

Ebeltoft - "den gamle søkøbstad"

Borgerne i Ebeltoft omtaler ofte deres by som "søkøbstaden Ebeltoft" eller "den gamle søkøbstad Ebeltoft".

Det kan forekomme underligt. Begrebet "købstad" blev afskaffet ved kommunalreformen i 1970, og man hører ikke borgere fra andre af de tidligere købstæder omtale deres by som "købstad". F.eks. kunne borgere i Grenaa med lige så stor ret bruge betegnelsen "købstad" eller "gammel søkøbstad" om deres by som indbyggerne i Ebeltoft. I øvrigt blev næsten alle danske købstæder i middelalderen anlagt med adgang til havet, den tids vigtigste transportvej, så de har stort set alle været "søkøbstæder".

Men der er ingen tvivl om, at begrebet "købstad", afskaffet eller ej, er dybt indlejret i Ebeltoftborgernes selvforståelse. Og så skal det nok også ses som et led i markedsføringen af turistbyen Ebeltoft. Det gamle Ebeltoft, fra dengang der var købstæder til, er jo netop byens styrke som turistmagnet. De gamle toppede brosten i Adelgade, de gamle huse, ikke mindst det gamle rådhus, er en uundværlig del af Ebeltofts appeal til turisterne, selv om fregatten Jylland og Glasmuseet i nyere tid også er kommet til. Og hvad angår begrebet "søkøbstad", så viser historien, at Ebeltofts styrke som købstad har været forholdsvis mere direkte afhængig af havet end de fleste andre købstæder, selv om disse også lå ved havet, og desuden har få købstæder på samme måde som Ebeltoft formået at holde de gamle traditioner som søfarende købstad ved lige. Fregatten Jylland har siden 1960 ligget i Ebeltoft, byen har en meget aktiv Marineforening, de årlige "Maritime Dage" og "Slupkoret" er med til at sætte humør og "søfarts-atmosfære" på stort set alle begivenheder i Ebeltoft. Og der værnes om miljøet ved havnen, selv om det efterhånden er begrænset, hvad der foregår erhvervsmæssigt i samme havn. Havnen er ligesom Adelgade og det gamle rådhus snarere blevet en del af turist-markedsføringen af byen, understreget ved fregattens, glasmuseets og mange turistrelaterede butikkers placering i eller ved havnen.

Købstad-begrebet afskaffedes ved kommunalreformen i 1970, men det betyder jo ikke, at det blev forbudt at kalde sig "købstad". Begrebet er blot tømt for indhold i dagens Danmark, og det er alene en historisk og symbolsk betegnelse.

Ebeltofts tilværelse som købstad varede fra 1301 til 1970, altså 669 år. Bortfaldet af begrebet købstad forhindrede derimod naturligvis ikke, at Ebeltoft i 2001 kunne fejre sit 700 års jubilæum som **by**.



Det gamle rådhus fra 1789 – på mange måder symbolet på Ebeltofts købstadidentitet.

Ebeltoft bliver købstad 1301

Ebeltoft, der betyder ”området med de mange æbletræer”, er formodentlig opstået som handelsplads i 1200-tallet. Den beskyttede beliggenhed på vestsiden af halvøen Hasnæs har spillet ind. Ebeltoft er den eneste østjyske havneby med en vestvendt havn – hvilket i parentes bemærket giver nogle fantastiske solnedgange over vandet, bag Mols Bjerge.

Ebeltoft fik privilegier som købstad i 1301. Det var på den tid, hvor landet endnu var plaget af Marsk Stig fra Møllerup og de andre fredløse efter mordet på Erik Klipping i Finderup Lade i 1286. Godt nok var marsk Stig død i 1293 og der var sluttet forlig mellem den nye konge Erik Menved og de fredløse i 1295, men de fredløse fortsatte med raids mod de danske kyster, indtil Erik Menved i 1306 indtog Hjelm og ødelagde de fredløses borge der.

