

Vi er i vikingetiden, vi er i årene 700 til 850.

Vi er i både Ribe og Rendsborg, ved Slien, Ejderen, Slesvig, Hamborg og Lybæk. Det var her al handel foregik fordi Jylland var en forhindring. Det tog flere uger at komme fra Østersøen til Nordsøen – rundt om Skagen – kaldet *ommervejen* (ovenom-vejen)

Vikingerne handlede langt ind i Rusland, grundlagde handelsplads i Kiev, handlede med østens varer via Middelhavet og brugte floder og slæbesteder mellem floderne til at få varerne frem til de nordiske lande.

Her var der to af de største handelspladser placeret i Hedeby (Haithabu) og i Ribe.

Grænserne mod syd

Allerede i 700-tallet berettes der om de tomme grænseområder ved Slien og i de følgende århundreder lå de fortsat hen i samme øde og ensomhed. Alle de store mosedrag, som de to floder Ejder og Treene gennemløber, beskrives som mørkt og vildsomt, goldt, øde og først og fremmest meget uvejsomt.

Netop i tilknytning til disse uvejsomme områder blev Dannevirke etableret som en grænsevold.

Grænserne har overalt fra starten været betinget af geografiske og topografiske forhold. At der så senere er kommet etniske og politiske grænsedragninger er en helt anden historie.

Så altså her, ved danernes sydgrænse, hvor ubeboelige og uvejsomme områder hindrede det frie samkvem mellem syd og nord, blev det vandvejene, der blev de helt store trafiklinier mellem øst og vest.

Vi starter i Ribe (*Ripens*)

Hele vejen fra Ejderen til Limfjorden fandtes der for 1200 år siden kun ét sted at kunne komme ind i landet, nemlig gennem tidevandsprielen og Ribe Å til *Ripens*, der lå – og ligger - på en holm i læ af Fanø og Mandø og ellers omslynget af Tved Å, der har tre grene gennem byen inden de forenes og løber ud i vadehavet.

Dengang var indløbet syd for Mandø, det vi i dag kender som Juvre Dyb mellem Mandø og Rømø, og skibene kunne kaste anker på Riber Red og omlaste til mindre fartøjer, som kunne sejle helt ind i byens centrum, ved Skibbroen.

Vestenvinde og vandstuvning ved vestkysten her forhindrede jævnligt vandet fra åen i at løbe ud i havet, hvilket medførte store oversvømmelser af de vidstrakte enge, der omgiver byen. For slet ikke at tale om stormfloderne med store ødelæggelser til følge. Faktisk helt frem til 1976. Senere er der lavet fremskudt dige og sluseværn.

Men vi er i vikingetidens- og middelalderens Ribe.

Riber Red og Mandø har spillet en stor rolle, som der står i folkevisen om Dronning Dagmars ankomst til Danmark : " *For Manø kasted de Anker, alt på den hvide Sand*".

Erik Menved stadfæster Ribeborgernes ret til sejllobet og alle strande i 1292

Vor ældste by.

Ganske vist er Slesvig nævnt tidligere end Ribe, men oldfund af både guld og hverdagsting her i Ribe viser, at der her har været et vigtigt knudepunkt for handel og skibsfart. Samtlige fund tyder således på, at Ribe var brohoved mellem sydens og vestens kulturlande. Ribe blev en vigtig by. Omladningsplads, handelsstedet for samhandel med Norden. Et sølvbæger fra det 9. århundrede og et sæt nordiske sølvskåle bevidner stærke handelsforbindelser med det frankiske rige.

ANSGAR startede sin nordiske mission fra Hammaburg (nuværende Hamburg) i 836 og fik kirkeklokkerne til at ringe i først Slesvig og i 860 i Ribe. Det var nok temmelig strategisk for Ansgar, for hans mission fulgte direkte de steder, hvor de frisiske købmænd havde succes. I år 1070 berettes det fra Adam af Bremen, at der fra Ribe sejles til Frisland, England og Sachsland. I mange år var Ribe den vigtigste by for handel med især England.

Handel med England

I slutningen af vikingetiden og middelalderen var England stedet, hvorfra vi fik de største kulturelle inspirationer. Muligvis fordi vi havde en intens samhandel mellem Ribe og York. Mange gadenavne i York bærer danske navne.

Lübeck kom på banen, Slesvig blev nedtonet og det gav livlig aktivitet i Ribe, som var porten mod vest.

