18. For en almindelig introduktion til Ærøs historie, se Trap V.5,2 1957; s. 982ff og Hüb-erts 1834; s. 30ff.
19. Se Anders Linde-Laursen: Hugo Matthiessens kulturhistorie. Belysninger og bag-grunde. Moesgård 1989.
20. Hugo Matthiessen: Torv og Hærstræde. København 1922; s. 66ff. og note 46 s. 135, note 51 s. 136.
21. Jfr. bemærkningerne om denne sag i Thomas Riis: The Typology of Danish Medieval Towns. Storia della città. Milano 1981; s. 117-136.
22. M. Mackeprang: Danmarks Middelalderlige Døbefonte. København 1941; s. 143f og 123, fig. 110.
23. Kroman 1958; s. 284. Kroman henviser ikke til Resen, men til »ældre kort«. Der findes imidlertid ikke andre eller ældre kort til belysning af vejforholdene.
24. Jørgen Skaarup: Wysby på Erre. SKALK 1981, 4; s. 7-12.
25. Jfr. bemærkninger om denne sag i Olaf Olsen: Nogle tanker i anledning af Ribes uven-tet høje alder. Fra Ribe Amt. 1975; s. 54ff.