Ebeltoft ligger meget tæt på de fredløses støttepunkt på Hjelm. Det er derfor en nærliggende tanke, at borgerne i Ebeltoft får købstadprivilegier enten som belønning for at have været loyale mod kongen i konflikten, eller for at kongen kan sikre sig deres støtte i den fortsatte konflikt. Der kan dog også være tale om en ordinær økonomisk betragtning, idet borgerne til gengæld for købstadprivilegierne med monopol på handel og håndværk i området fremover har skullet svare kongen skat, og hvis der var noget Erik Menved havde hårdt brug for, så var det skatteindtægter. Det var hans umådeholdne opkrævning af skatter til betaling for de tyske lejetropper, han brugte for at sikre sig magten i Østersøområdet, der førte til et oprør bl.a. på Djursland, hvorefter kongen tvang de oprørske herremænd og bønder til at bygge Kalø-borgen, som skulle sikre ham kontrollen med de genstridige djurslændinge. Det skete i 1313. Få år senere begyndte Erik Menved den pantsætning af de kongelige ejendomme, der skulle sikre flere indtægter, men som i den sidste ende førte til kongemagtens kollaps. Efter Erik Menveds død i 1319 var størstedelen af de kongelige borge og ejendomme pantsat til de holstenske grever.

Kongemagten blev genskabt i 1343, da Valdemar Atterdag begyndte indløsningen af de pantsatte borge og ejendomme. Det første, der blev indløst, var Kalø-borgen. Det vidner om Kaløs store betydning som kongeligt støttepunkt på dette tidspunkt. Kalø forblev en af kongemagtens betydeligste støttepunkter til op i 1500-tallet. Kongen udøvede sin magt over Djursland gennem den lensmand, han indsatte på Kalø.

I købstæderne var kongen repræsenteret gennem en byfoged, der både havde politi- og domsmyndighed. Den første byfoged, vi har navn på i Ebeltoft, er fra 1500-tallet. Det daglige bystyre blev indtil 1682 varetaget af en borgmester og et råd, der bl.a. skulle sørge for opkrævning af skatter både til byen og til kongen, men fra dette år overtog den kongeligt udnævnte byfoged også deres opgaver.

Byens første rådhus blev opført på torvet i 1576. Det fungerede til 1789, hvor det rådhus, vi nu kender som "det gamle rådhus" på torvet, blev opført.

"Søkjøbstad"

Der har allerede i 1301 været fisket og handlet fra stranden i den nye kjøbstad. Men en egentlig havn har der ikke været tale om.

I 1500-tallet anlægges en skibsbro, så der blev direkte adgang fra land til skibene, der på grund af det lave vand var nødt til at ankre op et stykke ude i vigen. Ebeltoft fik nu en vigtig rolle som udskibningssted for det skattekorn, der opkrævedes af Kalø Len på Djursland. Også tømmer og brændsel fra de kongelige skove på halvøen blev en vigtig last – brændslet skulle bruges i de kongelige slotte rundt omkring i landet. Igennem 1500-tallet kan vi se, at Ebeltoft som udskibningshavn var så vigtig for kongen, at han flere gange bidrog med træ fra de kongelige skove til at holde skibsbroen ved lige.

Den nye status som havneby hævede Ebeltofts status blandt kjøbstæderne. Det kan vi se af de skatter, der skulle betales – de kom i løbet af 1500-tallets anden halvdel og 1600-tallet på højde med de større kjøbstæder i Danmark. 1500- og til dels 1600-tallet blev Ebeltofts storhedstid som "søkjøbstad".

Den ældste skibsliste, vi har fra Ebeltoft, er fra 1669, og da havde ikke mindre end 42 skibe hjemme i byen. Det var det fjerdestørste antal skibe i en by nord for Kongeåen. 1672 opgives byens indbyggertal til 817 – ikke imponerende i vor tid, men det gjorde ikke desto mindre Ebeltoft til den 11. største kjøbstad nord for Kongeåen. Til sammenligning kunne Grenaa på samme tid kun præstere lidt over det halve, nemlig 453 indbyggere.

Et vanskeligt århundrede

I 1600-tallet indtræffer der begivenheder, der varsler, at de gode tider er ved at være slut for "den gamle søkjøbstad". Byen hærages af pest flere gange, og under den danske deltagelse i

Trediveårskrigen i 1625-29 bliver Ebeltoft besat af tyske kejserlige tropper og store dele af byen bliver lagt øde. Under Torstenssonfejden 1643-45 besatte svenske tropper Ebeltoft og ødelagde havnen med skibsbroen. Dermed var byens økonomiske livsnerve ødelagt.