Samtidig kom der store omvæltninger i hele østersøområdet gennem det 12. og 13. århundrede. Lübeck havde salt, Skåne havde sild, så i Skåne blev der udvekslet varer fra Novgorod, handlet og eksporteret til Ribe ad Treene og Ejderen til de britiske øer, Frisland og Nederlandene. Hvis da ikke det blev valgt at tage "Omlandsfarten" eller "Ommervejen", som den også blev kaldt, nord om Skagen. Denne fart var langsommelig og farlig, så Ribe sad i en god position, men efterhånden truet af Hamburg.

Ribes Monopol

Flere omstændigheder gjorde Ribe til handelsby med monopole tilstande. Limfjordens udmunding i Vesterhavet sandede til, Slesvig mistede betydningen til Lübeck, som de fremsynede købmænd for længst havde lavet aftaler med.

Nu var der en levende trafik her hen over roden af Jylland. Mange udenlandske købmænd så deres fordel i at have oplagsplads i Ribe, da der var mange og stærke forbindelser mod både Syd, øst og vest. Klog taktik, for mens Lübeck kommer til at herske i Østersøen, kommer Ribe til at sidde på handelen med Skandinavien og de britiske øer.

Ribe havde, trods den lidenhed, en særlig klang rundt i verden, hvilket bekræftes af adskillige historiske kilder.

På Valdemar Sejrs tid er byen på sit højeste og i 1201 begynder man at bygge mure rundt om byen, der bliver nu slået mønt her og byen overtager monetært føringen over Viborg.

Om Lange Christoffer og kirker af tufsten

Ligesom i Slesvig Domkirke fandtes der også i Vor Frue i Ribe en kæmpefigur af den hellige Christoforus bærende Jesusbarnet på sin skulder.

I Slesvig står den stadig til højre for koret. I Ribe stod den tæt ved den nordlige dør, hvor det let faldt i øjnene.

Det var en almindelig kendt sag, at det menneske, som om morgenen så hans billede, kunne gøre sig håb om en lykkelig dag og sikres mod pludselig død. Endvidere var det også sådan, at den, der ærede ham, aldrig ville mangle føde eller klæder eller møde modgang i sin færd.

Der har været mangen en skipper forbi her, inden han begav sig ud på en farlig færd mellem revlerne i en pivstorm, for at ofre et blik og en stille bøn her.

Langt ude fra havet var – og er – det store tårn synligt. Det var ripensernes stolthed, nærmest et sindbillede på deres stolthed og magt, mage til hvad de ellers mødte rundt i Flandern. Det kom især til udtryk julemorgen i 1283, hvor kirken var fyldt til julemessen. Et jordskælv fik et af tårnene til at brase sammen og flere omkom. Senere blev bygget ” stormtårnet ” som vi i dag ser som det firkantede tårn.

I hele friserområdet blev der sydet salt, som vi kender det fra Læsø i vore dage, og det blev faktisk en stor handelsvare i byen i midten af 1200 året med et godt afkast på salttold til både konge og biskop. De fik hver 40 Mark i 1231, hvilket svarer til noget nær 100.000 kroner i nutidspenge. Så store summer var den gang hel ufattelige.

Tufsten og 50 kirker. Det hele gik gennem Ribe.

Domkirken og omkring 50 kirker i marskengene er lavet af tufsten hentet i Rhinegnene og sejlet til Ribe og møjsommeligt kørt ad sandede hedespor og sumpede marskenge med studetrukne vogne og kærre frem til opførelsesstedet.

Jeg har ikke kunnet finde skriftlige kilder, der direkte omtaler disse mægtige projekter, men kirkerne står der og vidner om, at de blev udført.

Kirkerne her i marskegnen har alle forskellige spir, da de tjente som landkending eller en slags sømærker. Det varede 1000 år, før GPS blev opfundet. Søkortene var mangelfulde, men indeholdt disse landkendinger, så de søfarende vidste nogenlunde, hvor de befandt sig.

Den store tværvej mellem Ribe og Skanør

Hansestæderne Hamburg og Lübeck var nærmest altdominerende i 1200 og 1300 tallene, hvilket gav en kæmpeudfordring for Ribe. Byen havde dog gode handelsforbindelser med frisiske købmænd, med Husum og andre, der så den store hanseatiske by Lübeck som en grådig fætter. Tyskerne nærmest borede sig vej til alle byer i kystområderne, hvor nye købstæder opstod i hurtigt tempo. Ribe formåede at forblive magtfaktor i al handel mod vest, da det var den eneste direkte havn mod Vesteuropa netop fordi der var gode handelsrelationer til transithandel, de frisiske handelsfolk kunne undgå de store toldafgifter i de hanseatiske forbund og alligevel lave gode forretninger.

Markedet ved Skanør, dengang Skåne var en del af Danmark, blev mødestedet for al handel mellem øst og vest og her blev Ribe en vigtig by for alvor.

Ganske vist var der allerede i begyndelsen af 1200'erne en begyndende trafik rundt om Skagen, "Omlandsfarten", men det tog ugevis. En anden vigtig rute var den holstenske mellem Lübeck og Hamburg. Men altså, "Riberdyb" kunne føre vesterlændinge ind på en rute udenfor Lübeckernes kontrol.

Ribe er faktisk nævnt mange steder i Europa helt frem til år 1500, som en lille opkomling i forhold til de store hansestæder, lå på toppen af eksportlisten.

Se på byernes opståen under Valdemar den Store i omkring 1200. Der er opstået købstæder hele vejen fra Ribe over øerne til København og Skåne. Det er resultatet af de vigtige handelsforbindelser, som Ribe havde.

Fra Ribe strålede en række vejforbindelser ud mod nord, syd og øst, og især den østlige vej blev markant, nemlig vejen til Haderslev og dermed Årøsund, videre til Assens og østpå.

Haderslev (dengang hed byen "Harridslev") fik også lavet trafikforbindelser til Bogense, hvorfra forsyninger kunne sejles nordpå til Vejle, Horsens og Århus.

Det varede dog ikke mange år, før en ny rute opstod, så vi nu får

den vigtigste trafikvej øst - vest: Ribe - Kolding

Trafikken via Haderslev og Assens var stadig vigtig, men en ny konkurrent dukkede op i midten af 1200 tallet, nemlig "Melfar" (i dag Middelfart), hvilket betyder "den mellemste færgeoverfart". Der var den omtalte i Årøsund, en i Strib/Fredericia og så denne nye.

Kolding var i mellemtiden kommet på banen. Når den rejsende drog ud ad Nørreport i Ribe, fulgte han den sandede vej over Kalvslund Hede, videre til Foldingbro og derfra på nordsiden af Kongeåen frem til Kolding, hvorfra det var nemt at sætte videre østpå. Ribe og Kolding var i mange år tæt forbundne rent handelsmæssigt.

Hvor "Riberdyb" gik gennem sandrevlerne mod vest, gik ågabet ved Kolding mod øst, og helt frem til det 16. århundrede var der også i Kolding en sejlrende kaldt "Riberdyb".

Denne handelsvej blomstrede, for Øresundstolden var en handelshindring, som købmændene helst undgik. Men nu var det ikke længere Ribe, som sad inde med nøglen. Det har meget med stormfloder at gøre og endnu mere med de sydligste besiddelser at gøre. Dengang var Danmarks grænse ved Ejderen, og i den vestligste del ligger

Husum, Frederiksstad og Tønning. - og studehandel.

Stormfloder har totalt forandret både topografi og samfærdsel.

Vi er nu i år 1358. Bølgerne i stormfloden "Marcellusfloden" fjernede en stor del af Nordstrand, og i 1362 gik det endnu værre og i november 1436, i "Allehelgensfloden", blev Nordstrand og Pellworm i mange herrens år adskilt.

Disse stormfloder ændrede for alvor både dybder og sejløb på kysterne. Der gik hul hele vejen ind til centrum af Husum ("Ved Husene")

De næste par hundrede år blev Husum en særdeles farlig konkurrent til Ribe, de svorne tilhængere af byen som handelsplads og forretningssted, søgte nu mod Husum og ejendommeligt nok mod Flensborg.

Kong Christian den Første lavede i 1469 et modtræk til Hanseaterne og gav købmænd fra Amsterdam ret til, mod en vis afgift, at færdes med varer tværs over Sønderjylland – altså mellem Husum og Flensborg.

Hamburg og Lübeck blev sure og selv den danske konge blev bange, for hele trafikken smuttede forbi toldstederne i bl.a. Øresund.

Der findes på nyt i 1600 tallet

Både fra den danske konge og fra de slesvig-holstenske grevers side gøres en række forsøg på at få del i den, igen, voksende handel.

Chr. den 4. anlægger i 1616 byen Glückstadt som handelsby og flådestation ved Elbens udmunding.