1657 begynder svenskekrigene. En del af den danske flåde og nogle hollandske hjælpeskibe samler sig i 1659 i Ebeltoft Vig, og her angribes de af en stor svensk flådestyrke i juli 1659. Svenskerne sejrede og gik efter sejren i land og plyndrede byen.

Midt i 1680'erne forliser en del af Ebeltofts skibe, og som om det ikke var nok, blev en stor del af byen i 1698 hærget af en brand, der bl.a. lagde hele den østlige side af Overgade i ruiner.

Ebeltoft klarede sig dog trods de mange ulykker hæderligt igennem 1600-tallet. Søfart, handel, fiskeri og landbrug forblev byens vigtigste indtægtskilder.

Nedgangstid

I slutningen af 1600-tallet meldes der om store vanskeligheder med at få vedligeholdt den for skibsfarten så afgørende skibsbro. Bedre blev det ikke i begyndelsen af 1700-tallet, hvor havn og skibsbro flere gange blev ødelagt af storm og oversvømmelser.

I det hele taget blev 1700-tallet en vanskelig tid for Ebeltoft. Først under Store Nordiske Krig fra 1701 til 1721, hvor byen mistede halvdelen af sin handelsflåde. Derefter fulgte en nogenlunde stabil tid, men det er som om tilbageslaget under Store Nordiske Krig aldrig rigtigt forvindes. En væsentlig forklaring var, at de kongelige skove på det sydlige Djursland var stort set nedhugget og forsvundet i løbet af 1600-tallet, og dermed forsvandt udskibningen af tømmer og brændsel fra havnen i Ebeltoft. I 1769 er der kun 563 indbyggere i Ebeltoft mod de 817 hundrede år tidligere.

I slutningen af 1700-tallet satte nedgangen for alvor sit præg på byen. Det lykkedes ikke at få gjort noget afgørende ved havneproblemet. Godt nok lykkes det midt i århundredet at få genopbygget skibsbro og havn, men tyve år senere er man lige vidt, da det nye havneanlæg er ædt op af pæleorm. Skibe, der ankom til Ebeltoft måtte finde sig i at ankre op og fortøje ved enkeltpæle ude i vigen. Flere af byens storkøbmand gik fallit.

I begyndelsen af 1800-tallet blev Danmark inddraget i Napoleonskrigene – desværre på den tabende side. Det kostede dyrt – for handelen var ikke mindst den tabte forbindelse til Norge og i 1814 tabet af Norge ødelæggende. Dertil kom indkvarteringer af bl.a. spanske hjælpetropper, også i Ebeltoft. 1813 kom statsbankerotten, og da krigene var slut i 1815 fulgte katastrofalt dårlige landbrugskonjunkturer. Det gik også ud over Ebeltoft.

Nedlæg Ebeltoft!

Hvor galt det var fat, får man et indtryk af ved at læse J. C. Halds beskrivelse af Randers Amt i 1820'erne, udgivet i 1827 efter en rejse gennem amtet i 1824. Baggrunden var regeringens

bestræbelser for at skaffe sig et overblik over "rigets tilstand" og anbefalinger af, hvad der kunne gøres for at få landet økonomisk på fode igen.

Her anbefaler Hald, at der anlægges en købstad ved Kalø Vig – om end udtrykt i forsigtige embedsmandsvendinger: "Under heldigere handelskonjunkturer ville det derfor måske ikke være af vejen, at en købstad blev anlagt ved Kalø Vig enten ved Løgten eller helst ved Rønde eller Bregnet...". Og så følger tilføjelsen om konsekvenserne for Ebeltoft: "Sandsynligt er det, at anlægget af en købstad på dette sted vil drage al handelen fra Ebeltoft og således have denne bys undergang til følge. Men ulykken herved vil i alt fald ikke være stor. De af byens indvånere, som ej længere kunne finde ophold her, ville nok ty hen til den nye købstad, som omgivet af de frugtbarste strøg i amtet, uden tvivl, når der kom nyt liv i handelen, snart ville fremblomstre og hæve sig til en fordelagtig handelsplads, mens Ebeltoft, som købstad betragtet, altid må blive af ringe betydning, og formedelst sin beliggenhed, af liden vigtighed for landboerne".

Herefter følger en anbefaling af til gengæld at ophjælpe Grenaa...