I 1621 grundlægger Hertug Frederik byen Frederiksstad ved sammenløbet af floderne Treene og Ejder, ikke mindst for at konkurrere med Rendsborg. Tønning bliver udbygget og blomstrer – sammen med Husum – med studehandel og varebytte med Nederlandene. Næsten samtidigt får nabobyen til Hamborg, Altona, som stadig var dansk, købstadsrettigheder som Husum, Frederiksstad og Tønning.

Ejder- og Kielerkanal

Det næste store årstal ved den jyske rod bliver 1787, da Ejderkanalen anlægges og trækker en del søfart ind nær den ældste tværvej, hvilket stimulerer søfarten på Tønning.

Der er en højdeforskel på Østersø og Nordsø på omkring 8.5 meter, så der blev omkring Rendsborg lavet tre sluser i øst og tre i vest for at kunne passere vandskellet.

100 år senere, nærmere bestemt 1887-1895, lavede rigskansler Bismarck under Kejser Wilhelm af flådestrategiske årsager den nye Kieler Kanal (NOK) i øvrigt med hjælp fra krigsskadeerstatning fra Frankrig. Den blev døbt "Kejser Wilhelm Kanal"

I dag er kanelen efter flere udvidelser og uddybninger, verdens mest trafikerede kanal. Næstefter kommer Panama og Suez.

Nord Ostsee Kanal, som den hedder nu, passeres af et skib hvert 8. minut i døgnet.

Før kanalen var også jernbanerne indgået i den jyske rods trafikpolitik.

Det første baneanlæg fra Altona blev i 1844 udgangspunkt for banen over Neumünster til Kiel og udvidet året senere til Rendsborg.

Kiel havde da allerede 20 år tidligere fast dampskibsforbindelse til København.

Kiel bliver mødested for adelen og bliver universitetsby

Lidt længere tilbage i tiden, nemlig 1240, blev byen grundlagt af holstenske grever, som ville give Lübeck konkurrence, og fra 1400 tallet bliver det, som Viborg i Jylland, mødestedet for adelen. Viborg havde "Snapsetinget". Kiel havde "Kieler – Umschlag".

Nu er vi i 1665, hvor Kiel bliver universitetsby. Hamburg først helt fremme i 1917.

Kiel får flådestation i 1864 og udnævnes i 1871 til rigets krigshavn. Det stimulerer værftsindustrien, som dominerede byen til næsten totaludbombning og nedrivning i 1945.

Men lad os gå tilbage til 1500 tallet, hvor der sker en stor omvæltning i den nordeuropæiske handel.

Den nordeuropæiske handel bliver i stigende grad vestvendt og de engelske og hollandske havne overtager gradvist hansestædernes monopol.

Lübeck degraderes fra hoveddør til bagdør.

Ved Jyllands rod er det stadig Hamburg, der tæller, selvom Lübeck helt frem til 1890 har dobbelt så stor omsætning på Østersøen.

Og så sker omvæltningen i 1895 med Kieler Kanalen - og især 1945

Al omladning sker nu i Hamburg. Lübeck sadler om til en alsidig industri med kemi, jern, stål samt cellulose af træ fra de baltiske lande. Byen vokser og har fordoblet sit befolkningstal på 300 år. Herefter synes den af forblive en form for grænseby - i hvert fald efter 1945, hvor hele det østlige opland ikke længere er tilgængeligt på nogen som helst måde. Hverken politisk eller merkantilt.

KIEL har gennem de sidste hundrede år været hovedstaden ved Jyllands rod.

Kiel er hjemsted for Landdagen, styret for delstaten Schleswig-Holstein.

Herunder hører også en vigtig by - i hvert fald i denne sammenhæng -

Rendsburg, ved Ejder og Hærvej - og sammenhæng med Ribe

Der er omkring 500 km. Kendt som "Hærvej" og "Oksevej". Fra Ålborg til Hamburg, med afstikkere til Husum og Tönning, og stort set altid på vandskellet, som opstod for 10.000 år siden, da isen forsvandt. Det var på de sandede hedeområder, vejen opstod - og dermed også kroer og andre muligheder for overnatning for både folk og fæ.

Der er to byer, der bryder den monotone færd: Viborg og Rendsburg.

300 km. møjsommeligt vandren og studedrift fandt sted gennem mange år.

Vejen gik ganske vist tæt forbi Åbenrå, Flensborg og Slesvig, men fulgte den nemmeste vej til udskibningsstederne for studene, som også skulle holde pauser og "tankes op" med godt græs samt fred og ro.

Derfor blev der lavet kroer med strategisk placering (ca. hver 30 km = dagsmarch). De kgl. privilegerede havde lov til at brænde vin, og det var ca. hver anden. Ved disse kroer var der arealer til okserne og indkvartering til driverne.

Og så kommer Rendsburg ind i billedet, for byen er langt fra et tilfældigt sted.

Her endte Ejderens sejlbare løb (det var længe inden Kielerkanalen blev bygget).

Her krydser Hærvejen det første vandløb efter Treene, lidt syd for Flensborg.

Allerede i 1199 nævnes Rendsburg som de holstenske grevers ejendom, og borgen ved vadestedet var allerede et omstridt punkt på den politiske dagsorden.

Borgen og byen voksede op på en ø i Ejderen, der blev opdæmnet på begge sider af floden, så der kunne etableres møller.

Hele anlægget minder meget om Ribes placering og udvikling med bykerne, dæmning og mølledam. Et Å-landskab formgivet af mennesker.

Rendsborg som trafikalt og militært nøglepunkt

Liggende ved et trafikalt nøglepunkt på grænsen mellem Slesvig og Holsten og på grænsen mellem hertugelige og kongelige besiddelser, blev Rendsborg mødested for utallige politiske og militære sammenstød.

Gennem tusind år var der ikke ét århundrede uden en eller flere krige.

Ejderens sejlbare del sluttede her i Rendsborg og varerne sendtes med landtransport til Kiel og Eckernförde.

Christian den III begyndte udbygning til fæstningsværk i 1536. Kongen havde en hollandsk ingeniørofficer og generalinspektør ved navn Henrik Rysenstein, som i 1660 – 70 anlagde monarkiets to største fæstningsværker, nemlig kastellet i København og fæstningen i Rendsborg. En yderligere ombygning blev foretaget af Job von Scholten i 1690- 95.

På øen, hvor byen blev grundlagt, var der civilbebyggelse og kaldes Altstadt. Mod nord Kronwerk og nu også mod syd Neuwerk med paradeplads og bastionskirke.

Hele fæstningsværket måtte i en beskæmmende "studehandel" overdrages til de holstenske oprørere i 1848 og fæstningen mister sin betydning, murene nedrives og en stor del mere i løbet af de følgende 50 år.

Trafikalt skete der en del i perioden 1777 til 85, hvor Ejderens sejlbare løb fra Tönning til Rendsborg blev udvidet med en slusekanal til Holtenau ved Kiel.

Dette tværløb med den imponerende dybde, i hvert fald for den tid, på 3.5 meter bar helt frem til Kielerkanalens åbning i 1895 i alt 284.000 skibe tværs over den jyske rod. Det er i gennemsnit 2.500 skibe om året over 110 år, så allerede dengang var det en travl kanal.

I nutiden er kanalen verdens mest trafikerede efterfulgt langt nede af Panama og Suez.

Rendsborg var derfor ikke bare en fæstning med en besætning på 4.000 soldater, men også havn og handelsby med 3.700 civile indbyggere (i 1803). I 1845 var den, hvad skibstrafik angik, Slesvig-Holstens 4. største havn og samme år blev byen koblet sammen med Altona – Kiel jernbanen. Banen blev , ligesom i Fredericia, ført ind gennem voldene og det blev skæbnsvangert, for Prinsen af Nør og hans holstenske oprørere trængte i 1848 igennem her – direkte ind midt i fæstningen.

Broer og trafik

Selv om Rendsborg stadig er en garnisonsby, har de sidste 180 år været domineret af den industrielle udvikling, som skyldes den gunstige trafikale beliggenhed. Den stadigt voksende vej- og banetrafik nødvendiggjorde i 1908 anlæg af den imponerende jernbanehøjbro. Broen er konstrueret af ingeniør Eifel og har en svævefærges til vejtrafik. Den gamle vej-drejbros fra 1912 blev erstattet af en tunnel i 1961 og i 1972 suppleret med motorvejsbroen med sit elegante spænd.

På kortet s. 8 ses bykortet fra 1850, hvor meget er genkendeligt den dag i dag.

Supplerende læsning om Paradepladsen, Garnisonskirken, Husum, Ejdersted og Frederiksstad findes i destinationsguiden til de pågældende områder



Kort: BYGD, 20.årg.no3, 1989