Det er klart nok, at den "kongelige undersøger" ikke tror på Ebeltofts fremtid som havneby – her skal i stedet satses på Grenaa, og en evt. nyanlagt købstad i Løgten – Rønde området, i bunden af Kalø Vig. Han tror heller ikke på Ebeltofts fremtid som handelsby for sit opland – her peger han på, at oplandet er alt for lille og jorden ufrugtbar i forhold til området omkring Kalø Vig. I hans argumentation indgår også, at der var opstået en ulovlig handelsplads ved Løgten Strand, af mangel på en købstad i dette frugtbare område. Handelspladsen blev tilsyneladende tålt af myndighederne, selv om købstæderne jo havde monopol på handel og håndværk.

Ebeltoft "genopstår"!

Det gik helt anderledes end Hald anbefalede. Det skyldes især en enkelt mands indsats: Johan Chr. Wibe Stockfleth. Han blev udnævnt til byfoged i Ebeltoft i 1821.

Stockfleth forstod, at Ebeltofts fremtid afhang af, om man fik havnen genopbygget. Og da han ikke kunne få staten til at hjælpe og ikke kunne skaffe pengene blandt byens forarmede borgere, så "lånte" han pengene til et nyt havneanlæg dels af sig selv, dels af kirkekassen, som han som kirkeværge havde adgang til. Under anlægsarbejdet blev arbejderne trakteret i byfogedgården. Her blev der endelig udvist handlekraft, der ville noget! En særskilt artikel om Stockfleths indsats kan læses andetsteds i oplevelsesguiden.

Stockfleth fik bygget en 300 meter lang mole. For enden af molen blev bygget et lukket og beskyttet havnebassin, stort set det, man i dag kan se som fiskerihavnen. Både små og større skibe kunne nu lægge sikkert til i Ebeltoft havn. En ny havnevej blev også anlagt.

En kraftpræstation, en pionerindsats for byen. Men ak – byfogdens indsats for sin by blev ikke påskønnet hos de højere myndigheder. De pålagde ham at gøre en indsats for at komme det ulovlige brændevinsbrænderi i byen til livs, men Stockfleth vidste, at netop brændevinsbrænderiet

var blevet en vigtig indtægtskilde i byen. Et par betjente, der var gået i land for at undersøge en smuglersag, lod han anholde. Da han nødtvungent følte sig presset til at foretage inspektion efter ulovlige brændevinsbrænderier, sørgede han for at advare brændevinsbrænderne i forvejen. Da han så i 1829 blev anmeldt for misbrug af kirkekassen i forbindelse med havnebyggeriet, blev det myndighederne for meget. Stockfleth blev afskediget som byfoged i 1831.

Dermed sluttede Stockfleths saga. Men byen fik sin havn! Og dermed blev anbefalingerne i Halds amtsbeskrivelse gjort fuldstændig til skamme, for den nye havn satte endelig skub i udviklingen i "den gamle søkøbstad".



Stockflethsvej på havnen – som Stockfleth var redningsmand for.

Og borgerne glemte ikke Stockfleths indsats. En vej på havnen er opkaldt efter ham, og på Ebeltoft kirkegård har han fået en helt gravhøj for sig selv, med en smuk og imponerende mindesten. Han døde i 1849 efter at have ernæret sig som lærer efter afskedigelsen som byfoged.

Nu skal det så retfærdigvis siges, at der også generelt i landet blev opgangstider efter at landbrugskrisen i løbet af 1830'erne klingede af, og ikke mindst efter at demokratiet blev indført i 1848-49 og den industrielle udvikling begyndte at tage fart.

Nye styreformer

I 1837 indførtes der borgervalgte borgerrepræsentationer til at assistere byfogden. I Ebeltoft blev borgerrepræsentationen på syv medlemmer. Dermed blev det gamle rådhus for trangt, og et nyt opførtes lige overfor på torvet, nemlig det nuværende Kunstforeningens udstillingsbygning, den tidligere politistation. Det blev bygget som rådhus og ting- og arresthus i 1840.

1868 vedtog folkettingen en ny kommunallov, der indførte folkevalgte byråd og erstattede byfogden med en borgmester, der dog stadig var kongeligt udnævnt, og stadigvæk tituleret byfoged i forbindelse med sine politi- og domsopgaver. Ud over at være byfoged i Ebeltoft var borgmesteren også herredsfoged i Mols Herred og dele af Sønder Herred.

Ved en ny reform i 1919 afløstes den kongevalgte borgmester / byfoged af en folkevalgt borgmester samt en politimester og dommer, som Ebeltoft og Grenaa måtte deles om.

På landet indførtes sogneråd, der valgte deres egen sognerådsformand. Der var altså stadigvæk stor forskel på, hvordan købstæderne styredes, og hvordan der styredes i landområderne omkring dem.

Ebeltoft bliver turistby

Til gengæld stod andre dele af købstædernes privilegier for fald. I 1857 indførtes den frie næringslov, der betød bortfald af købstædernes monopol på handel og håndværk. Det kom til at betyde, at en række nye mindre byer opstod imellem de gamle købstæder, ofte kaldt "stationsbyer", fordi mange af dem voksede op omkring en jernbanestation, efter at jernbanerne begyndte at trække deres spor over hele landet fra 1860'erne og 70'erne.

Netop jernbanerne blev Ebeltofts store achilleshæl. Jernbanerne på Djursland gik nemlig i første omgang Ebeltofts næse forbi. Linjen blev trukket fra Aarhus og Randers via Ryomgaard til Grenaa. Det betød et boost for Grenaa havn og for den industrielle udvikling i Grenaa – og tilsvarende stilstand – forholdsvis – i Ebeltoft. Endnu i 1850 var Ebeltoft en anelse større end Grenaa (1112 indbyggere mod Grenaa 1099), men derefter ændrede industrialiseringen og jernbanen i Grenaa afgørende styrkeforholdet. Omkring 1900 havde Ebeltoft 1467 indbyggere, mens Grenaa kunne mønstre 3257, og 60 år senere, i 1960, havde Ebeltoft 2227 indbyggere mod Grenaa 9088. Ebeltoft hørte i 1900-tallet til de allermindste købstæder i landet, i Jylland i 1901 kun større end Mariager og senere, i 1940, også Nibe.

Den langsomme udvikling i Ebeltoft kom til gengæld til at betyde, at "den gamle søkøbstads" huse og gader for en stor del overlevede den industrielle udvikling. En af byens største industrielle anlæg, Lundbergs maltefabrik, der opstod i 1861, havde godt nok indgang fra Adelgade, men uden at påvirke bygninger og gadeforløb her, idet selve fabriksanlægget kom til at ligge syd for Adelgade. Andre nybyggerier som toldkammer, sygehus og alderdomshjem kom også til at ligge uden for den gamle bykerne.

Største trussel mod de gamle huse og gader i Ebeltoft kom, da det endelig lykkedes at få en jernbane i 1901. Jernbanen fik station ved havnen, og der blev oprettet en ny gade, Jernbanegade, fra Adelgade til stationen. I 1956 forlængedes denne gade mod nord, og det kostede en af de gamle ejendomme på Adelgade, nr. 34, livet. Et brud tværs gennem den gamle bykerne, der endnu opleves ved Jernbanegade – selv om jernbanen blev nedlagt i 1968 og stationsbygningen få år senere nedrevet.

Jernbanen kom så sent til Ebeltoft, at den ikke fik afgørende betydning for byens udvikling. Desuden var linjeføringen som en slags bilinje til hovedlinjen, gennem et tyndt befolket område, ikke optimal. Havnen stod på mange måder i skyggen af Grenaa havn. Tidligere dampskibsruiter til

København og Århus ophørte hhv. 1921 og 1935. Havnens betydning for handelen aftog også efterhånden som jernbaner og lastbiler tog over. Endnu under besættelsen hørte 43 fiskerbåde til i Ebeltoft, men ved århundredets slutning var der kun et par stykker tilbage.

Havnens betydning som livline til omverdenen var altså ved at forsvinde. Samtidig var Ebeltoft omgivet af store meget tyndt befolkede områder. Det betød, at byen begyndte at minde om et øsamfund, også mentalt. En stolthed over at bo i "den gamle søkøbstad", men en stolthed der for udenforstående kunne opleves som selvtilstrækkelighed. En by med meget lille til- og fraflytning vil altid opleves som "sammenspist" og svært tilgængelig for udenforstående.

Omverdenen begyndte til gengæld at få øjnene op for Ebeltofts "herlighedsværdier" i form af skov og strand, de nærliggende Mols Bjerge, men først og fremmest byens gamle gader og huse, de toppede brosten og stokroserne, det gamle rådhus – kort sagt: "den gamle søkøbstad". Ebeltofts borgere begyndte at ane turismens muligheder og dyrke dem gennem turistforeningen, der blev dannet i 1906, men som for alvor foldede sig ud, da boghandler Elle blev formand i 1917 og oprettede byens første turistbureau i sin boghandel.



"Den gamle søkøbstad" – en turistmagnet.

Turismen medvirkede til selvforståelsen som "gammel søkøbstad" – og dermed også til at værne om ikke alene de gamle gader og huse, men også de gamle købstad- og søfartstraditioner. Fiskeriforeningen og fra 1973 Marineforeningen har årligt ladet "sluppen" gå i festligt optog gennem byens gader til fastelavn. Den årlige fugleskydning er også en gammel købstadtradition, og det samme er vægterne i gaderne om sommeren. Dyrkelsen af de gamle købstadstraditioner er en stor gevinst turistmæssigt og er med til at styrke sammenholdet i byen.

Nye tider

1960'erne blev på mange måder et brud med tilværelsen som "øsamfund". Flere ting bidrog hertil: privatbilismen, der gjorde byen nemt tilgængelig fra landsiden, Molslinjen, der nærmest gjorde Ebeltoft til "Danmarks centrum", den stærke udvikling i turismen, samt kommunalreformen i 1970, der bragte byen i tættere sammenhæng med de store landområder omkring den.

Ebeltoft mistede sin jernbane i 1968, men på dette tidspunkt var jernbanernes glansperiode for længst forbi – deres roller uden for de store hovedlinjer var overtaget af rutebiler og lastbiler.

Til gengæld fik Molslinjens etablering i 1966 en helt afgørende betydning for byen. Pludselig blev det meget let at komme til byen fra stort set alle dele af kongeriget, og det blev almindeligt for firmaer, organisationer og foreninger at afholde møder og konferencer i byen. Det betød stor opblomstring for hoteller og kursus- og conferencecentre.

Indbyggertallet steg hurtigt, byggebranchen havde kronede dage, nye boligkvarterer skød frem, de mange biler gennem byen affødte servicestationer, man var inde i en selvforstærkende cirkel. I perioden 1970 - 2000 var Ebeltoft simpelt hen et af de steder i kongeriget, hvor væksten var størst. Byens ubestridte position som centrum for den nye storkommune fra 1970 talte også med. Uanset at købstadbegrebet forsvandt med samme reform.

Industrialiseringen havde aldrig for alvor bidt sig fast i Ebeltoft. Til gengæld bed udviklingen som trafik- og serviceby sig nu fast. Og ikke mindst som turistby.

Nu blev det jo lettere for turisterne at komme til byen. Turismen styrkedes ved fregatten "Jyllands" ankomst til byen i 1960 og den gamle toldkammerbygning omformning til glasmuseum i 1986. Men hovedattraktionen forblev byen i sig selv: "den gamle søkøbstad" med de krogede gader og huse og det gamle rådhus. Og der blev større og større bevidsthed i Ebeltoft om værdien af det bevarede gamle købstadspræg. I 1970 udarbejdedes sammen med Nationalmuseet en bevaringsplan for den ældste del af bymidten i Ebeltoft, og i 1990'erne udarbejdede kommunen en bevarende lokalplan, der sikrer, at det unikke gamle købstadspræg ikke går tabt. Den langsomme udvikling i årtierne forud havde reddet den gamle bykerne, og fra 1960'erne og 70'erne var der så stor bevidsthed om denne bykernes kulturhistoriske – og turismæssige – værdi, at alle var enige om at bevare den.

Begreber som "købstaden Ebeltoft" og "den gamle søkøbstad Ebeltoft" bed sig fast, paradoksalt nok samtidig med at begrebet købstad blev afskaffet officielt. Det har helt klart sammenhæng med den voksende turisme. I Ebeltoft passer betegnelsen købstad godt sammen med byens unikke præg af tiden før industrialiseringen – dengang der var "rigtige" købstæder til, med monopol på handel og håndværk, med aflåste byporte mod omverdenen og vægte på gaderne om natten.

Status

Desværre for Ebeltoft må gennemgangen af byens "ups and downs" gennem tiderne ende med et "down", eller i hvert fald stagnation, og forklaringen kommer som sædvanlig fra havet.

Det foregående viser, at det altid har været havnen og havet, der afgjorde, om Ebeltoft var i opgang eller nedgang. Som Hald påpegede i sin amtsbeskrivelse i 1827, så berettiger byens tyndt befolkede og økonomisk svage opland ikke til købstadstatus – det gør beliggenheden ved havet og byens velbeliggende havn derimod.

Det var Molslinjen, der fra 1966 bragte Ebeltoft den store fremgang, der kom til at præge slutningen af 1900-tallet. Med Storebæltsbroens åbning i 1997 skete der store ændringer i vilkårene for færgetrafikken over Kattegat, og i det nye årtusinde begyndte Molslinjen at indskrænke aktiviteterne i Ebeltoft og forlægge dem til Aarhus. En for Ebeltoft - og også rent samfundsmæssigt set - uheldig udvikling, når man betænker trafikforholdene i Aarhus og den længere overfartstid, men en udvikling, som blev dikteret af kundernes efterspørgsel.

Molslinjens indskrænkning fik følger på stort set alle områder. Ebeltofts betydning som hotel- og kursus- og konferenceby svandt hen. Byens første store hotel "Hvide Hus", grundlagt i 1963, lukkede. Stagnationen på stort set alle områder blev for alvor synlig efter finanskrisen fra 2008. Et eksempel er planen om en omfartsvej øst om Ebeltoft, som der allerede var afsat arealer til, men som på grund af den formindskede færgetrafik reelt blev lagt i skuffen.

Alene usikkerheden om Molslinjens fremtid spiller ind. Hvis sejladsen på Ebeltoft helt ophører, vil det få mærkbare konsekvenser for alle erhverv i Ebeltoft.

I den nye Syddjurs Kommune, der kom fra start pr. 1. januar 2007, er det givet, at den stærkeste udvikling vil komme til at ske i de Aarhusnære dele af kommunen, og ikke i Ebeltoft. Selv om Ebeltoft i den overskuelige fremtid fortsat vil være kommunens største by, uanset beliggenheden i udkanten af kommunen.

Ebeltoft har også stadigvæk turismen som en vigtig vækstfaktor, og byens særlige "købstadpræg" og de natursmukke omgivelser har også gjort den populær for "det grå guld". Med fremtidens sikkert mere velhavende pensionister – for nogles vedkommende i hvert fald – er det ikke et dårligt aktiv.

Wikipedia omtaler Ebeltofts situation i dag således: "Byen er et af Danmarks største rejsemål på grund af dens farverige butiks- og museumsliv (herunder bl.a. Farvergården, Fregatten Jylland og Glasmuseet), og den fordobler næsten sit indbyggertal i sommerferien... De seneste år har Ebeltoft mistet mange arbejdspladser og bygger nu hovedsageligt sin økonomi på turismen, hvilket også medfører, at der de seneste år er fokuseret meget på turismen i byen, og mange nye butikker er åbnet..."

Man kunne tilføje, at udviklingen i retning af turistby har givet Ebeltoft det problem, at byen ligger mere eller mindre "død" hen i vintersæsonen, men til gengæld er så fyldt af turister om sommeren, at det ikke vækker alle de fastboendes begejstring, selv om man er udmærket klar over byens afhængighed af turisterne. For Ebeltofts udvikling er nu lige så tæt forbundet med turismen, som den tidligere var tæt forbundet med havet. Og begreberne "købstad" og "den gamle søkøbstad" er et vigtigt element i markedsføringen af byen som turistby.

For det øvrige Djursland er det vigtigt at have Ebeltoft som lokomotivet for turismen på halvøen. Så også for Djursland er det vigtigt, at bevidstheden om tidligere tiders storhed som købstad og dyrkelsen af de gamle købstadtraditioner holdes i hævd i Ebeltoft. Rent bortset fra, at det også sætter kulør på tilværelsen på Djursland som helhed.

Litteratur:

Knud Chr. Jensen og Jakob Vedsted: Ebeltoft – købstadsliv i 700 år.

Wikipedia

Skrevet af Vilfred Friborg Hansen til Syddjursportalen dec. 2012